



Mit solchen Schlauchbooten, „Ribs“ genannt, befuhren René Hellmich und seine Begleiter den Mekong. Dabei hatten sie mit starken Strömungen, Sandbänken, Felsen im Wasser und Strudeln zu kämpfen, die zum Teil einen Durchmesser von zwei Metern erreichten. oh-foto

Expedition Mekong

4500 Kilometer im Schlauchboot

René Hellmich reiste auf dem Wasserweg von Vietnam bis nach China – Erlebnisse einer Mekong-Fahrt

Eine Expedition in den tiefen Dschungel. Einen Monat lang sporadische Verpflegung, Papierkrieg mit Behörden und Einblick in die Armut von Menschen erhalten, die nahezu komplett von der Außenwelt abgeschnitten sind. Gemeinsam mit zwei Schweizern, zwei Schweden, einem Katalanen und drei Deutschen nahm René Hellmich diese Expedition auf sich (wir berichteten im Vorfeld).

Am 18. November landeten René Hellmich und seine Begleiter in Saigon. „Die Einreise gestaltete sich wie zu DDR-Zeiten. Wir wurden gefilmt und hatten Probleme mit einem unserer Visa“, berichtet Hellmich. Nach einigen Gesprächen und 25 US-Dollar waren die Unstimmigkeiten beigelegt. Auf Reiseleiter und Initiator Andy Leemann, einer der beiden Schweizer, traf man am nächsten Tag. Am 20. November ging die Schlauchbootreise los. Begleitet von einem Führer und einem Aufpasser von der Regierung bestieg man die 7,25 Meter langen und mit einem 225 PS starken Aussenbootmotoren ausgestatteten „Ribs“ (kurz für Rigid inflatable Boat – frei übersetzt: starres aufblasbares Boot).

Nach kurzer Zeit wurde das Benzin knapp. Die Suche nach dem Treibstoff erwies sich als schwierig. „Niemand hat Benzin in Vinh Lang“, beteuert Hellmich. Immer weiter nach Norden vordringend wurde auch die Umgebung immer ländlicher. „Armut, wohin das Auge blickt.“ Die Gruppe passierte die Grenze zwischen Vietnam und Kambodscha. Und schon ergab sich das nächste Problem. René Hellmich und Helge Bendl reisten mit zwei Pässen, was zur Folge hatte, dass die Grenzbeamten misstrauisch wurden. Die Frage stellte sich, ob Hellmich und Bendl gar Passfälscher seien. Nach langen Erklärungen, Gesichtskontrollen und „Trinkgeld“ konnte die Fahrt weiter gehen. „Der Bürgerkrieg hat Spuren in der Bevölkerung zurückgelassen. 50 Prozent der Menschen sind unter 15 Jahre alt. Viele Kinder sterben vor ihrem fünften Lebensjahr und wer überlebt wird kaum älter als 50“, berichtet Hellmich.

Auf dem Weg von Kratie nach Khone Phapeng in Laos ereilte die Gruppe das nächste Problem. Eines der Ribs musste mit einem Getriebschaden abgeschleppt werden. Drei Speedboote wurden organisiert, um die beiden Ribs im Schlepptau in das nächste Dorf zu bringen und auf das Ersatzteil zu warten, das erst aus Bangkok eingeflogen werden musste. Die Reise auf dem Wasserweg war damit erst einmal vorbei. Bis auf vier Leute wurde die Gruppe mit

den Speedbooten in die nächste Stadt gefahren, wo man in Mini-Vans umstieg und zum geplanten Zielort fuhr. Dort wartete man auf die Ribs und den Rest der Gruppe. „In Laos sind wir unheimlich herzlich aufgenommen worden“, erinnert sich Hellmich. „Trotz der unglaublichen Armut lachen die Menschen dort mehr als bei uns.“

Wieder auf dem Wasser ereilte die Reisenden nach einer anstrengenden Fahrt durch Stromschnellen, Sandbänke und Untiefen der nächste Getriebe-

Zwischenzeit in Vientiane, der Hauptstadt Laos, eingetroffen. Nun trennte die Gruppe noch zwei Tagesreisen.

Eine merkwürdige Begebenheit erlebte die Gruppe am 17. Tag der Reise, als man zu Gast in einem Hmong-Dorf in den Bergen bei Luang Prabang war. „Mädchen und Jungen des Dorfes im Alter von 14 und zwölf Jahren standen sich gegenüber, in ihren allerbesten Kleidern, und warfen sich Bälle zu. Dieses Spiel diente zum besseren Kennenlernen. Wenn sich die Kin-

gen, beschloss die Truppe, auf ein Speed-Boot zu warten, das die Männer zum „Goldenen Dreieck“, nach Chinag Saen, bringen sollte. Da die anderen vier Männer noch immer zwei Tagesreisen zurück lagen, wurde klar, dass die Gruppen die chinesische Grenze getrennt passieren mussten. Das Abenteuer konnten sie nicht gemeinsam beenden.

