

In Erinnerung
an meinen treuen und zuverlässigen
Reisekameraden Richard Paumgarten

ROLF STEINGRUBER

Traumziel DACH DER WELT

EIN REISETAGEBUCH

©2022 Rolf Steingruber

Lektorat: Manuela Tengler
Umschlaggestaltung : Buchschmiede

Druck und Vertrieb im Auftrag des Autors:
Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien
www.buchschmiede.at

978-3-99139-686-4

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugängigmachung

Inhaltsverzeichnis

Aufbruch gen Südosten	15
Weiterfahrt mit kleinen Hindernissen.....	18
Erste größere Panne	27
Vorzeitiges Ende unserer Reisebegleitung	30
Durch die Weiten des anatolischen Hochlandes	34
Der erloschene Vulkan Ararat.....	45
Durch den wüstenhaften Nordwesten Persiens	59
Beschwerliche Fahrt zur Kaspischen See.....	85
Die heilige Stadt Mashhad	95
Die letzte Etappe im Osten Persiens	102
Durch das wilde Afghanistan.....	118
Kabul - ein riesiges Dorf.....	129
Kabul lässt uns nicht los	151
Endlich geht es weiter.....	158
Unsicheres Grenzgebiet am Khyberpass	188
Bergabenteuer Falakser	193
Unergründliches Indien	238
Erster Versuch mit der indischen Eisenbahn	246
Weiter mit dem Motorrad	254
Zweiter Versuch auf Indiens Bahngleisen	262
Das Land der freundlichen Menschen	288
Bergwanderung im Annapurna-Gebiet	296
Die Rückreise beginnt.....	337
Indien hat uns wieder	341
Kurzes Wiedersehen mit Pakistan	349
Afghanistan einmal anders	354
Quer durch den Norden Persiens	358
Ostanatolien im Eiltempo durchquert.....	365

Eine konfliktträchtige Bahnfahrt.....	369
Die letzten Kilometer mit der Bahn.....	377
Wieder daheim	379
Nachwort	386

Schritte verhallen auf den Pfaden des Lebens.

Nur die Fährten bleiben.

(Zitat von Erhard H. Bellermann)

Vorwort

Und wieder lockte die Ferne! Nach der Rückkehr von meiner abenteuerlichen Mopedreise durch West- und Zentralafrika anfangs 1968 lag der Endspurt meines Studiums vor mir. Dies aber war kein Hinderungsgrund für die Planung eines weiteren und vorläufig letzten Aufbruchs in die weite Welt.

So begann ich schon bald mit den Reisevorbereitungen, für die ich die notwendige Routine von der letzten Reise noch hatte. Doch wohin sollte es gehen? Nach längeren Reisen in den Norden Europas, nach Westen durch Nordamerika und zwei in den Süden nach Afrika verblieb nur mehr der Osten. Dort lockte Asien mit seinen Kulturschätzen und einer großartigen Bergwelt, auch als „Dach der Welt“ bekannt.

Anfangs war es nicht leicht, geeignete Reisekameraden zu finden. Nicht wenige meiner Studienkollegen waren bereits fertig oder standen kurz vor dem Abschluss. Keiner von ihnen hatte noch Interesse an einer großen Reise. Auch ich plante Mitte 1968 fertig zu werden, wollte aber im Herbst noch ein einjähriges Postgraduate-Studium in Berlin beginnen. So stand für die neue Reise ein Zeitfenster von drei Monaten zur Verfügung, sofern ich den Studienabschluss zeitgerecht schaffte.

Ich war optimistisch. Trotz Prüfungsstress und aufwendiger technischer Programme während des Studiums habe ich stets meine Reiseziele verwirklichen

können. Warum sollte es also dieses letzte Mal, eben am Ende meines Studiums, nicht klappen?

Bald zeigte Richard Paumgarten, einer meiner Studienkameraden, Interesse an dieser Reise. Richard lag, was das Studium betrifft, ganz gut im Rennen, hatte aber noch einige wichtige Prüfungen vor sich, die bis zum Sommer nicht zu schaffen waren. Doch mit seinem Frohsinn und lockeren Herangehensweise an die Dinge stellte er sich nie unter Zeitdruck. So nahm er die geplante Reise als interessante Gelegenheit wahr, wieder ein Stück unserer so vielfältigen Welt kennenzulernen. Später gesellte sich noch Werner Zednik hinzu, der es mit dem Studienabschluss auch nicht so eilig hatte. Allerdings wollte er in Teheran kehrtmachen.

