

Indochina
Mai, Juni 96

Das Auschecken in Thailand verläuft problemlos, aber auf laotischer Seite ist man etwas ratlos, wie man mit dem ersten bereiften Touristen, der einfach so über die Brücke fährt, umgehen soll. Natürlich machen wir Vorschläge und relativ schnell werden wir zum Postenchef gebeten. Nachdem wir ihm erklären, dass in anderen Ländern die Postenchefs simpel eine temporäre Einreisegenehmigung ausstellen, findet er diese Lösung auch für Laos genial und setzt sich hinter den Schreibtisch. Nach kurzer Zeit sind wir im Besitz des wertvollen Schreibens und werden vom Zoll abgefertigt. Natürlich ist es Ehrensache, sich für diese Spezialarbeit gebührend zu bedanken, so stecke ich dem freundlichen Zöllner eine Note in die Brusttasche.

Wir fühlen uns wie Pioniere und erobern die Hauptstadt Vientiane. Laos gefällt auf Anhieb und wir sind beeindruckt von den freundlichen Leuten. Sie sehen zwar genau gleich hübsch und weich aus wie die Thais, aber wir empfinden sie als gradliniger, pünktlicher und arbeitsamer. Ihre Sprache ist dem thailändischen sehr ähnlich und damit ist dank Charlies sehr guten Sprachkenntnissen sogar eine Kommunikation möglich.

Vientiane ist etwa so gross wie Biel, aber so ruhig und verschlafen wie Ostermundigen. Vielleicht sogar wie am Rand von Ostermundigen. Es gibt keine Hochhäuser und kein Verkehrsstau. Nach den Erfahrungen unserer letzten besuchten Hauptstadt, eine angenehme Überraschung. Das Wahrzeichen der Stadt ist eine Kopie des Arc de Triumphe in Paris im Kleinformat. Natürlich mit einem riesigen Place d'Etoiles, aber keinem Verkehr. Das wird sich in den kommenden Jahren bestimmt ändern, denn die neuen Autos und Mopeds sind unübersehbar. Faszinierend ist auch der internationale Flughafen. Um 17 Uhr ist Arbeitsschluss und danach ist er leer. Keine Tore, keine Wachen nichts, nur parkierte offene Flugzeuge. Wenn ich nur fliegen könnte, so eine nächtliche Spritztour nach China hätte bestimmt niemand bemerkt.

Asi leidet seit unserer Ankunft in Laos unter Unterleibsbeschwerden und ärztliche Versorgung kommt ins Gespräch. Im internationalen Spital will sie sich helfen lassen, denn der Name tönt nach Fachkräften. Das fast leere Gebäude bietet allerdings neben einem Arzt, der überhaupt nichts kapiert, zwei Krankenschwestern, einer Hauskatze und einer Waage nicht viel. Nach dieser Erfahrung kümmert sich Asi *selbst* um ihre Gesundheit und starke Medikamente lösen das Problem vorerst. Als ehemaliges französisches Kolonialland hat Laos zur Abwechslung gutes Brot zu bieten. Der Speiseplan kann zum Glück mit Brot erweitert werden. In tropischen Ländern gehört Brot nicht zu den Grundnahrungsmitteln, weil es sich nicht lange halten lässt.

Uns interessiert der ehemalige französische Kolonialort Luang Prabang im Norden des Landes. Die Strasse ist neu asphaltiert und in gutem Zustand. Sie windet sich 380 km sehr eng durch die Berge. Erinnerungen an Peru werden wach. Leider ist der verwendete Schotter so grob und spitz, dass an den vorderen Pneus nach der Hin- und Rückfahrt das Profil wegradiert ist. Glücklicherweise sind die Gesetze diesbezüglich in Asien so lasch gehandhabt, dass dieses Problem erst mit erscheinen der Leinwand gelöst werden muss. Gemäss Aussagen der Tourismusbehörde soll die Strecke sicher sein und man habe das Problem mit den Banditen im Griff. Allerdings stossen wir während der Fahrt durch ein enges Tal alle paar Kilometer auf einen Militärposten, aber diese Soldaten sind sicher nur zu ihrer Freude hier. Luang Prabang ist ein verträumter Fleck und war lange Zeit nur über den Mekong erreichbar. Die Strasse bringt jetzt Touristen leichter in diese Gegend, was aber an der Freundlichkeit der Bewohner noch nichts geändert hat.

