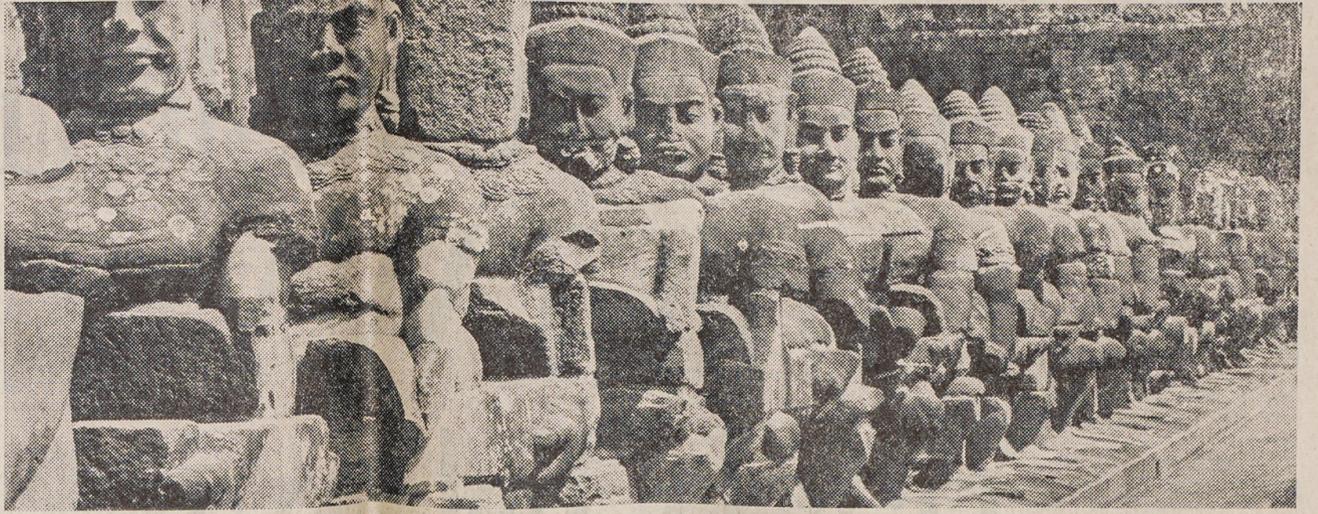


Angkor — geheimnisumwitterte, einst vergessene und vor einem Jahrhundert durch Zufall wiederentdeckte Tempelstadt im kambodschanischen Urwald — gilt heute als grösste archäologische und kunsthistorische Attraktion Asiens. Die ehemalige, im 15. Jahrhundert aus bisher ungeklärten Gründen von den Bewohnern verlassene Hauptstadt des Khmer-Reichs liegt nur eine halbe Jet-Flugstunde östlich des Touristenzentrums Bangkok. Die direkte Einreise auf dem Landweg von Thailand nach Kambodscha ist jedoch seit einigen Jahren wegen politischer Spannungen und Grenzstreitigkeiten zwischen den beiden Ländern gesperrt. Wer trotzdem die Strasse, den Schienen- oder Wasserweg vorzieht, braucht statt der halben Stunde eher einen halben Monat. Denn der «kleine Umweg über Laos» wird leicht zum grossen Abenteuer und spannungsgeladenen Geduldspiel, zur strapaziösen Mutprobe und politisch beeinflussten Schicksalsfahrt.



Steinerne Wächter an der Strasse zum Eingangstor von Angkor Thom

## Touristische Odyssee am Mekong:

# Der lange Weg nach Angkor

Von Walter J. Kamm

«Angkor sehen und sterben!» haben wir unseren Freunden beim Abschied noch scherzhaft zugerufen. Sie verstehen nicht, dass wir «wegen einiger Ruinen» soviel Mühe auf uns nehmen wollen — und wir selbst ahnen noch nicht, dass unsere Worte ihren ironisch gemeinten Sinn schon bald gegen ein hintergründig-ernstes «Angkor sehen, ohne zu sterben!» vertauschen würden.

So verlassen wir das bittere «süsse Leben» Bangkoks gegen Abend voller Optimismus, um Richtung Vientiane loszuziehen. Natürlich könnten wir den Weg abkürzen und via Ubon ins laotische Paksé hinüber und von dort weiter nach Kambodscha gelangen. Doch wenn wir schon über Laos reisen müssen und uns die beiden Visa nicht nur viel Geld, sondern auch ebensoviel Mühe gekostet haben, möchten wir wenigstens «etwas davon haben». Also sitzen wir nun im Zug nach dem thailändischen Grenzort Nong Khai. Obwohl als «Express» bezeichnet, benötigt er für die 600-Kilometer-Strecke rund dreizehn Stunden. Bei einem Durchschnitt von weniger als fünfzig Stundenkilometern gibt's natürlich nicht einmal genug Zugluft, um die Tropenhitze aus dem Wagen zu vertreiben. Die wenigen Kleidungsstücke kleben am Körper. Wie sollen wir die ganze Nacht verbringen?

Uns gegenüber sitzt ein junger Offizier der königlich-thailändischen Armee, und da der Vietcong in Südvietnam eben eine Grossoffensive lanciert hat, kommen wir um ein politisches Gespräch nicht herum. Der Offizier kehrt zu seiner Einheit in Udorn zurück — «um die Kommunisten zu bekämpfen», wie er sich ungeniert ausdrückt. Nun, wir wissen Bescheid über die Guerillatätigkeit und die sich ständig verschlimmernde Situation im Nordosten Thailands, wir haben wirklich schon genug gehört über Aufstände, politische Morde und Korruption; doch über ein paar neu erfundene Vorkommnisse sind auch wir überrascht. Unser gesprächiges Gegenüber erweist sich schliesslich als erster Thai, der die Möglichkeit, dass sein Land eines Tages zu einem zweiten Vietnam werden könnte, nicht zum vornherein verwirft.

Grosszügig wie er ist spendiert er auch eine Flasche Bier (Kosten: etwa drei Franken — also mehr als für eine halbe Flasche einheimischen Whisky), und nach einer halben Stunde hat er mich soweit, zuzugeben, dass die in Südvietnam kämpfenden thailändischen Einheiten bestimmt wertvolle Erfahrungen für allfällige ähnliche Auseinandersetzungen im eigenen Land sammeln können — und ich meinerseits habe ihn soweit, zuzugeben, dass die Präsenz amerikanischer Truppen in Thailand das Problem ebensowenig lösen werden wie in Vietnam. Ob die Thais die Amerikaner lieben? «Nun, eigentlich mögen wir sie gar nicht; aber sie sollten doch hierbleiben — vorläufig.»

Dieses «Vorläufig» geht mir noch lange im Kopf herum... schliesslich muss ich aber doch eingeschlafen sein. Mitten in der Nacht wache ich plötzlich frierend auf: der Beweis, dass wir nordwärts, dem laotischen «Kontinentalklima» entgegen, fahren.

Als wir erwachen, ist alles still. Der Zug hält, und kein einziger Passagier ist zu sehen. Sind wir schon lange hier? Wir

schälen uns aus den Schlafsäcken, packen zusammen und treten auf den menschenleeren Bahnsteig hinaus. Eine Tafel verrät uns, dass dies Nong Khai ist — glücklicherweise die Endstation der Eisenbahnlinie!

Mit einem «Samlor», der laotischen Version einer Fahrrad-Rikscha, bringen wir die paar Kilometer zum «Ferry Point» hinter uns. Die Ausreiseformalitäten sind rasch erledigt, doch müssen wir noch je drei Baht extra auf den Tisch legen: Zollabfertigung am Wochenende gilt hier als «Ueberstunden». Ein kleines Motorboot führt uns über den recht breiten Mekong nach Thadeua hinüber; von dort gelangen wir per Lastwagen nach Vientiane.

