



15.000 Kilometer war Lothar Baltrusch unterwegs, um sein Patenkind, das er über die Hilfsorganisation World Vision unterstützt, in Vietnam zu besuchen. Für den Radiomoderator war diese Tour durch acht Länder die erste abenteuerliche Reise überhaupt. TF-Redakteur Andreas Hülsmann (Text & Fotos) hat ihn begleitet

*In der freien Wildbahn gibt es Wasserbüffel nur noch selten zu sehen. Die bis zu einer Tonne schweren Rinder sind zu Haustieren geworden. Die Tiere sind die Traktoren Südostasiens und für viele Bauern eine unverzichtbare Hilfe.*

# Der lange Weg zu Huyen



*In China wird alles gegessen, was der Magen verträgt, und viele kulinarische Köstlichkeiten sind eine Herausforderung für ein westlich orientiertes Verdauungssystem.*

Den Kochkünsten der Straßenhändler kann man durchaus vertrauen. Ihre Rezepte sind simpel und lecker



Drei Tage Warteschleife. Reichlich Zeit, um sich mit einigen chinesischen Gepflogenheiten vertraut zu machen



Bei Kultuk geht der sibirische Highway runter auf das Niveau des Baikalsees. Bis kurz vor Ulan-Ude folgt die M 55 dem größten See der Welt (o.). Valerij ist »Watchman« an einer Gastiniza zwischen Novosibirsk und Kansk. Er sorgt dafür, dass in der Nacht die Fahrzeuge da bleiben, wo sie sind (l.). In China wird das Prinzip von Yin und Yang gepflegt. Das Leben in Harmonie zu halten ist wichtig. Wer viel arbeitet, braucht auch viel Entspannung. Darum wird jede Gelegenheit zu einem Spiel genutzt (l. u.). An der Schule »62« in Ulaanbaatar werden an die 3000 Schüler unterrichtet. Workshops sollen helfen, dass junge Menschen die mongolischen Traditionen nicht ganz vergessen (r. o.). Kulinarische Auslegeware auf dem Markt in Erenhot. Mit einer 17 Jahre alten Minsk will der Amerikaner Charlie Vietnam und Laos erkunden. Das Alter des Fahrzeugs und das sozialistische Verständnis von Qualität bringen den Terminplan der Reise oft durcheinander (r.).



Lothars Aufregung ist spürbar. Zum ersten Mal verlässt der Mann Europa auf einem Motorrad. Die äußeren Umstände sind diesem Moment nicht angemessen. Es ist kalt, grau, nass. Auch der Ort hier oben im Ural wirkt blass. Am asiatischen Ende des riesigen Parkplatzes ragt ein Monument in den Himmel. Ein mit Graffiti verzierter Steinblock, daraus ragt eine Stange, an deren oberem Ende in kyrillischer Schrift das Wort »Asien« steht. Die Grenze zwischen den beiden Kontinenten hat nichts Spektakuläres. Lkw jagen vorbei, sie alle haben

## Der Asphalt in miserablen Zustand, durchgeprügelt von den Schlägen ungezählter Reifen

ein Ziel – Sibirien. Im kurzen Sommer rollt alles, was Räder hat, Richtung Osten, denn in der warmen Jahreszeit ist es am einfachsten, Waren in diese riesige Region zu bringen. Die M 5 ist die Lebensader des 8. Kontinentes, wie die Russen Sibirien bezeichnen. Eine Lebensader mit extremer Pulsfrequenz, ein Lkw folgt dem anderen. Die wenigen Bypässe versumpfen schnell, wenn der Ural erst hinter einem liegt. Von diesem Punkt aus sind es noch 4000 Kilometer zum Baikalsee, bis nach Wladiwostok gar an die 8000 Kilometer.

Unser Ziel liegt noch weiter entfernt. Die Endstation dieser Reise heißt Quang Tri, eine Stadt in der Mitte von Vietnam.

