

Wilfried Forell

**Aufbruchsstimmung –
Tagebuch einer abenteuerlichen Reise**

Teil 3: Nach Lahore, Pakistan

4. Januar 1964: Von Bagdad nach Ghasr e Schirin

Den gestrigen Tag verbrachten wir mit einer Fahrt zur Deutschen Botschaft, wo wir uns bei den verantwortlichen Mitarbeitern, die uns bei der Unterbringung in der deutschen Schule geholfen hatten, bedankten.

Doch heute verabschieden wir uns von der gastfreundlichen Familie und verlassen die Stadt in Richtung iranischer Grenze.

Zunächst ziehen wir an eingefriedeten Palmpflanzungen vorbei, die mit hohen, grauen Lehmwällen umgeben sind, deren Palmkronen allerdings ihr kräftiges Grün verloren haben. Denn der aufgewirbelte Staub, der durch die vorbeibrausenden Fahrzeuge verursacht wird, hat sich wohl auf das Grün der Bäume gelegt. Und über all dem tristen Grau neigen sich jetzt noch die dichten Wolkenbänke, die weiteren Regen versprechen.

Nachdem wir die bewirtschafteten Flächen des Tieflandes verlassen haben, dehnt sich eine weite, vegetationslose Talsenke vor uns aus und bereits von da an können wir in der Ferne die schwachen Umrisse der gewaltigen Gebirgskette des Zagros-Gebirges erahnen.

Als wir dem vermeintlichen Hindernis näher kommen, das sich erst nach und nach aus dem Dunstschleier von Regen und Wolken herausschält und sich nun vor uns aufbaut, scheint das vor uns liegende Bollwerk unüberwindlich zu werden.

Dennoch drücken wir gerade jetzt alle negativen Gedanken mit dem Motto beiseite: „Wir werden es schaffen!“

Auf diese Weise erreichen wir ohne weitere Probleme, aber bei Dunkelheit, die irakisch-iranische Grenze.

In dem Ort Ghasr e Schirin melden wir uns bei der dortigen Polizeistation und bekommen einen Platz für die Nacht zugewiesen.

5. Januar 1964: Von Ghasr e Schirin nach Kermanschah

Von Ghasr e Schirin aus schrauben wir uns auf der kurvenreichen Passstraße in das persische Hochland hinein.

Die zum Teil enormen Steigungen bewältigt unser Moped nicht mehr. So muss ich erneut absteigen und zu Fuß weitergehen.

Aber auch mein Bruder hat es heute nicht leicht, denn auch er muss nun häufiger vom Roller steigen und ihn mitsamt dem Anhänger im ersten Gang hinaufziehen lassen.

Auch haben wir das Gefühl, als hätte sich das Wetter hinter jeder weiteren Steilkurve geändert. Peitschende Fallwinde, die uns meist von vorne treffen, machen uns die Weiterfahrt zusätzlich schwer und die Steigungen wollen nicht enden.

Schließlich fängt es zu schneien an. Zunächst legt sich das Weiß nur auf das Grün am Straßenrand. Je höher wir aber kommen, desto mehr Schnee bleibt auch auf der Fahrbahn liegen.

Fahrzeuge, die uns entgegen kommen oder uns überholen, werden seltener. Meist sind wir allein auf der Straße und geraten in Schneeverwehungen hinein.

Was nun? Andere Verkehrswege gibt es für uns jetzt nicht mehr. Also müssen wir auch da durch, da haben wir keine andere Wahl.

Drücken, schieben oder zerren den Roller mit samt dem Anhänger durch den Schnee oder lassen den Motor im ersten Gang durch den Schnee pflügen.

Doch schließlich bleibt vor uns ein Lastwagen stehen. Der Fahrer steigt aus und kommt auf uns zu. Mit Händen und Füßen deutet er an, dass wir alles auf seinen Wagen laden sollten. Er wolle uns mit nach Kermanschah nehmen. Von dort aus sei die Weiterfahrt auf dem sogenannten Plateau nicht mehr so schwierig, meint er in gebrochenem Englisch.

Da mittlerweile auch schon die Abenddämmerung hereingebrochen ist, lassen wir uns sofort überzeugen und laden mit vereinten Kräften das Moped und den Anhänger auf die Pritsche

des Wagens. Nachdem wir neben unserm Gepäck Platz genommen haben, geht es nun für uns etwas müheloser voran.

Gott sei Dank erreichen wir am Ende erschöpft, durchgefroren und todmüde die scheinbar menschenleere Stadt Kermanschah.

Wir hieven gemeinsam unsere Sachen vom Wagen, bedanken uns bei dem Fahrer und stehen erst einmal orientierungslos auf einer unbeleuchteten, unbelebten Straße in einer fremden Welt.

Schließlich rollen wir an einem Gebäude vorbei, dessen Fenster noch hell erleuchtet sind, und erkennen gleich, dass wir einen Gemischtwarenladen gefunden haben, der noch geöffnet hat. So kaufen wir Proviant für die nächsten Tage ein.

Als wir den Verkäufer nach einem Hotel fragen, mischen sich die beiden jungen Leute ein, die gerade an die Theke getreten sind. Einer der beiden sagt, sie seien Studenten. Ein Hotel zu finden, sei kein Problem. Doch er würde sich freuen, wenn wir seiner Einladung folgen würden, im Hause seiner Eltern zu übernachten. Wir seien herzlich eingeladen. Wenn wir auch zunächst misstrauisch reagieren, nehmen wir schließlich die Einladung an und werden freundlichst im Kreise der Familie aufgenommen.

6. Januar 1964: Von Kermanschah nach Hamadan

Als wir heute Morgen zum Brunnen in den Hof der Gastgeber gehen, um uns zu waschen, müssen wir feststellen, dass sämtliche Wasserleitungen eingefroren sind.

So schlagen wir ein Loch in die Eisdecke des Brunnenbeckens, aus dem wir das Nötigste an Wasser entnehmen.



Auf dem Weg von Kermanschah nach Hamadan

Um möglichst schnell dem Hochland und der Kälte zu entfliehen, machen wir uns gleich wieder auf den Weg. Die Straßen sind zwar wieder schnee- und eisfrei, dafür ist die Luft umso kälter und schneidender.

Deshalb müssen wir die Fahrt häufig unterbrechen, weil unsere Hände und Füße ansonsten frostig würden. In den Pausen machen wir abwechselnd kurze Läufe und gymnastische Übungen, um die Blutzirkulation in unseren Gliedmaßen zu reaktivieren. Doch solche Maß-

nahmen helfen uns auf Dauer nicht wirklich weiter. In unserer Ratlosigkeit holen wir schließlich die letzten wollenen Sachen aus unserem Gepäck.

Mein Bruder, der sich als Fahrer betätigt, bindet sich einen wollenen Pullover vors Gesicht. Und um die Hände, die bereits in gefütterten Lederhandschuhen stecken und die bereits die Lenkergriffe, die Brems- und Kupplungshebel umfassen, wickle ich ihm noch Teile unserer Unterwäsche.

So erreichen wir, einer grotesken Figurengruppe gleich, schließlich Hamadan, den höchstgelegenen Luftkurort des Irans.

Dort übernachten wir in einer Unterkunft für Truck-Fahrer, die aus einem einzigen großen Raum besteht, der Schlaf- und Aufenthaltsraum zugleich ist. In der Mitte des Zimmers befindet sich wie üblich ein riesiger, gusseiserner, runder Ofen, dessen schwarzes Ofenrohr aufsteigt und an der Zimmerdecke durch den gesamten Raum führt. Um die Heizquelle herum reihen sich drei große Holzpritschen aneinander, die mit jeweils acht Teppichbrücken belegt sind. Die einzelnen Teppichbrücken dienen und markieren wohl zugleich eine entsprechende Schlafgelegenheit.