Einen Piloten zu finden, der bereit war, die Männer zur chinesischen Grenze zu bringen, erwies sich als überaus schwer. Nur durch einen Lohn von 1000 Euro erklärte sich ein Fahrer bereit, die gefährliche Strecke durch dichten Dschungel mit vielen Stromschnellen und quasi keiner Möglichkeit für einen Zwischenstopp zu bewältigen. Nach einer rund neunstündigen Zick-Zack-Fahrt zwischen Felswänden und Strudeln mit einem Durchmesser von zwei Metern hindurch erreichte das Boot samt durchnässten und „tiefgefrorenen“ Insassen die chinesische Grenze und die Hafenstadt Guanlei.

Gemeinsam mit den beiden Schweden machte sich René Hellmich am 21. Tag der Expedition zum endgültigen Zielort Jing Hong auf. Die anderen beiden Mitreisenden fuhren zurück nach Chiang Saen, um der nachfolgenden Truppe Hilfestellung beim Organisieren eines Speedbootfahrers zu geben. Nachdem die Nachfolger aber einige Probleme mit ihrem Boot hatten und nur mit Mühe und Not in Chiang Saen eintrafen, beschlossen sie, die Expedition an diesem Ort abubrechen. Hellmich und die Schweden hingegen flogen von Jing Hong nach Bangkok, wo sie mit dem Rest der Expeditionsgruppe wieder zusammentrafen.

„Es waren unglaubliche, unwiederbringliche Eindrücke und Erlebnisse, die uns veränderten. Wir haben erfahren, dass es weiß Gott wichtigere Dinge gibt, als die Problemchen, die wir zu Hause tagtäglich diskutieren. Wir sollten uns wieder auf das Wesentliche besinnen. Wir haben aber auch die ungeheuerliche große Gastfreundschaft dieser Menschen in Südostasien kennen gelernt, die selbst nichts besitzen und doch alles geben, die lächeln, auch wenn sie nicht wissen, wovon sie am nächsten Tag leben sollen; die sich ihren Lebensunterhalt in harter Arbeit, auch unter dem Einsatz ihrer Kinder, erarbeiten oder erarbeiten müssen, und auf die wir hier im Westen in unserem Überfluss weder sehen noch hören“, sagt Hellmich. Am Ende blieb der Gruppe so nicht nur der Stolz, als Erste den gesamten Mekong von Saigon über Kambodscha, Laos und Thailand bis nach China befahren zu haben. sp



René Hellmich ist am Ziel angekommen. Fast einen Monat lang befuhr er den Mekong in seiner gesamten Länge von Saigon bis nach Guanlei in China. Auf dem Bild ist er gemeinsam mit einer chinesischen Zollbeamten kurz nach der Ankunft in Guanlei zu sehen.

oh-foto

schaden. Das zweite Boot gab den Geist auf. So wurde ein kleines Dorf namens Naphontha angesteuert, in dem übernachtet wurde. „Wir erhielten ein Abendessen, mit dem wir wirklich nicht gerechnet hatten. Die armen Dorfbewohner müssen alles, was sie hatten, für uns zusammengetragen haben.“ Weil für das Boot wiederum ein Ersatzteil eingeflogen werden musste, teilte sich die Gruppe auf. Mit fünf Leuten ging die Reise weiter, die restlichen vier warteten auf das Ersatzteil und hofften, die anderen später wieder einzuholen.

Bald hatten die vier Verbliebenen mit einer Strömung zu kämpfen, die nicht nur viel Zeit sondern auch viel Sprit kostete. Mit den letzten Tropfen Benzin kam man in Luang Prabang in Laos an, wo festgemacht und übernachtet wurde. Für den kommenden Tag war erst einmal Ruhe und Sight-Seeing angesagt. Die restlichen Vier der Gruppe, die auf das Ersatzteil warteten, waren in der

der sympatisch waren, durften sie ein bis zwei Nächte miteinander verbringen. Danach sollte möglichst geheiratet werden“, erzählt der Griesheimer. „Die Armut dieser Menschen ist einfach unbeschreiblich.“ Eine Mutter von drei Kindern zeigte den Männern ihre Hütte. Die drei Männer waren erschüttert von der Armut unter der diese Menschen leben. Bedrückt kauften sie der Frau und einigen weiteren Dorfbewohnern Handarbeiten ab. Der Kaufpreis reiche für die Menschen, wie der laotische Führer sagte, um ein bis zwei Monate davon zu leben. „Was wir dort gesehen haben, hat uns alle verändert.“

Nach immer heftiger werdenden Strömungen, die der Schiffsmotor kaum noch zu bewältigen vermochte, und heftigen Strudeln erreichten die Männer das Dorf Pak Beng, ein Hüttendorf mitten im laotischen Dschungel, wo das Nachtlager aufgeschlagen wurde. Nachdem es nicht möglich war, das Boot auf höhere Leistungen zu brin-