

Wilfried Forell

**Aufbruchsstimmung –
Tagebuch einer abenteuerlichen Reise**

**Teil 9: Nach Kobe und über Yokohama zurück nach
Wiesbaden**

26. September 1964: Von Kumamoto nach Taketa

Beim Verlassen von Kumamoto kreuzen wir auf der Straße die Route eines Leichtathleten, der die Olympische Flamme durch das Land trägt, denn die Olympischen Spiele werden im nächsten Monat, am 10. Oktober, von Kaiser Hirohito in Tôkyô eröffnet.

Wenig später rollen wir bereits hinein in eine eindrucksvolle, vulkanische Landschaft, die auch als „Aso-Nationalpark“ bekannt ist.

Stellen unseren Anhänger an einer Tankstelle bei der Talstation der Seilbahn ab und winden uns den Pass hinauf, vorbei an Kegelwänden erloschener Vulkane, deren Berghänge im tageszeitlichen Licht erscheinen, als seien sie mit dichten, grünen Teppichen belegt, auf deren auslaufenden Ebenen Reiter scheinbar willkürlich dahingaloppieren oder Pferde wiederkäuend an aufgestellten Futterkrippen ausharren.



Im Aso-Nationalpark

Bahnen uns den Weg durch die größte Caldera der Erde und erreichen am Ende die Bergstation der Seilbahn. Dort lassen wir auch das Fahrzeug zurück und gehen zu Fuß immer höher zum Kraterrand hinauf, zur gewaltigen Krateröffnung des noch aktiven Vulkans, den man Nakadake nennt und der seine schwefelsauren Dämpfe permanent an die Umwelt abgibt. Wie haben bereits gelesen, dass das gesamte Bergmassiv des Mount Aso, das einen Umfang von Hundertzwanzig Kilometer habe, mit seiner Caldera zu den größten aktiven Vulkanen der Welt gehöre.

Diese herrliche, eigenwillige Landschaft, gepaart mit den Naturgewalten und der gleichzeitigen Stille hier oben am Kraterrand, beeindruckt wohl nicht nur uns, sondern auch ein paar Einheimische, die hier heraufgefunden haben.

Für mich wird die Fahrt durch den Nationalpark mit seiner herben Schönheit als eines der interessantesten Erlebnisse in Japan in Erinnerung bleiben.



Am Kraterrand des noch aktiven
Nakadake, Mount Aso



Kraterlandschaft des Mount Aso

Nach dem Abstieg wenden wir uns erneut der Tankstelle an der Talstation zu, nehmen unseren Anhänger in Empfang und brechen in Richtung Beppu auf.

Doch hinter der Talstation führt die Straße stetig steil nach oben und verliert sich allmählich in einer Schotterpiste. Wieder muss ich vom Moped steigen und zu Fuß weiterlaufen.

Lassen einsam gelegene Bauerngehöfte und kleinste Gebirgsdörfer am Wegesrand liegen, als der Motor schließlich zu stottern anfängt und kurz darauf ausgeht. Wir erkennen zwar, dass der Tank leergefahren ist, aber auch, dass sich nur noch für sechs Kilometer Sprit im Reservetank befindet und wir uns mittlerweile im Dämmerlicht einer einsam gelegenen Gebirgslandschaft am Ende der Welt zu befinden scheinen.

Wie schon vorauszusehen war, ist nun auch der Reservetank leergefahren und das Moped bleibt am Berg stehen. So müssen wir die Maschine den Rest der Strecke hinaufschieben, können sie aber auf der anderen Seite der Piste wieder hinunterrollen lassen. Als das Moped dann unten im Tal ausrollt, stehen wir vor einer kleinen, bescheidenen Tankstelle. Bei so viel Glück drücken wir einander die Hände.

Der Tank ist schnell gefüllt und weiter geht es auf der schweren Piste, auch wenn uns bereits die Dunkelheit eingeholt hat.

Am späten Abend erreichen wir den kleinen Ort Taketa, in dem wir uns durch schmale, sehr enge und nur teilweise asphaltierte Gassen winden müssen. Treffen auf einen Teil Japans, der noch völlig zurückgeblieben und unterentwickelt zu sein scheint.

Auf einer Polizeistation fragen wir nach einer Unterkunft. Doch die beiden Polizisten, die zu so später Stunde noch anwesend sind, verstehen uns nicht. Schließlich wird Hilfe geholt und

den herbeieilenden Einheimischen, der sich als Hochschullehrer vorstellt, fragen wir nach einem Quartier. Der gibt uns aber zu verstehen, dass der Ort Taketa erst vor zehn Jahren ge-



Die Schotterpiste von Kumamoto nach Taketa, Kyushu



An der Straße von Kumamoto nach Taketa

gründet worden sei und es deshalb hier im Ort noch keine entsprechenden Unterkünfte gäbe. Die Polizeistation könne uns aber für die Nacht eine Unterkunft zur Verfügung stellen. Schließlich werden wir sogar noch eingeladen, zu einem wohlschmeckenden, typisch japanischen Essen.

27. September 1964: Von Taketa nach Beppu

Nachdem wir heute Morgen mit dem Einheimischen und den beiden Polizisten eine längere Diskussion hatten, wie wir möglichst schnell wieder auf eine der asphaltierten Hauptstraßen der Region gelangen könnten, bietet sich einer der Polizisten an, uns mit seinem Motorrad den kürzesten Weg dorthin zu zeigen. Damit die Fahrt auch zügig vonstattengehen kann, setze ich mich gleich auf den Sozius des Polizisten und schon geht es los.

Dabei wird mir Angst und Bange, wenn ich vom Sozius aus beobachten kann, wie der Hänger, einem tanzenden Spielball gleich, hinter dem Moped über den groben Kies, über querverlaufende, eingelassene, hölzerne Entwässerungsrinnen oder gar Schlaglöcher gezogen wird.

Erneut treffen wir auf kleine, romantische Dörfer mit ihrem kargen Scharm, mit dem Gesicht eines scheinbar vergangenen Japans, die in einer reizvollen Kulturlandschaft eingebettet sind. Von einer Landschaft, die zugleich geprägt ist durch ausgedehnte Reisterrassen und grüne Berghänge, die sich wieder einander abwechseln.

Wir seien an der entsprechenden Abzweigung angelangt, denn von hier aus könnten wir uns nicht mehr verfahren, gibt uns nun der Polizist mit Hand- und Körpersprache zu verstehen und bleibt am Straßenrand zurück.

Nun steuern wir wieder gemeinsam und zügig die frischplanierte, asphaltierte Passstraße hinauf, als wir aber die Anhöhe erreichen, verliert sich bereits wieder die Asphaltdecke in einem Meer von Schotter.

Wir lenken nun das Gefährt durch scheinbar willkürlich gebildete Geröllwälle, die aus losem Kies und groben Steinen bestehen und sich an engen Bergwindungen, wohl durch heftige Sturzbäche, gebildet haben müssen. Erneut bangen wir um unser Gefährt, denn der Unterbau unseres Mopeds eckt immer wieder an groben Findlingen an oder bleibt an scharfkantigem Fels hängen. Die Auspuffanlage droht vom Motor zu reißen. Wenn es einmal bergab geht, rutschen wir den Hang mehr hinunter, als dass wir die Strecke hinunterfahren können.