Doch wir finden auf dem harten und kalten Lager in der Nacht keinen Schlaf. Diesen Umstand führen wir auf die Strapazen der Straße zurück.

7. Januar 1964: Von Hamadan nach Teheran

Deshalb stehen wir bereits gegen vier Uhr am Morgen auf und versuchen durch entsprechende gymnastische Übungen unsere vor Kälte erstarrten Glieder draußen vor der Hütte aufzuwärmen.

Gerade deutet ein Fahrer auf ein Thermometer an der Hauswand und schüttelt sich dabei kräftig, als wolle er mit seiner Körpersprache noch unterstreichen, wie kalt es ist.

Jetzt ist uns auch klar, warum wir die Nacht kein Auge zugetan haben, denn die Quecksilbersäule auf der Skala zeigt sage und schreibe dreiunddreißig Grad unter null an.

Unter die Fahrzeuge längs der Straße haben Fahrer große, präparierte Ölwannen geschoben, die mit brennenden Holzscheiten bestückt sind.

Schwer verummte Gestalten schleichen scheinbar ziellos umher, hantieren mit allerlei Gerätschaft, so auch mit brennenden Lötlampen, die sie an den verschiedensten Aggregaten, wie den Öl- und Treibstoffleitungen der Fahrzeuge, vorbei führen, um sie zu erwärmen und aufzutauen.

Als wir das sehen, gehen wir hinüber zu unserem Roller. Der springt zwar prompt an, entwickelt aber recht ungewöhnliche und gedämpfte Motorgeräusche. Auch die Kupplungs- und Bremshebel lassen sich kaum mehr bedienen. Selbst die Antriebskette fühlt sich nicht gut an. Deshalb schieben wir nun die Maschine in den großen Unterkunftsraum hinein und stellen sie dort in der Nähe des Ofens ab.

Erst gegen zehn Uhr beißen wir die Zähne zusammen und fahren erneut in die Kälte hinein, in Richtung Teheran.

Am Nachmittag bleibt erneut ein Lastwagen vor uns stehen, dessen Fahrer uns erneut auffordert, alles auf die Pritsche zu laden, denn es seien immer noch minus dreiundzwanzig Grad und auf der Maschine viel zu kalt. Das lassen wir uns nicht zweimal sagen und so befördern wir das Moped samt Anhänger wieder auf die Pritsche.

Erst bei Dunkelheit erreichen wir schließlich den Stadtrand von Teheran.

Nachdem wir unsere Sachen abgeladen haben, steuern wir den Roller nicht weiter in die Innenstadt hinein, sondern nehmen ein Hotel gleich in der Nähe.

9. Januar 1964: Von Teheran nach Delidschan

Der gestrige Tag begann kalt, neblig und trüb. Wir fuhren zwar am Vormittag in die Innenstadt hinein, entschlossen uns aber noch während der Fahrt dorthin, diese weitläufige, nebelige Metropole wieder zu verlassen.

So brachen wir bereits gegen Mittag in Richtung Isfahan auf und übernachteten etwa zwanzig Kilometer südlich von Teheran in einer Polizeistation.

Heute wird das Klima zwar schon wieder freundlicher und etwas wärmer, aber hinter der heiligen Stadt Ghom erwartet uns neues Ungemach. Denn von dort an müssen wir mit einer fünfzig Kilometer langen, unbefestigten und tief aufgeweichten Lehmstraße vorliebnehmen.

Schließlich können wir die Unwegsamkeit hinter uns lassen und machen am Abend wieder Halt an einer Polizeistation.

10. Januar 1964: Von Delidschan nach Isfahan

Gegen Mittag legen wir eine Pause ein und besuchen ein Restaurant, das direkt an der Straße gelegen ist. Wir wärmen uns auf, genießen etwas Hammelfleisch mit Fladenbrot und erreichen am späten Nachmittag die Stadt Isfahan.

Wir steuern die Adresse des Deutschen Blindenheims der Christoffel-Blinden-Mission an, die uns ein Mitarbeiter der Deutschen Botschaft in Bagdad mitgegeben hatte.

Dort werden wir vom Leiter dieser Einrichtung, Herrn Wilhelm, sehr herzlich aufgenommen, der uns aber auch zu verstehen gibt, dass wir beide bereits von Bagdad aus avisiert worden seien.

Nach dem Abendessen werden wir durch das gesamte Anwesen geführt und erhalten am Ende in dem gerade erst errichteten Neubau, der noch nicht seiner entsprechenden Bestimmung zugeführt wurde, eine schöne Unterkunft.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass die Einrichtung 1979, nach der Machtübernahme des Ayatollah Chomeini als Staatsoberhaupt, durch die Behörden geschlossen wurde.

12. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Obwohl ich gestern an einer Magenverstimmung litt, geht es mir heute schon wieder viel besser und so machen wir uns, mit unserem Reiseführer ausgerüstet, auf den Weg ins Zentrum der interessanten Stadt.

Treffen dabei auf die weithin sichtbare, türkisfarbene, geflieste Kuppel der Medrese Madar-e Schah, deren imposanter Bau eine theologische, islamische Hochschule beherbergt, die um 1710 unter Sultan Madar-e Schah entstanden ist.

Von dort aus wenden wir uns dem großen, freien Platz zu, der von doppelstöckigen Arkaden umsäumt ist. Wir erfahren, dass wir uns auf dem ehemaligen Parade-, Fest-, Polo- und Turnierplatz Meidan-e befinden, den Schah Abbas I. von 1597-1611 hat anlegen lassen.

Gehen nun über den Platz und besuchen die Lotfollah- und die Schah-Moschee und blicken dann noch einmal zum Palast Abi Kapu hinüber, zu dem herrlichen Panorama.

Da wir von der Hausherrin des Heims zum Mittagessen eingeladen waren, wird es nun Zeit, uns auf den Rückweg zu machen.

Während des Essens erzählt uns Herr Wilhelm viele interessante Geschichten über Persien, aber auch über eine gewerbliche Teppichknüpferschule, die wir uns unbedingt auf der anderen Seite des Flusses anschauen sollten. Er wolle uns einen einheimischen Begleiter mitgeben, der uns dort hinführen könne.

So machen wir uns nach dem Essen gemeinsam auf den Weg. Unser Begleiter lenkt uns zunächst über eine architektonisch interessante Bogenbrücke, denn Isfahan sei eine Oasenstadt, wirft er ein, die sich von dem Fluss Sajende Rud aus entwickelt hätte. Zur entsprechenden

Schule, die im Armenier-Viertel Dscholfa liege, müssten wir noch etwas weiter gehen. Die Brücke sei übrigens von Schah Abbas I. erbaut worden und habe dreiunddreißig Bögen aufzuweisen.

In der Teppichschule angekommen, dürfen wir zunächst die Arbeitsräume besichtigen, bekommen einen Webstuhl zu sehen, der ein halbfertiges Teppichfragment fixiert, einen sogenannten grünen Isfahan, der von fünf jungen Frauen geknüpft wird.



Medrese Madar-e-Schah, Isfahan



Sicht auf den Zentralhof der
Schah-Moschee, Isfahan

Auf dem Rückweg fühle ich mich wie erschlagen, mir tun sämtliche Glieder weh. Als wir schließlich das Heim wieder erreichen, bin ich völlig fertig. Lege mich ins Bett, denn es geht mir nicht gut. Bekomme noch am Abend Fieber und starke Halsschmerzen.

13. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Herr Wilhelm hat einen persischen Arzt gerufen, der in Mainz studiert hat. Die Diagnose: fiebrige Halsentzündung, Angina und vierzig Grad Fieber.

Ich erzähle ihm vom Brennen und Jucken meiner Hände und Füße, das ich gestern Nachmittag beim Herumlaufen in der weitläufigen Stadt bekommen, sich heute noch verstärkt habe. Das könnten nur Anzeichen von Erfrierungen an den Gliedmaßen sein, da müsse ich Geduld haben und erst einmal das Bett hüten.

Als Herr Wilhelm davon erfährt, kommt er mich besuchen und bringt eine nette Geschichte mit. Eine Geschichte, die sich vor gar nicht allzu langer Zeit hier im Heim zugetragen habe:

„Ein Vater, der in Teheran lebte, brachte eines schönen Tages seinen blinden Jungen mit einer Geige in das Blindenheim. Als der deutsche Bundespräsident Lübke zu einem Staatsbesuch in Persien weilte und einen Abstecher zu dem Deutschen Blindenheim machte, erregte nun gerade dieser Junge mit seinem Geigenspiel besondere Aufmerksamkeit.

Allerdings wurde dem Jungen einige Monate später auf einer Bahnreise die Geige gestohlen und er kam sehr unglücklich ins Heim zurück. Als schließlich einige Tage später ein Repräsentant der Deutschen Botschaft in Teheran das Heim aufsuchte, erzählte der Leiter von dem Unglück des Kleinen und dass er sich zu Weihnachten eine neue Geige wünsche. Und tatsächlich, am vierundzwanzigsten Dezember, als die Bescherung der Kinder bevorstand, läutete es

an der Eingangspforte und ein Herr niederländischer Herkunft, der aber von der Deutschen Botschaft beauftragt war, überbrachte dem blinden Jungen eine neue Geige.“

14. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Heute früh ist wieder der Arzt gekommen, der mir weitere Bettruhe empfiehlt.

Daraufhin erzählt mir Herr Wilhelm erneut eine Geschichte: „Ein islamischer Mullah, der in Abadan am Persischen Golf lebte, brachte seinen blinden zwölfjährigen Sohn zu den dortigen Gelehrten, um ihn zum Mullah ausbilden zu lassen. Aber die Geistlichen sagten dem Vater, dass dies unmöglich sei, der Junge sei ja blind und besitze infolgedessen auch keine wahre Seele. Was seine Ausbildung angehe, so könne man ihm nur den guten Rat geben, den Jungen mit nach Isfahan zu nehmen und ihn dort dem Deutschen Blindenheim anvertrauen.

Der Vater begab sich mit dem Sohn auf den Weg nach Isfahan und noch auf der Reise schärfte der Mullah seinem Sohn ein, dass er dort in der Schule fleißig mitarbeiten und für alles offen sein solle, nur seine Religion dürfe er nicht verleugnen.

Nachdem der Vater seinen Jungen im Heim abgegeben hatte, entwickelte sich der Junge dort außerordentlich gut. Er war von Anfang an so geschickt und intelligent, dass er in kurzer Zeit sehr gut die deutsche, persische und armenische Sprache beherrschte.

Nach Beendigung der Heimschule wurde er von der Mission zu einer weiterführenden Schule in die Schweiz geschickt, in der er seine Examina erneut mit „sehr gut“ abschloss. Daher wurde beschlossen, den jungen Mann nach Hamburg zum Studium an der Universität zu schicken. Dort hatte er eine sehende Frau kennengelernt. Und wenn er mit dem Studium fertig sei, wolle er mit seiner Frau nach Isfahan zurückkommen und die Leitung des Blindenheims übernehmen“.

16. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Mir geht es seit gestern wieder recht gut. Die Injektionen mit Antibiotika haben mir gut getan. Nur mit meinen Füßen bin ich noch nicht zufrieden, die schmerzen noch beim Gehen, und in meinen Fingerspitzen habe ich kaum Gefühle.

Aber gestern kam mein Bruder nach dem Abendessen mit Schüttelfrost und Magenkrämpfen ins Zimmer zurück und hat auch heute Morgen nicht das Bett verlassen. Herr Wilhelm ist gleich wieder zur Stelle und beginnt zum Trost uns beiden eine weitere Geschichte zu erzählen: Aus einem Dorf unweit von Isfahan habe ein Schuhmachermeister vor einiger Zeit seinen siebenjährigen blinden Sohn hier im Heim abgegeben. Der Junge habe sich nur auf allen Vieren und gekrümmt fortbewegen können.

Auf die Frage, was denn seinem Sohn widerfahren sei, habe der Vater geantwortet: „Als mein Junge immer bewegungsaktiver wurde, habe ich ihm ein Kofferradio gekauft und ihn in eine Ecke meiner Werkstatt gesetzt. So ist der Junge ruhiger geworden und hat dann meist seinen Kopf auf das Radio gelegt und mit der Zeit ist er dann ganz krumm geworden“.

So habe der Junge in der Schule einen ständigen Begleiter bekommen, der jedes Mal, wenn er sich nicht aufrichten wollte, entsprechende Maßnahmen ergriffen habe. Heute verhalte sich der Junge wieder ganz normal.

Nachdem Herr Wilhelm wieder gegangen ist, nehmen wir die Erkrankung meines Bruders, aber auch meine vergangenen gesundheitlichen Probleme zum Anlass, erneut über unsere weitere Routenplanung zu diskutieren.

Denn wir sind uns darüber einig, dass uns in Richtung Pakistan und Indien weitestgehend unbefestigte, schlechte Landstraßen mit eisigen Temperaturen erwarten. Und wir können nicht davon ausgehen, dass sich das Wetter von heut‘ auf morgen wesentlich bessern wird.

17. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Heute Morgen habe ich auf dem Weg zum Innenhof Herrn Wilhelm getroffen, der mir erzählt hat, dass mit dem heutigen Tag der islamische Fastenmonat Ramadan beginne, der neunte Monat des Mondjahres.

Es sei in dieser Zeit immer wieder eine besondere Atmosphäre in der Stadt zu beobachten. Ich müsse mir dies unbedingt einmal ansehen. Am Abend sei alles hell erleuchtet und das geschäftige Treiben in den Bazaren, in den Cafés oder in den Teehäusern würde sich bis spät in die Nacht hinein abspielen. Wenn aber die Fastenzeit ihrem Ende zugehe, sei die breite Masse der Bevölkerung tagsüber erst einmal gereizt.

Neugierig geworden von den Erzählungen, gehe ich noch am Vormittag in die Stadt, denn ich will mir unbedingt die Große Freitagsmoschee aus dem elften beziehungsweise zwölften Jahrhundert anschauen, insbesondere die Innenräume.

Als ich das herrliche Gotteshaus betrete, bin ich gleich sehr angetan von der Größe und der Erhabenheit dieses Bauwerks. Besonders begeistert bin ich von einer mit Stuck versehenen Gebetsnische, die mit eigenwilliger kufischer Schrift verziert ist.

18. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Heute lenke ich meine Schritte erneut in das Stadtzentrum hinein. Doch ich bin noch nicht richtig am Ziel, da erhebt sich ein mächtiger Sturm, der riesige Staubwolken aufwirbelt und sie durch die Gassen treibt. Die klare Luft wird augenblicklich zu einer unruhigen, gelblichen, milchigen, undurchdringlichen Atmosphäre, die mich bei der Orientierung mächtig einschränkt. Dennoch gelingt es mir, unsere Unterkunft gleich wiederzufinden.

