

Wilfried Forell

**Aufbruchsstimmung –
Tagebuch einer abenteuerlichen Reise**

**Teil I: Vorwort, ergänzende Angaben,
Start nach Latakia, Syrien**

Vorwort

Es heißt, man reise nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen.

Zwar gab es bei dieser abenteuerlichen Reise durchaus ein Ziel, welches man anstrebte, doch war die Reise derart spektakulär, dass sie es wert war, ein Tagebuch darüber zu verfassen.

Auslöser der Reise waren die Olympischen Spiele 1964 in Tôkiô.

Ein Freund hatte sich das Ziel gesetzt, bei den Spielen dabei zu sein.

Nein, nicht als Zuschauer, sondern als Athlet. Manfred Letzerich, Leichtathlet, galt schon in seinem Freundeskreis als Sportskanone, da er sein Talent bei gemeinsamen Radtouren, Ferienaufenthalten oder sonstigen Aktivitäten oftmals unter Beweis gestellt hatte.

Auslöser war ein aus einer Bierlaune heraus organisierter Waldlauf, mit dessen Ausgang Manfred nicht zufrieden war, woraufhin sich ein Ehrgeiz entwickelte, noch mehr zu trainieren.

Er tat es und steigerte seine läuferischen Leistungen von Monat zu Monat, und in den Jahren 1960/1961 war er dann bereits so erfolgreich, dass er unter Freunden schon mal sagte, er werde in Tôkiô dabei sein. Hinter vorgehaltener Hand wurde schon darüber diskutiert, dass man ihm nachreisen würde um ihn anzufeuern, sofern er den Traum von Olympia wirklich realisieren sollte.

So kam es, dass die beiden, Jean-Ewald und Wilfried Forell, wenn sie schon nicht selbst als Athleten nach Tôkiô reisten, den Ehrgeiz entwickelten, dem gemeinsamen Freund dennoch zu folgen.

Als sich nach und nach abzeichnete, dass die Chancen für Manfred, bei den Spielen dabei zu sein, immer besser standen, kamen sie natürlich immer mehr in Bedrängnis, den Worten Taten folgen zu lassen.

Nun wollten sie natürlich nicht einfach nach Tôkiô und wieder zurück, sondern planten eine Reise, die sie quer durch Europa und Asien führen sollte, und zwar motorisiert nur mit einem Moped, dessen Höchstgeschwindigkeit bei fünfzig Stundenkilometer lag.

Der größte Teil der Reise wurde tatsächlich mit dem Moped absolviert. Wenn die Umstände es allerdings nicht anders hergaben, mussten Schiff und Flugzeug oder auch der Bus- und Bahnverkehr benutzt werden.

Auf dieser Reise ging es durch die verschiedensten Regionen dieser Welt. Sie erlebten den angeblich kältesten Winter des Jahrhunderts mit nächtlichen Temperaturen von minus dreiunddreißig Grad und erfuhren erst später, wie gefährlich diese Etappe gewesen war.

So schrieben Tageszeitungen, dass es an den Pässen und im Hochland von Persien zu bis zu drei Meter hohen Schneeverwehungen gekommen sei, sodass zweihundert Personen gänzlich von der Außenwelt abgeschnitten wurden. Nur mit Hilfe von Hubschraubern konnten sie mit Nahrungsmitteln und Medikamenten versorgt werden. Trotz der Hilfe seien jedoch zwölf Personen in den Bussen, die aufgrund der Schneemassen stehengeblieben waren, erfroren.

Nur drei Wochen später erlebten sie das Tal des Indus bei plus dreißig Grad, weitere drei Monate danach waren es gar vierundfünfzig Grad im Schatten, als sie sich im Ort Rourkela (Zentralindien) befanden.

So mussten ihre Körper Temperaturunterschiede von bis zu fünfundachtzig Grad in kurzen Zeitspannen verkraften.

Ein anderes einschneidendes Erlebnis war der Ausläufer eines Taifuns, den sie auf der Rückreise in Richtung Saigon erleben mussten. Drei Tage lang hielt die Naturgewalt das

Schiff in Angst und Schrecken. Laut Auskunft eines der Offiziere der Begleitmannschaft sollen in dieser Zeit Orkanstärken von zehn und mehr Beaufort gewütet haben. In der Region gab es massive Überschwemmungen, sodass im Süd-Vietnam Hunderttausende obdachlos wurden und in den Fluten ganze Dörfer verschwanden.

Allerdings erlebten sie auch das ein oder andere Mal unheimliches Glück.

So verließen sie am 16. Juli 1964 den Hafen von Saigon, nur vierzehn Tage später beschossen US-Schiffe die nord-vietnamesischen Inseln Hon Ngu und Hon Mo. Bereits am 4. August erfolgte der erste US-amerikanische Luftangriff auf Nord-Vietnam.

Zudem weitete sich der Krieg auf Kambodscha und Laos aus, unabhängig davon gab es auch kriegerische Auseinandersetzungen im Nahen und Mittleren Osten, oder auch den Kaschmir-Konflikt zwischen Pakistan und Indien, den Konflikt zwischen den Tamilen und den Singhalesen auf Sri Lanka. Zum Glück für sie brachen diese Kriege oder Konflikte erst nach Beendigung ihrer Reise aus.

Sie bewegten sich auf ihrer Tour wie durch ein geschichtliches Zeitfenster, das gerade mal für einen winzigen Moment lang offen stand.

Gleichwohl sahen sich die beiden Weltreisenden als Pioniere des Alternativ- und Fern-Tourismus, weil sie bereits Jahre vor dem Aufkommen des Rucksack-Tourismus die Welt mit minimalistischen Mitteln und ohne vorgegebene touristische Infrastrukturen bereist hatten.

Denn dies geschah erst in den siebziger Jahren durch die Hippie-Bewegung.

Und erst 1973 erschien der Reiseführer „South-East Asia on a shoestring“ der wohl bei der Verbreitung dieser Art von Lebensphilosophie einen nicht unerheblichen Anteil hatte.

Des Weiteren lag trotz der im Fernost stattfindenden Olympiade der prozentuale Anteil der Deutschen am internationalen Ferntourismus wohl bei unvorstellbaren, mageren 0,0008%.

Ein weiteres Merkmal der Reise war die Auswahl der Kleidung. Sie wollten neue Akzente setzen und entschieden sich für das Tragen von Jeans und Parkas, die damals noch als äußerst Anti-Fashion-Statement galten.

Auch dieses Erscheinungsbild, insbesondere der Hippies, setzte zwar schon früher ein, als der Rucksack-Tourismus, aber wohl erst Ende der sechziger Jahre.

So erzählt dieses Tagebuch einer inzwischen historischen Abenteuerreise von ganz unterschiedlichen Gegenden dieser Welt, von Gastfreundschaft, Religionsgemeinschaften, allen möglichen Bevölkerungsschichten und unkonventioneller Lebensweise.

Es soll auch verständlich machen, wie Situationen neu entstehen können, wenn entsprechendes Taktgefühl gewahrt bleibt, wenn immer wieder um Verständigung gerungen wird, vorausgesetzt, man bleibt neugierig und hat Interesse am Austausch der Kulturen.

Ergänzende Angaben

Vorbereitungen

Nach zweijähriger Vorbereitungszeit gelang es, die Reise zu planen und zu finanzieren. Auf Anraten des Hausarztes, wurde ein halbes Jahr vor Reisebeginn das Krankenhaus aufgesucht, um sich den Blinddarm prophylaktisch entfernen zu lassen.