Richard sollte sich mit seiner Ausgeglichenheit und besonnenen Art als idealer Reisepartner erweisen. Keine noch so kritische Situation konnte ihn aus der Fassung bringen, wodurch wir auch sämtliche Herausforderungen auf dieser Reise gut gemeistert haben.

Auch Werner, den ich von einer gemeinsamen Nordlandreise mit dem Motorrad bereits gut kannte, bestätigte sich erneut als unproblematischer und kameradschaftlicher Reisegefährte.

Wiederum war Geld der „limitierende Faktor“. Für die geplante Reise standen mir gerade einmal 5.000 österreichische Schillinge¹ zur Verfügung. Damit musste ich zurecht kommen. Gewiss nicht einfach, aber in diesen Belangen hatte ich bereits auf vergangenen Reisen viele Erfahrungen gesammelt. Oberstes Gebot ist, das Wort „Ansprüche“ sehr klein zu schreiben. Dann kommt man schon ans gesteckte Ziel.

¹ Umgerechnet wären es heute 360 Euro

So ist wohl die kostengünstigste Art, uneingeschränkt und individuell zu reisen, zu zweit auf einem Motorrad. Jahre zuvor hatte ich ein altes Motorrad, eine Puch TF mit 12 PS (!) gekauft und damit erfolgreich einige längere Fahrten in den Norden Europas unternommen. Die „TF“, wie wir das Fahrzeug kurz nannten, war ein gutmütiges und sehr zuverlässiges Fahrzeug, musste aber vor dieser Reise gründlich überholt werden. Einige Teile waren auszutauschen, die es im Handel gar nicht mehr gab.

Da entdeckte ich durch Zufall in der Ecke einer kleinen Motorradwerkstätte in Wien ein gleiches Modell, das etwas abseits leicht verstaubt auf bessere Zeiten wartete. Für 600 österreichische Schillinge² wurde es meines. Ein weiteres, vierzehn Jahre altes Exemplar erhielt ich von Peter Gruß, einem Studienkollegen für einen symbolischen Verkaufspreis von einem Schilling! Damit hatte ich drei Maschinen des gleichen Typs zur Verfügung, genügend Material, um daraus ein Fahrzeug zu basteln, das aus unserer Sicht gut genug für die geplante Reise war. An vielen Wochenenden werkte ich an dem „neuen“ Motorrad, wobei mir mein Bruder Ulrich mit seinem Fachwissen tatkräftig zur Seite stand. Allerdings unterlief uns im Eifer des Montierens ein „Verwaltungsfehler“, der uns auf der Reise nicht unerhebliche Probleme bereiten sollte. Doch davon später.

Kosten für Nächtigungen schlossen wir von vornherein aus. Dafür hatten wir ein Zelt, um im Freien irgendwo campieren zu können. Nur im Notfall sollte an eine Herberge gedacht werden. Und wo würden wir mit dem Zelt übernachten? Das haben wir am Morgen eines

² Umgerechnet 43 Euro

Tages nie gewusst. Eine gute Stunde vor Sonnenuntergang würde die Zeltplatzsuche beginnen. Das hört sich vielleicht im ersten Moment etwas unüberlegt, vielleicht sogar naiv oder leichtsinnig an, schließlich würden große Strecken einsamster Landstriche zu durchqueren sein. Dass unter derartigen Bedingungen Übernachtungen auch voller Überraschungen sein können, ist unschwer nachzuvollziehen. Doch zu unserem Glück ging die Rechnung immer gut auf.

Für das leibliche Wohl würden die eigenen Kochkünste sorgen. Auch überschaubare Kosten, wenn keine Ansprüche gestellt werden. Nur erinnere ich mich noch gut, dass nach der Rückkehr von dieser Reise das Nahrungsmittel Reis für längere Zeit bei mir verpönt war.

Medikamente haben wir, wie bei der letzten Reise durch Westafrika, bei großen Pharmavertretungen in Wien erhalten. Darunter ein hervorragendes Mittel der Firma Höchst gegen schwere Durchfallerkrankungen, das sich allerdings noch in der Versuchsphase befand.

