



Hinter dem Bambusvorhang

Abenteuer Mekong: 3000 Kilometer mit dem Schlauchboot auf der Lebensader Südostasiens

» Text und Fotos von Helge Bendl

Gerade hat hier jemand die Kulissen ausgewechselt. Hat innerhalb von ein paar Minuten all die viel zu engen Straßen verschwinden lassen, all die um die Wette hupenden Millionen Motorroller, all die Frachter im Hafen, die schwer beladen durchs braune Wasser pflügen. All die hektische Geschäftigkeit der aufstrebenden Metropole Saigon, die nur die treuesten Parteisoldaten Vietnams Ho-Chi-Minh-Stadt nennen, ist plötzlich verschwunden. Ein paar Minuten sind die Boote unterwegs, und schon empfängt sie eine Landschaft, die so aussieht wie die Illusion eines Kitschmalers. Fischer, die sicher auf dem Einbaum balancierend ihr Netz auswerfen. Hütten aus Palmwedeln,

daneben Bananenstauden und Reis in so frischem, vor Leben strotzendem Grün, als habe es irgendwo am Weltcomputer ein Grafiker etwas zu gut gemeint mit der Sättigung. Doch das alles ist gar keine Illusion, sondern Teil eines tatsächlich existierenden Panoramafilms, einer einmaligen Show mit Überlänge: 3000 Kilometer weit werden Andy Leemann, Armin Schoch und ihr Team den Mekong erkunden.

Der Mekong. Weiter im Norden nennen sie Südostasiens gewaltigsten Strom respektvoll „Mutter aller Wasser“, weil er mit seinen Fluten alles Leben bestimmt. „Song Cuu Long“ sagen dagegen die Vietnamesen, reden vom „Fluss der neun Drachen“,



Westliche Technik gegen östliche Urgewalt



Baumriesen in Kambodscha: Tempel Ta Prohm in Angkor

der fast 5000 Kilometer entfernt von der Quelle in den Gletschern des Himalaya ins Südchinesische Meer mündet. Ein Delta so groß wie die Niederlande, ein Gewirr von Kanälen und Inselchen, Sandbänken und schwimmenden Dörfern, Mangrovenwäldern und Shrimpsfarmen. Zwischendrin im Maul dieses wasserspeienden Drachen: zwei kleine weiße Schlauchboote auf ihrem langen Weg nach China.

LEBENSTRAUM: DEN MEKONG BEZWINGEN

Zwei Schweizer stehen am Steuer, die ihre Leidenschaft für den Mekong zusammengebracht hat. Armin Schoch, 48, lebt seit 25 Jahren in Südostasien und kennt die Region so gut wie nur wenige andere, weil er dort Büros für europäische Reiseveran-

stalter aufgebaut und geleitet hat. Er ist der Logistiker der Expedition, hat die Route und die Stopps so genau wie möglich geplant, sich nach Möglichkeiten zum Tanken erkundigt und sogar einen Kran bestellt, um die Schlauchboote aus dem Wasser zu heben – doch das kommt erst später. Sein Partner ist Andy Leemann: Der 52-Jährige ist schon früh aus seinem Zuhause in den Schweizer Alpen ausgebrochen und mit einem VW-Bus quer durch den ganzen Kontinent nach Südafrika gefahren. Später arbeitete er als Skipper, er hat mehr als 100.000 nautische Meilen auf dem Buckel. Auf Mallorca besitzt er einen Laden für Yachtzubehör, doch noch mehr Energie investiert er in Expeditionen mit Schlauchbooten. In Südamerika kennt er Amazonas und Orinoco, doch nun ist endlich der Mekong an der Reihe.

