

Breitleinwandfahrt auf dem Jangtse

Eine Kreuzfahrt durch den Fünf-Schleusen-Kanal

Großes Kino. Wer den Jangtse flussaufwärts befährt, dem beschert die Kreuzfahrt die aufregenden Minuten gleich am ersten Tag. Die Drei Schluchten, deretwegen die meisten die Flussfahrt antreten, kommen erst danach, auch die Geisterstadt Fengdu und die 30-Millionen-Megametropole Chongqing werden später besucht. Am Anfang aber fährt das Schiff durch eines der umstrittensten Bauwerke der Moderne, durch den Drei-Schluchten-Damm.

Natürlich kann man durch den Damm nicht fahren, dort hocken die 26 Turbinen-Sets der schwäbischen Weltfirma Voith, um jährlich 84000 Gigawattstunden Strom zu erzeugen. Was rein rechnerisch 50 Millionen Tonnen Braunkohle einspart. Aber die Schiffe, und so auch die Jenna, das größte Kreuzfahrtschiff auf dem Jangtse, fahren durch Schleusenammern um den Staudamm herum. Man muss sich das so vorstellen: der große Fluss umfließt an einer Stelle eine Insel. Rechts von der Insel wurde die Staumauer gebaut, und links von der Insel nehmen fünf geflutete Kammern Schiffe auf, transportieren sie von Schleuse zu Schleuse auf die Höhe des dahinter liegenden Sees, der einmal die Xiling-Schlucht war.

Die Jenna dümpelt in erster Reihe vor einem riesigen Stahltor. Die Betonmauern links und rechts überragen das Schiff um ein Mehrfaches, die Wände sind bemoost, dunkel. Stickig ist es hier unten, in der engen Betonschlucht. Auf dem fünften Oberdeck der Jenna haben Gäste ganz vorne an der Reling weiße Plastikstühle aufgereiht wie in einem Freiluftkino. Aber ein romantischer Streifen läuft hier nicht. Kein chinesisches Liebespaar wird sich zu Tönen der Pekingoper verschämt die Hände reichen. Die Umgebung wäre vielmehr das perfekte Setting für einen Actionfilm. Eine düstere Szenerie. Der Himmel wie fast immer bedeckt, weil der Stausee als gigantischer Luftbefeuchter wirkt. Tief unten fährt neben der Jenna ein flacher Lastkahn ein, die Ware mit schmutzigen Stoffen bedeckt, festgezurr. Auf dem Vorderdeck, das keine glänzende Reling umzieht, arbeiten drei Männer in Flip-Flops, der älteste mit bloßem Oberkörper, seine Haut hat die Farbe des Flusses, ein dunkles Schlamm Braun. Er hält in der einen Hand eine Zigarette, in der anderen ein Walkie-Talkie. Die Jungen vertäuen das Schiff an Pollern, zurren Metallseile fest. Sicher eine schwere Arbeit, aber nichts im Vergleich zum harten Leben ihrer Vorfahren, wenige Generationen entfernt.

Am Abend zuvor, als alle eingeeckelt hatten auf der Jenna, hatte Flussguide Daniel Li Schwarz-Weiß-Filme vom Beginn des vorigen Jahrhunderts gezeigt. Damals zogen Männer, nahezu unbekleidet, die Schiffe den Fluss aufwärts. Sie banden sich aneinander, und treidelten an Seilen die tonnenschweren Schiffe gegen den Strom. Die Spur der Taue schrieb sich wie Wagenspuren in die Felsenwege ein. Diese Fitzcarraldos des Jangtse krochen mehr, als sie gingen, tief gebeugt, die Zehen in die

Erde gestemmt, die Finger in die Erde gekrallt. „Sie sangen Lieder, um ihren Schmerz zu lindern“, hatte Li gesagt. Und wenn einer sich nicht halten konnte, stolperte, geriet die ganze Mannschaft aus dem Gleichgewicht, und nicht selten endete dieser Seilziehen-Wettkampf Mann gegen Natur, Mensch gegen Schiff, mit dem Tod der Männer, die in den rasenden Fluss stürzten.

