

ABENTEUER SCHIFFSREISEN

Den Wind um die Nase auf Frachtern,
Fähren und Containerschiffen



ALLES
AUSSER
KREUZ
FAHRT

INHALT

Vorwort..... 6

EUROPA

- ① **SEESTERN**
*Ein Seestern im Fluss ...*10
- ② **COLOR FANTASY**
*Mit Magie und Fantasie
nach Norwegen*14
- ③ **LOFOTEN**
*Hurtigruten im Winter
zwischen Bergen und
Kirkenes*18

④ **NORRÖNA**
*Auf den Spuren
der Wikinger* 22

⑤ **SARFAQ ITTUK**
*Mit der Arctic
Umiaq Line entlang
der Küste Grönlands ...* 26

⑥ **ELKE W**
*Das Frachtschiff-
Taxi* 30

⑦ **PATRICIA**
*Auf Bojen- und
Leuchtturmsafari* 34

⑧ **UNTERWEGS
IM ORKNEY-ARCHIPEL**
*Mit der Hjaltland
und der Earl Thorfinn
vor Schottlands
Küste* 38

⑨ **VOLCAN DEL TEIDE**
*Mit der RoPax-Fähre
via Teneriffa nach
La Gomera* 42

⑩ **DRUJBA**
*Mit der Fähre
über das
Schwarze Meer* 46





- 11 JADROLINJIA**
Entlang Kroatiens
Adriaküste von Rijeka
nach Zadar..... 50
- 12 FRACHTSCHIFFREISEN**
Mit der **CMA CGM**
Cassiopeia von Süd-
europa nach Malaysia
und der **CMA CGM Fort de**
France von Nordeuropa
nach CostaRica 54
- 13 MERKURY-1**
Mit der Fähre übers
Kaspische Meer
von Kasachstan nach
Aserbaidshan..... 62
- 14 LERMONTOV**
Mit dem Postboot
auf dem Jenissei –
2000 Kilometer
durch Sibirien 66
- 15 RODINA**
Auf Irtysh und Ob
durch Sibirien 70
- 16 KOMETA 15**
Mit dem Tragflügelboot
über den
Baikalsee 74
- 17 LEPCHA**
Mit dem Rocket-
Raddampfer durch
Bangladesch 78
- 18 CHARAIDEW I**
Brahmas
Himmelsbarke 82
- 19 PYI GYI TAGON 2**
Doppeldecker
als Lastenesel 86
- 20 JIA XIANG 2**
Mit legaler Fracht auf
Schmugglerwegen..... 90
- 21 NEW GOLDEN BRIDGE V**
Über das
Gelbe Meer 94
- 22 SLOWBOATS IN LAOS**
Auf dem Mekong von
Ban Houayxay nach
Luang Prabang..... 98
- 23 FAIRUS 5**
Mit Fähren durch
die südliche
Andamanensee
Thailands 102

ASIEN



28

- ②4 **KELUD**
*Von Sumatra
nach Java106*

- ②5 **FILIPINAS CEBU**
*Mit der Fähre
unterwegs auf den
Philippinen..... 110*

- ②6 **CMA CGM CHOPIN**
*Eine Frachtschiffreise
nach Australien.....114*



31

- ②7 **MATALIKI**
*Von Samoa
nach Tokelau.....120*

- ②8 **VAKA MOTU**
*Ab die Post! – Mit dem
Segelkatamaran in
den Gewässern der
Föderierten Staaten
von Mikronesien..... 124*

- ②9 **ARANUI**
*Von Papeete
zu den Marquesas128*



34

- ③0 **YAGHAN**
*Mit der Autofähre
durch die Fjorde
Feuerlands.....134*

- ③1 **AQUIDABÁN**
*Auf dem Río Paraguay
durch den Pantanal....138*

OZEANIEN

SÜDAMERIKA

32 **ITAPURANGA III**
*Auf dem Amazonas
 von Manaus nach
 Tabatinga*142

33 **ISLAMORADA**
*Al Capones
 Rum Runner*.....146

NORDAMERIKA

34 **BAHAMAS MAILBOATS**
*Mit der Bahamas
 Daybreak III und
 der Captain C
 durch die Inselwelt*152

35 **UCHUCK III**
*Die Legende von
 Vancouver Island*156

36 **NORTHERN EXPEDITION**
*Auf den Spuren
 der First Nations:
 Von Prince Rupert
 nach Haida Gwaii*.....160