Schließlich, nach mehr als Hundertfünfzig Kilometern solcher Wegstrecke, haben wir die ersehnte Toll-Road erreicht. Dass einzig Schöne an dieser gesamten Tour war für mich die herrliche Kulturlandschaft, die wir durchfahren haben und die, wenn die Strapazen kaum noch zu ertragen waren, ein wenig ablenkte.

Bei leichtem Nieselregen, der uns eingeholt hat, führt uns nun die Straße durch noch weitestgehend unberührte Zedern- und Bambuswälder bis hin zu den bekannten, heißen, dampfenden Quellen von Beppu, die wir schon von der Anhöhe aus aufsteigen sehen.

Neugierig sind wir auf die Quellen, die hier überall als natürlich gefärbte, heiße Seen zu finden sind, die die Einheimischen „Jigoku meguri“ nennen, zu Deutsch „Höllen“. Höllen deshalb, weil ihre Wassertemperaturen bis zu 98 Grad erreichen können. Selbst die farbigen Seen haben mit Zauberei nichts zu tun, denn sie entstehen, wenn unterschiedlich gelagerte Mineralien von milchigen Weiß über kobaltblau bis rot mit den Wassern eine gewisse Verbindung eingehen und ihnen dadurch entsprechende Farben verleihen.

Als wir wenig später durch die Stadt pilgern, steigen längs der Straße dampfende, weißlich-graue Gaswolken in den Himmel auf und strenger Schwefelgeruch steigt uns in die Nase.

30. September 1964: Von Tokuyama nach Hatsukaichi

Da wir uns die letzten Tage auf den Rückweg in Richtung Norden zur Hauptinsel Honshu machten, mussten wir auch zum Eingang des Verbindungstunnels zurückfahren. Rollten in

den Fahrstuhl hinein und ließen uns in die Tiefe bringen. Durch den langen Tunnelschacht unter dem Meer entlang, gelangten wir wieder nach Shimonoseki.

Steuerten von dort aus erneut Tokuyama an, suchten die Sekretärin des Präsidenten der Ölraffinerie auf, die uns aber nur ausrichtete, dass eine Überfahrt mit einem Tanker nach Australien momentan nicht zu erwarten sei.

Und da wir heute, von Tokuyama aus, nur bis Miyajima fahren wollen, legen wir bereits in Hatsukaichi einen Halt ein.

Da wir bereits einen der jungen Leute wegen der in der Nähe liegenden Insel Miyajima angesprochen hatten, gehen wir nun gemeinsam zum Landesteg des Schiffes hinüber, das uns zu diesem malerischen Ort und zum Itsukushima-Schrein hinüberbringen wird. So tuckern wir gemeinsam mit dem Boot dem gewaltigen Torii und der Schreinhalle entgegen, die sich mit ihrer karmesinroten Farbe vor dem grünen Hintergrund weithin abhebt.

Die Shinto-Gottheiten, die hier verehrt werden, sollten die Menschen vor Unglück auf dem Meer und vor kriegerischen Auseinandersetzungen schützen, meint nun der junge Mann.

Der erste Schrein sei bereits im Jahre 593 errichtet worden, habe aber erst im Jahre 1168 die heutige Gestalt und die karmesinrote Farbe erhalten.

Noch habe sich das Meer wegen Ebbe zurückgezogen, sodass momentan die Schreinhalle im Trocknen stehe. Doch die Flut sei bereits wieder im Kommen, deshalb sollten wir noch ein wenig Geduld haben.



Tempelanlage von Miyajima und Torii

Und tatsächlich, noch im Verlaufe des Nachmittags wird die Tempelhalle wieder von den Wellen des Meeres erfasst und so entsteht aus der Halle und dem vorgelagerten Torii wieder eine Einheit, deren leuchtendes Rot sich nun im Wasser spiegelt.

Auch diese Tempelanlage zähle zu den schönsten und attraktivsten Orten, die Japan zu bieten habe und da kann ich unserm Begleiter nur beipflichten.

1. Oktober 1964: Von Hatsukaichi nach Hiroshima

Da wir noch eine Einladung für das Jesuiten-Noviziat in Hiroshima haben, das etwas außerhalb der Stadt in Nagatsuka-Gion liegen soll, machen wir uns auf den Weg dorthin.

Dort werden wir herzlich aufgenommen und nachdem wir unser Gepäck auf das Zimmer gebracht haben, steuern wir das Moped zurück in die Stadt und fahren auch an der Atombombenkuppel vorbei, die als Ruine des ehemaligen Gebäudes der Industrie- und Handelskammer als Mahnmal nach dem Atombombenabwurf konserviert wurde.

Überqueren den Fluss Ōta und besuchen zunächst einmal die Weltfriedenskirche, die von dem Generalvikar und Zen-Meister der Diözese Hiroshima, Hugo Lassalle, erbaut und von ihm 1954 eingeweiht wurde. Sie sei vor allem mit finanzieller Unterstützung vieler Länder und als Symbol der Zuversicht im Atomzeitalter errichtet worden, so unser Reiseführer. Erst aufgrund der Initiative von Lassalle seien nach dem Zweiten Weltkrieg Jesuiten aus vielen Teilen der Welt hierher nach Japan gekommen.

Schließlich wenden wir uns dem Friedensgedenkpark zu mit seinen Denkmälern, die alle eine eigene Geschichte aufweisen können.

Hervorzuheben unter den Denkmälern ist für mich zunächst einmal das Kenotaph, das in Form eines sattelförmigen Bogens in Richtung der Atombombenkuppel ausgerichtet ist. Es soll ein Scheingrab symbolisieren, das als Ehrenzeichen und zum Gedenken der Bombenopfer steht. Nebenbei entstehen noch tolle Fotomotive durch den Bogen hindurch auf die im Hintergrund stehende Atombombenkuppel.



Kenotaph und Atombomben-Kuppel, Hiroshima

Wir schauen uns die Glocken des Friedens an, gehen an der ewigen Flamme vorbei und am Ende kann ich noch interessante Gegenlichtaufnahmen von dem sogenannten Kinderdenkmal schießen.

Zum Abschluss begeben wir uns zum Friedensmuseum, dem Hiroshima Peace Memorial Museum, das, wie die Kathedrale von Tôkyô, von dem Architekten Kenzo Tange entworfen wurde.

Nach der Führung durch das Museum ist man zunächst wie benommen, denn die Bilder, Gegenstände einschließlich der Texte, die wir zu sehen und zu lesen bekamen, scheinen erst im Nachhinein die Gefühle der Besucher zu verstärken.

Denn es wird neben den Objekten auch eine große Sammlung von Original-Fotos der Stadt gezeigt, die die Zerstörung vor und nach der Bombenexplosion dokumentieren, was äußerst interessant und aufschlussreich ist.

Zu den Objekten zählt zum Beispiel auch eine Uhr, die durch die enorme Hitze stark verformt wurde, deren Zeiger aber genau zum Zeitpunkt des Bombenabwurfs stehen geblieben waren. Bei diesem Objekt dachte ich unwillkürlich an den Künstler Salvador Dali und an sein berühmtes Gemälde, das mit den weichen Uhren, dessen Motiv mir, symbolisch gesehen, die Auflösung der Beständigkeit in anderer Weise vor Augen führte.