Der «Hafen» von Vientiane — eine erdige Böschung, die eben mit einem Bulldozer planiert wird — liegt vier Kilometer ausserhalb der Stadt, Passagierboote gibt's keine, und Lastkähne fahren in dieser Jahreszeit wegen der Nachteile und Gefahren des niedrigen Wasserstandes nur selten. Stundenlang gehen wir von Boot zu Boot, um zu erfahren, wer wann stromabwärts zu fahren gedenke. Die Verständigung ist mühsam, da fast alle Bootsleute — wie übrigens 85 Prozent der Gesamtbevölkerung — Analphabeten sind und natürlich nur laotisch sprechen.

Durch Zeichen und Zeichnungen erfahren wir schliesslich: ein einziger Frachtkahn wird diese Woche losfahren. Am folgenden Tag kommen wir mit einer in laotischer Sprache geschriebenen, mühsam eingehandelten Liste von Fragen wieder. Glücklicherweise findet sich am Hafen jemand, der ein wenig lesen und schreiben kann. Die so erhaltenen laotischen Antworten lassen wir uns in der Stadt ins Französische übersetzen: übermorgen um acht Uhr früh soll's also losgehen!

So haben wir Zeit, uns in Vientiane umzusehen. Erstens mal ist es ein Tummelplatz für ungezählte Agenten jeder Art und Nationalität, zweitens eine Art Umschlagplatz für inoffizielle Kontakte (unter anderem mit Nordvietnam), und drittens ist es die Hauptstadt eines Landes, das ständig halbwegs im Krieg ist.

Doch trotz der riesigen US-Mission mit ihren Hunderten von amerikanischen Angestellten... trotz des mit Stacheldrahtverhau umgebenen «Hauptquartiers der Rebellen» — dessen Bewacher saloppe nordvietnamesische Uniformen tragen und mit entsprechenden AK-47-Sturmgewehren ausgerüstet sind — trotz allem ist Vientiane ein recht verschlafenes Nest, in dem jeder Revolutionär mit ein paar hundert Gleichgesinnten einen Staatsstreich durchführen könnte — wenn er wirklich wollte. Aber welcher Laoter wäre schon verrückt genug, richtig Krieg führen zu wollen! Die Hälfte des Landes wird von den Kommunisten kontrolliert, doch hausen die königliche Regierung und die zwei «Gegenregierungen» mehr oder minder friedlich nebeneinander in der gleichen Stadt.

### Ein Fluss namens Mekong

Laos ist fast sechsmal so gross wie die Schweiz, hat jedoch nur halb so viele Einwohner. Dafür kann es den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, mehr amerikanische Militärattachés als irgendein anderes Land der Welt zu haben...

Am festgelegten Tag sind wir schon früh am Hafen, um unser Boot nicht zu verpassen. Der recht altersschwach aussehende Kahn ist aber noch immer so leer wie vor zwei Tagen. Wir warten ergeben. Nach zwei Stunden kommt ein Lastwagen, dessen Ladung — Hausrat — offenbar für das Boot bestimmt ist. Der Chauffeur spricht ein paar Brocken Französisch und drei oder vier Worte Englisch.

«Wie lange wird das Umladen dauern?»  
«Zwei Stunden vielleicht...»

Später heisst es, wir würden um drei Uhr nachmittags abfahren. Wir beginnen uns an der Uferböschung hässlich einzurichten. Schliesslich sind wir «versehen» mit Proviant für vier Tage. Als es Nachmittag wird, ohne dass etwas Wesentliches geschieht, melden wir unsere Zweifel an. Neuerliches Gestikulieren Richtung Sonne kann nur bedeuten: «Schlafen hier. Fahren morgen.» Auch wir zucken die Achseln. Geduld ist das Wort — soviel haben wir in den wenigen Tagen bereits gelernt!

Nächster Tag: gemäss Zeichensprache hätten wir um sieben Uhr früh starten sollen. Aber um sieben Uhr früh beginnt in Laos nicht einmal ein Hund sich zu kratzen. In der Wartezeit vernehmen wir, dass

fährt ständig von einer Seite des Flusses auf die andere, um Untiefen zu umfahren. Doch wir sitzen gemütlich auf Deck, geniessen die Sonne und lassen das wilde Ufer mit den gelegentlichen Strohhütten an uns vorbeiziehen.

Trotz dieser friedlichen Szenerie drängen sich an diesem Tag, in dieser kritischen Zeit auch ein paar ernstere Gedanken auf. Denn der Mekong ist ja nicht nur einer der längsten und mächtigsten Ströme der Erde, sondern auch einer der wichtigsten. Wichtig nicht nur im «Lokalbereich» als Lebensader für Länder wie Laos, Kambodscha, Thailand und Südvietnam (die Menge seiner jährlichen Flut entscheidet über Wohlstand oder Elend von Millionen von Menschen) — sondern heute ist er vor allem durch seine geographisch-strategische Lage zu einem weltpolitischen Objekt geworden. Denn hier wird nach Ansicht amerikanischer Experten in «absehbarer Zukunft» die Entscheidung im Kampf der Ideologien fallen. Nicht nur als Manöver des Kalten Krieges, sondern auch auf dem Schlachtfeld. Die entsprechenden Vorarbeiten haben die rotchinesischen Drahtzieher bereits geleistet.

Nun, der Mekong war schon zu früheren Zeiten ein «politischer» Fluss. Aber noch nie so ausgeprägt wie heute. Ein Blick auf eine entsprechend gekennzeichnete Landkarte zeigt deutlich, dass der Strom dereinst zum «südostasiatischen Rhein der Kriegsjahre» werden könnte. Der bereits bedrohlich zusammengeschrumpfte Streifen «freien» Landes östlich des Mekongs wird ständig schmaler. Mehr als die Hälfte von ganz Laos ist von kommunistischen Streitkräften kontrolliert, ebenso ein grosser Teil des östlich des Mekong gelegenen Gebietes von Kambodscha. Bereits haben sich Rebellenverbände auf dem Westufer in Laos und Thailand festgesetzt, ja der ganze Nordosten Thailands ist von in Hanoi ausgebildeten Agenten und Guerillas infiltriert. Sie lassen denn auch von sich hören: die Sabotageakte mehren sich. Mit amerikanischer Hilfe werden im thailändisch-laotischen Grenzgebiet strategische Strassen in Mekongnähe gebaut. Auf dem letzten Teilstück des Stroms schliesslich, in seinem weitverzweigten, unübersichtlichen Delta, beherrschen tagsüber wohl amerikanische Patrouillenboote die Szene — nachts jedoch gehört der Fluss dem Vietcong.

### «Nur ein paar Schiessereien»

Wird es je zu einer «Schlacht um den Mekong» kommen? — Noch leben die meisten Menschen an seinen Ufern in Frieden — allerdings in einem relativen und schwerbewachten Frieden.

Unser privater Frieden und unser ureigenes Glück auf dem Mekong dauert gerade bis zum Abend — als das Boot plötzlich beidreht und am Ufer festmacht. Wir werden misstrauisch, und schon nach einer halben Stunde bestätigt ein zufällig hier patrouillierender UNO-Mann unser Verdacht.

«Der Kapitän sagt, er werde vielleicht schon morgen weiterfahren, vielleicht aber erst übermorgen — es hänge ganz von der zu erwartenden Ladung ab», dolmetscht der UNO-Inder. «Vielleicht auch erst am

dritten Tag...», fügt er mit einem weisen Lächeln hinzu.

Well, wir wissen Bescheid, wir kennen das Spiel. «Wir brechen sofort auf», sage ich, ohne eine Sekunde zu überlegen. Wir sind eben doch noch keine Laoten!

Wir befinden uns in der Nähe eines kleinen Dorfes, das wenig einladend aussieht. Soldaten patrouillieren im Kampfanzug und mit schussbereitem Gewehr. Sie erwarten jeden Moment einen neuen Ueberfall. Obwohl es bald Nacht wird, wollen wir weiter. Durch einen Glücksfall gelangen wir mit einer Camionette zur Hauptstrasse — der einzigen Landverbindung zwischen dem Norden und Süden des Landes. Hier kommt doch wenigstens von Zeit zu Zeit ein Lastwagen vorbei; Personautos sieht man auf dieser Strecke praktisch nie.

