

Wilfried Forell

**Aufbruchsstimmung –
Tagebuch einer abenteuerlichen Reise**

Teil 7: Nach Tôkyô

6. Juli 1964: Abstecher nach Angkor

Mit einem Taxi lassen wir uns schon in der Früh zum Startplatz der Überlandbusse an der Markthalle bringen.

Wir haben nur das Notwendigste an Gepäck mitgenommen. Alles andere haben wir in der Unterkunft zurückgelassen.

Es herrscht schon reges Treiben und menschliches Gewusel überall rund um die Markthalle. Bei näherer Betrachtung schälen sich Personen aus der Menschenmenge heraus, die durch ihre Handlungen gleich zu erkennen geben, dass sie in das Räderwerk des Busverkehrs eingebunden sind. Hantieren an geöffneten Motorhauben herum, gehen um das Fahrzeug herum, schauen nach den Reifen und kümmern sich um das Gepäck.

Schließlich gehen wir auf einen der Männer zu und zeigen ihm den beschriebenen Zettel mit den markanten Ortsnamen an der Strecke nach Siam Reap und versuchen ihm mit Händen und Füßen verständlich zu machen, dass wir möglichst heute noch dorthin wollen. Doch der angesprochene ältere Mann mit einer dunklen Zahnücke im Mund deutet mit gelassener Geste in die Richtung eines alten, klapprigen Autobusses schräg gegenüber der Straße, indem er gleichzeitig aus seinem rötlich getönten Mund unverständliche Worte hervorbringt. Wir verstehen ihn nicht. Daraufhin bricht ein Palaver unter den umstehenden Männern aus. Sie fangen wohl an, wegen unserer Situation zu diskutieren. Einer der Männer, der etwas englisch spricht, kommt nun zu uns herüber und kann uns verständlich machen, dass momentan kein Bus nach Siem Reap fahren würde. Das sei aber nicht schlimm, wir könnten mit ihm fahren, sein Bus gegenüber würde nach Kampong Thom starten. Bis dorthin könnten wir mitfahren. Von Kampong Thom aus bekämen wir bestimmt eine weitere Mitfahrgelegenheit.

Wir sind sehr froh, dass wir nun so schnell etwas gefunden haben, nehmen natürlich die Einladung an und steigen sofort in den Bus auf der anderen Straßenseite ein, der schon gut besetzt ist.

Wenig später geht es dann los. Wir verlassen die Stadt und bewegen uns zunächst noch auf asphaltierter Straße dahin, die sich aber schon bald in eine Sand- und Schotterpiste verliert, die holprig wird, auf der das Fahrzeug schwankt wie ein in Sturm geratenes Schiff. Müssen mit der Fähre übersetzen. Doch für all die Mühe werden wir belohnt durch eine zauberhafte, grüne Landschaft. Kommen an kleinen, überschaubaren Dörfern vorbei, die mit dem Grün der Landschaft eins zu werden scheinen.

Doch um die Mittagszeit haben wir schließlich Kampong Thom erreicht und müssen uns auf eigenen Füßen fortbewegen.

Wir lassen uns nicht viel Zeit zum Umsehen, sondern fragen gleich nach der nächsten Polizeistation hier im Ort. Die ist auch gleich gefunden und dort legen wir einem jungen Polizisten gleich wieder den beschriebenen Zettel vor, auf dem die markanten Ortschaften an der Wegstrecke geschrieben stehen. Zunächst will er uns nicht versteht, aber am Ende hat er doch noch ein paar englische Vokabeln parat. Heute würde kein Bus mehr nach Siem Reap fahren. „Dann eben morgen“, erwidern wir. „Nein, auch morgen nicht“ und setzt dabei eine wichtige Miene auf. Er könne uns noch nicht sagen, wann der nächste Bus dorthin führe, es sei eben momentan eine ungünstige Zeit.

Dann erwähnen wir ganz nebenbei, dass wir schon einmal hier im Lande mit einem Militärfahrzeug unterwegs gewesen sind und ob man so eine Möglichkeit wieder organisieren könne, wenn nicht mit einem Militär- dann eben mit einem Polizeifahrzeug.

Daraufhin führt der Beamte mehrere Telefongespräche. Schließlich gibt er uns zu verstehen, dass wir Glück hätten. Noch heute Mittag würde ein Fahrzeug von hier aus in Richtung Siem Reap aufbrechen, da könnten wir mitfahren. Wir sind natürlich überrascht, dass es so schnell geklappt hat mit der Weiterfahrt. Da wir noch Zeit haben, bekommen wir sogar im Nachbarzimmer noch heißen Tee serviert.

Schließlich können wir vom Fenster aus beobachten, wie ein offener Wagen auf das Gelände der Polizeistation rollt, der von einem Menschen in Zivil gefahren wird. Ein sportlich aussehender, junger Mann springt aus dem Wagen und geht in das Polizeigebäude hinein. Es dauert nicht lange und wir werden von dem netten Beamten und dem Fremden aufgefordert, uns bereitzuhalten. Der junge Mann möchte in unsere Reisepässe schauen und wissen, wo wir noch hin wollen. Wir geben bereitwillig Auskunft und fügen hinzu, dass wir nach Tôkiô zu den Olympischen Spielen unterwegs sind. Auf dem Weg dorthin würden wir uns gerne noch Kambodscha und vor allem Angkor anschauen. Das genügt wohl dem Herrn, denn er gibt uns nun ein Zeichen, dass wir ihm folgen sollen.

Draußen schwingen wir uns auf die Rückbank des Wagens und dieser setzt sich in Bewegung. Eine Unterhaltung während der Fahrt ist auf der holprigen Strecke wegen des dröhnenden Fahrzeugs und des Fahrtwindes kaum möglich. Es ist brütend heiß.

Wir fahren nun durch landwirtschaftlich geprägte, dennoch abwechslungsreiche, grüne Ebenen und üppige Wälder, die durch ihre Ursprünglichkeit auffallen.

Fast am Ende unserer Tour hält der Wagen noch einmal an. Der junge Mann steigt aus und deutet auf die links und rechts an der Straße liegenden Ruinen einer versunkenen Kultur und erzählt uns, dass sich dort die berühmte Rolous-Gruppe befände. Diese Bauwerke würden uns zum Beispiel die frühe Khmer-Architektur vermitteln, die müssten wir uns unbedingt anschauen. Steckt sich eine Zigarette an, steigt wieder in den Wagen und fährt weiter.

Aber bereits kurze Zeit später erreichen wir eine städtische Ansiedlung und der Wagen bleibt am Straßenrand stehen. Der junge Mann gibt uns nun zu verstehen, dass wir in Sien Reap angekommen sind.

Mein Bruder will natürlich gleich den Geldbeutel zücken und sich bedanken für diesen tollen Service, doch das Gesicht des meist streng dreinschauenden jungen Mannes wird nun milder und er winkt nur ab, es sei schon gut, wir seien willkommen.