37 **COLUMBIA**
*Von Bellingham
 nach Skagway*164

AFRIKA

38 **ILALA**
*Auf dem Malawisee
 zwischen Monkey Bay
 und Chilumba*179

39 **LIEMBA**
*Mehr als 100 Jahre auf
 dem Tanganjikasee*.....174

40 **VILLE DE YALOKOMBE**
*Des Kongos
 Lebensader*178

41 **YAPEI QUEEN**
*Ghana in einer
 Nusschale*.....182

42 **EL CONDOR**
*Das blau-weiße
 Schnellboot zur
 Ile Sainte Marie*.....186

Autoren.....190

Impressum192

39



VORWORT

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor einem nur die Weite des Meeres, tief unten rauschende Wellen und ringsum nichts als Luft und Wind. Das ist der Traum einer Seereise. Für viele erfüllt er sich auf einer Kreuzfahrt mit allem Drum und Dran – Büfettrestaurants, Außenkabine, Animation und Bordwährung. Doch es gibt auch diese andere Art des Reisens. Schiffe, bei denen es in erster Linie auf die Route ankommt, Schiffe, die eine infrastrukturelle Bedeutung haben, Schiffe, die nicht zum touristischen Amüsement in aller Welt unterwegs sind. Frachter, Fähren, Containerschiffe sind auf fernen Ozeanen genauso unterwegs, wie bei uns auf Flüssen und der See. Auf solch einem Schiff Passagier zu sein ist ein einzigartiges Erlebnis.

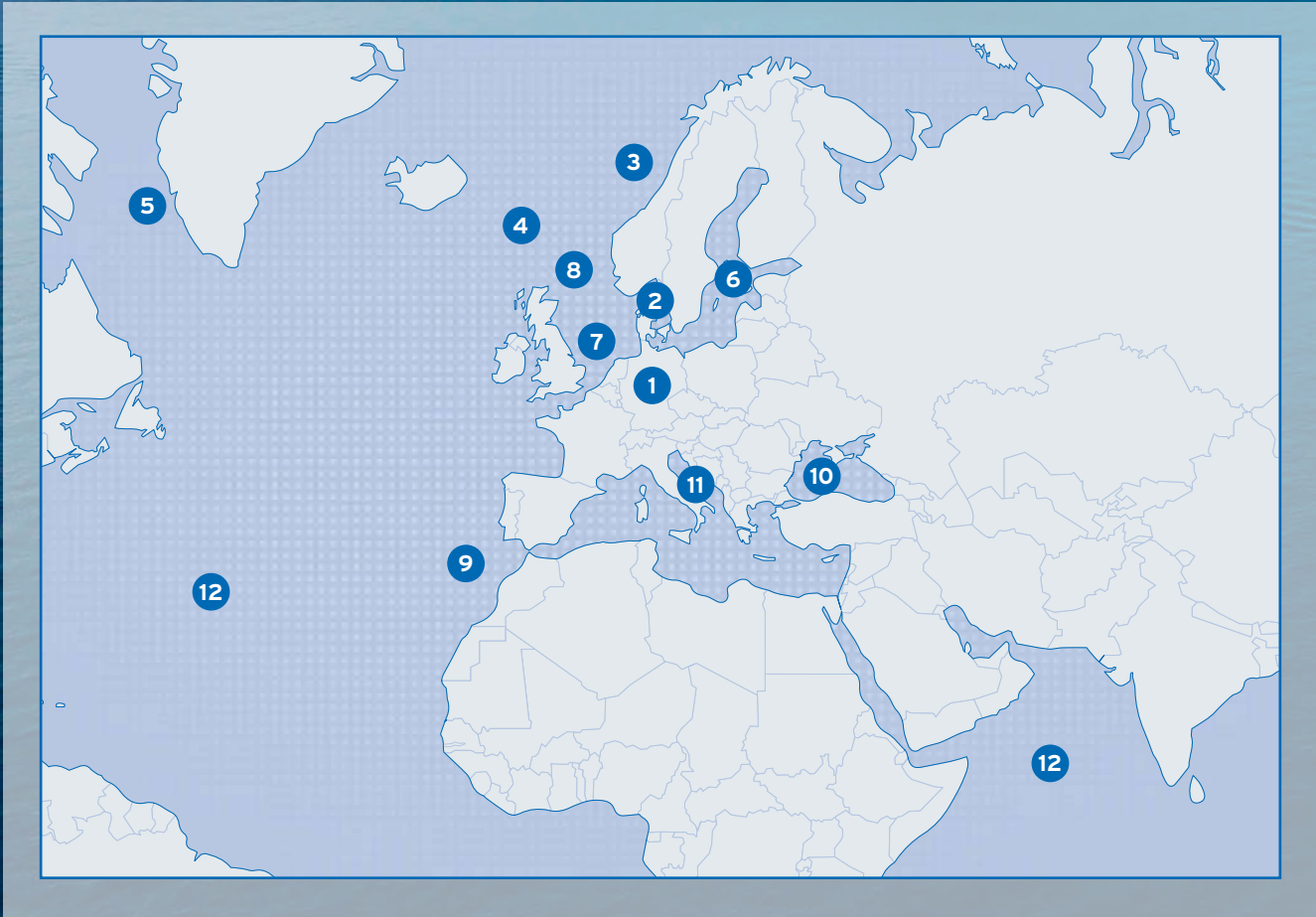
Mit einem kleinen Frachter ohne feste Route durch die Ostsee, Sibirien durchqueren auf dem riesigen Jenissei. Um die Britischen Inseln mit einem Schiff, das die Bojen zur Regelung des Schiffsverkehrs wartet, über den Tanganikasee im Herzen Afrikas auf