Zur Finanzierung wurden zusätzlich Nebentätigkeiten angenommen, sodass knapp 20.000 Mark angespart werden konnten. Von diesem Geld mussten die Ausrüstung und die Schiffspassage bezahlt werden.

So verblieben noch etwa 15.000 Mark für unterwegs.

Anmerkung zur Kaufkraft der Mark:

Als es, durch einen Taifun verursacht, zu einer großen Katastrophe in Südvietnam kam und es dabei viele Tote gab und Hunderttausende obdachlos wurden, hatte der Deutsche Bundespräsident 1964 laut Zeitungsberichten Hilfsgelder in Höhe von 50.000 Mark zugesagt.

Daten des Fahrzeugs

Folgendes Fahrzeug kam zum Einsatz: Ein Motor-Roller R 50, hergestellt von den österreichischen Puch-Werken in Graz, der mit seinem Zweitaktmotor (50 ccm) und seinen 2,7 PS eine Höchstgeschwindigkeit von durchschnittlich 50 km/h entwickelte. Der Tank hatte ein Fassungsvermögen von 6,5-Litern.

Für das Reisegepäck wurde ein Zweiradanhänger mit Plane umgebaut. Da der Anhänger keine Federung besaß, mussten der Rahmen und die Anhängerkupplung verstärkt werden und so erhielten die beiden Auflagepunkte rechts und links der Achse des Anhängers Verstärkungsmuffen.

Routenplaner und Carnet de Passage

Da Straßenkarten und geeignetes Informationsmaterial für Reisen in den Mittleren und Ferneren Osten im speziell ausgerichteten Fachbuchhandel kaum zu erwerben waren, blieb nur die Mitgliedschaft in einem Automobil-Club. Denn der Club war der einzige, der auf Wunsch Routen ins außereuropäische Ausland für seine Mitglieder durchplante.

So konnte auf der Reise auf die Auskünfte des Clubs über die Wegstrecke bis nach Kalkutta mit entsprechenden Informationen und Sehenswürdigkeiten zurückgegriffen werden.

Selbstverständlich wurde das weltweit geltende Carnet de Passage oder Triptik des Clubs für das Fahrzeug in Anspruch genommen.

Kilometerangaben

Insgesamt wurden auf der Reise 65.000 Kilometer zurückgelegt, davon 31.500 Kilometer mit dem Moped einschließlich der Japan-Rundfahrt.

Start am 30. Oktober 1963: Von Wiesbaden nach Würzburg

Gegen zehn Uhr fünfundvierzig verlassen wir Wiesbaden Richtung Würzburg. Und obwohl das Moped und besonders der Anhänger immer wieder von uns getestet wurden, fahren wir jetzt mit gemischten Gefühlen in die Welt hinaus. Ich denke zum Beispiel an den schwachen Motor und die nicht gefederte Achse des Anhängers, ob die Konstruktionen den zunehmenden Belastungen auf den Straßen standhalten werden, ist für mich immer noch die größte Frage.

Auch gehen mir die Geschehnisse des gestrigen Tages wieder durch den Kopf, als uns zu Hause Reporter der Wiesbadener Tageszeitungen zu unserer bevorstehenden Weltreise interviewten. So werden die Zurückgebliebenen heute Schlagzeilen lesen können wie: „Zwei Jungs gehen auf große Fahrt, seit vielen Monaten geplant“ und ähnliches.

Werden sich aber unsere Hoffnungen und Sehnsüchte in einer für uns so fernen, fremden Welt erfüllen?

Aber zunehmende, herbstliche Kälte bringt mich wieder auf die Straße zurück. Fahren gerade an den Ausläufern des Odenwalds vorbei in dichte Nebelschwaden hinein und durch den walddreichen Spessart, den wir im Dunstschleier schemenhaft wahrnehmen können.

Hin und wieder werden tiefe Wolkenbänke vom Wind zerrissen und auseinandergezogen, die sich dann über die Felder legen.

Schließlich klart es auf und wir rollen in sonnige Abschnitte hinein.



Nymphenburger Schlossanlage, München

3. November 1963: Von München nach Bad Ischl

Die letzten beiden Tage gelangten wir über Ingolstadt nach München. Dort haben wir beim Automobil-Club die Zoll-Begleitpapiere, das Carnet de Passage für unser Moped, und den Routenplaner abgeholt, die wir bereits von zu Hause aus beantragt hatten. Anschließend besuchten wir die Nymphenburger Schlossanlagen.

Heute verlassen wir bei mäßigem Wetter die Stadt. Fahren in Richtung Grenze, lassen Bad Reichenhall und Freilassing hinter uns und reisen ohne Grenzkontrollen bei Salzburg nach Österreich ein.

Von Salzburg aus geht es nach Bad Ischl ins Salzkammergut.

4. November 1963: Von Bad Ischl nach Graz

Am nächsten Morgen, bei Sonnenschein und herbstlicher Stimmung, werden wir zum ersten Mal gefordert. Mit hoffnungsvoller Stimmung versuchen wir zwar noch die Steigung nach Bad Goisern zu nehmen und den Pötschen-Pass hinaufzufahren, doch der Motor ist für solche Steigungen zu schwach.

Deshalb wird vereinbart, dass wir uns trennen und jeder auf eigene Faust die Strecke bis ins Tauern-Tal zurücklegen soll. Mein Bruder übernimmt das Moped mit Anhänger und ich schlüpfe in die Rolle des Anhalters.

Den Pötschen- und den Pichl-Pass hinauf nimmt mich ein österreichisches Fahrzeug mit.

Ich könne über Bad Aussee, Tauplitz, Pürgg bis nach Steinnach mitfahren, gibt mir der Fahrer zu verstehen. Von dort aus bleibe die Straße in den Tälern, die an den Tauern, den Eisenerzer Alpen vorbeiführe. Nun aber wolle er mir zeigen, wie man in Österreich die Passstraßen angehe, drückt aufs Gaspedal und fliegt förmlich den Pass hinunter. Die Kurven werden auf der Gegenfahrbahn genommen, wo die Felswände steil nach oben zeigen, zudem mit Vollgas angeschnitten. Die quietschenden Reifen radieren über den Straßenbelag und das Fahrzeug bricht bis zum rechten äußeren Straßenrand aus, wo uns am Ende der Absturz in die Tiefe droht.

Ich frage den rasanten Fahrer, ob er lebensmüde sei. Denn sollte ihm in den Kurven ein Fahrzeug entgegenkommen, wäre ein Zusammenstoß unvermeidlich. Er wisse ziemlich genau, dass um diese Uhrzeit kein Gegenverkehr zu erwarten sei und traktiert erneut das Gaspedal, die „Todesfahrt“ geht weiter.

Selbst in der Ebene und auf gerader Strecke erzwingt er sich beim Überholen meist die Vorfahrt, sodass wir mehrfach knapp an einem schweren Zusammenstoß vorbeischrammen.

Hinter Pürgg reicht es mir schließlich. Ich bitte den Raser anzuhalten, steige wie benommen aus dem Fahrzeug, vergesse meine teuren Lederhandschuhe vom Rücksitz zu nehmen und warte im Tal auf meinen Bruder, der nach einer Weile ins Blickfeld kommt. So können wir wieder gemeinsam durch die Steiermark, Richtung Graz, rollen.