Dort warten bereits Herr Wilhelm und ein fremder blinder Junge mit einem Geigenkasten auf mich. Das sei der Junge aus der Geschichte mit der abhandengekommenen Geige, begrüßt mich Herr Wilhelm. Der Bub wolle mir seine Geige überlassen, solange wir uns hier im Heim aufhalten, solle er mir ausrichten.

Bei dieser Gelegenheit erkundigt sich Herr Wilhelm auch, ob wir uns schon entschieden hätten, auf welche Weise wir die Weiterfahrt fortsetzen wollten. Denn er habe nach den Erkrankungen von uns beiden die Befürchtung, dass bei anhaltender Kälte auf der Weiterfahrt in den Osten noch einiges passieren könnte. Auch seien die Straßenverhältnisse sehr schlecht.

Er wolle uns auch nicht verschweigen, dass er gelesen habe, dass es an den Pässen im Hochland von Persien, insbesondere an der iranisch-russischen Grenze, bereits im Dezember bis zu drei Meter hohe Schneeverwehungen, gegeben habe. Dort seien durch große Schneemassen Busse, Lastwagen und zweihundert Personen von der Außenwelt völlig abgeschnitten und nur noch aus der Luft mit Nahrungsmitteln und Medikamenten zu versorgen gewesen. Dennoch seien zwölf Menschen in den Bussen erfroren und hätten nur noch tot geborgen werden können.

Wir sollten uns klar machen, dass wir auf dem Weg durch das persische Hochland das Glück bereits stark strapaziert hätten.

Wir können ihm berichten, dass wir uns entschieden hätten, unser Gefährt auf das Dach eines Linienbusses zu laden, um auf diese Weise nach Kerman zu gelangen. Von dort aus könnten wir die Bahn bis zur Grenzstadt Sahedan nehmen.

Sollten sich die Straßenverhältnisse ab der pakistanischen Grenzstadt bessern, könnten wir auch das Moped wieder benutzen.

20. Januar 1964: Aufenthalt in Isfahan

Gehen zum Busbahnhof und erkundigen uns dort nach den entsprechenden Abfahrtszeiten und Preisen. Auf dem Bahnhof begegnet uns ein junger Iraner, der in Deutschland studiert habe, wie er uns sagt.

Er sei schon viel herumgekommen, insbesondere im Iran.

Deshalb berichten wir ihm von unserer Unschlüssigkeit hinsichtlich unserer Weiterfahrt und bitten ihn um Rat.

Er sei davon überzeugt, dass wir die Strecke von Isfahan nach Sahedan und Quetta mit dem Moped durchaus wagen könnten, denn die Route sei trotz des teilweise wellblechartigen Belags bei Weitem nicht mehr so unüberwindlich, wie unsere Strecke von Bagdad nach Hamadan hinauf.

Denn Bagdad liege etwa auf Meereshöhe, das Plateau der Hochebene und Hamadan dagegen auf runde zweitausend Metern Höhe. Isfahan und die Piste Richtung Quetta liege allerdings schon auf einer mittleren Ebene von fünfzehnhundert Metern, mit schwankenden Höhenunterschieden.

Diese sachliche Betrachtungsweise des jungen Mannes überzeugt uns schließlich doch noch und so geben wir während des Abendessens Herrn Wilhelm und seiner Frau zu verstehen, dass wir nun beabsichtigen, mit dem Moped weiter auf der Strecke zu bleiben, und erläutern unseren Meinungswechsel entsprechend.

So recht zufriedene Gesichter können wir am Tisch zwar nicht ausmachen, die beiden akzeptieren aber wortlos unsere Entscheidung.

23. Januar 1964: Von Isfahan nach Yasd

Mit einem großen Dankeschön verabschieden wir uns von Herrn Wilhelm und seiner Frau und steuern unser Gefährt aus der Stadt hinaus.

Wir haben die letzten Tage, sicherheitshalber für die Weiterfahrt auf der dünnbesiedelten Hochebene, Proviant, wie zum Beispiel Honig, getrocknete Datteln und Feigen, Orangen sowie Milchpulver und einen Packen persisches Fladenbrot eingekauft.

Nehmen an der Tankstelle den Kanister mit zehn Liter Benzingemisch entgegen, den wir bereits organisiert hatten, und stellen ihn auf das Trittbrett neben den Kanister mit Wasser.

Jetzt an der Tankstelle zeigt uns das Thermometer sechs Grad an und kaum haben wir die Stadt in Richtung Yasd verlassen, wandelt sich auch schon die asphaltierte Straße in eine Sand- und Schotterpiste, die hin und wieder die Eigenschaften einer sogenannten Wellblechstraße annimmt.

Nicht nur der junge Mann vom Bahnhof gestern, sondern auch unser Routenplaner hatte uns bereits entsprechend informiert. Solche kurzweiligen Pisten entstünden, wenn vorherrschende Passatwinde auf sandige Böden mit Vegetationsarmut trafen.

Weit und breit schwärzliches Gestein, das sich überall durch die graue Sandfläche zu drücken scheint und der Ebene den Charakter einer Mondlandschaft verleiht.

Schließlich wird es steiler und anstrengender. Wir müssen einen Pass hinauffahren, der uns in eine schroffe Bergwelt führt. Wenn wir die Orientierung zu verlieren scheinen, fahren wir stur der ausgefahrenen Spur nach, die die Räder der Fahrzeuge auf der Piste hinterlassen haben.

Als es bereits zu dämmern beginnt, erreichen wir Yasd. Das letzte Licht der untergegangenen Sonne neigt sich violett-blau über das Panorama der Stadt.

24. Januar 1964: Von Yasd nach Kerman

Während wir noch den heißen Tee trinken und das Fladenbrot verzehren, zu dem wir von der Besatzung der Polizeistation eingeladen worden sind, schärfen wir uns anhand unseres Routenplaners die Orte Anar und Rafsanjan ein, die wir auf der Piste tangieren sollten. Nackter Fels und trostlose Steppen wechseln sich ab. Kurz vor Zeyn od Din legen wir wegen des schwachen Motors eine Pause ein. Suchen uns einen Platz mit sicherem Untergrund, nehmen den Vergaser auseinander und reinigen die Teile notdürftig mit unserem Benzingemisch. Blasen die Vergaserdüse und das Sieb der Benzinzuleitung vom Flugsand frei.



Blick auf Yasd



Hochebene von Beluchistan

Nach einem kurzen Probestart steuern wir das Gefährt erneut über die Sandpiste und müssen am Ende eine ziemliche Steigung hinnehmen, die wir aber mit vereinten Kräften bewältigen. Sitzen auf der Maschine, bis die Dämmerung hereinbricht, und erreichen völlig zerschlagen Kerman.

Erneut kommen wir in einer Polizeistation unter. Als sie hören, wir seien Deutsche, sind alle wie verwandelt und einer von ihnen meint: „Germany, very good!“

Denn meist lautet die erste Frage: „Where do you come from?“ Wenn wir dann mit: „We are Germans!“ antworten, kommt Stimmung auf.

Wie von Zauberhand werden frisch gebackene Fladenbrote und Schalen mit duftendem Reis und Chilisoße herbeigebracht und es schmeckt vorzüglich.