einem Dampfer, der dort seit über hundert Jahren seinen Dienst verrichtet. Eines haben diese Reisen gemeinsam: Man begegnet auf einem Schiff Menschen unterschiedlichster Art, die es aus den unterschiedlichsten Gründen bestiegen haben – diese Bekanntschaften mit ihren Geschichten sind die schönste Reisebegleitung.

In diesem Buch sind wunderschöne, mitunter abenteuerliche, aufregende Schiffsreisen versammelt, die von den Autorinnen und Autoren in den letzten Jahren unternommen wurden. Sie sind ReisebloggerInnen, ReisejournalistInnen und Abenteurer, die sehr persönlich von der eindrucklichen Reise erzählen und mal eindrucklich ihre Reise beschreiben. Und falls Sie die Geschichten so gepackt haben, dass das Wegträumen alleine nicht mehr ausreicht, dann geben wir Ihnen Informationen an die Hand, wie sie sich selbst auf die Reise machen können, um echte Seefahrt zu erleben.

Ihre POLYGLOTT-Redaktion





EUROPA





Urs Steiner

ELKE W

Das Frachtschiff-Taxi



Stellen Sie sich vor, Sie begleiten einen Taxichauffeur eine Schicht lang. Wenn Sie zu Schichtbeginn ins Taxi steigen, haben Sie noch keine Ahnung, was für Fahrgäste heute einsteigen und wohin sie fahren werden. So ähnlich muss man sich eine Frachtschiffreise mit der ELKE W vorstellen: Man geht an Bord und hat keine Ahnung, wo man zwei oder drei Wochen später ausschiffen wird, welche Häfen man anläuft und was für Ladung man befördern wird. Bei einer Reise mit der ELKE W ist die einzige Gewissheit die Ungewissheit.

DAS EINSATZGEBIET

Die ELKE W kann in die Finnische Seenplatte fahren – oder nach Portugal – oder nach Irland – oder man bleibt an der europäischen Kontinentalküste. In welche Richtung es geht, erfährt der Passagier – wie auch der Kapitän – meistens erst einige Tage im Voraus. In der Messe, dem Speiseraum der ELKE W, hängt über dem Kühlschrank ein kleines Whiteboard. Dort schreibt der Kapitän jeweils die neuesten Informationen drauf, u.a. wohin das Schiff als Nächstes fährt. Der Nautiker spricht hier von der »Trampschiffahrt« im Gegensatz zur »Linienschiffahrt«, wo die Schiffe nach einem (mehr oder weniger) festen Fahrplan eine vorgegebene Route befahren.

Nicht nur das Einsatzgebiet variiert von Reise zu Reise, sondern auch die Art der Ladung. Da können Düngemittel, Getreide oder Futtermittel in Deutschland geladen werden. Oder Split und Graphit in Frankreich, Belgien oder Holland. Vielleicht auch Abfall in England und Irland oder Holzpulp in Spanien und Portugal. In Skandinavien kommen oft Dünger, Sand, Holz oder Produkte aus der Holzverarbeitung in die Ladeluken der ELKE W. Und dann gibt es, wie beim Taxi in der Stadt, immer wieder Leerfahrten von A nach B, um die nächste Ladung abzuholen.

Die ELKE W wurde speziell für die Fahrt in die Finnische Seenplatte gebaut. Die Schleusen im Saimaakanal und in den finnischen Seen können nur Schiffe nutzen, die weniger als 88 Meter lang und 12,6 Meter breit sind. Dadurch steuert das Schiff Häfen an, die von größeren Containerschiffen nicht angelaufen werden können. Somit stehen eher Häfen wie Siilinjärvi und Kuopio statt Helsinki und Stockholm im Logbuch. Oder Fabrikanlagen am Ufer des Vänern, dem größten See Schwedens, statt große Industriehäfen an der Nordseeküste.