Schon kurz vor der Stadt läuft der Motor nicht mehr richtig und das Fahrzeug bleibt schließlich in mitten der Stadt stehen.

So müssen wir es bis zur Jugendherberge schieben.

5. November 1963: Aufenthalt in Graz

Heute bei herrlichem Herbstwetter springt der Motor wieder problemlos an und so fahren wir zu den Puch-Werken hinaus.

Dort werden wir erwartet. Denn wir hatten bereits mit Vertretern des Unternehmens aus der PR-Abteilung wegen unserer Tour korrespondiert. Und obwohl das Moped quasi neu ist, soll es in der Werkstatt auseinandergenommen und überprüft werden.

In dieser Zeit gehen wir in die Stadt zurück, besteigen den zentralgelegenen Schlossberg, die Kriegswehr, auf dem sich auch der Uhrturm von 1561 befindet, das Wahrzeichen der Stadt. Von dort oben genießen wir die herrliche Aussicht über das Häusermeer, das sich entlang der Mur hinzieht.

Allerdings ist es noch einmal sommerlich warm geworden, sodass wir in unserer winterlichen Kleidung ins Schwitzen geraten.

Am Nachmittag geht es zum Werk zurück. Dort steht die Maschine schon zur Abholung bereit.

Als Geschenk erhalten wir zum Abschied ein Paket mit Ersatzteilen, das vor allem Ver-

schleißteile enthält, wie z.B. diverse Brems- und Kupplungszüge, Zahnkranz, Ritzel, Antriebskette und vieles mehr.



Passtraße im Salzkammergut



Uhrturm von Graz

6. November 1963: Von Graz nach Vransko

Als wir heute früh aus der Stadt herausfahren, rollen auch zwei Fotoreporter in Fahrzeugen neben uns her, schießen ein paar Bilder und machen sich wieder davon.

Nun steuern wir der jugoslawischen Grenze entgegen. Beim Übergang machen die Grenzbeamten keinerlei Schwierigkeiten.

Doch dann wird das Wetter zusehends schlechter und hinter Maribor und Celje fängt es stark zu regnen an. Und auf der regennassen Straße verfängt sich plötzlich das Vorderrad in einer diagonalverlaufenden Straßenbahnschiene und wir stürzen mit dem Moped zu Boden. Dabei reißt der Anhänger aus der Kupplung und macht sich selbständig. Verletzt haben wir uns bei dem Sturz nicht, aber das Gestänge des Anhängers muss gerichtet werden.

Nass bis auf die Haut bleiben wir schließlich in Vransko.

7. November 1963: Von Vransko nach Rijeka

Es regnet wie aus Gießkannen. Trotz der Nässe entschließen wir uns, gegen zehn Uhr dreißig loszufahren.

Mehrmals werden wir von Regenschauern überrascht, die uns durchnässen. Fahren dennoch weiter, an Ljubljana und Postojna vorbei, an die adriatische Küste in die Stadt Rijeka.

Dort reißt erneut der Anhänger aus der Kupplung und macht sich selbständig. Leider können wir den Schaden nicht an Ort und Stelle reparieren, sondern müssen den Anhänger, getrennt vom Moped, bis zum Campingplatz schieben. Der aber ist wegen der bevorstehenden Winter-Saison nicht mehr in Betrieb, wie wir nun feststellen. Doch wir treffen auf hilfsbereite und ortskundige Bewohner, die uns in der Nähe einen leeren Lagerraum für die Übernachtung zur Verfügung stellen.

Müde von der heutigen Anstrengung kriechen wir in unsere Schlafsäcke und strecken uns auf den Holzbohlen des Schuppens aus, den wir komfortabler empfinden als die Nacht im Zelt.

8. November 1963: Von Rijeka nach Skrad

Schon gegen sechs Uhr sind wir aufgestanden, weil wir uns mit einem Studenten an einer nahegelegenen Tankstelle treffen wollen.

Doch wir haben uns verspätet und wissen nicht, ob er schon dagewesen ist oder ob er noch kommen wird. Deshalb begeben wir uns ohne ihn auf die Suche nach einer geeigneten Werkstatt und finden tatsächlich schon nach wenigen Schritten eine Schlosserei.

Wenig später trifft der Student doch noch ein und übersetzt unsere Reparatur- und Änderungswünsche. Der Schlosser bringt schließlich unter den beiden Auflagepunkten des Anhängers, dort wo der Gepäckkorb aufliegt, jeweils eine weitere Metallmuffe an.

Wieder zurück auf dem Campingplatz entschließen wir uns, überflüssiges Gepäck, das den Anhänger unnötig belastet, nach Hause zu schicken. Deshalb gehe ich mit unserem Begleiter in die Innenstadt und organisiere einen Karton, Packpapier und Kordel zum Verpacken der Sachen. Mein Bruder bleibt beim Moped und dem Anhänger auf dem Campingplatz zurück.

Vom Einkauf zurückgekehrt sortieren wir die überflüssigen Utensilien aus, die dann verpackt immerhin dreizehn Kilogramm auf die Waage bringen.

Mit dem Paket unter dem Arm und in Begleitung des jungen Mannes suchen wir das Zollamt auf. Müssen aber feststellen, dass das Amt mittags geschlossen hat. Also kehren wir zum Campingplatz zurück.

Dort werden wir aber von drei streng dreinblickenden Männern empfangen, zwei von ihnen stecken in langen schwarzen Ledermänteln und der dritte trägt einen für jugoslawische Verhältnisse bemerkenswert eleganten, gutsitzenden Sakko.

In gutem Deutsch spricht uns der Herr im Sakko an, er komme von der hiesigen Polizeibehörde und würde gerne mal unsere Pässe sehen. Nachdem er Einsicht genommen und nichts zu beanstanden hat, gibt er uns zu verstehen, dass seine Behörde davon ausgegangen sei, dass wir US-Amerikaner seien, wegen der Jeans und wegen der grünen Parkas, die wir trügen.

Er erkundigt sich, warum wir zu dieser Jahreszeit und außerhalb der Touristen-Saison nach Jugoslawien gekommen seien, wie lange wir in seinem Land bleiben wollten und was unser Ziel sei.

Mittlerweile versammeln sich immer mehr neugierige Menschen um uns und die Polizisten. Wir erzählen den Männern, dass wir zum Zollamt gegangen sind, um ein Paket für die Heimat bei der Post aufzugeben und dass es geschlossen war. Daraufhin nimmt sich der Herr im Sakko der Sache an und fährt meinen Bruder mit seinem Dienstwagen zum Zollamt und zur Post und erledigt sämtliche Formalitäten für uns, und die Herren im Ledermantel gehen daraufhin wieder ihrer Wege.

Es dauert nicht lange, und mein Bruder ist mit seiner Begleitung zurück. Der Herr im Sakko erzählt nun, dass er in Deutschland studiert habe und dass er es gut mit uns meine, wenn er uns empfehle, keine weitere Nacht mehr hier in der Stadt zu verbringen, sondern heute noch weiterzufahren.

So packen wir unsere Sachen zusammen und fahren gegen neunzehn Uhr mit ein wenig Beklommenheit im Herzen los und lenken unser Fahrzeug ins Landesinnere in Richtung Zagreb. Wegen des späten Aufbruchs müssen wir in einer mondlosen Nacht mehr als drei Stunden durch eine unbewohnte Bergwelt fahren und dabei mit äußerst schwierigen Straßenverhältnissen zurechtkommen, bis wir nach fünfundsechzig Kilometern in einem Ort namens Skrad Halt machen.