25. Januar 1964: Von Kerman nach Bam

Vor dem Start haben wir uns heute Morgen Milch heißgemacht und etwas Obst gegessen.

Wenig später sitzen wir bereits wieder auf unserem Roller und fahren die festgefahrene, graue Sand- und Lehm-piste entlang.

Wir tangieren die Städtchen Mahan und Darsin, bei denen wir aber keinen Halt einlegen, sondern gleich weiterfahren.

Unbeschadet erreichen wir die Stadt Bam und übernachten wieder, wie kann es anders sein, in einer Polizeistation.

26. Januar 1964: Von Bam nach Sahedan

Bevor wir losfahren, wird noch die obligatorische Milch gekocht und altes Fladenbrot verwertet.

Nebenbei haben wir auch den Routenplaner studiert und werden auf der Piste die Orte Vakil Abad, Kahurak, Nosratabad und Tal Siyah im Blickpunkt behalten müssen. Wir befinden uns zwar noch auf der Hochebene, werden aber heute wohl keine nennenswerten Steigungen mehr zu befürchten haben.

So verlassen wir mit Optimismus die Station, und während wir eben noch durch eine kalte, abweisende Steinwüste steuern, gehen die Berghänge nach und nach in eine weite Ebene über. Weißgrau strukturierte Felder beherrschen nun die Landschaft.

Salzwüsten soweit das Auge reicht, die sich noch bis in den Norden des Landes ausdehnen sollen. Es scheint wieder der Grund eines ausgetrockneten, urzeitlichen Meeres zu sein, auf dem die weißen Salzkristalle zurückgeblieben sind und auf dem wir uns heute wieder bewegen.

Obwohl die Besiedlung immer noch sehr dünn ist, tauchen hier und da in der Ferne bauliche Ruinen oder Nomadenzelte auf, die sich schließlich mit der Landschaft zu verschmelzen scheinen. Gerade jetzt wieder, am Rande der Piste, nehme ich einen entwurzelten, von Rinde befreiten bleichen Baumstamm wahr, der aus einer Sandwehe ragt und auf dessen spärlichen Astwerk sich ein Raubvogel ausruht.

Ein andermal taucht wie aus dem Nichts eine Kamelkarawane in der Ferne auf, um gleich wieder von der Weite der Landschaft aufgenommen zu werden.

Und auf der Piste versuche ich die durch regelmäßig wiederkehrende Abläufe entstandenen Bodenstrukturen in der Natur zu erkennen, wie zum Beispiel die ausgetrockneten Flusstäler, die in der trockenen, kalten Jahreszeit meist wieder sichtbar werden, oder die regelmäßigen Strukturen bewundere, die durch Austrocknung des Bodens entstehen und die schaufelartigen Bodenaufbrüche zurücklassen.

Schließlich sehen wir die Stadt Sahedan am Abend weit ausgebreitet vor uns liegen, wie in eine große Mulde gebettet, die gewissermaßen einen Verkehrsknotenpunkt zwischen dem Iran und Pakistan darstellen soll.

27. Januar 1964: Von Sahedan nach Yakmach

Wir wollen uns an diesem kargen Ort nicht lange aufhalten und so starten wir in der Frühe in Richtung Grenze.

Kommen auf der Piste gut voran. Bei Mir Javeh überqueren wir problemlos die Grenze nach Pakistan.

Erneut dehnen sich großflächige Wüstengebiete vor uns aus, die mir allerdings auch in Erinnerung rufen, dass wir seit zweieinhalb Monaten kein frisches Grün mehr in der Natur haben ausmachen können.

Da wir heute so weit wie möglich kommen wollen, fahren wir bis in die Dämmerung hinein und halten schließlich in Yakmach.

28. Januar 1964: Von Yakmach nach Nushki

Erneut lenken wir unser Moped in die Steppe hinein, doch dann bricht wieder einmal das Anhängergestänge und wir müssen Ausschau nach einer Werkstatt halten.

Deshalb legen wir einen Zwischenstopp in Dalmandin ein und erkundigen uns dort nach einer Werkstatt.

Schließlich werden wir zu einem abgelegenen Gebäude am Rande des Ortes geführt, in dem eine Werkstatt untergebracht ist. Ein väterlich wirkender, älterer Mann nähert sich unserem

Anhänger, schaut sich wortlos den Bruch am Gestänge an, nimmt einen Schweißbrenner in Betrieb und wenig später ist der Schaden behoben und wir rollen zurück zur Piste. Gegen Abend treffen wir in der Steinwüste auf ein Gebäude, das sich dann als Bahnstation entpuppt. Wie man uns wenig später erklärt, sei dies die Station von Nushki. Und im Inneren dürfen wir die Nacht verbringen.



In der Nähe von Nushki

29. Januar 1964: Von Nushki bis Quetta

Unser obligatorisches Frühstück steht wie jeden Morgen an: In die erhitzte Milch wird Honig eingerührt, dazu Feigen und Datteln gegessen.

Plötzlich steht der Stationsvorsteher in der Tür und drückt uns zwei Fladenbrote in die Hand. Dabei spricht er in seiner Landessprache freundlich lächelnd auf uns ein, was wir natürlich nicht verstehen, außer dem Wort „Tschai“, zu Deutsch: „Tee“. Als wir mit dem Kopf nicken, verschwindet er und ist wenig später wieder mit zwei Gläsern heißem Tee zurück.

Wenig später rufen wir uns noch einmal die geographischen Daten anhand unseres Routenplaners in Erinnerung, wohl wissend, dass wir uns seit Tagen auf einer sogenannten Hochebene in zwölfhundert Metern Höhe fortbewegten und nun die Stadt Quetta, die in etwa siebzehnhundert Meter liegt, heute erreichen wollen. Daher schätzen wir, dass wir heute auf unserer Route einen Höhenunterschied von etwa fünfhundert Metern zu bewältigen haben.

Dennoch, in der Hoffnung, bald wärmere Regionen zu erreichen, sind wir nun zuversichtlich und in guter Stimmung.

Zurück auf der Piste und dem wüstenartigen Plateau, umfängt uns erneut das Gefühl der totalen Abgeschlossenheit, denn menschliche Ansiedlungen sind immer noch selten. Kommen

wir aber an einer Behausung vorbei, scheint sie verwaist zu sein oder die Menschen sind unterwegs, um ihre Besorgungen zu machen. Auch haben wir gehört, dass viele Nomaden vor dem Beginn des Winters die Hochebenen verlassen, um ihre Viehherden in die Täler und Ebenen des Indus zu treiben, dann fehlen sie natürlich hier oben auf dem Plateau.

So könnten wir eigentlich die große Stille hier in der Landschaft genießen, wenn uns nicht das permanente Geknatter des Zweitakters tagsüber bekleiden würde.

Nach und nach verlassen wir aber die Ebene und mühen uns in die Berge hinein. Der sandige Untergrund und die Steigung vermindert die Zugkraft des Motors.

Schließlich befinden wir uns wieder in einer bizarren Gebirgslandschaft, an deren Hängen der Schnee wie Zuckerwatte klebt. Doch Gott sei Dank ist der Weg schnee- und eisfrei.

Auch muss ich des Öfteren absteigen und zu Fuß hinaufgehen. Das hat aber auch sein Gutes, denn auf diese Weise kann ich mich bewegen und meine Gliedmaßen werden stärker durchblutet.

Doch am Ende erreichen wir die vor Kälte scheinbar erstarrte Stadt.