Der Ort scheint ein buddhistisches Zentrum zu sein, so viele Tempel sahen wir noch nie in einer solchen Konzentration. Es strotzt nur von Goldfarbe und Mönchen in ihren orangen Wickeln. In manchen Tempeln ist die Hölle an Hand von Wandmalereien so barbarisch dargestellt, dass es einem kalt erschauert. Menschen werden gefählt, zersägt, mit grossen Beilen zerstückelt, die Augen ausgestochen, auf Kaktusse gespiesst und mit glühender Masse getränkt. Die Phantasie ufert ins Grenzenlose aus. Für die umliegenden Bergstämme ist der Ort Handels- und Versorgungsmetropole. Das bunte Treiben wird durch die verschiedenen "Stammesuniformen" noch ergänzt.

Ab Luang Prabang geht es südwärts via Vientiane nach Savannakhet. Kurz nach der Hauptstadt besuchen wir den sogenannten Buddhapark. Er wurde vor zig Jahren von einem Mönch erschaffen. Alle Skulpturen sind gebaut aus einem Eisengerüst und Beton. Die Sehenswürdigkeiten sind der 40 Meter lange, liegende Buddha und ein überdimensionaler, fünfstöckiger Kürbis, der innen begehbar ist. In ihm sind alle Stationen des weltlichen Lebens dargestellt. Im Keller ist natürlich die Hölle und mit zunehmenden Stockwerken erreicht man den Himmel. Asi hat wieder einmal keine Probleme mit dem finden von Fotomotiven.

Die Strasse ist frisch geteert, riesige Schilder geben zu erkennen, dass ausländische Hilfswerke an der Arbeit sind. In Laos vorallem Schweden und Japaner. Sonst ist das Land aber eher vom Fortschritt verschont geblieben. Wasserbüffel ziehen den Pflug und vor den Karren verrichten Ochsen ihren Dienst. Die Häuser gleichen Bretterbuden und die Menschen haben ein Bedürfnis nach Kleidern. Einige Frauen konnten sich aus dem Rotkreuzsack immerhin einen BH ergattern. Die Kinder sind meistens nackt. Auf den Feldern wächst ausschliesslich Reis im Nassanbau, also sehr wasserintensiv.

Natürlich sind die Feldarbeiter wie fast überall Frauen. Die einzigen Reste des Krieges sind ein paar alte US Militärlastwagen, die zum abholzen der Teakbäume genutzt werden.

In Savannakhet biegen wir links ab nach Vietnam. Die Strasse wird schlechter und ist nur noch zu 50% geteert. Dies ist so gemeint, dass sich Asphalt und Schotter alle paar hundert Meter abwechseln. Je näher wir zur Grenze kommen, um so mehr Bombenkrater begegnen uns. Heute werden sie vorallem als Wasserspeicher oder Swimming Pools für die urigen Wasserbüffel genutzt. Auf Laos wurden während dem Vietnamkrieg mehr Bomben abgeworfen als im 2. Weltkrieg insgesamt, daher herrscht ein Überschuss an Wasserspeichern und Badewannen. Viele Gebiete in der Nähe der vietnamesischen Grenze sind heute noch sehr explosiv und werden selbst von den Einheimischen gemieden. Bei Kilometer 222 zweigt der Ho Chi Minh Pfad ab. Wir befahren diese legendäre Strecke ein paar Kilometer und stossen auf ein Dorf mit Ureinwohnern. Einige von ihnen tragen tatsächlich noch alte verwaschene US Uniformen! Einer führt uns zwischen den Kratern hindurch und zeigt Haufen von Kriegsschrott und undetonierten Bomben. Der Schrott ist bereit für den Abtransport nach Vietnam, dort wird er souvenirjagenden Touristen verkauft. Am beliebtesten seien Stücke einer abgeschossenen B52 und davon gäbe es hier noch mehr als genug. Wie wir sehen, lassen sich aus ehemaligen Tragflächenbeplankungen und Startbahnblechen hervorragend Häuser bauen!