Wissenswert: Reisetipps für die „Mutter aller Wasser“

3000 Kilometer auf dem Mekong von Vietnam bis nach China – eine solche Reise bietet kein Veranstalter an. Auch Andy Leemann und Armin Schoch werden sich neuen Projekten zuwenden – zum Beispiel Fahrten auf Flüssen in Burma und dem südlichen Afrika. Wer sich für geplante Expeditionen interessiert (an denen aber stets nur wenige Interessenten teilnehmen können), findet im Internet Informationen: www.ribexpedition.com

Auch wer gerade keine High-Tech-Schlauchboote mit starken Außenbordern verfügbar hat, kann den Mekong auf einer Reise relativ einfach erkunden, wenn er sich auf bestimmte Flussabschnitte beschränkt. Für die Anreise lohnt es sich, auf das Netzwerk von Singapore Airlines und ihrer Tochter Silk Air zurückzugreifen. Drei Mal täglich fliegt die Fluggesellschaft von Frankfurt nach Singapur und von dort aus häufig weiter nach Ho-Chi-Minh-Stadt, Phnom Penh oder Chiang Mai. Alle drei Städte bieten sich als Ausgangspunkt für eine Mekong-Reise an. Flüge kosten ab 650 Euro – Infos gibt es unter Telefon 069/7195200 oder unter www.singaporeair.de

Die „Neun Drachen“, das Delta des Mekong in Vietnam, lässt sich relativ einfach auf einer Reise erkunden. Um die Vielfalt der Wasserstraßen, Kanäle und Nebenflüsse am besten zu erleben, sollte man möglichst viel auf dem Mekong unterwegs sein und einen Bootsausflug buchen. In Ho-Chi-Minh-Stadt (besonders gut ist das erst kürzlich im Kolonialstil eröffnete „Park Hyatt Saigon“, www.saigon.park.hyatt.com) lassen sich Ausflüge ins Delta organisieren. Die meisten Veranstalter haben mit einer Tour zu einem schwimmenden Gemüsemarkt und Obstplantagen ein ähnliches Programm. Eine ausführliche Rundreise bietet der Münchner Asienspezialist Lotus Reisen – hier ist eine sechstägige Tour mit drei Übernachtungen im Delta im Programm (Infos unter Telefon 089/2011288, www.lotus-travel.com). Wer mehr Zeit auf dem Fluss zubringen möchte, kann beim Veranstalter „Studiosus“ eine Flusskreuzfahrt von Saigon bis nach Angkor Wat buchen (Infos unter Telefon 089/500 60 700, www.studiosus.de) – auf dieser Reise lässt sich die Faszination des Mekong am besten erleben.

Auch in Laos kann man den Mekong nicht nur vom Ufer aus beschauen, sondern auch auf ihm reisen. In ein paar Autostunden erreicht man vom thailändischen Chiang Mai aus die laotische Grenze, dort starten langsame „Slow Boats“, die zwei Tage für die Reise in die von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannte Königsstadt Luang Prabang benötigen. Eine luxuriösere Alternative auf der Strecke bietet das Schiff „Luang Say“ an: Für 331 Dollar in der Hauptsaison und 231 Dollar in der Nebensaison (Mai bis Oktober) kann man in einem im Kolonialstil gebauten Schiff fahren, inklusive Übernachtung und Essen: www.asian-oasis.com.

Eine bislang touristisch nicht erschlossene Mekong-Strecke öffnet der Reiseveranstalter „Lernidee Reisen“ ab Herbst 2006 mit dem Flussschiff „Mekong Sun“, der von Jinghong in China nach Luang Prabang fahren wird. Je nach Wasserstand wird aber nicht die gesamte Strecke mit dem Teakholzschiff zurückgelegt. Informationen unter Telefon 030/786 000-19, www.lernidee.de



Der Fluss als Wettkampfstätte: Traditionelles Drachenbootrennen in Phnom Penh zum Fest der Wasserwende

Den zu erkunden ist sein Lebenstraum. Viele haben mitgeholfen, das Vorhaben zu realisieren, weil sie den Mekong selbst so faszinierend finden: Die schwedischen Unternehmer Mats Wahlström und Ola Holmgren sind nicht nur als Sponsoren in das 150.000 Euro teure Projekt eingestiegen, sondern helfen auch als Crewmitglieder an Bord.