Der erste Chauffeur will uns nicht mitnehmen — «da es nachts zu gefährlich ist und ich die Verantwortung nicht übernehmen will», wie er in sehr gebrochenem Französisch erklärt. Beim zweiten haben wir mehr Glück. Er sieht zwar nicht besonders vertrauenerweckend aus und fährt wie ein Irrer über die rauhe Urwaldpiste. Das Fahrzeug zieht eine lange rote Staubfahne hinter sich her. Bald ist es dunkel, die Scheinwerfer fressen sich durch den Einschnitt im Dschungel, und wir sind allein noch unterwegs. Mit unserem Fahrer können wir uns nicht verständigen. Wir haben ihm einfach den Namen des nächsten Orts genannt: «Paksane».

Plötzlich taucht im Lichtkegel der Scheinwerfer eine Gruppe Uniformierter am Strassenrand auf. Zuerst will der Chauffeur entschieden das Gaspedal durchdrücken, aber wir werden gestoppt.

Es sind wirklich Soldaten der königlich-laotischen Armee. Ihr Führer spricht französisch. Er sagt, es habe «nur ein paar Schiessereien» gegeben, macht uns aber gleich darauf Vorwürfe, weil wir so spät noch unterwegs sind. Er wünscht uns wohl ins Pfefferland. Wenn uns etwas zustosse, sei er verantwortlich, meint er. Der «verantwortungsbewussteste» Laoter, den wir je traften!

Nachher steigt die Spannung von Minute zu Minute. Unvermittelt versperrt ein umgehauer Baum die Durchfahrt. Der Chauffeur bremst scharf. Mit angehaltenem Atem warten wir zwei ewigkeitslange Minuten. Nichts geschieht. Wir fahren näher heran, steigen kurzentschlossen aus und räumen das Hindernis ohne eine Sekunde zu verschwenden weg. Aus Richtung Fluss ist gedämpftes Maschinengewehrfeuer zu hören. Die Nervenanspannung wird quälend.

Und dann kommen doch Lichter in Sicht. «Paksane?» fragen wir etwas ungläubig. Der Chauffeur nickt und lächelt: «Paksane.» Paksane tönt in unseren Ohren wie Himmelreich.

Wir essen eine chinesische Suppe: heisse Brühe mit Nudeln, undefinierbarem Gemüse und ein bisschen Schweinefleisch. Noch selten schmeckte uns ein einfaches Essen so gut. Bald haben sich eine ganze Anzahl Neugieriger um uns versammelt. Ein halb-wüchsiger Bursche in Militärtiefeln und

FORTSETZUNG SEITE 51



Die Reiseroute (punktierte Linie)

sich die Lage in Vietnam und im Süden von Laos verschlimmert. Es erscheinen zwar keine Zeitungen in Laos, aber wir haben die «Bangkok Post» von vorgestern aufzutreiben können.

Ein Schleppboot erscheint auf der Bildfläche, zwei Lastkähne werden seitlich «angekoppelt»... und gegen elf Uhr winkt man uns! Wir können es kaum fassen, aber binnen einer halben Stunde fahren wir tatsächlich stromabwärts und fühlen uns wie grosse Seefahrer! Der extrem tiefe Wasserstand bringt zwar, wie nicht anders zu erwarten war, neue Verzögerungen: der Schlepper manövriert das unförmige Ge-

## Der lange Weg nach Angkor

FORTSETZUNG VON SEITE 49

Zivilkleidern führt uns schliesslich zu einem Militärlager ausserhalb des Orts. «Sie können hier schlafen», erklärt er stolz. Im offenen Schlafraum der Unteroffiziere sind noch ein paar Pritschen frei. Wer auch immer die Soldaten sein mögen... wir sind froh, ein «sicheres» Dach über dem Kopf zu haben.

### Die Strasse nach Saigon

Wir flitzen in einem zum Taxi-Bus umgebauten kleinen Lieferwagen Saigon entgegen. Saigon? Nun ja, sozusagen... denn wir befinden uns auf der A-11, einer alten

— die bekannte «Durststrecke», von der wir schon in Bangkok gehört hatten. Schon ungezählte Weltenbummler haben sie zu Fuss zurückgelegt — oder wenigstens einen Teil davon. Ohne mein lädiertes Fussgelenk wäre auch ich dazu bereit gewesen. So aber warten wir in der Mittagshitze stundenlang auf irgendein Fahrzeug. Aber da kommt einfach nichts.

Die einzige Möglichkeit, die uns geboten wird, stammt von einem sich recht merkwürdig benehmenden Kerl. Er hat ein Personenauto, sucht aber seine Passagiere nicht auf die in Laos übliche marktschreierische Weise, sondern höchst diskret. Von uns verlangt er für die Fahrt pro Person kurzerhand zwanzig amerikanische Dollar... andernfalls könnten wir zu Fuss gehen. Wir lassen uns nicht beeindrucken; wir sind nicht umsonst ein halbes Jahr

ter von hier befindet sich an der Hauptstrasse ein Dorf. Von dort fahren jeden Tag mehrere Autobusse nach Stung Treng.»

Welche Ueberraschung! Zuerst können wir das Ganze nicht glauben, doch nachdem er es wieder und wieder genau und aufs bestimmteste bestätigt hat, rechnen wir uns plötzlich gute Chancen aus. Mit den Worten «Ich darf den Chef nicht wecken...» zieht sich der Mann zurück. Wir beschliessen, auf den Stempel zu verzichten, und schlüpfen unter dem Schlagbaum durch.

### Mehr Guerillas als Gorillas

Die Strasse ist lang und gerade. Nun, vier Kilometer sind kein Problem. Aber nach dieser Distanz ist noch nicht die kleinste Hütte in Sicht. Uns ist inzwischen

grimage» ein... Angkor ist für uns ohnehin zu einer Art «Wallfahrtsort» geworden. Während ich die Formulare ausfülle, tauscht Edith, meine Begleiterin, ungehört Dollars zu einem guten Schwarzmarktkurs gegen einheimische Währung ein. Was bleibt ihr anderes übrig? Natürlich könnte man später in der Hauptstadt Phnom Penh Geld offiziell umwechseln, doch bekäme man pro Dollar kaum 35 Riels — plus etwa 25 Riels in Gutscheinen, die aber nur in einigen wenigen super-teuren staatlichen Luxushotels an Zahlung gegeben werden können. Dagegen erhält man in Laos, Thailand und besonders Hongkong zwischen 65 und 85 Riels. Trotzdem ist der Dollar sozusagen eine zweite, inoffizielle Währung in Kambodscha. Sogar der Vietcong bezahlt in Dollars (die er aus Saigon bezieht) — nämlich für die grossen Mengen an Waren und Lebensmitteln, die er der kambodschanischen Landbevölkerung abkauft.

### Ein Prinz, Mönche und ein Polizeichef

Stung Treng ist nicht viel mehr als ein Bauerndorf. Würde man aber nur seinen imposanten Hauptplatz sehen, hielte man es für eine Stadt. Träume europäischer Verkehrsplaner sind hier wahrgeworden: mächtige Verkehrsteiler und getrennte Fahrbahnen im Zentrum — und nur alle Viertelstunden ein einsames Fahrzeug!

Ueber den weiten, öden Platz schreit eine piepsige Stimme. Sie kommt aus dem Lautsprecher des staatlichen Nachrichtensbüros (= Ersatz für Radios) und gehört Prinz Sihanouk, Kambodschas Universalgenie und interessantester staatlicher «Einrichtung». Er ist nicht nur Staatschef und Ex-König, sondern auch der erste Komponist, Journalist und Filmregisseur, -produzent und -star des Landes. Er gibt gern grosse Feste und stundenlange Reden, isst noch lieber, treibt auch Sport, spielt Saxophon, singt öffentlich... kurz: er ist Südostasiens politischer Showman Nr. 1. Sein Konterfei mit dem gutmütig-attraktiven Lächeln ist in jeder kambodschanischen Zeitschrift dutzendfach vertreten. Dafür hat er das amerikanische Nachrichtenmagazin «Time» auf die Verbotliste gesetzt.