Lothar will sein Patenkind besuchen. Seit 2009 unterstützt er die kleine Huyen. Die Patenschaft läuft über die Hilfsorganisation World Vision. Jetzt ist Lothar unterwegs, um zu sehen, wie sich Huyen so macht. Er hätte auch in ein Flugzeug steigen können, der schnelle und einfache Weg nach Südostasien, aber irgendwann packte ihn die Abenteuerlust. Angefeuert von einigen erlebnisreichen Motorrad-DVDs sollte die Anreise per Bike erfolgen. Die Idee, die Kilometer für einen guten Zweck zu verkaufen, machte aus der ganzen Sache ein großes Ding. Als Moderator bei einem lokalen Radiosender weiß Lothar, wie sich Menschen begeistern lassen. Der Kilometerverkauf wurde ein Erfolg, und bis zur Abreise kamen mehr als 16.000 Euro zusammen. Lange davor kam ich irgendwann ins Spiel, da Lothar jemanden brauchte, der seine mangelnden Reiseerfahrungen kompensiert.

Hier oben im Ural ist die M 5 nur ein dünner Bitumenstreifen. Der Asphalt in miserablen Zustand, durchgeprügelt von den Schlägen, die ungezählte Reifen Tag für Tag austeuern. Die Luft riecht nach verbrannten Bremsbelägen und zerriebener Kupplung. Es wird gedrängt und gerast. Jede Möglichkeit zum Überholen wird konsequent genutzt. Waghalsig sind die Manöver, und oft passt es nicht. Wie oft es nicht passt, das zeigen die Blumen, Kreuze und Gedenktafeln, die wie Warnhinweise am Straßenrand stehen. Aber kaum jemand beachtet sie. Für uns geht es in den kommenden Tagen darum, Strecke zu machen, das Vernichten von Kilometern hat Prio-

**Bodenständig. Die Geschäfte in den laotischen Dörfern bieten an Essbarem an, was vor der Tür wächst.**



## Bürokratisches

Wer auf dem Landweg nach Südostasien will, der hat einige bürokratische Hürden vor sich. Ist die Einreise nach Russland und in die Mongolei heute kein Problem mehr, ist der Grenzübergang nach China mit einem motorisierten Fahrzeug sehr aufwendig und kostspielig. Die Reiseroute muss akribisch ausgearbeitet werden, Abweichungen von dieser Route sind nicht erlaubt. Die Begleitung durch einen Guide ist obligatorisch, der aber auch in vielen Lebenslagen sehr hilfreich ist. Der Antrag für die Einreise mit einem Fahrzeug muss über eine lizenzierte Agentur gestellt werden – dieser Antrag bezieht sich nur auf das Fahrzeug, das persönliche Visum muss gesondert beantragt werden. Die Kosten für eine solche Einreiseerlaubnis belaufen sich schnell auf mehrere Tausend Euro, hinzu kommen die Kosten für Benzin (ca. 1 Euro für 97 Oktan), Hotels, Mautgebühren und Eintrittspreise. Via Internet schließen sich Individualreisende zusammen, um gemeinsam durch China zu reisen und so Kosten zu sparen. Im Netz finden sich einige Agenturen, die solche Reisen organisieren. Ein Vergleich der Angebote lohnt sich.



**Wer durch das Reich der Mitte fahren will, braucht Führerschein, Zulassung und ein Nummernschild made in China.**

rität. Die Meilensteine auf dem Weg zur mongolischen Grenze heißen Omsk, Novosibirsk, Krasnojarsk und Irkutsk.

Die Umgehung von Kasachstan manövriert uns nach Ishim. Eine Stadt, in der niemand freiwillig pappen bleiben möchte, wenn er nicht muss. Lothar und ich haben keine Wahl. Fast 700 Kilometer mehr als am Morgen stehen auf dem Tacho. Als wir eintreffen, ist die Sonne schon auf dem Rückzug. Die Stadt hat nichts Gastliches, und wohl aus diesem Grund gibt es nur ein Hotel, dessen Lobby mit der Wohn-