Die Grenze kommt in Sicht, das offizielle Tenue ist angesagt. Nach fünf Minuten sehen wir aus wie an einem Bewerbungsgespräch und fahren der ungewissen Grenze entgegen. Natürlich ist das vietnamesische Visum im Pass, aber zum Thema Fahrzeug wird es noch zu diskutieren geben. Wie erwartet hören wir vorerst ein kategorisches "No" vom vietnamesischen Grenzer, aber nach langem Diskutieren und dem Vorzeigen unserer Weltkarte, ist der Postenchef zu einem Telefongespräch mit Hanoi bereit. Auf der Weltkarte mit unserer eingezeichneten, bisherigen Route erscheint Vietnam so klein, dass die hohen Herren dann doch nicht den Stolperstein sein wollen. Während wir warten, passiert ein mit Kriegsschrott hochbeladener Handkarren die Grenze. Vorne einer keuchend ziehend und hinten sind zwei schwitzend am schieben. Charlie meint nur trocken: Bomben lassen sie rein, uns nicht!

Nach Stunden offeriere ich dem Oberoffizier, mich doch an dem teuren Telefongespräch beteiligen zu wollen und lasse ihn auf einer Note der bekannten Weltwährung die Zahl 20\$ erblicken. Immerhin ein Wochenlohn seines Gehaltes. Plötzlich werden staubige Bücher aufgetischt, studiert, das Gesetz neu interpretiert und eine temporäre Bewilligung ausgestellt. Nach einer halben Stunde verlassen wir den Grenzposten.

Sofort ändert sich das Bild. Ähnelten die Laoten in Aussehen und Sprache noch den Thais, sind die Vietnamesen direkte Abkömmlinge der Chinesen und zwar in Aussehen und Verhalten. Natürlich sind auch hier die Häuser mit Kriegsschrott geflickt. Besonders in der Gegend um Ke Shan ist viel davon zu finden. Dieser Ort wird von vielen amerikanischen Veteranen besucht, die hier ihre Feuerprobe bestanden haben und heute die Souvenirindustrie ankurbeln.

Bald ist das hügelige Hinterland verlassen und die Küstenstrasse kommt in Sicht. Die einzige brauchbare Strasse in Vietnam ist die Verbindungslinie, Ho Chi Minh City (Saigon) - Hanoi. Um diese tummelt sich auch der grösste Teil des 70 Millionen Volkes. Wie diese Strasse bevölkert ist, kann man sich leicht vorstellen. Wasserbüffelwerke, Radfahrer in Massen, Mopeds, Traktoren, alte amerikanische Militärlastwagen, EX-DDR IFA Laster, aber kaum private Autos. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h ist hart erkämpft mit gewagten Überholmanövern, dauerhupen und 120% Konzentration. Diese Art Verkehr ist für Europäer schlichtweg unglaublich, schon fast abartig! Punkto Autofahren das Schlimmste, verglichen mit dem, was wir bis anhin in vielen Ländern erlebt haben. Jeder Verkehrsteilnehmer verhält sich absolut stur und nimmt lieber einen Unfall in Kauf, als weichen. Jeder biegt ab oder ein, wo und wie er will. Das typische ausdruckslose Gesicht der Chinesen verrät leider keine Absichten, so dass jeder Rad- oder Motorradfahrer als potentieller Verursacher eines Herzstillstandes angesehen werden kann. Der Beifahrer hinten auf dem Fahrrad hält sich aufgrund unseres italienischen Exporthornes die Ohren zu, währenddem der Fahrer locker in sechster Reihe mitten auf der Strasse weiterfährt. Wir beobachteten zig Unfälle, auch mit Todesfolge, hatten aber selbst unwahrscheinliches Glück. Dem Volk fehlt das "Verkehrsgen", aber zur Entwicklung dieses Erbgutes brauchten wir in Europa eben auch 50 Jahre! Autofahren in Vietnam ist nur etwas für starke Nerven.