Oder die geballte Ansammlung von Flaschenhälsen, deren untere Körperhälften nur noch zu einem Klumpen Glas zusammengeschmolzen sind.

Weitere Schwerpunkte des Museums sind aber auch die vielen unterschiedlichsten Wachsfiguren in den großen Glasvitrinen, die die schweren Verletzungen beziehungsweise Zerstörungen der menschlichen Opfer zeigen.

3. Oktober 1964: Von Hiroshima nach Fukayama

Wegen des Fotografierens waren wir gestern den ganzen Tag über noch einmal im Zentrum von Hiroshima und im Weltfriedenspark.

Heute Morgen werden wir eingeladen, in der Kirche des Noviziats einer feierlichen Messe beizuwohnen, an der auch der Protektorator, Pater Käster, wohl der Schirmherr der römisch-katholischen Kirche in Japan, teilnehmen wird, der gestern aus Rom angereist ist.

Im Anschluss daran werden wir ihm vorgestellt und erfahren in einem Smalltalk-Gespräch, dass er Holländer ist.

Am Ende packen wir unsere Sachen zusammen und fahren zum Rathaus, um uns erneut registrieren zu lassen. Dort erhalten wir eine erweiterte Aufenthaltsgenehmigung für Japan und einen weiteren Ausweis.

Im Übrigen hat uns einer der Patres des Noviziats erzählt, dass heute Morgen in der Tageszeitung von Hatsukaichi in der Präfektur Hiroshima ein Artikel mit Foto über unsere Reise erschienen sei. Und obwohl wir uns bemühen, ein Exemplar dieser Ausgabe aufzutreiben, gelingt uns das trotz großen Aufwandes nicht.

So kommen wir erst am Nachmittag aus Hiroshima heraus und steuern unser Moped über Mihara, wo wir noch einmal bei Pater Kopp vorbeischaun, dann aber gleich weiter nach Fukayama fahren, um auch seinen Bruder, Pater Peter Kopp, aufzusuchen, der dort ebenfalls eine Missionsstation leitet. Und wir werden herzlich aufgenommen.

So verbringen wir den Abend in einem netten Restaurant mit dem Pater und einer Gruppe junger Japaner, die er unseretwegen dorthin eingeladen hat.

4. Oktober 1964: Von Fukayama nach Himeji

Nach der Messe heute Morgen werden wir dem Präsidenten eines hiesigen Konzerns vorgestellt, der uns in seine Villa einlädt.

Während des Frühstücks entwickelt sich ein nettes Gespräch, in dessen Verlauf er uns erzählt, dass er im Vorjahr eine ausgedehnte Europa-Reise unternommen habe und natürlich auch in Deutschland gewesen sei.

Schließlich fährt er uns wieder in die Mission zu Pater Kopp zurück, denn der erwartet uns bereits wegen des Beginns des Sportfestes der Jugend und ohne uns wolle er das Fest nun doch nicht beginnen lassen, meint der Pater.

So stellt er uns zu Beginn seiner Eröffnungsrede dem Publikum vor, indem er auch ein bisschen über uns und unsere Motivation der Reise berichtet, bevor er zum eigentlichen Inhalt seiner Rede übergeht.

Anschließend müssen wir uns leider verabschieden, denn wir wollen heute noch nach Himeji weiterfahren.

5. Oktober 1964: Von Himeji nach Kôbe

Bevor wir die Stadt verlassen, wenden wir uns der Burg Himeji zu, die zu den ältesten erhaltenen Bauwerken aus dem siebzehnten Jahrhundert zählt. Die hochentwickelte, wehrhafte Anlage ist eines der besten Beispiele japanischer Burgenbaukunst.

Nach Besichtigung dieser weitläufigen Festungsanlage fahren wir zum Ausgangspunkt unserer Reise, zur Hafenstadt Kôbe, zurück. Dort suchen wir die Mission der Brüder vom Heiligen Johannis („The Hospitaller Brothers“) auf, deren Adresse wir in der Uni erhalten hatten. Treffen dort erneut auf Deutsche, die uns große Gastfreundschaft entgegenbringen und uns sogar zu verstehen geben, dass wir noch bis zur Abfahrt unseres Schiffes hier in der Mission bleiben könnten.

So fahren wir noch am gleichen Tag zur Deutschen Botschaft, nehmen mehrere Briefe und unsere telegraphisch angewiesenen Traveller Checks in Empfang und suchen das indische Konsulat wegen unserer Visa auf.

Lassen nochmals Passbilder anfertigen und fahren zum Büro der Schiffslinie Messageries Maritimes. Dort erhalten wir allerdings zu unserer großen Enttäuschung die Auskunft, dass die von uns vor drei Wochen reservierten Plätze für die Rückfahrt mit dem Schiff am 9. Oktober bereits ausgebucht seien und da wir keine postalische Anschrift hinterlassen hätten, habe man uns auch nicht benachrichtigen können. Ausschlaggebend für die anderweitige Vergabe der Tickets sei aber die von uns gewählte Option auf Verschiebung des Abfahrtstermins bei der Reservierung gewesen. Man wolle sich gerne noch einmal um zwei Tickets mittels Telegramm nach Paris bemühen, aber die Aussichten seien äußerst schlecht.

Erhalten wir jetzt nicht die Schiffspassagen, müssen wir weitere vier Wochen hier in Japan ausharren, das kann teuer werden.

6. Oktober 1964: Aufenthalt in Kôbe

Wir suchen erneut das indische Konsulat auf, das uns aber auf den Nachmittag vertröstet. Auch die bestellten Passbilder sind noch nicht fertig und im Büro der Schiffslinie ist noch keine Antwort aus Paris eingetroffen.

Von einem ansässigen, amerikanischen Arzt erhalten wir die notwendigen Nachimpfungen mit entsprechenden Nachträgen in unseren Impfpässen und steuern mit den Ergebnissen hinaus in den Hafen zur Quarantäne-Station, um uns diese Einträge bestätigen zu lassen.

Auf dem Rückweg schauen wir beim Hauptpostamt vorbei, um nach postlagernden Sendungen zu schauen, dann wieder zum indischen Konsulat und zurück zum Fotografen.

7. Oktober 1964: Aufenthalt in Kôbe

Noch einmal müssen wir zum Deutschen Konsulat, weil die Seiten meines Reisepasses mittlerweile so zugestempelt sind, dass für weitere Eintragungen kein Platz mehr ist.

So beantragen wir dort einen neuen, den wir gleich mitnehmen dürfen. Anschließend geht's wieder zur Unterkunft zurück.

Und noch am Nachmittag erhalte ich einen Anruf eines amerikanischen Arztes, den ich bereits wegen eines Bandwurms aufgesucht hatte. Er meint schließlich, wenn ich wolle, könne ich wegen der Kur gleich mal in seine Praxis kommen.

So stehe ich wenig später in seiner Praxis und erhalte von ihm ein Fläschchen Rizinusöl, dessen Inhalt ich noch heute Abend einnehmen und mich morgen früh um sieben Uhr in der Kaise-Klinik melden soll.

