

Rund um die Welt: 32.000 km mit einer Zündapp KS 601 und einem Steib-Seitenwagen TR 500

Wie alles hat auch die Weltfahrt ihre Vorgeschichte. Sie beginnt damit, dass Eitel Lange am 20. Mai 1905 in Elberfeld (heute: Wuppertal) geboren wurde, dort aufwuchs, eine Fotografen-Lehre machte und seit 1929 Bildreporter und Pressefotograf war. Nach Berlin, da musste ein ehrgeiziger Bildreporter hin, dort waren die Reichen, die Schönen, die Wichtigen und besonders die Überwichtigen. Allerdings wohnte er mit Familie damals in Groß-Glienicke außerhalb von Berlin. Sein Leben wäre normal weiter gegangen, wäre da nicht am 1. September 1939 der Zweite Weltkrieg begonnen worden.

Der Gefreite Eitel Lange wurde zum Propaganda-Ministerium, der Propaganda-Kompanie Potsdam als Sonderführer (Schmalspuroffizier genannt) abgestellt.

Allerdings wurde er bald zum Schützen degradiert mit der Begründung „undiszipliniert, unmilitärisch“. Damit war er geradezu hochgeeignet für alle niederen Dienste wie Latrinenreinigen, Fußbodenschrubben usw. – er hatte keine Rechte mehr.

Zum Norwegen-Feldzug wurde er wieder Gefreiter, fotografierte dort u.a. Schlachtschiffe und bekam das EK II verliehen. Mit viel Glück und persönlichen Kontakten zu einem General kam er dann auf höchsten Befehl zum Reichsmarschall Hermann Göring, den er auf allen seinen Reisen als Kriegsberichterstatter zu begleiten hatte. Nunmehr in „Luftwaffenblau“.

Die Erlebnisse jener Zeit hat er in seinem 1950 erschienenen Buch „Der Reichsmarschall im Kriege“ niedergeschrieben. Es ist in großer Zahl derzeit antiquarisch erhältlich.

Am 20. April 1945, Hermann Göring hatte seinen Wohnsitz Karinhall gerade selbst gesprengt, setzte sich Eitel Lange mit einem „besorgten“ Marschbefehl über Pilsen nach Hohheim bei Regensburg ab. Zur dorthin evakuierten Familie. Für ihn war damit der Krieg aus.

Wie er dann, nach erfolgter Entnazifizierung, nach Stuttgart kam, ist nicht belegbar. Er schlug sich mit Gelegenheitsaufträgen eben durch – wie viele andere Mitbürger auch.

Im zeitigen Frühjahr 1952, die Zündapp-Leute wollten in Jugoslawien geschäftliche Kontakte herstellen für ihre Zündapp KS 601, von der sie auch eine Einvergaser-Militärversion bereitgestellt hatten, fuhren sie mit 5 Gespannen nach Jugoslawien um dort Reklame zu fahren.

Weil in den Seitenwagen noch Platz war und Geld ohnehin draufging nahm man gleichzeitig noch ein paar Zeitungsleute mit. Einer der Zeitungsleute war Carl Hertweck von „Das Motorrad“. Seinen Bericht, mit Bildern von Eitel Lange bestückt, ist in „Das Motorrad“ Heft23/1952, Seiten 668 – 674 nachzulesen.

Viel entscheidender war für Eitel Lange, der bei dieser Gelegenheit „Blut geleckt“ hatte, dass mit Erasmus Grüttefien, der Werbeleiter von Zündapp mit dabei war. Da wurde die Idee zur Weltfahrt mit einer Seitenwagenmaschine geboren. Und er bekam eine Maschine zu Sonderkonditionen.

Soweit also die Vorgeschichte.

Die ganze Zusammenstellung beginnt jedoch mit der lesenswerten Nachbetrachtung und der illustrierte Bericht folgt dann auf Seite 10.

.....

Nachbetrachtung: Wenn der Vater mit dem Sohne einen Weltenbummel macht.

Abschrift eines Berichtes von Eitel Lange in ADAC-Motorwelt 1954

Liebe Motorwelt! Nun sind wir nach einer 13monatigen Reise um die Erde wieder zu Hause und freuen uns sehr, Deinen Lesern von unserem „Round the world trip“ etwas zu erzählen.

Liebe ADACler und die, die es noch werden wollen, erlaubt, dass wir uns erst einmal vorstellen. Wir heißen Eitel und Rolf Lange. Unsere Zweimann-Weltexpedition hieß; „Vater und Sohn auf einer Reise um die Erde.“ Der Vater ist ein alter und der Sohn ein junger Bildjournalist. Prinz Takamatsu, der Bruder des Kaisers von Japan, dem die Empfänge und Begrüßungen obliegen, sagte: „Als ich hörte, ein Vater und sein Sohn werden zur Audienz kommen, da dachte ich, da ist ein Vater mit großem Bart und ein kleiner Junge. Jetzt sehe ich: Sie könnten Brüder sein!“ Und wie aus diesem, so zog der Vater oft mit stolzgeschwellter Brust aus den unzähligen Interviews ab und schwang sich mit seinem Filius auf das schwere Motorrad, neuen Weltreisetasen entgegen. Und da der Vater als eine Reiseaufgabe hatte, Artikel zu schreiben und Bericht zu geben, so wird er nun mit Euch in dem großen Weltreisetagebuch herumblättern.

Doch unsere Vorstellung ist noch nicht vollzählig. Wir sind ein Familientrust. Als dritte im Bunde wirkte Ilse mit, unsere Mutti. Sie hielt die bundesrepublikanische Stellung, ließ die Filme kopieren und kämpfte mit der Presse. Wir sind drei Freunde und haben uns Filmen und Fotografieren verschrieben. Und als wir uns nach dem „Endsieg“ mit einer alten Plaubelkamera, in Stuttgart wiederfanden, ging der Aufbau der Familie von vorne los, wie nebenan und überall alles mit dem Wiederaufbau beschäftigt war. Und wie alle Menschlein denken, sobald der Geographielehrer ihnen die große Weltkarte an die Tafel hängt: „Da müsste man einmal herumfahren können!“ so spukte es auch in Vater Langes Kopf herum: „Einmal eine Weltreise machen. Umso mehr, da ja sein Bildreporterberuf Möglichkeiten dafür voraussetzte. Ein Kaleidoskop ohnegleichen war schon an seiner Kamera vorbeigezogen: Die Riviera mit ihren Hochstaplern und Millionären, ihren verstaubten weißen Villen und himmelblauen Wassern, die Spielbanken in vielen Ländern, der alte wundervolle König Gustav von Schweden, den kleinen Bildreporter in einer guten Altherrenlaune in seinem Sommerschloß wohnen ließ, die unzähligen Bartische in ganz Europa, Zeppelinreisen, Staatsmänner, die Trachtenfeste, die Cheopspyramide, der Eskorial, die Szenen des spanischen Bürgerkrieg, der Vesuv, die Königskrönung in London, die Peterskirche, Paris, Venedig, Florenz, Stockholm, Wien, Budapest, Bukarest, der Balkan, Capri, die großen Menschen- und Naturkatastrophen, die Aufmärsche des Dritten Reiches, Modeschauen, Paraden, Feuersbrünste, Erdbeben, Badestrände, Feste und Bälle ohne Zahl, Kriminalfälle, die schönsten und abenteuerlichsten Frauen aus allen Weltteilen. Der Zweite Weltkrieg; Kriegsberichte, Polen, Norwegen, Frankreich und die plötzliche Versetzung vom Heer zur Luftwaffe in den Himmel des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches mit der Aufgabe, dem deutschen Volke einen schlanken Hermann Göring zu knipsen. Und als der über einen Meter lange Fragebogen zeigte, dass Vater Lange den Weltkrieg nicht angefangen hatte, kamen der Länderrat in Stuttgart mit etlichen jungdeutschen Ministern, Flüchtlingseleid, die Währungsreform Bonn und die deutsche Bundesrepublik. Die Presse war wieder da und gab Aufträge für Reportagen: Prinzenhochzeiten, neue siamesische Zwillinge, Tatsachenberichte, Wiederaufbau usw.

Man konnte wieder reisen. Aus der alten Plaubelkamera waren inzwischen zwei Leicas geworden, und ein Laboratorium hatte sich auch wieder aufgebaut. Die Schulden den wurden immer kleiner, und da sagte Vater Lange beim Rasieren zum Sohn Rolf, der inzwischen 21 Jahre geworden war, im Dezember 1952: "Du Rolf, wir beide machen eine Weltreise, Mutti den Vertrieb und hält die Stellung, du unterbrichst dein Studium für ein Jahr (Rolf studiert Volkswirtschaft in München), wir kaufen uns eine schwere Zündapp-Beiwagenmaschine, für ein Motorrad sind die Ozeanreisen erheblich billiger, wir machen Farb- und Schwarzweißreportagen, einen 16-mm-Film und unsere eigenen Stories. Ich denke wir fahren über Italien, Griechenland, Türkei, Iran, Indien, Ceylon, Japan, durch Amerika wieder nach Stuttgart!"

Dann rasierte sich Eitel fertig, und als er in die gute Stube zurück kam, saßen Ilse und Rolf schon vor dem Globus, der bisher nur zum Staubwischen auf dem Bücherregal standen hatte. Lieber Leser, Du hättest dabei sein müssen, als nach dieser Vaterrede das ganze Familienfundament zu rotieren anfang. Ilse und Rolf war es vollkommen klar, dass geweltreist wurde. Sie hatten mit ihrem Paps schon allerhand erlebt. Und während ihre Finger um die pappene Weltkugel reisten, kämpfte Eitel schon mit dem größten Weltungeheuer: "Geld, Geld, Finanzierung!" Etwas hatte er ja, aber das hätte nur bis Rom gereicht.

Da kam der Pumpteufel und flüsterte: "Kredit! Wenn einer heute eine Villa baut, dann hat er auch Mut und viel Kredit. Eine Weltreise ist doch ein ganz schönes Gebäude. Versuch's mal!" Und Vater Lange hatte Kredit. Das Weltreisegebäude ist fertig und Familie Lange wird bald den Baukostenzuschuß ausgeglichen haben. Der Pumpteufel soll nicht grinsen.

In einem Monat waren elf Visa beschafft, Fotoausrüstung, Filme, Motorrad und Kleidung waren beisammen, und in einigen kleinen schwarzen Büchlein steckten Dollartravellerchecks. Ein langes, aber gern zu schreibendes Wort. Die "Neue Illustrierte" in Köln war bereit, "Vater und Sohn, mit dem Motorrad um die Erde!" zu veröffentlichen, und am 19. Februar 1953 war der große Start einer kleinen Bildreporterfamilie. Und am 13. März 1954, dreizehn Monate später, umarmten Vater und Sohn in Bremerhaven an Bord der "United States" Ihre Ilse-mutti, alle drei gesund und munter.

Über 10000 Farb- und Schwarzweißaufnahmen, fast 3000 Meter Schmalfilm, ein gewichtiges Reisetagebuch sind neben dem großen Erlebnis, eine Weltreise gemacht zu haben, die Ausbeute. Zu Weihnachten wird ein Bildbuch erscheinen, mit dem jeder gemütlich am warmen Ofen unsere Weltreise erleben kann und genau so fröhlich, wie Vater und Sohn den Globus umrundet haben, sich an dieser Fahrt ergötzen. Im Herbst werden wir in Verbindung mit dem ADAC eine große Vortragsreise durch Deutschland machen, und wenn die Auswertung vorbei ist, dann soll im nächsten Jahre eine neue Fahrt beginnen. Wieder durch die Vereinigten Staaten, Mexiko und durch Südamerika. Dieses Mal wird es eine ausgesprochene Farbbildreise.

45000 Kilometer sind wir um die nördliche Erdkugel gefahren. Davon 32 000 Kilometer mit unserer Beiwagenmaschine. Ihr gehört ein besonderes Loblied. Sie hat uns nie im Stich gelassen. Temperaturen von minus 15 Grad bei der Abfahrt bis zu 55 Grad Hitze hat die brave Zündapp mitgemacht. Unser ständiges Gesamtgewicht waren 18 Zentner, und ob wir Tausende von Meilen über richtige Waschbrett oder Wellblechstraßen mit kaum 30 km/h daher holperten oder mit 80 Sachen über die amerikanischen Highways brausten, immer brummte der "Grüne Elefant" Zufrieden und gesund mit und zog treu seine Reporterlast über Gebirge, durch Sandwüsten und endlose Ebenen.

"Take it easy" haben wir sie getauft und "Taksy" genannt. Wir haben sie immer gut gepflegt und gefüttert. Alle tausend Kilometer bekam sie neues Öl, und wenn Minister, Maharadschas, der Schah von Persien und der Kaiserbruder von Japan uns begrüßten, dann wurde auch unser Freund "Taksy" vorgestellt. Wir waren sehr stolz auf sie, wenn sie inmitten der Menschenmengen, die uns Globetrotter ständig umringten, sofort ansprang und mit großem Freudengebrumm, so hörte es sich für uns an, zur nächsten Bewunderung abrauschte. Nicht eine Beule hat sie abbekommen, trotzdem es manchmal hart herging, und als sie am 2. April d. J. in den Zündappwerken, die uns zur technischen Untersuchung von "Taksy" baten, vor den gestrengen Augen der Ingenieure und Deutschlands besten Motorradexperten vollkommen zerlegt und kritischst auf Herz und Nieren geprüft wurde, da waren die Herren erstaunt, daß sie fast wie neu war. Aber auch nichts hatte sich verzogen oder war verbogen, und der Motor bekam das Zeugnis: "Kerngesund!" Sie brauchte nur wieder zusammengesetzt werden, und nun steht sie wieder da im vollen Weltreisestaub, beklebt mit Hotelzetteln, mit Autogrammen bekritzelt und mit den Plaketten von neun Automobilklubs geschmückt. Auf dem vorderen Gepäckkasten ist eine kleine Andenkensammlung aufgeschraubt: Ein Elefant aus Ceylon, ein Kamel aus Pakistan, ein Messingpantoffel aus Istanbul, ein Stein vom Nanga Parbat, ein Stück Lava vom Fujiyama, ein bronzenes, vollbusiges Texasgirl, das Weiße Haus von Washington und das Empire State Building aus New York usw.

Auf dem Kotflügel des Beiwagens steht in arabisch, persisch, indisch, japanisch und englisch das kleine Wörtchen: „Deutsch“. Dieses Wörtchen hat uns Türen und Herzen geöffnet. „We are Germans!“ — das wirkte wie ein „Sesam öffne dich“.

Wir haben viel erzählt von unserem neuen Deutschland und vom Eisernen Vorhang. Auf der ganzen großen Reise war man niemals unfreundlich zu uns, und so können wir auch nicht mit den sonstigen Weltreisetenören aufwarten, von Kämpfen mit Zollbeamten, Behörden, Tigern, Schlangen oder gar Räubern, Überfällen oder Verhaftungen. Wir glauben nicht, daß darunter unser Reisebuch leiden wird. Dafür wissen wir aber mehr zu berichten, wie die Menschen von 1953 und 1954 leben, was ihre Sorgen sind und ihre Freuden. Wir haben gewohnt und gegessen wie sie, lebten in Grand Hotels und in ärmlichen Hütten. Wir sind nicht die drei Sterne des Baedeker abgereist und haben nicht alle Tempel und Ruinen besichtigt. Wir trafen Arme, die sich reich dünkten und Reiche, die sich gegen die Verarmung wehren. Wir saßen am „meistphotographierten Bett der Welt“ mit Dr. Mossadegh als Inhalt und unterhielten uns mit den Atombombenopfern von Hiroshima.

Wir hatten als Waffe nur unseren guten Willen. Wer Indien kennen lernen will, muß bei der Beerdigung einer heiligen Kuh zugegen gewesen sein. Millionen

hungern dort, aber sie begraben, wie ihre Religion es ihnen gebietet, täglich Tausende von Tonnen guten Fleisches. Im Hubschrauber flogen wir über Tokio und kletterten am Nanga Parbat hoch um Hermann Buhl als erste Reporter aus der Welt von unten zu seinem Gipfelsiege zu gratulieren. Wir brachten der Expedition die Telegramme des Bundespräsidenten, Dr. Adenauers und anderer aus der ganzen Welt. Leider war dieses Treffen unser schlechtestes Erlebnis auf der Weltreise, denn wir standen bald darauf inmitten des Zanks und Ärgers, den die Expeditionsteilnehmer untereinander austrugen. Diese Nanga Krachbat-Expedition hat unserem deutschen Ansehen in Pakistan und Indien sehr geschadet. Japans heiligen Berg, den Fuji, haben wir bestiegen und wie die Maulwürfe krochen wir durch die Erzgruben des Iran. Wie noch vor Jahrhunderten graben sich die Leute bis zu 150 Meter tief in die Erde hinein und hangeln in kleinen Jutesäckchen das mit einer kleinen Hacke und den Händen geschürfte Erz nach oben. Ihnen sind wir nachgekrochen. Auf der Insel Ceylon filmten und knipsten wir eine wunderschöne Liebesgeschichte „Es war einmal ein König ...“ Und die moderne „Miß Ceylon“ mit ihren 12 Brüdern und Schwestern war ein anderes Photoobjekt. Der Schah von Persien schien uns ein einsamer Kaiser und der Maharadscha von Mysore war unglücklich, weil die berühmtesten Ärzte der Welt nicht verhindern können, daß er immer dicker wird. 13 Monate haben wir nur französisch und englisch gesprochen, selbstverständlich außer der schönen Stunden, wenn wir mit unseren Landsleuten draußen zusammentrafen. Dr. Blackkolb in der Wüste Persiens und Hunderte andere Deutsche in all den Ländern, die wir besuchten, wollten uns meist nie weglassen. Auf den Konsulaten, Gesandtschaften und Botschaften ließ man uns jede Hilfe angedeihen. Prof. Dr. Meier, unser Botschafter in New Delhi, lud uns zur Einweihung der Kühlanlage in sein neues Haus mit allen Angehörigen der Botschaft ein. Glückliche und unglückliche Kriegsbräute trafen wir in Amerika. Für die einen waren die United States das Land, was sie sich vorgestellt hatten und für die anderen war das Heimweh nach Germany größer als die Liebe zu ihrem husband. Und noch etwas trafen wir in der Weltgeschichte: einen kleinen Stempel, auf den alle hinwiesen und ob Türken, Perser, Pakistanis, Inder, Chinesen oder Japaner und Amerikaner, alle sprachen von ihm und dem großen Wunder des achtjährigen Deutschlands: „Made in Germany“! Das ist die große Chance, die wir wieder in der Welt haben und wir möchten wünschen, daß es mehr deutsche Globetrotter gäbe, dass unsere Journalisten, Touristen und Industrielle viel mehr zu den Freunden in aller Welt fahren sollten. Dann passiert es uns nie wieder wie schon zweimal, daß wir plötzlich mit dem komischen „Endsieg“ dastehen und im Wiederaufbaumministerium auf Holz- und Eisenscheine warten müssen.

Zwei Tage vor Weihnachten rief uns die Fernsehstation von Los Angeles an: „Mister Lange, wir möchten gerne von ihnen und ihrem Sohne eine Aufnahme und Reportage machen und zwar heute abend um 7 Uhr. Sind sie doch bitte um 10 Minuten vor sieben im „Make up room“. Wir waren pünktlich und wurden gerade auf Television angepinselt, als mit wehenden Fahnen der Reporter hereinstürmte. Wir machten uns kurz bekannt und dann saßen wir auch schon vor der Kamera und Mikrophon. Und los ging's: „Ladies and Gentlemen, vergessen sie nicht, nur „King Size Dunhill“-Zigaretten zu rauchen. Unser Staatssekretär Mister Dulles war gerade in Europa und wir stellen ihnen jetzt Vater und Sohn, zwei Globetrotter aus Germany, vor. Mister Lange, was halten sie von der Vereinigung Deutschlands, was ist es mit den Gefühlen zwischen Deutschen und Franzosen, glauben sie, daß der EVG-Vertrag zustande kommt?“ Bumms machte es da bei Vater Lange. Also stimmt es, was man ihm vorher gesagt hatte. Der Reporter wird sie ganz etwas anderes interviewen, als einen Weltreisebericht mit ihnen machen, und Vater Lange schaltete blitzschnell und sagte: „Ladies and Gentlemen, eines Tages und wir glauben bald, wird Deutschland wieder vereinigt sein. Es gibt für uns kein anderes Problem, das wichtiger wäre, jedoch Vater und Sohn sind vollkommen unpolitisch und wir möchten ihnen lieber von unserer Reise ‚round the world‘ erzählen. 5 von 6 Fernsehminuten wären noch frei und in diesen ließ Vater Lange den Reporterkollegen nicht mehr zu Worte kommen, sprudelte eine Weltreise ins Mikrophon und lächelte aus tausenden Fernsehapparaten bis der liebe Reporter ihn um 7 Uhr 5½ Min. in die Rippen stieß, weil er noch den Abgesang machen wollte: „Dear Mister Lange, es war sehr interessant und wir freuen uns sehr, sie bei CBS Los Angeles gehabt zu haben. Thank you and your son very much. Ladies and Gentlemen, bitte vergessen sie nicht, nur „King size Dunhill-Zigaretten zu rauchen!“

Der Dieb von Adapazari. – „Du, Rolf, die Farbleica ist geklaut! Hier hatte ich sie hingelegt, zu den anderen Apparaten“, ruft schreckensbleich Vater Lange, während er mit fahrigten Händen den Weltreisegepäckstapel um- und umkehrt. Rolf hörte zuerst gar nichts, da er emsig dabei war, „Taksy“, unsere Zündappweltreisemaschine mit dem ganzen Wasserdruck, den die kleine türkische Stadt Adapazari, 150km von Istanbul, zur Verfügung hatte abzuspritzen, als ob er ein brennendes Warenhaus löschen wollte. Die Motorradexperten oder Kompressionswissenschaftler, die das lesen, werden mit dem Kopf schütteln: „Die sind ja verrückt geworden, ein Motorrad so abzuspritzen, da verrostet ja das ganze Ventilspiel!“ Und doch haben wir das immer getan mit Hilfe einer riesigen Heißlufttrocknungsanlage, Patent: „Liebe Sonne“. Mit.30 – 40 Sachen verdampfte sie

sofort auch den dicksten Wasserstrahl. Natürlich haben wir „Taksys“ edle Teile vor dieser Gewaltreinigung geschont. „Rrroolf! Eine Leica ist geklaut!!!“ Jetzt hörte er, hält den Schlauch in eine Ziegenfamilie, die die ganze Meckertonleiter herauf- und herunterkletterte und schaut ganz dumm zu seinem weitstanzenden Vater herüber. Er glaubte nicht richtig daran, denn auf einer Weltreise sucht man ständig was. Man sucht Straßen, Gebirge, Ozeane, Tempel, Ruinen, Minister, Völkerstämme, Zündschlüssel, Socken, Filme, Apparate usw. usw. Besonders der Vater war ganz groß darin, dauernd Sachen zu suchen, die er in der Hand hielt. Doch diesmal schiens zu stimmen, den er sah wie verzweifelt aus, was er sonst nie war. Farbleica weg wäre ein gewaltiger Schlag ins Weltreisekontor, wäre kaum auszudenken. Jetzt suchten beide und legten gewissenhaft Stück für Stück des Gepäcks auf die Seite der Tankstellenhauswand, Der Besitzer kam hinzu und nachdem er aus unseren Worten: „Photokamera gestohlen, stolen, une camera volee, Photo nix. Leica weg!“ entnommen hatte, das hier eine Leica Beine bekommen hatte, lief er sofort zu seinem Telefon und verständigte die Polizei. Und nun kamen anderthalb Stunden Kriminalgeschichte, die selbst Knatterton nicht vergessen würde. Nach fünf Minuten mischten sich unter die uns umstehende Türkenmenge einige Polizisten und Zivilisten, die man wegen ihrer Unscheinbarkeit schon von weitem als Kriminalbeamte erkennen konnte, und „interviewten ihr Volk. Der Polizeichef selbst, mit einem großen Sheriffstern auf der Brust, sprach englisch und ließ sich von Vater und Sohn den Leicaschwund erzählen: „Wir wollten hier auf der Tankstelle unsere Maschine reinigen und legten das gesamte Gepäck auf einen Haufen hier an die Wand. Uns umstanden viele junge Burschen, ungefähr 10, die, als sie unsere Apparate sahen, unbedingt fotografiert werden wollten. Ich stellte sie hinter die Maschine und knipste sie. Sie waren sehr glücklich darüber. Ich nahm den Film aus der Kamera, es war die letzte Aufnahme gewesen, steckte ihn in die Tasche und legte die Leica zu den anderen Apparaten. Es war die Schwarz-Weiß-Leica. Als ich nach einer Weile von meinem Sohn eine Farbaufnahme machen wollte, wie er die Maschine wusch, war dieser Apparat weg. Wir haben alles durchgesucht, er ist fort. Please, excuse me, it must be stolen!“. Da sagte der türkische Sherlock Holmes nur: Where do you have the film, can you develop it!“ Da blitzte es bei Vater und Sohn, der Dieb, kann nur auf der Aufnahme sein. „Ja, wir können sofort entwickeln, in einer Stunde können Sie einen Abzug haben, Rolf, du läufst sofort ins Hotel (wir hatten eine Dosenentwicklungseinrichtung mit), entwickelst, und ich werde eine Photohandlung ausmachen wo wir eine Postkarte kopieren können.“ Rolf flitzte. Die Knattertöner hatten schon System in ihre Recherchen gebracht. Es waren schon Verdächtige ins Polizeiauge gefaßt. Ein Herr, der gut Deutsch sprach, sagte: „Sie brauchen sich keine Sorge zu machen, ihre Leica wird wieder da sein!“ Das war Honig für den aufgeregten Vater, der nur noch auf das Fotowunder hoffte, äußerlich Haltung annahm, aber innerlich vollkommen auseinander genommen war. Ihm imponierte nur das gründliche Vorgehen der Polizei. Das roch förmlich nach Erfolg. Und bei dieser Gelegenheit möchten wir sagen, trotzdem wir in solcher Weise mit der Polizei nicht mehr in Kontakt kamen, die türkische Polizei ist schon sehr tüchtig, freundlich und hilfsbereit. Auf unseren weiteren Tausenden Kilometern durch die Türkei haben wir das immer gespürt, wie diese Männer in dem neuen Lande Atatürks für Ordnung sorgen. Eine schwere Arbeit im Orient. Leider haben wir auf diesen Seiten zu wenig Raum, um alle ergötzlichen Geschichten zu erzählen, liebe Leser, aber in unserem großen Weltreisebuch werdet Ihr zu Weihnachten etliche davon lesen und sehen. Vater Lange war inzwischen ebenfalls zum Hotel gelaufen und konnte gerade noch Rolf knipsen, wie er unter der Bettdecke den Film ins Fixierbad steckte. Eine halbe Stunde war vergangen, als wir beide den Film scharf wässerten und der Vater mit dem Film in der Hand durch die kleine Stadt lief, als ob er eine tibetanische Gebetsfahne schwenke, und nach einer Fotohandlung suchte. Dabei sollte der Film trocknen. Eine „Fotohandlung“ war bald gefunden, sozusagen ein Herr Atelier für Behördenpaßfotos, nach acht Tagen sofort zum Mitnehmen. Vor der „Kopieranstalt“ saß dann der Vater auf dem Rinnstein und flehte innerlich die Sonne an, doch ein bißchen heftiger zu scheinen. Gerade die Diebesaufnahme wollte und wollte nicht trocknen. Und dann in die Dunkelkammer, eine Postkarte machen! Hier stand ein Vergrößerungsapparat aus der Steinzeit. Bei einer Belichtungszeit von einer bangen Minute zauberte er aber doch ein sichtbares Bild hervor und bald rannte Vater Lange wieder los, die nasse Karte schwenkend, und zeigte sie atemlos dem Polizeichef von Adapazari. Über dessen Schulter lugten andere Uniformen und dann sprachen sie türkisch, immer noch türkischer. Eine internationale Leicakonferenz war im Gange. Vater und Sohn sahen sich an, aus ganz elenden Augen. Die Türken zeigten immer auf eine Figur des Bildes. Zwei Polizisten wurden weggeschickt. Noch zwei. Andere Türken sahen auf das Bild. Vater und Sohn gehörten gar nicht mehr zu diesem Consilium. Jetzt lachten schon einige. Und dann kam das Wunder. Ein Polizist hatte einen kleinen Bengel an den Ohren (siehe Foto ganz rechts) und unsere Leica war wieder da. Der Sheriff sagte: „You can have your camera in half an hour on the police-station!“ gab uns die Hand und alle Knattertöner folgten ihm. Als wir dann die Polizeistation betraten, versicherte man uns zu allererst das größte Bedauern, daß so etwas passieren konnte, und wir merkten, wie unerhört peinlich allen dieser Vorgang war. Aber als wir versicherten (Kunststück!), daß wir

wohl die größte Schuld an dem Diebstahl durch eine gewisse Sorglosigkeit und Unachtsamkeit hatten, und nur der Tüchtigkeit der Polizei von Adapazari verdanken können, dass wir wieder froh weiter reisen dürfen, hellten sich alle Mienen auf und sie waren sehr stolz. Wir haben noch ein „Vater und Sohn-Weltreise-Dankschreiben“ aufgesetzt und darum gebeten, dem kleinen „Dieb von Adapazari“, der im „Nebenzimmer“ saß, es nur als Dummenjungenstreich zu werten. Das gefiel ihnen sehr gut und nachdem die Übergabe der Leica schriftlich und fotografisch mit allen Polizisten festgehalten worden war, zogen Vater und Sohn beglückt von dannen. Nie hat sich wieder etwas während der kommenden 11 Monate und 40000 km in ihrer Weltreiseexpedition selbständig gemacht.

Österreich, Italien und Griechenland hatten wir schon durchkreuzt, doch waren sie trotz ihrer wunderschönen Landschaften und Zeugen einer alten, reichen Kultur gewissermaßen nur Endstationen beim Verlassen des sorgenvollen Europas. Stuttgart, Venedig, Rom, Neapel, Capri, Sorrent, Positano, Bari, Brindisi, Athen, Saloniki, Edirne und Istanbul lagen hinter uns, mit ihnen den meisten Europäern bekannte Städte und für uns Deutsche besonders, denn das Reisebüro „Tausend Jahre“ hatte dorthin Hunderttausende Reiseunlustige zwangsverpflichtet. Vater und Sohn waren sehr froh, daß man den „Befreiern“ keinen Groll mehr nachtrug.

Zwischen Brindisi und Athen fuhren wir mit einem griechischen Schiff „Karaiskakis“ über Korfu, durch den Kanal von Korinth nach Athen. Als unsere „Taksy“ beim Verladen mit einem dicken Schiffstau um den Leib zehn Meter am Schiffs-kran nach oben sauste und mit einem gewaltigen Schwung auf Deck landete, hatten wir die ersten Herzschmerzen. „Wenn sie bloß nicht herunterfällt, wenn die Schauerer Männer sie nur behutsam aufsetzen usw.!“ Diese Angstzustände sollten wir noch öfter mitmachen, wenn die Seemannsfäuste unser Kleinod anpackten. Griechen, Singhalesen, Chinesen, Japaner und Amerikaner hießen die kommenden Schauerer Männer, die unserem „grünen Elefanten“ so hart zusetzten und von Land in den Schiffsbauch baumeln ließen und umgekehrt. Doch „Taksy“ machte ihrem Charakter Ehre. Und genau wie Vater und Sohn alles nicht so schwer nahmen und fröhlich wie zwei Freunde um den Globus trotteten, machte es ihr dritter und so wichtiger Weltreisekamerad mit. Sobald „Taksy“ unseren angstvoll beobachtenden Augen hinter der Reling entschwand, jagten wir über das Fallreep nach oben, kletterten die steilen Leitern ins Schiff hinab und standen dann alle drei in dankbarem Schweigen für einige Sekunden zusammen inmitten Baumwollballen, Reissäcken oder was sonst zwischen Asien und der anderen Welt verkehrt. Maschinen haben auch ihr Leben. Wir meinen, „Taksy“ hat auf den 45 000 km um die Erde gebrummt, gelacht, geweint, gefroren und erbärmlich geschwitzt. Und wenn sie so im tiefen Schiffsraum vor uns stand, hatten wir immer das Gefühl, sie grient.

Am Olymp haben wir sie einmal stehen gelassen in einem kleinen Gebirgsdorf und ritten auf zwei Mauleseln nach oben, um dem Göttervater einen Anstandsbesuch zu machen. Leider ergebnislos, denn Vater Zeus war militärisch eingekreist. König Pauls Soldaten hatten da oben gegen die angenommene rote Partei zu manövrieren. Ja, ja, es ist schon etwas mit den hohen Bergen. Am Ararat, auf dessen Gipfel anno dazumal Noah den heutigen Zoo's die Existenz gründete, war es nicht ganz geheuer, am Nanga Parbat liegen sich die Inder und Pakistanis gegenüber und der Fuß des heiligen Fuji in Japan trägt Schilder: „Vorsichtig! Blindgänger! Feuerlinie!“ Ihm schießen dauernd die Amerikaner oder die Vereinten Nationen in die Waden. Nur zum Ausprobieren. Muß sicher sein, dachten sich Vater und Sohn, denn ihre Reise bewegte sich fern der großen Weltpolitik.

Sie waren nicht ausgezogen, um das Fürchten zu lernen. Das konnten sie schon. Dem Sohne lehrte man es im Luftschutzbunker und dem Vater, Kriegsberichter von Görings Gnaden, im Heldenkeller. Nein, sie waren ausgezogen, wieder froh zu werden, Schönes und Glück zu finden in dem großen Hexenkessel, der sich Welt nennt. Das ist ihnen auf ihrer großen Fahrt auch gelungen. Liebe Leser, Weltreisende können alles besser auf den großen Nenner bringen, und der heißt nach unserer Erfahrung: Es gibt trotz Nachrichten, Konferenzen, Angst, Atom und Bomben mehr Schönes als Schlechtes auf unserem Globus, und wir bitten die großen Politiker auf der Erde, uns nicht böse zu sein, wenn wir den prima Dünger verraten, mit dem das Schöne so wächst, daß dem Schlechten die Puste ausgeht: „Handel und Wandel! Wirtschaft! Nahrung!“ Glaubt uns, dann werden ganz schnell die vermeintlichen Roten wieder weiß. Sie sind ja nur vor Ärger rot, weil der Bauch so leer ist.

An Deck der „Karaiskakis“ über der billigen Touristenklasse fanden wir den ersten Glücklichen. Gegen einen Mast gelehnt saß ein lachendes Menschlein, blinzelt uns höchst lustig hinter seiner einfachen Brille an und sagte nicht, als wir uns ihm näherten. „Gestatten, Schmitz aus Dingsbums!“, sondern nur ein Wort, und dieses aus vollem Herzen: „Wunderbar!“ Da saß er vor uns in einer gehäkelten Weste mit vielen blanken Knöpfen, großen Wanderlatschen an, die Arme breit gestützt und erzählte nur schöne Geschichten von Ländern und Völkern. Ein Stunde lang bis die Sonne ein Meere versank. Er wohnte genau so billig in

der Touristenklasse wie wir. (Übrigens sind die Touristenklasse keine „Dritte Klasse“ mehr, sondern die Schiffsgesellschaften haben allerhand Komfort hinzugefügt. Man wird nicht mehr verfrachtet, sondern reist.). Da wir aber Reporter sind mussten wir wissen, wer der frohe Mann war und wie er hieß. Es war ein Dr. K. auf billiger Urlaubsfahrt und stinkreich. Er war einfach aus Smoking in die gehäkelte Weste gestiegen, um die Welt zu sehen. Und so waren auch Vater und Sohn aus dem Reporteralltag, Prinzenhochzeiten, Irrenhausreportagen, Miß Strumpf, Miß Bein, Miß Universum ausgestiegen, um Länder und Völker zu sehen und das Glück zu suchen.

Da saßen wir einmal in einer von außen ärmlichen indischen Hütte und fanden drinnen Hinduvater, Mutter und vier Kinderchen einem sauberen, primitiv eingerichteten Raume. Der Vater hatte uns zu einem Tee hereingeholt. Wir haben uns nur angesehen und angelächelt. Unsere Konversation bestand aus: „Germany, India, Tea good, thank you und very much!“ Sonst haben wir uns nur gegenseitig bestaunt und glücklich angelächelt, unsere Drehbleistifte verschenkt,, sind später mit den Kindern dreimal um ihr „Schloß“ gefahren und haben uns für die Tasse Tee bedankt, als ob ein Maharadschah uns einen dicken Rubin verehrt hätte. Über eine Stunde hockten wir zusammen und sahen das Glück. Bittere Armut war der Rahmen, in dem Vater und Mutter sich lieben, ihre Kinder wohl und sittsam erziehen, Achtung vor Gott und seinen so einfachen Gesetzen zu haben, . Eins davon bekamen wir selbst zu spüren: „Gast im Hause, Gott im Hause“ Das haben Vater und Sohn immer wieder gefunden und wir freuen uns schon sehr darauf, später in unseren Vorträgen und Büchern mehr davon zu zeigen und zu erzählen.

Wir, liebe Leser, blättern ja nur in unserem großen Weltreisetagebuch herum. Laßt uns einmal nach Amerika herüberspringen. Da steht: „Neujahrsabend Marlene Dietrich.“ Wir waren am letzten Tage des Jahres 1953 von Los Angeles, Californien kommend in Las Vegas, Nevada eingetroffen. Da musste man gewesen sein, in der größten Spielhölle der Welt. Eine ganze große Stadt lebt nur von der Roulettekugel, dem Würfelspiel und dem einarmigen Banditen, wie man dort die auch jetzt bei uns aufgetauchten Spielautomaten nennt, bei denen man durch Herunterreißen eines Hebelarmes Glück haben muß, wenn einige Zahlenreihen oder Bilder übereinstimmen. Der Amerikaner spricht Las Vegas wie Lost wages (Verlorene Gehälter) aus. Überall findet man Spielhallen und die großen Hotels haben ihre Hallen als Spielsäle eingerichtet. Hier findet man einen Querschnitt aller Menschensorten auf der Erde. Alle Rassen und Völker, Filmstars und Buchhalterinnen, Gangster und Staubsaugervertreter, Millionäre und Schuhputzer, Hausfrauen und biedere Familienväter, die auf einer „wichtigen“ Geschäftsreise sind. 5000-Dollar-Nerze sitzen neben 19-Dollar-Regenmäntelchen, das Cowboyhemd in allen Farben schillernd, neben dem besten Nylon und 20-Dollar-Krawatte. Wenn man die Augen schließt, meint man, in einem in einem großen Maschinensaal zu stehen, in dem es klirrt, rollt, summt und brummt, mit einigen menschlichen Lauten dazwischen: „Nothing more, seven, fifteen, eight . . . Make your game....!“ Und wenn man die Augen wieder öffnet ist es tatsächlich ein Maschinensaal mit hunderten Robotern, die zwar verschiedene Arbeitskleidung haben, aber nur ein Gesicht, kalt, hoheitsvoll, eisern, das Gesicht Geld. Dazwischen huschen nette Mädels, die die Roboter kostenlos mit Drinks, Fruchtsäften und Zigaretten versorgen. Überlebensgroße Reklamen in den Straßen, Cowboys. Texaner, Pioniere oder Hufeisen darstellend, laden die Glücksritter ein, ihre Dollars loszuwerden. Vater und Sohn haben auch gespielt und gehören zu den wenigen Las Vegas-Besuchern, die mit, mehr Dollars (zwar nur 25, aber oho!) Lost wages verließen. Und dabei haben sie noch einige nette Fotoreportagen erobert. Am Stadteingang sahen sie eine riesige Reklame: „Bill Miller stellt Ihnen im Sahara Hotel Marlene Dietrich vor!“ Vater Lange kannte Marlene noch von Berlin her und ließ sich sofort bei ihr anmelden. „Frau Dietrich möchte sie gerne zwischen der ersten und zweiten Schau sehen!“ sagte der Pressechef des Hotels, und wenn sie fotografieren wollen, dann bitte nur ohne Blitz und mit dem Teleobjektiv aus dem Saalhintergrund! Nanu, warum? Hinterher wußten wir warum. Marlene liebt keine allzu nahen Fotos, doch uns aus dem lieben Old Germany erlaubte sie es. Der große Saal mit 10-Dollar-Steaks und edlen Pullen war gesteckt voll. Vater und Sohn hockten nahe der Bühne. Dann kam sie, Marlene Dietrich, Wochenhonorar 30 000 Dollar zweimal 20 Minuten pro Tag für einige Liedchen. gehaucht, gevampft und auch gesungen. So kommt nur Marlene aus den Kulissen auf die Bretter! Der Welt schönste Großmutter. Sagt man. Mindestens 2 Pfund Gold und Geschmeide und das berühmte Skandalkleid. Eine Großmutter mit nichts als einem Hauch durchsichtiger Seide bekleidet. Stand ihr phantastisch! Gertenschlank mit einem raffinierten Gang schwebte, sie zum Mikrophon, blieb einfach davor stehen und ließ minutenlang genießerisch einen Orkan an Beifall an sich herauf- und herunterrieseln. Dann winkte sie wie eine Königin ab und vampfte in das Mikrophon ein „Ahhhh!“, daß selbst den Hummern auf den Tellern komisch wurde und der Wein zu zischen anfang. Die Männer bekamen Kulleraugen und die Luft war sündig. Dann sang sie Schlager aus ihren Filmen. Mit Singen hat das eigentlich wenig zu tun. Sie marlente. Für Vater und Sohn gab's eine Einlage auf Deutsch: „Jonny, wenn du Geburtstag hast!“ Und zum Schluß: „Vor der Kaserne, vor dem großen Tor, steht eine Laterne . . . Lilli

Marien!" Vorher sagte sie noch: „Und nun ein Lied, das ich auf allen Kriegsschauplätzen zu unseren Soldaten gesungen habe!" Komische Welt, Marlene aus Deutschland munterte die Alliierten mit einem deutschen Lied zum Kampf bis zur letzten Patrone auf. In der Pause unterhielten und beknipsten wir uns. Sie war sehr nett, und als Vater und Sohn sie fragten, wann sie mal nach Deutschland käme, meinte sie, sie möchte schrecklich gerne, aber ihr Manager ließe ihr keine Zeit. Gerade jetzt hat die König-Film aus München sie eingeladen, für 200 000 DM die Hauptrolle als Liebeshochstaplerin zu spielen. Wir glauben nicht, daß sie kommt. Marlene ist sehr, sehr teuer.

In Tokio, in Japan, haben wir eine Konkurrentin von Marlene getroffen. Sie war nicht so kostbar gekleidet, kein Vamp, kein Star. Eine kleine, hübsche und zierliche Japanerin. Wie ein Porzellanpüppchen sah sie aus. In einem kleinen Raume trug sie vor einem stillen, ergeben lauschenden Auditorium von etwa 15 Personen, die ab und zu den kleinen Raum verließen, um anderen Zuhörern Platz zu machen, wunderschöne kleine japanische Gedichtchen vor. Mit einer zierlichen, lieblichen Stimme. Vater und Sohn fanden es wunderbar. Es mussten sicher Liedchen von Lotosblumen, Kirschblüten und Liebenden sein. Wir standen im Hintergrund und blieben bei ihr, trotzdem wir auch sie verlassen mußten, um anderen Platz Zu machen. Wir ahnten, was sie vortrug, trotzdem wir kein Japanisch konnten. Aber wir wollten es nicht wahr haben. Für uns war sie eine vollendete Vortragskünstlerin. Dabei sagte sie dauernd ganz prosaisch: „Hüte, Mäntel, Kimonos, Porzellan, Papierwaren, Unterwäsche usw.", die kleine liebe Fahrstuhlführerin eines Departement Stores in Tokio.

Auf einer Weltreise erlebt man nur Gegensätze. Bei Minus 15 Grad schlidderten wir die Autobahn Stuttgart — Salzburg entlang und in Karachi in Pakistan wären wir bald bei 50 Grad verdampft. In der persischen Wüste Lut waren wir ausgedörrt und rationierten unser Trinkwasser, und in Indien trafen wir den Monsunregen. In anderthalb Monaten goß es 2 Meter Regenhöhe. Es war furchtbar. Man meinte, die Wolken regnen nicht, sie fallen einfach herunter. In den großen Städten wohnten wir in Grand Hotels und dann wieder in Bungalows oder ärmlichen Hütten. Einmal brachten wir acht Tage in einer Baumhütte zu, die in einem Tigergebiet lag. Wir wollten Tiger knipsen in freier Wildbahn und nicht in den Zoo's oder in Naturschutzparks. Wir hatten uns einen Tiger-Fachmann gekauft, der viele Rupien nahm, aber keinen Tiger fand. Wir waren immer enttäuscht, wenn die Leute uns auf ihre Zoo's aufmerksam machten, wo doch eigentlich in Indien die Tiger, Elefanten, Nas- und sonstige Hörner so herumlaufen sollen. An den Dschungelstraßen findet man Schilder: „Schützt unser Wildleben!" Doch einmal standen wir knapp 2 Meter vor zwei Tigern mit fletschenden, gewaltigen Gebissen und furchtbar drohenden, gelben Augen; Sie waren ausgestopft und standen im Jagdzimmer des Maharadschas von Gwalior. Mal kamen wir tagelang nicht aus den Kleidern und konnten uns vor lauter Dreck, Staub und Bärten nicht mehr leiden und dann standen wir im weißen Smoking, pikfein, in der einen Hand ein Whiskyglas und in der anderen eine edle Zigarette und waren Gäste bei den oberen Zehntausend. Durch die Türkei und den Iran ratterten wir mit 20 Stundenkilometern Tausende von Meilen über Sand und Wellblechstraßen und in Amerika brausten wir mit achtzig Sachen wie auf Samt über die Highways. Am Nanga Parbat hatte unser Kuli Hassan bis auf einen Kohlkopf unser ganzes Mehl, die ranzige Butter, Brot und Äpfel an seine Kulikollegen verkauft und das Geschäft seines Lebens gemacht. Von diesem Kohlkopf mit Induswasser lebten wir zwei Tage und auf dem „President Wilson", einem Luxusdampfer zwischen Yokohama über Hawaii nach San Francisco, hat jeder von uns bei dem Millionärsleben 10 Pfund in 14 Tagen zugenommen.

Weltreisende werden immer gefragt: „Tja, wo möchten Sie denn am liebsten sein, wo hat es Ihnen am besten gefallen?"

Für uns gejagte Europäer ist diese Frage nicht so einfach zu beantworten, besonders wenn man in Deutschland geboren ist, dem Umsteigebahnhof aller Soldaten der Weltgeschichte. Als Deutscher von 1953 sucht man zuerst Ruhe und flüchtet aus dem politischen Rummel, der ungefähr Anno 1914 begann.

Wenn man auf der Fähre von Istanbul nach Skutari steht und läßt sich in einigen Minuten von Europa nach Kleinasien übersetzen, dann blickt man wehmütig zurück auf das Häusermeer von Istanbul und meint, dahinter den großen Vulkan Europa zu sehen, der aus manchen Kratern noch raucht und der nach einer gewaltigen Eruption, die die ganze Welt erschütterte hatte, gerade erloschen ist. Wir haben uns dann auf einem Stadthügel von Skutari auf eine alte Steinbank gesetzt und von Asien nach Europa hinüberphotografiert.

Wir waren ganz still. Der Vater, geboren 1905, Mitglied der Generation, die Wilhelm II., Ebert, Brüning, Luther, Hindenburg und Hitler erlebte, und der Sohn Rolf, geboren 1932, dem diese Generation einen wüsten Trümmerhäufen als Lebensplattform vererbte. Und Millionen anderen Kriegsjungens und -mädels.

So war unsere 45 000-Kilometer-Fahrt um die Erde oft erfüllt von schweren Gedanken, und in langen Diskussionen versuchten wir, wenigstens uns zu erklären, warum denn nirgends auf diesem Globus Ruhe ist. Wenn man irgendwo am

liebsten sein will, dann muß man ein Land, eine Stadt, ein Dorf oder eine Gegend finden, wo man arbeiten, leben und lieben darf, wo man fühlt, hier bin ich sicher. Doch so traurig es ist, auf dieser schönen Erde, dem Meisterwerk, das der liebe Gott im Weltenraum geformt hat, herrscht keine Sicherheit. In dreizehn Ländern waren wir. Über 600 Millionen Menschen leben dort, deren Kampf um das tägliche Brot sehr hart ist, in deren Herzen, die Sorge und die Angst wohnen. Die einen fürchten, daß der böse Nachbar sie morgen fressen will, die anderen überlegen, weil sie keinen Platz mehr für ihre Kinder haben, ob sie nicht besser mal in ein anderes Land äugeln. Denen trocknet das Land aus, die Ernten werden immer karger, während man den anderen ihre Ernte nicht abkauft. Die Perser verölen völlig, und das Volk hat Hunger. Die Japaner haben heute mit weniger Land zehn Millionen Einwohner mehr als vor dem Kriege. Jeden Tag gibt es tausend Türken mehr, und Wissenschaftler haben ausgerechnet, daß in 20 Jahren in der Türkei keine Bäume mehr sein sollen, wenn die 30 Millionen Ziegen und Schafe weiter das junge Unterholz und die Büsche wegfressen. Das Land trocknet aus. Und die Singhalesen wundern sich, daß ihre Insel Ceylon, vor dem Kriege Reisexportland, heute nicht mehr genug für sie selbst hervorbringt. Nicht weil sie ausgetrocknet, sondern weil die große Landflucht gekommen ist und es die Menschen in die Städte zieht. Die Pakistanis jagen die Inder, und die Inder die Pakistanis. Die Hongkonger wissen, was es heißt; Klappe zu, Affe tot! Und die Amerikaner kämpfen mit McCarthy. Dazwischen liegen Indochina, Rußland, Korea, und oben drüber sausen die «Fliegenden Untertassen» von einem anderen Planeten, die laut der neuesten Tatsachenberichte die kompakte Weltfurcht darstellen.

Also am liebsten möchten wir da nirgends sein, trotzdem eine große Sehnsucht uns nach diesen Ländern erfüllt. Wieso? Weil wir die herrlichen Landschaften, Ozeane und Gestade sahen, weil wir guten Willens und fröhliche Weltreisende waren, die entdeckten, daß Italiener, Griechen, Türken, Perser, Pakistanis, Inder, Chinesen, Japaner oder Amerikaner, alle gleichfalls guten Willens sind, eine große Sehnsucht nach Frieden und Freundschaft haben. Könnte man doch die Furcht verjagen.

Dann möchten wir am liebsten südlich von Athen am Meere sein, in Smyrna (Izmir) ein Haus besitzen, von Teheran ans Kaspische Meer zum Wochenende reisen, in der alten Dschingis-Khan-Feste Bam im Südostzipfel Persiens einige Wochen herumstöbern, in Kaschmir den Winterurlaub verbringen, in Mysore, dieser wunderschönen Maharadschahstadt Indiens, ein Gartenhaus mit vielen Dienern haben, auf der Insel Ceylon festen Wohnsitz aufschlagen, in Hongkong billig einkaufen gehen und in Japan arbeiten. Auf Hawaii würden wir einige Jahre verweilen und in Kalifornien bleiben. Von New Orleans aus würden wir die Welt bereisen und — immer Heimweh nach Deutschland haben.

Wir möchten ..., wir möchten sagen, es ist so wunderschön auf der Erde, daß wir dreimal solange leben möchten und am liebsten überall sein.

Wie zwei Freunde gondelten wir auf unserer „Taksy“ herum, und so ist auch unser großes Erlebnis getragen von einem Optimismus, dass die Sehnsucht nach Ruhe vielleicht doch den Moloch Unfrieden verhungern lässt. Unterwegs wurden wir viel gefragt, woher wir aus Deutschland seien. Dann stellten wir uns vor als rheinisch-preußisch-bayerische Schwaben. Im Rheinland geboren, in Berlin gewohnt, nach Bayern evakuiert und in Stuttgart wieder angefangen. Doch jetzt sind Vater und Sohn wieder Bayern geworden. Die gute Stube in Stuttgart war zu eng geworden für die 10000 Fotos, den Film und das schwere Reisetagebuch. So sitzen wir jetzt in Seeshaupt am Starnberger See mit vorne heraus Strand und hinten Gebirge, und alle drei Tage ruft der Verlag aus Stuttgart an, wo die nächsten Manuskriptseiten bleiben, denn wir bebildern und schreiben hier ein Buch von einer fröhlichen Weltreise. Einen Sorgenbrecher, ohne Politik, erzählte uns ein Amerikaner. Das ging ungefähr so: »Sozialismus: Du hast zwei Kühe. Eine gibst du deinem Nachbarn. Nazismus: Du hast zwei Kühe. Die Regierung nimmt beide und erschießt dich. Kommunismus: Du hast zwei Kühe. Die Regierung nimmt beide und gibt dir die Milch. Faschismus: Du hast zwei Kühe. Die Regierung nimmt beide und verkauft dir die Milch. Kapitalismus; Du hast zwei Kühe. Du verkaufst eine und kaufst dir dafür einen Stier. Demokratie: Du hast zwei Kühe. Die Regierung läßt dir beide und die Milch und versucht, die Futterpreise zu regulieren.

Bild und Text: *Eitel und Rolf Lange*

Vater und Sohn. Berichte von einer Weltreise auf dem Motorrad

Abschriften dieser Berichte von Eitel und Rolf Lange
aus *Neue Illustrierte* 1953/54

(neugeordnet und vereint mit der Bilderserie aus dem vorhergehenden Artikel und komplettiert mit Bildern aus dem Buch „Weltfahrt mit Motorrad und Kamera“.)



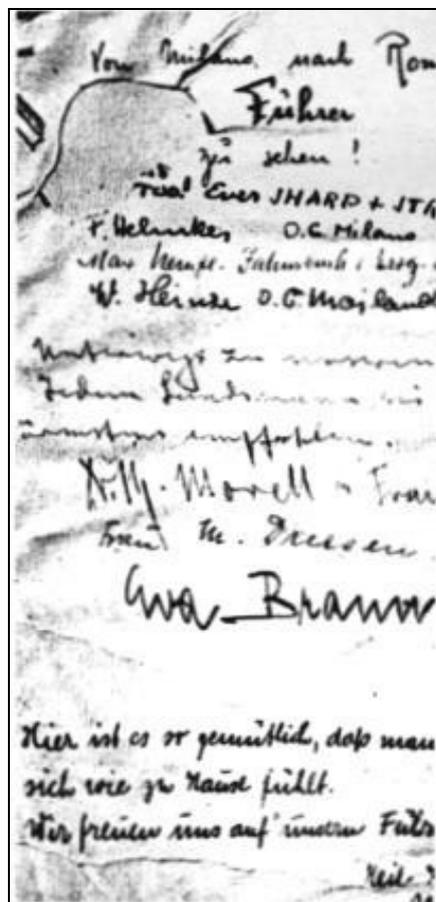
Deutschland: Stuttgart (19. Februar 1953) → Nürnberg → München → Staatsgrenze.



Österreich: Salzburg → Bad Gastein → Villach → Staatsgrenze



Italien: Udine → Treviso → Venedig → Padua → Ferrara → Bologna → Florenz → Siena → Rom → Neapel → Salerno → Potenza → Bari → Brindisi (Überfahrt mit der „Karaiskakis“ nach Griechenland).



Im Hotel der Könige und Gaukler: „Wir wollen unseren Führer sehen!“ Zwischen Florenz und Rom liegt in Acquapendente das „Grand-Hotel Mi-lano“. „In diesem Backsteinhaus übernachteten wir auf der Reise durch Ita-lien. Im Gästebuch entdecken wir die Namen von Eva Braun und von Dr. Morell. Von Rudolf Valentino bis Prinzessin Margaret Rose haben hier viele hundert Prominente übernachtet. Reiche Amerikaner boten den Besitzern ein Vermögen für ihre einmaligen Gästebücher.“



Stolz behauptet der Hotelier: „Hier schlief der Führer.“ Genau genommen schlief in diesem Zimmer Eva Braun. Hier in Nr. 14 soll sie aber auf „ihren Führer“ gewartet haben. Am 22. Februar 1944 übernachteten hier deutsche Jagdflieger. Kurze Zeit später trugen sich als Gäste dieses Zimmers englische Kampfflieger ein. Ein Stück Weltgeschichte machte Station in diesem Hotel....



Wie hier am Colosseum in Rom, diente uns Taxis als Stativ.



In Cinecittà: „Hallo, Jungs, was macht ihr den hier?“ fragte Errol Flynn, als er uns plötzlich vor der Tür des Ateliers stehen sah, in dem er seinen neuen Casanova-Film dreht, so erzählen Eitel und Rolf Lange von der ersten Etappe ihrer Weltreise auf dem Motorrad. „Der amerikanische Herzensbrecher, der zurzeit wie viele US-Stars aus steuerlichen Gründen in Europa filmt, war beeindruckt von unserer Ausrüstung. Eine Stunde unterbrach er seine Dreharbeit.“



Auf einem Platz in Rom: Ich suche eine Chance...“ In einem kleinen Café auf der Via Nazionale trafen wir Edith Jost, die als Mannequin im römischen Modehaus Antonelli tätig ist. Nur acht Wochen dauerte die Aufenthaltsgenehmigung der römischen Polizei. „Gott sei Dank entdeckte mich der Film“, erzählte sie uns, „deshalb gestattete mir die Polizei, länger zu bleiben.“ Für uns zeigte sie vor dem Modehaus Abendkleider für den kommenden Sommer. Die Modelle waren alle auf ihre Figur zugeschnitten.



Modekönigin – für zehn Minuten. Rolf, der Junior von „Vater und Sohn“, hilft dem Mannequin Edith Jost beim Richten eines Abendkleides. „Glauben Sie nicht, dass es leicht ist, in Italien sein Brot zu verdienen“ sagte Edith. „Die meisten deutschen jungen Frauen, die nach dem Krieg in den sonnigen Süden fahren, um hier ihr Glück zu finden, sind schon wieder in Deutschland. Nur wer auf die Dauer Erfolg hat, kann in Italien bleiben.“



Bunt ist das Leben. „Hinter uns tausendjährige Ruinen des Colosseums, neben uns Giovanni, der Droschkenkutscher, als Repräsentant einer Welt, die noch Zeit hatte. Unter uns die schwere Reisemaschine und in unserer Mitte Edith Jost, eine junge, tapfere Frau, die sich in einem fremden Land behaupten will. – Morgen führt uns unsere Maschine weiter nach Süden. In einer Woche schon werden wir wieder in einem anderen Land sein...“



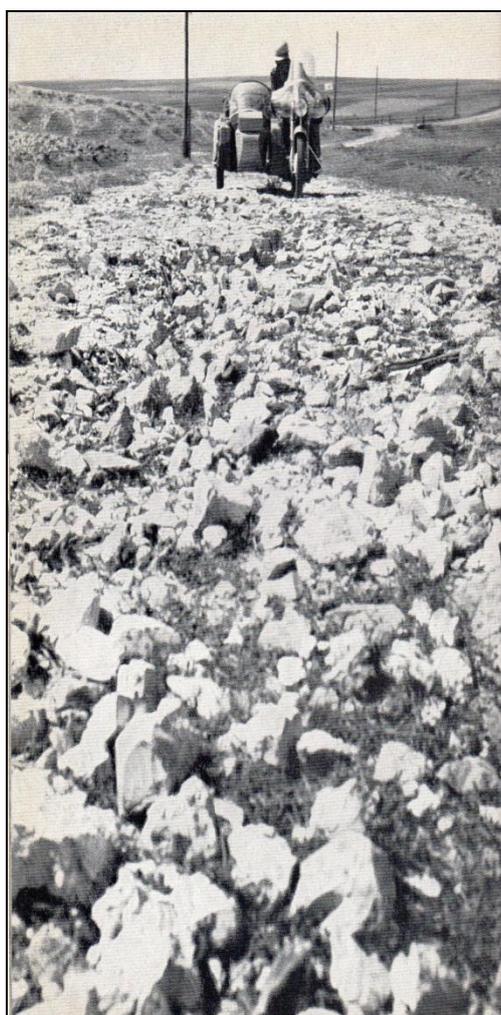
Griechenland: Korfu → Ithaka → Patras → Korinth → Athen → Theben → Levadia → Lamina → Larissa → Kokinopolos (Olymp) → Saloniki → Kavalka → Xanthi → Komotini → Alexandrupolis → Staatsgrenze



Nur die Filmkamera rückte dem Olymos näher; wir blieben im Schnee stecken.



Königin Friederike von Griechenland besuchte das Hospital von Dr. Ahrer,



Die Verbindungsstraße von Griechenland nach der Türkei ist die schlechteste Straße Europas.



Türkei: Edirne → Istanbul → Üsküdar → Adapozzari → Ankara → Kayseri → Sivas → Erzincan → Erzurum → Ararat → Staatsgrenze



Jeden Tag gibt es tausend Türken mehr, Schwestern des deutschen Hospitals in Istanbul mit eben geborenen Moslems.



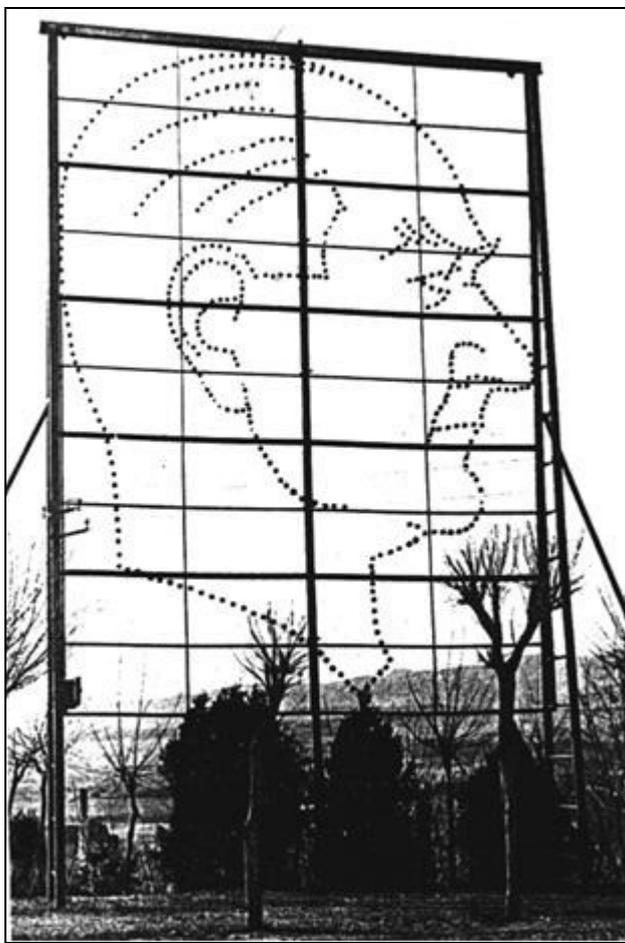
„Ziegen fressen die Türkei auf!“ Das hörten die beiden „Vater-und-Sohn-Reporter“ Eitel und Rolf Lange auf ihrer Motorradfahrt quer durch die Türkei immer wieder. Bereits in 20 Jahren wird die Türkei ohne jeden Wald sein – wenn nicht ein Wunder geschieht. Der türkische Bauer baut kein Viehfutter an. Während der Trockenzeit treiben daher die Hirten Millionen von Ziegen und Schafen in die spärlichen Wälder. Dort vernichten dann die Tiere den Nachwuchs des Waldes.



Ackerboden im Mai: Sand ... Sand ... Sand. Ein türkischer Bauer zeigt, wie trocken sein Acker jetzt schon ist. Fast nirgendwo mehr in der Türkei gibt es Wälder, die die Äcker schützen.



Die Waffe gegen den Sand: Bäume! Der deutsche Professor Heske hat die Aufgabe, Maßnahmen zu entwickeln, die die drohende Vernichtung der letzten türkischen Äcker verhüten sollen. Auf der Staatsdomäne Bola ließ er Baumgruppen anpflanzen, die das Austrocknen des Erdbodens verhindern sollen.



Zwanzig Meter hoch: Das Bild des „Vaters der Bäume“. Kemal Atatürk arbeitete ein Notprogramm aus, das der fortschreitenden Erosion seines Landes Einhalt gebieten soll.. Überall in der Türkei ließ Kemal Atatürk Baumfarmen anlegen. Sein riesiges illuminiertes Bild strahlt über einer solchen Musterfarm weit in die anatolische Nacht hinaus





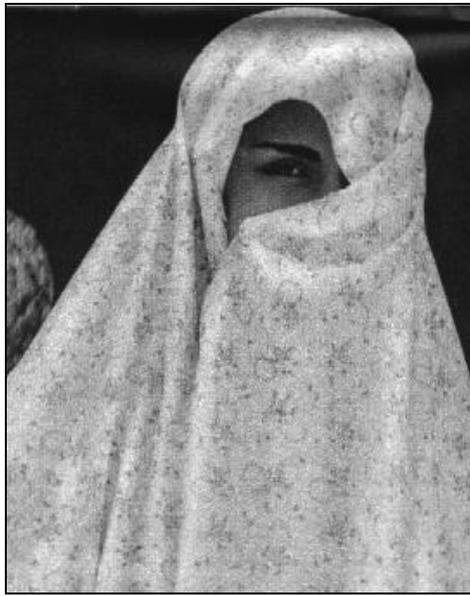
Der Dieb von Adapazari in der Türkei. Die Aufnahme oben wurde vor dem Diebstahl gemacht und führte nachher zur Entdeckung des Diebes, eines kleinen Jungens. Rolf rollt unter der Bettdecke im Hotel den Film in die Entwicklungsdose. Jetzt schnell zum Fotografen des Städtchens, um eine Vergrößerung zu machen! Vater Lange mit dem noch nassen Film unter der heißen türkischen Sonne. Aber gerade das Stück des Streifens, auf dem sich das so wichtige Bild befindet, will und will nicht trocknen. Aber schließlich ist auch die Vergrößerung auf einem Apparat aus der Steinzeit geschafft. Und wenig später hat die tüchtige türkische Polizei den kleinen Dieb gefasst und strahlend kann Vater Lange seine unentbehrliche Leica wieder in Empfang nehmen.



In Ankara wollen diese zehn Ballettschüler unbedingt eine Rundfahrt auf Taksy machen.



Unsere "Taksy" mit türkischer Militäreskorte auf der Fahrt durch die strategisch wichtigen Gebirgsgegenden im Osten der Türkei.



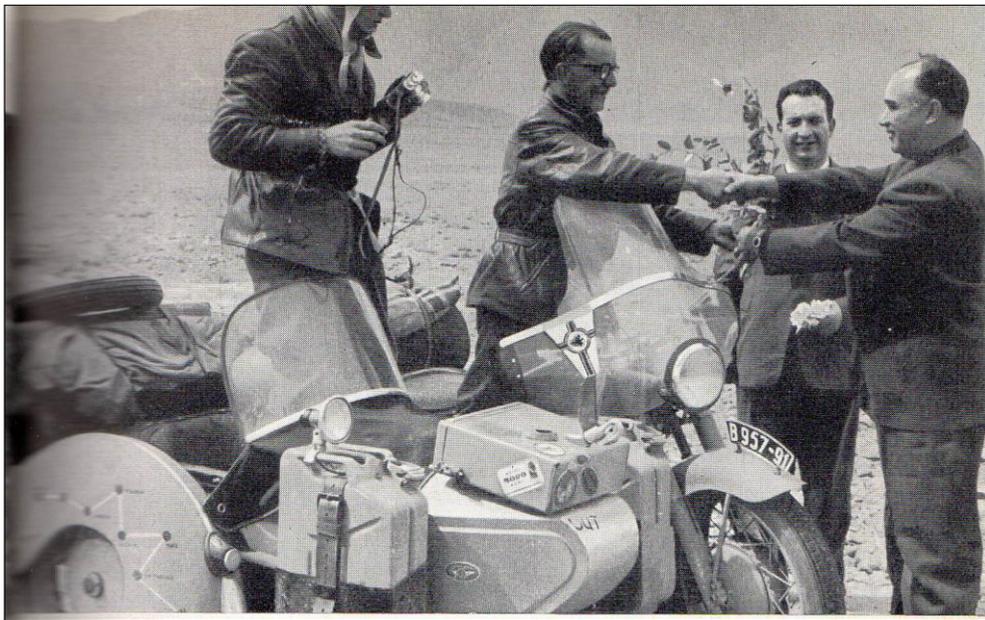
Sicher ist sie eine schöne Türkin, die nur hinter ihrem Schleier hervor die Fremden mit einem Auge ansehen darf.



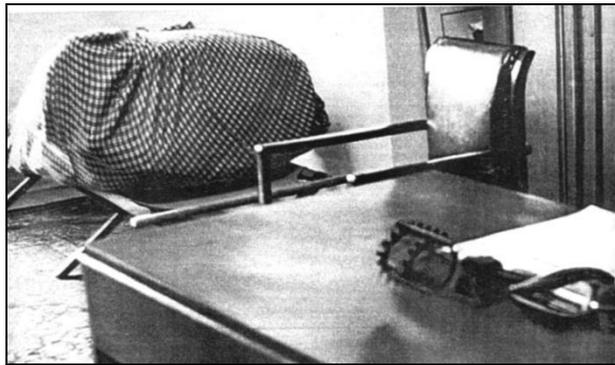
Persien: Täbris → Kaswin → Teheran → Isfahan → Anarak → Jesd → Kirman → Bam → Sahidan



Eine der vielen Wasserdurchfahrten auf Persiens Straßen



Herzliche Begrüßung vor den Toren Teherans.



Iran 1953: Keiner weiß, was morgen ist. Sicher ist sicher: Das Bett im Parlament. „In diesen Räumen hielt sich der iranische Ministerpräsident Dr. Mossadekh über vierzig Tage und Nächte auf, als seine fanatischen Gegner ihm nach Leib und Leben trachteten. Immer noch liegt neben dem Schreibtisch vorsorglich das eingerollte Bettzeug.“ So berichten Eitel und Rolf Lange. „Unser Begleiter lächelte vieldeutig, als wir den Wunsch äußerten, das Notbett zu fotografieren. Wie wohl in keinem anderen Land der Welt prallen hier im Iran die politischen Gegensätze aufeinander. Täglich wechseln die Meinungen: „Nieder mit Mossadekh! Hoch der Schah – Hoch Mossadekh! Nieder mit dem Schah!“ – In einer Seitenstraße in der Nähe der Wohnung Mossadekhs stehen ständig drei Panzer fahrbereit!



Vater und Sohn in Persien: Nein, so was! „Geradezu verblüffend waren die Dinge, die uns schon in den ersten Tagen unseres Aufenthaltes in Persien begegneten“, so schreiben aus Teheran Eitel und Rolf Lange, die Vater-und-Sohn-Reporter“, über deren Weltreise die „Neue Illustrierte“ berichtet. „Wir drückten einem Kaiser die Hand, der keinen Schlips trug. Wir aßen am Bett eines Ministerpräsidenten und ließen uns das Fenster zeigen, durch das er im Nachtgewand zu fliehen pflegt, wenn der Aufruhr gegen sein Haus brandet. Wir sahen in die Augen verschleierte Schönen und in die gutgeölten Mündungen amerikanischer Maschinenpistolen. Wilde Männer stampften um unser Motorrad einen Ehrenhahn. Schweigsame Bewaffnete folgten uns überall hin im Jeep. „Man kann nicht wissen“, so erklärte uns ein Minister die Situation. Unsere seltsamen Bilder aus

dem Teheran dieser Tage sind jetzt auf dem Weg nach Deutschland. Sie werden – hoffentlich – in der nächsten Ausgabe der „Neuen Illustrierten“ deutschen Lesern Aufschluss geben über das zurzeit interessanteste Land des Mittleren Orients.



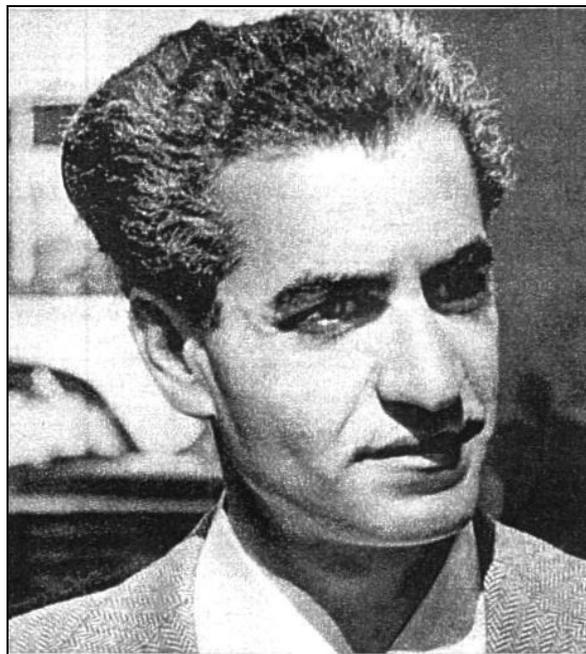
Von hier aus floh Mossadekh im Nachtgewand. Oben rechts ist das Zimmer Mossadekhs mit dem berühmten „Bett Persiens“. Von hier aus musste er im Nachtgewand fliehen, als die Menge sein Haus stürmte. Beim Verlassen des Hauses kam uns das Groteske der Situation zum Bewusstsein: Ein Minister-präsident, der im Schlafanzug regiert, sein Bettzeug vorsorglich im Parlamentsgebäude verwahrt und in Rufweite drei Panzer stehen hat!



Mit geladenem Gewehr und einer roten Rose. Vor allen öffentlichen Gebäuden Teherans stehen die Posten mit aufgepflanztem Bajonett. Jeder weiß, dass in den Innenhöfen fahrbereite Mannschaftswagen stehen, die jederzeit bei Aufruhr eingesetzt werden können. Auch der Posten vor dem Gebäude, in dem der Pfauenthron steht, war bis an die Zähne bewaffnet ... spielte versonnen mit einer Rose.



Interview mit einem freundlichen Mann. Im kaiserlichen Palast erwartet uns der Schah. Das Wort Aleman (Deutscher) macht uns den Weg frei zur Privataudienz. – Im Garten des prunkvollen Palastes kommt uns der Kaiser des Iran in schlichter Sportkleidung ohne Krawatte entgegen. Er reicht uns freundlich die Hand und begrüßt uns überaus herzlich wie alte Freunde. Der 35 Jahre alte Herrscher hat bereits graumeliertes Haar und sieht trotz seiner schlanken sportlichen Gestalt wesentlich älter aus. Der Wert seines Palastes ist selbst in Millionenbeträgen nicht auszudrücken. Allein der Posten vor dem Hauptportal steht auf einem Teppich, der nach dem Urteil von Fachleuten über 15000 DM kostet.





„Das ist meine Frau, die Kaiserin“. Eine Hand weist auf das Bild der jugendlichen Herrscherin des Iran: Der Kaiser hatte uns persönlich eingeladen, sein Arbeitszimmer zu besichtigen! Das Foto seiner Gattin zeigt die gleichen ernsten Augen wie die des jungen Schah. Wir glauben, in seinem Blick die große Einsamkeit zu lesen, die ihn umgibt! Seit Wochen ist die Kaiserin Soraja in Europa. Von ihrem Mann behauptet man in Persien, dass er zum Spielball der Politik geworden ist. Immer hält man ihm seinen Vater, den Schah vor, der ein strenges Regiment im Lande führte und sich um alles, was in Persien vorging, energisch kümmerte.



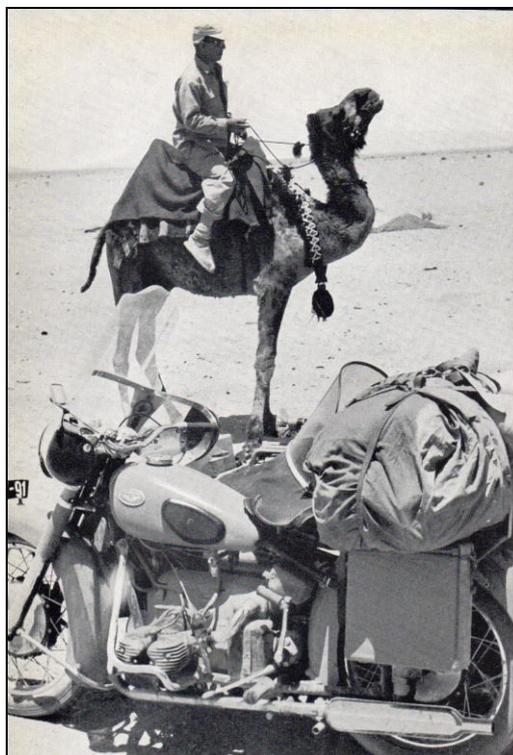
Inventur einer Weltreise im Hofe eines kleinen deutschen Hospitals in der Wüste Persien



Ein Zauberwort: Deutscher. Die Amerikaner sind in Persien nicht beliebt. Von den Engländern redet man am besten überhaupt nicht. Sobald die Leute hören, dass man Deutscher ist, öffnen sich Tür und Tor. Ein freundlicher Perser malt Eitel Lange auf den Kotflügel seines Rades das Wort „Aleman“. Mit dieser Zauberformel geht die Fahrt weiter...



Taksy machte sich nichts aus diesen Wasserdurchfahrten.



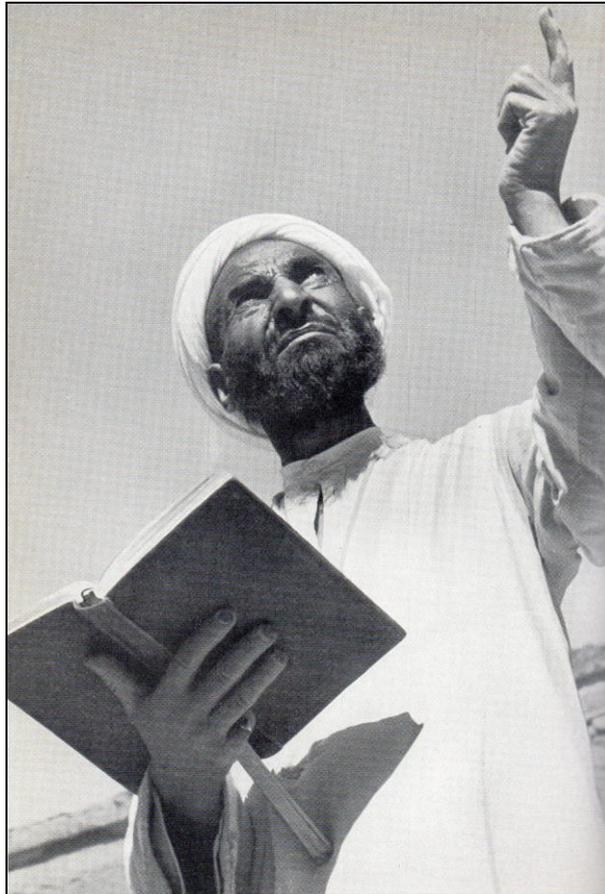
Auf diesem Kamel ritt ich 5 Kilometer weit bis zur nächsten Ortschaft, um Benzin zu holen.



„Jahleh“, der Filmstar Nummer 1 von Persien.



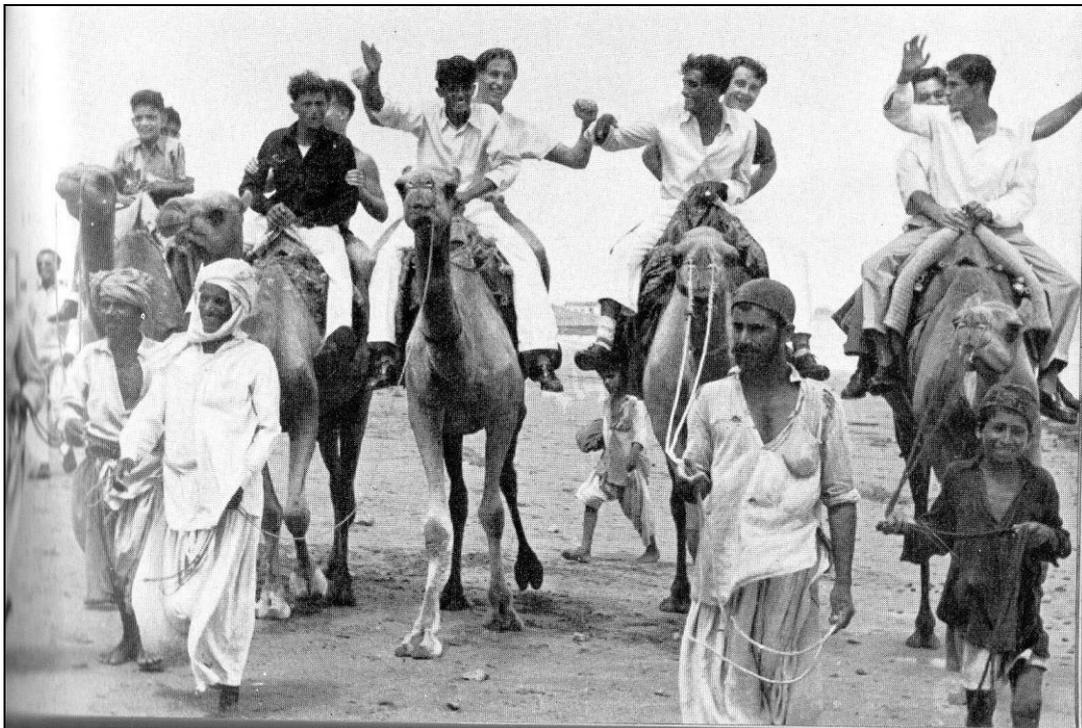
Pakistan: Quetta → Sukkur → Hyderabad → Tatta → Karachi (und zurück) → Multan → Lahore (mit dem Flugzeug und dem Auto und zurück → Rawalpindi → Nanga Parbat) → Staatsgrenze



In der Dschingis-Khan-Feste Bam sagte ein Mullah: „Nur Allah kann der Welt den Frieden geben“!



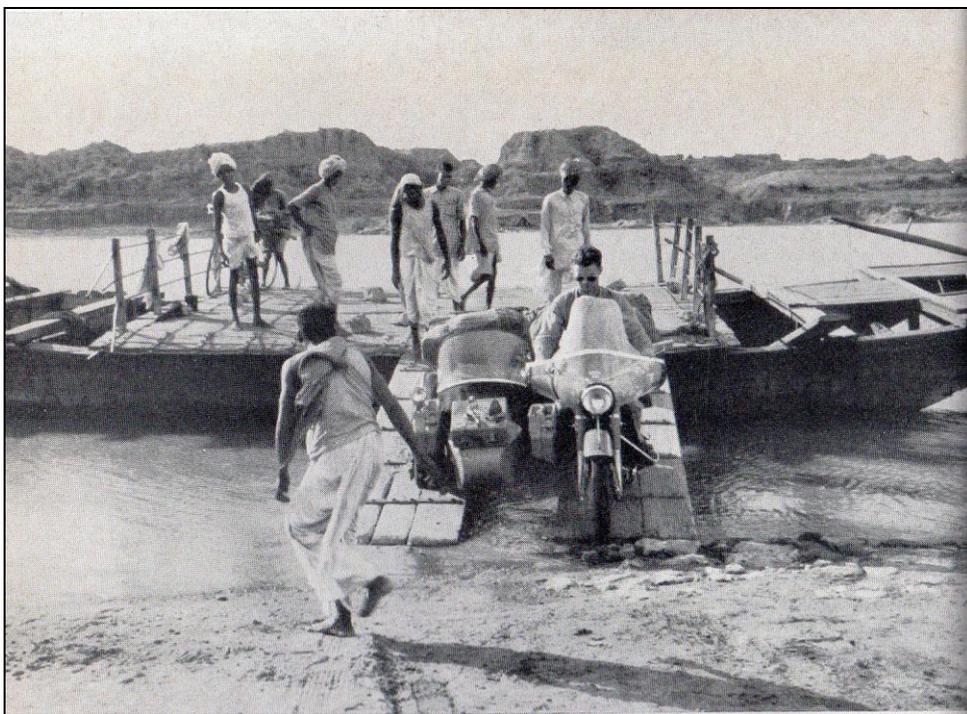
Der Betreuer aller Nanga-Parbat-Expeditionen, der Political Agent von Gilgit, bedauerte Hermann Buhl wegen seines erfrorenen Fußes.



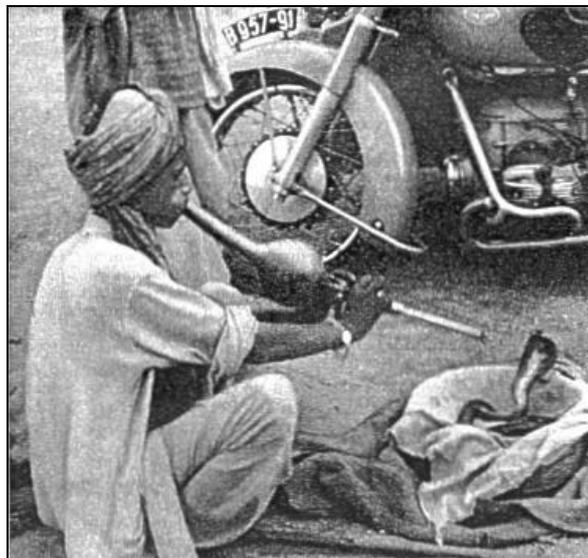
Deutsche Fußballer ritten auf Kamelen in Karachi. Die Offenbacher Kickers (OFC) saßen auf dem „Sozius“.



Indien: Delhi → Agra → Bombay → Poona → Bangalore → Mysore und zurück → Madras → Madura → per Bahn nach Dhanuskodi → Fähre



Oft kann man nur mit Fähren über die breiten Flüsse gelangen. Dieser Fährmann am Chambrai-Fluß verlangte von uns einen unglaublich hohen Betrag.



Ein Beruf, der nicht mehr „zieht“. Es gibt nur noch wenige Schlangenbeschwörer in Indien. Die Gaukler sterben langsam aus.



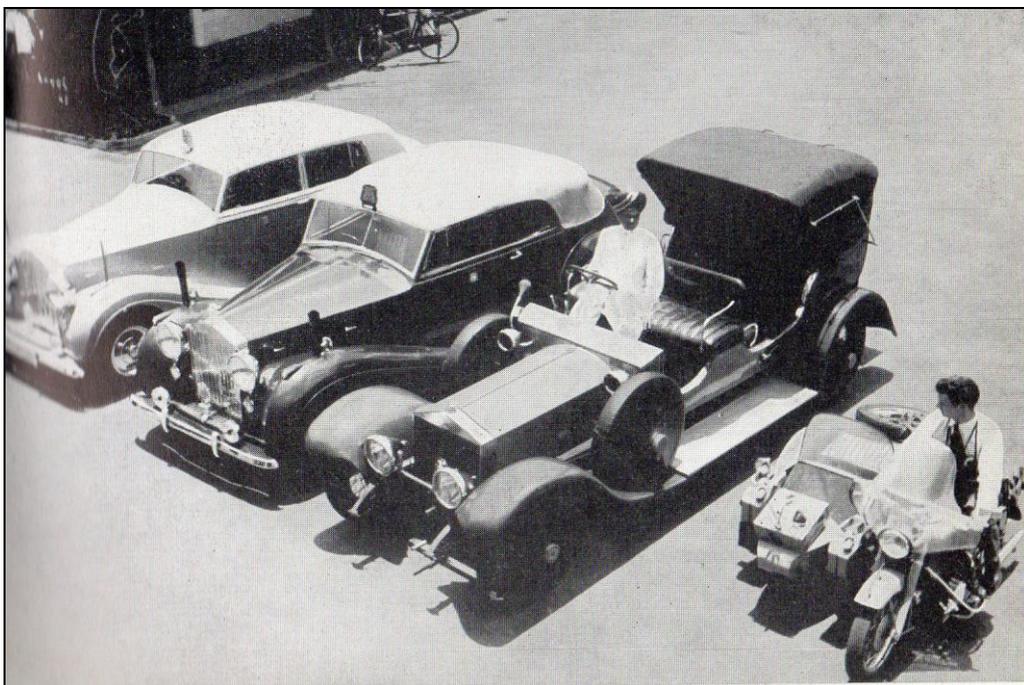
Die giftige und angriffslustige Kobra ist dem Inder heilig; er tötet sie deshalb nicht. Das Überfahren von Kobras ist nicht ungefährlich.



Am Grabe von Mahadma Gandhi



Prinz Richard, der nur noch dem Titel nach jüngste Maharadscha von Mysore, ist, sagte: „Das gefällt mir“.



Ehe die indischen Jungens über die "Germani"-Maschine nicht zu Ende gefachsimpelt haben, kann Eitel Lange kaum weiterfahren.



In dieser Baumhütte wohnten Vater und Sohn mehrere Tage. Die Inder bevorzugen solche Baumhäuser in Gegenden, wo mit Tigern gerechnet werden muß. Auch eine Form des Campings und dazu gar keine schlechte!



Bananenhandel an einer indischen Landstraße



Diese Inderin bat, mitgenommen zu werden, weil sie dringend zu einem Arzt.



Diese beiden schmalen Holzleisten waren im Südzipfel von Indien einmal unsere „selbstgebaute“ Straße. Einen ganzen Tag brauchten wir dazu, um fünf Kilometer fußtiefen Sand zu überwinden, indem wir in der tropischen Sonne die Bretter immer wieder nach vorne legten.



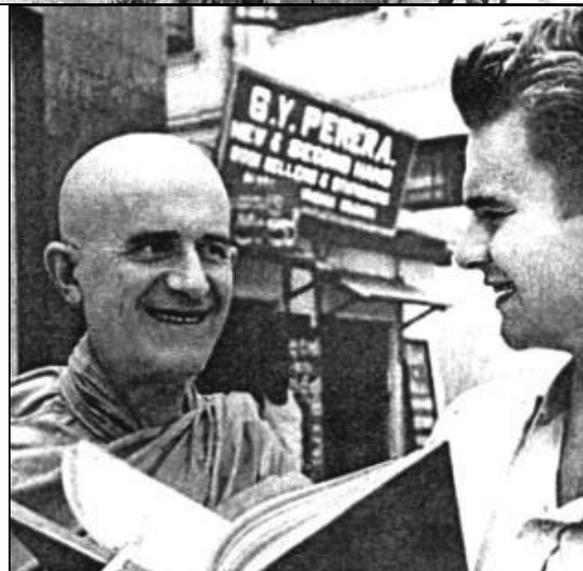
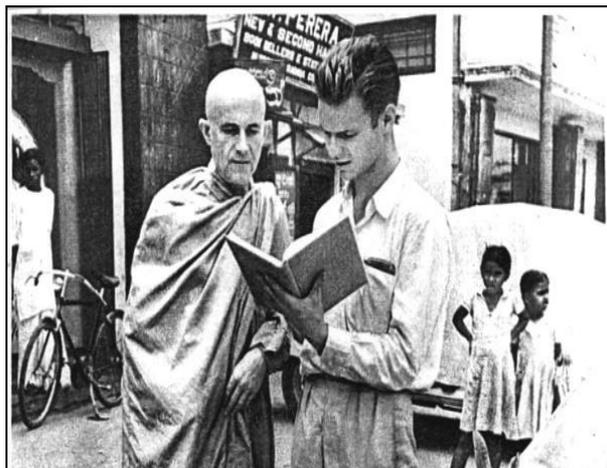
Immer war es für die beiden Weltreisenden ein beklemmender Augenblick, wenn „Taksy“ am Verladekran hing und durch eine Luke in den Stauraum eines Schiffes gehievt. Rolf dirigiert die Schauerer Männer.



Ceylon (Sri Lanka): Talaimannar → Colombo →
Kandy → Sigiria → Colombo

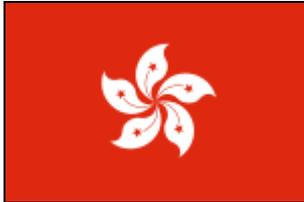


So wickelt man einen Sari. „Mit liebenswürdigem Lächeln zeigt uns die schöne Manel Jlangakoon, wie man einen sechs Meter langen Seidenschal zu einem Kleid wickelt“, so berichteten Eitel und Rolf Lange, die auf ihrer Weltreise mit dem Motorrad in Ceylon eintrafen. „Manel wurde Miss Ceylon 1953. Aus Anlaß ihrer Wahl zur Schönheitskönigin des Inselstaates erhielt sie diesen kostbaren Sari aus hauchdünnem Crépe Georgette als Ehrengeschenk.“



Da lächelte der fromme Mann ... „wir trafen ihn in Colombo“ so berichteten Vater-und-Sohn-Reporter Eitel und Rolf Lange. „Seltsamerweise sprach der Mann in der Mönchstunika fließend deutsch mit Frankfurter Tonfall. Als wir wissen wollten, wie er in Wirklichkeit hieß, wies er uns mit Ernst darauf hin, dass das alte Leben versunken sein. Heute nenne er sich Nyanaponika* und kenne nur das Leben der Versenkung in die Lehren Buddhas. Dann zog er ein Buch aus seinem Gewand, das er über Buddha geschrieben hatte. Als wir anfangen von „Äppelwoi“ zu reden und von Frankfurter Originalen, da glitt ein wehmütiges Lächeln über das Gesicht des frommen Mannes. Er klappte sein Buch zu und sagte leise: „Ach ja“, und schritt fürbaß ...“

(*Nyanaponika Mahathe; geboren als Siegmund Feninger in Hanau, Sohn jüdischer Eltern, 1922 als Buchhändler in Berlin, nach der Machtergreifung in Wien, 1936 ausgewandert nach Ceylon, gestorben am 18. Oktober 1994 in Ceylon (Forest Hermitage/Kandy).



Hong Kong



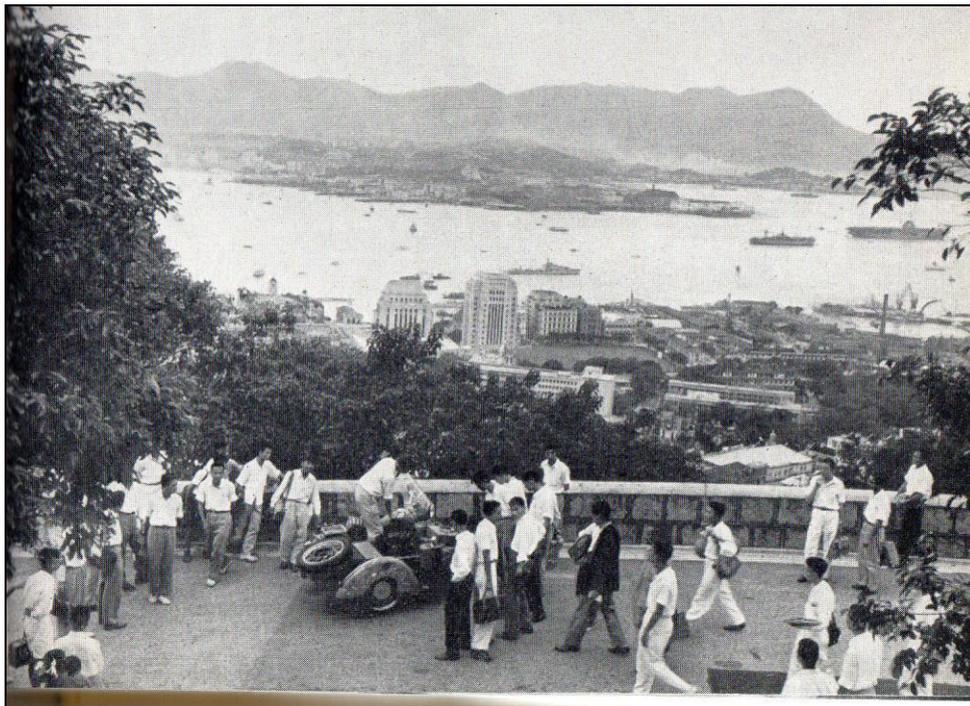
Dem Drachen ins Maul sieht Vater Eitel Lange, während Sohn Rolf diese Aufnahme machte. „ Wir sind im Garten von Au Boon Haw“, berichten Eitel und Rolf Lange von ihrer Weltreise mit dem Motorrad. „Hier in Hongkong hat der millienschwere Au Boon Haw einen gipsernen Märchenwald geschaffen.“



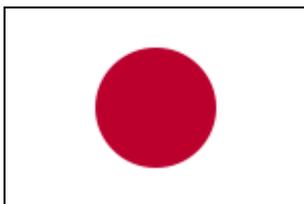
Die Meerjungfrau und der Reporter. Eitel Lange fotografiert auf einem riesigen Fisch einherreitend, eine erschrockene Meerjungfrau. „Die Figuren des Märchenwaldes sind köstlich naiv“, erzählen Vater und Sohn. „Der Garten gehört zum Wohnhaus von Mister Haw, darf aber von niemand besucht werden. Immer findet man gräuliche Tiger aus Gips, die indirekt für den Balsam des Herr Haw werben, der in ganz Ostasien unter dem Namen „Tiger-Balsam“ bekannt ist.“



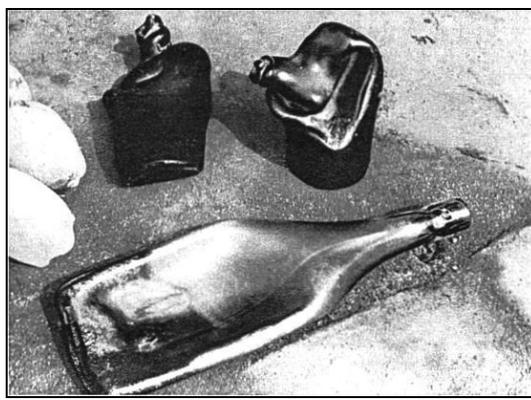
Drauf und dran – mit der Panzerfaust der Geister! Gestalten aus der chinesischen Mythologie erschrecken oder ergötzen die Besucher. Ein Riese, der sich mit einer leuchtenden Keule daranmacht, Ungeheuer zu erlegen, ist eine der großen Figuren in dem seltsamsten aller Märchenwälder.



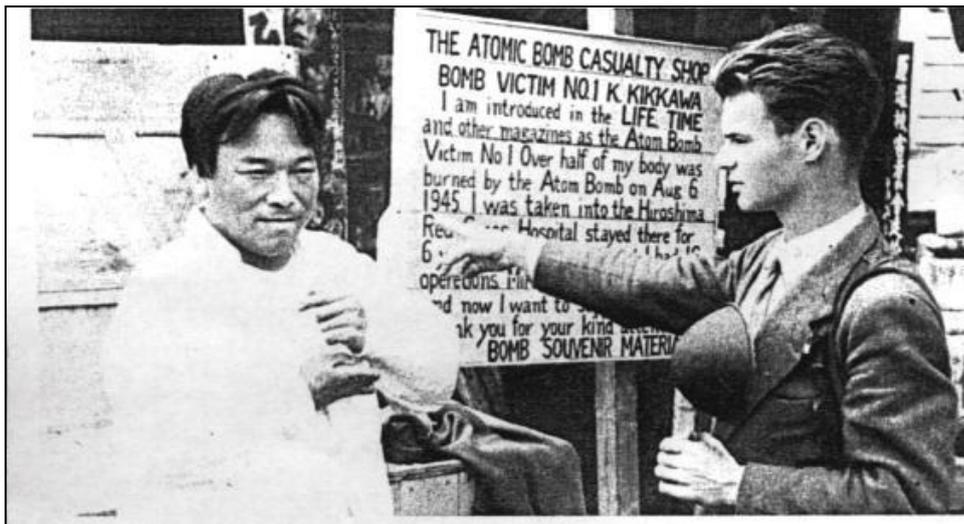
Der Hafen von Hongkong. Im Hintergrund Kowloon und die ersten Hügel des chinesischen Festlandes.



Japan: Hiroshima → Nagoja → Kioto → Osaka und zurück → Tokio → Yokohama → Fudshijama und zurück.



Unverkäufliche Andenken: Geschmolzene Flaschen! Heute ist die japanische Stadt Hiroshima, die von der ersten Atombombe zerstört wurde, zu einem Touristenzentrum ersten Ranges des Fernen Ostens geworden. Die Flaschen sind geschmolzen und erkaltet im Bruchteil einer Sekunde. Die Reporter der „Neuen Illustrierten“, Vater und Sohn, sahen die heimgesuchte Stadt am selben Tage, als die Sirenen über New York City heulten, als Tausende in die Luftschutzräume strömten. Die Television stoppte. Nur die Tauben über der Hudson-Stadt und die etwa 5000 Angestellten der UNO kümmerten sich nicht um den Atombomben-Alarm.

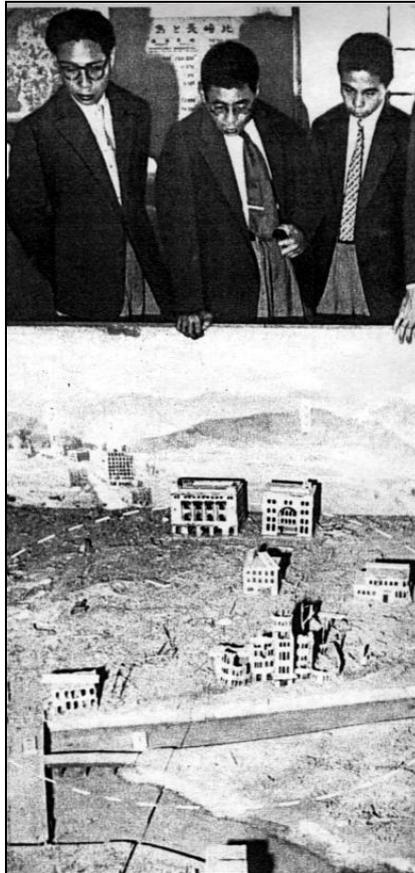


Im Zentrum der Atombomben-Explosion: Opfer Nr. 1! Einer der merkwürdigsten Überlebenden unserer Welt, der Japaner Kiyoshi Kikiawa, hat einen Souvenir-Verkaufsstand eingerichtet und lebt davon, dass ihn die Welt-Nachrichtenblätter und Welt-Illustrierten als Atombombenopfer Nr. 1 bezeichnet haben. Plakate verkünden: „Ich bin bekannt geworden durch „Life“, „Time“ und andere Zeitschriften. Die Hälfte meiner Glieder und meiner Haut wurde verbrannt durch den Atombomben-Blitz im August des Jahres 1945.“

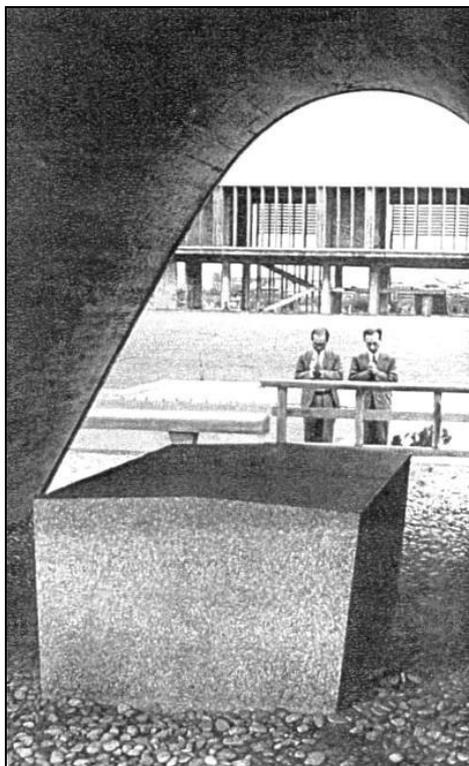


„Und jetzt mein Herr, sehen Sie meinen Rücken!“ Atombomben-Opfer Nr. 1, Mr. Kyoshi Kikiawa, zieht vor Reporter-„Sohn“ sein Hemd aus, so wie er es tut, wenn die Touristen kommen. Er ist ein lebendes Denkmal gegen den Atombombenkrieg. Narben bedecken seinen Rücken. Trotz des Zuspruchs der Touristen fristet er nur ein sehr kümmerliches Dasein als Schauobjekt. Aber er ist ein

Idealist. Er glaubt, auf seine verkrüppelte Hand deutend, die Andenkenbüchlein unterzeichnet, gegen den Krieg der Zukunft kämpfen zu können!.



Über dem Sandkasten: Die Kreise des Atomkrieges! Im „Museum des Todes von Hiroshima“ wird der Urzustand der Zerstörung gezeigt. Im Zentrum der Explosionswelle befand sich ein Kuppelbau. Heute sind um dieses Haus, das „Ausstellungshaus der Industrie“, Tausende von kleinen Holzhäusern emporgewachsen. Sie sind nur improvisierte Bauten, denn die Straßenzüge sind noch immer geborsten. Den Touristen wird berichtet, dass hier der Todesblitz in einer Höhe von 570 Meter entzündet und 150000 Männer, Frauen und Kinder innerhalb einer Sekunde getötet wurden. Bisweilen tanzen auch vor dem Rundhochhaus des Industriegebäudes Schulkinder einen anmutigen Reigen, um zu zeigen, daß Japan die Schrecken des Atomkrieges vergessen will.



„Der Regenbogen“ des Friedens...aus Zement. Hiroshima wird heute die „Stadt des Friedens“ genannt. Aber der Bogen, der als Mahnmal den granitenen Sarg der unbekanntenen Opfer überwölbt, ist nur aus Zement. Es ist nicht der Bogen, den nach der Sintflut ein verzeihender Gott über einer sündigen Welt erschuf, sondern eine Konstruktion, die morgen vielleicht über neuen Opfern sich erhebt.



Die Visitenkarte des Atomtodes. Eine Andenkenstätte ersten Ranges ist die Bank von Hiroshima. Dort kauerten armselige Menschen, die der Todesblitz der Atombombe verbrannte. Nur ihre Schatten sind noch zu sehen, die den Granit schützten, so dass er von den Atomstrahlen nicht zerfressen wurde. Ein Japaner, der von „Vater-und-Sohn-Reporter“ interviewt wurde, sagte mit leisem, unergründlichen Lächeln: „Wissen Sie, ob von uns Menschen, wenn eines tages alle unsere Spuren getilgt sein werden, mehr verbleiben wird als solch ein Schattenriß?“



Prinz Takamatsu, der Bruder des Kaisers von Japan, läßt sich von Vater Lange unsere Weltreisemaschine vorführen



Ein selten erlaubter Blick: Die Stadt der Kaiserpaläste beginnt. Über die Brücke dürfen nur der Kaiser und seine Familie fahren. Nur einmal im Jahr ergehen sich die Besucher in dem herrlichen Park und besichtigen die Gebäude. Doch Hunderttausende, die Tokio besuchen, sind schon mit dem Anblick dieser Brücke

zufrieden. Sie stehen ehrfürchtig davor: Da, hinter dem großen Tor...wohnt unser Kaiser!



„Bitte umsteigen auf Luftreise Tokio!“ Unser Motorrad hielt genau vor dem Helikopter. Dr. Ryu, Chefredakteur der größten japanischen Zeitung „Asahi Shimbun“ stellte uns das Lufttaxi seines Verlegers zur Verfügung: „Am besten ist es, Sie sehen sich unsere Hauptstadt vom Hubschrauber aus an. Sie werden bemerken, wie in unserer Stadt gearbeitet wird, der riesige Verkehr muß Sie beeindrucken. Wir sind sehr stolz auf unser Tokio und würden uns freuen, wenn Sie in Deutschland ein gutes Bild von uns geben könnten.“



Wolkenkratzer! Wolkenkratzer! Das ist Tokio, die größte Stadt Asien! Es ist herrlich, in dieser Plexiglaskugel, nur hundert, manchmal nur fünfzig Meter hoch, fast „engelhaft“ über dieser Stadt zu schweben (fünfzig Meter Höhe stellt die polizeilich erlaubte Mindestflughöhe für einen Fotoreporter dar). Der Pilot, ein bekannter japanischer Weltkriegsflieger, teilte unsere Begeisterung: „Ja, das ist Tokio, unsere Stadt lebt wieder. Vor einigen Jahren hätten Sie noch entsetzliche Baulücken, dürrtig gekleidete Menschen in fadenscheinigen Kimonos und geflickten Uniformen gesehen. Wir haben hart gearbeitet, wie ihr in Deutschland, und wir sind wieder hoch gekommen. Aber, Freunde, teuer ist Tokio geworden!“ Wir lachten: „Teuer wie Westdeutschland!“



Kriegerisches Schild vor einer friedlichen Landschaft. Bei der Anfahrt zu Japans heiligem Berg, dem Fuji, fanden wir dieses Warnungsschild, das den Artillerie-Schießplatz der amerikanischen Besatzungsgruppe ankündigt. Kurz dahinter war der Weg zum Fujigipfel mit einer Schranke abgesperrt. Der amerikanische Posten ließ uns ungehindert weiterziehen.



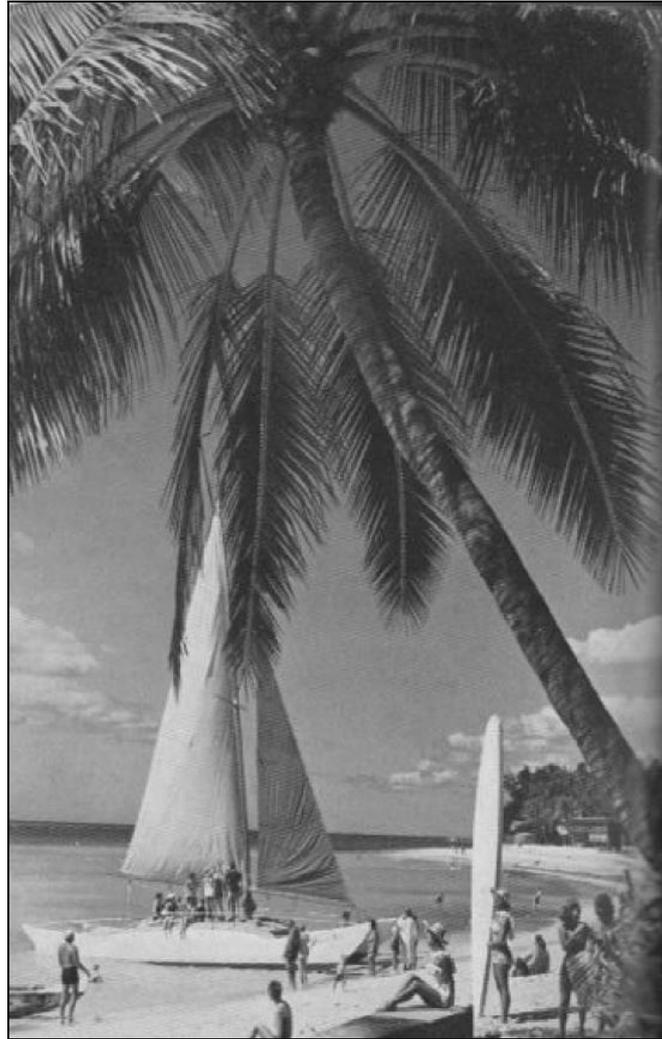
Am Fuße von Japans heiligem Berg: Verschlissene Pilgersandalen. „Es ist ein beschwerliches Unternehmen, auf den Fuji zu steigen“, so berichten Vater- und-Sohn-Reporter Eitel und Rolf Lange. „Wenn man einen Schritt voran macht, gleitet man in der Lava-Asche wieder einen halben zurück. Es gibt nur zwei Monate im Jahr, wo der 3760 Meter hohe Fuji erklettert werden kann. Über sieben Stunden gebrauchten wir, um ihn zu besteigen. Gleich bei der ersten Pilgerhütte fanden wir Hunderte von unbrauchbar gewordenen Sandalen. Sie waren die von der Lava-Asche zerfetzte Fußbekleidung der Fuji-Pilger.“



Heißer Tee dicht unter dem Gipfel. Im Wetterhaus brauten wir uns einen warmen Trunk und hielten Kriegsrat. Sollten wir hier dicht unter dem Gipfel übernachten? Unmöglich, denn das Holz in der Hütte reicht für eine Stunde, und niemand kann sagen, ob der Gipfel morgen noch wolkenfrei sein wird.



Hawaii



Der paradiesische Waikikistrand von Hawaii.



USA: San Francisco → Los Angeles → San Diego und zurück → Las Vegas → Amarillo → Dallas → New Orleans → Washington → Baltimore → Philadelphia → New York.



Vater und Sohn über San Francisco



Als wir in San Francisco länger als eine Stunde parkten, sahen wir von weitem einen Polizisten. über unsere Maschine gestützt. Na, mindestens 20 Dollar Strafe sind uns sicher, dachten wir und hofften dabei noch auf einen freundlichen Schutzmann. Zuerst führte er Rolf an die Parkuhr (Parkometer), die man für 5 Cents eine Stunde lang laufen lassen kann, und sah Ihn sehr gestreng an. Aber dann lachte er und sagte: „Sie müssen aber einen wundervollen Trip gehabt haben. Ich habe inzwischen auf Ihr Rad aufgepaßt!“ Und mit wohlwollendem Lächeln wünschte er uns „Good bye“!



In Hollywood hüpfte uns Mickey Mouse auf das Schutzblech unserer Weltreisemaschine, den Zündapp-Elefanten. Walt Disney ließ sie für einen Augenblick frei aus ihrer großen Geburtstagsfeier, denn Mickey war gerade 25 Jahre alt geworden.



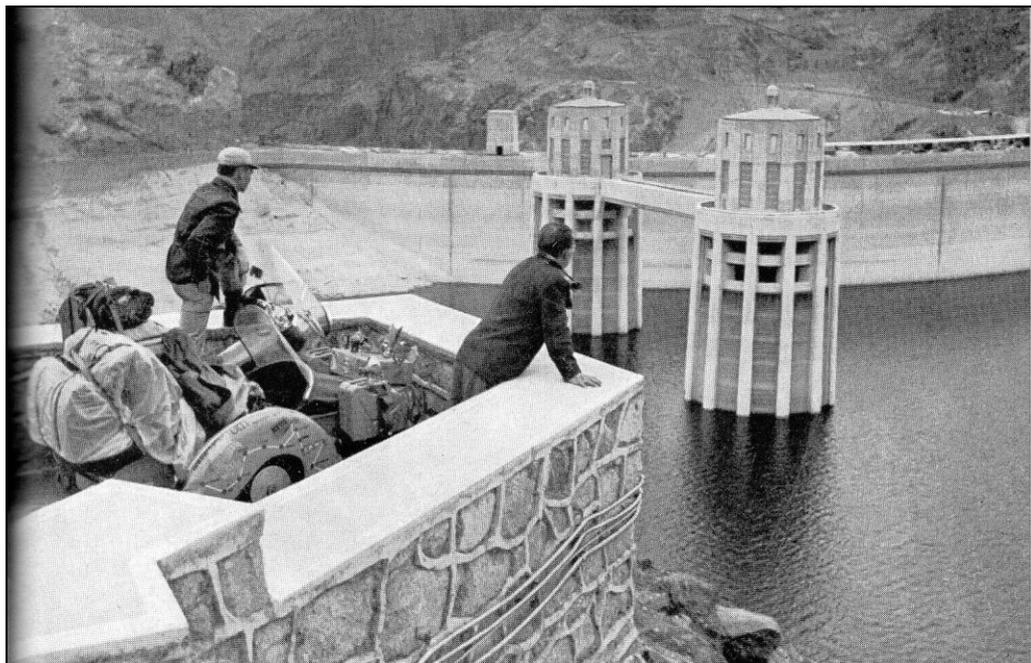
Eine kostenlose Filmgrimmase des amerikanischen Komikers Skelton für Sohnreporter Rolf.



Wiedersehen nach vielen Jahren mit Marlenchen, die in Shows auftritt. Noch immer ist sie die Großmutter mit den schönsten Beinen, wie obige „Detailaufnahme“ ausweist.



Vater Lange strahlt, denn mit einem Dollar gewann er im Roulette in Las Vegas 25 blanke Silberdollars, womit er einer der wenigen wurde, die diese Spielhölle mit Gewinn verlassen.





Vor dem Capitol in Washington D.C.. *Carl Hertweck*, seinerzeit Schriftleiter von „Das Motorrad“ und Halbgott der Motorradfahrer jener Zeit, bemerkte in Nr. 12/1953 „Weltreisende gibt es ja wie den berühmten Sand am noch berühmteren Meer - kein Motorradwerk, das nicht eine eigene Abteilung zur Abwimmlung schnorrender Weltreisender eingerichtet hätte“. Er hatte es nie in seiner Zeit als Schriftleiter von „Das Motorrad“ mit seinem KS 601-Gespänn bis hierher gebracht. Und lt. einem Vermerk in der Web-Seite von Bernd Tesch (www.berndtesch.de) hat es bis Ende 2010 ungefähr 250 bekannte Weltumrundungen gegeben.

(Eitel Lange vermerkt hierzu in seinem Buch: Ein Schriftleiter der Fachpresse versprach uns, sechs Seiten mit doppeltem Honorar von unserem Zusammenbruch zu veröffentlichen. So ungefähr hinter den Alpen, prophezeite er.)





Deutschland: Bremerhaven (13. März 1954) → Hamburg → Hannover → Dortmund → Köln → Frankfurt → Nürnberg → Stuttgart



Nach dreizehn Monaten Weltreise in Bremerhaven glücklich gelandet.



1954 endete die 30.000 km-Weltfahrt von Vater und Sohn Lange: Ankunft in Nürnberg



Von Fachjournalisten und Werkstechnikern wurde das Lange-Gespann nach der Fahrt seziert und vermessen.

Der bebilderte Untersuchungsbericht der Zündapp-KS 601-Weltfahrtmaschine nach Rückkehr ist ebenfalls in www.meisterdinger.de aufgeführt.

Wie ging es dann weiter? Eitel Lange bekam eine feste Anstellung beim ADAC in München. Man zog am 15. April 1954 von Stuttgart nach Seeshaupt am Starn-

berger See in ein Haus. Dort entstand das heute sehr seltene Buch. Rolf Lange nahm sein unterbrochenes VWL-Studium nicht mehr auf, sondern wollte zunächst auch Fotograf werden, machte dann eine achtmonatige Rundreise durch die USA, blieb dort, er meldete sich im Juli 1956 nach USA ab, und wurde Physik-Student an der Pasadena-Universität in Kalifornien. Später arbeitete er im Forschungsbereich der Atom-Industrie in Los Angeles.

Eitel Lange machte mit seiner Frau Ilse noch 1956/57 mit einem Goggomobil T 300 eine weitere Weltfahrt. Auch dieses Buch „Puck und die Welt“ ist antiquarisch noch zu haben. Das Andenken an diese Fahrt erfolgt durch den „Glas Automobilclub International e.V.“. Die Zusammenstellung dieser Fahrt mit diesem Kleinwagen, befindet sich, auch wenn es kein Nürnberger Produkt ist, aber wenigstens ein niederbayerisches Fahrzeug aus Dingolfing, befindet sich bei www.glasclub.org/images/PDF/Eitels_Route.pdf.

Während einer Filmreise durch Afrika verstarb nach einer schweren Krankheit am 3. März 1959 in Accra/Ghana. Auf dem Friedhof von Seeshaupt wurde er bestattet. (Als der Motorrad-Globetrotter Bernd Tesch 1990 das Grab besuchen wollte, war es bereits abgeräumt. Ein Friedhofsbediensteter zeigte ihm die damalige Stelle). Ilse Lange löste das Haus samt Zubehör auf. Das KS 601-Gespann kehrte zunächst zu Zündapp ins Werksmuseum nach München zurück. Sie selbst meldete sich am 18. Juli 1960 nach USA ab, blieb dort nicht allzu lange, sondern kehrte in ihre Heimatstadt zurück. „Frau Wilhelmine Ilse Lange, geb. Pratt, wurde am 29.07.1906 in Elberfeld, heute Wuppertal, geboren und ist verstorben am 04.09.1967 in Wuppertal.“ So lautet die knappe Mitteilung des Standesamtes der Stadt Wuppertal.



So stand bis Ende 2010 das Zündapp-KS-601-Gespann im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum in Neckarsulm. Zur Saisonöffnung im März 1977 wurde das Gespann von Dr. Dieter Neumeyer, Ehefrau Margit Neumeyer und Frau Elisabeth Mann im Rahmen einer Feierstunde dem Museum als Stiftung dauerhaft übergeben. An der Weltumrundungsmaschine wurde schon früher die Windschutzscheibe entfernt, sie störte bei der Betrachtung. Ein Koffer wurde entfernt und ebenso fehlt der Ersatzreifen. Die vielen Aufkleber und Plaketten wurden schon von der Familie Lange 1954 entfernt.

Im Jahr 2011 war das Gespann als Leihgabe zur Sonderausstellung „60 Jahre Zündapp KS 601“ im Museum für Industriekultur in Nürnberg zu sehen. (Hier mit dem Museumsleiter Matthias Murko im Sattel. Foto: Horst Linke).



Bei einem Deutschlandbesuch 2003 hörte auch Rolf Lange von einem Freund in Stuttgart, dass sich die damalige Maschine in Neckarsulm befindet. Da es gewissermaßen dorthin nur ein Katzensprung war, fuhr man hin und es entstand ein Polaroid-Foto mit Rolf Lange im Sattel und der Ehefrau im Beiwagen, das hier leider nicht mehr ordentlich wiedergegeben werden kann, da es bei Aufräumarbeiten im Museum Neckarsulm unauffindbar verbunkert wurde. (Hier eine s/w-Kopie davon)



Hier hinter diesen Mauern in Castro Valley (Kalifornien), lebt Rolf Lange (*9. Februar 1932 in Wuppertal) seit ca. 16 Jahren. Es befinden sich auch die Fotos und die Farbfilmrollen von dieser bemerkenswerten Weltfahrt hier. Was wird eines Tages mit diesen unwiederbringlichen Dokumenten geschehen? (Vielleicht kann es auch ein kleiner Hinweis an Matthias Murko, Museumsleiter vom Museum für Industriekultur in Nürnberg, sein, sich um die dauerhafte Überlassung dieser Collection zu kümmern.) Mit Rolf Lange wurde im Frühsommer 2008 ein Gespräch geführt, mit der Bitte um Überlassung von einigen Bildern usw., er hatte jedoch kein Interesse daran – auch nicht am Copyright.

Zusammengestellt aus vielen Publikationen und Aufzeichnungen, auch als Erinnerung an die Marke Zündapp, das Modell KS 601 und die damalige deutsche Motorradindustrie mit ihren tüchtigen Mitarbeitern von (lg).

(Vers. 20-06—14)

Der anspruchslose und langlebige „Elefant“

Verschleißwerte nach einer Weltreise mit dem Zündapp-Gespann „KS 601“

Eine Weltreise per Motorrad — zweifellos vor 30 oder vor 25 Jahren eo ipso eine technische Sensation — ist beim heutigen Stand der Technik kaum ein besonderes Ereignis, solange man nicht die näheren Umstände in Betracht zieht. Damals stand oder fiel ein solches Unternehmen nicht nur mit zäher sportlicher Leistung, sondern auch mit dem technischen Wissen und handwerklichen Können des Weltfahrers, während Fritz Lange alles andere als ein versierter Motorradfahrer oder gar Werkstattexperte sein will und Vater Eitel Lange die amtliche Fahrprüfung buchstäblich in letzter Minute vor dem Start absolvierte, und zwar, wie er voller Humor bekannte, mit Ach und Krach. Sodann wird man bei aller Wertschätzung des Zündapp-Kundendienstes mit seiner weitverzweigten in- und ausländischen Organisation in Iran, Pakistan, Indien, Ceylon, Hongkong, Japan und auf Hawaii kaum damit rechnen können, mehr als die in der Betriebsanleitung erläuterten Wartungsarbeiten ausführen zu können und allenfalls ein unschwer zugängliches Bauteil auszuwechseln, sofern es im vorsorglich beigegebenen Ersatzteilsortiment zum Vorschein kommt.

Während der 32 000 km langen Fahrt (mit eigener Kraft), die unter normalen mitteleuropäischen Verhältnissen natürlich einer erheblich höheren km-Zahl entspricht, wurden

lediglich folgende Teile ersetzt:

- 1 Kipphebel der Ventilsteuerung, als sich beim Nachstellen des Ventilspiels die Bördelung für die Druckhalbkugel ausgebrochen zeigte,
- die Gummimanschetten des Wellenantriebs, die anscheinend (wie auch die Windschutzscheibe des Seitenwagens) durch die großen Temperaturunterschiede in den Tropen rissig wurden,
- 1 einzelne Bremsbocke (obwohl die Textar-Beläge generell nur 0,5 mm Verschleiß aufwiesen),
- 2 Speichen am Hinterrad,
- 1 Batterie,
- 2mal die Biluxlampe,
- 1 Zündspule (als ein Zylinder bei Leerlauf aussetzte),
- 1 Seitenwagenabstützung und
- 3mal den Hinterrifen (nur Decke).

Außer den Straßen- und Geländeverhältnissen, deren Zustand und Länge manchmal den schwersten Alptraum eines



Bild 1. Der Verbrennungsraum zeigt starken Ölkohlensatz, besonders in der Nähe der Kerze. Während das gutgekühlte Einlassventil schwarzen Lackbelag aufweist, zeigt das Auspuffventil eine hellbraune Farbe. Dieses Auspuffventil war übrigens zu knapp eingestellt und nicht mehr ganz dicht. Durch einen davor liegenden Brennstoffkanister wurde es zudem ziemlich stark aufgeheizt. Die besonders starken Rückstände zwischen Auslassventil und Stoßstangenbohrung waren im Grunde schwarz, an den stärksten Stellen aber schon braun gefärbt.

Six-days-Spezialisten zur harmlosen Kaffeeahrt degradieren könnten — allerdings ließen sich die Lange's Zeit genug —, war die Belastung des KS 601-Gespans mit einem Gesamtgewicht von 900 kg ungewöhnlich. Der 4. Gang konnte im allgemeinen nur in Deutschland, Italien und Amerika benutzt werden. Das Reisetempo in Pakistan und Indien lag bei 40, in Japan bei 30 und auf griechischen, türkischen und iranischen „Straßen“ bei 25 km/h! Unter diesen Umständen ist ein Durchschnittsverbrauch von 8,0 L/100 km durchaus angemessen. —

Aber noch mehr Beachtung und Anerkennung als die erfolgreiche durchgeführte Weltreise (wohlgemerkt, deren „technische“ Seite!), verdient der Entschluß der Zündapp-Werke,

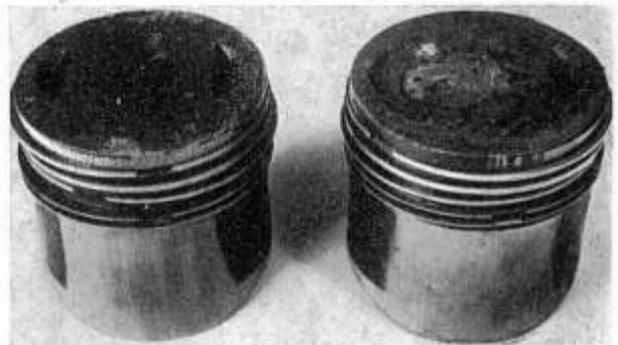


Bild 2. Das Laufbild der beiden Kolben war hervorragend und zeigte auf beiden Schaftseiten noch die ursprünglichen Bearbeitungsspuren. Sämtliche Ringe waren frei. Die Stärke der Ölkohleschicht auf dem Nutgrund betrug beim linken Kolben etwa 0,2–0,3 mm, beim rechten Kolben etwa 0,5 mm. Sämtliche Ölbohrungen waren frei. Der Ölkohlbelag des Kolbenbodens war bei beiden Kolben etwas geringer als der der Brennräume.

eben diesen „grünen Elefanten“ vor einem kleinen Kreis neutraler Fachleute restlos zu zerlegen, den Zustand aller Bauteile zu überprüfen und den Verschleiß mit höchstmöglicher Präzision zu ermitteln, endlich das Resultat rückhaltlos der Kritik und Berichterstattung freizugeben. Daß die Maschine nach ihrer Ankunft im Werk unter Verschluss genommen, weder gereinigt noch überhaupt angerührt wurde, zeugt von einer bewundernswerten Offenheit und ist darüber hinaus ein stolzer Beweis des festen und berechtigten Vertrauens auf die eigene Leistung!

Den ersten und keineswegs geringsten Eindruck hinterließ der hervorragende Zustand des Fahrwerks.

Obwohl der Seitenwagenanschluß in Bezug auf Sturz und Vorspur nicht mehr in Ordnung und die Reifen stark einseitig abgelaufen waren, konnte der Verfasser feststellen, daß die KS 601 nach Abmontieren des Beiwagens einwandfrei und ohne Gewichtsverlagerung freihändig lief. In der Tat zeigte der Rahmen später auf der Richtplatte eine Parallelabweichung der beiden Hinterradführungen untereinander von 0,1 mm (auf deren Gesamtlänge bezogen) ... und diese Abweichung war eindeutig nicht im Betrieb entstanden, sondern lag als zulässige Toleranz schon im Neuzustand vor; denn bei Zündapp wird jeder einzelne fertige Rahmen vermessen und karteimäßig erfaßt (!). Die Abweichung der Steuerkopfachse war (bei 420 mm Meßlänge) von 0,5 auf 0,7 mm angestiegen und liegt auch mit diesem Wert noch weit innerhalb der Meßgenauigkeit beim Ausfluchten der Räder. — Alle Gleitflächen und Büchsen der Teleskopgabel und Hinterradfederung ließen neben einem leichten Lauf-

Verschleißwerte in 1/1000 mm

| | Zyl. links | Zyl. rechts |
|------------------------------------|--|-------------|
| Zylinder, außen, Fahrtrichtung | 40 | 40 |
| Zylinder, außen, senkrecht | 50 | 30 |
| Zylinder, innen, Fahrtrichtung | — | — |
| Zylinder, innen, senkrecht | — | 10 |
| Kolbenschaft, unterhalb Ringe | ca. 20 | ca. 20 |
| Kolbenschaft, unten | — | ca. 20 |
| Kolbenbolzenaugen | ca. 1 | — |
| Kolbenbolzen im Pleuelauge | ca. 15 | ca. 15 |
| Kolbenbolzen, außen | ca. 9 | ca. 9 |
| oberes Pleuelauge | (ϕ im Mittel ca. 10 verringert! — thermische Spannungen!) | |
| Lagernadel- ϕ (Pleuellager) | 12—15 | |
| Einlaß-Ventil (Unrundheit) | max. 40 | max. 30 |
| Auslaß-Ventil (Unrundheit) | max. 30 | ca. 20 |
| Einlaß-Ventilführung, (Unrundheit) | max. 20 | ca. 10 |
| Auslaß-Ventilführung, (Unrundheit) | max. 30 | ca. 60 (!) |

Gewichtsverlust der Kolbenringe in g

| | | |
|--------------------|----------|----------|
| 1. Ring (9,382 g) | ca. 0,76 | ca. 0,71 |
| 2. Ring (9,382 g) | ca. 0,36 | ca. 0,35 |
| 3. Ring (10,315 g) | ca. 0,13 | — |
| 4. Ring (14,622 g) | ca. 0,14 | ca. 0,4 |

Anm.: Wo das genaue Abmaß des Neuteils nicht ersichtlich war, haben wir für diese Übersicht den Mittelwert des Toleranzfeldes angenommen. Lag das Istmaß des gelauenen Teiles darüber, zeigt die Tafel einen Strich. — Das verbrannte Auslaßventil hat offensichtlich die Führung erhöht beansprucht.

spiegel noch die Bearbeitungsmarken erkennen, also eben einen guten Einlaufzustand, aber praktisch nicht den geringsten Verschleiß. Fühlbar ausgeschlagen (0,2 mm) war die Sattelagerung, da der zugehörige Schmiernippel schlecht zugänglich ist bzw. völlig im Verborgenen blühte. Die Sattelfeder hatte sich 5 mm „gesetzt“. Endlich muß noch verzeichnet werden, daß der zentral in der Vordergabel angebrachte Ölstoßdämpfer undicht und unwirksam geworden war (siehe Reparaturkosten). — Trotz der hohen Belastung lagen mit Ausnahme der Hauptfedern der Teleskopgabel alle Federn der Vorder- und Hinterradfederung praktisch noch im (durchweg $\pm 5\%$ breiten) Toleranzband der Fabrikation. Auch Bremstrommeln, Steckachsen und die Steuerlage waren einwandfrei.

Bei der Erklärung von Eitel Lange, der Motor sei doch so geschont worden, da sie infolge der geschilderten Straßen sehr langsam und selbst in den USA meist um 70 km/h gefahren seien, schmunzelten die Zündapp-Ingenieure kaum weniger als ihre Gäste. Aber die Qualität der Kraftstoffe und Öle sei in manchen Ländern mehr schlecht als recht gewesen, was z. T. durch häufigen Ölwechsel (entsprechend einem Gesamtverbrauch von 75 Liter) berücksichtigt wurde. Nachdem vor der Demontage der Kraftstoffverbrauch doch anormal hoch, die Höchstgeschwindigkeit des Gespanns mit nur 94 km/h und der Kompressionsdruck mit 6,5 atü beim linken Zylinder und 5,5 atü rechts ermittelt worden waren, sah man allgemein der

Motordemontage

erwartungsvoll entgegen... und war wiederum überrascht und beeindruckt vom Lauf- und Verschleißzustand. Naturgemäß müssen wir uns an dieser Stelle darauf beschränken, dies an Hand einiger charakteristischer Meßwerte aufzuzeigen: Besonders der gesamte Kurbeltrieb, also die geschmiedete einteilige Welle, die Hauptlager und die traditionellen Nadellager für die geteilten Pleueifüße sowie Nockenwelle, Stoßel und Stoßstangen waren in einem geradezu vorbildlichen Zustand! Sämtliche Kolbenringe waren frei und das Tragbild von Kolben und Zylindern makellos. Der Kohlebelag auf den Kolbenböden und in den Verbrennungsräumen war normal in Stärke und Struktur sowie typisch für die Verwendung von (international und ausnahmslos anzutreffenden) Bleikraftstoffen.

Als alleinige Ursache für die unbefriedigenden Leistungs- und Verbrauchswerte kam das **verbrannte Auslaßventil** des rechten Zylinders zutage, das zuletzt ohne jegliches meßbare Spiel gearbeitet hatte und dadurch auf bestem Wege

war, völlig auszufallen. — Die Noris-Zündlichtmaschine war in einwandfreiem Zustand. Lediglich durch ungenügenden Abstand der Unterbrecherkontakte erfolgte die Zündung etwa 4° zu spät. — Die Beurteilung der beiden Bing-Vergaser schloß einen Vergleichsversuch mit einem fabrikneuen Exemplar auf dem Prüfstand ein, wobei sich eine frappante Übereinstimmung der Durchflümmen bei den verschiedenen Drehzahlen ergab. Als zuletzt noch

Kettengerie und Wellenantrieb

der kritischen Inspektion ohne jeden negativen Befund standhielten, waren alle Anwesenden davon überzeugt, daß allein ein neues Auslaßventil und ein neuer Stoßdämpfer nötig wären, um mit diesem KS 601-Gespann die Weltreise unverzüglich zu wiederholen. Der alle Erwartungen übertreffende Gesamtzustand der Maschine leitete zuletzt auf wirtschaftliche Überlegungen über: die tatsächlich erforderlichen Reparaturen hätten dann (selbst unter Einschluß der unterwegs ausgetauschten Teile) zu einer angesichts 32 000 schwer „überladenen“ Kilometern undiskutabel-niedrigen Endsumme geführt, so daß man

beim Kostenvoranschlag

für die Instandsetzung davon ausging, die KS 601 maschinell in einen **neuwertigen Zustand** zu bringen. Damit ergab sich wiederum folgende Aufstellung:

| | Ersatzteile | Arbeitslohn | Gesamtkosten |
|-------------------|-------------|-------------|------------------|
| Zündapp | 317,56 | 157,50 | 475,06 DM |
| Zündlichtmaschine | 7,67 | 24,85 | 32,72 DM |
| Vergaser | 6,40 | — | 6,40 DM |
| Stoßdämpfer | 49,— | — | 49,— DM |
| | | | <u>563,18 DM</u> |

Natürlich wäre dieser Satz unter Berücksichtigung der zurückgelegten Fahrt durchaus akzeptabel. Da aber hierin auch Kolben komplett, Kurbelwellenlager, Zahnräder, Getriebewellen und zahlreiche Kleinteile enthalten sind, die in der

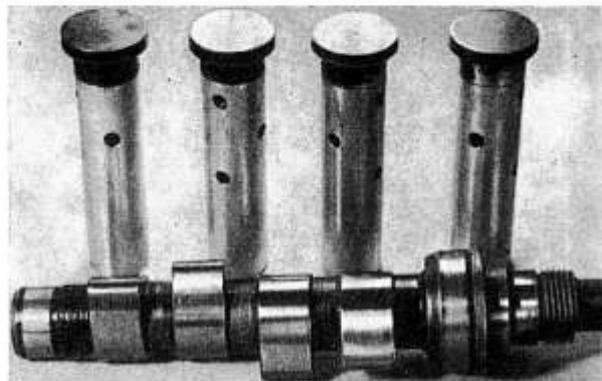


Bild 3. Die Nockenwelle zeigte an den Laufflächen einen hervorragenden Laufspiegel und war praktisch neuwertig. Die Hartgußplatten der Ventilstoßel waren durch die Nocken hochglanzpoliert. Mit dem Haarlineal wurde absolute Planheit festgestellt. Die in Gußbüchsen laufenden Leichtmetallschäfte der Ventilstoßel zeigen leichte Laufstellen. Die Stoßelschäfte lagen innerhalb der Zeichnungstoleranzen. Zündapp-Werkfotos

Praxis niemand austauschen würde (nur weil sie eben nicht „fabrikneu“ sind!), ist diese Summe natürlich viel zu hoch und läßt die Wirtschaftlichkeit in einem ungünstigen Licht erscheinen.

Wir sind davon überzeugt, daß diese Aktion der Zündapp-Werke, die sich drastisch vom Niveau mancher Presse-Information und Konferenz abhebt, den wegen seiner technischen Aufgeschlossenheit großen Ruf dieses Nürnberger Werks weiter festigt, gleichzeitig eine nachhaltige Werbung für Leistung, Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit der „grünen Elefanten“ darstellt und vor allem dem Ingenieur, Werkstattmann und interessierten Fahrer wertvolle Anregungen gibt.

Motorradtips

Dafür ist jeder Motorradfahrer dankbar. BV-Aral hat in vier vorzüglich aufgemachten Heften: „Gut gerüstet“, „Gut gestartet“, „Gut gefahren“, „Gut gewartet“ viele gute Hinweise gegeben.



Bild 055: Gustav Keitel und Ernst Ansorg (i.Seitenwagen) bei der Versuchsfahrt auf der Autobahn Tennenlohe. Windschutzscheiben, Reservekanister, Souveniersammlung und Koffer bleiben nicht ohne Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch.



Bild 056: Die letzten Vorbereitungen zur Verbrauchsprüfung werden getroffen. Von l.n.r. Ansorg, Keitel, Hertweck und Bönsch.



Bild 057: Mit einem dankbaren Lächeln betrachtet Eitel Lange die zierliche Doppelgelenkwelle, die auch bei dieser extremen Beanspruchung klaglos ihren Dienst verrichtete (F 25/L)



Bild 058: Weder Vorder- noch Hinterrad zeigten in den Lagern das geringste Seitenspiel, auf der ganzen Fahrt wurden nur zwei Hinterradspeichen gewechselt, die übrigen von Zeit zu Zeit nachgezogen. (F 32/L)



Bild 059: Der Bolzen der Steckachse wurde auf Unrundheit, Abnützung und Schlag geprüft. Der Schlag lag unter 0,05 mm. (F 27/ L)



Bild 060: Die zwischen den spitzen laufende Kurbelwelle wird mit einer Batterie von Messuhren auf schlagfreien Lauf überprüft. Der vordere Hauptlagerzapfen zeigte einen Schlag von 0,025 mm, der hintere

re einen Schlag von 0,007 mm. Der Schlag des Hubzapfens betrug für den vorderen Zapfen 0,04 mm, für den hinteren 0,06 mm. ein Längsspiel der Kurbelwelle konnte nicht festgestellt werden. (F 10-14/L)



Bild 061: Mit der Zunge geht es besser. Hier zeigt Eitel Lange, wie er in Carachi das Öl-Filter wechselte. (F15/L)

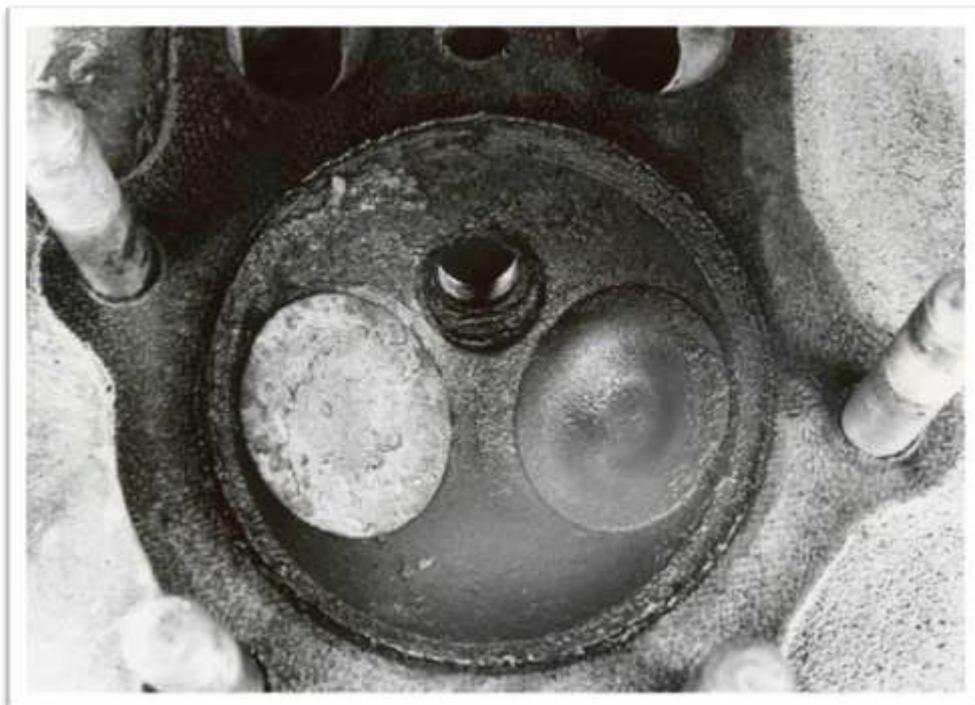


Bild 062: Eine meisterhafte Aufnahme des rechten Verbrennungsraumes. Der Verbrennungsraum zeigt starken Ölkohlensatz, der besonders in der Nähe der Kerzen angehäuft ist. Während das gut gekühlte Einlassventil schwarzen Lackbelag aufweist, zeigte das Auspuffventil eine hellbraune Farbe. Das Auspuff-

ventil dieses Zylinders, der durch einen davorliegenden Brennstoffkanister sowieso stark aufgeheizt wurde, war zu knapp eingestellt und nicht mehr ganz dicht. Interessant ist die Beobachtung, daß das Auslassventil auf der dem Einlassventil zugekehrten Seite doch etwas dunkler in der Färbung ist, weil es hier vom Frischgas beaufschlagt und dadurch etwas kühler gehalten wird. Die besonders starken Rückstände zwischen Auslassventil und Stoßstangenbohrung waren im Grunde schwarz, an den stärksten Stellen aber schon braun gefärbt. (F 1/L)

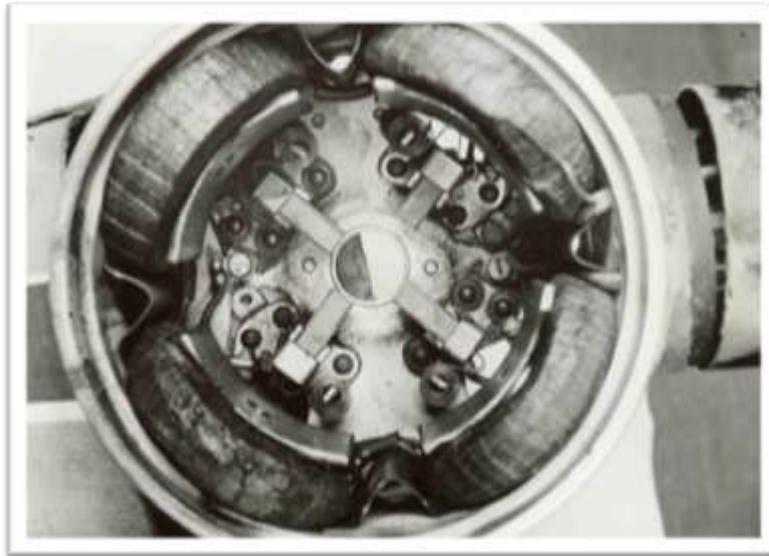


Bild 063: Der Zustand der Zündlichtmaschine von Noris war trotz der erheblichen Staubeinwirkung erstaunlich gut. Die Abnutzung der Plus-Kohlen war nicht messbar. Die Minuskohlen zeigten einen Verschleiß von 0,3 mm. An der Feldwicklung konnten keine Fehler festgestellt werden. Der Reglerschalter war praktisch neuwertig, nur am Rückstromschalter zeigten leichte Schmelzperlen, daß die Maschine häufig mit sehr niedrigen Drehzahlen gefahren wurde. (F 19-20/L)



Bild 064: bei starken Schlaglöchern bei der hohen Belastung der Reifen am (Seitenwagen) Kotflügel schliff. (F 36/L)



Bild 065: Die zwischen den spitzen laufende Kurbelwelle wird mit einer Batterie von Messuhren auf schlagfreien Lauf überprüft. Der vordere Hauptlagerzapfen zeigte einen Schlag von 0,025 mm, der hintere einen Schlag von 0,007 mm. Der Schlag des Hubzapfens betrug für den vorderen Zapfen 0,04 mm, für den hinteren 0,06 mm. ein Längsspiel der Kurbelwelle konnte nicht festgestellt werden. (F 10-14/L)



Bild 66: Die Wicklung des Ankers war ziemlich heiss geworden, zeigte aber bei der Nachprüfung einwandfreie Isolationswerte. (F 21/L)



Bild 67: Die Ventile lagen mit ihren Schaftdurchmessern gerade noch an der Grenze der Minustoleranz. Das rechte Auspuffventil, das hier rechts steht, hatte ein zu geringes Spiel und daher auf seinem Sitz nicht einwandfrei gedichtet. Die hindurchpfeifenden Verbrennungs-gase hatten den Sitz verbrannt und

am Ventilschaft härtere Ölkohle- und Bleirückstände gebildet. Die übrigen Ventile dichteten einwandfrei.
(F 6/L)

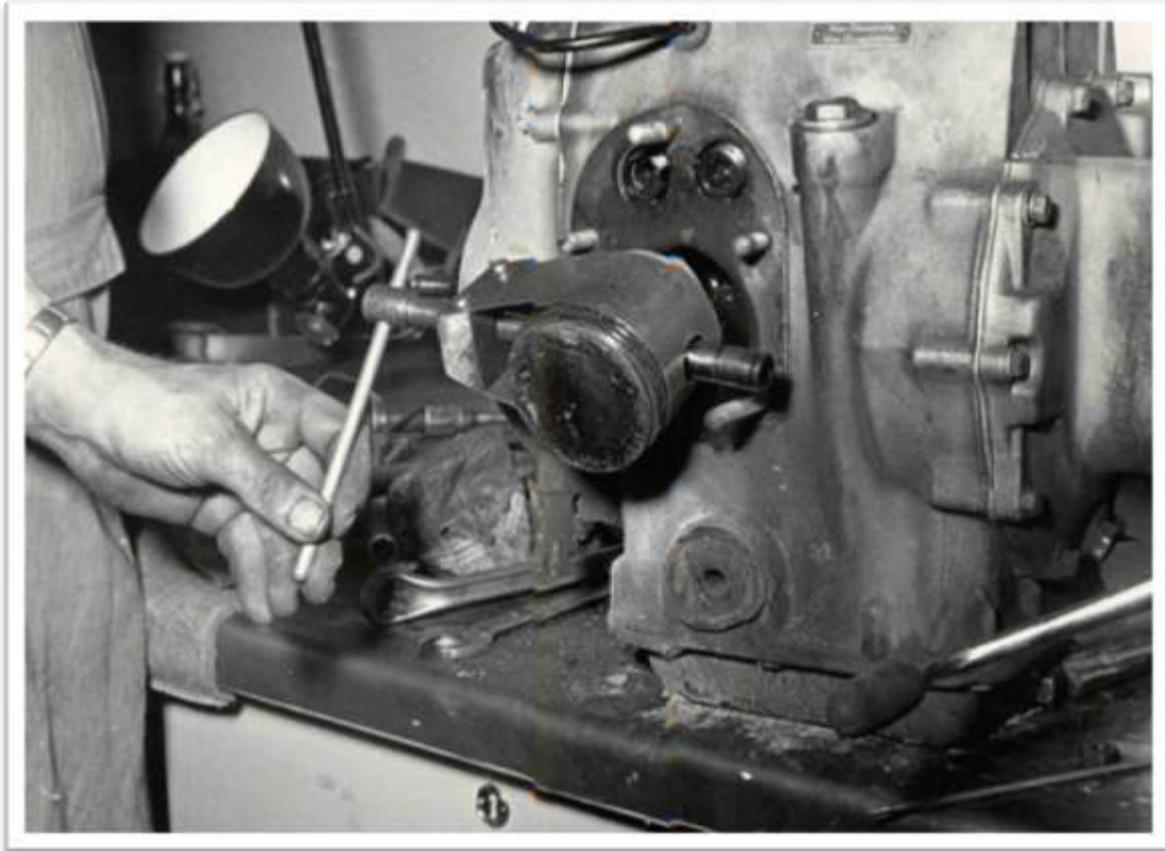


Bild 68: Mit dieser einfachen Vorrichtung wird bei Zündapp der Kolbenbolzen herausgedrückt. Das Spannband sorgt dafür, daß der Kolben bei diesem Vorgang keine Verformung erleidet und das Pleuel nimmt überhaupt keine Kräfte auf. (F 4/L)



Bild 69: Die Nockenwelle zeigte an den Laufflächen einen hervorragenden Laufspiegel und war praktisch neuwertig. Die Hartgußplatten der Ventilstößel waren durch die Nocken hochglanzpoliert. Mit dem Haarlineal wurde absolute Planheit festgestellt. Die in Gußbüchsen laufenden Leichtmetallschäfte der Ventilstößel zeigen leichte Laufstellen, lassen aber auch im bild noch deutlich die Spuren der Bearbeitung erkennen. Die Stößelschäfte lagen innerhalb der Zeichnungstoleranzen. (F 8/L)



Bild 70: Das Laufbild der für Zündapp typischen geteilten Pleulzapfenlager war hervorragend. Es ließen sich nicht die geringsten Einlaufstellen der Nadeln erkennen, ebensowenig war in zusammengebautem Zustand auch nur das geringste Höhenspiel feststellbar. Die Laufflächen hatten praktisch Neuzustand. In diesen revolutionären Lagern steckte eine jahrzehntelange Erfahrung. (F 9/L)



Bild 71: Die Führungsrohre der -Teleskopgabel zeigten nur an den Klemmstellen der unteren Gabelbrücken Markierungen, die H.W.Bönsch hier gerade mit der Messuhr überfährt. Auf den hartverchromten Laufflächen waren über den ganzen Gleitbereich noch die Bearbeitungsriefen sichtbar. Ein Gabelrohr lief ohne jeden Schlag, bei dem anderen wurden 0,03 mm Schlag festgestellt. (F 28-29/L)



Bild 72: Das Ritzel des Kegelradantriebes hatte auf allen Zähnen hervorragend getragen. Lediglich an einem Zahn war eine geringfügige Pitting-Bildung festzustellen, die aber ohne jeden Einfluss auf die Betriebssicherheit ist.



Bild 73: Text wie Bild 71

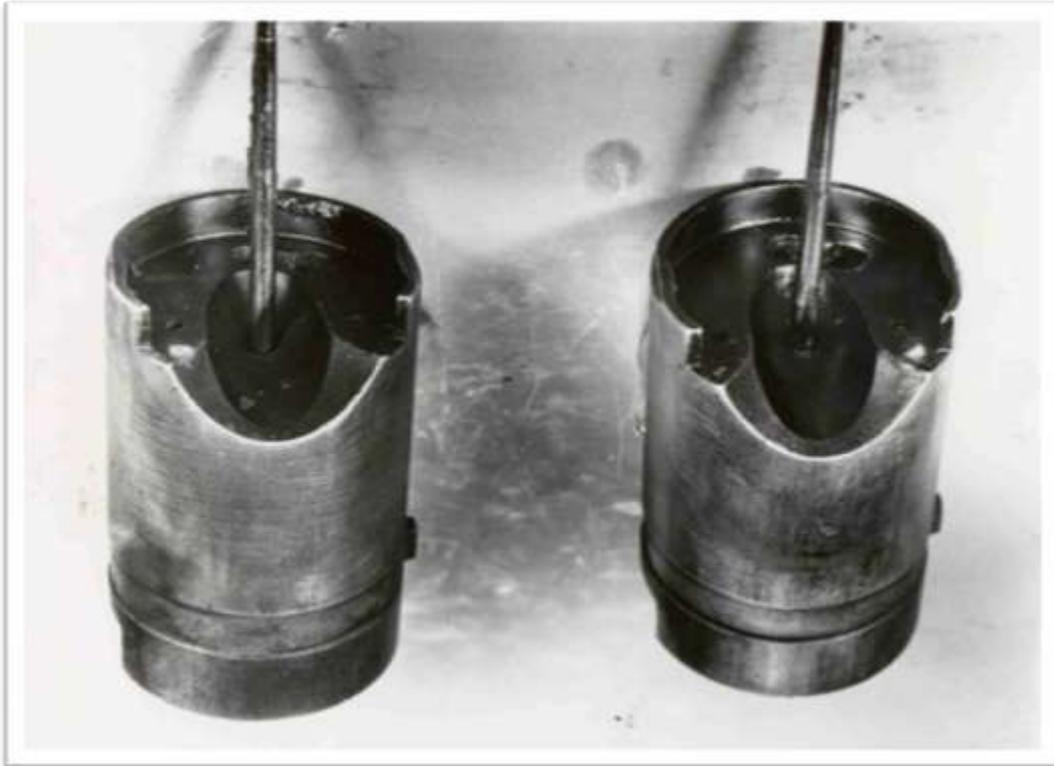


Bild 74: Die Gasschieber des Vergasers zeigten nur ganz geringe Lauf riefen. Die Bearbeitungsriefen sind noch deutlich zu erkennen. Besonders interessant ist auf beiden Vergaserschiebern der dunkle Spiegel, der deutlich anzeigt, daß der Motor zum überwiegenden Teil mit einer sehr geringen Schieberöffnung gefahren worden ist. Die Schieber sind im oberen Bereich bis zu 0,03 mm, im unteren Bereich bis zu 0,01 mm abgenützt. (F 17/L)



Bild 75: Der Auspuflkipphebel des rechten Zylinders (links) mußte unterwegs ausgewechselt werden, weil die Druckhalbkugel zu tief in der Aussparung saß und die Bördelung am Ventil aufsetzte. Dabei brach der Bördelung aus. (F 7/L)



Bild 76: Das Laufbild der beiden Kolben war hervorragend und zeigte auf beiden Schaftseiten noch die ursprünglichen Bearbeitungsspuren. Der Feuersteg des linken Kolbens (links) hatte rundherum getragen, der Feuersteg des wärmer laufenden rechten Kolbens war bis auf % seines Umfanges schwarz und zeigte kräftige Laufriefen. Sämtliche ringe waren frei. Die Stärke der Ölkohleschicht auf dem Nutengrund betrug beim linken kolben etwa 0,2, bis 0,3 mm, beim rechten Kolben etwa 0,5 mm, sämtliche Ölablaufbohrungen waren frei. Der Ölkohlebelag des Kolbenbodens war bei beiden Kolben etwas geringer als der der Brennräume. (F 3/L)

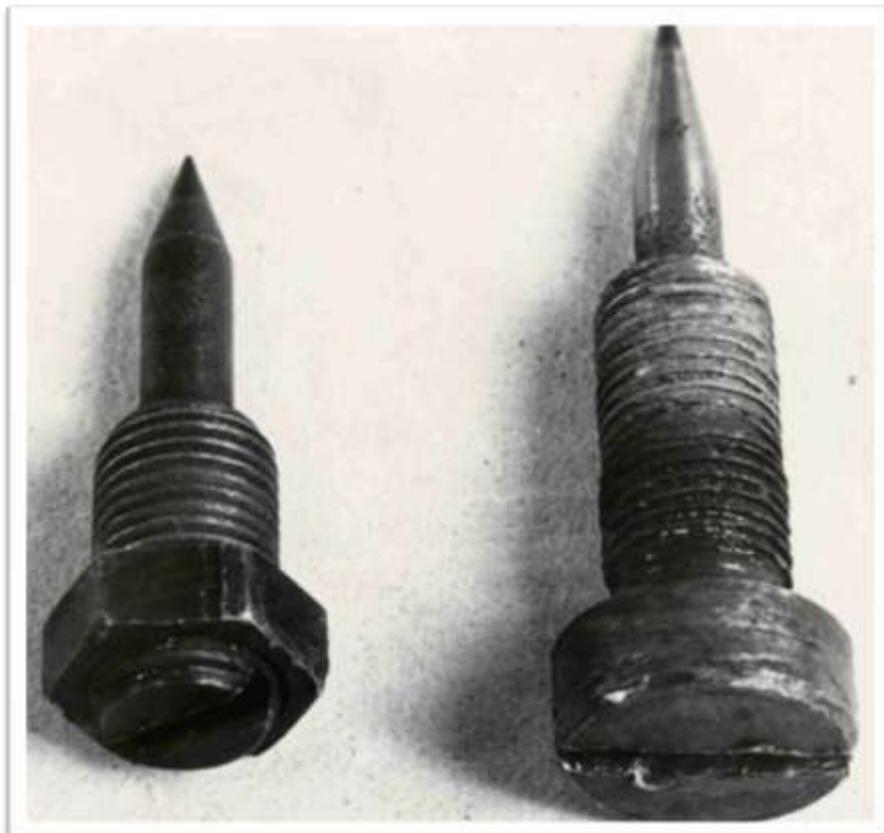


Bild 77: Eine Einstellschraube für die Leerlaufluft ging verloren und wurde durch die obere Schraube ersetzt, die allerdings einen wesentlich schlankeren Konus hatte und demzufolge weiter herausgedreht werden musste. (F 16/L)



Bild 78: Text wie Bild 65



Die Längung der Getriebeketten wird auf dieser sehr einfachen, aber sehr geschickten Vorrichtung genau mit einer Meßuhr bestimmt. Sie lag, obwohl die Maschine sehr viel mit hoher Belastung in den Gängen

bei niedriger Geschwindigkeit gefahren wurde, zwischen 0,15 bis 0,60 mm bezogen auf den Achsabstand.
(F 23-24/L)

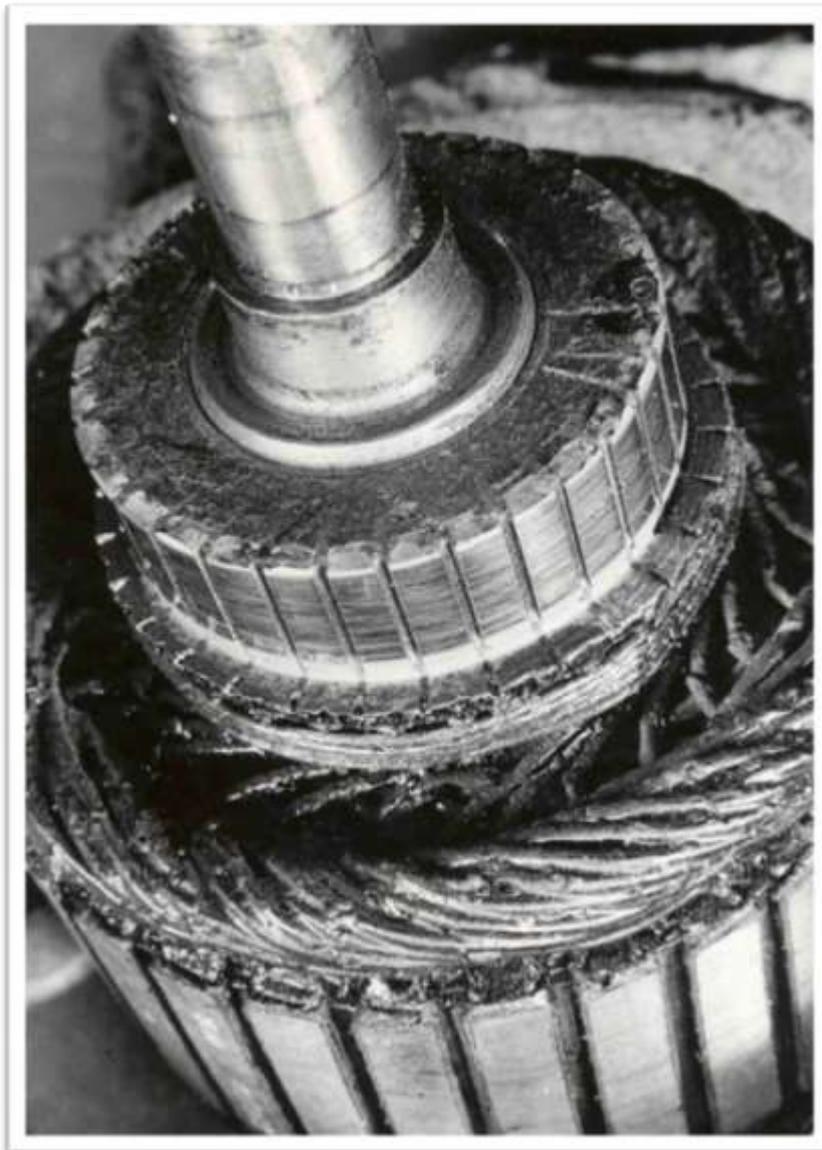


Bild 80: Die Lauffläche des Kollektors zeigte die unvermeidlichen Riefen durch eingedrungenen Sand, dass die Nuten zwischen den kollektor-Segmenten nicht die geringste Verschmierung zeigten. (F 22/L)

Quelle: Werner Habel

Nachtrag: **Ein Mythos zerbricht.** Die Mechaniker von Yamada Rinkeisan (der Importgesellschaft) nahmen Taksy (das war der Name des Zündapp-Gespans) sofort in ihre Obhut und prüften sie auf Herz und Nieren. So steht es im Buch „Weltfahrt mit Motorrad und Kamera“ auf Seite 178 geschrieben.

Einige wissen es bereits, es wurde so ziemlich alles, was sich da drehte und bewegte, ausgetauscht.

Da nur noch Hawaii und die Durchquerung der USA bevorstand, kam also die Zündapp KS 601 mit einem km-Stand von etwa 12.000 im Werk Nürnberg wieder an.

Dort wurde sie von den renommierten Motorentestern Carl Hertweck, Helmut Hütten und Helmut Werner Bönsch wiederum genau unter die Lupe genommen.

Es ist also kein Wunder, dass der Motor noch so einen guten Allgemeinzustand aufwies.

Wie heißt es frei nach „Nebukadnezar“ so trefflich: „die Motorenspezialisten kamen, doch keiner verstand, die Laufspuren zu deuten an neuer Zylinderwand“:
Und diejenigen, die bei Zündapp das wussten, sagten nichts, stießen sich leicht an und lächelten still wegen der offensichtlichen Fachschwäche in sich hinein.
Ein Auszug eines Beitrages zum Rs Nr. 3/2008 des Zündapp-KS601-Clubs. (lg)