

Thailand (1996)

4 Wochen Exotik



Teil 1: Segelreise im Golf von Phuket

1 Winterträume nach Sonne und Meer

Heinz und ich haben schon etliche Segelreisen zusammen gemacht. Bisher eigentlich nur Ostsee und Mittelmeer. Immer mit wechselnden Crews aus dem Freundeskreis. Meist war Heinz der Skipper, ich der Ko-Skipper (auch schon mal umgekehrt).

Im Winter 1995/1996 sind wir reif für ein exotischeres Abenteuer. Wir waren beide schon in der Karibik (getrennt). Als mir in diesem Winter ein Segeltörn in Thailand angeboten wird, kann ich Heinz überreden, mitzumachen.

Ein so exotisches Land wollen wir aber auch näher kennenlernen. Daher wollen wir an den 14-tägigen Segeltörn noch eine 14-tägige Landreise anhängen.

Natürlich wird das nicht reichen, denn hier ist uns alles fremd. Das Fernsehen hat uns zwar schon vieles nahe gebracht, aber selber mitten drin zu sein, ist doch noch eine andere Dimension. Wir hoffen aber zuversichtlich, wenigstens ein paar tiefere Einblicke zu gewinnen.

2 Die Vorbereitungen

Ein guter Reiseführer für Thailand bringt uns in Stimmung. Wir suchen uns lohnende Ziele, müssen uns aber bewusst auf einige wenige beschränken:

- Bangkok, die moderne Metropole und Hauptstadt des Landes
- Ayutthaya, die ehemals legendäre Hauptstadt des siamesischen Königreiches Ayutthaya.
- Chiang Mai im landschaftlich schönen Norden des Landes mit seinem gemäßigteren Klima und endlos vielen Tempeln.
- Trecking-Tour am „Goldenen Dreieck“ (Thailand, Burma, Laos).

Leider müssen wir uns auch auf einige andere Besonderheiten des Landes vorbereiten: Typhus, Hepatitis A, Malaria.

Gegen Hepatitis A helfen Impfungen. Gegen Typhus und für die Malaria-Prophylaxe muss ich Pillen schlucken. Damit hätte ich eigentlich schon viel früher anfangen müssen, aber ausgerechnet im Dezember hat mich eine böse Erkältung erwischt. Da ich während dieser Schwächeperiode nicht auch noch die Malaria-Pillen einwerfen möchte, werde ich nicht vor unserer Abreise damit fertig. Wir sind aber nicht gleich im Malaria-Gebiet, daher habe ich keine Sorgen. Die Typhus-Pillen gehen nur über 3 Tage und sind bald erledigt.

Sonst gibt es für mich nichts zu tun. Die Segeltour wird im Golf von Phuket stattfinden. Die Planung für Anreise, Charter des Bootes, Crew, Verproviantierung, zu besuchende Häfen und Ankerplätze usw. liegt allein in den Händen des SVRM.

3 Die Segelreise

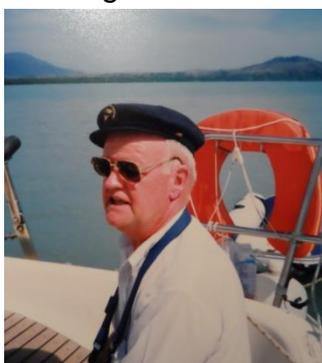
Fr. 5.1.1996 Abflug in Frankfurt

Tarja hat mich zum Bahnhof nach Hanau gebracht. Hier wird es noch knapp mit der Zeit. Nach dem üblichen Kampf mit dem Ticket-Automaten bleiben mir nur noch Minuten, das richtige Gleis zu finden. Endlich im Zug, bin ich außer Atem und fühle mich gar nicht gut. Ich brauche die volle Fahrstrecke, um mich zu erholen. Überhaupt fühle ich mich schwach. Mein Magen reagiert nervös und kneift manchmal etwas. Ich bin nervlich angeschlagen und werde wohl einige Tage brauchen, um mich zu erholen. Jedenfalls hoffe ich darauf. Die letzte Migräne-Attacke war gestern. Hoffentlich habe ich jetzt etwas Ruhe vor dem nächsten Schädelweh.

Jetzt sitze ich hier am Flughafen und warte auf den Rest der Crew. 5 Leute kenne ich bereits: Freund Heinz natürlich, Norbert den Skipper, das Ehepaar Karin und Michael und schließlich Toni. Zwei weitere Damen gehören noch dazu: Undine und Margun. Undine ist Ärztin. Damit ist unsere Gesundheit bestens abgesichert. Eine Crew von 8 Personen, alle im gesetzten Alter, ist das nicht zu viel? Aber das hätten wir uns vorher überlegen müssen.



Heinz



Norbert



Karin



Michael



Toni



Undine

Endlich sind alle versammelt. Die Tickets werden verteilt und wir machen uns an die Prozedur des Eincheckens. Das Gepäck soll durchgecheckt werden bis Phuket International Airport, denn für uns heißt es in Bangkok umsteigen.