Bevor er mich verabschiedet, meint er noch, dass es in Europa und in den Vereinigten Staaten zwar zuverlässigere und leichter einnehmbare Medikamente für so eine Kur gebe, aber hierzulande seien sie wegen der Devisenverknappung nicht erhältlich.

Denn so ein Wurmbefall sei für den Japaner nichts Lebensbedrohliches und folglich brauche das Land auch dafür keine ausländischen Arzneimittel einzuführen, so seien eben die Bestimmungen.

8. Oktober 1964: Aufenthalt in Kôbe

Wie vereinbart, suche ich um sieben Uhr die Klinik auf. Erhalte dort einen Seifeneinlauf und werde nach einer gewissen Wartezeit wieder in die ärztliche Praxis geschickt.

Dort muss ich dann eine schreckliche Rosskur hinnehmen, indem ich mehrmals am Tag ein großes Glas mit in Wasser gelöstem Glaubersalz zu trinken bekomme. Und so bleibt es nicht aus, dass mir am Abend entsprechend übel ist. Doch der Kopf des Quälgeistes ist nicht gesichtet worden.

Als ich mich am Ende der Prozedur in der Unterkunft zurückmelde, spüre ich sofort die üble Stimmung aller Anwesenden, insbesondere die meines Bruders. Er sei im Büro der Schiffslinie gewesen und habe endgültig eine Absage erhalten. Auch der Stifterbruder, sozusagen der Chef des Hauses, sei über diese Entwicklung nicht begeistert, habe er verlauten lassen.

9. Oktober 1964: Aufenthalt in Kôbe

Klappern heute sämtliche Reisebüros und die Büros der Schiffslinien ab, die wir ausfindig machen können. Doch die Schiffslinien, die noch freie Plätze zu vergeben haben, bieten alle nur Erste-Klasse-Kategorien von Japan aus an, mit entsprechend hohen Preisen, die wir nicht bezahlen können.

Wie wir heute wieder festgestellt haben, ist unsere Schiffslinie die einzige, die durch den Einsatz kombinierter Fracht-Passagierschiffe preislich günstige Tickets für die Passage zwischen Europa und Japan anbietet.

So gehen wir zum Büro der Messageries Maritimes zurück und lassen uns noch einmal zwei Plätze für die Passage in vier Wochen reservieren.

Als wir schließlich in unsere Unterkunft zurückkehren, kommt uns der Stifterbruder entgegen, der uns überraschenderweise doch noch einlädt, bis zur Abfahrt unseres Schiffes zu bleiben.

12. Oktober bis 3. November 1964: Aufenthalt in Kôbe

So haben wir im Laufe der letzten Wochen mehrere Entscheidungen treffen müssen:

zum einen werden wir die Olympischen Spiele nicht besuchen. Denn dafür lag die Teilnahme Manfreds an den Spielen zu lange in der Schwebe, denn als er am 23. und 29. August 1964 die Ausscheidungskämpfe in Berlin und Jena bestand, waren wir bereits vier Wochen in Japan und haben erst am 14. September durch unsere Eltern von seiner Olympia-Norm erfahren.

Und diese zeitlichen, finanziellen, insbesondere aber auch die mentalen Differenzen und Ambivalenzen konnten wir in einer so kurzen Zeitspanne nicht mehr ausgleichen.

Zum anderen haben wir den Plan aufgegeben, mit einem Öltanker oder Frachter nach Australien überzusetzen, dort für zwei Jahre zu arbeiten, um die Rückreise über Amerika zu finanzieren.

Darüber hinaus haben wir beschlossen, dass die Schiffspassage nur bis Bombay gehen soll. Denn von dort aus werden wir die Bahn oder Überlandbusse benutzen, und wenn auch das nicht möglich ist, werden wir trampen.

Das heißt aber auch, dass wir das Moped nebst Anhänger trotz des Carnet de Passages unseres Automobil-Clubs nicht mehr mit nach Deutschland nehmen können.

Deshalb hat bereits ein Vertreter unseres Gastgebers wegen der strengen Einfuhrbeschränkungen Japans für Motorräder aus Drittländern entsprechende Auskünfte beim hiesigen Zoll eingeholt. Danach wäre der Einfuhrzoll höher, als ein neues Moped japanischer Herkunft hier im Lande kosten würde.

So hat uns bereits der Stifterbruder den Vorschlag gemacht, das Moped und den Anhänger hier in der Missionsstation zu belassen. Denn zum Kloster gehöre auch ein Stück Land, das durch hohe Klostermauern eingefriedet sei, in dem auch motorbetriebene Fahrzeuge, auch ohne offizielle Zulassung durch den japanischen Staat, genutzt werden dürften.



Abschied vom Fahrzeug in Kobe

Darüber hinaus haben wir dem Stifterbruder versprochen, dass wir nach unserer Ankunft in Deutschland für die liebevolle Aufnahme, die wir hier in Kôbe erhalten haben, seiner Institution eine angemessene Geldspende zukommen lassen wollen.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass noch im Jahre 1965, von Deutschland aus, eine größere Geldspende nach Japan gegangen ist.

8. November 1964: Mit dem Schiff nach Yokohama

Unsere Sachen, die wir bisher in unserem Anhänger mitgeführt hatten, haben wir mittlerweile in einen Koffer umgepackt.

Was die Rosskur betrifft, so habe ich vier ganztägige Eingriffe über mich ergehen lassen, aber die Kur mangels Erfolg abgebrochen. Stattdessen hatte ich meine Eltern brieflich gebeten, geeignete Tabletten zu besorgen und diese an die Deutsche Botschaft nach Singapur zu senden.

Und gestern war der Tag des Abschieds, deshalb fuhren wir schließlich mit dem Bus in die Stadt zurück, nahmen uns ein Taxi und ließen uns in den Hafen an den Liegeplatz unseres Schiffes heranfahren, das auf den Namen „Vietnam“ getauft ist, und checkten ein.



Das Schiff „Vietnam“ am Liegeplatz

Heute macht das Schiff bereits im Hafen von Yokohama fest und hat eine Aufenthaltsdauer von eineinhalb Tagen.

So wenden wir uns nach dem Frühstück dem Bahnhof beim Hafen zu, steigen in den Zug, der uns noch einmal nach Tôkyô, in die Nähe der Sophia University, bringt.

Suchen die Professoren auf und werden am Ende noch zu einer kleinen Stadtrundfahrt eingeladen, die uns über einen wunderschönen ausgedehnten Park zum Meiji-Schrein führt.

Von ihnen erhalten wir die Information, dass der Schrein 1920 zu Ehren des Kaisers Meiji und seiner Frau errichtet worden sei. Allerdings sei der Schrein im Zweiten Weltkrieg zerstört und erst vor etwa fünf Jahren rekonstruiert und wieder aufgebaut worden.

Und zum Ausklang gehen wir alle gemeinsam in das Café der klassischen Musik, das Café Meikyoku Kissa Lion, und lassen uns bei Kaffee und Kuchen die Neunte von Beethoven auflegen. Danach fahren wir in den Hafen von Yokohama zurück und gehen wieder an Bord.

9. bis 17. November 1964: Von Yokohama über Hongkong nach Saigon

Die „Vietnam“ verlässt bei ruhiger See den Hafen. Laufen bei herrlichem Wetter Hongkong an, und da wir dort einen Tag Aufenthalt haben, gehen wir von Bord und schauen uns noch einmal die Altstadt an.

