

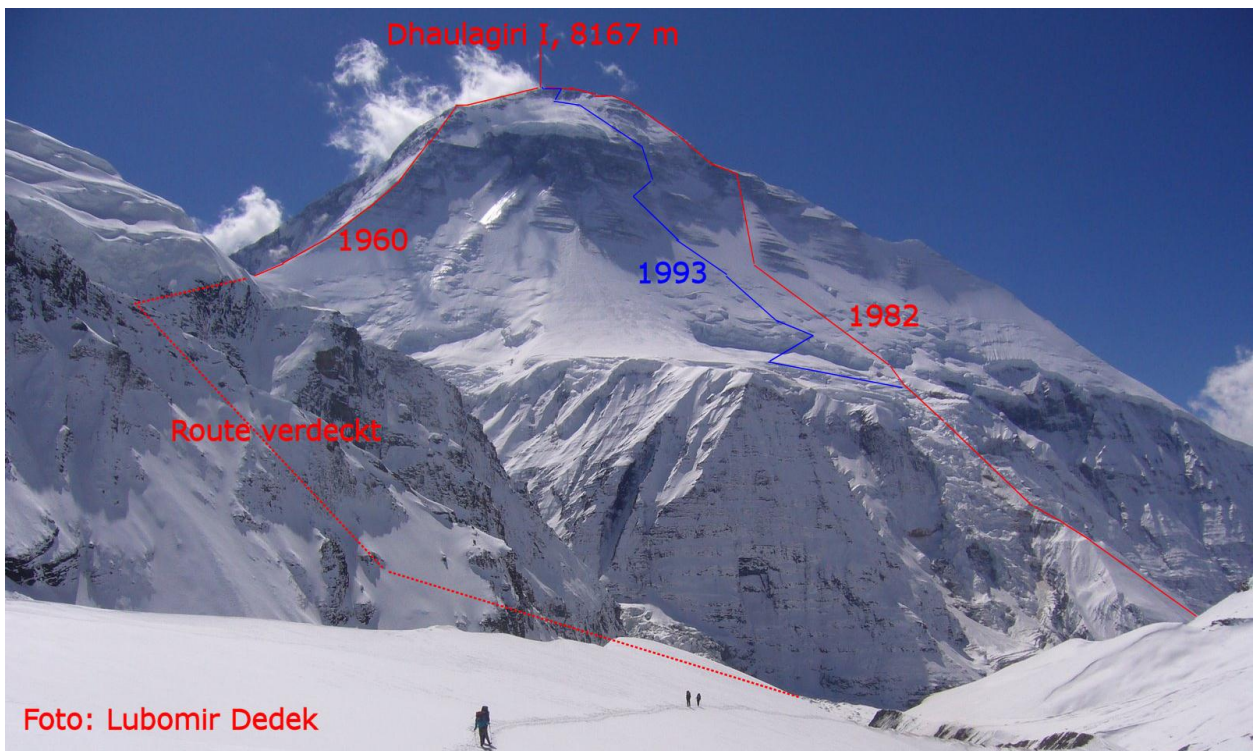
Dhaulagiri I, 8167 m

Erkundung, Erstbesteigung, Erstbegehungen, Ereignisse

(von Günter Seyfferth, www.himalaya-info.org)

1960

Erstbesteigung über den Nordostgrat durch eine schweizerische Expedition mit internationalen Teilnehmern unter Leitung von Max Eiselin



Nordflanke des Dhaulagiri I vom French Col

*links der Nordostgrat mit der Route von 1960 (der untere Teil ist verdeckt)
rechts die "Birnen-Route", an der sich die Expeditionen von 1953 bis 1958 vergeblich versucht hatten und
über die der Gipfel erstmals im Jahr 1982 erreicht wurde.*