Prinz Sihanouks Politik einer «extremen Neutralität» (Beispiel: den Ho-Chi-Minh-Pfad durch sein Land versucht er einfach zu ignorieren) hat ihm ausser der Hilfe Rotchinas die Feindschaft aller umliegenden, streng antikommunistischen Länder eingebracht. Seine Lieblingsfeinde jedoch sind die Amerikaner (von den geldbringenden Touristen abgesehen), deren Botschaftspersonal er vor fünf Jahren abrupt zum Land hinauswarf und deren Hilfe er seither lautstark verschmäht.

Punkt sieben Uhr früh ertönt aus dem Lautsprecher des Informationsdienstes auf dem Hauptplatz überlaut die Landeshymne. Augenblicklich verstummen alle Leute, erheben sich — in welcher Situation sie auch sein mögen — und bleiben wie angewurzelt stehen. Auf der Strasse ruht jeglicher Verkehr. Die Kambodschaner müssen wohl eines der patriotischsten Völker dieser Erde sein!

Uns rettet die Nationalhymne vor einer längeren und recht unerquicklichen Diskussion. Diskret machen wir uns aus dem Staub und verschwinden im Autobus nach Kratié. Der für Kambodscha typische Bus ist ein wahres Ungetüm von Vehikel: sechs Türen auf der einen Seite, Rolläden vor den scheibenlosen Fenstern, pro querliegen-

de, durchgehende Sitzreihe haben sechs Personen Platz, beim Chauffeur vorne fünf... Doch ist die von mehreren Polizeikontrollen unterbrochene dreistündige Fahrt durch lichte Wälder recht angenehm.

Vor der Einfahrt nach Kratié hält der Bus plötzlich. Ein Polizist holt uns Fremdlinge aus dem Fahrzeug und führt uns auf den Posten. Personalien werden eingetragen.

«Sie werden mit dem Flussboot nach Phnom Penh fahren», meint der Polizeichef freundlich lächelnd.

«Wir möchten aber die Strasse benutzen!»

«Das Schiff ist sehr angenehm, das beste Transportmittel», erwidert er nur und ruft bereits einem Rikschamann. Nun werden wir neugierig.

«Ach, die Strasse ist unsicher», ist die lakonische Antwort. Er drückt dem Rikschamann das Geld für die Fahrt zur Anlegestelle in die Hand und erinnert uns nochmals: «Vergessen Sie nicht: das Boot fährt um zwölf Uhr. Pünktlich.»

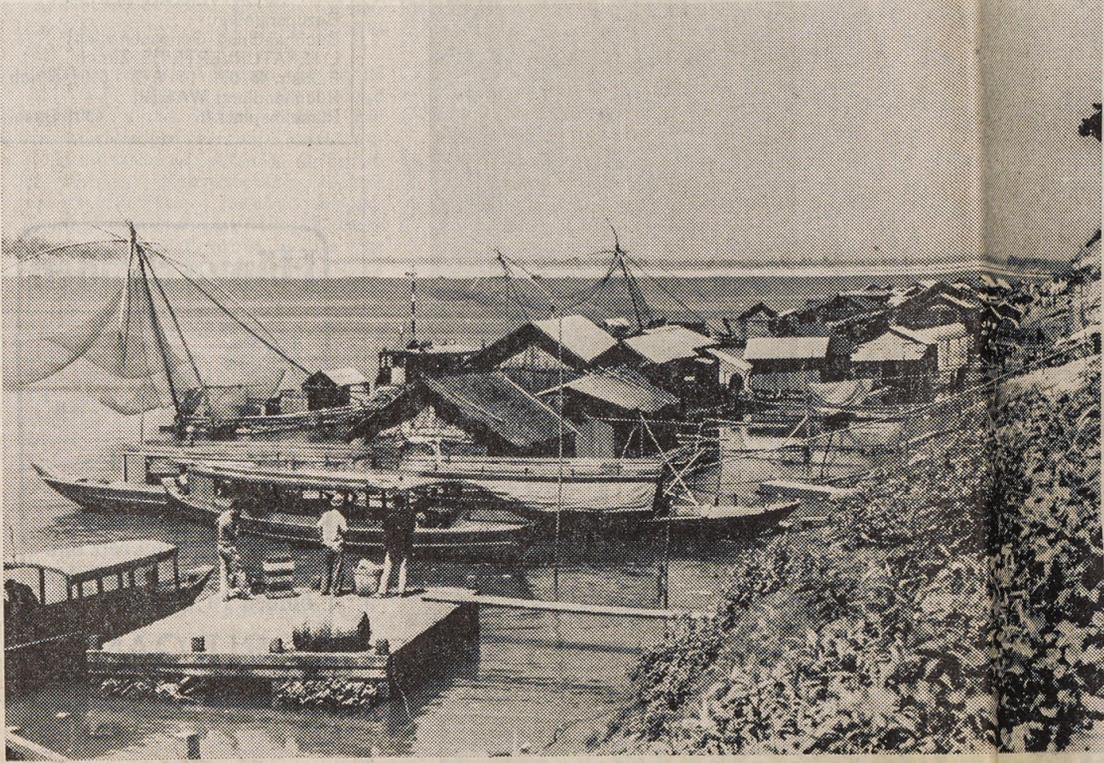
Was bleibt uns anderes übrig? Wie wir noch erfahren, soll die Strasse in schlechtem Zustand sein. Dass sie ausserdem den Ho-Chi-Minh-Pfad (hier Sihanouk-Pfad genannt) kreuzt, lange an der südvietnamesischen Grenze entlang führt und durch einen riesigen, vom Vietcong kontrollierten Sumpf führt, verschweigt der Polizeichef höflich. So verlassen wir also die «Strasse nach Saigon» und kommen zum Schluss unseres Mekong-Abenteuers wieder zurück auf den Fluss.

### Auf dem Mississippi des Orients

Der Mekong, obwohl auch aus nicht-politischen Gründen (gefährliche Stromschnellen nahe der laotisch-kambodschanischen Grenze) nicht durchgehend schiffbar, bildet die Lebensader für Millionen von Menschen. Während vier bis fünf Monaten pro Jahr ist der Fluss zehn Meter tief (statt zwei) und stellenweise zehn bis zwanzig Kilometer breit. Nach der Regenzeit nützen die Bauern den zurückgelassenen fruchtbaren Schlamm zu einer Zwischenernte aus.

Die jährliche Flut bringt jedoch nicht nur reichen Erntesegen, sondern oft auch Ueberschwemmungen und Verheerungen. Um den Wasserhaushalt des Flusses zu regulieren und damit einer chronischen Unterernährung der schnell anwachsenden Bevölkerung entgegenzutreten, wurde schon vor Jahren ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet. Unter dem Patronat der UNO beteiligten sich zwanzig Länder an einer Studie über die Möglichkeiten, am Mekong und seinen Zuflüssen Staudämme und Landbewässerungs-Systeme anzulegen, die Schifffahrt zu verbessern sowie Elektrizitätswerke zu bauen, die von der UNO betrieben würden. Die Ausführung dieses gigantischen Projekts würde 25 Jahre in Anspruch nehmen und etwa zwei Milliarden Dollar verschlingen. Ist schon die Finanzierung ein fast unlösbares Problem, so ist das wahre Hindernis doch die kritische politisch-militärische Situation der vier direkt betroffenen Länder sowohl untereinander als auch gegen aussen: Krieg und Rebellenaktivität ringsum, Thailand und Kambodscha haben gegenseitig ihre diplomatischen Beziehungen abgebrochen, und auch Südvietnam und Kambodscha sprechen offiziell nicht miteinander. Trotzdem geben sich die UNO-Leute im Hauptquartier des Mekong-Projekts in Bangkok optimistisch...