9. November 1963: Von Skrad zu einem Motel

Erst in der Früh, bei herrlichem Wetter, können wir die wilde Berglandschaft genießen. Wir fahren auf schlechten Straßen an kleinen, kargen Bauernhöfen vorbei. Tiefschwarze Lavafelsen und üppiges Grün prägen den Landstrich und geben ihm sein ganz eigenes Gesicht.

Hinter Zagreb benutzen wir eine gut ausgebaute Straße, die sich schnurgerade und eingebettet in eine wenig besiedelte, landwirtschaftlich genutzte Ebene dahinzieht.

Fahren hinein in ein Meer von wogenden Gräsern, die am Straßenrand so hoch wie Bäume stehen.

Dann wieder Ackerflächen soweit das Auge reicht, in der sogenannten großen Tiefebene, auf denen riesige landwirtschaftliche Maschinen ihre Arbeit verrichten. So lassen wir das Moped bis es dunkel wird weiter rollen.

10. November 1963: Vom Motel nach Belgrad

Nach dem Frühstück verlassen wir das Motel in Richtung Belgrad.

Rollen den Tag über durch die Tiefebene und stehen schließlich vor dem Panorama der Hauptstadt, aber auch vor den Monumentalbauten sozialistischer Prägung.

Auf einer der schmalen Landstraßen vor der Stadt finden wir, noch im Dämmerlicht, ein Rasenstück, das zu einem der weitläufigen, landwirtschaftlichen Betriebe gehört. Fahren über den Rasen bis zu einem kleinen Wäldchen und schlagen am Waldrand das Zelt auf.

11. November 1963: Von Belgrad nach Aleksinac

Wir stehen bereits um vier Uhr dreißig auf, denn wir wollen nicht von den Leuten gesehen werden, wenn sie auf den umliegenden Feldern zur Arbeit kommen. Deshalb machen wir uns zur Weiterfahrt fertig, bauen das Zelt ab und fahren los.

Kommen erneut in ein hügelreiches Land und fahren einem herrlichen Sonnenaufgang entgegen.

In unserem Routenplaner haben wir gelesen, dass wir uns die nächsten Tage von Belgrad aus nach Skopje und über die reizvollen Beckenlandschaften bis nach Saloniki meist auf der alten Heerstraße der Osmanen bewegen werden, die ursprünglich den Türken dazu gedient habe, den Balkan zu unterwerfen.

Noch liegen am Wege karge, scheinbar verlassene Bauernhöfe, die sich nach und nach in einer trockenen und versteppten Landschaft verlieren. Die Landschaft dunkelbraun bis ins tiefe Schwarz strukturiert.

Die einzigen Wesen, denen wir in dieser Einöde noch begegnen, sind die Schweinehirten in ihrer uniformen Kleidung mit konisch verlaufender, schwarzer Persianerpelzmütze und die dunklen Schweine, die sie mit stoischer Ruhe über die Hänge treiben.

Bei diesem Anblick kann ich erahnen, aus welchem reichem Fundus die Maler des neunzehnten Jahrhunderts bei ihrer idyllischen Landschaftsmalerei mit den typischen Tier- und Hirten-szenen schöpfen konnten.

Schließlich erreichen wir nahe der Ortschaft Aleksinac ein sogenanntes Auto-Camp, wie die Ferienhaussiedlung in Jugoslawien genannt wird, und mieten uns dort ein Häuschen.

13. November 1963: Von Aleksinac nach Titov Veles

Bizarre Felsen und gerundete, moränenartige, grüne Hügel wechseln scheinbar willkürlich einander ab.

Wir rollen durch das geschichtsträchtige Vardar-Tal, das bei vielen kriegerischen Auseinandersetzungen der Bevölkerung mit den Osmanen als Verbindungsweg eine bedeutende Rolle gespielt habe, so unser Routenplaner.

Und parallel zur Autobahn zieht sich noch die Landstraße dahin, auf der wir im Vorbeifahren die alte orientalische Gelassenheit und das rege Treiben von Mensch und Tier beobachten können.

Maultiere, aber auch temperamentvolle, eindrucksvolle Araberpfeder oder archaisch geprägte Ochsenkarren bahnen sich scheinbar mühelos ihren Weg.

Nicht nur an der Kleidung der Bevölkerung, sondern auch an der Architektur spüre ich die Nähe zum Orient. So rasen die Menschen scheinbar gedankenlos auf der Schnellstraße an den Symbolen der alten Zeit vorbei, um ihr Ziel zu erreichen.

Schließlich kommen wir an die Stadt Skopje heran, die erst vor drei Monaten, am 29. Juli 1963, von einem schweren Erdbeben heimgesucht wurde, bei dem es zahlreiche Tote gab.

Daher wollen wir nicht in das Zentrum des Elends hineinfahren, sondern wählen den Weg um die Stadt herum.

Auf schlechten Straßen und bis in die Dämmerung hinein steuern wir unser Moped bis nach Titov Veles.

14. November 1963: Von Titov Veles nach Vardar

Immer noch am Flusslauf des Vardar entlang, fahren wir unserem Ziel entgegen. Schließlich verliert sich die Asphaltdecke in eine Schotterpiste, die uns die nächsten fünfzehn Kilometer zermürbt. Passend dazu kahlgeschlagene Berghänge, Baumwollfelder oder Felder mit abgestorbenen Weinstöcken.

Kurz vor der griechischen Grenze bekommt der Reifen unseres Anhängers auch noch einen Plattfuß, der behoben werden muss.

Doch am Ende sehen wir das Pech, das uns ereilt hat, nur als eine glückliche Fügung an, denn beim Flicken des defekten Schlauchs nehmen wir einen herrlich gelegenen Campingplatz wahr, an dem wir sonst wohl vorbeigefahren wären.

17. November 1963: Von Kalava nach Ipsala

Gestern haben wir bei Kalava zwei deutsche Globetrotter kennengelernt, die von Wuppertal aus mit einem Henkel-Motorroller ebenfalls nach Japan unterwegs sind.

Auf einem Wiesengrundstück außerhalb der Stadt hatten wir unsere Zelte aufgeschlagen und feierten das Aufeinandertreffen.



Auto-Camp bei Aleksinac



In der Nähe von Kalava

Da wir für die beiden Wuppertaler mit unserem Roller zu langsam sind, trennen wir uns heute wieder. Wir vereinbaren aber, dass wir weiter Kontakt halten wollen und machen einen Treff-

punkt in Istanbul aus. Dort wollen wir uns in drei Tagen an der sogenannten Sultan-Ahmed-Moschee wiedersehen.

So geht es ohne die beiden weiter. Nachdem wir die türkische Grenze hinter uns gelassen haben, müssen wir mit einer besonders schlechten Schotterpiste vorlieb nehmen. Es dauert dann auch nicht lange und das Rohgestänge unseres Anhängers ist gebrochen.

Deshalb lenken wir das Gefährt in das nahe gelegene Ipsala, um auf dem dortigen Campingplatz zu zelten.

18. November 1963: Von Ipsala nach Istanbul

Fahren auf die noch im Bau befindliche Fernstraße Europa 5 auf, deren Piste bis kurz vor Istanbul aus grobem Kies bestehen soll.