Es ist mittlerweile Abend geworden. Finden schnell eine kleine, einfache und zudem noch saubere Unterkunft, die von einer Großfamilie betrieben wird. Auch die Familienmitglieder sind sehr freundlich, aber auch neugierig. Sie wollen alles Mögliche über unsere Reise wissen.

Wir werden schließlich zum Essen eingeladen.

Gesättigt wenden wir uns dem beschaulichen Städtchen zu, auch wegen der strapaziösen Fahrt, die wir gerade erst hinter uns haben. Das Städtchen ist zwar sauber, aber die Bevölkerung wohl eher arm und sehr rückständig.

Wegen der Zeitnot, in die wir uns selbst gebracht haben, bereiten wir uns mit unseren Gastgebern zusammen darauf vor, wie wir den morgigen Tag für die Besichtigungen der Sehenswürdigkeiten möglichst sinnvoll einteilen können.

Denn wir haben vor, bereits übermorgen im Laufe des Tages schon wieder nach Phnom Penh aufzubrechen. Wir wollen das nächste Schiff unserer Schifflinie, das nur in einem Vierwochenzyklus den Hafen von Saigon ansteuert, nicht verpassen.

Deshalb studieren wir jetzt noch einmal unsere Reiseunterlagen über das historische Zentrum des Khmer-Königreiches Angkor, das sich in der Zeit vom neunten bis zum fünfzehnten Jahrhundert gebildet hat.

Dabei soll der Tempel Angkor Wat wohl die größte, schönste und die bekannteste Tempelanlage im Khmer-Stil sein.

In der ersten Bauphase der Anlage, um etwa 900, sollen zum Beispiel die Bewässerungsanlagen und die Stauseen entstanden sein und mit der Thronbesteigung des Königs Suryavarman II. soll um etwa 1130 die zweite Bauphase stattgefunden haben. In dieser Zeit sei die Anlage erweitert und zum Teil wieder erneuert worden.

Dabei soll der Tempel das Zentrum der einstigen Hauptstadt gebildet und gleichzeitig auch als Grabstätte des Königs gedient haben. Denn der König sei neben dem hinduistischen Gott

Vishnu gottgleich gewesen. Es handele sich also um einen klassischen Tempelberg und zugleich um ein Grab.

Die Rolous-Gruppe, die uns der junge Mann an der Straße empfohlen hatte, wollen wir bei unserer morgigen Rundfahrt erst einmal außen vor lassen.

7. Juli 1964: Aufenthalt in Angkor

Wir haben gestern Abend beschlossen, dass wir uns heute wegen der Weitläufigkeit der gesamten Anlage zunächst die weltberühmten Tempelruinen von Angkor Wat hier in der Nähe ansehen wollen.

Ein Freund der Gastgeber wird uns gleich mit einem Fahrrad-Taxi durch den Urwald zu der Anlage radeln. Diese Art der Fortbewegung kommt uns sehr gelegen, denn es ist unterwegs wegen des leichten Fahrtwindes sehr angenehm.

Als wir bei der Anlage ankommen, sind wir wohl die einzigen Besucher.

Wir wenden uns zunächst einer bepflasterten Straße zu, die über einen Graben und durch eine Eingangspforte führt. Drinnen beschleicht mich ein Gefühl, als könnten wir uns in den Steinmassen verlieren. Gleichzeitig umfängt uns Totenstille.

Gehen an langen Steingalerien mit unzählig erscheinenden, herrlichen Reliefs und Eckpavillons vorbei und stehen schließlich vor einem markanten, dreistufigen Tempelkomplex, aus dem sich wiederum fünf geformte Steintürme erheben. Sie sollen die fünf Gipfel des Berges Meru symbolisieren.

Von der majestätischen Schönheit der geformten und behauenen Steinberge ergriffen, wenden wir uns schließlich wieder unserem Fahrer zu, der bei der Hitze auf einem Steinblock eingeschlafen war.

Nun lassen wir uns zu dem etwa einen Kilometer entfernten Tempel Angkor Thom fahren, zur sogenannten Großen Hauptstadt.



Gesichter-Türme von Ankor Bayon



Wurzeln eines Kapo-Baumes in den Ruinen von Angkor Tha Prohm

Werden zunächst in der Nähe des großen Staatstempels Bayon abgesetzt, der sich etwas außerhalb der geometrisch angeordneten Anlage von Angkor Thom befindet, und wenden uns

dem Wald von Gesichtstürmen zu. Gleichwohl soll sich der Tempel früher im Zentrum der neuen Stadt befunden haben.

Mittlerweile ist es extrem heiß geworden und von daher ist die Tour sehr anstrengend.

Gerade deshalb wenden wir uns erneut unserem Fahrer zu, mit der Bitte, er möge uns nun zügig durch das weitläufige Areal führen, uns nur durch die wichtigsten Abschnitte der Anlage bringen, wie zum Beispiel zur Elefantenterrasse und zur Terrasse des Lepra-Königs.

So sehen wir schließlich auch eine bildhauerische Meisterleistung, eine etwa dreihundert Meter lange Parade von Elefanten in Lebensgröße. Kommen auch zur nahe gelegenen Terrasse des aussätzigen Königs, weil man wohl dort die abgelegten, unreinen Kleider des Königs verbrannte.

Schreiten andächtig an den Türmen vorbei, aus denen die Steinmetze jeweils vier Kolossalgesichter herausgehauen haben, die wirklich beeindruckend sind. Von unserem Fahrer geführt, bewegen wir uns erneut durch Steinberge, verwinkelte enge Gänge und steile Treppen hinauf und hinab.

Aber wegen der großen Hitze, die immer unerträglicher wird, wollen wir eine Verschnaufpause einlegen. Deshalb geben wir unserem Fahrer nun den Hinweis, uns zurück zur Unterkunft zu bringen, an der er uns am späten Nachmittag auch absetzt.

Nachdem wir uns ein wenig frisch gemacht und entspannt haben, schauen wir uns in dem kleinen, beschaulichen Ort ein bisschen um. Schlendern durch die Straßen, wenden uns dem eigentlichen Stadtzentrum zu, auch dem alten Markt, der noch von Häusern aus der französischen Kolonialzeit umgeben ist.

Am Abend werden wir erneut von unserem Gastgeber zum Essen eingeladen. Dabei wird auch über unsere Rückfahrt nach Phnom Penh gesprochen. Einer der Männer gibt uns zu verstehen, dass morgen früh ein Lastkraftwagen in eine der südlichen Provinzen unterwegs sei. Er habe schon mit dem Fahrer gesprochen, da könnten wir bis in die Provinz Kampong Cham mitfahren, müssten uns aber zur Abfahrtszeit am Startpunkt einfinden.

So hat sich schon wieder eine günstige Mitfahrgelegenheit ergeben. Wir gehen dann sehr früh schlafen, damit wir für die Rückfahrt wieder fit sind.

