

Von Arbon nach Teheran [Schluss]

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2004)**

Heft 53

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037556>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Von Arbon nach Teheran (Schluss aus Nr. 52, S.11)

Dank unserem Tiroler und nicht zuletzt auch dem guten Bakschisch (Trinkgeld) konnten wir die Fahrt 5 Stunden später fortsetzen.

Als nächste Station lag Istanbul vor uns. Man spürt es, hier beginnt der Orient. Ganze Heerlager von Zigeunern säumten die Strasse. „Ja nicht anhalten“ hatte uns Wilfried, der Tiroler, gewarnt, und wir hielten uns daran. Unsere Raststätte war das „Londra-Camp“, ein drittklassiges Motel, aber mit bewachtem Parkplatz, und das war für uns das Wichtigste. Von einem unbewachten Fahrzeug verschwindet nämlich innert Minuten alles, was demontierbar ist. Auf Gegenstände ausser am Fahrzeug, die nicht niet- und nagelfest montiert sind, sollte daher im Orient allgemein verzichtet werden.

An die 200 Lastwagen aller Marken waren hier anzutreffen. Das allgemeine Interesse an unseren Fahrzeugen wies darauf hin, dass SAURER-Wagen auf dieser Strecke (leider) noch immer eine Rarität sind. Unter den Anwesenden wechselte Skepsis und Misstrauen mit Begeisterung. Auch wir waren immer noch begeistert, hatten wir doch Istanbul ohne jegliche technische Unzulänglichkeiten erreicht, und der Ölverbrauch war ebenfalls unbedeutend. Unser österreichischer Kollege hingegen bemerkte eher skeptisch: „Bis hierher schafft es jedes Auto, aber nachher ...!“ Wir waren gespannt.

Mit gemischten Gefühlen überquerten wir am folgenden Morgen die neu eröffnete, 80 Meter hohe Brücke über den Bosphorus. Europa ade, wir sind in Asien. Die Strasse wurde zusehends schlechter. Fuhrwerke, gezogen von Esel und Ochs, versperrten uns die Durchfahrt, Schlaglöcher bewahrten uns vor eventuellem Einschlafen. Von Verkehrsregeln wird hier nicht viel - oder gar nichts - gehalten. Links und rechts wurden wir überholt ...

Beim Parkdienst vor Ankara stellte ich an der Hinterachse meines Muldenkippers Lecköl fest, doch die Kontrolle des Ölstandes ergab, dass der Ölverlust unbedeutend war. An der Sattelzugmaschine unseres Freundes war ein Motorbremsschlauch gebrochen. Dank unserem mitgeführten Ersatzteilsortiment konnten wir dies „schlecht und recht“ in Ordnung bringen.

Hier schloss sich uns noch ein junger Jugoslawe an mit einem Sattelschlepper SCANIA 110, so dass wir nun zu viert waren. Verschiedentlich wurden wir auf Parkplätzen von Fernfahrern aller Marken um Hilfe gebeten, wahrscheinlich weil wir den Eindruck erweckten, als „SAURER-Werkfahrer“ für Reparaturen jeglicher Art prädestiniert zu sein. In einigen Fällen konnte mein Markenkollege diesen Vorstellungen auch entsprechen.

Hinter Ankara endet nach unseren Begriffen die Zivilisation. Die einzige Verkehrsader, welche durch die

steinige Einöde zur iranischen Grenze führt, wird mit dem Ausdruck „Bachbett“ zutreffender bezeichnet als mit „Strasse“.

Anfänglich verlangsamten wir die Fahrt, um den meterbreiten Kratern besser ausweichen zu können. Da es aber ganz und gar gegen die Praxis der erfahrenen Fernfahrer verstösst, die folgenden 1'500 km im Schrittempo zu bewältigen, traten auch wir das Gaspedal tiefer.