Dort auf der Piste überholt uns ein mit Fahrzeugen beladener Lastzug mit deutschem Kennzeichen und hält etwa hundert Meter vor uns an der Straßenseite an. Die beiden Fahrer steigen aus und warten auf uns.

Nachdem wir hinter dem Lastzug zögernd angehalten haben, sprechen uns die beiden an und haben gleich eine Menge Fragen. Sie wollen möglichst alles über unsere Tour wissen, auch, was für Ziele wir uns gesetzt hätten.

Am Ende erzählen uns die beiden, dass sie in Edirne zwei Wuppertaler getroffen hätten, die mit einem Motorschaden liegen geblieben seien und einen Austauschmotor in Deutschland bestellt hätten, der an eine entsprechende Reparaturwerkstatt in Istanbul geschickt werden soll.

Schließlich geben sie uns zu bedenken, dass sie die Europastraße gut kennen würden. Und es sei nicht ratsam, die restliche Strecke nach Istanbul mit einem nicht gefederten Anhänger zurückzulegen. Die Straßenverhältnisse seien so eklatant schlecht, dass der Anhänger wohl auf der Strecke bleiben würde. Sie hätten die Gesichter der beiden Wuppertaler noch gut in Erinnerung und so eine Panne würden sie uns gerne ersparen. Wir könnten die gesamte Ausrüstung auf den Lastzug laden und die restlichen fünfzig Kilometer bis nach Istanbul mit ihnen gemeinsam zurücklegen. Auf eine Bezahlung würden sie gerne verzichten, denn Geld habe man auf so einer Tour nie zu viel.

So willigen wir ein, hieven das Gefährt und den Anhänger auf die Pritsche des Lastzugs und lassen uns bis vor die Tore Istanbuls, der heimlichen Hauptstadt des Landes, bringen und quartieren uns dort auf dem Campingplatz ein.

19. November 1963: Aufenthalt in Istanbul

Bei herrlichem Sonnenschein verlassen wir an diesem Morgen den Campingplatz, der etwa sechzehn Kilometer außerhalb der Stadt gelegen ist. Dabei steuern wir unser Fahrzeug auf breit angelegten Straßen durch eines der Stadttore der antiken beziehungsweise mittelalterlichen Stadtmauer in die Innenstadt hinein.

Wir sind auf Anhieb begeistert von den neuen, fremden Eindrücken.

Die Stadt, die in der Antike Byzantion, unter den Römern Konstantinopel genannt wurde und die heute den europäischen Kontinent mit dem asiatischen verbindet und für die Europäer das Tor des Orients symbolisiert, mit ihren historischen Stadtteilen, ihren Platz- und Uferanlagen, ihren unzähligen Moscheen und byzantinischen Kirchen, erscheint uns wie ein wahres Freilichtmuseum.

Nicht nur an einem Obelisk aus dem ägyptischen Karnak, sondern auch an einem noch gut erhaltenen Aquädukt aus römischer Zeit kommen wir vorbei. Auch die Eigentümlichkeit der orientalischen Basare ist einfach überwältigend.

Einen besonderen Leckerbissen haben wir für den Abschluss unseres Rundgangs aufgehoben, den Besuch der Hagia Sophia. Sie wurde zunächst als christliche Kirche erbaut, nach

kriegerischen Auseinandersetzungen, Brand und Erdbeben teilweise zerstört und schließlich wieder im sechsten Jahrhundert durch Kaiser Justinian erneuert, aber erst durch die Eroberung Konstantinopels durch die Türken in eine Moschee umgewandelt, so unser Reiseführer. Wir bestaunen im Innenraum die Mosaiken und die riesige Hauptkuppel, die beinahe den Eindruck erweckt, als sei sie eine schwebende Halbkugel.

Von der Hagia Sophia aus gehen wir dann zu unserem vereinbarten Treffpunkt hinüber, zur Sultan-Ahmed-Moschee, die auch Blaue Moschee genannt wird, aber von den Wuppertalern ist weit und breit nichts zu sehen. So wenden wir uns am Ende wieder der zauberhaften Moschee zu.

Dann wird es aber Zeit, den Rückweg anzutreten, zunächst zurück zu unserem Roller. Auf dem Weg dorthin kommen wir an einem Reisebüro vorbei, das wir wegen Reiseprospekten und einzuholender Erkundigungen aufsuchen.

Wir haben Glück. Der Herr hinter dem Schreibtisch hat längere Zeit in Deutschland gearbeitet, sogar in Wiesbaden, und so bekommen wir von ihm eine Menge Informationen.

Wenig später spricht uns ein Student an, ob wir aus „Alamanya“ kämen und als wir das bejahen, lädt er uns, wohl nur weil wir aus Deutschland kommen, zum Essen in die Mensa der Universität ein.

Auf dem Heimweg lasse ich die heutigen Eindrücke noch einmal Revue passieren und schweife dabei über das Panorama mit den zahlreichen Minaretten, den Kuppeln und Kirchtürmen, das sich vor meinem geistigen Auge auftut. Nehme den eigentümlichen Geruch von Feuchtigkeit wahr, der mir heute Morgen in den engen Gassen der Altstadt in die Nase gestiegen ist. Aber auch die Bettler am Straßenrand kommen mir in Erinnerung, die um einen Bakschisch anhielten, oder die Muezzine, die von den Minaretten herunter zum Gebet riefen.

Erst als mein Bruder mir nachruft: „Wo willst du denn hin?“, komme ich in die Gegenwart zurück und nehme wahr, dass ich beinahe an unserem Fahrzeug vorbeigelaufen wäre.

20. November 1963: Aufenthalt in Istanbul

Nachdem der Regen nachgelassen hat, suchen wir erneut den Treffpunkt - Blaue Moschee - auf, um nach den Wuppertalern zu schauen, aber treffen sie wieder nicht. Doch als wir später auf den Campingplatz zurückkommen, steht das Zelt der beiden neben dem unsrigen.

Nach einem herzlichen Wiedersehen erzählen uns die beiden von ihren Problemen. Dass die Kurbelwelle hin sei und sie deshalb einen neuen Austauschmotor in Deutschland bestellt hätten, der schnellstens an eine Werkstatt hier in Istanbul gesendet würde.

21. November 1963: Aufenthalt in Istanbul

Kaum sind wir von einem städtischen Ausflug zurück, fängt es heftig zu regnen an, und wenig später gesellen sich stärkere Winde dazu und kurz vor Mitternacht setzen sogar starke Sturmböen ein. Deshalb verspannen wir zur späten Stunde noch vorsorglich entsprechende Sturmleinen an unserem Zelt, damit wir die Nacht ruhiger schlafen können.

22. November 1963: Aufenthalt in Istanbul

Als wir heute Morgen wie gewohnt aus unserem Zelt krabbeln, erblicken wir ringsherum nur Chaos und Verwüstung. Auf den ersten Blick scheinen sämtliche Zelte weggeweht zu sein oder flach auf dem Boden zu liegen. Auf den zweiten Blick bemerken wir allerdings, dass neben dem unsrigen noch zwei weitere Zelte, auch das der Wuppertaler, steht. Und um uns herum ist der Boden völlig aufgeweicht.

Da wir reges Treiben von und zu den Aufenthaltsräumen und zu den Wasch- und Toilettenräumen wahrnehmen, gehen auch wir dorthin, um uns zu informieren.