Dies bietet oft die Gelegenheit für schöne Revierfahrten. Manchmal liegt die ELKE W auch in einem älteren Teil des Hafens, von wo man zu Fuß ins Stadtzentrum gelangen kann. Es kann aber auch sein, dass es außer einer Industrieanlage und einem dazugehörigen Pier nichts gibt, das während der Liegezeit einen Besuch wert wäre. Diese Fahrt mit dem Frachtschiff verlangt vom Passagier geografische, aber auch emotionale Flexibilität. Denn die Reise verläuft nicht immer so, wie man sich das vielleicht erhofft.

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: ELKE W

ROUTEN: Musterreise 1: Nordostseekanal (Tag 1) - Spanien (Tag 5) - Portugal (Tag 7) - Deutschland (2 Häfen, Tag 15)

Musterreise 2: Holland (Tag 1) - Dänemark (Tag 4) - Schweden (Tag 5-6) - Estland (Tag 8) - Finnland (2 Häfen, Tage 10-13) - Nordostseekanal - Deutschland (Tag 18)

Musterreise 3: Nordostseekanal (Tag 1) - England (Tage 3-8, fünf Tage auf Reede, ein Tag im Hafen) - Holland (Tag 10) - Nordostseekanal (Tag 11)

Musterreise 4: Holland (Tag 1) - Belgien (Tag 3) - Spanien (Tag 7-12, zwei Häfen, Liegezeit jeweils drei Tage) - Irland (Tag 15)

Musterreise 5: Deutschland (Tag 1) - Nordostseekanal (Tag 2) - Finnland (Tag 6-7) - Schweden (Tag 9-10) - England (Tag 16)

Musterreise 6: Holland (Tag 1) - Deutschland (Tag 4-5) - Finnland (Tag 10-12) - Nordostseekanal (Tag 16) - Deutschland (Tag 17)

INBETRIEBSETZUNG: 2006

BAUWERFT: Scheepswerf Peters B.V. - Kampen/NL

LÄNGE: 82,5 Meter

BREITE: 12,5 Meter

TIEFGANG: 4,5 Meter

ANTRIEB/LEISTUNG: Caterpillar Viertakter / 749 kw

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 11 Knoten

KAPAZITÄT/BELADUNG: 2 Passagiere, 6 Personen Besatzung, 132 TEU-Container

DIE EINSCHIFFUNG ZUR REISE INS UNGEWISSE

Man sitzt etwas auf Nadeln. Man hat eine Reise gebucht mit Einschiffung in der zweiten Hälfte eines Monats, und der Monatsbeginn ist bereits durch. Man wisse noch nichts, wird einem auf Nachfrage mitgeteilt. Zu früh. Sieben bis zehn Tage im Voraus ist absehbar, wo eine Einschiffung stattfinden könnte. Die Reederei

versucht Einschiffungen möglichst in der Region Belgien/Holland/Deutschland zu organisieren. Diese Häfen sind gut mit der Bahn erreichbar. Denn mit dem Auto anreisen geht nicht, da man ja nicht weiß, wo man ausschiffen wird. Oft können auch Einschiffungen in den Schleusen am Nordostseekanal organisiert werden, wenn die ELKE W zum Beispiel von Holland nach Schweden fährt. Da der Nordostseekanal 24 Stunden täglich in Betrieb ist, kann es dann schon sein, dass man morgens um 6 Uhr in Brunsbüttel oder abends um 22 Uhr in Kiel sein muss, damit man während der Schleusung an Bord gehen kann. Oder es kommt am Montag der Anruf, dass man nicht erst am Dienstag-nachmittag einschiffen kann, sondern dass man bereits am Dienstagvormittag um 10 Uhr an Bord sein muss, da das Schiff wohl bereits um 12 Uhr auslaufe. Panik. Koffer fertigpacken, ein neues Bahnticket kaufen, online noch ein Hotel für die Nacht Montag/Dienstag reservieren und vier Stunden nach dem Anruf im Zug sitzen, damit man bereits Montagnacht im Einschiffungshafen ist. Dienstag, 10 Uhr: Es herrscht Ruhe an der Pier. Der Kapitän erledigt auf der Brücke Büroarbeiten. Der Kran an der Pier ist defekt und muss noch repariert werden.

»Wir werden wohl erst am Mittwoch auslaufen«, meint er. So oder ähnlich kann es einem ergehen, wenn man eine Reise ins Ungewisse bucht.

DAS LEBEN AN BORD

Einmal an Bord angekommen trifft man relativ schnell die einzelnen Mitglieder der Besatzung. Der Kapitän und der Erste Offizier an Bord der ELKE W sind oft Deutsche. Neben den zwei Nautikern sind noch vier Seeleute aus Ghana an Bord: der Chefingenieur, der Bootsmann, ein Matrose und der Koch.