FORTSETZUNG SEITE 53



Schwimmendes Fischerdorf auf dem Mekong in Kambodscha

«französischen» Kolonialstrasse. Alle Kilometersteine und Wegweiser geben die Distanz nach Saigon an — obwohl die Strasse weiter südlich den Ho-Chi-Minh-Pfad kreuzt und aus politischen Gründen ohnehin nicht mehr durchgehend befahrbar ist...

Aber es ist auch die einzige Strasse nach Angkor, das — allen Widrigkeiten zum Trotz — noch immer unser Ziel ist und durch den so beschwerlichen, hindernisreichen Reiseweg ständig noch an Anziehungskraft gewonnen hat.

Wir erreichen den letzten Ort in Laos: Khinak, obwohl an dieser «Durchgangsstrasse» gelegen, ist ein bisschen wie das Ende der Welt. Alles döst. Zufälligerweise haben wir irgendwoher erfahren, dass man die Pässe hier abstempeln lassen müsse. Es sind zwar noch dreissig Kilometer bis zur Grenze, aber das ist praktisch Niemandland.

Und es gibt keine Transportmittel. Von hier bis Stung Treng, dem ersten Ort in Kambodscha, sind es genau 82 Kilometer

durch Asien gereist. Seiner gerissenen orientalischen Taktik begegnen wir also mit unserer orientalischen Taktik. Resultat nach einer halben Stunde: seine einheimischen Fahrgäste zahlen; wir beide jedoch fahren ohne irgendwelche Abmachung mit.

An der Grenze kommt dann der Gegenzug unseres «Gönners». Er entpuppt sich als hier stationierter laotischer Zollbeamter und lässt uns nun einfach stehen. Fünfzig Kilometer vor Stung Treng!

Der Grenzposten befindet sich mitten im Wald, und wir wollen so oder so weiter. Auf der kambodschanischen Seite der Lichtung stöbern wir nach einigem Suchen einen Hilfsbeamten auf.

«Können wir die Grenze passieren?» «Psst!» beschwichtigt er gestikulierend. «Sie müssen warten. Es ist Siesta-Zeit. Sobald der Chef erwacht, werden die Formalitäten erledigt.» Siesta also auch hier. Inzwischen erkundigten wir uns nach Transportmöglichkeiten.

«Kein Problem», erklärt uns der Mann in recht gutem Französisch. «Vier Kilome-

klargeworden, dass das Dorf ein Phantasiereiseprodukt des Zollbeamten sein muss.

Das Geräusch eines Automotors weckt unsere Lebensgeister wieder. Es tönt uns wie Himmelsmusik in den Ohren. Entschieden blockieren wir mit unseren Körpern die Strasse. Mit quietschenden Pneus kommt der Camion entimeternah zum Stehen. Wir fragen nicht lange, sondern springen auf die Ladetücke. Diese Strasse führt nur an einen Ort: Stung Treng. «Gerettet!» können wir nur noch pathetisch denken, und wir kommen uns vor wie in einem Hollywood-Film der dreissiger Jahre.

Das letzte Stück führt per Fähre über einen Fluss. In Stung Treng winkt uns gleich ein Uniformierter zum Passbüro. Wir wissen: Journalisten und Hippies ist der Eintritt ins Königreich Kambodscha verwehrt. Doch ich kann beruhigt lächeln: in meinem Pass gibt es keine Berufsbezeichnung. Und der Haarwuchs hält sich in Grenzen. Als «Zweck der Reise» trage ich aber auch hier das im Osten übliche «Pil-

Das ist eine Schalttafel. Sie liegt genau 760 Millimeter über Boden und gehört zu einem fahrbaren Luftbefeuchter. Ob es das gibt? — Das gibt's. Das gibt es so gut, wie es Schnupfen oder andere Büroerkrankungen gibt, die es nicht mehr gibt, seit es ihn und neunzehn andere gibt, wenn man einen von Defensor 4000-V. — Der schafft Klima. Betriebsklima. Wo immer es gewünscht wird, je nach Bedürfnis. Lassen Sie Ihre Klima-Bedürfnisse unser Problem sein. Deshalb heissen wir Defensor

Er befeuchtet  
Er filtriert  
Er heizt oder kühlt  
und rollt, weil —  
Er ein Defensor ist:

**Defensor 4000-V**

Näheres über den Neuesten direkt ab:  
Defensor AG, Binzstrasse 18, 8045 Zürich  
Telefon 051/359133

Seit 20 Jahren Erfahrung im Luftbefeuchten

## Der lange Weg nach Angkor

FORTSETZUNG VON SEITE 51

Im ganzen Durcheinander bleibt eine Erkenntnis zurück: dass der Mekong noch nie von einer Brücke überspannt wurde, kann in fast jeder Beziehung als Symbol gewertet werden.

Das heutige Königreich der Khmer hat etwa gleichviel Einwohner wie die Schweiz (6 Millionen), ist aber viereinhalbmal grösser. Rund drei Viertel seiner Gesamtfläche sind von Wald bedeckt, in dem zahlreiche Affen und wilde Rinder, teilweise auch Elefanten und Tiger hausen. Als fast hundertprozentiges Agrarland produziert Kambodscha hauptsächlich Reis und Korn sowie Zuckerrohr, Pfeffer, Kaffee, Tabak und Baumwolle; dazu kommen Gummipflanzungen mit einer recht grossen Produktion.

Das in alten Traditionen verwurzelte Land steht heute an der Schwelle zum Aufbruch in die moderne Zeit. In den letzten Jahren sind eine ganze Anzahl neuer Industriebetriebe entstanden (Spinnereien/Webereien, Holzverwertung, Zement- und Papierfabriken — und sogar ein Automontagewerk). 1960 ging Prinz Sihanouks grosser Traum in Erfüllung, als der erste grosse Meerhafen des Landes — zu seinen Ehren Sihanoukville benannt — eingeweiht wurde; der Aussenhandel hat sich seither vervielfacht. Bestimmt bemüht sich der Staatschef ehrlich um Fortschritt — aber auch um eine fast etwas zu schöne Fassade für sein armes Land. So sind natürlich Touristen willkommen — sie bringen Devisen (zu einem unfairen offiziellen Kurs); und ebenso «selbstverständlich» sind Journalisten unerwünscht — sie bringen Aerger (da sie auch Kritik üben...). Nun ja, es gäbe allerlei Unerfreuliches zu berichten (beispielsweise über kleine Löhne und hohe Preise, über das Wohnungselend); aber wenigstens ist die Korruption etwas weniger schlimm als in den Nachbarländern. Kambodscha ist (glücklicherweise oder leider?) noch nicht in den vollen Genuss der «Wohltaten der Zivilisation» gekommen.