8. Juli 1964: Von Angkor zurück nach Phnom Penh

Damit wir unseren Lift nicht verpassen, sind wir schon um sieben Uhr auf den Beinen.

Wenig später fährt ein alter Citroën vor, der uns in ein nahe gelegenes Dorf bringt. Dort steht bereits ein klappriger Lastwagen vor einer großen, hölzernen Lagerhalle. Schließlich erscheint auch ein älterer Mann, der aus einem der Gebäude herauskommt, das Fahrzeug umrundet und auf uns zukommt, es ist der Fahrer. Nach kurzen Geplauder gibt er uns schließlich ein Zeichen, dass wir schon hinten aufsitzen könnten.

Auch diesmal nimmt der junge Mann beim Abschied partout kein Geld an. Nur um unsere Namen und Heimatadressen bittet er uns.

So klettern wir hinten auf den Wagen und der setzt sich wenig später in Bewegung.

Wir wissen aber auch, was uns noch bevorsteht, dass diese Fahrt auf der Pritsche kein Zuckerschlecken wird.

Doch am frühen Nachmittag werden wir, gut durchgerüttelt, in Schon, in der Provinz Kampong Cham, an der Nationalstraße abgesetzt. Es sei jetzt nicht mehr weit bis Phnom Penh, deuten wir die Äußerungen des Fahrers.

Doch an der Straße werden wir gleich wieder von einem Transporter mitgenommen und erreichen gegen Abend die Hauptstadt. Von einer Tuk-Tuk lassen wir uns zurück ins Studentenheim bringen.

Jetzt ist erst einmal Duschen und Ausruhen angesagt.

9. Juli 1964: Aufenthalt in Phnom Penh

Da wir nicht genau wissen, wie viel Zeit uns noch in Phnom Penh bleibt, sind wir heute Morgen trotz einer gewissen inneren Müdigkeit losgezogen, um den Wat Botum und den Wat Langka, zwei der fünf Pagoden der buddhistischen Thammayut-Gesellschaft, anzuschauen, die im Jahre 1422 von König Ponhea Yat errichtet wurden.

Wat Botum wird auch der „Tempel der Lotusblüte“ genannt, weil er umgeben ist von einem mit Lotus gefüllten Teich. Umrunden die Pagoden und streben dann weiter ins Zentrum der Stadt.

Dort treffen wir einen deutschen Hitchhiker, der uns brauchbare Tipps mit auf den Weg gibt, wie man von hier aus sicher über die Grenze nach Süd-Vietnam gelangen kann. Er erzählt uns auch, dass zwischen Phnom Penh und Saigon der zivile Personen- und Transportverkehr zum Erliegen gekommen sei. Dass man als Hitchhiker kaum noch eine Chance habe, ein Fahrzeug dort an der Straße zu bekommen.

Wir sollten einmal bei der Geschäftsleitung der Air Cambodge vorstellig werden, da gebe es meist gute Angebote, um mit einem Flugzeug relativ sicher über die Grenze nach Vietnam zu gelangen. Den Tipp setzen wir wenig später auch um.

Wir finden heraus, wie der Generaldirektor der Air Cambodge heißt und wo sich sein Büro in der Stadt befindet. Können einen Termin mit seiner Sekretärin ausmachen und werden tatsächlich vorgelassen.

Nach einer herzlichen Begrüßung lässt der Generaldirektor kühle Getränke und Gebäck bringen und wir erzählen in der Zwischenzeit, dass wir aus „West-Germany“ kommen, und von unserem Vorhaben, die Olympischen Spiele in Japan besuchen zu wollen und dass wir deshalb mit unserem Geld sparsam umgehen müssten. Aus diesem Grund, aber auch wegen der unsicheren Lage an der Landesgrenze zwischen Kambodscha und Süd-Vietnam, seien wir zu ihm gekommen, um ihn um Rat zu fragen, wie wir an günstige Flugtickets kommen könnten.

Der Direktor hat schließlich ein Einsehen mit uns und fragt lächelnd, ob wir mit fünfzig Dollar einverstanden seien, dann könnten wir schon morgen in Saigon sein.

Das lassen wir uns nicht zweimal sagen und willigen ein. Deshalb sollten wir am Nachmittag noch einmal vorbeikommen, damit die entsprechenden Reisepapiere vorbereitet werden könnten. Denn das Flugzeug würde morgen früh um neun Uhr dreißig starten. Für die entsprechende Koordination sollten wir uns auch morgen hier in seinem Büro einfinden.

Zurück im Studentenheim stecken wir uns am Nachmittag die Reiseunterlagen für die Grenzkontrolle ein und suchen erneut das Büro auf. Dort stellt der Generaldirektor nach Einsicht in unsere Reisepässe fest, dass die Aufenthaltsgenehmigungen bereits abgelaufen sind. Wir hätten in Bangkok auf der indonesischen Botschaft nur ein Dreitages-Visa erhalten.

Zunächst sind wir wie vom Blitz getroffen, denn wir hatten auf der Botschaft in Bangkok, die dort kommissarisch für Kambodscha handelt, Dreimonats-Visa beantragt, doch das besonnene Verhalten des Mannes von der Fluggesellschaft beruhigt uns gleich wieder. Dass es zu solch einem Missverständnis gekommen sei, verdanke man dem Umstand, dass die Bediensteten der indonesischen Botschaft in Bangkok hilfsweise die Dienstgeschäfte für die Einreisen nach Kambodscha regeln würden und zum anderen, dass die Visa in kambodschanischer Schrift ausgestellt seien, die man als Europäer kaum kontrollieren könne. Nun gehe es darum, den Mangel so schnell wie möglich zu beseitigen.

Wir bedrängen nun den Generaldirektor, dass uns viel an einer baldigen Ausreise gelegen ist, und er versichert uns, dass sich trotz des Mangels in unseren Reisepapieren nichts am Termin für morgen früh ändern würde. Wir sollten uns getrost morgen in der Früh in seinem Büro einfinden. Alles Weitere würde sich finden.

10. Juli 1964: Von Phnom Penh nach Saigon

So finden wir uns heute Morgen im Büro der Air Cambodge ein. Selbst der Generaldirektor ist schon anwesend und empfängt uns aufmunternd. Er geht sogar mit uns wegen der mangelhaften Papiere zum nahe gelegenen Immigrations-Office. Dort werden wir von einem zum anderen Zimmer weitergereicht. Keiner der Beamten will eine Entscheidung treffen. Der Letzte in der Folge verweist uns schließlich an eine weitere Stelle innerhalb der gleichen Behörde, die aber erst um neun Uhr ihre Schalter öffnet. Wohlgemerkt, unser Flugzeug soll bereits um neun Uhr dreißig starten.