Als dann das Schiff Kurs Richtung Saigon nimmt, werden wir, noch vor dem Abendessen, von einem Ausläufer eines Taifuns überrascht. Im Nu werden sowohl Mannschaft als auch die Passagiere in einen Ausnahmezustand versetzt. Alle Ausgänge zu den Decks sind ab sofort für Passagiere geschlossen.

Im Speisesaal werden an den Tischen Haltebleche mit besonderen Einlassungen für Teller und Gläser angebracht und alle Geschirrschränke werden verriegelt. Doch als das Bedienungspersonal so weit ist, um das Essen zu servieren, bleibt der Speisesaal leer. Und obwohl ich immer wieder an Reisekrankheiten gelitten habe, bin ich heute vollkommen beschwerdefrei und sitze alleine am Tisch.

Doch plötzlich trifft, noch während des Essens, das Schiff ein mächtiger Wellenschlag, wohl von der Seite her, sodass beinahe gleichzeitig sämtliche Verriegelungen an den Geschirrschränken aufbrechen und das Porzellan krachend über den Boden schlittert. Niemand wird verletzt, ich gehe aber vorsichtshalber zu meinem Bruder in die Kabine und versuche, ein bisschen zu schlafen.

Am nächsten Morgen, als ich zum Speisesaal gehen möchte, sind einige Gänge des Schiffes unpassierbar geworden, weil reisekranke Passagiere nicht mehr rechtzeitig den Weg zu den Toiletten gefunden haben, und überall in den Gängen riecht es nach Erbrochenem.

Dort in der Nähe treffe ich auf einen von der Schiffsbrücke, der wohl wegen einer geöffneten Sicherheitstür zum Deck gerufen wurde. Schau ihm nun bei der Arbeit zu. Wassermassen drücken bereits durch die weit geöffnete Tür. Kann von meiner Position aus hinausschauen auf die aufgewühlten Wellenberge, die das Deck bis zum Bug hin überrollen und dort auslaufen. Sehe noch, wie der Bug des Schiffes in haushoher Gischt verschwindet und riesige Wellenkaskaden auseinanderbrechen, bevor der Bug erneut auftaucht. Dann kann die Tür geschlossen werden.

Später erfahren wir von einem Mitglied der Schiffsbesatzung, dass Orkanstärken von zehn Beauforts und mehr geherrscht hätten.

Erst am dritten Tag lässt der Orkan nach und das Schiff kommt wieder in ruhigeres Fahrwasser.

In Saigon verlassen wir bei brütender Hitze für einen Stadtbummel das Schiff. Uns fällt sofort auf, dass im Gegensatz zu unserem Aufenthalt im Monat Juli der gesamte Geschäftsbetrieb in der Stadt nachgelassen hat, dass nur wenige Amerikaner im Straßenbild zu sehen sind. Selbst die Läden mit ihren Auslagen sind mit Waren nur spärlich bestückt. Tische und Stühle der Straßenrestaurants bleiben selbst in der Mittagszeit auffällig leer.

Als wir wieder an Bord kommen, wird von Seiten der Besatzung gemunkelt, das zwei Drittel der vietnamesischen Bevölkerung sich bereits in der Hand des Vietkongs befände.

18. bis 20. November: Von Saigon nach Singapur

Die See ist spiegelglatt, kein Lüftchen regt sich und die „Vietnam“ pflügt ruhig und lautlos das Meer.

Können uns begeistern an den herrlichen Sonnenuntergängen, den glasklaren Nächten und an dem leuchtenden und gut strukturierten Sternenhimmel, der uns die Tiefe des Alls wieder einmal deutlich werden lässt. Und an solchen Abenden treffen wir uns mit Gleichgesinnten, die bei Gitarrenbegleitung Volks- und Wanderlieder singen.

In Singapur angekommen, kann ich auf der dortigen Deutschen Botschaft auch die bestellten Tabletten für die Wurmkur in Empfang nehmen.

Und als die Botschaftsangestellte erfährt, dass wir mit dem Schiff von Japan aus in Richtung Deutschland unterwegs sind, reicht sie uns eine Zeitung herüber und verweist auf einen Artikel über einen Taifun, der an der Küste von Süd-Vietnam eine wahre Katastrophe ausgelöst habe.

Auf die Schnelle überfliege ich die Spalten, die von großen Überschwemmungen und von anhaltenden Regenfällen in der Region Saigon berichten. Und so lautet etwa der Text: „Nach Schätzungen der südvietnamesischen Regierung sind Hunderttausende obdachlos geworden und ein Großteil der Dörfer in den Fluten verschwunden. Der Taifun hat schätzungsweise mehr als 5.000 Menschenleben gefordert, als eine sechs Meter hohe Flutwelle über die Küste hinweggefegt ist“.

Der deutsche Bundespräsident habe bereits Hilfgelder in Höhe von 50.000 DM für die Region zugesagt.

Im Übrigen möchte ich erwähnen, dass ich nach dem Botschaftsbesuch gleich eine Tablette eingenommen habe, die ich bei meinen Eltern bestellt hatte, und bin den Schädling bereits am anderen Tag losgeworden.

21. bis 29. November 1964: Von Singapur über Colombo, Bombay nach Luni Junction

Zwar laufen wir heute um fünfzehn Uhr in den Hafen von Bombay ein, doch dürfen wir erst gegen achtzehn Uhr das Schiff verlassen.

Und in der Stadt haben wir Glück, denn wir finden jemanden, der einen Teil unserer Ausrüstung, wie die Rolleiflex, das Tonbandgerät und sonstige Kleinigkeiten, uns für einen noch akzeptablen Preis abkauft.

Am Abend lösen wir die Tickets für die Bahnfahrt. Holen unser Gepäck ab, das wir bei einem Sikh-Tempel abgestellt hatten, und lassen uns mit dem Taxi zurück zum Bahnhof bringen.

Schließlich setzt sich unser Zug gegen einundzwanzig Uhr fünfzehn zur pakistanischen Grenze in Bewegung und erreicht am frühen Morgen Ahmadabad und abends die Station Luni Junction.

30. November bis 2. Dezember 1964: Von Bombay über Heyderabad nach Quetta

Kurz hinter dem Ort Barmer passiert der Zug die Zollkontrolle und bleibt stehen.

Doch kurze Zeit später setzt er sich wieder in Bewegung und so geht es über Minaboro und Kokraparo über die Grenze nach Pakistan und erreicht am späten Abend Hyderabad.

Dort nehmen wir eine einfache Unterkunft und lassen uns am anderen Morgen für die etwas unbequeme Nacht verwöhnen, indem wir uns in einem nahegelegenen First-Class-Hotel ein tolles Frühstück servieren lassen.

Der Zug verlässt schließlich die wärmeren Zonen, steigt allmählich in die Gebirgswelt hinein und erreicht bei eisiger Kälte Quetta.

3. Dezember 1964: Von Quetta nach Nushki

Schon früh am Morgen stehen wir an der Bushaltestelle. Die Fahrzeuge sind mit Raureif beschlagen.