### Wanderer, kommst du nach... Angkor!

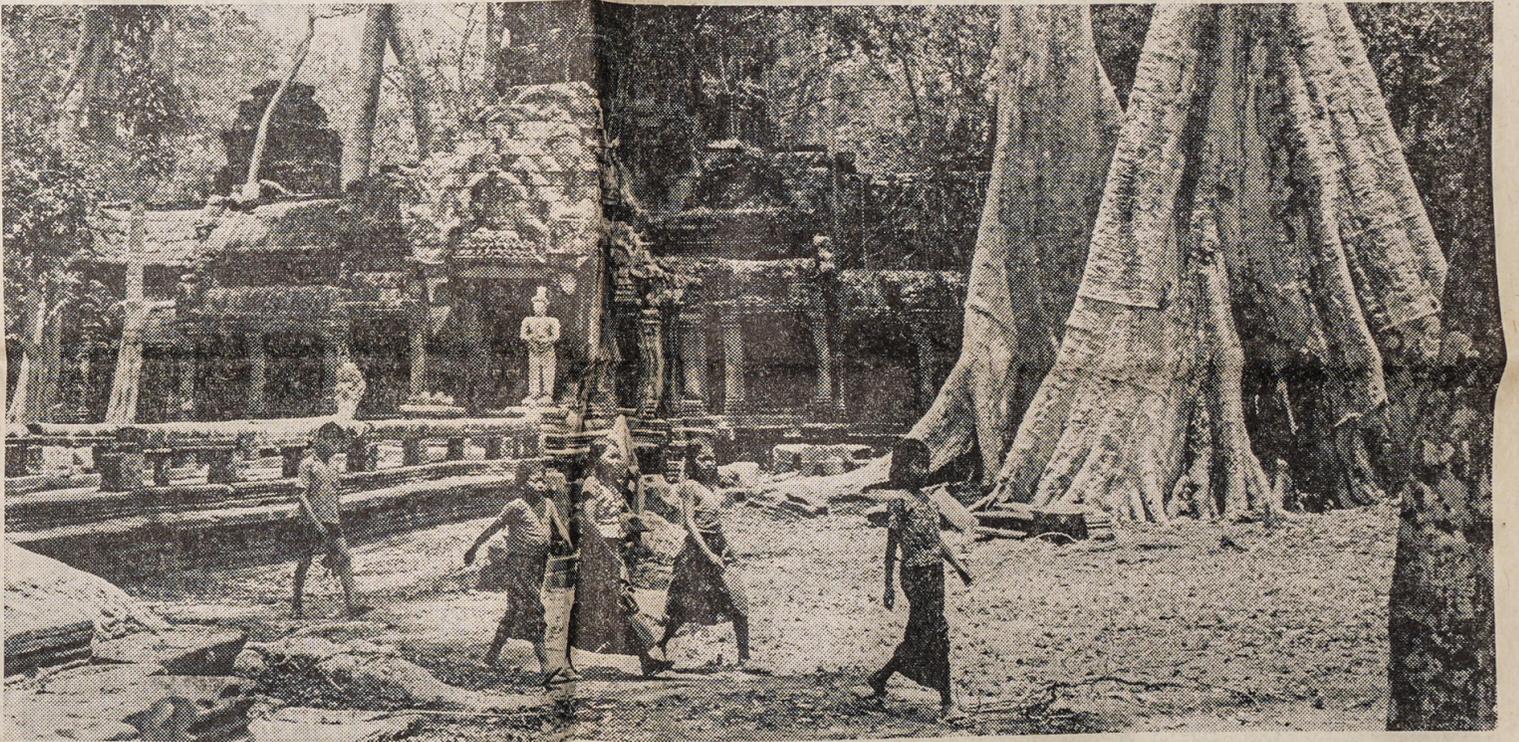
Wie kommt man von Phnom Penh nach Angkor? — Per Flugzeug, Autostopp oder Bus.

Wohlverstanden mit einer Ananas (Preis: etwas über ein Franken) und einer Kokosnuss (20 Rappen) besteigen wir den schwerbeladenen Bus. Doch kurz vor der Abfahrt erinnert sich jemand, dass das Fahrzeug einen Steuerdefekt hat. Also wird in einstündiger Schwerarbeit die ganze Riesensmenge Fracht vom Dach dieses Buses auf das Dach eines andern umgeladen. Na und? — wir haben in den letzten zwei Wochen gelernt, Geduld zu haben. Als wir schliesslich fahren, ächzt das Vehikel mit dem hochaufgetürmten «Dachstock» in allen (verrosteten) Fugen.

FORTSETZUNG SEITE 55



Fröhlichen Herzens betet dieser Kambodschaner zu seinen Göttern (oben links); langersehntes Ziel der Reise: die Tempelanlagen von Angkor Vat mit dem mächtigen, alles überragenden Turm (oben links); so fand man den Stadtteil Ta Phrom vor rund hundert Jahren — und er blieb unangetastet, um den Besuchern den gleichen Eindruck zu vermitteln, der sich seinerzeit den Entdeckern bot (unten).



## Traum-Kreuzfahrten ins karibische Inselparadies

27 ein- bis zweiwöchige Kreuzfahrten ab New York. Vom November 68 bis August 69. Mit Luxus-Dampfern der Holland-Amerika Linie. Zürich-New York retour mit der gastfreundlichen KLM.

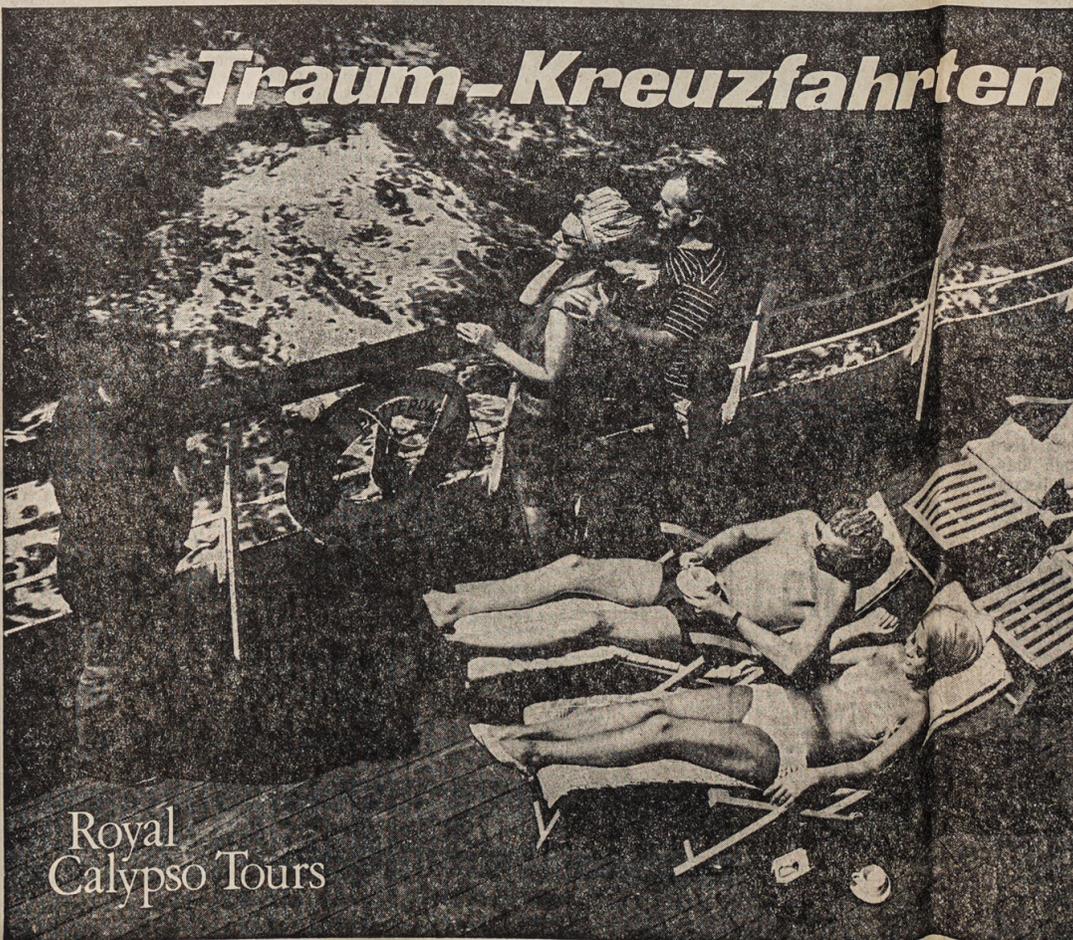
Schon ab **Fr. 2840.-** wenn Flug in Economy Klasse. Luxus-begeisternde neue Erlebnisse — Sonne und Romantik. Bermuda, Martinique, Grenada, San Juan, Barbados, Antigua, Curaçao, Trinidad, Bahamas, St. Thomas...