Nun geben wir erst einmal die Hoffnung auf, das geplante Flugzeug noch rechtzeitig erreichen zu können, denn das ganze Procedere, was noch bis zum Abflug folgen muss, wäre schon aus rein zeitlichen Gründen kaum mehr zu schaffen. Doch der Generaldirektor lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Nun gibt er uns zu verstehen, dass es noch einen Polizeipräsidenten gebe, der schon in seinem Büro sei und den wolle er nun mit uns gemeinsam aufsuchen.

Dort empfängt uns dieser, lässt sich vom Generaldirektor den Sachverhalt schildern, fixiert uns mit den Augen, schaut auf die Einträge in unseren Reisepässen und lässt seinen Blick wieder auf uns ruhen.

Schließlich nimmt der Polizeipräsident einen Bogen Papier zur Hand und stellt vor unseren Augen einen Erlaubnisschein aus, mit dem besonderen Vermerk, dass wir das Land heute noch mit dem Flugzeug der Air Cambodge verlassen dürften und drückt meinem Bruder das Papier in die Hand.

Mit diesem Ergebnis haben nun wirklich nicht mehr gerechnet und so bedanken wir uns überglücklich bei den beiden.

Doch für weitere Floskeln ist nun kaum mehr Zeit, denn schon drängt uns der Generaldirektor zum Bus, der eigens nur für uns bereitsteht.

Nach kurzer, aber herzlicher Verabschiedung werden wir unverzüglich zum Flughafen hinausgefahren.

Aber auch in der Abflughalle läuft wieder ein gewisses Procedere mit uns und unseren Reiseunterlagen ab. Doch werden unsere Papiere schließlich von den dortigen Beamten für in Ordnung befunden und wir dürfen hinaus zum Flugzeug, das bereits am Rande des Rollfeldes auf uns wartet.

Mit Erleichterung, aber auch mit viel Neugierde auf das geteilte und zugleich besetzte Land Süd-Vietnam, besteigen wir das zweimotorige Propeller-Flugzeug, das sich, nachdem die Einstiegs Luke geschlossen wurde, sofort auf die Rollbahn begibt und durchstartet.

Außer dem Piloten, der uns schon freundlich begrüßt hat, nehmen wir noch zwei weitere Passagiere wahr, deren Outfit einschließlich ihrer Maschinengewehre eher zu einer militärischen Begleittruppe als zur Crew eines Passagierflugzeugs passen würde.

Doch uns stört das nicht weiter, denn für uns ist das Fliegen ein ganz neues und zugleich herrliches Erlebnis.

Doch leider ist das Fliegen nach vierzig Minuten schon wieder zu Ende, als das Flugzeug auf dem Rollfeld des Flughafens von Saigon aufsetzt und der Pilot die Maschine ausrollen lässt. Wenig später von der Rollbahn kommend, werden wir und unsere Papiere erneut überprüft und für in Ordnung befunden.

Als wir vor die Halle des Flughafens treten, kommt uns ein junger Mann entgegen, der uns anspricht, ob wir Passagiere der Air Cambodge seien. Als wir das bejahen, gibt er uns zu verstehen, dass er den Auftrag habe, die Passagiere der Fluggesellschaft mit dem Fahrzeug in die Stadt zu bringen. So steigen wir in den amerikanischen Schlitten, der am Straßenrand bereitsteht, und werden erst im Stadtkern von Saigon abgesetzt.

Das erste, was ich von Saigon wahrnehme, als wir nun aus dem Fahrzeug steigen, sind die breiten Straßen und die amerikanischen und vietnamesischen Soldaten, die an den öffent-

lichen Gebäuden Wache halten. Und das Hotel Continental, an dem wir gerade vorbeikommen, das noch den Charme und den Charakter des französischen Kolonialstils aufweist und mit einer ausgefahrenen Markise über der breiten Terrasse versehen ist. Rund um das Anwesen und insbesondere auf der Terrasse bewegt sich internationales Publikum, das mir, trotz der Präsenz des Militärs, das Gefühl von mondäner, weiter Welt vermittelt.

Kaum wechseln wir die Straßenseite, nehmen wir erneut ein modernes Hotel mit der Bezeichnung Caravelle und wieder mit internationalem Flair wahr. Von diesem Hotel hatten wir schon gehört, es sei die bevorzugte Adresse internationaler Journalisten. In den Straßen fädeln sich amerikanische Straßenkreuzer in das Verkehrschaos ein und bestimmen das Straßenbild. Saigon ist eben auch das Hauptquartier der amerikanischen Streitkräfte hier in Süd-Vietnam. Mit unserem Gepäck ziehen wir aufs Geratewohl durch die Innenstadt und treffen dabei auf eine im neoromanischen Stil erbaute Backstein-Kathedrale.

Wie ich später im Lesesaal des Deutschen Kulturzentrums nachlesen kann, ist die katholische Kirche namens Notre Dame 1883 fertiggestellt worden und eines der bedeutendsten Kolonialgebäude der Stadt und zugleich das Zentrum der katholischen Kirche in Süd-Vietnam.

Auch hier in der Stadt finden wir ein Studentenheim, deren Vertreter uns freundlichst aufnimmt. Lassen das Gepäck gleich im Zimmer zurück und wenden uns der Innenstadt zu.

Suchen zunächst die Deutsche Botschaft wegen der eingegangenen Post auf und wenden uns anschließend dem Büro der Schiffslinie Messageries Maritimes zu, um die Weiterfahrt nach Hongkong zu organisieren. Dort im Büro vertröstet man uns allerdings noch ein paar Tage, wegen der Anfrage und Abstimmung mit Paris und Marseille.

Wieder zurück im Stadtkern, flanieren wir nun an Bars, Restaurants, Kinos und an exklusiven Läden vorbei. Treffen auf junge, hübsche, vietnamesische Frauen, die sich wohl bereits auf die Bedürfnisse der amerikanischen Besatzungsmacht und Kultur eingestellt haben.

So tragen sie von Natur aus das schwarze ins Blaue schimmernde, offene, glatte Haar, das meist bis zur Hüfte reicht. Dazu kleiden sie sich in der traditionellen Volkstracht Ao Dai (übersetzt: langes Kleid), die jedoch individuell variiert und abgewandelt ist.

Die schwarze Seidenbluse mit den langen Einsatzstreifen der Vorder- und Rückseite ist so gestaltet, dass das Ganze wie ein eng anliegendes, tailliertes, langes Kleid wirkt, das beiderseitig hoch geschlitzt ist und das Bein offen zeigt.

Und das Outfit der Damen wird noch betont, indem sie in sogenannte High-Heels, in offene Riemchensandaletten mit extrem hohen Absätzen, steigen, um ihre vollkommen gerade gewachsenen Zehen zeigen zu können, deren rotlackierte Nägel auf eine Länge gebracht wurden, das sie nahezu denen ihrer Hände gleichen.