Mitten auf dem weitläufigen Halteplatz haben die Fahrer mit wenigen Holzscheiten ein Feuer gemacht und kauern um die wärmenden Flammen herum. Einige der Menschen haben bei dieser Kälte nicht einmal Schuhe oder Strümpfe an den Füßen.

Selbst bis auf die Knochen abgemagerte und mit Schorf überzogene Hunde haben sich in nahe liegende, schützende Winkel zurückgezogen.

Schließlich werden wir aufgefordert, in einen klapprigen Bus zu steigen, der mit seinem kantigen, hölzernen Aufbau aussieht, als stamme er noch aus der Vorkriegszeit. Und da es noch dämmrig ist, bemerken wir erst beim Einsteigen, dass der Bus weder Sitze noch Fenster-scheiben besitzt. Dennoch sind wir froh, dass wir diesen unwirklichen Ort verlassen können. Mit dem schaukelnden Vehikel geht es nun bis Nushki.



Auf der Rückreise mit dem Bus durch Beluchistan



Idylle an der Straße von Beluchistan

4. Dezember 1964: Von Nushki nach Dalbandin

Unser Bus heute ist nicht besser als der gestrige, nur mit dem Unterschied, dass wir uns diesmal auf Säcke setzen können, die zwischen Kisten, allerlei Hausrat, den Passagieren und den Hühnern gestapelt sind.

Dabei kann ich die muffige Enge kaum ertragen, befreie mich schließlich beim nächsten Halt aus meiner unbequemen Lage und schwinde mich auf das Dach des Fahrzeugs, obwohl ich dort oben das Terrain mit weiteren Passagieren und Schafen teilen muss.

Am Abend übernachten wir in einem Rasthaus für Fernfahrer.

6. und 7. Dezember 1964: Von Dalbandin nach Sahedan

Nun geht es wieder mit der Dampflokomotive weiter. Und die setzt sich wieder mal mit reichlich Verspätung in Bewegung. Eigentlich sollte sie planmäßig um null Uhr abfahren, doch mittlerweile ist es fünf Uhr fünfzehn geworden.

Stampfen über die Orte Nokkundi, Taftan und Mirjawa, überschreiten die iranische Grenze auf die Station von Sahedan zu.

Schon beim Eintreffen am Bahnhof bemerken wir, dass die Bevölkerung des Ortes ein außergewöhnliches Ereignis feiert. Denn über der Straße neben dem Bahngleis flattert uns ein weithin leuchtendes Spruchband entgegen und eine Musikkapelle zieht spielend an uns vorüber.

Schließlich erfahren wir, dass heute eine neue Buslinie „Sahedan – Teheran“ eingeweiht werde, die bereits morgen früh zum ersten Mal nach Teheran unterwegs sein soll.

Das nennt man Glück.

8. bis 23. Dezember 1964: Von Sahedan über Teheran nach Wiesbaden

In einem bequemen, komfortablen Bus starten wir bereits um sechs Uhr in der Früh und erreichen nach siebenunddreißig Stunden Nonstop Teheran.

Und noch am gleichen Tag buchen wir Fahrkarten bei einem Unternehmen, das regelmäßig, auch heute, Busse Richtung Deutschland laufen lässt. So bringt uns der Bus über Täbris, Ankara und Istanbul nach Saloniki.

Dort nehmen wir den Orient-Express, der schließlich am 23. Dezember, gegen sechs Uhr in der Früh, in Freilassing ankommt, der Stadt, die kurz hinter der deutsch-österreichischen Grenze liegt.

Deutschland liegt wieder in greifbarer Nähe. Nun stehen wir auf dem Bahnhof und müssen sehen, wie wir per Autostopp weiterkommen.

Traben zu dem entsprechenden Autobahnzubringer. Doch müssen wir feststellen, dass wir zu zweit kaum eine Chance haben weiterzukommen. Und obwohl wir es nicht gut finden, so kurz vor dem Ziel getrennte Wege zu gehen, müssen wir es jetzt tun.

Ich sehe noch, dass mein Bruder das Glück hat, einen Lift zu bekommen, dann stehe ich allein an der Straße. Und gegen acht Uhr habe auch ich erst Erfolg.

Dabei gibt mir der Fahrer zu verstehen, dass ich bis Stuttgart mitfahren könne. Doch kurz vor München erkundigt er sich, wo ich so kurz vor Weihnachten herkäme. Ich erzähle ihm von unserer Tour, dass ich mit meinem Bruder zusammen mit einem Moped wegen der Olympischen Spiele in Japan gewesen sei und wir uns auf dem Rückweg nach Deutschland befänden. Wir hätten uns in Freilassing trennen müssen, wegen der besseren Chance einer Mitfahrgelegenheit.

Der Fragende bleibt jedoch stumm und ohne jegliche Reaktion. Obwohl ich, um die Stille im Fahrzeug zu vertreiben, weitere Details unserer Tour erläutere, reagiert der Mann nicht mehr, lenkt seinen Wagen auf das Gelände einer Tankstelle und gibt mir in einem kaum hörbaren, beinahe ängstlichen Ton zu verstehen, dass er umdisponieren und seine Reiseroute ändern müsse. Er könne mich nicht weiter mitnehmen.

So stehe ich an der Ausfahrt dieser Tankstelle und warte erneut darauf, mitgenommen zu werden. Doch die Gelegenheit dazu lässt auf sich warten. Erst nach weiteren dreieinhalb Stunden, so um die Mittagszeit, finde ich ein Fahrzeug, dessen Fahrer bereit ist, mich mitzunehmen. Ich könne bis Frankfurt mitfahren, bedeutet mir der Mann hinterm Steuer.

Wenige Kilometer vor Würzburg fragt auch dieser Fahrer mich beiläufig, von wo ich denn herkomme, ob ich bei der Bundeswehr sei und ob ich Urlaub wegen der bevorstehenden Weihnachtsfeiertage bekommen hätte.

Als ich seine Vermutung verneine und ihm die gleiche Geschichte vortrage, die ich schon dem vorhergehenden Fahrer erzählt hatte, kommt auch diesmal keine erstaunte, begeisterte oder etwa warmherzige Reaktion von meinem Gegenüber, sondern nur gespielte Gelassenheit, wie sich wenig später herausstellen wird.

Denn nachdem der Fahrer an der nächsten Tankstelle vorgibt, den Tank füllen zu wollen und ich wenig später wieder neben ihm Platz nehmen will, erklärt er mir kurzerhand, dass er noch einen Kunden in Würzburg besuchen wolle und er deshalb die nächste Ausfahrt nehmen müsse. Hier auf dem Gelände würde sich sicherlich wieder eine Mitfahrgelegenheit für mich ergeben. Ohne eine Antwort abzuwarten, fährt der Mann nun so zügig an, dass die Fahrzeugtür zufällt.

Die Tatsache, dass ich heute bereits zweimal in eine ähnliche Situation geraten bin, macht mich nachdenklich. Haben die beiden mir nicht geglaubt und haben sie deshalb Angst bekommen?

Zum einen habe ich mir vorgenommen, bei der nächsten Mitnahme entsprechend zu reagieren.

Zum anderen hat mich gerade der Herr von der Tankstelle angesprochen, der mir energisch verbietet, Kraftfahrer hier auf seinem Tankstellengelände anzusprechen.