Bitte fragen Sie Ihr IATA-Reisebüro oder senden Sie den Coupon Holland-Amerika Linie, Pelikanplatz 15, 8022 Zürich, Tel. 051 238787. Senden Sie mir unverbindlich die farbige Broschüre über die Royal Calypso Kreuzfahrten 68/69

Name \_\_\_\_\_ WW \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_  
 Ort \_\_\_\_\_  
 Telephon \_\_\_\_\_  
 Mein Reisebüro \_\_\_\_\_



*Holland-Amerika Linie*



Royal Calypso Tours

## Der lange Weg nach Angkor

FORTSETZUNG VON SEITE 53

Während der siebenstündigen Fahrt nach Siem Réap bieten die auf dem Dach hausenden Busgehilfen eine ständige «Zirkusvorstellung»: Da sie sich an den kurzen Halten um die Ladung (Reisegepäck, Maschinen, Futtermittel, lebende Tiere, Fahrräder und so weiter) kümmern müssen, bleibt ihnen nur während der Fahrt Zeit für die Passagiere. So erscheint jeweils plötzlich irgendwo ein nackter Fuss im Fensterrahmen, eine im Fahrtwind flatternde Hose, ein brauner Arm und schliesslich ein ganzer Körper sich windet zum scheibenlosen Fenster herein... der Junge gibt Billette aus, wechselt Geld, schwatzt ein bisschen — und klettert durch ein anderes Fenster wieder hinaus, entschwindet während rasender Fahrt nach oben, zu seinen Kollegen und zu Körben voller gluckender Hennen... Praktisch sind sie schon, diese Gartenhäuschen auf Rädern!

Nachts um zehn kommen wir in Siem Réap an. Alle Hotels sind besetzt, und so übernachten wir wieder einmal in einem buddhistischen Mönchskloster.

Siem Réap: Endlich haben wir also das «Basislager für Angkor-Expeditionen» erreicht. Statt der halben Jet-Flugstunde brauchten wir einen halben Monat.

### Das grösste Puzzle-Spiel der Welt

Mit dem festen Vorsatz, Angkor im Sturm zu erobern, machen wir uns am nächsten Morgen auf den Weg — per Fahrrad natürlich, denn schon die An-

marschroute misst sechs Kilometer, und Fahrräder zum Mieten gibt's mehr als genug. Nach diesen sechs Kilometern beginnen wir zu staunen, und in den folgenden vier Tagen kommen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus. Es werden vier grossartige, unvergessliche Tage.

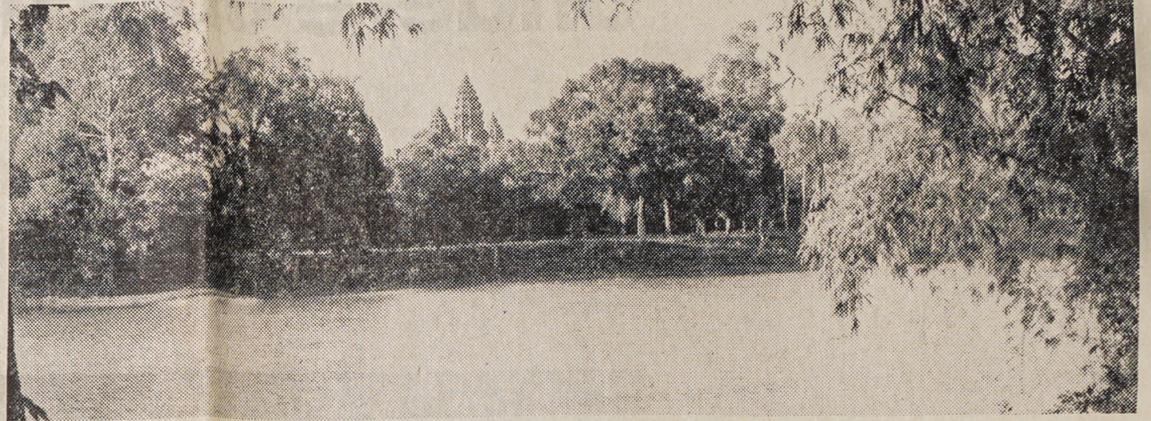
Angkor besteht ja nicht — wie noch viele Touristen glauben — nur aus dem berühmten Angkor Wat. Angkor ist eine Stadt — eine ganze Gruppe von «Städten», die zusammen das Zentrum des hochentwickelten Kulturreichs des Khmer-Volkes bildeten. Uebrig geblieben, dem jahrhundertelangen Zerstörungswerk des Dschungels entgangen, sind nur einzelne Prachtbauten mit ihren Anlagen. 25 Tempel und Paläste wurden bisher wiederhergestellt, zwei Dutzend weitere mehr oder weniger zugänglich gemacht — aber noch immer liegen etwa dreihundert Bauwerke, auf einer riesigen Fläche verteilt, unerforscht im Urwald begraben. Zu den wichtigsten Monumenten führt ein neuangelegtes Strassennetz von über hundert Kilometern Länge. Trotzdem liegt Angkor in der Stille und will auch in der Stille erlebt werden; nicht in grossen Touristengruppen besucht, sondern vom einzelnen Laien-Forscher entdeckt werden: Tempel um Tempel — ja sozusagen Stein um Stein.

Auf unseren Fahrrädern begeben wir uns gleich zum «Mittelpunkt», dem Bayon. Mit seinen 49 imposanten Türmen, von denen jeder vier in Stein gehauene, in die vier Himmelsrichtungen blickende riesige Gesichter trägt, ist es wohl eines der aussergewöhnlichsten Bauwerke der Kulturgeschichte überhaupt. Zum Mittagspicknick ersteigen wir den Phnom Bakheng, einen kleinen Hügel, von dem aus das majestätisch aus dem Urwaldmeer emporragende Angkor Wat zu sehen ist.

Für den Nachmittag haben wir uns ein umfangreiches Besichtigungsprogramm zusammengestellt, aber wir schaffen bis zum Abend nicht viel mehr als die Hälfte davon. Einmal mehr erfahren wir, dass es nicht so wichtig ist, «alles» zu sehen, sondern das Ausgewählte in Ruhe betrachten, erforschen und geniessen zu können. Wie herrlich, sich in einer Anlage wie der des Ta Prohm zu verlieren, die Zeit und die Welt zu vergessen und vom vergangenen

genheit, neue Durchgänge, neue Reliefs, neue Skulpturen zu entdecken, die in keiner Broschüre des Touristenbüros aufgeführt sind. Die Distanz zwischen den wichtigsten Tempelanlagen beträgt meistens mehrere Kilometer, doch das Fahren im Schatten des Waldes ist angenehm. Immer wieder werden wir irgendwie abgelenkt: vereinzelt Mönchen ziehen raschen Schrittes und in sich gekehrt ihres Wegs. Einheimische bieten Tranksame und Früchte an,

Scheinwerfern angestrahlt — und nun, urplötzlich, beginnt ein fast unheimlich anmutendes Naturschauspiel. Die Türme werden einer nach dem andern «lebendig»: viele Tausende, ja Zehntausende von Fledermäusen stürzen wie fallende Geschosse aus den dunkeln Winkeln der Türme ins Licht der Scheinwerfer, fangen sich wie Fallschirmspringer auf und fliegen als langgezogener, bald kilometerlanger Schwarm wie ein Vogelzug gen Westen.



Erster und letzter Blick auf Angkor Wat

Glanz einer faszinierenden Kultur zu träumen, die wohl nie ganz enträtselt werden kann. Hier ist überdeutlich sichtbar, wie der vorrückende Dschungel die monumentalen Bauten langsam erdrückt und buchstäblich verschlingt. Tempel werden von Mammutbäumen erwürgt: ein unheimliches Bild.

Jeder Besucher hat grundsätzlich Gele-

Kinder feilschen geschickt um den Verkaufspreis ihrer selbstverfertigten Andenken, Fremdenführer offerieren mit verlockenden Reden ihre «allesumfassenden» Dienste. Wir werden von wilden Affen erschreckt und von undefinierbaren Schlangen in die Flucht gejagt. Dutzende von Erlebnissen wären anzuführen, Dutzende von grossartigen Bauwerken zu beschreiben, den Ruhm der genialen Könige und Baumeister zu singen.

