

Volker Häring

»Ein Bus namens Wanda«

Abenteuer Alltag entlang des Mekongs

Erzählungen

Dryas Verlag



accredited  
FSC Trademark © 1996  
Forest Stewardship Council A.C.  
FSC-ACC-015  
Chain-of-Custody  
Certificate SGS-COC-2031

1., korrigierte Auflage 2011

© Dryas Verlag, Text und Bilder  
Herausgeber: Dryas Verlag, Mannheim  
Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme vervielfältigt oder verbreitet werden.

Umschlaggestaltung: Rosa Segerer, Segerer Design  
Umschlagbild und Bildteil: Volker Häring  
Herstellung: Gabriel A. Neumann, Heidelberg  
Druck: AALEXX Buchproduktion GmbH, Großburgwedel  
Lektorat: Sandra Thoms

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie, detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar

ISBN: 978-3-940855-14-5  
[www.dryas.de](http://www.dryas.de)

Meiner Frau Zornica und meiner Tochter Sarah, die  
dann doch noch vor diesem Buch das Licht der Welt  
erblickte.

## INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort . . . . .	9
<b>1. Teil: China . . . . .</b>	<b>13</b>
1. Ein Bus namens Wanda . . . . .	15
2. Shangri-La: Wo die Sonne und der Mond das Herz berühren. . . . .	25
3. In luftigen Höhen. . . . .	39
4. Zu Gast bei Lehrer Liu . . . . .	53
5. Karaoke für Fortgeschrittene . . . . .	63
6. Hao Jiu! . . . . .	77
7. Von Daoisten und Kulturrevolutionären. . . . .	87
8. Vom Pferd zur Ziege . . . . .	97
9. 12 000 Reisbezirke und ein Schrebergarten. . . . .	109
10. Große Welt – Ende der Welt . . . . .	121
<b>2. Teil: Laos . . . . .</b>	<b>129</b>
1. Sawadii! . . . . .	131
2. Abends nun mit Beleuchtung: Udomxai. . . . .	141
3. Spritztour mit Mönchen . . . . .	151
4. Von alten und neuen Geistern. . . . .	161
5. Zapfenstreich! . . . . .	171
6. Inselhängen am Mekong. . . . .	179
<b>3. Teil: Kambodscha. . . . .</b>	<b>191</b>
1. Bambusvorhang ohne Bäume . . . . .	193
2. In der Diaspora . . . . .	205
3. Auf den Spuren der Khmer . . . . .	215
5. Entgleist in Phnom Penh. . . . .	233
6. Koloniale Patina. . . . .	243
Literaturliste Mekong . . . . .	251
Karte . . . . .	253

## Vorwort

Der Mekong ist ein Mythos. Gehört hat im Westen fast jedes Kind von Asiens drittlängstem Strom und die meisten träumen davon, ihn einmal in Natura zu sehen. Mir ging es da nicht anders und zuweilen fühlte ich mich wie der kleine Tiger bei Janosch: „Oh, wie schön ist der Mekong!“, schwärmte ich über Bildern und Landkarten, noch bevor ich ihn zum ersten Mal gesehen hatte. Und ja, zuweilen riecht der Mekong tatsächlich von oben bis unten nach Bananen! Und nach Blüten, Kokos und leckerem Essen. Zuweilen aber auch nach Diesel, Abfall und Abwasser. Warum sollte ein Mythos auch vollkommen sein?

Dem Mekong von der Quelle zur Mündung zu folgen, war mein Traum. Schließlich wurde es eine insgesamt knapp über 3 000 Kilometer lange Entdeckungsfahrt, vom Oberlauf in Deqin an der tibetischen Grenze bis nach Phnom Penh, der kambodschanischen Hauptstadt. Die in diesem Buch beschriebene Reise habe ich in vier Etappen zwischen 2003 und 2009 überwiegend mit dem Fahrrad gemacht. Dabei stand das Radfahren aber nicht im Vordergrund. Sicherlich habe ich auch meinen Spaß daran, 2 000 Höhenmeter zu bewältigen und dann ebenso viele bergab zu sausen. Ein Vergnügen, das sich aber für den Leser spätestens bei der wiederholten Beschreibung in Grenzen hält. Das Fahrrad hat daher eher eine Nebenrolle und war für mich Mittel zum Zweck. Denn mit kaum einem Fortbewegungsmittel kommt man den Menschen einer Region so nahe wie auf zwei Rädern. Und darum ging es mir: die Menschen hinter dem Mythos Mekong kennen