Die Passagierkabine an Bord befindet sich gleich neben der Kabine des Kapitäns. Sie ist nicht übermäßig groß, wenn man sie mit den Passagierkabinen an Bord der großen Containerschiffe vergleicht. Die Ausstattung besteht aus einem schmalen Doppelbett, mehr als genügend Stauraum, einem kleinen Schreibtisch sowie einem Fernseher, wo man auch auf See aus einigen deutschen Sendern wählen kann. Die großzügige Nasszelle wird mit dem Kapitän geteilt. Will man das Bad benutzen, schließt man von innen die Türe zur Kapitänskabine ab, um ungestört seine Angelegenheiten erledigen zu



Heute wird Dünger geladen, deshalb hat die ELKE W den finnischen Binnenhafen Siilinjärvi angefahren.



Aurora Borealis – Polarlichter machen die Reise unvergesslich.

können. Vor dem Verlassen der Nasszelle wird dann die Türe zur Kapitänskabine wieder entriegelt. Der Kapitän geht gleichermaßen vor. Was zu Beginn etwas gewöhnungsbedürftig erscheint, ist in der Praxis dann kein Problem. Während man die Kabine (in der Seemannsprache müssten wir von der »Kammer« sprechen) primär zum Schlafen nutzt, ist man als Passagier die meiste Zeit entweder auf der Kommandobrücke oder bei schönem Wetter an Deck.

Auf der Kommandobrücke gibt es neben dem zentralen Steuerpult auch das Schiffsbüro auf der Backbordseite sowie eine gemütliche Sitzecke mit einem Fernseher auf der Steuerbordseite. Die Kommandobrücke ist

gleichzeitig das Wohnzimmer für den Kapitän, den Ersten Offizier wie auch für die Passagiere. Ist eine Dienstschicht zu Ende oder liegt man gerade untätig in einem Hafen, weil wegen Regen wieder einmal die Be- und Entladung eingestellt ist, oder draußen auf Reede, weil die Pier, wo man anlegen sollte, noch besetzt ist, trifft man sich in der Sitzecke, plaudert über dies und das oder schaut sich noch gemeinsam eine Sportsendung an. Im Gespräch erfährt man dann viel über die Herausforderungen, auf einem kleinen Schiff in der Trampschiffahrt Dienst zu tun.

Die einzigen Fixzeiten für den Passagier sind jeweils die Mahlzeiten. Auf See ist man meistens alleine am Tisch, weil ein Nautiker auf der Brücke und der zweite meistens am Schlafen ist. Gesellschaft leisten einem dafür die umgänglichen Ghanaer am Nebentisch. Die Verpflegung an Bord ist gutbürgerlich und reichlich. Das Ambiente ist informell. Wenn man zum Abendessen kommt, nimmt man sich die Fleischplatte, die Butter oder Konfitüre selber aus dem Kühlschrank. Wenn man diese nach dem Essen auch wieder selber dorthin zurückstellt, ist der Koch auch nicht böse.

Bei schönem Wetter locken zwei Sitzbänke auf den Außendecks zum Verweilen. Lesen, gedankenverloren die Wolkengebilde oder den Sternenhimmel bestaunen oder einfach den Abstand zum Alltag genießen. Durchatmen, sich keine Gedanken machen, wohin die Reise und das Leben geht. Das Hier und Jetzt ist gut. Beim nächsten Gang in die Messe wirft man wieder einen Blick auf das Whiteboard. Vielleicht steht da ja etwas Neues drauf.

ANREISE UND BUCHUNG

GENERELL: Zeitliche und geografische Flexibilität sind bei dieser Reise absolut zwingend, da man bei der Einschiffung meistens noch nicht weiß, wann man wo ausschiffen wird. In Deutschland kann die Reise bei der Reederei Wieczorek (Tel. + 49 40 30 23 97 70), in der Schweiz bei Globoship (Tel. +41 31 313 00 04) gebucht werden.

PREISE: Ab ca. 1200 € p.P. (Doppelkabine), ab ca. 1400 € (Einzelkabine) für 14 Tage

ANREISE: Da der Einschiffungs- und Ausschiffungshafen im Normalfall nicht identisch sind, ist die Anreise mit dem Zug empfehlenswert. Die Einschiffungshäfen sind normalerweise gut mit dem Zug erreichbar.

UNTERKUNFT: Da es bei der Einschiffung bis zuletzt Änderungen geben kann, sollte eine eventuell nötige Hotelübernachtung erst in letzter Minute gebucht werden, um Stornierungs- oder Umbuchungskosten zu vermeiden. Für ein Hotel nach der Ausschiffung fragen Sie am besten den Kapitän, sobald der Ausschiffungshafen bekannt ist.