### Krönung einer Reise in die Vergangenheit

Doch Baumeister grössten Formats sind auch die Gelehrten der *Ecole Française d'Extrême Orient*, die in den letzten sechs Jahrzehnten mit ihrer Wiederherstellungsarbeit Grosses, ja nahezu Unglaubliches geleistet haben. Wir nehmen uns Zeit, diese Arbeit am *Baphüon* — einer riesigen Tempelanlage, von der nichts als ein völlig verschütteter und überwucherter Trümmerhaufen übriggeblieben war — aus der Nähe zu verfolgen. Der jahrelangen Forschungsarbeit folgt nun die noch viel länger dauernde Rekonstruktionsarbeit, die von Hunderten von einheimischen Arbeitern unter der Leitung von zwei Dutzend französischer Techniker durchgeführt wird. Nur wer die Tausende von Original-Steinblöcken gesehen hat, die — mit Nummern und Zeichen versehen — im Wald sortiert und gelagert werden... nur wer selbst Zeuge der fast unsinnig scheinenden Räumungs- und Restaurationsarbeit wurde, hat eine Ahnung davon, welch zähe Forscherbeharrlichkeit hinter dem grössten Puzzle-Spiel der Weltgeschichte steckt.

Angkor Wat! Das berühmteste und besterhaltene aller Bauwerke Angkors haben wir uns für den letzten Tag aufgespart, sozusagen als «Dessert» nach einer üppigen Mahlzeit. Schon der überwältigende Zugangsweg lässt erkennen, dass Angkor Wat nicht nur der imposanteste der hier entstandenen zweihundert Tempel, sondern der grösste Buddhistentempel überhaupt war. Die ganze Anlage bedeckt eine Rechteckfläche von etwa 1200 bis 1400 Metern Seitenlänge. Der grandiose architektonische Aufbau führt uns auf interessanten Wegen zu den eigenartigen Türmen und dem bombenförmigen Heiligtum, das sich auf fast sechzig Meter Höhe emporschwingt.

Das Geheimnisvolle dieses Bauwerks, ja das Rätselhafte der ganzen Kultur wird noch unterstrichen durch die phantastischen, teilweise erklärenden, teilweise aber auch verwirrenden Reliefs im unteren Teil der Tempelanlage. Die Geschichte von Schlachten und ganzen Kriegszügen, aber auch vom friedvollen Leben der Khmer-Könige ist hier in Stein gehauen und damit verewigt worden. Stundenlang kann man vor diesen nicht endenwollenden Reliefs stehen und Neues entdecken. Heute weiss man, dass sie Anfang des 12. Jahrhunderts entstanden — aber wir können die vielen Kambodschaner verstehen, die noch immer an die Legende glauben, nach der die Götter selbst auf die Erde kamen, um hier die irdische Version ihres Reichs der Herrlichkeit zu schaffen und nach dessen Vollendung wieder «entschwanden». Weshalb wurde Angkor eines Tages von seinen Erbauern und Bewohnern verlassen? Was stiess ihnen zu? Weshalb überliessen sie ihre Hauptstadt dem gnadenlosen Dschungel? Wie konnte eine so hochstehende Kultur und Zivilisation plötzlich zu existieren aufhören und in totale Vergessenheit geraten?

Hoch oben auf der steilen Treppe zum Heiligtum von Angkor Wat erwarten wir den Sonnenuntergang. Nach Einbruch der Dunkelheit werden die Türme von

Brausen und Flattern erfüllt die Luft, das schaurige Treiben will nicht enden, die Türme «spucken» immer neue Schwärme aus, der Zug verliert sich am fernen Himmel... Plötzlich ist der ganze Spuk vorbei. War alles nur Einbildung? Nein, man sagt, das phantastische Geschehen finde jeden Abend um die selbe Zeit statt. Und wohin treibt es denn überhaupt die Fledermäuse? In den Urwald, um zu fressen. Und jeden Morgen schleichen sie sich zurück — zurück in die Dunkelheit und Geborgenheit der Türme von Angkor Wat... Dunkelheit und Geborgenheit finden auch wir heute viel eher hier draussen als im Hotel. Wir können nicht widerstehen, wir müssen einfach eine Nacht im «Mittelpunkt der Welt» verbringen: auf den schicksalsträchtigen Steinfliesen des Bayon. Das Nachtlager ist wohl hart, doch strahlen die Steine noch immer die während des Tages aufgespeicherte Tropenwärme aus. Die Geräusche des Urwaldes sind hier nicht beunruhigend — eher anregend. Doch schliesslich verschwindet die letzte Fackel, wird es stiller ringsum. Tief atmen wir die Luft des nächtlichen Angkor, und als der Schlaf uns umfängt, werden wir in einem Augenblick zu Kindern: unschuldig und unwissend —

Das — und noch mehr, noch viel mehr — ist Angkor.

### Die Rückkehr

Der Rückweg nach Bangkok: ein Kinderspiel. Ich meine das wörtlich. Und natürlich ein Spiel für Politiker: die kambodschanisch-thailändische Grenze ist offen; man kann also in einem einzigen Tag auf dem Landweg nach Bangkok reisen — aber nur in dieser Richtung! Früher gab es direkte Bus/Bahn-Verbindungen; heute harzt es ganz ordentlich mit den Verkehrsmitteln. Mit einem lotterigen Bus erreichen wir Sisophon mit Glück nach zweieinhalb Stunden, dort müssen wir einen andern Bus suchen und warten. Die Strasse sieht schlimm aus, und nach dreissig Kilometern hält das Fahrzeug plötzlich. «Alles aussteigen!» Wir sind noch 14 Kilometer von der Grenze bei Poipet entfernt. Unsere Busbillette sind zwar auf Poipet ausgestellt — aber da ist natürlich nichts zu machen.

Wir steigen in ein seltsames Gefährt um: eine ruderbootförmige Holzkiste auf Rädern, von einem Motorrad gezogen. Als wir endlich losfahren, ist unser 'Anhänger' mit vierzehn Personen beladen, die sich alle aneinander festhalten, um nicht vom Kistenrand hinunterzufallen... Das touristische Hindernisrennen per Bahn, Flussboot und Lastwagen, per Autobus und Fahrrad, per 'Samlor' und 'Cyclo-pousse', Taxi und Motorradanhänger, per Autostopp und zu Fuss nähert sich seinem Ende. Es ist das Ende eines fast perfekten Abenteuer-Trips und eines der spannendsten Ausflüge, die Asien bietet.

In brütender Hitze kutschieren wir durch die Savannenlandschaft und passieren ein halbes Dutzend schwerbewaffnete Kontrollposten, ohne je kontrolliert zu werden. Dafür werden wir beim Zoll an der Grenze um so gründlicher 'ausgenommen'. Und der Motorradfahrer und sein Gehilfe möchten natürlich auch noch eine Menge Geld. Dann werden wir allein losgeschickt. Wie gesagt: das Ganze ist ein Kinderspiel, ein Spiel für Politiker.

Die mit neuerrichteten Panzersperren befestigte Grenze liegt verlassen da. Von Thailand grüsst ein schmucker Wachturm herüber. Auf der zum Teil hölzernen Grenzbrücke steht genau in der Mitte ein primitives, stacheldrahtbehängtes Gatter, dessen eine Hälfte symbolhaft fehlt: die Grenze ist offen — in dieser Richtung.

Walter J. Kamm



mit Ihrem Reisegepäck. Im sicheren Hohlprofil-Doppelrahmen im Kasten und im Deckel. Diesen Patentrahmen hat nur PACK EASY. PACK EASY-Reisegepäck — diskreter Träger Ihrer Persönlichkeit. PACK EASY auf der Geschäftsreise, der Ferienreise, der Weltreise und auf allen Wegen des Alltags.

PACK EASY steht in jeder Situation zu Ihnen. PACK EASY trägt und verträgt viel. PACK EASY kommt immer mit und ist viele Reisen wert. PACK EASY — Koffer, Taschen, Mappen — das perfekte Reisegepäck. PACK EASY — ideal konzipiert, nach strengster Materialauslese perfekt gefertigt.

PACK EASY-Reiseartikel — Marken-Produkte der Lederwaren- und Reiseartikelfabrik Carl Schmid, 6414 Oberarth — sind nur im Fachhandel erhältlich.