„Wenn alle Stricke reißen, dann nehmt dieses Medikament“ empfahl uns einer der Mitarbeiter. Er sollte recht bekommen.

Die Visa für die einzelnen Länder, es waren ja nicht wenige, würden wir stets im Nachbarland beschaffen. Und Anlaufstellen wie bei der letzten Afrikareise, wo wir stets mit der Hilfsbereitschaft der Missionen rechnen konnten? Die gab es dieses Mal nicht.

Wie lautete letztlich die Devise für unsere Reiseroute? Immer leicht nach Südosten fahren, dann würden wir schon ans Ziel kommen. Und dem war auch so.

Mitte 1968 schaffte ich mein Diplom und so stand der Durchführung der Reise nichts mehr im Wege. In

der Zwischenzeit hatte sich Werner Zednik gleichfalls eine alte Puch TF gekauft und für die Reisebegleitung seinen Neffen Alois gefunden.

Am 26. Juli 1968 war es dann so weit. Die Reise zum fernen Nepal konnte beginnen.

Zum Abschluss noch eine ergänzende Anmerkung. Dieses Mal stand mir für das Verfassen des vorliegenden Buches neben Briefen und Karten nach Hause sowie Eintragungen im Reisepass auch mein Tagebuch zur Verfügung. Nur musste ich zu meinem Leidwesen erkennen, dass ich kein guter Tagebuchschreiber bin. Ich habe mich diesbezüglich stets auf das beschränkt, was mich persönlich im Laufe eines Tagesgeschehens am meisten beeindruckt hatte. So tauchten erst beim Lesen des Tagebuchs viele kleine und auch nette Details in meiner Erinnerung wieder auf. Meinen treuen und stets zuverlässigen Reisekameraden Richard konnte ich leider nicht mehr zurate ziehen. Er starb Mitte 2021 an COVID in seinem zur zweiten Heimat gewordenen Südafrika.



Aufbruch gen Südosten

Wolkenverhangen und regnerisch ist der Tag, als ich gegen sechs Uhr früh mein Motorrad besteige und von meiner Heimatstadt St.Pölten nach Wien zu meinem Reisekameraden Richard aufbreche. Um neun Uhr war geplant, Wien zu verlassen. Viel zu optimistisch, wie wir bald merken werden.

Nach einer Stunde Fahrt bei Richard in Wien angekommen, dauert das Umpacken bedeutend länger als vorgesehen. Beim Anblick des vielen Gepäcks kommen erste Sorgen auf. Schließlich müssen auch noch wir beide auf dem Motorrad Platz zum Sitzen haben. Neben der Bekleidung wurde die gesamte Ausrüstung auf das absolut Notwendigste beschränkt. Doch außer den Kochutensilien, dem Zelt, einigen Ersatzteilen, Werkzeug, einem Reservereifen und Kleinmaterial muss noch die Bergsteigerausrüstung untergebracht werden. Schwere Schuhe, Steigeisen, Pickel und ein langes Bergseil.

Als alles nach mehrmaligem Umpacken auf unserem Motorrad befestigt ist, schüttle ich im ersten Moment zweifelnd den Kopf. Mit all diesem Gepäck sollen wir fahren, viele Tausende Kilometer und noch dazu zu zweit? Auf dem Gepäckträger gleich hinter dem Sozius befindet sich der schwere Militärtrosssack. Darauf das Zelt, der Reservereifen und Pickel samt Seil. Links und rechts am Hinterrad hängt eine dicke Packtasche, so auch am Vorderrad. Und auf dem Tank noch ein großer Rucksack samt Fototasche.

Wie üblich warten im letzten Moment noch einige Erledigungen auf uns. So wird es letztlich drei Uhr nachmittags, bis wir endlich Richards Wohnung verlassen können. Zur Eingewöhnung mache ich mit dem

Fahren den Anfang, Richard sitzt hinter mir. Schwer und ungelenk fühlt sich unser Gefährt an und das mitten im dichten Wiener Stadtverkehr. Noch ein kurzes Adieu bei unserem Studienkollegen Peter Gruß, der uns sein Motorrad für einen Schilling übereignet hatte. Bald darauf liegt Wien hinter uns.