Auffällig ist auch, dass an beinahe jeder Ecke der Stadt Flaggen in allen Variationen angeboten werden. Dabei findet man das amerikanische Sternenbanner „Stars and Stripes“ am häufigsten.

Da hier in der Stadt im Monat etwa zwei bis drei Bomben oder Handgranaten hochgehen, wie man uns im Studentenheim erzählt, will wohl auch die Bevölkerung zeigen, auf welcher Seite sie steht.

12. Juli 1964: Aufenthalt in Saigon

Gestern flanierten wir auf breiten Boulevards durch die Stadt, kamen an dem imposanten Gebäude der Hauptpost mit seinem hohen Tonnengewölbe vorbei, das noch im französischen Stil des ausgehenden neunzehnten Jahrhunderts erbaut und bereits 1891 eröffnet worden ist.

Am Ende unseres Rundgangs standen wir dann auf dem großen freien Platz mit der Kathedrale Notre Dame im Hintergrund. Zogen an der Statue der Jungfrau Maria vorbei und traten in das Inneren des Doms, der uns mit einer angenehmen Kühle und Nüchternheit umfing.

Heute hat uns ein Student eingeladen. Er habe durch einen seiner Kommilitonen von unserer Anwesenheit hier im Heim erfahren und er würde uns gerne seinen Eltern vorstellen. Und der

heutige Sonntag würde sich anbieten, uns auch einmal die vietnamesische Esskultur näherzubringen.

So landen wir schließlich an der Tafel einer vietnamesischen Großfamilie. Zwischen den Gängen erzählt uns der junge Mann von den kulinarischen Fremdeinflüssen der vietnamesischen Küche.

So sei die Küche von alters her beeinflusst durch die Chinesen, der Inder, aber auch durch die Franzosen, die das Land die letzten hundert Jahre beherrscht hätten.

Nach einer herrlichen Glasnudelsuppe werden nun mehrere Platten an Gemüse, Salaten und Porzellanschalen gereicht, deren Inhalt wir meist nur anhand der unterschiedlichen Farben und Strukturen voneinander unterscheiden können. Aber man klärt uns auf, das seien Schalen mit Chicken, Schwein und Meeresfrüchten, auf unterschiedlichste Weise zubereitet.

15. Juli 1964: Aufenthalt in Saigon

Die letzten beiden Tage hatte es zwar Bindfäden geregnet und das ohne Unterlass. Dennoch haben wir das Büro der Messageries Maritimes aufgesucht und bekamen die Auskunft, dass wir unsere Tickets für die Überfahrt nach Hongkong in den nächsten Tagen in Empfang nehmen könnten.

Des Weiteren besuchten wir das Deutsche Kulturzentrum, um uns wieder einmal in deutsche Zeitungen und Illustrierten vertiefen zu können.

Heute, gleich nach dem Frühstück, sucht uns der elsässische Professor in unserer Unterkunft auf, den wir bereits im Heim kennengelernt hatten, um uns, am Ende unseres Aufenthalts in Saigon, zum Besuch des chinesischen Stadtteils Cholon mitzunehmen. Denn wenn man schon mal in Saigon weile, sei es ein absolutes Muss, diesen sogenannten „Großen Markt“, wie die Übersetzung ins Deutsche laute, wenigstens einmal aufzusuchen.

Er lässt ein Taxi rufen und so rollt der Wagen mit uns auch an dem Platz vorbei, auf dem sich im Juni letzten Jahres einer der buddhistischen Mönche wegen des katholischen Regimes des Ngô Dinh Diêm das Leben nahm, indem er sich dort öffentlich verbrannte. Die Bilder seien um die Welt gegangen, meint der Professor.

Und weiter geht die Fahrt hinaus aus der Stadt, die Straßen und Häuser verlieren ihre Eleganz, ihre Modernität und ihre Sauberkeit. Schilder und Leuchtreklame weisen überall nur noch chinesische Schriftzeichen auf.

Der Pater erzählt uns, dass hier auf dem Markt nur chinesisch gesprochen werde, dass die Chinesen auch den Markt mit ihren Ständen, ihren Apotheken, ihren Restaurants und ihren Geschäften total dominierten. Und wenn die Menschen in der Stadt etwas Ausgefallenes suchten, gingen sie meist auf den Großen Markt, auf dem beinahe alles zu finden sei.

Die meisten Bewohner seien nach und nach von Südchina aus hier eingewandert und hätten ihre Dialekte und ihre Sitten beibehalten. Auch gebe es für die unterschiedlichen ethnischen Volksgruppen eigens eingerichtete Tempelanlagen.

Die letzte Station unserer Taxi-Rundfahrt sollte wohl eine Überraschung werden. Denn als der Wagen an einer kleinen Kirche stehenbleibt, wir gebeten werden auszusteigen, wendet sich unser Begleiter gleich dem dortigen Pfarrhaus zu. Schließlich lernen wir den Pfarrer kennen, der den Militärputsch und die Massaker im November letzten Jahres hier miterlebt hatte.

Wohl durch unsere Fragen angeregt, erzählt uns nun der Pfarrer den Hergang der Geschichte, so wie er sie selbst erlebt hat:

Hier habe er am 2. November 1963 vor seiner Kirche gestanden, als sich eine große, aufgebrauchte Menschenmenge versammelte, die gegen das herrschende Regime demonstrierte und die Absetzung des Präsidenten Ngô Dinh Diêm forderte. Dabei hätten die Wortführer ihm immer wieder zugerufen, dass er in seiner Kirche den Präsidenten einschließlich seines Bruders beherberge. Er solle die beiden auffordern, die Kirche umgehend zu verlassen. Doch

er habe nicht daran geglaubt, dass sich gerade in seiner Kirche der Präsident aufhalten könnte, und habe sich erst einmal passiv verhalten. Nach etwa zwei Stunden sei dann ein Panzerfahrzeug in Begleitung einer schwarzen Limousine vor die Kirche gefahren. Schließlich sei ein Hauptmann des Militärs in Zivil mit einer Begleitperson aus der Limousine gestiegen und in seiner Kirche verschwunden. Nach einer gewissen Zeit seien die beiden tatsächlich mit dem Präsidenten und seinem Bruder aus der Kirche gekommen. Der Präsident und der Bruder seien dann in den Panzerwagen und die beiden Militärs in die Limousine gestiegen und losgefahren und der Mob habe sich aufgelöst. Noch am gleichen Tag habe er dann die Mitteilung erhalten, dass die beiden Fahrzeuge zwar die Regierungsgebäude erreicht hätten, man dort aber nur noch zwei tote Körper habe bergen können. Was nun wirklich auf der Fahrt von der Kirche zu den Regierungsgebäuden geschehen sei, wüssten wohl nur der Hauptmann und sein Begleiter und die würden schweigen. So würden die Täter wohl unerkannt, aber auch die Todesursache würde für immer ein Geheimnis bleiben. Danach seien allerlei Gerüchte in Umlauf gebracht worden, zum einen, die beiden Brüder hätten Selbstmord verübt, zum anderen, die beiden hätten sich gewehrt und dabei sei es zu tödlichen Schüssen gekommen. Bemerkenswert sei nur, dass bereits sechs Tage später, am 8. November 1963, der Armeechef Duong Van Minh die Macht im Land als Regierungspräsident übernommen habe. Am Ende dieser interessanten Berichterstattung, werden wir noch vom Pfarrer durch die Kirche geführt, in der die Gebrüder Diêm angeblich ihre letzten Gebete zum Himmel gerichtet haben.