Zunächst nehme ich die Ermahnung als ein Scherz auf, weil das Gelände nur über die Autobahn erreichbar ist. Darum halte ich mich auch nicht an seine Worte, bis er mir mit seinem abgerichteten Schäferhund gefährlich nahe kommt. Versuche, im Guten zu erklären, dass ich von einer Asienreise zurückgekehrt und auf dem Weg nach Wiesbaden sei.

Ohne auf meine Erklärungen einzugehen, wettet er weiter, dass er auf seinem Grund und Boden das Anhalten von Fahrzeugen nicht dulden könne. Wenn er mich nach Ablauf von fünfzehn Minuten immer noch auf seinem Gelände anträfe, würde er den Hund auf mich hetzen, dann würde es ernst richtig ernst werden.

Auch durch das permanente Eingreifen dieses Mannes bei Verhandlungen mit den von mir angesprochenen Fahrern kommt es zu Irritationen und so ziehe ich regelmäßig den Kürzeren.

Durch diese Auseinandersetzungen ist es mittlerweile sechzehn Uhr geworden und die Dämmerung wird gleich hereinbrechen. Doch bevor ich noch mehr Ärger bekomme, entschliefte ich mich, auf dem Seitenstreifen der Autobahn zur nächsten Autobahnauffahrt zu laufen, die eine Verbindung mit Würzburg haben muss.

Über die unterschiedlichen Reaktionen der Menschen, die mir heute begegnet sind, bin ich enttäuscht. Denn sie zeigen mir einerseits gelebte Vergangenheit auf, die noch von extrem konservativen Erziehungsmethoden und von absolutem Gehorsam zeugen. Andererseits bin ich auch tief erschüttert über die Tatsache, dass mir die Geschichte von der Weltreise niemand glaubt. Denn wir kommen gerade aus einer ganzen Reihe von Ländern zurück, deren Bevölkerung sich uns gegenüber besonders offen und ohne Vorbehalt tolerant gezeigt hat.

Kann es sein, dass die Menschen hierzulande immer noch die Angst der Überwachung durch das ehemalige nationalsozialistische System in den Knochen haben und deshalb so misstrauisch reagieren?

Nachsichtiger bin ich erst später geworden, nachdem ich mich mit der Entwicklung des deutschen Wirtschaftswunders und unserer Konsumgesellschaft näher beschäftigt habe. Darum stand für viele Menschen Mitte der sechziger Jahre zwar die Sicherung der nötigsten, grundlegendsten und lebenserhaltenden Bedürfnisse nicht mehr im Vordergrund, wie sie noch bis

vor Kurzem durch den Ausgang des verlorenen Krieges erforderlich war, aber an einen breiten Ferntourismus, wie wir ihn heute kennen, war weit und breit noch nicht zu denken. Man hatte Anfang der sechziger Jahre gerade erst die Länder rund um das Mittelmeer entdeckt. Dies nur mal als Kontext zum besseren Verständnis.

So trabe ich mit dem Koffer drei Stunden an der Autobahn entlang, bis ich zu einer Auffahrt gelange, an der ich zwar mit den Augen den Streckenverlauf bis weit ins Land hinein verfolgen kann, aber weit und breit keine Scheinwerfer aufblitzen sehe. Nur ein unbeleuchteter, dunkler Caravan steht auf dem Randstreifen der Auffahrt und in der Nähe machen sich zwei Personen an einer Leitplanke zu schaffen, indem sie mit Schraubenschlüsseln hantieren. Als ich mich in sicherer Entfernung nach einer Mitfahrgelegenheit erkundige, werde ich laut-hals verjagt.

Ich sage mir, das können nur Diebe sein und positioniere mich so, dass ich sowohl die beiden als auch eventuell herannahende Fahrzeuge im Auge behalten kann. Schließlich werde ich noch Zeuge, wie die beiden eine Leitplanke nach der anderen von den Pfosten schrauben und sie am Seitenrand lagern.

Da aber plötzlich ein Fahrzeug wie aus dem Nichts auf der Autobahnauffahrt erscheint und, trotz meines heftigen Winkens, an mir vorbeirauscht, bin ich an den Dieben nicht mehr interessiert, sondern laufe ohne nachzudenken nur noch hinter dem Wagen her. Erst ganz oben, direkt an der Einmündung zur Fahrbahn, bleibt der Wagen doch noch stehen und wartet auf mich.

Ich öffne die Wagentür und rufe ins Innere: „Fahren sie in Richtung Wiesbaden?“ und von drinnen antwortet eine scheinbar genervte Stimme: „Steigen sie schon ein. Normalerweise nehme ich keine Anhalter mit und schon gar nicht bei Dunkelheit. Aber weil Weihnachten ist, will ich mal eine Ausnahme machen. Bin auf dem Weg nach Koblenz und da es schon 19 Uhr ist, muss ich Sie eben an der Autobahn A 3, in der Nähe von Wiesbaden, absetzen“.

Erneut werde ich gefragt, wo ich denn jetzt herkäme, woraufhin ich wieder antworte, dass ich auf der Rückreise von Japan sei.

Daraufhin schaut mich der Reisende von der Seite lange an und sagt schließlich in einem energischen Ton: „Wenn sie mich noch einmal anlügen, werfe ich sie auf der Stelle aus dem Auto“.

Durch meine Erlebnisse vorgewarnt, nehme ich eiligst meinen Reisepass aus der Jackentasche, den ich schon dort platziert hatte, schlage die Seite mit dem Ausstellungsvermerk „Kôbe in Japan“ auf und reiche ihm das Dokument mit kurzer Erläuterung herüber.

Begeistert von meiner weiteren Erzählung, lädt er mich nun kurzerhand zum Essen in die nächstbeste Autobahnraststätte ein.

Obwohl es schon so spät sei und er noch ein gutes Stück zu fahren habe, diese Einladung müsse noch sein, das sei ihm jetzt auch egal, gibt er mir zu verstehen.

Als wir im Spessart, in der Nähe von Weibersbrunn, die Raststätte betreten, erzählt er lauthals den Anwesenden von unserer Tour mit dem Moped.

Nachdem auch ich eine Menge erzählt, gut gespeist und getrunken habe, geht es zurück auf die Autobahn und weiter in Richtung Wiesbaden und Koblenz.

Am Wiesbadener Kreuz, wo die Autobahnbrücke der A 3 über die A 66 führt, werde ich auf der Standspur herausgelassen, aber nur, weil wir beide davon überzeugt sind, dass ich den Rest der Strecke auch ohne ihn schaffen werde.

Doch kaum stehe ich am Rande des Autobahnzubringers A 66, stelle ich fest, dass ich hier an der Schnellstraße kaum eine Chance haben werde, einen entsprechenden Lift zu bekommen. Denn nicht nur die Scheinwerferkegel vorbeirauschender Fahrzeuge, die sich auf dem nassen Asphalt spiegeln, sondern auch die hohen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, machen ein Anhalten so gut wie unmöglich.

So laufe ich an dem Sandsteinobelisken Wandersmann vorbei, immer parallel zur Autobahn, bis ich schließlich über die Mainzer Straße an den Wiesbadener Hauptbahnhof gelange.

Dort nehme ich mir ein Taxi und lasse mich mit meinem letzten Fünfundmarkschein zu meinem Elternhaus bringen.