zu lernen. Das sind nicht nur Tibeter, Chinesen, Laoten und Kambodschaner, sondern auch die vielen kleinen Minderheiten entlang des Mekongs, Volksgruppen, von denen im Westen kaum jemand gehört hat. Menschen, die am und vom Mekong leben oder in seinem Einzugsbereich.

Allerdings: Entlang des Mekongs – das klingt einfacher als es ist. In China gibt es gerade einmal auf 300 Kilometern eine Uferstraße, in Laos hält das Straßennetz zumeist einen Anstandsabstand von einigen Kilometern zum Fluss. Nur in Kambodscha konnte ich dem Fluss wirklich am Ufer folgen – dann aber auch nicht auf Straßen, sondern auf brüchigen Feldwegen.

Entlang des Mekongs konnte also nur eine Grobrichtung sein, ein geografischer Pfeil in Richtung Süden. Ich folgte einer Lebensweise, einer Kultur, die maßgeblich vom Mekong beeinflusst ist – jenseits von Landes- und Sprachgrenzen.

Beim Mekong denkt man gemeinhin an Palmen, Kolonialarchitektur und tropische Früchte: Südostasien eben. Das hat auch etwas mit der Entdeckungsrichtung des Mekongs zu tun: Sie verlief immer von der Mündung in Richtung Quelle, von Vietnam nach China, und über die subtropische Vegetationslinie schafften es die Wenigsten. Dabei entspringt der Mekong, wie fast alle anderen berühmten Flüsse des asiatischen Kontinents, im Himalaja und fließt immerhin fast die Hälfte seiner Länge durch China, meist durch enge Schluchten, umgeben von schneebedeckten Bergen. Klein, klar und reißend ist der Mekong dort, und will so gar nicht seinem Klischee entsprechen. Unter anderem deshalb wollte ich meine Reise dort beginnen und dem Mekong flussabwärts folgen.

Noch vor 100 Jahren hatte eine Reise am Mekong entlang Expeditionscharakter. Krankheiten, feindlich gesinnte Völker und das Klima machten das Reisen am Fluss zu einer Tortur. Heute kreuzen Fünf-Sterne-Schiffe durch das Delta, der Mekong scheint entzaubert, bezwungen.

Jenseits der Fassade hat der Fluss aber nichts von seiner Faszination eingebüßt. Der Alltag am Mekong birgt heute das Abenteuer. Der Rest ist ein Mythos.

## 1. TEIL:

### CHINA

Wer auch immer behauptet hat, Chinesen seien introvertiert und zurückhaltend, war noch nie in der Volksrepublik China. Laut, gesellig und neugierig geht es zumeist zu. Wenn dann auch noch eine Langnase im Bus oder gar auf dem Fahrrad auftaucht, hat das Event-Charakter. Nicht so sehr in den großen Städten wie Peking oder Shanghai. Auf dem Land, in Dörfern oder Kleinstädten jedoch um so mehr. Sich als alleinreisender Westler einfach mal so an den Straßenrand, in ein Restaurant oder in einen Park zu setzen, ist eine Einladung zum Gespräch. Aber das ist ja auch gut so: Wer möchte schon durch ein fremdes Land reisen und sich immer nur in Selbstbespiegelung ergehen. Gewisse Sprachkenntnisse sind dabei jedoch von Vorteil. Auch wenn man als Reisender immer mal wieder Sprachgenies trifft, die das eigene Chinesisch im Vergleich zum dargebotenen Englisch oder Deutsch eher schäbig erscheinen lassen, spricht der überwiegende Teil der lokalen Bevölkerung nichts als das, was man dort für Hochchinesisch hält. Das ist dem Mandarin dann so nahe wie Schwäbisch dem Hochdeutschen.