Rolf und Richard mit ihrer schwer bepackten Maschine kurz vor der Abfahrt aus Wien

Das unsichere Gefühl begleitet mich weiter auf der Autobahn. Es herrscht heftiger Seitenwind und das hohe Gesamtgewicht bewirkt ein trüges Fahrverhalten. Aber letztlich ist alles auf dieser Welt Gewöhnungssache. Schon am Semmering nehme ich mutig die engen Serpentinen und später merke ich gar nicht mehr unser hohes Gesamtgewicht.

Werner Zednik und sein Reisegefährte Alois warten indes am Grazer Hauptbahnhof, dem vereinbarten Treffpunkt, auf uns. Frühmorgens von Innsbruck losgefahren, sind sie schon seit drei Uhr nachmittags vor Ort. Spätestens um 5 Uhr sollten wir hinzustoßen. Doch

es wird $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, bis wir vor dem Bahnhofsgebäude die beiden Geduldigen stehen sehen. Allerdings sind sie nicht unvorbereitet. Peter Gruß hatte in der Zwischenzeit den Bahnhofsvorstand per Telefon verständigt, dass wir mit erheblicher Verspätung von Wien losgefahren seien.

Nach kurzer Begrüßung brechen wir gemeinsam zur jugoslawischen Grenze auf. Langsam wird es dunkel. Knapp vor Leibnitz finden wir einen geeigneten Platz zum Zelten. In einer Geländemulde vor einem Bahndamm. Die vorgerückte Stunde erlaubt kein ausgiebiges Kochen. Mit einem Eintopf, Suppe und Hauptgericht in einem, geht der erste Reisetag, der 26. Juli, zu Ende.

Erstaunlich gut habe ich geschlafen. Wie üblich dauert zu Beginn einer Reise der tägliche Aufbruch lange. Dann aber erwartet uns gleich die erste Herausforderung: der steile und überdies steinige Zufahrtsweg zu unserem Zeltplatz. Hinunter am Vortag ging es problemlos. Jetzt aber heißt es im umgekehrten Sinn steil hinaufzufahren. Werner startet als erster und bleibt in der Mitte der Auffahrt hängen. Da hilft nur mehr kräftiges Anziehen. Dann bin ich an der Reihe. Ich meine es mit mehr Schwung und ohne Beifahrer schon zu schaffen. Da bahnt sich das Malheur an. Auf halber Höhe kann ich einem größeren Stein nicht ausweichen. Das Vorderrad schert aus und ich stürze. Das Scheinwerferglas zerbricht. Schöne Bescherung. Das schon am Morgen des zweiten Tages! Glücklicherweise ist sonst nichts passiert. Es bedarf des Zupackens von uns vier, um die schwer beladene Maschine aufzurichten und das steile Reststück des Weges hinaufzuschieben.

In einer kleinen Motorradwerkstatt in Ehrenhausen kurz vor der jugoslawischen Grenze wird der Schaden behoben. Werner und sein Cousin fahren voraus. Nächster Treffpunkt ist an der Grenze.

Nach der Reparatur folgen Richard und ich den beiden, überholen eine kilometerlange Autoschlange und sehen schon bald unsere Reisegefährten am jugoslawischen Grenzschranken stehen. Rasche Abfertigung und schon geht es weiter.

Weiterfahrt mit kleinen Hindernissen

Hinter Zagreb erreichen wir die Autoput, die jugoslawische Autobahn. Sie führt bis nach Belgrad. Mittlerweile in einem noch schlechteren Zustand als vor vier Jahren. Damals war ich mit meinem Studienfreund „Wif“ mit einem Motorrad nach Ostafrika aufgebrochen.³ Die einzelnen Betonplatten der Fahrbahn sind an vielen Stellen gerissen, ganze Elemente in leichter Schräglage. Versetzte Fahrbahnkanten können nur mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden. Zuweilen schlägt die Hinterradfederung hart durch.

Beim nächsten Tanken hat Werner ein Problem. Beim Einkuppeln bewegt sich sein Motorrad trotz laufenden Motors nicht von der Stelle. Rasch ist die Ursache gefunden. Das Antriebsritzel dreht leer durch. Aufgrund der hohen Belastung hat sich die Kette derart gedehnt, dass sie vom Ritzel gesprungen war. Nicht lange und die Sache ist behoben. Mit mäßiger Geschwindigkeit geht es weiter.