Der Anmarsch zum Basislager des Dhaulagiri I ist bekanntermaßen schwierig und nimmt viel Zeit in Anspruch. Für die Lasten einer Großexpedition ist zudem eine große Anzahl an Trägern erforderlich, die auf diesen schwierigen Weg zu schicken sind. Als der Leiter der Expedition Max Eiselin bei der Rückkehr vom Berg im Jahr 1958 über den French Col und den Dhampus-Pass ins Tal des Kali Gandaki abgestiegen war, war ihm der Gedanke gekommen, dass sich das gesamte Prozedere des Anmarschs vermeiden ließe, wenn man ein Gletscherflugzeug einsetzen würde. Die Schneefelder des Dhampus-Pass hatte er als geeignete Landefläche kennengelernt; evtl. könnte sogar der breite Nordost-Sattel des Dhaulagiri als Landeplatz in Frage kommen. Da die Schweizer mit Gletscherflügen bereits reichlich Erfahrung in ihrer Heimat gesammelt hatten, kommt diese Lösung dann tatsächlich zustande. Eine Pilatus-Porter PC-6 – getauft auf den Namen "Yeti" – wird das Transportmittel sein, geflogen von dem Berufspiloten Ernst Saxer und dem Co-Piloten Emil Wick. Allerdings liegt der bisherige Höhenrekord für Gletscherlandungen bei nur 4200 m, während der Dhampus-Pass 5250 m und der Nordostsattel gar 5700 m hoch ist. Während die gesamte Ausrüstung und ein Teil der Mannschaft per Schiff und

Bahn auf den Weg nach Nepal gehen, fliegt der Yeti mit Eiselin und Diener am 12. März in Zürich ab und landet am 20. März in Kathmandu. Das Gepäck trifft bis zum 25. März in Nepal ein.

Am 28. März landet der Yeti erstmals auf dem Dhampus-Pass – ohne jegliche Probleme, und ein neuer Höhenrekord für Gletscherlandungen. Beim zweiten Flug am selben Tag lassen sich Forrer und Diemberger nach oben bringen, um das Lager einzurichten. Nach und nach lässt sich die gesamte Mannschaft zum Pass fliegen, doch jeder hat zunächst mit großen Problemen wegen der fehlenden Akklimatisation zu kämpfen. Einige müssen sich sogar nochmals ins Tal bringen lassen. Zwischenzeitlich war die Flugbasis von Kathmandu näher an den Berg nach Pokhara verlegt worden. Am Dhampus-Pass werden immer mehr Lasten abgeladen. Am 3. April landet der Yeti erstmals auf dem Nordostsattel – wieder ein neuer Höhenrekord. Diemberger und Forrer bleiben auf dem Sattel, um hier das vorgeschobene Basislager (Lager 2) zu errichten. Bis zum 12. April geht der Lufttransport sowohl zum Dhampus-Pass als auch zum Nordostsattel weiter, dann muss der Yeti am 13. April wegen eines Motorschadens in Pokhara notlanden. Der Yeti braucht einen neuen Motor aus Europa. In Pokhara brechen deshalb Skoczylas und der Verbindungsoffizier mit 12 Trägern auf, um die noch fehlenden Lasten zu Fuß durch das Tal des Myagdi Khola an den Berg zu bringen. Die Lasten am Dhampus-Pass werden nach und nach von den Sherpas unter Leitung von Hajdukiewicz über den French Col und den Myagdi-Gletscher zum Nordost-Sattel transportiert. Auf 4700 m am Fuß des "Eiger" muss nun doch noch ein Basislager für den Transport zum Sattel errichtet werden sowie auf 5200 m Höhe ein Lager 1. Erst am 4. Mai kann das Flugzeug wieder starten. Doch bereits am nächsten Tag kommt am Dhampus-Pass das endgültige Aus. Beim Start bricht der Griff des Steuerknüppels und der Yeti bohrt seine Nase in den Schnee. Den Piloten ist nicht viel passiert, doch das Flugzeug hat nur noch Schrottwert. Für die Materialversorgung am Nordostgrat bedeutet dies, dass man dort mit dem Auskommen muss, was bisher zum Sattel geflogen wurde. Man muss sich also beeilen, wenn man den Gipfel noch erreichen will. Die beiden Piloten marschieren zurück nach Pokhara.