Nun sind genügend Schiffe in die erste Schleuse eingefahren, 128 Meter lang ist sie, 34 Meter breit, fünf Meter tief das Wasser. Das äußere Stahltor hinter den Schiffen schließt sich. Kurz darauf beginnt das Steigen des Wasserpegels. Wasser wird von unten in die Kammer gepresst, steigt an, und die Poller, an denen die Schiffe vertäut sind, fahren in Metallschienen mit nach oben, mit dem steigenden Wasserstand. Hier reibt ungeschmiert Metall an Metall. Ein Quietschen, das die Nackenhaare der Kreuzfahrgäste aufstellen lässt, hallt durch die Schleuse. Die Gäste auf den weißen Plastikstühlen ziehen die Schultern zu den Ohren, also wollten sie diese zuhalten. Die Hände haben sie nicht frei, sie knipsen und filmen.

Die Schleuse wimmert, stöhnt. Als wollte sie sich wehren. Nein, sie macht nur ihre Arbeit. Nun könnte sich einer der Poller verhaken, so das Schiff auf einer Höhe festzurren, während der Wasserspiegel steigt. Und steigt. Schon dringt Wasser in die unteren Kabinen. Das wäre der Moment, in dem Bruce Willis im Laderaum seine Fesseln durchgebissen hat und auf Deck stürmt. Aber wir sind hier nicht in einem Katastrophen-Film, sondern in Chinas modernstem Wasserbauprojekt. Und so klappt alles reibungslos. Abgesehen von der Reibung der Poller. Schließlich öffnet sich, ebenfalls quietschend, das Schleusentor, die Jenna schiebt sich hindurch.

113 Meter Höhenunterschied überwinden die Schiffe so, fünfmal fährt die Jenna in eine Schleusenkammer nach der anderen ein. Aber beim letzten Mal sind die Plastikstühle leer, die Gäste eilen zum Willkommensempfang des Kapitäns. Ein bisschen Kreuzfahrtfeeling soll wohl auch sein.

Für den Rest der Reise fährt die Jenna durch Breitleinwandkino, auch wenn es manchmal aussieht, als sei es ein alter Farbfilm. Das sind die schönsten Momente. Überm sepiabraunen Fluss streben die bewaldeten Berge wie die zum Himmel gereckten Arme einer Tänzerin nach oben. Im Dunst verblassen die Farben zu landschaftlichen Tuschzeichnungen. Kontemplatives Reisen. In den Restaurants und in der Lobby sieht das Schiff aus wie ein Provinz-Einkaufscenter mit viel Glas, Bronze-Geländer, und spiegelnden Scheiben. Also setzt man sich auf den Balkon der Außenkabinen, legt die Beine auf die Reling, und lässt China an sich vorüber ziehen. Überall, wo die steilen Felsen es zulassen, wachsen Häuser. Kleine, schwarze alte Holzhäuser, oder weiße Hochhäuser. Entlang des Flusses lebt ein Drittel der chinesischen Bevölkerung, oder anders gesagt: Jeder zwölfte Mensch der Welt lebt hier.

Einer angelt vom tiefsten Deck der Jenna, hoffentlich nicht fürs Restaurant. So mancher schluckt, wenn er erfährt, dass zwar die Fische am Büffet nicht aus dem Fluss kommen, nur die Mannschaft isst diesen gerne; dafür aber das gesamte Wasser an Bord. Es läuft durch eine Klärmaschine auf dem Schiff, und für die Karaffen mit Trinkwasser im Restaurant wird es gekocht und wieder gekühlt.

Die Waldberge steilen sich auf zu senkrechten Felswänden, schwarz-beige gestreift, einmal schickt ein kleiner Fluss klares grünes Wasser, das sofort aufgeht in der braunen Brühe des Jangtse. Lastkähne ziehen vorbei, tuckern und tuten. Einer hat Kohle geladen, eine Frau sitzt auf einem Stühlchen, kämmt ihre langen schwarzen Haare.

Wahrscheinlich stimmt es: bevor der Damm den Jangtse aufstaute, war die Landschaft dramatischer, die Wu-Schlucht schöner, die Qutang-Schlucht eindrucksvoller. Aber wer den Unterschied nicht kennt, wird eine nach wie vor großartige Landschaft sehen.