30. Januar 1964: Von Quetta nach Sibi

Schon in aller Frühe springe ich mit viel Elan aus den Federn, denn wir wollen so schnell wie möglich die Hochebene von Belutschistan und damit auch die kalte und trostlose Gebirgsstadt Quetta hinter uns lassen, denn auf uns wartet das viel beschriebene Tal des Indus und die Wärme.

Nach einem kargen Frühstück schwingen wir uns auf unseren Roller und fahren zur Passstraße zurück.

Schnell bringt uns dann der gut ausgebaute Bolan-Pass mit seinen Brücken und Viadukten voran. Je mehr wir uns dem Tal des Indus nähern, umso dürftiger wird die Schneedecke auf den uns begleitenden Berghängen. Märchenhafte Gebilde aus schmelzenden Eismassen und Felsgestein wechseln sich ab.

Aus geschützten Bergwinkeln wachsen üppig grüne Palmoasen vor uns auf. Graues Gestein und Geröllmassen werden hier und da von gefräßigem Grün überwuchert und am Ende ganz eingenommen.

Man könnte glauben, die Natur habe hier in den Nischen der Berge ihre Tränen vergossen, weil sie im ewigen Kampf mit den Naturkräften unterlegen war.

Selbst die Bergkämme geben allmählich ihre Bedrohlichkeit auf, öffnen wie von Zauberhand das vor uns liegende Tal, das sich nun durch eine Vielfalt an Farben im Wechselspiel des wärmenden Lichtes zeigt.

Für uns grenzt das alles an ein Wunder, denn wir haben immerhin zwei Monate gebraucht, um durch die grau-weiße, kalte Wüsten zu gelangen und nun hat uns heute der Bolan-Pass, einem Paternoster gleich, in nur acht Stunden ins warme, farbenfreudige Tal des Indus gebracht.

An einer Tankstelle, drei Meilen vor Sibi, machen wir Halt und schlagen dort unser Zelt auf und genießen die Nachmittagssonne. Als wir wenig später vor dem Zelt Reis für das Abendessen zubereiten wollen, dauert es nicht lange und schon kommen die Einheimischen an unser Zelt heran und beschenken uns mit den verschiedensten Lebensmitteln, wie zum Beispiel zwei gekochte Eier, Curry-Soße, Hühnerfrikassee und Fladenbrote.

31. Januar 1964: Von Sibi nach Sultankot

Ein Angestellter einer Deutschen Botschaft hatte uns empfohlen, dass wir auf der Tour durch Pakistan und Indien aus Sicherheitsgründen stets versuchen sollten, in den Innenhöfen oder in der Nähe einer Polizeistation die Erlaubnis zum Zelten zu erhalten. Das werde von den Behörden auch geduldet.

Denn die Gebäudeanordnung der Polizeistationen stamme in der Regel noch aus der englischen Kolonialzeit und ähnele einer kleinen Festungsanlage, die mit den Wohngebäuden und den ehemaligen Stallungen einen geschlossenen Innenhof mit Rasen, Sträuchern und Bäumen bilde. Abends würden die Eingangstore zum Innenhof geschlossen und daher stelle so eine Anlage für uns die größtmögliche Sicherheit dar.

Aber jetzt wieder zurück zum Tagesgeschehen. Auch wenn wir noch weitestgehend durch graue, steppenartige Landschaften fahren müssen, so breiten sich doch mehr und mehr grüne Biotope am Weg aus.

Auch die Menschen an der Straße zeigen uns mit liebevollen Gesten in beeindruckender Weise ihren Charakter, indem sie uns nach dem Tanken noch zum Tee mit Gebäck einladen oder auch nur freundlich nachwinken.



An der Straße bei Sultankot



Hindernisse auf der Straße

Gegen Abend schlagen wir an einer Polizeistation das Zelt auf. Kaum steht das Zelt, treten auch schon von allen Seiten die Menschen an uns heran und bringen uns dampfenden Reis mit Currysoße.

Schließlich gehe ich nach dem Essen noch ein Stück hinaus in den angrenzenden Garten, und indem ich zum Horizont schaue, sehe ich, wie sich Myriaden von Insekten im abendlichen Goldstaub der untergehenden Sonne tummeln.

Als die Nacht hereinbricht, bringt uns ein Junge eine brennende Petroleum-Lampe ans Zelt, stellt sie dort stillschweigend ab und geht wieder von dannen.

1. Februar 1964: Von Sultankot nach Moro

Schon in aller Frühe bringt uns ein junger Mann gekochte Eier und frisch gebackenes Brot ans Zelt. Er habe das alles schon für uns heute früh zubereitet. Schließlich schleppt er auch noch einen brennenden Holzkohleherd herbei, den wir gar nicht mehr benötigen, aber gut, wir lassen es geschehen.

Schließlich packen wir unsere Sachen zusammen und fahren voller Neugierde und vielen Erwartungen weiter nach Süden.

Wir glauben immer wieder zu träumen oder in eine Laterna Magica zu schauen, mit der man neue und fantastische Bilder erblicken kann. Kommen an leuchtend grünen Wiesen vorbei, auf denen Blumen in allen Farben blühen. Hier stehen hohe Bambussträucher am Weg, dort durchqueren wir sumpfiges Gelände, das mit Moosen und Schlingpflanzen überwuchert ist.

Dann wieder leuchten aus grüngefassten Wasserspiegeln gelb und weiß die göttlichen Lotusblüten hervor, die umschwärmt werden von allerlei Getier.

Fahren durch grüne Tunnels, die sich im Laufe der Zeit durch urwaldartigen Baumbestand und Pflanzenwuchs gebildet haben.

Kommen an Kokos-, Orangen-, Bananen- und Ananas-Plantagen vorbei. Ein anderes Mal begleiten uns gelbblühende Flachsfelder, die das Land großflächig in einen goldenen Teppich verwandeln.

Dazwischen maurische Brunnen oder riesige Wasserschöpfräder, die sich einfügen in diese charaktervolle Landschaft.

Zwängen uns an Herden von Wasserbüffeln, Schafen und Ziegen vorbei, die wohl zu ihren Bestimmungsorten getrieben werden. Mit Ochsen gezogene Holzkarren, hochbeladen mit allerlei landwirtschaftlichen Produkten, liegen meist überbreit auf der Straße und bahnen sich trotzig ihren Weg.

Dorfbewohner sitzen scheinbar gelangweilt auf den Bänken vor ihren Hütten, die einen in farbenfrohe Gewänder gekleidet, die anderen in einfachem Grau gehüllt.

Halten wir einmal am Straßenrand an, kommt sofort Leben in die Menschen. Sie drängen sich an uns heran und fragen immer das Gleiche: „Where do you come from?“. Antworten wir dann: „We're from West-Germany!“ oder „We're Alemanis!“, geht es sofort von Mund zu Mund. Die Zurückhaltung und Strenge wird von einer Sekunde auf die andere aufgegeben und die Menschen zeigen sich offener und freudiger. Dann stürmen schon die ersten los, um uns kleine Geschenke wie Gebäck und frischen Tee zu bringen.



Auf der Straße



An der Straße

Oft tummeln sich auch halbnackte, von der Sonne gebräunte Kinder, die sich wie alle Kinder dieser Welt herumbalgen, ohne recht zu wissen, was ihnen die Zukunft noch bringen wird. Sie bleiben mit offenen Mündern stehen und schauen uns aus großen, dunklen Augen neugierig, aber verhalten, an. Haben sie aber ihre Scheu überwunden, springen sie mit lautem Geschrei um uns herum, wobei der eine oder andere sogar versucht, einen Zipfel unserer Kleidung zu erhaschen, um wohl die Andersartigkeit unseres Erscheinungsbildes zu erfüllen.