Nirgends zeigt sich die Größe und Vielfalt Chinas so wie in der Südwestprovinz Yunnan, an den Südausläufern des Himalajas, angrenzend an Laos, Myanmar (Birma) und Vietnam. „Yunnan Duliguo“, *das unabhängige Yunnan*, ist ein lokal gerne verwendetes Bonmot, das rein gar nichts mit tatsächlichen Unabhängigkeitsbestrebungen zu tun hat, sondern

einfach mit der Tatsache, das Yunnan ein wenig anders als der Rest Chinas ist, war und fühlt: Eine in Ansätzen multikulturelle Gesellschaft jenseits von Xenophobie, in der sich selbst die in der Regel von ihrer eigenen kulturellen Überlegenheit überzeugten Han-Chinesen anderen Kulturen gegenüber aufgeschlossen geben. 25 offiziell anerkannte Volksgruppen wohnen in Yunnan, und viele sind schon seit Jahrhunderten an fremde Besucher gewöhnt. Mit der südlichen Seidenstraße und der historischen Teestraße führen allein zwei der bekanntesten Karawanenrouten durch die Provinz.

Meine Reiseroute führt von der Provinzhauptstadt Kunming zuerst entlang der Burmastraße ins 400 Kilometer entfernte Dali. Von dort bringt mich der namensgebende *Bus namens Wanda* bis zur tibetischen Grenze. Ab da beginnt meine Rad-Reise entlang des Mekongs, von Deqin im äußersten Nordwesten Yunnans entlang der historischen Teestraße nach Jinghong am südwestlichsten Zipfel Chinas.

Beim Erreichen der laotischen Grenze werde ich knapp 2 000 Kilometer mit Rad und Bus zurückgelegt haben.

## 1. Ein Bus namens Wanda

„Mashang! Ist das jetzt ein Yunnan-Mashang, ein Peking-Mashang oder ein Shanghai-Mashang?!“ Der alte Mann, dessen Hornbrille noch größer als sein rundes Gesicht ist, blickt erwartungsfroh in die Runde. „Mashang ist ja ein vielfältiges Wort“, legt er nach. Auf die Frage, wann denn der längst überfällige Bus nach Zhongdian kommen würde, hatte der Fahrkartenverkäufer „Mashang jiu daole!“ geantwortet, „Er wird *gleich* kommen!“ Gleich, *mashang* eben, eines dieser Wörter, die sich mit gutem Gewissen wirklich nur in „Alles zwischen einer Minute und einer Ewigkeit“ übersetzen lassen. „Peking-Mashang heißt in der Regel zehn Minuten, Shanghai-Mashang heißt wirklich Mashang, also alles unter fünf Minuten“, zieht der alte Chinese unbeirrt seine rhetorisch-philosophischen Kreise. „Wir haben es hier also mit einem typischen Yunnan-Mashang zu tun, das mit den Guizhou- und den Hunan-Mashangs zu den langsamsten des Vaterlandes gehört. Ein Yunnan-Mashang ist, wie soeben bewiesen, mehr als eine Stunde!“

Ehe die anderen potentiellen, dem philosophischen Exkurs ziemlich indifferent gegenüberstehenden Fahrgäste einen Kommentar abgeben können, hupt eine Schiffssirene und unsere Köpfe schnellen in Richtung des Wunderhornes. Was da rumpelnd und hupend auf uns zukommt, bleibt deutlich hinter seinen akustischen Fähigkeiten zurück und lässt Zweifel aufkommen, ob es der anspruchsvollen Strecke bis ins auf 3 200 Höhenmetern gelegene Zhongdian gewachsen ist. Immerhin, „Wanda Che“ steht da