Am Nordostgrat wird am 11. April mit der Erkundung begonnen worden. Vom Motorschaden des Yeti erfährt man hier erst am 2. Mai. Lager 3 wird am 15. April auf 6600 m Höhe errichtet, dann aber kommt man wegen schlechten Wetters kaum mehr voran. Erst am 29. April sind die Verhältnisse wieder deutlich besser, so dass Lager 4 in 7050 m Höhe aufgestellt werden kann. Am 2. Mai steht dann sogar Lager 5 in 7450 m Höhe. Nach einem Rasttag brechen Diemberger, Forrer und Schelbert am 4. Mai zu einem Vorstoß in Richtung Gipfel auf. Im Hang rechts des Grates ist der Schnee zu locker, weshalb sie direkt am Grat bleiben, wo sich Felsen und kleinere Schnee-Couloirs abwechseln. Gegen Mittag haben sie 7800 m erreicht, doch jetzt zwingt sie hereinbrechendes Schlechtwetter zur Umkehr. Sie erkennen, dass es sinnvoll wäre, hier auf 7800 m Höhe ein Zelt vor dem nächsten Gipfelangriff aufzustellen. Zunächst aber müssen sie zur Erholung hinunter zum Sattel absteigen.

Ab dem 7. Mai entwickelt sich vom Sattel aus der 2. Angriff. Am 10. Mai übernachteten 9 Männer in Lager 5 (7450 m) in drei 2-Mann-Zelten. Da man kein weiteres Zelt für das vorgesehene Lager 6 in 7800 m Höhe zur Verfügung hat, steigen Vaucher, Weber und Roussi, die ohnehin keine Essensvorräte mehr haben, am 11. Mai nach Lager 4 ab, um von dort Vorräte und ein Zelt heraufzuholen. Die anderen Sechs – Diemberger, Diener, Forrer, Schelbert, Nawang Dorje und Nima Dorje – verbringen einen Ruhetag im Lager 5. Beim Abstieg geht es Vaucher plötzlich schlecht; Roussi und Weber beschließen, ihn hinunter zum Sattel zu bringen. Die sechs Mann starke Gipfelgruppe bricht am 12. Mai mit einem der Zelte von Lager 5 nach oben auf und stellt es auf 7800 m Höhe als Lager 6 auf. Alle sechs Mann verbringen die Nacht in diesem einen Zwei-Mann-Zelt!

Um 8:00 Uhr am 13. Mai brechen sie zum Gipfel auf. Es ist fast windstill, allmählich bilden sich Wolken in der Südwand, doch oben bleibt die Sicht gut. Am Grat wechseln sich Felsen und Schneeegrate ab. Um die Mittagszeit stehen alle auf dem Gipfel. Der zweitletzte Achttausender ist bestiegen. Der Abstieg der erschöpften Bergsteiger verläuft ohne Zwischenfälle. Am 23. Mai gelingt auch noch Vaucher und Weber eine Gipfelbesteigung. Die Expedition geht über den French Col und den Dhampus-Pass hinunter ins Tal des Kali Gandaki.

Teilnehmer: Max Eiselin (Leitung), Kurt Diemberger (A), Peter Diener (D), Norman Dyhrenfurth (USA, CH), Ernst Forrer (CH), Pilot (CH), Georg Hajdukiewicz (Pl), Jean-Jacques Roussi(CH), Ernst Saxer (CH), Albin Schelbert (CH), Adam Skoczylas (Pl), Michel Vaucher (CH), Hugo Weber (CH), Emil Wick, Co-Pilot (CH), Nawang Dorje Sherpa, Nima Dorje Sherpa

Quellen: Max Eiselin: Erfolg am Dhaulagiri
204 Seiten, gebunden, s/w-Fotos, Kartenskizze
Orell Füssli Verlag, Zürich, 1960

Max Eiselin und Ernst Forrer: Die Besteigung des Dhaulagiri
Berge der Welt, Band 13, 1960/61, Seite 128 – 138
Schweizerische Stiftung für Alpine Forschungen

Kurt Diemberger: Dhaulagiri – The White Mountain, A Chronicle of the 1960 Expedition
Himalayan Journal 22

Norman G. Dyhrenfurth: The Mountain of Storms – Dhaulagiri, 1960
American Alpine Journal 1961, Seiten 231 - 248