Wir haben den 23. Dezember 1964 und es ist mittlerweile dreiundzwanzig Uhr fünfundvierzig geworden.

Nachtrag

Der Leser wird sich nun am Ende des Tagebuchs fragen, war es denn wirklich nicht machbar, ein Treffen mit dem Schulkameraden Manfred Letzerich zu arrangieren?

Doch zur Beantwortung dieser Frage muss ich gleich mehrere Gründe heranzuführen, die schließlich das punktgenaue Treffen mit ihm in Tôkiô zum Scheitern brachten.

In Kurzform kann man sagen, zum einen waren es die Beeinträchtigungen durch die eisige Kälte und des feuchtheißen Monsuns, zum anderen die fehlenden Strukturen eines Alternativ-Tourismus und eine funktionale Reiseausrüstung für motorisierte Zweirad-Camper.

Und zu den natürlichen Hindernissen zählten zum Beispiel die Alpen, und die Hochebenen von Anatolien, dem Iran sowie die von Belutschistan, die wegen anhaltender Jahrhundertkälte von Oktober bis März und der damals zur Verfügung stehenden Reiseausrüstung ohne gesundheitliche Schädigungen nur schwer zu passieren waren.

Und später im indischen Raum breiteten sich die feuchtheißen Sommer-Monsune von der Küste her aus, deren Regenmassen von Juni bis Oktober das Land, die Straßen und Flüsse unpassierbar werden ließen.

Aus diesem Grund waren wir darauf bedacht, Indien und Ceylon noch vor der Regenzeit Anfang Juni wieder zu verlassen.

Aber bereits am Anfang unserer Reise mussten wir wegen der anhaltenden Kälte in Ankara von unserer geplanten West-Ost-Route Täbris - Teheran - Isfahan abweichen, indem wir den Umweg in den Süden über Syrien, Libanon, Jordanien und den Irak wagten.

Durch diese Erfahrung klüger geworden, scheuten wir keine Änderung der Route mehr. Zumindest konnten wir uns eher an gegebene Situationen anpassen, sahen das Umkrempeln einer Strecke als neue Herausforderung an, wuchsen daran, indem wir auch über erzwungene Wege sogar weitere Länder und Kulturen kennenlernten.

So waren die Abstecher nach Karachi und Nepal oder der Zwischenstopp in Singapur, der uns über Kuala Lumpur, Bangkok, Phnom Penh nach Saigon führte, zur Selbstverständlichkeit geworden.

Selbst der dreiste Versuch, von Hongkong aus nach China einreisen zu wollen, zeigt, wie weit wir gedanklich von Japan und den Olympischen Spielen entfernt waren.

Diese spontanen Richtungswechsel vom Routenplaner des Automobil-Clubs zur eigens erworbenen Straßenkarte hatten aber auch ihre Nachteile, denn die dafür erforderlichen Reiseinformationen mussten jedes Mal, auch anhand spärlichsten Kartenmaterials neu erarbeitet werden, denn der Alternativ-Tourismus mit seinen eingefahrenen Strukturen, war noch nicht geboren.

Daneben existierten weder abgestimmte Schiffs-, Zug- oder ausgebaute Straßenverbindungen, noch die dazugehörigen Unterkünfte.

Folglich gab es auch keine speziell ausgerichtete, reisetaugliche Ausrüstung zu kaufen. Angefangen von wärmereflektierenden Iso-Matten fürs Zelt, wasserdichten Daunen- oder Kunststoff-Schlafsäcken bis hin zur funktionalen Bekleidung.

Darüber hinaus bestand auch noch ein mentales Handicap in der Gestalt, dass Manfreds Teilnahme an den Olympischen Spielen während unserer gesamten Hinreise, also ein knappes Jahr lang, in der Schwebe lag, denn er hatte noch am 23. und 29. August 1964 Ausscheidungskämpfe in Berlin und Jena zwischen den Sportlern der Bundesrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik zu bestehen.

Er schaffte am Ende die Olympia-Norm im 5000-Meter-Lauf. .

Wir aber sind erst spät, ich glaube durch einen Brief unserer Eltern, den wir am 14. September 1964 erhalten hatten, von seinen Erfolgen in Kenntnis gesetzt worden und zu dieser Zeit waren wir bereits sieben Wochen in Japan.

Abschließend möchte ich noch erwähnen, dass der Anlass unserer Reise mit Sicherheit Manfreds gesteigerte, sportliche Leistung war, gepaart mit dem Wunsch, in Tôkiô dabei zu sein. Doch umso länger die Reise dauerte, gewannen die vielfältigen Eindrücke und Begegnungen mit anderen Kulturen mehr und mehr Gewicht und verdrängten das Ereignis „Olympische Spiele“ schließlich ganz in den Hintergrund.

Dass allmähliche Abtriften von der Idee, sich in Japan treffen zu wollen, wäre meines Erachtens nur aufzuhalten gewesen, wenn wir untereinander brieflichen Kontakt gehalten hätten. Denn nur durch ein Wir-Gefühl, das wir zum Beispiel durch das Schreiben geschaffen und gesteigert hätten, wären wir moralisch gestärkt worden, dem Monsun in Indien und Ceylon nicht auszuweichen, sondern ihm zu trotzen und von Madras aus ins Landesinnere und an die Westküste des Landes zu fahren, um die Zeit von etwa acht Wochen zu überbrücken.

Denn dort waren die Lebenshaltungskosten im Vergleich zu Japan um ein Vielfaches niedriger und diese Ersparnisse hätten uns später in Japan auch bis zum Ende der Olympischen Spiele über Wasser halten können.

Hätte es allerdings damals schon das Kommunikationsmittel Handy gegeben, wären die persönlichen Gespräche wohl nicht abgerissen und der Teamgeist dadurch gestärkt worden, der ein Treffen in Japan ermöglicht hätte.

P.S.

Wenige Wochen nach Rückkehr von der Reise meldete sich der Leiter der ZDF-Redaktion, Wim Thielke, bei den beiden, denn ihm war die Extravaganz dieser Reise bewusst, sodass er zu Hause bei ihnen vorbeischaute, um seine Einladung zum „Aktuellen Sportstudio“ persönlich zu überbringen. Die Sendung wurde ab 1964 noch auf dem Studio-Gelände der Taunusfilm-Gesellschaft in Wiesbaden „Unter den Eichen“ gedreht.

In der Sendung fuhr der Moderator mit einem Moped des gleichen Modells, mit dem die beiden unterwegs gewesen waren, in die Studio-Halle ein, während die zwei, natürlich in Jeans und Parkas, dort auf ihn und die summenden Kameras warteten.

So kam es, dass mit der Ausstrahlung dieser Sendung an jenem Samstagabend im Zweiten Deutschen Fernsehen durch die vorgegebene Öffentlichkeitsarbeit „Sport“ sicherlich auch ein wenig der Alternativ-Tourismus und die Alternativ-Mode angeschoben wurden.

Denn das Fernsehen hatte sich bereits zum wichtigsten Massenmedium in Westdeutschland entwickelt. So registrierte das Statistische Bundesamt bereits für das Jahr 1965 den Kauf von 11,4 Millionen Fernsehgeräten.