„Der Mekong ist ein gewaltiger Strom und hier unten fast zwei Kilometer breit“, sinniert Andy Leemann und wendet doch keinen Blick vom Fluss, um nicht auf eine im braunen Wasser verborgene Sandbank aufzufahren. „Weiter oben in China werden wir ihn wild erleben, mit Stromschnellen und Felsen zu kämpfen haben.“ Diese Unterschiede reizen ihn, diese Herausforderung. „Niemand hat den Mekong bislang mit einem Schlauchboot bezwungen – weil der Fluss selbst so viele Hindernisse bietet und weil es eigentlich gar nicht erlaubt ist, mit einem Boot die ganze Strecke zu fahren. Die Staaten am Mekong öffnen sich nach Jahren der Abschottung, der Blick hinter den Bambusvorhang wird langsam möglich – und wir sind die Ersten, die es nun probieren.“

Fast vier Wochen werden die Männer auf dem Fluss leben. Eine kurze Zeit im Vergleich zum großen Vorbild. Denn Andy Leemann und seine acht Mitstreiter sind auf den Spuren großer, aber heute vergessener Entdecker unterwegs. Kein Europäer kannte

im 19. Jahrhundert den ganzen Lauf des Mekong, geschweige denn seine Quelle. Französische Wissenschaftler machten sich auf, die Lebensader Südostasiens zu vermessen und einen neuen Handelsweg nach China zu erschließen. Die erste große Expedition wurde 1866 von zehn französischen Offizieren, Geologen und Botanikern unter Führung von Doudart de Lagrée durchgeführt, Frankreichs Statthalter in Südvietsnam. „Bis zur Quelle schafften sie es aber nicht – die wurde erst 1994, vor gerade



1| Eldorado der Glücksritter: Goldwäscher säumen die Ufer des Flusses



2| Opfertgaben hinter dem Drachenkopf



sollen für den Sieg sorgen 3| Grenzschwierigkeiten: Das internationale Expeditionsteam im Wartestand



4| Stühle Fehlanzeige: Lunch nach lokaler Art

einmal zwölf Jahren, gefunden“, erzählt Andy Leemann, der den Originalbericht der Expedition studiert hat. De Lagrées Stellvertreter Francis Garnier erreichte unter unendlichen Schwierigkeiten und Strapazen China – nach zwei Jahren. De Lagrée selbst erlebte das Ende seiner Expedition nicht: Er starb unterwegs, vermutlich an einer durch verunreinigtes Wasser verursachten Amöbenruhr.

■ SCHLECHTES BENZIN GEFÄHRDET DIE EXPEDITION

Die Abenteurer von heute haben moderne Schlauchboote – die beiden „RIBs“ (Rigid Inflatable Boats) mit ihrem Boden aus Fiberglas und der Schlauchhülle sind schnell, robust, sicher und verlässlich. Sie haben die derzeit umweltfreundlichsten High-Tech-Motoren, haben GPS und Satellitentelefon. Das macht Etappen von mehreren hundert Kilometern möglich – wenn denn alles funktioniert. Doch das tut es nicht, was vor allem am schlechten Benzin liegt: Die Außenborder brauchen 98-Oktan-Benzin, an den Flusstankstellen in Vietnam, Kambodscha und Laos gibt es aber seltsam riechende farbige Gemische, die sich als Mixtur aus 88-Oktan-Benzin, Alkohol und Kerosin herausstellen. Die Motoren beginnen zu stottern und bringen keine 225 PS mehr. Andy Leemann bringt jeden Tag mehrere Stunden damit zu, die Filter zu reinigen. Der Terminplan gerät durcheinander, und häufig übernachten die Abenteurer deshalb nicht wie geplant in normalen Hotels oder Pensionen, sondern auf den Schlauchbooten selbst oder in kleinen Dörfern am Ufer. Gegessen wird all das, was die Einheimischen essen – Klebreis und Nudelsuppe. Importierter Whiskey und Reisschnaps helfen dabei, die kalten Nächte zu überstehen.