Danach werden wir zum Wohnheim zurückgebracht und kommen gerade noch rechtzeitig an, um in der Mensa den Mittagstisch einzunehmen. Doch nach dem Essen müssen wir uns leider von dem gastfreundlichen, elsässischen Professor, aber auch von den Studenten, die gerade in der Mensa anwesend sind, verabschieden und fahren mit dem Taxi zum Anlegesteg in den Hafen hinaus und checken uns auf dem Schiff „Laos“ ein.

18. Juli 1964: Auf der Laos

Ich denke noch einmal an den wehmütigen Abschied von Saigon. An der Schiffswand wurde der Anlegesteg entfernt, die Taue eingezogen und das Schiff kam in Bewegung. Richtete sich auf dem Fluss aus und fuhr langsam über die Mekong-Deltamündung ins Chinesische Meer hinaus. Kein Lüftchen regte sich, die See war spiegelglatt.

Da wir bis heute noch nichts von meinem Schulkameraden Manfred Letzerich gehört haben, ob er mittlerweile die Olympia-Norm geschafft hat, haben wir nun unser Ziel Japan und die Olympischen Spiele anzusteuern, nicht mehr so strikt im Visier. Deshalb diskutieren wir gerade einmal wieder die Möglichkeit, nach China über Hongkong einzureisen.

Wir sind zwar darüber informiert, dass die Außenpolitik der Volksrepublik China derzeit stark von Isolation geprägt ist, weil eben ausschließlich Taiwan als der Nachfolgestaat der chinesischen Republik von den westlichen Staaten nach 1945 anerkannt wurde und auch nur Taiwan als legitimer Nachfolgestaat in den Vereinten Nationen vertreten ist und nicht die Volksrepublik China. Gleichwohl haben wir bereits Ende 1959 einen Artikel über das „Unheimliche China“ in der Illustrierten „Stern“ gelesen, deren Autoren Rolf Gillhausen und Joachim Held wohl die einzigen waren, die es bis heute geschafft haben, in die Volksrepublik China einzureisen.

Da wir auf dem Schiff viel Zeit haben, auch über neue Impulse der Reise nachzudenken, haben wir uns nun geeinigt, zu versuchen, über Hongkong nach China einzureisen.

19. Juli 1964: Hongkong

Heute Vormittag laufen wir bei herrlichem Wetter in den Victoria-Hafen von Hongkong ein, der übersetzt auch „Der Duftende Hafen“ genannt wird. Dabei haben wir genügend Zeit, das Zentral-Panorama von Hongkong in uns aufzunehmen.



Panorama Hongkongs vom Schiff aus



Kontraste im Hafen von Hongkong

Gleichzeitig können wir die An- und Abflüge der Flugzeuge beobachten, da der Flughafen Kai Tak auf einer Landzunge seitlich des Seehafens vorgelagert ist und die Flugzeuge auch zwischen den Häuserfronten hindurch oder über die Dächer der Häuser segeln, um auf dem Flugplatz zu landen.



Das moderne Hongkong



Im Hafen von Hongkong

Von der Schiffsmannschaft erfahren wir, dass die Rollbahnen des Flugplatzes wegen der Fallwinde, aber auch wegen der räumlichen Enge zum Wasser, einer der am schwierigsten anzufliegenden Flugplätze der Welt sei und dass der Pilot über eine spezielle Lizenz verfügen müsse.

Da die „Laos“ wegen des Be- und Entladens der Fracht noch bis Montagnachmittag im Hafen ankert und sich erst am Montag entscheiden wird, ob wir nach China einreisen dürfen oder nach Japan weiterfahren müssen, haben wir mit den Verantwortlichen auf dem Schiff vereinbart, dass wir unser Gepäck noch bis zur Entscheidung an Bord lassen zu dürfen.

So gehen wir an Land, nehmen uns ein Taxi, das uns ins Zentrum der Metropole bringt und lassen uns zunächst aufs Geratewohl durch die Straßen treiben.

Da aber die meisten Geschäfte, auch die Botschaften, heute am Sonntag geschlossen sind, erforschen wir schon einmal anhand unseres Stadtplans die geographische Lage des chinesischen Konsulats, der Reisebüros und das Büro unserer Schiffslinie, die wir gleich morgen aufsuchen müssen.

Landen sogar noch im sogenannten „Hafen der Dschunken“ und werden von dem malerischen Anblick der großen alten Schiffe und der unzähligen kleinen Fischerboote geradezu überwältigt. Und gerade der farbliche Kontrast und das Gegensätzliche kann ich hier in besonders ausgeprägter Form ausmachen.

Es ist ein interessanter Widerspruch, wenn man einerseits hunderte von Dschunken auf dem Wasser dahindümpeln sieht und andererseits eine moderne Skyline im Blickwinkel hat, die sich als Zerrbild und in bunten Klecksen auf den Wellen im Hafenbecken spiegelt. Will sagen: „Hier ein Leben wie im Mittelalter, da wohl eher ein Leben der Neuzeit“.

Wir treffen auch auf die anglikanische St. John's Kathedrale und auf die 1912 erbaute französische Residenz.

Schließlich flanieren wir auf der Queen's Road an dem neuerbauten Hochhaus des Hilton-Hotels vorbei, das sich selbstbewusst von den klassischen Häusern aus der Kolonialzeit abhebt.

20. Juli 1964: Hongkong

Als erstes suchen wir heute früh die Deutsche Botschaft auf. Dort nehmen wir unsere Briefe, Phono-Post und unsere Traveller Cheques in Empfang, auf die wir schon sehnlichst gewartet haben.

Anschließend wenden wir uns an eine der vielen chinesischen Reiseagenturen und der Reisebüros, wegen der Einreisebestimmungen in die Volksrepublik China für Westdeutsche. Doch dort lassen sich die Bediensteten auf nichts ein. Wir sollten erst einmal das Konsulat der Volksrepublik aufsuchen. Dort bekämen wir schon unsere Einreisevisa. Also gehen wir zum Konsulat.