Doch erst im Inneren des Gebäudekomplexes wird das Ausmaß der Katastrophe noch deutlicher. In allen Räumen herrscht großes Durcheinander. Camper breiten ihre nassen und verdreckten Zeltbahnen, ihre Schlafsäcke und Kleider auf dem Boden zum Säubern und Trocknen aus. An den Wänden, selbst an denen der Duschkabinen, hängen dicht an dicht allerlei Sachen herum. Untermalt wird das Stimmungsbild mit orientalischer Musik aus den großen Lautsprecherboxen der Halle.

23. November 1963: Von Istanbul nach Izmit

Es herrscht noch großes Durcheinander auf dem Campingplatz, auch in den Aufenthaltsräumen. Als die Musik dort plötzlich unterbrochen wird, verkündet eine überstimmte, schrill pfeifende Stimme aus den Lautsprecherboxen, dass gestern Abend gegen acht Uhr dreißig der amerikanische Präsident John F. Kennedy auf einer Fahrt durch Dallas in Texas von einer Gewehrkugel getroffen und gegen neun Uhr seinen schweren Verletzungen erlegen sei (Attentat in Dallas/ Texas am 22. November 1963 um 12:30, für tot erklärt um 13 Uhr).

Und die Anwesenden können es nicht fassen und verharren in ihren Bewegungen, als wären sie zu Salzsäulen erstarrt.

Aber auch wir sind tief bewegt, denn wir haben den Präsidenten noch vor fast genau fünf Monaten in Wiesbaden selbst erlebt, als er am 25. Juni gegen zwanzig Uhr dreißig das Kurhaus in einer offenen Limousine über die Sonnenberger Straße Richtung General von Steuben Hotel, heute Dorint Hotel, verließ. Dabei fuhr der Wagen so dicht an uns vorbei, dass der Präsident uns die Hände hätte schütteln können, dabei hatte er eine so jugendliche, charismatische Ausstrahlung.

Dennoch hatten wir gestern bereits beschlossen, Istanbul heute zu verlassen, indem wir nun die Fähre über den Bosphorus in Richtung Ankara nehmen.

Gegen Abend schlagen wir kurz vor Izmit, auch Kocaeli genannt, mit entsprechender Genehmigung eines Tankstellenbetreibers auf seinem Rasenstück das Zelt auf.

24. November 1963: Von Izmit nach Kizilcahamam

Ziehen in eine gebirgige Landschaft hinein. Der Himmel ist stahlblau. Und die Quecksilbersäule des Thermometers hatte heute Morgen zwei Grad minus angezeigt.

Die Bergkuppen ringsum sind schneeweiß und auf das spärliche Grün an den Straßenrändern hat sich Raureif gelegt.

Fahren ohne Pause durch, bis die Sonne untergegangen ist. Ziemlich durchgefroren kommen wir in dem Ort namens Kizilcahamam an, der nur noch fünfundachtzig Kilometer vor Ankara gelegen ist.

25. November 1963: Von Kizilcahamam nach Ankara

In der Nacht sind wir einige Male wegen der Kälte aufgewacht. Erst heute Morgen, bei Tageslicht, wird uns bewusst, dass wir auf dem Fußboden einer Werkstatt mit unseren Schlafsäcken genächtigt haben und das bei Raumtemperaturen von fünf Grad.

Als wir die Werkstatt verlassen und nach draußen kommen, ist die Welt in ein kräftiges Weiß von Raureif getaucht.

An der Tankstelle ist viel Betrieb. Selbst in dem Lokal nebenan sitzen bereits viele Menschen um einen wohl selbst gezimmerten Ofen herum. Dort in der Mitte des Raumes haben sich nicht nur Truck- und Busfahrer zusammengefunden, sondern auch Geschäftsreisende oder Reisende, die von oder zu einem Gastland oder zurück in die Heimat unterwegs sind und sich hier von der nächtlichen Kälte aufwärmen wollen.

Auch wir werden aufgefordert, an dem wärmenden Ofen Platz zu nehmen. Trinken zunächst heißen Tee und dazu noch eine wärmende Suppe für die Weiterfahrt.

Als wir uns wenig später auf unser Gefährt schwingen, verfolgen uns hinter den Fensterscheiben neugierige, aber auch anerkennende Blicke. Selbst die um die Fahrzeuge wuselnden Menschen bleiben stehen und winken oder nicken uns anerkennend zu.

Trotz der Kargheit, die uns in Anatolien auf Schritt und Tritt verfolgt, ist man sehr freundlich und hilfsbereit. Die Landschaft, in der wir uns bewegen, nehmen wir als wildromantische Bergwelt wahr.

So kommen wir im nördlich gelegenen anatolischen Hochland gut voran und als wir schon am Vormittag die Außenbezirke von Ankara erreichen, machen wir Halt an einem Hotel.

Nach einem heißen Bad fahren wir nach Ankara hinein, an dem Bergkegel mit der bekannten Zitadelle und der Altstadt vorbei, in die Neustadt mit ihren breiten Boulevards zur Deutschen Botschaft.

Dort hoffen wir, weitere Informationen für die Weiterfahrt in die Nahostregion zu bekommen, doch ohne Erfolg. Entsprechend geeignete Unterlagen könnten wir nur in Reisebüros erhalten, nur diese Büros seien die richtigen Ansprechpartner für uns.

Doch gerade unsere Erfahrungen diesbezüglich haben uns gezeigt, dass weder die Reisebüros in Deutschland noch sonst ein Reisebüro in der Welt, auch nicht die in der Türkei, entsprechende Informationen für Alternativreisende bereithalten.

Erst spät am Nachmittag kommen wir ins Hotel zurück und diskutieren dort die weitere Vorgehensweise der Reise, denn durch die anhaltende Kälte auf den Straßen, sind wir auch moralisch auf den Nullpunkt gekommen.

Schließlich haben wir uns darauf geeinigt, dass wir nicht mehr die direkte Reiseroute von der Türkei aus über den Iran angehen möchten, sondern zunächst einmal mit der Bahn die südlich gelegene türkische Stadt Adana ansteuern und das Fahrzeug und der Anhänger als Frachtgut mitnehmen werden.

Von Adana aus soll dann die Reise wieder mit dem Moped fortgesetzt werden, über die Länder Syrien, Libanon, Jordanien, Irak und erst danach hinauf in das weiter nördlich gelegene und meist wesentlich kältere Persien.

Unsere Überlegungen werden getragen von der Hoffnung, dass die Kältewelle, die sich zurzeit über das gesamte östliche Hochland der Türkei und das von Persien ausgebreitet hat, doch noch zurückgedrängt wird und sich folglich die Wetterlage für unser Vorhaben bessert.

So müssen wir die noch fehlenden Visa hier in Ankara auf den Botschaften der einzelnen Länder beantragen.

26. November 1963: Aufenthalt in Ankara

Lenken unseren Roller in die südlich gelegene Neustadt, wieder an der Zitadelle vorbei und auf die Prachtstraßen von Ankara. Dort im Süden sind nicht nur die ausländischen Botschaften, sondern auch das Regierungsviertel und weitere moderne Wohnviertel angesiedelt.

Fahren die libanesischen, syrischen und jordanischen Botschaft an und beantragen die notwendigen Papiere.

Dabei haben wir erfahren, dass es weitaus einfacher sei, die Visa für den Irak erst in Syrien zu besorgen, da die diplomatischen Beziehungen der beiden Länder enger seien und so warten wir mit den Anträgen auch, bis wir in Damaskus sind.