Mit bis zu 80 km/h krachten wir des öfteren so unverhofft in Schlaglöcher, dass wir von den hydraulisch gut abgefederten Führersitzen hochgeschleudert wurden und uns nur noch am Lenkrad halten konnten. Ohne Zweifel sind der kurze Radstand und die Federung des Muldenkippers für Fernfahrten auf derartigen Strecken weniger geeignet als diejenigen des Lastwagens.

Dichte Staubwolken versperrten dem nachfolgenden Fahrer jegliche Sicht. Je nach Windrichtung konnten Fahrzeuge auf der Gegenseite erst auf 5 m erkannt werden. Besonders waren Hirten mit ihren Schafherden eine permanente Gefahr.

In der Kabine war mittels des selbst mitgenommenen Raumthermometers die Temperatur nicht zuverlässig zu bestimmen, da die Skala leider „nur“ bis 54° C reichte, wo der Zeiger anstand.

Demgegenüber ging es unseren Motoren trotz der fast unerträglichen Hitze besser, denn erfreulicherweise blieb das Kühlwasser unserer SAURER - im Gegensatz zu manch anderem Fahrzeug - stets auf Normaltemperatur.

Viele Fahrer entgegenkommender Lastzüge sahen wir „im Genuss“ unfreiwilliger Kühlung, weil bettelnde Halbwüchsige oder Kinder ihre Windschutzscheibe mit Steinen zerstört hatten, nachdem ihre Drohung nicht - oder nicht sofort - mit Zigaretten besänftigt worden war.

Über hunderte von Kilometern durch die Einöde der Osttürkei erinnern nur zahlreiche, verlassene Lastwagen-Wracks am Rande der Strasse und eine Telefonleitung an die ferne Zivilisation.

Vom Nachteinbruch wird man hier im Orient förmlich überrascht, vollzieht sich doch der Wechsel vom Tag zur Nacht nicht gleitend, sondern beinahe abrupt. Das Fahren bei Nacht ist äusserst riskant, sind doch stets Viehherden unterwegs und die einheimischen Motorfahrzeuge fahren oft ohne jegliche Beleuchtung und die Fuhrwerke sowieso ohne. Nichtsdestoweniger wurden wir von der Militär-Polizei angehalten und unsere (funktionierende) Beleuchtung wurde pedantisch inspiziert.

Am folgenden Morgen hatte ich Schwierigkeiten mit dem Kupplungspedal am Muldenkipper. Es kam nur sehr zögernd zurück, was das Anfahren am Berg mit

der Handbremse erschwerte. Dies war im Hinblick auf die Strecke über das Tahirgebirge nicht gerade ermutigend. Die Strassen, sicher noch schlechter als bis anhin und grösstenteils sehr steil, bereiteten uns aber keinerlei Schwierigkeiten.

Umsomehr Pech hatte aber unser österreichischer Freund, brach an seinem Zugfahrzeug doch die obere Halterung des rechten Stossdämpfers und behinderte damit die Steuerung. Unser ganzer Konvoi hielt an, und alle vier stiegen aus. Der Stossdämpfer musste abmontiert und damit auf künftige Dämpfung verzichtet werden. War weit und breit vorher keine Menschenseele zu sehen gewesen, so bemerkten wir jetzt einige nicht gerade Vertrauen erweckende, steinbewaffnete Gestalten auf dem ziemlich viel höher liegenden Felsgrat. Grund genug, diese ungastliche Stätte schleunigst zu verlassen.

Nach dem berühmten Dorf Tahir auf ca. 2'300 m.ü.M., in welchem wir die bettelnden Kinder mit den mitgenommenen Hochzeitsbonbons vom Steinwerfen abhielten, folgt noch einmal ein starker Anstieg. Bei solch extremen Steigungen wünschte ich mir einige Male noch eine Zwischenstufe im Schaltgetriebe, um die Kraft besser ausnützen zu können. Trotzdem musste ich stets auf der Hut sein, nicht auf die vor mir kletternden, ausländischen Lastwagen aufzufahren.

Den Abstieg absolvierten wir eher langsam, denn in den mehligem, engen Serpentinien mussten wir unbedingt Vorsicht walten lassen. Hier wurde uns auch der Vorteil einer präzise reagierenden Lenkung bewusst, namentlich wenn sich diese auch unter den ungünstigsten Voraussetzungen noch einhändig bedienen lässt. In Bazargan an der persischen Grenze angekommen, musste ich an meinem Muldenkipper feststellen, dass die misslichen Wegverhältnisse zu einem Bruch der oberen Halterung des Luftfilters geführt hatte, doch konnte ich für den Rest der Strecke ohne diese auskommen.

Iran

In Bazargan warteten wir zwei Tage. War bei den jugoslawischen Zöllnern das Wort Gelassenheit noch zutreffend, so ist es bei deren persischen Kollegen eine unfaire Untertreibung. „Allah gab uns die Zeit, von der Eile hat er nichts gesagt.“ Und endlich tat ein entsprechendes Bakschisch wiederum seine Dienste. Hier trafen wir die ersten Schweizer Fernfahrer mit einem SAURER. Von beiden hörten wir, dass sie mit der Kühleraufhängung Schwierigkeiten hatten.

Auch im Iran durchquerten wir heisse Stein- und Sandwüsten und kahles Gebirge. Im letzteren verbrachten wir in unseren behelfsmässigen „Schlafkabinen“ noch eine Nacht. Bis zum Morgengrauen kühlt sich die Aussentemperatur bis auf 3° C ab, um eine Stunde nach Sonnenaufgang bereits wieder auf 30° C zu steigen.

Nach zwei Tagen, auf 1'000 km relativ guten iranischen Strassen, erreichten wir am Mittwoch, 27. August, das Ziel unserer Reise, das Zollfreilager in Teheran. An die 1'000 Lastenzüge aus aller Herren Länder, darunter auch einige SAURER aus der Schweiz, - bis zu 25 Tage auf die Entladung wartend - harrten hier im fushohen, mehligem Dreck. Nach etlichen Schwierigkeiten fanden wir bei der Firma Pepsi-Cola endlich Gelegenheit, unsere Fahrzeuge einer Reinigung zu unterziehen. Wasserhahnen scheinen hier eine Rarität zu sein. Termingerech und in - für iranische Verhältnisse - einwandfreiem Zustand durften wir unsere beiden SAURER im Messegelände abliefern.

Drei Tage später beschlich uns nur wenig Wehmut, als wir aus einem sanft dahingleitenden SWISSAIR-Fauteuil die Sandwüsten beäugten, welche wir vor wenigen Tagen schwitzend in den SAURERN durchquert hatten.

Heilfroh, diese Expedition ohne grössere technische Mängel hinter mich gebracht zu haben, bin ich mir aber bewusst, dass aufgrund dieser Fahrt mit neuen Fahrzeugen noch nicht geschlossen werden darf, ein ganzjähriger Dauereinsatz auf dieser Strecke würde ebenso problemlos verlaufen.

Selbstverständlich wäre noch von manchen interessanten Erlebnissen und Beobachtungen von Land und Leuten zu berichten, aber die Redaktion musste aus Raumgründen meinen Bericht auf die Belange der Fahrzeuge und der Strassen beschränken.

Aus dem Archiv von H. Schaer

Geschichtliche Anmerkung zu dieser Fahrt vom August 1975: In Iran herrschte damals Schah Resa Pahlawi, dessen Regime am 16.1.1979 gestürzt wurde. Am 30.3.1979 wurde die „Islamische Republik“ durch Ajatollah Khomeini verkündet.

Diejenigen Leser, die an solchen Fahrten in den Mittleren Osten besonders interessiert sind, können von mir eine Fotokopie eines 2-seitigen Berichts vom Febr. 1977 von G. Mazenauer über manche praktische Tips für die persönliche und die Fahrzeug-Ausrüstung sowie für die Organisation von Überführungen erhalten, indem sie mir bis spätestens 29. Januar 2005 in einem Brief mit genauem Absender 2 Briefmarken à 85 Rp. = Fr. 1.70 senden an meine Adresse Römerstrasse 17, 9320 Arbon.