Ohne Umschweife bringen wir dann unser Anliegen vor. Wir erzählen dem Herrn auch von den beiden Deutschen, dem Fotografen Rolf Gillhausen und dem Journalisten Joachim Held, die bereits 1959 für das Magazin „Stern“ nach China hätten einreisen dürfen und einen weltweit einzigartigen Bildbericht hervorgebracht hätten. Der Herr am Schalter hört sich geduldig und mit äußerst liebenswürdiger Mine unsere Geschichte und unseren Wunsch an. Doch am Ende meint er nur: „Entschuldigung, welche Nationalität?“ „West-Germany!“ Nun ist der Herr nicht mehr zu halten. „Aus West-Germany!“, ruft er begeistert aus, das sei nun wirklich ein interessantes und wunderbares Land. Aber natürlich könnten wir nach China einreisen, das sei doch kein Problem.

Erleichtert verlangen wir daraufhin entsprechende Einreise-Formulare und haken gleich nach, ob wir auch auf die Visa warten könnten und wenn nicht, wie lang die Wartezeiten seien.

Doch ohne weitere Überlegungen anzustellen, meint nun der nette Herr, ganz so schnell gehe das mit der Einreise nun auch wieder nicht. Die Bearbeitung eines solchen Antrags könne schon dauern.

Und obwohl wir ihn mit weiteren Fragen bedrängen, bleibt er bei seiner allgemein gehaltenen Antwort. Es ist die elegante, aber dennoch klare Verneinung eines Chinesen, der wohl in seinem Sprachschatz ein solches Wort kaum kennt. Wir geben auf.

Da die Zeit drängt, suchen wir nun das Büro der Schiffslinie auf und buchen die Schiffspassage Hongkong - Japan.

Ein Taxi bringt uns in den Hafen zurück, gehen wieder an Bord des Schiffes, das bereits um siebzehn Uhr wieder den Hafen verlassen wird.

23. Juli 1964: Ankunft in Kôbe

Gegen elf Uhr laufen wir in den Hafen von Kôbe ein. Da das Schiff unter Quarantäne gestellt wurde, dürfen wir erst um vierzehn Uhr von Bord.

Als erstes schauen wir in der Zollhalle des Hafens nach unserem Moped und Anhänger. Schließlich entdecken wir unsere guten Stücke unter dem gelagerten Frachtgut, die aber bei näherer Betrachtung etwas gelitten haben müssen.

Neben einigen Schrammen ist der Schaltdrehgriff vom Lenker gerissen und hängt nun lose zum Boden herab. Der Seilzug an der Handbremse ist gänzlich abgerissen. Die Deichsel am Anhänger, aber auch Teile des Gestänges sind stark verbogen und eines der Räder am Anhänger hat sich einen Plattfuß eingefangen.

So lassen wir die Maschine nebst Anhänger im Zollhafen zurück und suchen uns erst einmal eine Unterkunft.

Auf Anraten eines der Zollbeamten wenden wir uns direkt an das YMCA-Hotel, das nicht weit vom Hafen entfernt liegt und finden dort auch eine Bleibe.

24. Juli 1964: Aufenthalt in Kôbe

Schon in der Früh verlassen wir unser Hotel und wenden uns erneut dem Zollhafen zu. Dort im Hafen verbringen wir den Tag mit den notdürftigsten Reparaturen an unserem Fahrzeug. Dabei sind uns auch die Zollbeamten behilflich, indem sie uns Wasser und allerlei Kleinigkeiten für die Reparatur zur Verfügung stellen.

Nach Beendigung der Arbeiten wollen wir zunächst nur raus aus der Großstadt Kôbe und so starten wir ohne einen rechten Plan zu haben in Richtung Ôsaka. In Ashiya, einem kleinen Ort, der auf unserem Weg liegt, erhalten wir schließlich eine Anschrift für eine Unterkunft, die uns allerdings wieder zurück in die Nähe von Kobe lenkt. Und da die Stadt Kobe zwischen dem Rocco-Gebirge und der Osaka-Bucht gelegen ist und sich dort in einem weiten Umkreis bis in die Berghänge hinauf ausgedehnt hat, müssen wir uns auf dem Rückweg zur Stadt erneut mächtig anstrengen, um die Steigungen zu nehmen. Als wir schließlich die gesuchte Adresse erreichen, stellen wir fest, dass wir in einer Hochschule oberhalb der Stadt gelandet sind und lernen gleich zwei deutsche Professoren kennen, die hier leben und arbeiten.

25. Juli 1964: Von Kôbe nach Nara

Eigentlich haben wir uns hier in Japan noch nicht so recht eingewöhnt. Das merken wir jeden Tag aufs Neue.

Um die Stadt Kobe herum nur Industrie und Hochhäuser, soweit das Auge reicht. Breite, moderne Straßen und permanent viel Smog, der sich auf das Grün der Berghänge legt und selbst das Panorama ringsum fast zum Verschwinden bringt.

Auch der überbordende Straßenverkehr, den wir nicht mehr gewohnt sind, macht uns nun zu schaffen.

So fahren wir auf dem direkten Weg weiter nach Nara.

26. Juli 1964: Aufenthalt in Nara

Da die Stadt Nara besonders gerühmt wird wegen seiner großen Tempelanlagen des Nara-Buddhismus, wie wir unserem Reiseführer entnehmen, wollen wir nach dem Frühstück als erstes diese Anlage besichtigen.

Darum suchen wir wenig später den Kofuku-ji-Tempel mit seiner fünfstöckigen Pagode auf, die Gartenanlage und das Museum mit den bildhauerischen Holz- und Lackarbeiten aus dem siebten und zwölften Jahrhundert.

Anschließend wenden wir uns dem größten Holzbauwerk der Welt zu, das ausnahmslos aus Holzelementen besteht, dem Todai-ji-Daibutsuden mit dem großen Bronze-Buddha im Inneren.

Am Nachmittag schauen wir uns die Tempelanlage Yakushi-ji an, deren Ostpagode aus der Zeit um das Jahr 718 stammen soll.

Schließlich fahren wir hinaus zum Hôryû-ji-Schrein. Dort dürfen wir die älteste Pagode der Welt, den achteckigen Pavillon und die imposante Gebetshalle, die auf achtundzwanzig Säulen ruht, bewundern.

27. Juli 1964: Von Nara nach Kyôto

Aufgrund der unterschiedlichen und kontrovers geführten Betrachtungsweisen der Weiterreise, die wir beide untereinander immer wieder austragen, gelingt es uns erst gegen Mittag, in Richtung Kyôto aufzubrechen.

Denn wir diskutierten heute Morgen erneut über das Thema: bleiben wir in Tôkyô? Nehmen wir mit Manfred in der Heimat Kontakt auf oder wollen wir dem sportlichen Trubel der Olympischen Spiele und damit auch der Zehnmillionenstadt Tôkyô entfliehen und stattdessen Japan durch eine große Rundfahrt intensiver kennenlernen? Denn die Olympischen Spiele werden erst am 10. Oktober eröffnet und am 24. Oktober enden. So müssten wir uns, von heute an gerechnet, noch ein knappes Vierteljahr hier in Japan aufhalten und mit weiteren Reisen überbrücken. Und wenn kein Wunder geschieht, würde das unsere Reisekasse nicht durchhalten.