³ Siehe mein Buch „Weit ist der Weg nach Daressalam“, erschienen im Röll-Verlag/Deutschland.

Der Tag geht langsam zur Neige. So verlassen wir bei der nächsten Abfahrt die Autobahn. Etwas abseits finden wir auf der Lichtung eines Wäldchens einen netten Platz zum Zelten. Dieses Mal haben wir mehr Zeit für die Zubereitung des Abendessens.

Typisch ländliche Geräusche wecken uns. Als wir aus dem Zelt kriechen, sehen wir uns von einer größeren Anzahl neugieriger Kühe umringt. Einigen von ihnen gefällt wohl unsere Anwesenheit nicht, was durch ruckartige Kopfbewegungen untermauert wird. Noch dazu allesamt Hornträger mit spitzen Enden. Unser entschlossenes Auftreten siegt und die Herde räumt das Feld, nicht ohne als Protest ihre Verdauungsprodukte fallen zu lassen.

Nach ihrem Verschwinden folgt ein frugales Frühstück, da uns das Brot ausgegangen ist. Typische Pannen am Beginn einer Reise.

Gegen $\frac{1}{2}$ 8 brechen wir auf. Allerdings ist Vorsicht geboten. Das umliegende Gelände unseres Zeltplatzes ist gut gepflastert mit den frischen, kreisförmigen Fladen der Rinderschar. Die große Zahl ist nicht nur dem unwilligen Abschiedsgruß zuzuschreiben, sondern entstand schon wohl vorher während der Zeit des Zuschauens und Wiederkäus. Und schon hat es mich erwischt. Beinahe wäre ich in einem der frischen, noch sehr weichen Fladen ausgerutscht und mitten darauf gelandet. Mit einem arg verschmutzten Schuh bin ich noch glimpflich davongekommen.

Anfangs kommen wir gut in Fahrt. Nach einiger Zeit beginnt Werners Maschine zu streiken. Sie verliert an Fahrt und hält schließlich an. Wir finden keine Ursache. Nach einer Weile startet Werner und siehe da, die Maschine läuft, als wäre nichts gewesen. Doch nicht

lange und alles beginnt wieder von vorne. Lange grübeln wir, zerlegen den Vergaser, können aber nichts entdecken. Dann aber mehr durch Zufall finden wir des Rätsels Lösung: Werner hat unter seinem, auf dem Benzintank liegenden Rucksack eine Plastikplane gelegt. Zum Schutz seines Rucksacks, wie er sagt. Doch diese Plastikplane hat die Luftzufuhr am Tankdeckel verschlossen, wodurch kein Treibstoff zum Vergaser gelangen konnte. Bloß die Plane am Tankverschluss entfernt und schon läuft die Maschine einwandfrei. An was man als Motorradfahrer nicht alles zu denken hat!

Weiter setzen wir die Fahrt auf der miserablen Autoput fort. Der schlechte Zustand bleibt, das Fahren wird zur echten Qual. Nach endlos erscheinenden Stunden erreichen wir Belgrad, das ohne Anhalten durchfahren wird.

Südlich von Belgrad, in Kragujevac, halten wir an der nächsten Raststätte. Es ist später Nachmittag. Arger Hunger plagt uns. Rasch verzehren wir einige geröstete Maiskolben und unreife Zwetschken. Da spricht uns ein Jugoslawe an und lädt uns ein, auf seinem Grundstück zu zelten. Gerne nehmen wir die freundliche Einladung an. Mit ein paar Handvoll Tomaten, Paprika, Zwiebeln und Knoblauch aus seinem Garten wird unser Abendessen zu einer wahren Köstlichkeit. Eine ordentliche Menge an Slibowitz als „Digestiv“ rundet das Essvergnügen ab. Endlich wieder ein angenehmes Gefühl von Sattsein. Äußerst zufrieden legen wir uns schlafen.

Am nächsten Morgen ist alles nass vom nächtlichen Regen. Das verlängert zwangsläufig den Aufbruch. Noch nicht lange unterwegs ist Werners vorderer Reifen platt. Die Behebung wird gleichzeitig zur Verbesserung der Benzinzufuhr zum Vergaser genutzt, damit sich das