Auf dem Rückweg fahren wir erneut an wehenden Hoheitszeichen und an modernen Geschäftshäusern vorbei, ins Zentrum der City und zum Kizilay-Platz.

Anschließend steuern wir unseren Roller in die Altstadt zurück und stellen ihn dort ab. Beim Bummeln durch die Gassen lernen wir einen jungen Mann kennen, der uns erzählt, dass er in Wiesbaden gelebt habe. Im Übrigen lebe sein Freund auch heute noch in Wiesbaden, sogar in der Platter Straße. Was für ein Zufall!

Schließlich fahren wir hinaus zum Mausoleum, das zu Ehren des türkischen Staatsgründers Mustafa Kemal Atatürk in den Jahren 1944 bis 1953 errichtet wurde.

27. November 1963: Aufenthalt in Ankara

Holen heute unsere beantragten Visa ab und fahren zurück in das historische Viertel. Zu Fuß gehen wir in das Menschengetümmel hinein und suchen nach Sehenswürdigkeiten der Stadt. Folgen eine Zeitlang den Resten der osmanischen Altstadt bis zur Hügelbefestigung mit dem doppelten Mauerring, der noch aus byzantinischer Zeit zu stammen scheint und wohl von den Osmanen zur Verstärkung der Zitadelle weiter ausgebaut und verstärkt wurde.



An der Galata-Brücke, Istanbul



Atatürk-Mausoleum, Ankara

28. November 1963: Von Ankara nach Aksaray

Heute ist der Tag, an dem wir die Weiterreise nach Adana mit dem Zug geplant haben. So machen wir uns schon am frühen Morgen auf den Weg zum Bahnhof, um die Fahrkarten zu lösen und den Motorroller als Frachtgut aufzugeben.

Doch kaum sind wir am Schalter für Frachtgut, entwickelt sich ein kleines Chaos, weil weder der Dienst habende Beamte noch wir etwas von dem verstehen, was der andere eigentlich will.

Wir sind schließlich genervt und uns wird langsam aber sicher bewusst, dass ein Beamter an einer Frachtannahmestelle eines Hauptbahnhofs den ihm vorgelegten Gegenstand auch als Frachtgut erkennen muss, selbst wenn er kein Englisch spricht, um entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können.

In uns festigt sich der Eindruck, der Beamte will uns nicht abfertigen. Vielmehr bittet er weitere Kollegen herbei. Aber auch die sprechen weder englisch noch deutsch und so wird es erneut schwierig.

Von dem Stimmenwirrwarr angezogen, bleiben auch Passanten stehen und wollen helfen, wenden sich aber gleich wieder ab, wenn sie keinen Erfolg haben. Zeitweise haben wir den Eindruck, Rollen in einem kafkaesken Film zu spielen.

Schließlich können wir erahnen, warum es mit der Annahme hier am Schalter nicht weiter geht. Die türkische Bahn will unser Fahrzeug und den Anhänger aus Haftungsgründen ohne entsprechende Verpackung nicht befördern.

Doch von wo sollen wir auf die Schnelle und bei solchen Sprachproblemen eine entsprechende Verpackung für die beiden sperrigen Teile herzaubern?

So geben wir unseren Plan mit der Bahnreise wieder auf, und lenken das Gefährt zurück auf die Straße und begeben uns auf den Weg in Richtung Süden.

Und entschließen uns, trotz großer Höhenunterschiede, bis in die Nacht hinein weiterzufahren und heute die zweihundert Kilometer auf unserem Kilometerzähler vollzumachen, zumal eine volle Mondscheibe uns den Weg zeigt.

Als wir spät in der Nacht bei Aksaray an einer Tankstelle vorbeikommen, die noch hell erleuchtet ist, erkundigen wir uns, ob wir unser Zelt in der Nähe aufschlagen dürften.

Erneut werden wir freundlich mit den Worten aufgenommen, dass es draußen viel zu kalt sei. Wir könnten drüben im anderen Haus in einem Aufenthaltsraum übernachten.

Werden zum Tee eingeladen und dürfen am Ofen Platz nehmen.

Später, im Aufenthaltsraum, schieben wir fünf Tische zum Schlafen aneinander, damit wir nicht auf dem kalten Fußboden liegen müssen, und richten dort unser Schlaflager ein.

29. November 1963: Von Aksaray nach Adana

Wieder rollen wir durch herrlich zerklüftetes, wildes, wohl von Lavaströmen strukturiertes Land. Dazwischen dunkle, beinahe schwarze Erde, aus der hin und wieder riesige, dunkle Brocken an schwarzem Gestein aufzusteigen scheinen. In der Ferne schimmert die weiße Krone eines Bergpanoramas.

Gegen Abend schlagen wir kurz vor Adana, auf dem Grün einer Tankstelle, unser Zelt auf und essen in einer nebenan liegenden Gaststätte zu Abend. Als wir bezahlen wollen, meint der Chef freundlich, es sei schon alles bezahlt.

Auf dem Rückweg ruft uns der Mann von der Tankstelle zu sich herein und spendiert noch einen Mokka.

30. November 1963: Von Adana nach Osmaniye

Hin und wieder Apfelsinen- und Zitronenplantagen an der Straße. Palmen neigen sich im Wind, Dromedare und Maulesel bestimmen das Bild.

Fahren im Nieselregen in eine weit aufgerissene, schwarze Wolkenwand hinein, durch die das Sonnenlicht gerade noch die Erde berührt und die Landschaft in eindrucksvolle und kontrastreiche Farben taucht. Helles, wärmendes Licht liegt über dem Boden und saftiges Grün glüht uns entgegen. Doch die Wolken ziehen sich mehr und mehr zusammen und heftiger Regen setzt wieder ein, der nicht mehr aufhören will.

Am Rande der Stadt Osmaniye finden wir eine kleine Tankstelle und fragen dort nach einem Platz zum Zelten. Als die Leute erfahren, dass wir aus Deutschland kommen, werden wir herzlichst aufgenommen. Und wenig später wird die Freundschaft beider Völker mit großem Händeschütteln untermauert.

Auch das Zelt brauchen wir bei diesem Wetter nicht aufzubauen, denn wir werden stattdessen eingeladen, in den hinteren Räumen des Tankstellenhäuschens zu übernachten. Dort können wir uns aufwärmen, unsere durchnässte Kleidung aufhängen und über Nacht trocknen lassen. Außerdem werden wir zu einem zünftigen, türkischen Essen eingeladen.

Danach drückt uns der Mann von der Tankstelle noch einen Sack mit Apfelsinen in die Hand, mit der Bemerkung „Vitamine!“ „Vitamine!“

1. Dezember 1963: Von Osmaniye nach Iskenderun

Die Wolken vom gestrigen Tag sind wie weggeblasen. So können wir bei strahlendblauem Himmel starten.

Wohin das Auge schaut, überall üppige, grüne, beinahe tropische Vegetation. Wir kommen durch bewaldetes, gebirgiges Gelände. In engen Windungen schraubt sich die Straße steil nach oben.

Unserer Landkarte entnehmen wir, dass wir uns am Südwestflügel des Osttaurus-Gebirges namens Amanos befinden. Auf dieser wenig ausgebauten Passstraße muss ich wieder einmal absteigen und zu Fuß weitergehen.