Obstverkäufer mit großen Körben drücken sich an uns heran und halten ihre reichhaltigen Früchte entgegen.

Als wir gegen Abend in einer Kleinstadt etwas zum Essen einkaufen wollen, steht plötzlich der neugierige Lastwagenfahrer von heute Mittag neben uns und hält uns einen großen Laib Brot und vier Eier entgegen.

Dankend nehmen wir an, aber eine entsprechende Bezahlung will er partout nicht annehmen.

Als wir schließlich in Moro ankommen und uns dort nach einem geeigneten Platz zum Zelten erkundigen, geht keiner auf die Frage ein. Stattdessen zeigt uns ein älterer Herr mit einer gewissen Bestimmtheit einen leerstehenden Raum in einem nahe gelegenen Haus. Da auch die Umgebung des Anwesens traumhaft schön ist, stimmen wir sofort zu.

Am Abend wird uns wieder dampfender Reis mit scharfer Soße, Fladenbrot und Salat gebracht.

2. Februar 1964: Von Moro nach Thata

Wir werden heute Morgen schon früh von einer Gruppe Papageienvögel geweckt, die sich zeternd und kreischend von weit ausladenden Ästen eines mächtigen Mangobaums, der hinter dem Haus steht, bemerkbar machen. Von dem Lärm neugierig geworden, gehe ich hinaus ins Freie und schaue ringsum in tiefes, sattes Grün. Buntgefiederte Vögel fliegen auf, Streifenhörnchen huschen auf den Wegen einher, verharren Geckos auf hellem, noch kühlem Stein.

Von der Üppigkeit der Natur überwältigt, muss ich mich jetzt regelrecht losreißen um mich für die Weiterreise fertig zu machen.

Wieder auf der Strecke, gehen die grünen paradiesischen Zustände ihrem Ende entgegen, denn rechts und links der Straße breiten sich erneut wüstenartige Landstriche aus.

Und gegen Abend dürfen wir in einem Nebenraum einer Polizeistation übernachten.

3. Februar 1964: Von Thata nach Karatschi

Die Landschaft bleibt ziemlich trostlos und der starke Gegenwind hält an bis Karatschi.

Bereits um die Mittagszeit erreichen wir die Hafenstadt, die am Arabischen Meer und zugleich im Delta des Indus liegt. Wie wir schon in unserem Routenplaner nachgelesen haben, soll die Stadt derzeit 2,5 Millionen Einwohner haben.

Schließlich machen wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Campingplatz, finden aber keinen, und so nehmen wir uns ein Zimmer in einem YMCA-Hotel.

8. Februar 1964: Von Matyani nach Khaipur

Vor zwei Tagen fuhren wir zum Hafen hinaus, heuerten ein Boot an und ließen uns durch den Hafen tuckern.

Der Bootsmann erzählte uns davon, dass Karatschi im achtzehnten Jahrhundert noch ein kleines Fischerdorf gewesen und schließlich 1839 von den Briten erobert worden sei und sich danach schnell zu einem bedeutenden Seehafen entwickelt habe.

Gestern sind wir allerdings schon wieder aus der Stadt herausgefahren, in Richtung Lahore.

Fahren im Nieselregen bis zur einbrechenden Dunkelheit durch und finden am Ende ein Resthouse, das etwas abseits bei einer kleinen Ansiedlung liegt und schieben das Gefährt in einen großen Vorraum und lassen es dort abtrocknen.

9. Februar 1964: Von Khaipur nach Ghotki

Als wir heute früh die Klappläden unserer Unterkunft aufstoßen, die noch aus der englischen Kolonialzeit zu stammen scheinen, dringen die Sonnenstrahlen tief in den Raum hinein.

Nach einem Frühstück mit Ham, Bacon und Eggs verlassen wir die angenehme Unterkunft und lassen auf dem Weg durch die Stadt noch unseren Anhänger reparieren.

Nachdem wir Sukkur passiert haben, merken wir bald, dass die Besiedlung dieses Landstrichs dünner wird.

In Ghotki werden wir vom dortigen Polizei-Inspektor freundlichst aufgenommen, als er hört, dass wir Deutsche seien. Bekommen einen Raum zugewiesen und werden von ihm zum Abendessen eingeladen.

Draußen im Freien werden wir von dem Polizeibeamten an den Tisch gebeten, an dem bereits seine beiden Töchter Platz genommen haben. Seine Frau trägt noch allerlei Schüsseln mit Reis, Fleisch und Gemüse auf, wobei die ganze Familie uns zu erklären versucht, um welche Spezialitäten es sich handelt.

Während des Essens, so ganz nebenbei, möchte der Beamte unter anderem wissen, wie lange wir beide, er meint, mein Bruder und ich, schon befreundet seien. Daraufhin müssen wir ihm erklären, dass wir keine Freunde, sondern Brüder seien. Diese Antwort scheint nun die gesamte Familie so zu erheitern, dass alle anfangen, herzlich zu lachen und ihr Lachen kein Ende finden will.

Schließlich haken wir noch einmal nach, warum sie so ausgelassen seien. Zum guten Schluss kommt dann heraus, dass die Familie angenommen hatte, dass wir ein homosexuelles Paar seien, denn in den meisten islamischen Ländern würde für die Aussage: „We’re brothers!“ eine gleichgeschlechtliche Partnerschaft stehen, ansonsten müsse man: „We’re real brothers!“ sagen.

Am Ende sind wir natürlich froh, dass sich auch für uns das Missverständnis aufgeklärt hat, denn nun wissen wir, warum wir hin und wieder in solch korrespondierende Konflikte geraten sind und denken dabei unwillkürlich auch an das Erlebnis in Beirut zurück.

10. Februar 1964: Von Ghotki nach Tarnita-Mohammad-Panah

An der Straße begleiten uns wieder unzählige Schmetterlings- und Vogelarten, die im gleißenden Licht der morgendlichen Sonne Farbkleckse auf grünem Grund zaubern.

Als wir schließlich an einer Tankstelle anhalten spricht uns ein gutgekleideter Herr an, der die üblichen Fragen stellt. Als wir erwidern, dass wir aus „Germany“ kämen und zu den Olympischen Spielen nach Japan wollten, ist die Begeisterung wieder mal groß.

Am Ende wird nicht nur unsere Tankrechnung, sondern auch die neue Zündkerze bezahlt, die wir gerade gekauft haben. Und noch bevor wir wieder starten können, wird uns noch ein Tablett mit Tee und Kuchen gereicht.

Nebenbei erzählt er uns, dass er nicht mitessen könne, weil man sich noch im Fastenmonat Ramadan befände.

Erst durch diesen kleinen Hinweis erkennen wir nun den Grund, weshalb wir so herzlich und gastfreundlich aufgenommen werden. Wir haben uns nämlich schon gefragt, ob es bei dieser im ganzen Land verbreiteten, übermäßigen Freundlichkeit überhaupt noch mit rechten Dingen zugeht.

Am Ende des Tages machen wir wieder Halt in einer Polizeistation. Erneut werden wir zum Essen eingeladen. Bekommen köstliche, pakistanische Speisen serviert und verbringen einen herrlichen Abend.

13. Februar 1964: Von Tarnita-Mohammad-Pannah über Khanewal, Pattoki nach Lahore

In der Polizeistation gestern Morgen kam ein Junge mit einem Tablett herein, das beladen war mit Tee, Biskuit und Eiern und sagte, es sei schon alles bezahlt. So geht das jeden Tag.