Doch die Erlebnisse machen die Strapazen wett. Zwölf Stunden und mehr sind die Männer jeden Tag unterwegs auf dem Wasser, erleben den Fluss ständig neu in all seinen faszinierenden Facetten. Die erfrischende Kühle am Morgen nach der Übernachtung auf den Booten. Die feuchte Hitze am Mittag, wenn der



Motor wieder einmal repariert werden muss. Der fulminante Sonnenuntergang. Das laute Quäken der Geckos und dann die Stille der Nacht, der ohne die optische Umweltverschmutzung der Zivilisation plötzlich fulminant leuchtende Sternenhimmel. Das gewaltige Brausen, wenn man sich Wasserfällen und Stromschnellen nähert. Das Lächeln der einheimischen Fischer. Das charmante Flirten der Thailänderinnen, die auf einer Fähre vorüberfahren. Ungläubig betätscheln ein paar Jungs in Laos die weißen Gefährte – Schlauchboote hat man hier noch nie gesehen. Am Flussufer sieht man Mönche meditieren, laut und farbenfroh ist dagegen das lebenslustige Spektakel beim Wasserfest in Phnom Penh. Die Mekong-Expedition trifft auf Goldwäscher, die im Schlamm ihr Glück suchen. Und immer wieder ist der Fluss selbst faszinierend, weil er nach jeder Kehre anders ist: mal schäumend, mal ruhig fließend, mal satt braun, mal leicht bläulich. Was für ein Fluss! Nach fast 3000 Kilometern hat er die

modernen High-Tech-Motoren am Ende besiegt. Er hat mit den im Wasser verborgenen Steinen zwei Getriebe zerstört und unzählige Schrauben. Das schlechte Benzin hat den Außenbordern den Rest gegeben. Im Goldenen Dreieck, an der Grenze von Laos, Thailand und Burma, kommen die Schlauchboote aus dem Wasser. „Es wäre zu gefährlich, die immer stärkeren Stromschnellen mit Motoren zu befahren, auf die wir uns nicht verlassen

können“, sagt Andy Leemann. Er sagt es mit Trauer, aber auch mit Stolz in der Stimme: Noch nie hat es jemand mit einem Boot so weit geschafft – von Vietnam nach Kambodscha, vorbei an den Khmer-Tempeln nach Laos, durch das „Land der eine Million Elefanten“ hindurch bis an das für den Opium-Handel berühmt-berüchtigte Dreiländereck. Logistiker Armin Schoch war ständig am Telefonieren, um das eigentlich Unmögliche möglich zu machen: Er hat sogar eine Rampe ins Ufer baggern lassen und einen Kran bestellt, der die beiden Schlauchboote aus dem Wasser gehoben und auf Lastwagen verladen hat. Nur so ließen sich die Wasserfälle von Khon

überwinden, die Niagara-Fälle Südostasiens, wo das Wasser auf gut 15 Kilometern Länge nur schäumt und zwischen scharfkantigen Felsen in die Tiefe schießt.

■ SCHIFFE SCHLEUDERN WIE EIN AUTO AUF GLATTEIS

Am Goldenen Dreieck ist die Expedition zu Ende – vorerst. Denn Andy Leemann will nicht aufgeben, besinnt sich auf das große Vorbild, die französische Expedition von 1866. „Die Männer haben immer alles versucht, um ihr Ziel zu erreichen, und auch wir sollten alles versuchen, um nach China zu gelangen.“ Doch die fehlenden 250 Kilometer bis zum Grenzposten sind derart gefährlich, dass nur rostige chinesische Frachter die Strecke auf sich nehmen. Nach Tagen des Wartens findet sich aber ein laotischer Kapitän, der die Strecke früher schon einmal gefahren ist. So steigen die Männer ein in sein pfeilschnelles Speedboot, dessen umgebauter Automotor das Fiberglasgefährt auf bis zu 70 Stundenkilometer beschleunigt.