**Pferde gehören auf dem sibirischen Highway mit zum Straßenbild (o.). Franzosen wie Amerikaner haben die Vietnamesen unterschätzt und wurden in zwei Kriegen aus dem Land vertrieben. Häufig sieht man in den Straßen Plakate, die an diese Zeiten erinnern (r.).**



lichkeit einer Haftanstalt aufwartet, alles ist vergittet. Dazu passend die Begrüßung der jungen Dame an der Rezeption. Eine bis dahin nicht erlebte Performance aus Unfreundlichkeit und Desinteresse. Die Frage nach dem Frühstück ist der reinste Affront, und wo die Motorräder in der Nacht sicher unterkommen, ist nun wahrlich nicht ihr Problem. Die Synthese aus Bräsigkeit, Ignoranz und Strafvollzug hat ihren Preis. 4400 Rubel (110 Euro) pro Kopf verlangt die Dame für diese Kombination. Das einzige Hotel am Platz zu sein ist ein Monopol, das diese Preisgestaltung offensichtlich zulässt. Wir beschließen, dass unsere Lage noch nicht so prekär ist, um uns auf dieses Angebot einzulassen.

Draußen hat neben unseren Motorrädern auch eine Harley Platz genommen. Der Fahrer ist sehr an den beiden BMWs interessiert. Er stellt sich höflich per Handschlag mit Maxim vor und erkennt sofort unsere Lage. »Want sleep«, mit diesen Worten wird Maxim unweigerlich unser Held an diesem Tag. Er schiebt ein »Come on« hinterher, schwingt sich auf die Harley und braust davon. Das Tempo, das er

vorlegt, ist für innerstädtischen Verkehr schon ordentlich, und wir haben Mühe, an Maxim dranzubleiben. Vor einem Waschsalon für Autos stoppt die Fahrt. Maxim verschwindet im Haus, kommt kurz darauf zurück. »Cheep and bikes safe«, mit diesen Worten weist er uns an, unser Gepäck auf die Zimmer zu verfrachten. Die beiden 800er sollen die Nacht in der der Waschstraße verbringen, doch die Autowaschanlage hat bis 24 Uhr geöffnet, vorher können die Motorräder nicht hinein. Bis Mitternacht sind es noch drei Stunden, was uns die Gelegenheit gibt, unseren Helden ein wenig näher kennen zu lernen. Alles, was die Kommunikation fördert, ist erlaubt. Mein Russisch besteht, ebenso wie Maxims Englisch, aus Fragmenten. Lothar wirft einige deutsche Brocken dazwischen, und wenn nichts mehr geht, sorgt eine App für weiteren Gesprächsstoff. So erfahren wir, dass Maxim ein Café betreibt und ein Anzeigenblatt herausgibt. Dass wir uns vor der Polizei in Acht nehmen sollen und dass Ishim eigentlich eine »good town« ist.

Um acht Uhr müssen die Motorräder raus aus der Waschstraße. Der erste

Kunde begehrt ein sauberes Auto. In den kommenden Tagen lassen wir Omsk, Novosibirsk, Krasnojarsk und Irkutsk hinter uns. Wir sind diesem sich ewig dahinziehenden Asphaltband gefolgt. Der sibirische Highway ist ein 8000 Kilometer langer horizontaler Marterpfahl. Dieses geteerte Martyrium verlangt Opfer. Wir hatten Glück. Einen platten Reifen, ein paar lockere Schrauben, unerhebliche Kleinigkeiten. Wir sind davongekommen.

Uns bleibt nicht viel Zeit für den Baikalsee. Dieser See ist ein gigantisches Gewässer. 650 Kilometer lang und bis zu 1600 Meter tief, das größte Süßwasserreservoir der Erde außerhalb der polaren Regionen. Wenn es an der russisch-mongolischen Grenze gut läuft, sind es zwei Tage vom Baikalsee bis nach Ulaanbaatar. Und es läuft gut. Die Russen fertigen uns in 20 Minuten ab, und die mongolischen Zöllner haben ihre Effektivität seit meiner letzten Einreise an diesem Übergang ordentlich gesteigert.

Eine Nacht verbringen wir draußen in der Steppe, bevor wir uns in die Hauptstadt der Mongolei stürzen. 1,5 Millionen Menschen leben in Ulaanbaatar, die Hälfte der Gesamtbevölkerung, und jeder Einwohner scheint ein Auto zu fahren. Wir kommen vom Westen in die Stadt, und unser Ziel – das Guesthouse Oasis – liegt im Osten. Für die knapp 20 Kilometer brauchen wir fast drei Stunden – so sieht ein verkehrstechnischer Offenbarungseid aus. Die Infrastruktur der Metropole war schon vor Jahren am Ende ihrer Möglichkeiten.

Lothar und ich brauchen die Auszeit im Oasis. Drei Wochen waren wir jeden Tag unterwegs. Haben an die 8000 Kilometer heruntergespult. Nach so einer Distanz brauchen die Motorräder ein Upgrade, und auch in unseren Köpfen gibt es einiges, das auf Verarbeitung wartet. Da waren die Begegnungen, die uns der sibirische Highway in den alltäglichen Fahrbetrieb gestreut hat. Das Treffen mit Maxim, unserem Helden von Ishim, oder Valerij, dem »Watchman« an der New Orient Gastiniza kurz vor Kansk, der eine Nacht lang ein Auge auf unsere Zweizylinder geworfen hat. Und nicht zu vergessen Alexej, dem irgendwo im sibirischen Nichts die Kette vom Ritzel gesprungen war und der gerne auf unser Werkzeug zurückgegriffen hat. All diese Begegnungen waren auf dem Weg Richtung Osten nur kleine Versatzstücke, die aber den Kopf lange bereicherten.

In Ulaanbaatar folgen wir einer Einladung von World Vision Mongolia. Die Mitarbeiter der Hilfsorganisation gewähren uns einen Einblick in ihre Arbeit. Wir fahren zur Müllhalde der Hauptstadt. Die



*Vor allem nachts ist das Wahrzeichen der Millionstadt Xi'an eine Pracht. Der alte Glockenturm aus der Ming-Dynastie ist an die 800 Jahre alt (o.). Im Norden von Laos ist das Leben noch ursprünglich. Viele Frauen tragen traditionelle Kleidung, auch wenn sie keine Souvenirs verkaufen.*



Deponie ist die allerletzte Chance für Menschen, irgendwie an Geld zu kommen. Sie durchsuchen den Unrat nach Verwertbarem, Dosen, Metall, Plastikflaschen, alte Kabel. Darunter sind auch Kinder. Munkhзориг ist so ein Kind. Der neunjährige Junge hat in seinem Leben nicht viel anderes gesehen als Dreck. Eine Schule hat er nie besucht. Dazu lässt ihm sein Leben keine Zeit. Er braucht etwas zu essen, und das Geld dafür kratzt er auf der Müllhalde zusammen. Dieses Leben hat Munkhзориг krank gemacht. Seine Atemwege sind erkrankt, die Augen infiziert und ein Parasit in seinem Magen macht es ihm schwer, kräftiger zu werden. Als wir den Jungen treffen, wartet er. Er wartet auf ein Auto, das ihm Linderung verschafft. World Vision hat für die Menschen auf der Müllhalde eine mobile Praxis eingerichtet. Die Ärzte kümmern sich vor allem um die Kinder, versuchen alles, damit sie gesund bleiben, aber die äußeren Umstände sind schlecht.

Der Verstand tut sich schwer, diese Umstände als lebbar zu akzeptieren. Aber es gibt auch etwas, was die Seele wieder

beruhigt und tröstet. In der Schule »62« werden mehr als 3000 Kinder in drei Schichten unterrichtet. Daneben gibt es einige Workshops, wie den des »Children Music Club«, wo die Jungen das Spielen der Pferdekopfgeige erlernen können.

Zwischen Ulaanbaatar und der chinesischen Grenze liegt die Gobi, ein Nichts aus Sand. Dieses Nichts ist anstrengender als die Unendlichkeiten, die wir auf dieser Reise schon durchquert haben. Bisher waren wir fast nur auf Asphalt unterwegs gewesen, auf den kommenden 700 Kilometern sollte sich das ändern. Die Mongolen bauen mit Feuereifer am Ausbau der Piste, sie teeren die Wüste. Doch es gibt immer wieder staubige Lücken. In Ulaanbaatar hörte sich das noch ganz anders an. »No problem, the road is brand new«, so wurden unsere Fragen nach dem Zustand der Route immer beantwortet. Mit unseren Gedanken waren wir da schon in China, hörten sich doch die kommenden Kilometer bis zur chinesischen Grenze nach einem Spaziergang an.