Heute sind es für uns bis nach Lahore, der Provinzhauptstadt des Punjab, nur noch wenige Kilometer, deshalb starten wir ohne Eile und finden gleich am Rande der Stadt eine Jugendherberge.

Dort dürfen wir den Anhänger in einem separaten Raum abstellen und fahren dann erneut los, um Lebensmittel einzukaufen. Dabei lassen wir das Zweirad zufälligerweise neben einer Polizeistation an der alten Stadtmauer zurück und stürzen uns ins Gewühl.

So ein Straßenbild, wie hier in Lahore, haben wir noch nicht gesehen, mit Droschken, Fahrrädern, Taxis und umgebauten Fahrzeugen, dazwischen die Menschen, die sich scheinbar ziellos ihre Wege bahnen.



Multan im Hintergrund



Badshahi-Moschee in Lahore

Auf dem Basar sprechen uns zwei junge Männer an, sie seien Studenten und würden uns gerne beim Einkaufen und der Verständigung helfen. So kommt es, dass wir schließlich zu viert die entsprechenden Läden abschreiten.

Danach gehen wir mit ihnen an der alten Stadtmauer entlang, die noch heute die Altstadt umschließt, und kommen am Ende wieder zu unserem Zweirad zurück. Dort steht jetzt ein uniformierter Polizist, der uns mit den altbekannten Fragen empfängt und uns gleichzeitig zum Tee einlädt. So möchte er auch wissen, wo wir denn wohnten. Als wir ihm erzählen, dass wir in der Jugendherberge untergekommen seien, meint er, die sei doch viel zu weit vom Zentrum entfernt und zu teuer. Er könne uns über die Polizeibehörde eine kostenlose Bleibe hier in der Innenstadt besorgen.

Nach einer Reihe von Telefonaten dürfen wir schließlich in dem Aufenthaltsraum einer Schule, die zur Zeit des Ramadan geschlossen ist, übernachten.

So ziehen wir noch am gleichen Tag um. Ein Junge, der uns schon den Weg zur Schule gezeigt hat, bringt uns noch feldbettähnliche Liegen und verschiedene Lebensmittel vorbei.

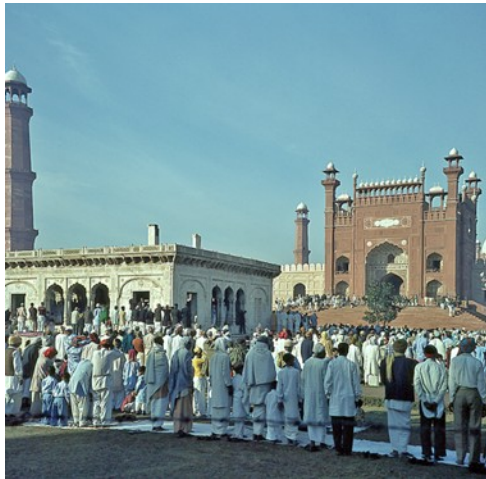
14. Februar 1964: Aufenthalt Lahore

Wir bekommen heute Besuch von einem der beiden Studenten, die gestern mit uns unterwegs gewesen waren und werden von ihm zum Tee eingeladen.

Anstatt hier in der Schule zu frühstücken, gehen wir mit ihm, und obwohl es nicht ausgemacht war, stellt er uns gegen Mittag seinen Eltern vor, bei denen wir noch mit pakistanischen Spezialitäten verwöhnt werden.

Am Nachmittag wird noch der Reiseführer gespielt, indem er uns zu dem riesigen Komplex der Badshahi-Moschee führt, der sich gegenüber dem Fort ausbreitet. Kurz vor der Moschee werden wir allerdings vom Regen überrascht und so treten wir gemeinsam wieder den Rückweg zur Schule an. Dabei gibt er uns Informationen über die Moschee, dass sie eine der größ-

ten des Landes und unter dem Mogul Aurangzeb 1674 erbaut worden und besonders sehenswert sei. Bei besserem Wetter müssten wir uns das Bauwerk unbedingt noch anschauen. Auch sollten wir nicht versäumen, die gegenüberliegende Anlage des Forts mit einzubeziehen. Denn diese Anlage sei bereits unter Akbar dem Großen begonnen worden, die nicht nur die herrlichen Audienzsäle, sondern auch die kunstvollen Shalimar-Gärten und die herrlichen Palastgebäude aufzuweisen hätte.



Komplex des Forts und Teile der Moschee von Lahore



Befestigungsanlage in Lahore

15. Februar 1964: Aufenthalt Lahore

Der studentische Wohltäter hatte uns bereits erzählt, dass heute ein islamischer Feiertag sei, man feiere das Ende der Fastenzeit Ramadan, dessen Beginn wir bereits in Isfahan erleben durften.

So gehen wir am Morgen zur herrlichen Badshai-Moschee hinüber und am Ende der großen Feierlichkeiten dürfen wir sogar in den Innenhof hinein. Frauen und Kinder wandeln dort in farbenprächtigen Gewändern umher.

Nachdem sich aber der Innenhof geleert hat, bemerken wir eine Menschengruppe in unserer Nähe, die europäisch gekleidet ist.

Kaum haben wir sie ausgemacht, wendet sich auch ihre Aufmerksamkeit uns zu. Spontan lösen sich zwei Personen aus der Gruppe und kommen auf uns zu. Der ältere Herr, sehr freundlich, fragt dann, wo wir denn herkämen. Sein Name sei „Herrligkoffer“, er sei Expeditionsleiter, der mit einer Gruppe Bergsteiger zum Nanga Parbat hinauf wolle. Sie hätten unsere Ausrüstung und die Bergsteigerstiefel bemerkt und seien deshalb neugierig geworden.

Als wir schließlich von unserem Vorhaben erzählen, nach Japan zu reisen, lässt die Neugierde aber schnell nach. Dennoch wünschen wir uns gegenseitig viel Erfolg, wir ihnen für die Planung und Durchführung der Bergexpedition und sie uns für die Tour nach Japan.

Zum Abschluss unseres Rundganges wenden wir uns noch dem Fort gegenüber zu und sind fasziniert von dieser herrlichen Anlage.

Auf dem Weg zurück zur Schule treffen wir erneut auf den Studenten, der uns zum Abendessen bei seinen Eltern einlädt.

16. Februar 1964: Aufenthalt Lahore

Zunächst fahren wir heute zu einer Werkstatt und lassen dort das Gestänge des Anhängers verstärken.

Anschließend treffen wir wieder den Studenten, der uns noch einmal zum Mittagsessen einlädt.

Das Essen und der Austausch von Adressen haben schließlich doch länger gedauert, als wir eingeplant hatten, und so ist es bereits fünfzehn Uhr, als wir aus Lahore in Richtung Grenze herausfahren.

Es wird sandiger und trockener und wir dringen ein in eine markante Dünenlandschaft, die die Ausläufer der Wüste Thar darstellen.

Später an der Grenze geht der Grenzübertritt dann weniger glatt vonstatten, denn die Grenzbeamten stellen fest, dass unsere Ausreisepapiere, unsere sogenannten „Registration-Letters“, seit einigen Tagen abgelaufen seien.

Nun müssen wir zurück nach Lahore, zum Registration-Office, um eine entsprechende Verlängerung der Papiere zu beantragen.

Deshalb wenden wir unser Fahrzeug und fahren wegen der bereits einbrechenden Dämmerung nur bis zum nächsten Resthouse und übernachten dort.