Dramatischer war auf jeden Fall die Schifffahrt. Drei Gründe werden für den Bau des Dammes genannt. Zum einen die Hochwasserregulierung. Der unkontrollierbare Jangtse kostete im 20. Jahrhundert drei Millionen Menschen das Leben. Dann natürlich zur Stromgewinnung der wachsenden Industrie und Bevölkerung. Und zur Verbesserung der Schifffahrt in den hohen, engen Schluchten.

Daniel Li, der eigentlich Li Xu Dong heißt, 36 Jahre alt ist und im Sommer monatelang ohne einen freien Tag auf dem Jangtse fährt, führt eine Gruppe von Interessierten auf die Kapitänsbrücke. Der Kapitän der Jenna gilt als einer der erfahrendsten, er befährt den Jangtse seit 17 Jahren. Früher habe man viele Jahre auf dem Jangtse fahren müssen, um Kapitän zu werden. Heute gehe es viel schneller, weil durch die Regulierung der Fluss scheinbar weniger gefährlich ist. „Aber Schiffen mit jungen Kapitänen weiche ich aus“, sagt er. Die Gesellschaften bauten immer größere Schiffe, der Verkehr habe stark zugenommen, an der Schleuse müsse man lange warten. Auf dem Radarschirm erscheinen Flächen, das war einmal eine Stadt, erklärt Li. Die Hochhäuser wurden gesprengt. Logisch, sonst hätte man neue Riffs und Untiefen bekommen. Für den Staudamm wurden 1,4 Millionen Menschen umgesiedelt, eine unvorstellbare Zahl. Aber auch in Deutschland wurden und werden zur Energiegewinnung Landstriche umgesiedelt, so fielen im 20. Jahrhundert dem Braunkohlebergbau über 300 Siedlungen zum Opfer, über 100 000 Menschen wurden umgesiedelt. Und in der Lausitz werden ganze Dörfer in Grund und Boden gebaggert. Doch es ist ein gruseliges Gefühl, eine Szene wie aus einem Geisterfilm, mit dem Schiff über versunkene Dörfer und Städte zu fahren.

Soll man mal runter von der Jenna? Von der Kontemplation zurück in die Aktion. Der Landgang führt erst durch eine Einkaufs-Souvenir-Straße.

Träger mit Sänften bieten ihre Dienste an, würden Gäste auf den Tempelberg Baidicheng bringen. Der Hügel strahlt eine ruhige Atmosphäre aus, Baumwurzeln dringen in Mauerwerk, Farbe blättert ab. Am Fuße des Hügels dösen die arbeitslosen Träger, das sind also die Jobs im Tourismus, die man ihnen versprach, als ihre alten Häuser gesprengt wurden. Neben dem Vater mit der Sänfte cruist seine kleine Tochter auf dem Waveboard um die Wartenden.

Ungefragt erzählt jeder Fremdenführer von der Umsiedlung. Die junge Frau auf dem Tempelberg geht in die Offensive: „Meine Großmutter hat 70 Jahre im gleichen Haus gelebt, sie hat gesagt: Der Fluss hat nicht nur mein Haus in Fengdu geflutet, sondern auch meine Erinnerungen.“ Doch andererseits: „Meine Großeltern lebten zu fünft auf 90 qm. Jetzt leben wir zu fünft in 160 qm, das Haus ist fast doppelt so groß.“ Die Alten seien traurig, weil sie ihre Heimat verlassen mussten. „Aber wir Jungen sehen es eher als eine Chance, als einen Neu-Anfang.“ Wer am Ende der Reise durch ein altes Viertel der 30-Millionen-Stadt Gonchqing spaziert, wird den Jungen glauben. Denn dunkle Häuser, offene Leitungen und windschiefe, angeklebte Balkone, das ist nur für Fotos malerisch.

Nicht nur Menschen wurden verpflanzt, auch Bäume. Die Jenna schiebt sich weiter den Fluss hinauf. Auf dem Balkon vor der Kapitäns-Brücke, stehen Blumentöpfe mit kleinen Bäumen. Die Crew kaufte diese Töpfe Bauern ab, die die Bäume aus der überfluteten Zone gerettet haben. Es sind seltene Bäume, die nur in den tieferen Lagen des Flusstales wuchsen.

BARBARA SCHAEFER