Als erstes besichtigen wir Hue, die alte Kaiserstadt. Obschon im Krieg hart umkämpft, hat der Palast nur wenig gelitten. Das viele Gold und die verspielten Holzschnitzereien in den verschiedenen Gebäuden beeindruckend und sind wirklich sehenswert. Der nur etwa 500 Meter hohe Pass zwischen Hue und Danang teilt das Land, aber nicht nur geographisch. Im Süden sind die Leute eher aggressiver und noch mehr auf den Dollar aus, als ihre nördlichen Brüder. Die Spuren der Amerikaner sind unauslöschbar.

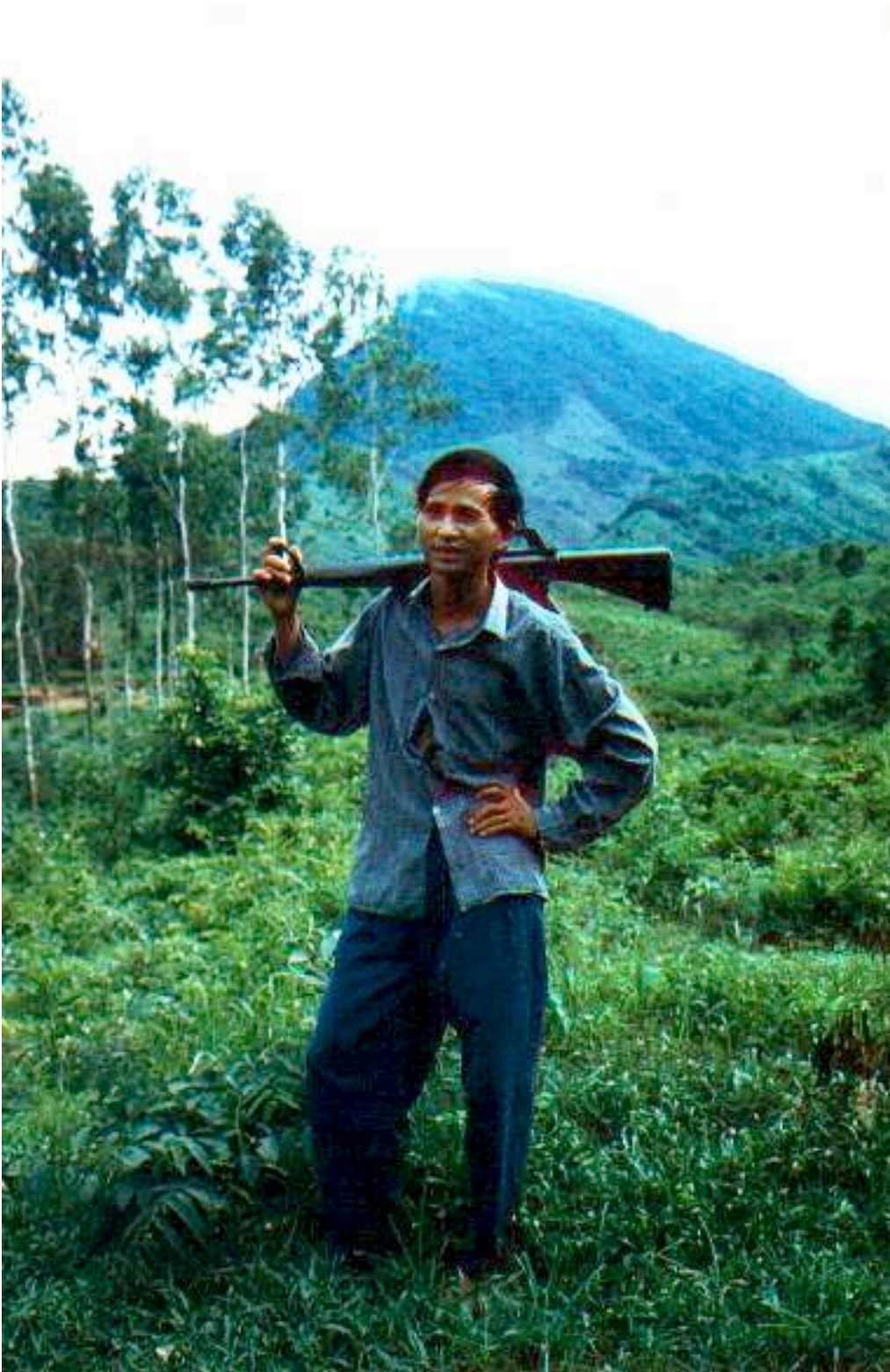
Über Danang erreichen wir Hoi An, eine kleine hübsche Touristenstadt am Meer. Das Städtchen hat seinen Reiz mit den vielen alten Gebäuden und Tempeln aus den verschiedensten Zeitepochen. Nach einem ausgedehnten Spaziergang ist man mit der vietnamesischen Vergangenheit recht gut vertraut. Erstaunlicherweise sind die Versuche, uns reinzulegen, hier am