in frischer Farbe auf der Seitenfront. „*Ein Bus namens Wanda*“, übersetze ich murmelnd vor mich hin und versuche die Aufmerksamkeit des Beifahrers zu erregen, der für das Ein- und Ausladen zuständig ist. Der versucht, mich und mein Fahrrad geflissentlich zu ignorieren. „Shifu, *Meister*“, spreche ich ihn an und er gibt ein wissendes Grunzen von sich. „Kannst du mit in den Bus nehmen!“, sagt er, ohne aufzuschauen. „*Meister!*“, sage ich nun mit leichter Ungeduld und schließlich erhebt sich der Shifu aus seinem gefederten, weil wacklig in der Luft hängenden Beifahrersitz, geht zum Heck des Busses und zieht eine Eisenleiter vom Dach. Ich reiche ihm mein Rad, das er umständlich in der Luft umdreht. „Pass auf die Schaltung auf“, rufe ich ihm zu, kurz bevor das Schaltwerk auf das Eisen des Dachgepäckträgers knallt.

Am Morgen war ich mit dem Nachtzug aus Kunming, der Hauptstadt der Provinz Yunnan, im 400 Kilometer entfernten Dali angekommen. Yunnan, Chinas Vielvölkerprovinz im Südwesten des Landes liegt an den südlichen Ausläufern des Himalayas auf durchschnittlich 2 000 Metern Höhe. Vor zehn Jahren war die Strecke Kunming-Dali noch ein zwölfstündiger rumpeliger Bustrip, heute braucht selbst die Bummelbahn gerade mal sieben Stunden. Dali, die legendäre Backpacker-Metropole, mit der in den frühen 1990er Jahren Pizza und Banana-Pancake den Einzug ins Reich der Mitte gehalten haben, wird in zwei Wochen noch einmal ein längerer Stopp auf meiner Reise sein, jetzt geht es erst einmal Richtung Oberlauf des Mekongs. Zhongdian ist mein Etappenziel, das ich mit dem Bus ansteuere. Mehr als 5 000 Höhenmeter auf knapp über 200 Kilometern ist mir für den Anfang mit dem Fahrrad eindeutig zu viel.

Mein Busticket verspricht die Sitznummer 1, die sich dann aber direkt über dem hinteren Radkasten befindet. Die Sitze in der ersten Reihe tragen die Nummern 26 und 14, wobei letztere Zahl wohl ein Omen ist. *Yaosi*, geh zum Teufel, kann man die 14 auch aussprechen, und hiermit ist verbal vorweg genommen, was den Sitzplatzinhaber bei einer Vollbremsung erwartet. Wobei die Kombination *Yaosi Erliu* (14-26) auch mit viel gutem Willen als „Er ist verdammt und hat es dennoch geschafft!“ gelesen werden kann. Man könnte meinen, die Busgesellschaft hätte sich etwas bei der Zuordnung der Nummern gedacht. Die Abfahrt verzögert sich trotzdem, da einige Chinesen auf ihre Sitznummern bestehen, während andere wohl nichts von Zahlenmystik halten. Auf der Rückbank sitzt eine Gruppe junger Tibeter und grinst. Der Busfahrer mahnt zur Eile und der Philosoph murmelt ein *Mashang jiu zou*. Gleich wird es losgehen! Endlich schließt sich die pneumatische Tür auf den dritten Versuch mit einem lauten Seufzer und der Fahrer würgt mit ohrenbetäubendem Knarzen den ersten Gang ins Getriebe. Eine Minute Schwung holen und dann ist mein Bus namens Wanda eher Känguru als Fisch und hüpfert munter von Schlagloch zu Bodenwelle. Jeden Schlag bekomme ich über die butterweiche Federung direkt auf meine Wirbelsäule. Die neu gebaute Straße zwei Kilometer tiefer im Tal sei zwar ungleich besser, koste aber Maut, erzählt grinsend der Beifahrer, der für den Sozialkontakt an Bord zuständig ist und mich als einzige Langnase im Bus als primären Gesprächspartner ausgemacht hat. Besser gesagt, als Zuhörer. Dafür hat er sogar seinen bequemen Sitz neben dem Fahrer verlassen und sitzt mir nun halb auf dem Schoß. Kaum habe ich ihm erzählt, dass ich aus Deutschland komme, rattert er

