

Dietrich Schilling



# Warum Asien?

Eine Liebe in Geschichten

Dietrich Schilling

# Warum Asien?

Eine Liebe in Geschichten

# Inhaltsverzeichnis

„Was suchst du eigentlich in Asien?“	7
Der erste Tag, die erste Nacht: Schnelle Bekanntschaften	8
Die Beine von Kuta (Thailand)	19
Kalkulierte Risiken und kontrollierbare Abenteuer	26
Der Überfall (Birma)	33
Die Frau von Sibolga (Indonesien)	52
Dazugehören	54
Unterricht in Thai (Thailand)	60
Die Geschwindigkeit des Lebens	65
Not go far! (Laos)	72
Aufbruch in eine andere Zeit	77
Ein Adler (Thailand)	82
Reisen? Wohin?	92
Ein Angebot (Kambodscha)	94
Lächeln!	101
Der Oberkellner (Thailand)	104
Siangkhang (Kambodscha)	116
Phitsanulok 2007 (Thailand)	127
Das Leben ist hart	128
Der letzte Gast (Birma)	133
Willkommen?	145
Armes Schwein (Thailand)	147
Ungestillte Sehnsucht	153
Was suche ich in Asien?	158

# Not go far!

(Laos)

Niemand hätte für möglich gehalten, dass sich der Koloss auch nur einen Millimeter in die Luft erheben würde.

„Not go far!“ hatte der fast 70jährige Malagoo prophezeit.

Malagoo hatte neben der Landebahn von Vientiane noch ein Vermögen gemacht, als seine Altersgenossen sich längst mit der Opiumpfeife in den Ruhestand verzogen hatten. Er war der erste weit und breit, der den Kapitalismus begriffen hatte. Und als Anfang der 90er Jahre die ersten Touristen nach Laos kamen, hatte er schnell ein paar Brocken Englisch gelernt und das richtige Sümmchen an die richtige Person geleitet. Als Anerkennung hatte er die Lizenz für einen Verkaufsstand noch vor dem Zoll erhalten. Die Wartezeiten waren sehr lang damals, und seine Baguettes mit Chilichicken wurden der große Renner.

„Not go far!“ hatte Malagoo dem Koloss prophezeit. Und weil er seit der Chilichicken-Affaire großen Respekt bei seinen Landsleuten genoss, hatten sie allesamt den Kopf geschüttelt, als der Hubschrauber vor einigen Jahren aus Altmetall und Ersatzteilen zusammengehauen worden war. Der Rumpf war sowjetischer Bauart, das Fahrgestell und die Rotoren kamen von jenseits der Großen Mauer, und der Motor stammte aus dem Land des Satans persönlich. Er war Anfang der 70er Jahre über dem Ho-Chi-Minh-Pfad vom Himmel gefallen.

Doch sie hatten sich geirrt. Alle. Malagoo und alle die anderen staunten nicht schlecht, als „Not go far!“ eines Tages Anlauf nahm, sich in die Luft schraubte und hinter den Bergen

im Nordosten verschwand. Als noch am selben Abend - aus Nordosten - ein Brummen vernehmbar wurde, das immer lauter wurde und erst auf der Landeabahn von Vientiane erstarb, standen sie alle mit offenen Mündern da – in die an diesem Abend reichlich LaoLao floß.

Seitdem –seit 7 Jahren- war „Not go far!“ zuverlässiger Bestandteil der staatlichen laotischen Luftverkehrsgesellschaft und flog jeden Freitag und jeden Sonntag nach Sam Neua und zurück. Nicht ein einziger Flug war ausgefallen, so dass an dem Tag, als „Not go far!“ seinem Namen schließlich doch noch gerecht wurde, niemand mehr daran dachte.

Es war ein Freitag.

Der Flug nach Sam Neua war ausgebucht, wie immer.

„Not go far!“ musste nur noch aufgetankt werden, und die Passagiere warteten geduldig an Malagoos Chilichicken-Stand: ein paar Soldaten, eine Handvoll amerikanischer Touristen, vier Mönche und zwei Sprengmeister der ehemaligen Nationalen Volksarmee der DDR. Die beiden Sachsen gehörten zu einer Gruppe von Minensuchern, die im Gebiet zwischen Sam Neua und der vietnamesischen Grenze jeden Quadratmeter nach Splitterbomben und anderem höllischen Zeugs absuchten, das die Amerikaner während des Vietnamkrieges hier abgeworfen hatten. Jede vierte oder fünfte dieser Granaten war ein Blindgänger; viele sind heute noch scharf.