Doch schließlich rollen wir wieder gemeinsam ins Tal hinunter. Allerdings hat die Straße ein so starkes Gefälle und noch dazu die Anhängerlast drückt das Moped so stark nach unten, dass mein Bruder permanent die Bremsen halten muss und so bleibt das Moped nach einer gewissen Zeit ganz stehen, da das Hinterrad blockiert ist.

Schieben unser Gefährt so gut es geht auf den Seitenstreifen und bauen das Hinterrad aus. Können aber die festgefahrene Nabe mangels entsprechender Werkzeuge nicht lösen. So setzen wir das Hinterrad wieder ein und fahren zunächst behutsam weiter. Doch das Rad blockiert mehr und mehr und so droht uns die Nabe durch Überhitzung auszufallen.

Gleich im nächsten Ort, am Rande der Stadt Iskenderun, zeigen wir dem Erstbesten, der uns über den Weg läuft, das defekte Hinterrad.

So dauert es nicht lange und von allen Seiten kommen Einheimische auf uns zu und wollen helfen. Jeder möchte uns eine Unterkunft anbieten. Schließlich entscheiden wir uns für jene, die uns am ehesten geeignet erscheint, das Moped in der Nähe zu haben. Einen Abstellraum, der ebenerdig zur Hälfte mit Reisstrohmatten ausgelegt ist. Fahren das Gefährt in den Innenraum hinein und machen uns an die Arbeit.

Hinterrad raus, die Nabe wird auseinander genommen und da sehen wir das Malheur. Beide Bremsbelege haben sich von den Bremsbacken wegen Überhitzung gelöst und sich im Innenraum der Nabe verkeilt.

Gott sei Dank haben wir einen Satz Bremsbacken dabei und können den Schaden gleich beheben.

2. Dezember 1963: Von Iskenderun nach Latakia

Schon in aller Früh haben wir unsere Unterkunft verlassen. Die Sonne scheint vom wolkenlosen Himmel.

An der türkisch-syrischen Grenze haben wir eine längere Auseinandersetzung mit den Zollbeamten, doch schließlich winken sie uns durch.

Nun lenken wir unser Fahrzeug in herrliche Kiefernwälder hinein. Hin und wieder kommen wir an Lichtungen vorbei, die uns einen ungehinderten Blick in die Ferne erlauben. Schauen an hellgrünen, in der Sonne glitzernden Kiefernzweigen vorbei auf das weite, blaue Meer, das Mittelmeer.

Da wir uns noch im Küstengebirge zwischen der Türkei und Syrien befinden, das sich als Ausläufer des Osttaurus-Gebirges fortsetzt, werden wir noch einige Steigungen zu bewältigen haben.

So muss ich als Beifahrer häufig absteigen und zu Fuß weitergehen. Nachdem wir drei Pässe auf diese Weise überwunden haben, wird das vor uns liegende Land flacher und wir kommen schneller voran.

Unserem Reiseführer, den wir in Ankara erstanden haben, können wir entnehmen, dass wir uns schon eine ganze Weile auf der antiken Heerstraße befinden, auf der schon Alexander der Große an der Mittelmeerküste entlang über Ägypten nach Indien gezogen ist.

Da wir allerdings in den Bergen viel Zeit verloren haben und nach unserer Straßenkarte so schnell keine Ortschaft zu erwarten ist, fahren wir noch bis tief in die Nacht hinein.

Erst gegen zweiundzwanzig Uhr, als wir aus der menschenleeren, nächtlichen Bergwelt kommend, hinunter fahren in eine weite, offene Ebene, sehen wir am Horizont Lichterketten aufglimmen und als wir an einer arabisch beschriebenen, blauen Ortstafel vorbeikommen, wissen wir, dass wir die syrische Stadt Latakia erreicht haben müssen.

Gleich am Ortseingang machen wir an einer Tankstelle Halt und fragen nach, ob wir unser Zelt nebenan aufbauen dürften. Der junge Mann, den wir zu jener späten Stunde antreffen, gibt zu bedenken, dass es zu spät sei, um jetzt noch ein Zelt aufzubauen. Wir dürften in den Räumen der Tankstelle übernachten, wobei wir sogar das Gepäck im Anhänger zurücklassen könnten. Hier an der Tankstelle sei noch nie etwas abhandengekommen.

Die Tür geht auf und eine Gruppe Einheimischer betritt in den Raum. Doch die Menschen verhalten sich zunächst distanziert und zurückhaltend. Als sie aber erfahren, dass wir Deutsche sind, hellen sich ihre Gesichter auf.

Wir hingegen sind erstaunt, dass hier in einem arabischen Land christliche Symbole und Bilder an der Wand hängen.

Als sie erfahren, dass wir Katholiken sind, kommt Bewegung ins Tankstellenhäuschen.

Es wird Tee gereicht und dazu Brot und Käse serviert. Und unsere Sachen bleiben im Anhänger zurück, auf dem Gelände unmittelbar neben der Tankstelle.

3. Dezember 1963: Aufenthalt in Latakia

Schon früh am Morgen werden wir aufgeweckt durch die Autofahrer, die ihre Tanks füllen und dabei viel Lärm verursachen.

Als wir unseren Anhänger packen wollen, bemerken wir, dass über Nacht doch einige Sachen entwendet worden sind. So fehlen zum Beispiel Kleidung, zwei Fahrtenmesser mit Gürteln und einen Gasrevolver RG 6 der Marke Röhm. Nicht entwendet wurde, Gott sei Dank, ein verschlossenes Paket, in dem sich unser gesamtes Filmmaterial für die Reise befand, eine kleine Gaspistole RG 3 der gleichen Marke und eine Gassprühdose zur Selbstverteidigung.

Die Leute, die uns für die Nacht aufgenommen haben, tun uns nun leid, denn die regen sich über den Diebstahl mehr auf als wir.

Die Polizei wird benachrichtigt und rückt mit zwei Mann an. Am Ende sind sie der Meinung, sie könnten in diesem Fall nichts unternehmen, da wir nicht im Hotel geschlafen hätten. Diese Art von Feststellung wollen aber unsere Gastgeber nicht hinnehmen und so geben sie nicht eher Ruhe, bis der Polizeichef von Latakia, immerhin eine Siebzigtausend-Einwohner-Stadt, persönlich vorbeischaut (heute soll die Stadt Schätzungen zufolge sogar bis zu 420.000 Einwohner haben).

Nun wird der Fall schriftlich aufgenommen. Doch das Verfahren wird nun in französischer Sprache eröffnet. Deshalb wird für uns noch ein Dolmetscher herbeigerufen, der aber nur ins Englische übersetzen kann.

Telefonate werden geführt. Zwei Zivilbeamte werden angefordert, die uns noch einmal nach den gestohlenen Gegenständen befragen und die Sachen schriftlich festhalten.

Zum Schluss wird ein mehrseitiges Protokoll erstellt und so ist für die Polizei der Fall erledigt. Der Chef verabschiedet sich schließlich bei uns mit den Worten: "I'm so sorry for you!" und der ganze Trupp, der mittlerweile auf fünf Personen angewachsen war, marschiert im Gänsemarsch davon.

Nach dieser Polizeipräsenz werden wir vom Tankstellenbetreiber in sein Haus zum Essen eingeladen. Ein Taxi bringt uns dorthin.

Danach geht es zum Basar und wir werden gebeten, unsere Kleidungsstücke auf Kosten des Hauses dort wieder zu ergänzen.