geringsten. Die Einwohner haben anscheinend gelernt, dass nur ein zufriedener Tourist sein Geld ausgibt.

Von hier unternehmen wir einen Ausflug zu den Khmerruinen in My Son. Leider ist nicht mehr sehr viel zu sehen, da das ganze Gebiet während dem Kriege eine "Free Fire Zone" war und jeder Flieger seine überschüssige Munition dort ablad. Der Wächter scheint den Krieg noch nicht vergessen zu haben, denn während des Rundganges schleppt er ein amerikanisches Sturmgewehr mit sich herum. Auf unsere diesbezügliche Frage meint er, man wisse ja nie, wann die Yankees zurückkommen. Als dreizehnjähriger habe man ihn und seine zwanzig Klassenkameraden mit Messern ausgerüstet in die Hügel geschickt um sich Gewehre von GI's zu beschaffen. Er und zwei andere seien zurückgekehrt.

Wir halten gegen Norden Richtung Hanoi. In diesem Teil des Landes ist die Reisernte fällig. Überall herrscht reges Treiben. Die ganze Ernte wird von Hand geschnitten, mühsam über die kleinen Pfade an die Strasse getragen und auf Ochsenkarren verladen. In den Dörfern wird auf der Strasse gedrescht und getrocknet. Die vorbeifahrenden Lastwagen trennen durch den verursachten Wind den Reis vom Spreu. Die ganze Arbeit ist sehr interessant zum mitverfolgen, aber wir sind uns bewusst, dass es sich um wirkliche Knochenarbeit handelt.

Wo wir auch anhalten, überall versucht man uns auszunehmen wie Weihnachtsgänse. Der abgemachte Preis für zwei Cola verdoppelt sich beim bezahlen, da wir Gläser benutzten und die Getränke gekühlt waren. In jedem Restaurant sind mehr Speisen auf der Rechnung als geliefert, auf Anfrage unbegriffene Steuern erscheinen plötzlich separat und mit 30% nicht zu knapp. Natürlich wird falsch zusammengezählt, leider nie zu unseren Gunsten! Jedesmal ein riesen Trara bis alles geklärt ist und wir uns mühsam durchgesetzt haben. Akzeptieren wir die Ausbeutung und seien es auch nur 10 Rappen, lacht sofort die ganze Umgebung. Der Witz an allem ist, dass sich diese Situationen nicht etwa in Touristenorten abspielen, sondern wo immer wir anhalten und das ist meistens irgendwo ausserhalb. Es muss eine Art Volkssport sein, jeden Menschen ohne Schlitzaugen übers Ohr zu hauen. Wahrscheinlich gelten wir wegen unserem Wagen als schwerreich und absolute Kapitalisten. Mit der Zeit macht uns das Land keinen Spass mehr.



Der letzte Wächter über den Kommunismus

Die Vietnamesen werden manchmal die Preussen Asiens genannt, was immer das auch heißen mag. Jedenfalls braucht es schon eine gewisse Sturheit, um Franzosen, Amerikaner und Chinesen innerhalb von 30 Jahren in die Schranken zu weisen. Das Gefühl der Unbesiegbarkeit merkt jetzt vor allem der Tourist. Es kommt uns vor, als bestehe das Land aus lauter kleinen Asterixen.