Ein weiteres Thema war heute früh: soll Japan für uns die Endstation unserer Reise sein oder soll sie, wie ursprünglich geplant, auch noch über Australien führen? Dann müssten wir uns, schon wegen des chronischen Geldmangels, in Australien für runde zwei Jahre eine Arbeit suchen.

Sollte allerdings Japan die Endstation für uns sein, stellt sich die weitere Frage, wie soll die Route der Rückreise verlaufen und mit welchen Verkehrsmitteln und über welche Länder soll sie zu Ende geführt werden?

Heute kamen wir lediglich darin überein, dass wir die große Rundreise durch Japan von Tôkyô aus in den Norden und später auch in den Süden angehen wollen. Nun aber wieder zurück zur Straße.

Auf dem Weg nach Kyôto bekommen wir zwar an einem der Räder des Anhängers einen Plattfuß, der aber schnell wieder geflickt ist. Und trotz Panne erreichen wir noch am späten Nachmittag Kyôto.

Nach dem Abendessen gehen wir aufs Geratewohl durch die Innenstadt, in der es zu dieser Stunde richtig lebendig wird. Denn die Japaner kommen von der Arbeit und bevölkern in Scharen die vielen Ess- und Trinklokale überall in der Stadt.

28. Juli 1964: Aufenthalt in Kyôto

Heute Morgen hat man uns während des Kaffeetrinkens den Hinweis gegeben, dass hier ganz in der Nähe der Goldene Pavillon, „Kinkaku-ji“ genannt, zu bewundern sei. Und noch am Tisch lesen wir in unseren Reiseunterlagen, dass der dritte Shogun, Yoshimitsu Ashikaga, die Anlage im Jahre 1394 habe erbauen lassen und sich nach Beendigung seiner Regierungsgeschäfte dorthin zurückgezogen habe, und so gehen wir wenig später zur Anlage hinüber. Schließlich dürfen wir die herrlich angelegte, grüne Gartenanlage mit dem vergoldeten Pavillon bewundern, der in einem stillen, dunklen Teich zu schweben scheint. Wohl wissend, dass es sich hierbei um eine Rekonstruktion von 1955 handelt, denn das Original ist erst vor vierzehn Jahren fast vollständig abgebrannt. Dennoch verbleiben wir noch eine Weile hier in der Natur und lassen die Gesamtgestaltung der Anlage auf uns wirken.



Im Tempelbezirk, die Sika-Hirsche, Nara



Goldener Tempel, Kyôto

Anschließend fahren wir mit dem Bus zum Higashi-Hongan-ji-Tempel hinaus. Er rühmt sich ebenfalls die größte Holzkonstruktion der Welt zu sein. Allerdings sei er mehrmals vom Feuer zerstört worden und erst 1895 durch Spenden wieder aufgebaut worden, haben wir gelesen. Da wir noch Zeit haben, fahren wir auch zum Nijô-jô-Schloss hinaus, das angeblich als Residenzpalast um das Jahr 1603 vom damaligen Regenten aus der Tokugawa-Familie erbaut worden sei, denn die Stadt Kyôto war gleichzeitig die Hauptstadt Japans. Plötzlich einsetzender Regen zwingt uns aber, schnell wieder in unsere Unterkunft zurückzukehren.

29. Juli 1964: Von Kyôto nach Nagoya

Da wir heute nur bis Nagoya fahren wollen und diese Strecke auch für unser Gefährt keine große Entfernung mehr ist, trennen wir uns erst am Nachmittag von der alten Kaiserstadt. Die Straßen liegen zwar im Industriesmog und sind mit Verkehrsmitteln und deren rücksichtslosen Fahrern vollgestopft, aber diese Umstände beeinträchtigen unsere Weiterfahrt letztlich nicht.

In Nagoya angekommen, machen wir uns auf die Suche nach einer Adresse, die uns unlängst zugesteckt wurde. Sprechen an der Straße glücklicherweise gerade jene Person an, deren Adresse wir gesucht haben.

Wie es sich wenig später herausstellt, ist er einer der deutschen Professoren, der an der hiesigen Hochschule tätig ist.

Er zeigt sich keineswegs überrascht, sondern lädt uns spontan in das der Hochschule angegliederte Studentenheim ein. Wir sollten noch einen Tag dranhängen, so könnten wir uns eher erholen.

1. August 1964: Von Shizeoka nach Tôkyô

Im Übrigen ruhten wir uns noch einen Tag im Studentenheim von Nagoya aus und als wir die Räumlichkeiten dort verlassen wollten, wurden uns noch zwei Päckchen aufs Zimmer gebracht, die Brot, Eier und Obst für die Weiterfahrt enthielten.

Heute sind wir bereits gegen acht Uhr auf der Straße. Zunächst geht alles gut bis zu jener Steigung, an der der Motor wieder mal streikt und nicht mehr weiter will. Also muss ich absteigen und zu Fuß weiterlaufen. Wie schon vielfach praktiziert, fährt nun mein Bruder voraus. Später vereinen wir uns erneut und so kann es in Richtung Tôkyô weitergehen.

Beim Hinauffahren einer dieser Anhöhen werden wir dann in einer leichten Kurve von einem Lastwagen so geschnitten, dass wir ganz brutal von der Straße gedrängt werden. Als wir uns nach dem Sturz die Maschine etwas genauer anschauen und wir dabei den steilen Abhang neben der Straße wahrnehmen, wird uns erst richtig bewusst, wie viel Glück wir bei dem Unfall hatten.

Mit großer Vorsicht geht es nach dieser Erfahrung weiter und je mehr wir uns der Hauptstadt nähern, desto häufiger werden wir aus vorbeifahrenden Autos fotografiert. Selbst am Straßenrand werden wir von japanischen Familien angehalten und nach unseren Reiserouten befragt. Doch trotz chaotischem Straßenverkehr erreichen wir schließlich die Metropole Tôkyôs und fahren gleich weiter zur Sophia University, deren Adresse wir mit Hilfe von Studenten auf Anhieb gefunden haben.



Am Eingang zur Sophia University



In den Straßen von Tôkiô

Und wir haben Glück, denn als wir zusammen mit den Studenten das Verwaltungsgebäude der Uni betreten, treffen wir gleich auf deutsche Professoren, die sich im Gang angeregt unterhalten.

Und da momentan Semesterferien sind, dürfen wir in der Uni bleiben und erhalten gleich dort eine Unterkunft.

Wenig später erzählt uns einer der Professoren, dass die Universität bereits im Jahre 1913 gegründet worden sei, und zwar von Jesuiten, auch sei sie bis heute eine private Universität geblieben. Der japanische Name für Sophia University laute Jôshi daigoku und bedeute wörtlich: „Universität der höheren Weisheit“.