Mario Weigt

JIA XIANG 2

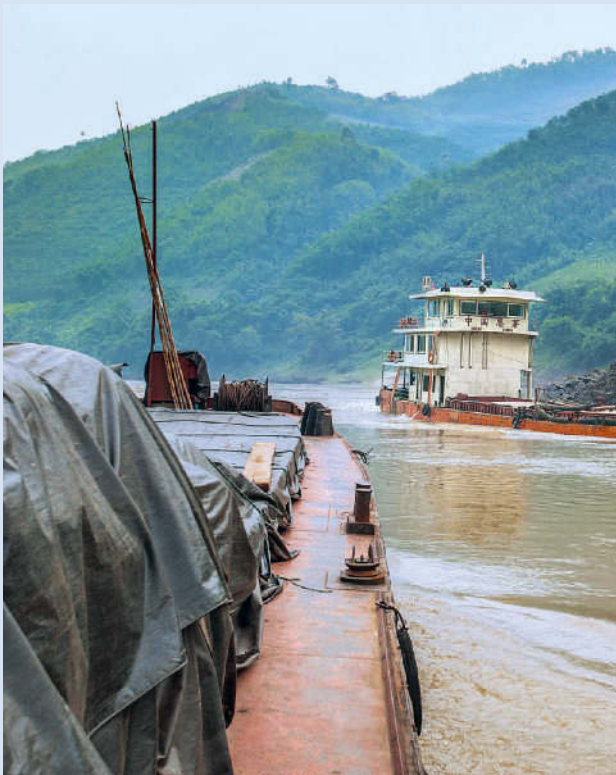
Mit legaler Fracht auf Schmugglerwegen

—(20)—

Der Mekong ist nicht einfach nur ein Fluss. Er ist Wohnstätte, Handelsweg, Lebensader, Mythos und Geheimnisträger. Er transportiert Menschen, Tiere, Waren, Schicksale, Ideen, Träume, Schwüle, traurige und kuriose Geschichten. Mal zwingt er sich ungezähmt durch enge Schluchten, andernorts fließt er schüchtern durch weite Ebenen oder er rebelliert als Grenzfluss zwischen China und Thailand, wo er zum Teil noch Lancang Jiang (turbulenter Fluss) heißt. Genau in dieser 262 Kilometer langen Passage, stetig eingezwängt in ein enges Flussbett, drückt er sein Wasser in Richtung Süden und ermöglicht einer kleinen Armada von chinesischen Frachtern, ihre Waren zwischen den beiden Ländern zu transportieren.

Waghalsig oder Routine?

Unser Kapitän muss ein Gedächtnis wie ein Pottwal haben. Herr Jang Wang Nong manövriert seinen Frachter im ewigen Zickzackkurs ohne Navigationskarte zentimetergenau durch das aufgeschäumte Wasser, vorbei an messerscharfen Felsklippen und angestauten Sandbänken. Sein Blick klebt auf der milchkaffeebraunen Wasseroberfläche. Auf dem Weg durch die schroffen Gebirge der chinesischen Provinz Yunnan spielt der Mekong immer wieder mit seinen Muskeln. Herr Nong kennt die Gefahren, die im Wasser lauern und jederzeit den Schiffsrumpf wie eine Blechdose aufschlitzen können. Ein waghalsiger Kapitän? Nein! Seitdem chinesische Unternehmen die Fahrrinne nach Thailand freisprenkten, ist es überhaupt erst möglich, dass Herr Nong mit seiner Crew diese Mekong-Passage befahren kann. Er erzählt, dass seine allererste Fahrt von Guan Lei bis zu unserem Ziel, der kleinen thailändischen Hafenstadt Chiang Saen, mindestens drei Tage dauerte. Heute kennt er fast alle Hindernisse, die er mit seinem Frachter, wie ein Sla-



Gegenverkehr auf dem Mekong: ein Frachter aus Richtung Chiang Saen.

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: JIA XIANG 2

ROUTE: Guan Lei (China) - Chiang Sean (Thailand)

BAUJAHR: k. A.

BAUWERFT: China

LÄNGE: 58 Meter

BREITE: 8 Meter

TIEFGANG: k. A.

ANTRIEB/LEISTUNG: Diesel

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: k. A.