Wir fliegen in die Nacht, aber es ist ohnehin schon dunkel.

Margun



Sa. 6.1.1996 Anreise

Gut 10 Stunden Flug stecken uns in den Knochen. Der Hintern tut weh vom langen Sitzen, aber sonst geht es allen ganz gut. Nur noch 30 Minuten bis Bangkok. Es ist 6:20 Uhr; gerade geht die Sonne auf.

3 Stunden Aufenthalt in Bangkok. Heinz und ich werden das zu nutzen wissen. Für den 2. Teil unserer Reise werden wir schon Informationen sammeln. Vielleicht gibt es auch schon etwas zu sehen. Wir müssen auch noch Geld wechseln, und uns mit der Umrechnung vertraut machen.

So früh am Morgen sind die Temperaturen noch angenehm. Selbst für uns, die wir aus dem Winter kommen. Thailand liegt gerade noch auf der Nordhalbkugel, aber so dicht am Äquator, dass die Jahreszeiten wenig ausgeprägt sind.

Für den Weiterflug nach Phuket müssen wir zum Inland-Terminal. Noch vor dem Einstieg in den Bus stellt Toni fest, dass er die 4 Flaschen Cherry (den ersten Teil unseres Reiseprovianten) im Flieger vergessen hat und schwirrt ab, um sie doch noch zu retten.

Auf dem Wege zum Domestik-Terminal kommt auch noch Margun abhanden. Jetzt sitzen wir vor dem Abflug-Terminal und es fehlen uns 2 Leute.

Noch haben wir $\frac{1}{2}$ Stunde bis zum Abflug. Es wird Zeit für uns, wir müssen an Bord.

Oh Wunder, die 2 sind tatsächlich gefunden und erreichen den Flieger.

Gegen Mittag erreichen wir den Flughafen auf Phuket. Von hier geht es weiter per Minibus + Taxi (für das restliche Gepäck) bis nach Laem Phrao Marinebasis im Norden der Insel. Nach einigem hin und her finden wir auch die ARGO, unser Heim für die nächsten 14 Tage.

Die Crew stürzt an Bord um die Kojen zu belegen und das Gepäck zu verstauen. Wenn 8 Leute in den beengten Verhältnissen einer Segelyacht ihr umfangreiches Urlaubsgepäck unterbringen wollen und die Kojen beziehen, dann bricht Hektik aus. Wir kennen das schon von viel kleineren Mannschaften. Heinz und ich verkrümmeln uns daher in eine nahe Kneipe direkt über dem Strand und warten ab.

Da wir seit Stunden nichts gegessen haben, wollen wir auch eine Kleinigkeit essen. Großspurig erkläre ich, dass meine Portion gerne kräftig gewürzt sein kann. Das, was dann auf meinem Teller landet, ist für unsere mitteleuropäischen Gaumen einfach ungenießbar. Unter den spöttischen Blicken der Einheimischen versuche ich trotzdem einige Bissen. Alle Todesverachtung nutzt nichts. Der Rachen brennt und verlangt nach Kühlung. Kurz darauf protestiert auch der Magen. So etwas ist er nicht gewohnt und wird strikt abgelehnt.

Aber das Wetter ist schön, die Bar sehr luftig, es weht eine angenehme Brise, wir kommen in Urlaubsstimmung.

Die ARGO ist eigentlich eine rassige Slup von ca. 46" aber hier gibt es einiges zu beklagen: Es gibt zwar 4 Kabinen mit 8 Schlafplätzen, aber viel zu wenig Stauraum für eine so große Crew. Zudem viel Rott und Schimmel in den wenigen Schränken. Auch in der vorderen Toilette/Waschraum ist einiges rott und verfäult; der Raum ist für seine eigentliche Funktion unbrauchbar. Die



Tanks für Diesel und Wasser sind fast leer und auch Gas fehlt an Bord. Das große Steuerrad ist angebrochen und muss geschweißt werden. Der Kühlschrank funktioniert nicht. Das ist hier in den Tropen ein echtes Handicap.

An Bord ist vieles an Langfahrtausrüstung, was für uns aber nicht unbedingt zu nutzen ist. Es gibt keine Kopfkissen für die Kojen, für mich ein Problem, dass ich bald lösen muss. Proviant und Getränke fehlen natürlich auch.

Nur Kakerlaken gibt es reichlich. Wir müssen uns eben arrangieren.

Die wichtigsten Arbeiten werden erledigt. Bunkern von Diesel und Wasser muss auf morgen verschoben werden, denn

inzwischen ist Niedrigwasser und so kommen wir mit >2m Tiefgang nicht an den Tanksteg.

In der Nähe übernimmt eine andere Crew gerade das Schwesterschiff, die CALYPSO. Die haben mit noch mehr Unzulänglichkeiten ihres Schiffes zu kämpfen.

Beide Yachten segeln unter griechischer Flagge und sind für die Charter vom Mittelmeer hierher überführt worden. Hier werden sie von einer Agentur betreut, die sich aber offensichtlich nicht um die Pflege kümmert.

So. 7.1.1996 Laem Phrao → