

Orienttransporte

Die Orienttransporte waren eines der großen Abenteuer im europäischen Fernverkehr. Diese Transporte starteten Mitte der 60er Jahre und gingen bis Mitte der 80er Jahre.

Mit dem steigenden Wohlstand in den Ölstaaten im Nahen Osten begannen hauptsächlich die Staaten Iran, Irak und Saudi Arabien im Westen (Europa) große Mengen an Waren einzukaufen. Das waren ganze Fabrikkomplexe wie Ö Raffinerien oder Zementwerke aber auch Dinge des täglichen Bedarfs. Diese in Europa bestellten Güter mussten nun zu den Käufern in den reichen Ölländern gebracht werden. Der Seeweg schied auf Grund der Blockade des Suezkanals (1967-1973) aus. Denn die Schiffe mussten deshalb den Seeweg um Afrika nehmen, um den persischen Golf zu erreichen, das bedeutete eine Seereise von 60 bis 90 Tagen. Mit dem LKW gelang das in zehn bis 15 Tagen, trotz der tagelangen Wartezeiten an den Grenzen. Diese Transporte waren zum Ende der 70er Jahre auch sehr lukrativ, was sich dann in den frühen 80er Jahren rasch änderte, als der Großspediteur Willi Betz mit dem bulgarischen Kooperationspartner Somat, die Transporte zu so niedrigen Preisen anbot, dass die westeuropäischen Transporteure nicht mehr mithalten konnten.

Die Strecke

Der erste zentrale Punkt auf der Orientroute war der österreichisch-, jugoslawische Grenzübergang Spielfeld. Von dort ging es dann über Maribor auf dem berühmten, berüchtigten Autoput nach Belgrad und Nis bis an die bulgarische Grenze. Ab der jugoslawischen Grenze ging es dann über Sofia zum türkischen Grenzübergang Kapikule. War dieser Übergang geschafft führte der Weg nach Istanbul. Dort angekommen, wurde im Londra Camp Rast gemacht. Ab dort ging es meist am nächsten Tag über den Bosphorus, vor dem Bau der Brücke 1973 noch mit der Fähre.



Karte mit dem Streckenverlauf in Europa und der Türkei. In den 80er Jahren gab es dann die Möglichkeit, die Türkei mit den hohen Transitgebühren zu Umfahren. Mit einer Fährverbindung von Volos GR nach Tartous SYR.

Im asiatischen Teil der Türkei war dann die erste Herausforderung der Weg über den Bolu-Pass (950 m ü. NN) nach Ankara.

Etwa 70 Kilometer hinter Ankara bei Kirikale teilte sich die Route. In Richtung Osten ging es durch Sivas über die Pässe Kizildag (2190 m ü. NN) und Tahir (2465 m ü. NN) zur Grenzstation Gürbulak in den Iran.

Ab Kirikale in Richtung Süden ging es in den Irak und die Golfstaaten über Adana, wo sich die Strecke nochmals teilte ostwärts über Mardin zur einzigen Grenzstation Habur an der türkisch irakischen Grenze in den Irak. Und südwärts über Bab-el-Hawa nach Syrien, Jordanien und Saudi Arabien.

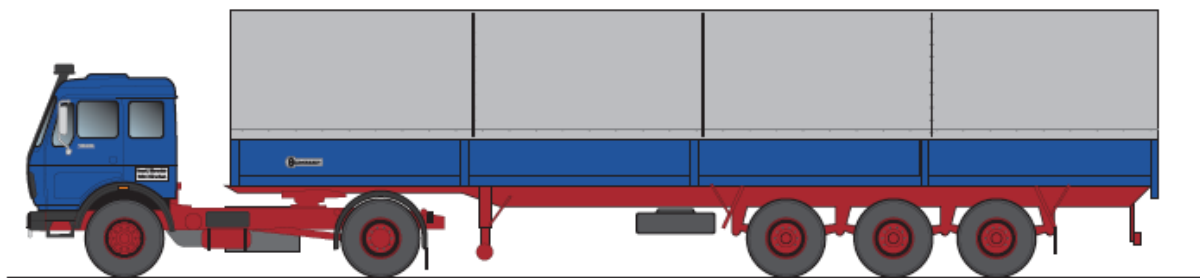


Karte mit dem Streckenverlauf in Nahost

Die Fahrzeuge

Für die Orienttransporte gab es keine speziellen, von den Fahrzeugherstellern entwickelten Fahrzeuge. Deshalb waren die unterschiedlichsten Standardlastwagen der Zeit auf dieser Route zu sehen.

Dies ging vom zur Sattelzugmaschine umgebauten Dreiachsskipper mit Mietaufleger bis zum mit Kochgelegenheit, Standheizung und Klimaanlage ausgestatteten Fernlastzug.



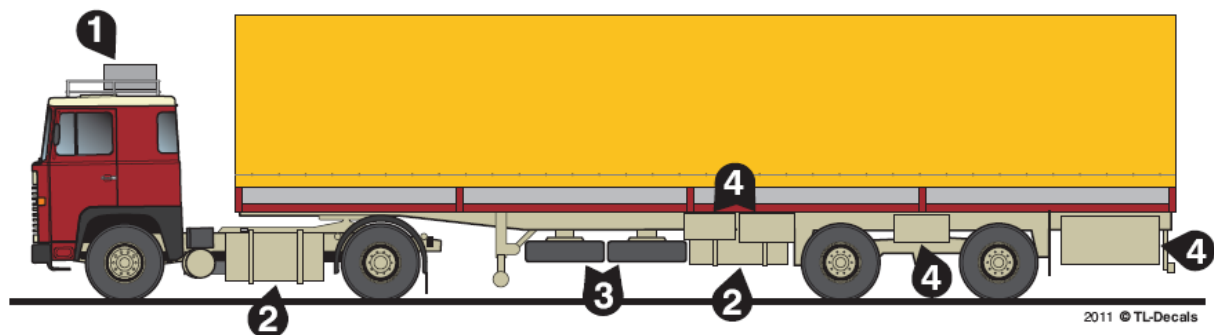
2011 © TL-Decals

Typisches Beispiel eines Standardlastzugs ohne besondere Zusatzausrüstung, wie er auf der Orientroute anzutreffen war.

Die Zurüstung erfolgte durch die Transportunternehmen oder die Fahrer. Häufig waren die Fahrer auch die Besitzer der Lastwagen.

Beschreibung der einzelnen Ausstattungsmöglichkeiten:

- **1** Dachgepäckträger hier wurden Planen, Ersatzräder sowie Staukisten untergebracht
- **2** Große Tanks diese Tanks waren an der Zugmaschine sowie den Aufliegern/Anhängern angebracht das gesamte Tankvolumen konnte dann 3500 Liter erreichen. Getankt wurde dann in den Ölstaaten und eine Füllung reichte dann für einen Umlauf (Hin und Zurück).
- **3** Eine genügende Menge an Ersatzreifen war erforderlich, denn die Schlechten Straßen sowie Schotterpisten führten zu einem hohen Verschleiß.
- **4** Allerlei Staukästen für Lebensmittel, Werkzeug und Ersatzteile.



Beispiel eines für die Orienttransporte zugerüsteten Lastzugs