KAPAZITÄT: max. 2 Passagiere auf Anfrage,
6 Personen Besatzung

lomläufer die Kippstangen, umschiff. Bei gutem Wetter und freier Fahrt schafft Herr Nong die Strecke mit einer Übernachtung in etwa 24 Stunden, verrät er stolz. »Nur das Treibholz nach einem starken Monsunregen ist unberechenbar. Dümpelnde Baumstämme kosteten mich schon so manche Schiffsschraube.«

Kriminelle Ader Mekong

Die JIA XIANG 2, so heißt unser knapp 60 Meter langes und acht Meter breites Cargoboot, von der Reederei Xi Shuang Banna China nahm die Fahrt mit einem Tag Verspätung auf. Der Lkw mit Kapitän Nongs Teilfracht, Klimaanlage für ein neues Casino im Goldenen Dreieck, steckte nach einer Straßensperrung mit weiteren Fahrzeugen auf der kurvigen Landstraße hinter Xieng Shu fest. In Guan Lei stauten sich derweil schon viele Lastkähne, die auf ihre Ladung warteten.

Seit vier Stunden befinden wir uns nun schon im Niemandsland. Das braune Band des Mekong schlängelt sich als Grenzfluss zwischen zwei Staaten. Rechts das immer noch inoffiziell vom Militär regierte Myanmar, links das sozialistische Laos. Auf beiden Seiten kleine Ansiedlungen aus Bambushütten, Bananenfelder, Kautschukplantagen und einem von Abholzung verwundeten Primärwald. Auf diesem Abschnitt zeigt der Mekong gern

seine kriminelle Ader. Bis zum berühmt-berüchtigten Goldenen Dreieck macht sich der ungezähmte Geselle gelegentlich zum Komplizen von Waffen- und Rauschgifthändlern. Jedoch seit dem Überfall mit 13 ermordeten Besatzungsmitgliedern und der anschließenden Entführung zweier Cargoschiffe – das war im Oktober 2011 – patrouilliert regelmäßig die chinesische Grenzpolizei in diesem dubiosen Gewässer und vermittelt so ein Gefühl der Sicherheit für die ehrlichen Schiffseigner. Geschmuggelt wird aber weiterhin, viele abgetakelte Frachter bieten genug Möglichkeiten, verbotene Waren an den Gesetzeshütern vorbeizuschleusen. Und was nicht über den Flussweg geht, findet seinen Weg über die 692 Meter lange Myanmar-Laos Friendship Bridge, die nahe Kyainglap im Mai 2015 eröffnet wurde. Eine Stunde vor Sonnenuntergang passieren wir den Soah Loi Ferry Checkpoint. Hier ankern schon 20 Lastkähne, die alle am nächsten Morgen stromaufwärts zurück nach China wollen. Die Rostlauben heißen Wei Dong 2, Jia Fu 3, Guang Yi oder Xi Ding 8 und sehen nicht gerade wie der Stolz eines Kapitäns aus. Was man, nebenbei bemerkt, von unserem Mekong-Frachter auch nicht unbedingt behaupten kann.

Dinner mit Dschungelkonzert

Frau Yan schnippelt in der engen Bordküche für das Abendessen frisches Gemüse, wäscht Mu-Err-Pilze und brät in feinen Streifen geschnittenes Schweinefleisch an. Die gute Fee arbeitet seit mehr als vier Jahren auf der JIA XIANG 2 als Köchin, Kräutergärtnerin, Putzfrau und verwaltet die Schiffskasse der Crew. Zeitgleich halten wir mit einem kräftigen Ruck an einer Sandbank. Das monotone Vibrieren von Stahl und Blech endet abrupt. Langsam bricht die Dämmerung herein. Weiße Rauchsäulen von den Kochstellen aus den Siedlungen am Ufer steigen kerzengerade in den Himmel. Ein Bootsmotor blubbert in weiter Ferne, dann beginnt pünktlich zur Abenddämmerung das Orchester des Dschungels. Das Sirren der Zikaden schwillt rhythmisch an und bricht schlagartig wieder ab, der Kawau schreit aus Leibeskräften, und ein Chor quakender Frösche stimmt mit ein. Dann zerreißt der Ruf von Frau Yan das abendliche Konzert. Sie bittet die Mannschaft und uns zum Dinner. Nach dem Essen steht Kapitän Nong an der Reling mit einer Zigarette der Marke Zhen Long, »Chinesischer Drache«, in der rechten und einer Flasche Harbin-Bier



Frau Yan schnippelt Gemüse für das Abendessen an Bord.