Während „Not go far!“ einen Liter nach dem anderen schluckte, hatten die Soldaten ihre AK 47 in ein schattiges Eckchen gelegt und sich über Malagoos Hühner hergemacht. Die Mönche saßen still auf einer Bank. Die Sprengmeister unterhielten sich auf Sächsisch, und die Amerikaner schauten auf ihre Armbanduhren und machten skeptische Bemerkungen über die Leistungsfähigkeit des Hubschraubers.

Eine knappe Stunde nach der vorgesehenen Startzeit erschienen noch zwei Passagiere. Ein junges Paar. Laoten. Auffallend gut gekleidet. Sie sprachen kaum hörbar mitei-

inander, während zwei Männer mehrere Koffer und Kisten heranschleppten und in dem Flieger verstauten, bevor sie mit einem tiefen Wai wieder verschwanden. Darauf entfernte sich -wie auf ein Stichwort- auch der Tankwagen, und an seiner Stelle erschien der Pilot.

Das Lebensalter von Asiaten ist für Europäer schwierig zu schätzen, aber älter als 25 war er auf keinen Fall. Er steckte in einem Fliegeranzug á la Charles Lindbergh und schwang sich in die Kanzel wie ein Cowboy auf einen Jungbullen.

Die Amerikaner waren still geworden.

Aber als der Pilot seine Fluggäste zum „Boarding“ aufforderte, waren sie die ersten, die in dem Koloss verschwanden. Sie mussten allerdings enger zusammenrücken, als auch die anderen zustiegen, denn neben dem riesigen Tank, der frei in der Maschine stand, gab es nur zwei einfache, lange Sitzbänke parallel zu den Außenwänden.

Als der Motor ansprang, schüttelte sich „Not go far!“. Sein Motorengeräusch stieg durch verschiedene Stadien der Vibration und sämtliche Tonfrequenzen an bis zu einem sehr hohen Sirren, das den Piloten schließlich zufriedenstellte. Die Tür zum Frachtraum existierte nicht mehr -jedenfalls nicht an der Stelle, die ihr zugedacht war-, so dass die Fluggäste beobachten konnten, wie der Pilot den Steuerknüppel mit viel Kraft nach vorn schob. „Not go far!“ drehte die Nase nordwärts, nahm Fahrt auf, steigerte das Sirren fast bis zur Unhörbarkeit und war innerhalb weniger Sekunden weit über den Federbüschen der Kokospalmen. Unten glitten Vientiane zurück, die in der Mittagssonne glitzernden rotgoldenen Chedis und die Sandbänke des Mekong.

Als die vorgeschriebene Flughöhe erreicht war, machte es sich der Pilot gemütlich. Er arretierte den Steuerknüppel mit einer Art Einmachgummi, wickelte gekochten Fisch aus einer Titelseite der Vientiane Times und plazierte ein paar Plastiktütchen mit roten, gelben, grünen und braunen Saucen nebeneinander über dem Höhenmesser. Dann aß er.

20 Minuten später waren sie über dem NamNgun-Stausee.

Und kurz darauf schienen kahle Berggipfel durch die Bullaugen direkt in die Maschine hineinzustarren. Der Pilot legte den Fisch zur Seite, zog „Not go far!“ in die Höhe und änderte den Kurs auf Nord-Ost, in Richtung Ebene der Tonkrüge.

Darauf schien einer der Amerikaner gewartet zu haben; er zog seinen „Lonely Planet Laos“ hervor, schlug eine Landkarte auf und schaute durch eines der Bullaugen angestrengt nach unten. Er schien aber nicht zu finden, was er suchte. Die hunderte kreisrunder Spiegel, die unübersehbar von unten heraufblitzten, schien er nicht zu bemerken.