Die Realität allerdings sieht anders aus. Eine Baustelle folgt der anderen. Der

## Chinas tönerner Krieger

Es war purer Zufall. Aber was die Bauern in der chinesischen Provinz Shaanxi 1974 beim Bau eines Brunnens freilegten, entpuppte sich als eine der größten archäologischen Sensationen der 20. Jahrhunderts, die Terrakotta-Armee. 221 hatte der erste Kaiser eine Armee aus Ton bauen lassen, um auch sein Leben im Jenseits abzusichern. Mehr als 700.000 Menschen sollen Jahrzehnte mit der Herstellung der Streitmacht beschäftigt gewesen sein. Bisher haben die Archäologen nur einen Teil der Armee freigelegt, ca. 1000 Soldaten. Weitere 6000, so wird geschätzt, warten noch darauf, wieder das Licht der Welt zu erblicken. Das Besondere an dieser Armee ist, dass kein Krieger einem anderen ähnelt, jeder Soldat ist ein Unikat. Die Ausgrabungsstätte ist längst zum touristischen Anlaufpunkt in Zentralchina geworden. Wer die Tonsoldaten sehen will, muss kampfbereit sein. Tausende von Besuchern stürmen jeden Tag die Hallen.



*Die Tonkrieger waren in schillernden Farben bemalt, doch kaum an der Luft, verblassten die Farben. Erst 2004 gelang es Wissenschaftlern, ein Verfahren zu entwickeln, das die Farben schützt.*

Asphalt ist vorhanden, nur noch nicht für die Öffentlichkeit freigegeben. Ärgerlich, denn nur wenige Meter neben bestem Bitumen poltern wir auf einer staubigen Piste Richtung Süden. Es gibt nur wenige Möglichkeiten, dem Fahrwerk ein wenig Ruhe zu gönnen. Überall blocken Barrieren jeden Versuch ab, auf die frisch geteerte Straße zu kommen. Bis zur Grenzstadt Zamyin

Uud brauchen wir zwei Tage. Der Ort enttäuscht nicht. Zamyin Uud wirkt abgenutzt, die kleine Stadt ist ein notwendiges Übel, wo jeder verharren muss, der nach China will. Nur noch Papierkram hält uns von der Einreise ab. An solch einem Ort wird das Leben abgebremst. Es dauert, bis alle Dokumente mit den notwendigen Stempeln versehen sind. Der Laufzettel taktet jeden, alle sind gleich an diesem Punkt, jeder muss warten, bis er an der Reihe ist.

Dann heißt uns China willkommen. Ein roter Teppich für den Einreisenden, englisch sprechende Zöllner und überall

## Die letzte Unterschrift und der letzte Stempel haben auf dem dafür vorgesehenen Papier Platz genommen

ein freundliches Lächeln, das Reich der Mitte überrascht. Wir lernen Chu kennen, unseren Guide für die kommenden Wochen. Alles geht ganz schnell. Eine Stunde und die Bürokratie hat ein Ende. Nur eine Unterschrift und ein Stempel fehlen, und so lange die nicht vorhanden sind, dürfen wir Erenhot nicht verlassen. Es ist Freitag und der Allgewaltige, der unsere Weiterfahrt genehmigen kann, ist schon im Wochenende. Vor Montag haben wir keine Chance, die chinesische Grenzstadt zu verlassen. Die dreitägige Warteschleife gibt Gelegenheit, uns mit einigen chinesischen Gepflogenheiten vertraut zu machen. Dann ist es so weit, die letzte Unterschrift