Es scheint, als wolle der Mekong die Abenteurer kurz vor dem Ziel belohnen für die Ausdauer, ihn fast 3000 Kilometer weit befahren zu haben. Sanft und wild haben sie ihn schon erlebt, pittoresk in fruchtbaren Tälern und abweisend mit all seinen Steinen. Doch die knapp 250 Kilometer vom Goldenen Dreieck bis zur chinesischen Grenze, die letzte Etappe der Expedition,

ist der Höhepunkt der ganzen Fahrt: Noch nie war der Mekong so schön. Er wird schmal wie ein Gebirgsfluss in den Alpen und drückt, eingezwängt in sein enges Bett, mit aller Kraft nach Süden. 20 Stundenkilometer zeigt das GPS-Gerät an, so schnell war der Fluss noch nie. Erst seit chinesische Techniker vor ein paar Jahren eine Fahrrinne gesprengt haben, ist er überhaupt schiffbar. Doch was heißt das schon? Die abgetakelten Frachter, die entgegenkommen, schleudern auf dem Fluss wie ein Auto bei Glatteis. Die Strömung treibt sie immer haarscharf an den Felsen vorbei. Erst vor ein paar Tagen soll es wieder ein Schiff erwischt haben, hieß es am Morgen beim Start im Goldenen Dreieck. Schöne Aussichten.

Der Mekong ist hier ein „angry river“, der gelben Schaum produziert und Strudel von zwei Metern Durchmesser, der das Boot schüttelt und wie ein Schiffchen bei einem Webstuhl in Windeseile vom einen Ufer zum anderen treibt. Am Goldenen Dreieck war der Fluss noch ruhig, breit und wirkte fast träge. All dieses Wasser, das dort unten fließt, presst sich weiter oben durch enge Felsentore, die manchmal nur 20 Meter breit sind. Ein grandioses Spektakel, und auch das Wetter spielt mit: Nach tagelang bedecktem Himmel gibt es Sonnenschein.

Am Ufer liegen Boote, ein Trampelpfad windet sich den Hang hinauf und eine alte Frau müht sich mit einem Jungen ab, die Last



www.fotolia.de, © Renaud Fauclillon



1| Unbeschwertes Lächeln: Frau vom Stamm der Akha

2| Lästige Unterbrechung: Per Kran die Staustufe überwinden

3| Traumhafte Kulisse: Abend am Fluss

4| Bei der Arbeit: Bettelmönche in Laos

5| Alles Käse: Marktfrau in Guan Lei, China

6| Endspurt: Noch hält der Bootsmotor

nach oben zu schleppen. Sie blicken scheu, aber nicht abweisend. In der Hosentasche liegt passend für solche Gelegenheiten ein Schokoriegel – die Skepsis des Jungen ist geschmolzen. Die alte Frau lacht auf, als Andy Leemann sich einen Reissack auf den Rücken wirft, und zeigt nach oben. Wer dann im Dorf wen bestaunt? Man bestaunt sich gegenseitig. Die Frauen vom Stamm der Akha zeigen auf die verschwitzten Männer mit der hellen Haut, den seltsam langen Nasen – da gibt es einiges zu tuscheln und zu lachen. Die Europäer kommen in ein Dorf, in dem es weder Wellblechdächer noch Plastikverpackungen gibt und die Frauen sich tatsächlich noch so kleiden, wie es der Brauch vorsieht. Ihr Kopfputz ist einfach fantastisch, überall glitzert das Silber: Münzen, Anhänger, Perlen, dazwischen bunte Wollbommel und Federn. Nebelfetzen hängen in den Bergen, zurück bleibt der letzte Checkpoint der laotischen Armee. Ein Dutzend Frachter tauchen auf, ein Hafen, und weit oben am Hang ein Mast mit einem schlaff herunterhängenden roten Stück Stoff. 3150 Fluss-Kilometer nach dem Start in Saigon ist die Expedition am Ziel – in China! Andy Leemann, der Initiator der Reise, hat sich seinen Traum erfüllt. Der sonst so eloquente Mann ist still geworden und lächelt nur. „Mannomann“, sagt er, „dass wir das am Ende doch noch geschafft haben!“

Englisch? Spricht im Grenzort Guan Lei niemand mehr – aber wirklich niemand. Doch die Menschen lächeln freundlich. Andy Leemann und seine Mitstreiter würden ihnen gerne erzählen, wie toll sie es finden, nach über 3000 Kilometern auf dem Mekong endlich bei ihnen angekommen zu sein. Aber sie lächeln einfach zurück.



Die Silhouette des Wahrzeichens Kambodschas: Angkor Wat