etwas herunter, dass wie *Rummenigge-Matthäus-Beckenbauer-Hitler-Daimler Benz* klingt. Also Lu-meni-ge, Ma-te-you-si, Bei-ken-bao-er, Xi-te-le, Benche. Dazu geht dann der Daumen nach oben und ich spare mir die Bemerkung, dass Hitler nicht nur als Fußballer eine Null war – für die meisten Chinesen übt das „Dritte Reich“ nun mal einen gewaltigen Reiz aus. Das kleine Deutschland gegen die ganze Welt, da findet sich manch ein Chinese wieder, auch wenn das Reich der Mitte natürlich nicht gerade ein kleines Land ist. Aber im Selbstverständnis eben auch allein gegen den Rest der Welt steht. „Aber Hitler war doch ein großer Führer!“, insistiert der Beifahrer, als er meine angeekelte Grimasse sieht. Da ich nicht weiß, wie man Gröfaz auf Chinesisch übersetzt, frage ich ihn nach Chiang Kai-shek, den in der VR China meist eher ghassten großen Gegenspieler Mao Zedongs, und erfahre, dass er auch den gut findet. Am besten gefällt ihm aber Helmut Kohl, der hätte Maos Leibesfülle gehabt. Dann grinst er, hält mir zwei Zigaretten ins Gesicht, dessen bodenwellenbedingtes Wippen direkt unter meiner Nase mich etwas schwummrig macht. „Tingle!“, *Hab’ aufgehört!*, versuche ich die höflich-bestimmte Variante der Ablehnung. Als Nichtraucher ist man in diesen Breiten graden kein vollwertiger Mann, als Ex-Raucher aber ein echter Kerl, weil man es geschafft hat, aufzuhören. „*Ich schaff das nicht!*“, entgegnet der Beifahrer, der auf den schönen Namen Liu hört, neben Wang und Zhang der chinesische Meier.

Nach einer Stunde Gehüpfe und Geruckel erreichen wir das nördliche Ende des Erhai-Sees. Ein halbverfallener Wachturm erinnert an die glorreiche Vergangenheit des Örtchens Shaping, das, als es noch

Shangguan, der *Obere Pass*, hieß, wichtigste Zollstation am oberen See war. Die Karawanen der Teestraße kamen hier vollgepackt aus Lhasa an und mussten ihren Obolus entrichten, bevor sie ihren Weg über Dali in Richtung Indien und Südostasien fortsetzen konnten. Zuweilen wurde die wertvolle Fracht auch auf Dschunken umgeladen, die sie dann auf dem Erhai, den *Ohrensee*, nach Xiaguan am Südufer brachten. Heute tummeln sich nur noch einige vereinzelte Ausflugs- und einige Fischerboote auf dem See, Motorboote sind streng reglementiert, nachdem der Erhai Ende der 1990er ob seiner Verschmutzung negative Schlagzeilen machte. Das war schlecht für den gerade aufkeimenden Fremdenverkehr und so griff die Umweltbehörde der Provinz zu drastischen Maßnahmen. Sprich: Die Touristenströme wurden auf große staatliche Ausflugsboote verfrachtet und die Fischer, die sich vor allem mit der Beförderung von Backpackern eine kleines Zubrot verdienten, gehen seitdem fast leer aus.

Die Straße ist, seit wir das Tal des Erhai verlassen haben, deutlich besser geworden. Zur Fahrgeschwindigkeit trägt dies nur unwesentlich bei, da gerade Erntezeit ist und die Bauern die Staatsstraße zum Trocknen und Dreschen des Korns verwenden. Das ist so praktisch wie verboten, aber wer legt sich in China schon gerne mit ein paar Tausend Bauern und der Tradition an. Von einem Verbotsschild am Straßenrand mit der Aufschrift „Missbraucht nicht die Straßen – öffentliches Eigentum ist Volkseigentum!“ hängt eine Dolde Maiskolben neben knallroten Chilischoten zum Trocknen. „Suzhi tai di, *den Bauern fehlt es an Bildung!*“ bemerkt der Beifahrer und rotzt in den Mittelgang. Der Fahrer gibt Gas und verlässt sich auf die Warnwirkung seiner Hupe. Da alle

anderen Fahrer das aber genauso machen, stört sich keiner mehr an der Hupkakophonie und die Bauern schlichten in aller Seelenruhe das fertig gedroschene Getreide um.