und der letzte Stempel haben auf dem dafür vorgesehenen Papier Platz genommen. Wir können los. 4500 Kilometer quer durch China liegen vor uns. Chu, unser Guide, hat ein Roadbook vorbereitet. Datong, Xinzhou, Huzhou Xián heißen die ersten Stationen. Wer hätte das gedacht, dass es in China Anarchie gibt und so etwas wie Meinungsfreiheit existiert. Die Straße ist so ein Refugium, das diese Art von Individualität bietet. Jeder fährt so, wie es ihm beliebt. Der Straßenverkehr ist eine Wohlfühlzone für jeden, dem Ordnung zuwider ist. Wer meint, es ist gut für ihn, im Dunkeln ohne Licht mit seinem Fahrzeug im Gegenverkehr herumzugurken, tut es. Konsequenzen muss er nicht fürchten, denn er bleibt von jeglicher Ordnungsmacht unbehelligt.

Wir haben zwei Wochen Zeit, um die 4000 Kilometer durch China zu bewältigen. Bei dem Verkehrsaufkommen und Straßenzustand kaum zu schaffen. Die Staatsstraßen sind ein löchriges Gerippe. Die Highways dagegen im tadellosen Zustand, aber für Motorräder tabu. Manchmal gelingt es Chu, uns auf die Autobahn zu debattieren, meistens müssen wir uns aber auf die Highways schleichen. Aber so ist China, auch das Verbotene wird toleriert. Wer eine Ordnungswidrigkeit begehen möchte, hat es schwer, doch wenn man dabei ist, sie zu begehen, interessiert sich kaum jemand mehr dafür. Nur einmal werden wir erwischt und vom Platz gestellt.

Zwischen dem Abspulen von Kilometern gibt es auch Highlights, wie Xi'an. Eine wichtige Station an der Seidenstraße. Durch die Millionen-Metropole weht ordentlich

*Wer kann da schon sagen, wohin die Straße führt? Ohne Guide ist es schwierig, in China orientiert zu bleiben.*



## WWF-Maskottchen

Er ziert das Wappen des WWF, und seinem putzigen Aussehen hat er es zu verdanken, dass er zu den beliebtesten Tieren überhaupt zählt. Seit 1939 steht diese Art unter Schutz. Trotz aller Maßnahmen, zu denen auch ausgedehnte Schutzgebiete gehören, sinkt die Zahl der Pandabären dramatisch. Es wird geschätzt, dass es weltweit noch 1600 bis 1800 Exemplare gibt. Die Gattung ist nur in China heimisch, wo es einige Schutzgebiete, wie das Foping Nature Reserve in den Qinling-Bergen, gibt. Seine Nahrung besteht ausschließlich aus Bambus, und da der Nährwert dieser Pflanze nicht sehr groß ist, braucht der Panda 20 bis 30 Kilogramm Bambus pro Tag. Pandabären können ein Alter von bis zu 15 Jahren erreichen.



*Pandabären sind Einzelgänger und lieben es gemächlich. Eile und Hast sind nicht ihre Sache.*

Geschichte. Die alte Kaiserstadt hat einige kulturelle Highlights zu bieten, Stadtmauer, Glockenturm und draußen vor den Toren die Terrakotta-Armee, die archäologische Sensation des letzten Jahrhunderts.

Bevor wir China verlassen, streifen wir noch das Foping-Reservat, wo die vom Aussterben bedrohten Pandas eine Zuflucht gefunden haben, und den Jangtsekiang, Chinas großen Strom. Fast 6400 Kilometer durchfließt der drittlängste Fluss der Welt das Reich der Mitte vom tibetischen Hochland bis zum Ostchinesischen Meer.