„Ich hab’ diese amerikanischen Arschlöcher noch nie so deutlich gesehen!“ flüsterte Wolfgang, der eine der Sachsen. Damit meinte er nicht etwa einen Teil der Passagiere, sondern die kreisrunden, voll Wasser gelaufenen Bombenkrater, die wie Sommersprossen über das Land gestreut waren und von den Laoten „american asses“ genannt werden.

„Kein Wunder“, antwortete sein Kumpel, „wenn mich nicht alles täuscht, geht der Bursche runter.“

Er deutete mit einem Blick auf den Piloten, der das Essen eingestellt hatte und suchend in die Tiefe starrte. Plötzlich zog er den Koloss in eine Rechtskurve und ging so steil nach unten, dass die Passagiere unruhig wurden – bis auf die Mönche und das laotische Paar. „Not go far!“ bockte, richtete seine Nase himmelwärts, sackte noch ein Stück durch und setzte sanft auf. Die Rotoren liefen aus, und die Gräser und Büsche rund um „Not go far!“ kamen wieder zur Ruhe. Der Pilot entriegelte die Eingangsluke und forderte die Fluggäste mit einer unmißverständlichen Geste auf, den Flieger zu verlassen.

Dass es nichts zu sehen gab draußen: das zu behaupten wäre nicht richtig gewesen. Die Berghänge rund um den Talkessel, in dem sie gelandet waren, hätten kaum grandioser sein können. In einiger Entfernung duckten sich ein paar Hütten unter der Sonne, öd und malerisch zugleich. Und auf der Ladefläche eines buntbemalten LKWs, in dessen Schatten fünf Männer hockten, thronte, festgezurr, ein prächtiger

Wasserbüffel. Der Inbegriff von Kraft und stoischer Ruhe.

„I wonder what the hell we're going to do in this bloody fucking place!“ spuckte einer der Amerikaner.

Auf eine Antwort brauchte er nicht lange zu warten. Der Pilot öffnete die Heckklappe des Fliegers, der LKW setzte rückwärts an ihn heran, und nach ein paar aufmunternden Stockhieben trottete der Büffel in den Flieger. Man hörte ein paar Flüche von drinnen, Keuchen, metallische Schläge und einen Schmerzensschrei. Dann fiel die Heckklappe in die Verriegelung, und die Passagiere konnten wieder einsteigen. Zuerst die Mönche, dann das Pärchen, die beiden Sprengmeister und zuletzt ...

„No“, sagte der Pilot, zu den Amerikanern. „Not fly this time. Fly buffalo first!“

Die Entrüstung, die Empörung der Amerikaner zu beschreiben ist unnötig. Jeder an ihrer Stelle hätte genauso geschrien, geflucht und geschwiegen. Die fucking Schlitzaugen: was sie sich einbildeten!? tobten sie. Was der Büffel im Flieger zu suchen hätte, und wer überhaupt diesen ganzen bullshit verstehen sollte. Das freundliche Lächeln derer, die bereits im Flugzeug saßen, wirkte keineswegs beruhigend, sondern ungemein provozierend – obwohl es aus wirklichem Mitgefühl und Verlegenheit kam. Doch welche triftigen, völlig überflüssigen Argumente die Amerikaner auch vorbrachten: sie hatten keine Chance gegen den Büffel, der, hätte er gewusst, was auf ihn zukam, seinen Platz gerne geräumt hätte.

Als den Amerikanern schließlich die Luft ausgegangen war, teilte der männliche Teil des Pärchens ihnen mit -in sauberem Oxford-Englisch-, es täte ihm und seiner Frau leid, dass sie den amerikanischen Freunden ein paar Unannehmlichkeiten machen müssten. Aber der Büffel müsse aufs Feuer, wenn er heute noch schmecken solle. Im übrigen werde der Pilot sie in etwa zwei Stunden hier wieder abholen und nach Sam Neua fliegen. Und seine Frau und er selbst würden sich sehr freuen, wenn sie die Genossen Amerikaner heute abend zu ihrer Hochzeit begrüßen dürften.



2. Auflage September 2014

Copyright © 2012 Dietrich Schilling. Alle Rechte vorbehalten.

Herstellung und Verlag: Books on Demand GmbH, Norderstedt

Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Christian Fillies

Fotos: Dietrich Schilling,

außer S.63 und S.116: Sabine Heidemarie Haslach-Niemeier

Printed in Germany

ISBN: 9783848252633