Vietnam ist ein Schwerpunktland der Schweizer Entwicklungshilfe. Doch nach allem was wir erlebt haben, wage ich zu bezweifeln, dass unsere sauer verdienten Steuergelder hier gut investiert sind. Sogar die Diplomaten der Schweizer Botschaft bestätigten unsere Ansichten. Laos würde als kleines, bergiges Binnenland viel besser in das Konzept der Schweiz passen als das überbevölkerte Vietnam. Genug der Politik, schliesslich sind wir Touristen, aber das musste einmal gesagt sein.

Hanoi gefällt uns als Stadt sehr gut. Nach ihrem Aussehen zu schliessen hat die französische Kolonialzeit gestern aufgehört. Die meisten Gebäude stammen aus der Jahrhundertwende und wurden auch einigermaßen unterhalten. Am interessantesten ist aber das tägliche Leben mit seinen Fahrradstaus. Hunderte von Zweirädern verkeilt ineinander an einer Kreuzung und nichts geht mehr. Kaum Geschrei, aber irgendwann löst sich der Knäuel wieder und der Pulk schleicht weiter. Wie sieht die Zukunft aus, wenn diese Leute einmal alle Autos haben? Die Chancen dafür stehen gut, wie uns ein Manager der ansässigen BMW Fabrik mitteilte, wollen sich insgesamt 15 (!) Autofirmen in Vietnam niederlassen. In Gedanken höre ich schon die Radiomeldung über den längsten Stau der Welt zwischen Hanoi und Saigon.

Wir verabschieden uns von Charlie und brechen auf Richtung Lao Cai an der chinesischen Grenze. Unser Plan ist, durch China in einem grossen Bogen ins Tibet und weiter nach Nepal zu reisen. Dass die Chinesen Autotouristen nicht mögen, wissen wir, aber versuchen kann man es. Hier in Lao Cai endet die Reise. Die Vietnamesen lassen uns trotz chinesischem Visum nicht raus, da sie der Überzeugung sind, die Chinesen werden uns mit dem Wagen nicht ins Land lassen. Der chinesische Grenzposten befindet sich auf der anderen Seite einer 50m langen Brücke, aber wir dürfen nicht rüber um zu "reden". Alles bestechen hilft nichts, nein ist nein. Es bleibt nichts anderes übrig, als zurück nach Malaysia und von dort den Wagen nach Indien zu verschiffen.

Die Rückfahrt verläuft schnell und problemlos. Im laotischen Savannakhet müssen wir allerdings zwei Tage warten, da in Thailand gerade der König 50 Jahre Krönung feiert und die Fährleute zuerst nüchtern werden müssen. Insgesamt dauert die Fahrt bis Penang nur eine Woche. Zwei Tage nach der Ankunft ist unser treuer VW Bus schon im Kontainer mit Ziel Kalkutta verschwunden. Während wir mit der Fähre von Penang aufs Festland nach Butterworth übersetzen, können wir beobachten, wie auch der Frachter mit unserem Kontainer ablegt und das Weite sucht. Das nennt man Timeing.

Im komfortablen Schlafwagen des Singapur - Bangkok Express erreichen wir zum zweitenmal diese extreme Stadt um hier ein günstiges Ticket nach Kalkutta zu erwerben. Diesmal steigen wir im Mekka der Rucksacktouristen,

in der Khaosan Road ab. Unser Billigflug mit Biman, der Staatsfluglinie von Bangladesch ist erst in 4 Tagen fällig, so bleibt noch etwas Zeit um schöne Tempel anzuschauen. Darunter befindet sich auch der grösste liegende Buddha mit einer imposanten Länge von 43 Metern. Ein letzter Blick aus dem Flugzeugfenster auf die Riesenstadt Bangkok und das Kapitel Südostasien ist vorerst einmal abgeschlossen.

Nächstes Kapitel: Der indische Subkontinent; Juli, August 96