Die Ausreise aus China wird begleitet von der gleichen Leichtigkeit, wie wir sie schon bei der Einreise erfahren haben. Zwar hakt es hier und da, und der behördliche Fluss gerät ins Stocken, aber die Bürokratie hält immer nur kurz inne. Es sind die Motorräder, die die Zöllner aus dem Trott bringen. Laos empfängt uns tiefenentspannt. Wir müssen den Grenzbeamten, der unsere Einreise durchstempeln soll,

zunächst wieder in die Realität zurückholen. Der Gute schläft tief und fest hinter seinem Schreibtisch. Der einzige Binnenstaat Südostasiens ist für uns nur Durchgangstation. Das Zeitfenster von zwei Monaten ist fast ausgereizt. Vietnam liegt nur wenige hundert Kilometer entfernt. Dennoch genießen wir die Tour durch Laos. Die 13 ist eine kurvige Dschungelstraße und gewährt erregende Ausblicke auf die bergige Landschaft. Aber schon am nächsten Tag stehen wir an der vietnamesischen Grenze. Lothar und ich dürfen ins Land, aber nicht die Motorräder. Dabei hatten wir die Ein-

## Die 84 Genehmigungen zu bekommen hatte die Dimensionen eines bürokratischen Mount Everest

reise der beiden 800er akribisch vorbereitet. Die Genehmigungen einzuholen – am Ende waren es 84 – hatte die bürokratische Dimension eines Mount Everest. Der vietnamesische Zoll war über unser Erscheinen informiert. Allerdings am Übergang weiter südlich in Lao Bao, wir stehen aber im Norden am Übergang von Dien Bien Phu. Die Zöllner hier haben keine Ahnung und wollen uns nicht einreisen lassen.

Wir sitzen in Dien Bien Phu fest. Ein Ort mit einer gastlichen Infrastruktur. Es gibt kleine Hotels und viele Cafés. Unter solchen Umständen hat die Wartezeit eine hohe Zerfallsrate. Wir treffen dort zwei amerikanische Burschen, die mit zwei klei-

nen Motorrädern, die sie in Hanoi gekauft haben, unterwegs sind. Sie müssen sich ebenfalls gedulden, bis ein Dokument eintrifft, das ihre Ausreise nach Laos ermöglicht. Nach drei Tagen gibt es grünes Licht von den Zöllnern, die erforderlichen Dokumente wurden in den Norden transferiert.

Nach unseren ersten 500 Kilometern auf vietnamesischen Straßen sitzen wir bei Jürgen Eichhorn im Restaurant in Hai Duong. Hauptberuflich betreibt der Deutsche, der seit Ende der 90er Jahre in Vietnam lebt, eine kleine Reiseagentur und das italienische Restaurant. Doch ein Großteil seiner Zeit spendiert er Hilfsprojekten. Wie dem Blindenheim in Hai Duong. Das Heim ist nicht mehr als ein heruntergekommenes Gebäude, das im Begriff ist, sich zu zersetzen. 60 behinderte Kinder finden in diesem Haus eine Bleibe und eine Zukunft. Die meisten dieser Kinder sind Opfer von Agent Orange, einem dioxinhaltigen Entlaubungsmittel, das die Amerikaner im Vietnamkrieg tonnenweise über das Land verschüttet haben. Wir bleiben noch etwas in Hai Duong. Jürgen zeigt uns einige andere Projekte, um die er sich kümmert.

Aber dann gibt es kein Halten mehr. Lothar ist nervös, schon seit der Einreise nach Vietnam konnte ich die ersten Anzeichen von Anspannung bei ihm erkennen. Schon längst hat er seinen Fokus auf Quang Tri, die Stadt, in deren Nähe Huyen lebt, gerichtet, und da will er jetzt hin.

Drei Tage später und knapp 1000 Kilometer weiter haben wir unser Ziel erreicht. Das erste Zusammentreffen mit Huyen

*In Vietnam ist die Reiseroute wie seit Jahrhunderten schwere Arbeit, die per Hand erledigt werden muss.*



### Langzeitwirkung

Agent Orange ist ein Teufelszeug. Im Vietnamkrieg versprühten die Amerikaner das dioxinhaltige Gift über Vietnam, um den Dschungel zu entlauben und damit dem Vietcong die Deckung zu nehmen. Bis heute leidet das Land darunter. Die Rate an Kindern, die in Vietnam mit einer Behinderung zur Welt kommen, gehört mit zu den höchsten der Welt. Die Kinder leiden darunter, dass ihre Eltern oder Großeltern mit Agent Orange in Verbindung gekommen sind. Fast ein halbes Jahrhundert nach Ende des Krieges hält sich das Gift immer noch in der Umwelt. Auch darunter leiden vor allem die Kinder, wie die im Blindenheim von Hai Duong. Jürgen Eichhorn kümmert sich um sie. Er organisiert und besorgt, was nötig ist, spricht mit den Behörden und versucht alles zu regeln. Irgendwie! In diesem Heim haben behinderte Kinder – was in Vietnam nicht üblich ist – eine Chance auf Bildung und die Möglichkeit, einen Beruf zu erlernen, damit sie in der Zukunft ein eigenständiges Leben führen können.