An der Ortseinfahrt von Niujie, zur Karawanenzeit noch wichtige Übernachtungsstation, heute ein schäbiges Straßendorf, prunkt ein großes Propagandaplatkat, mit der chinesischen Fahne, Deng Xiaoping und dem Spruch „Nur der Fortschritt ist ein harte Tatsache!“. Direkt dahinter hört die asphaltierte Straße für ein paar Kilometer auf und führt dann mit runderneuerter Teerdecke in die Berge. Die Ortschaften und damit die zerealen Hindernisse werden seltener und der Fahrer schaltet zum ersten Mal in den vierten Gang. Leider. Er lehnt sich in die engen Kurven, als säße er auf einem Motorrad. Tatsächlich fühlt es sich in einigen Serpentinaen so an, als würden die dem Abgrund gegenüberliegenden Räder abheben. Weil es sein Fahrgefühl fördert, schiebt der Busfahrer eine Kassette mit Kantopop in die Anlage und aus von der Lautstärke vollkommen überforderten Boxen schmalzt eine männliche Stimme, dass sie ihn doch endlich verstehen sollte. Die weibliche Antwort lässt nicht lange auf sich warten und so plätschert das Lied als Duett dahin, gefolgt von einer Auswahl weiterer chinesischer Schlager. Nach einer halben Stunde chinesischer Schnulzen aus dem Perlfussdelta arbeitet sich einer der Tibeter durch den mit Gepäck vollgestellten Gang nach vorne und hält dem verdutzten Fahrer eine Kassette unter die Nase. „Liebesgesänge, tibetische!“ sagt er grinsend. Der Busfahrer dreht sich in den Fahrgastraum um und fragt, ob die anderen Passagiere das hören möchten, wohl in der Hoffnung, ein „Nein“ als Antwort zu bekommen. „Warum nicht!“, ruft eine Chinesin in der drit-

ten Reihe und ich schließe mich an. Der Philosoph sagt, die tibetischen Gesänge sollte man *Mashang* hören und der Busfahrer versteht dies als Shanghai-Mashang und wechselt die Kasette. So wie ich den Philosophen und Sprachkünstler einschätze, könnte er Mashang auch im Wortsinne gemeint haben: „*Zu Pferde*, ma shang, sollte man diese Musik hören!“ Wobei das Wortspiel wohl eher rhetorisch als abschätzig gemeint ist. Für den Chinesen, auch den gebildeten, sitzen die Tibeter eben idealtypisch auf Pferden, tragen Cowboyhüte und trällern Lieder. Es ertönt ein herzerreißender A-cappella-Gesang, gerade als wir die Passhöhe erreicht haben, der Fahrer auskuppelt, den Motor abstellt und den Bus die stark abschüssige Straße hinabrollen lässt. Einige tibetische Liebeschwüre später, nach einigen engen Kurven, die wir mit gefühlten 80 Stundenkilometern durchjagen, ohne dass der Fahrer den Fuß auch nur in der Nähe der Bremse zu haben scheint, glänzt im Tal ein träge dahinfließender Fluss in der Sonne. Eigentlich möchte ich ja zum Mekong, jetzt gebe ich mich vorerst aber auch mit dem Yangzi zufrieden. Der liegt quasi auf dem Weg und war, wie Geologen festgestellt haben, vor 20 Millionen Jahren ja auch nicht mehr als ein Nebenfluss des Mekongs. Drei der gewaltigsten Flüsse Asiens, der Salween, der Mekong und der Yangzi laufen hier auf mehr als 100 Kilometern parallel zueinander, getrennt durch bis zu 6 000 Meter hohe Bergketten. Nur der Yangzi stößt in Shigu an eine Berggranitwand und dreht in Richtung chinesisches Kernland nach Osten ab.

„Aussichtspunkt“, kündigt rechter Hand ein großes Schild an, und prompt hält Wanda am Straßenrand, der Beifahrer füllt in einer improvisierten Raststätte