Ein goldener Buddha wacht in der Provinz Chiang Rai über den Fluss.

in der linken Hand – wir haben der Crew einen Kasten spendiert – und schaut nachdenklich in den tiefschwarzen Dschungel. »Seht ihr das Glühwürmchen dort drüben?«, fragt er und zuckt mit den Schultern. »Vor einigen Jahren gab es hier noch Tausende.« Bis Mitternacht ist ans Schlafen nicht zu denken, aus unserer Nachbarkabine jodelt unaufhörlich ein Fernseher. Es wechseln sich chinesische Seifenopern mit staatlich verordneter Propaganda ab. Aber dann geht die Nacht doch irgendwie zu Ende. Mit dem ersten Morgenlicht, kurz vor sechs Uhr, husten schon wieder die Dieselmotoren schwarze Rauchwolken in die frische Morgenluft. Eine dichte

Nebelwand liegt über dem Fluss, die Dschungelbäume gleichen mehrarmigen Fantasiegestalten. Der Mekong wird breiter, die Fahrt ruhiger, die Motoren halten ihren eintönigen Rhythmus. Ein paar laotische Fischerboote und knallbunte Speedboote kommen uns entgegen. In der Ferne leuchtet schon der sitzende Buddha vom Goldenen Dreieck.

Willkommen in Thailand

In der beschaulichen Kleinstadt Chiang Saen findet unsere Flussreise ihr Ende. Kapitän Nong hat kaum Zeit sich zu verabschieden. Seine neue Fracht für den Rückweg nach China, etliche Paletten mit »M-150« (das Pendant zu Red Bull), wartet schon an der Verladerrampe. Wir gehen von Bord, erhalten unseren Einreisestempel und tauchen sofort in das antike Siam ein. Von Würgefeigen umrankte Pagoden, wie das alte Heiligtum Wat Chedi Luang, und die zum Teil erhaltene Stadtmauer aus dem 14. Jahrhundert mit den fünf Eingangstoren prägen den alten Stadtkern. Neun Kilometer nördlich, am Goldenen Dreieck rund um Sob Ruak, endet diese Beschaulichkeit. Souvenirshops, Imbissbuden, Hotels und Spielhallen offerieren hier ihr Angebot für zahlungskräftige Touristen. Der Mythos vom sagemumwobenen Opiumhandel ist endgültig dem Kommerz windiger Geschäftemacher gewichen. Dann doch lieber wieder zurück nach Chiang Saen. Übrigens soll es hier auf dem Nachtmarkt den leckersten Mekong-Fisch von ganz Thailand geben. Guten Appetit!

ANREISE UND BUCHUNG

GENERELL: Wer hier mitfahren möchte, muss sich in der unscheinbaren Hafencity Guan Lei, zweieinhalb Autostunden von Jinghong, mit einem der Kapitäne und dem Schiffsamt gut stellen. Es gibt keinen Ticketschalter und keine geregelten Abfahrtszeiten. Für die Gesamtstrecke von 262 Kilometern benötigt das Schiff inklusive eines Nachtstopps ca. 24 Stunden.

PREISE: Ein Bett in der Doppelkabine kostet 600 CNY (78 €). Mahlzeiten an Bord sind im Preis inbegriffen.

ANREISE: Jinghong wird von Air China und China Eastern angefliegen.

ÜBERNACHTUNG: Im Mekong At Home Homestay in Jinghong mit herrlicher Aussicht auf den Lancang Jiang/Mekong nächtigt man ab 15 € pro Person im Doppelzimmer in der 19. Etage (ohne

Frühstück, Küche vorhanden). Taxi von Jinghong zum Hafen nach Guan Lei, ca. 120 km, 400 CNY (50 €), Fahrtzeit 2.15 Std. In Chiang Saen im Gin's Maekhong View Resort & Spa, eine Gartenanlage mit Mekong-View und Pool. Doppelzimmer ab 25 € Gartenblick, ab 30 € Flussblick, beides mit Frühstück (Tel. +66 53 65 08 47, +66 80 45135 95, +66 84 48513 76, ginmaekhongview@gmail.com).

ALLES AUSSER KREUZFAHRT



Reisen auf dem Meer, auf Seen oder Flüssen sind traumhaft, wenn der Wind um die Nase weht und das Abenteuer mitfährt. Dieser Band ist Inspiration pur für alle, die statt All inclusive, Captain's Dinner und Außenkabinen mit Balkon das echte Abenteuer suchen.

Auf Postschiffen, Fähren, Versorgungs- und Frachtschiffen zu atemberaubenden Zielen: POLYGLOTT trägt in diesem Band einmalige Routen zusammen und liefert damit eine echte Alternative zu Kreuzfahrten aus dem Katalog. Hier steckt echte Meerluft drin.

- Reisender sein und nicht Tourist: die schönsten Routen zu Wasser auf Frachtern, Fähren und Versorgungsschiffen
 - Passgenaue Informationen zu Buchung und Anreise sowie Hintergründe zu Touren und Schiffen
- Inspirierende Seefahrt-Geschichten von Bloggern, Journalisten und Abenteurern

ISBN 978-3-8464-0781-3



9 783846 407813