*Die Möglichkeiten der Freizeitbeschäftigung im Blindenheim sind nicht sehr vielfältig. Aber die Kinder ergreifen jede Chance, die sich bietet. Anh hat sich das Keyboardspielen selber beigebracht ...*



*... und Minh nutzt jede freie Minute, um zu lesen. Leider ist die Lektüre, auf die er zugreifen kann, sehr begrenzt.*



*Kreativität und Einfallsreichtum des vietnamesischen Transportgewerbes suchen weltweit ihresgleichen. Wenn es sein muss, werden die kleinen Mopeds bis an die Grenzen ihrer physikalischen Möglichkeiten beladen (o.). Waren sich sehr schnell sympathisch – Huyen und Lothar (r.).*



### Eine gute Sache

World Vision zählt zu den renommiertesten Hilfsorganisationen. Sänger wie Peter Maffay und Wolfgang Niedecker oder die Tagesschausprecherin Judith Rakers engagieren sich zusammen mit World Vision, um gemeinsam Projekte in aller Welt zu fördern. Die Art der Hilfe ist vielfältig, ob Katastrophen oder Flüchtlinge, World Vision hilft, wo Hilfe gebraucht wird. Einen besonderen Fokus hat die Organisation auf Kinder gelegt. Darum sucht World Vision nach Paten. Ein Euro pro Tag sichert die Zukunft eines Kindes. Wie bei Huyen! Sie kann, dank der Unterstützung, zum Unterrichten gehen. Inzwischen gehört Huyen zu den drei besten Schülern an ihrer Schule, und eine Vorstellung davon, was sie einmal werden möchte, hat sie auch schon, Ärztin. Informationen zur Patenschaft unter [www.worldvision.de](http://www.worldvision.de).

einen herzlichen Empfang, sprechen mit warmherzigen Menschen und erfahren viel über die Arbeit von World Vision vor Ort. Wie das erste Treffen ist auch der Abschied von Huyen emotional. Die Tage rund um Quang Tri waren angereichert mit unendlichen Eindrücken. Uns wurde ein intensiver Einblick in ein völlig anderes Leben gewährt.

Die letzten 1000 Kilometer bis Bangkok werden nur noch heruntergespult. Mit dem erneuten Grenzübergang nach Laos hat das Gefühl, dass diese Reise vorbei ist, eine übermächtige Dimension erreicht. Peera, der Chef von Touratech Thailand, und seine Mitarbeiter helfen uns, den bürokratischen Wahnsinn einer südostasiatischen Zollabfertigung zu bewältigen. Auch beim Verpacken der Motorräder sind Peeras Kontakte überaus

hilfreich. Mehr als zwei Monate waren Lothar und ich unterwegs, die Rückreise per Flieger dauert nicht einmal 24 Stunden. Hinter uns liegen 16.000 Kilometer, neun Länder, Dutzende Begegnungen und mehr als eine Million Eindrücke.



ist sehr emotional. Das 13-jährige Mädchen hat sichtlich Schwierigkeiten damit, so viel Aufmerksamkeit zu bekommen. Kameras surren, auch die örtliche Presse will diesen Augenblick nicht verpassen. Doch nach dem offiziellen Teil legt sich

Huyens Schüchternheit sehr schnell, und die offensive Neugier eines Teenagers kehrt zurück. Wir besuchen einige Projekte, wie Huyens Schule und einen Kindergarten, die mit Lothars »Kilometergeld« unterstützt wurden. Überall erleben wir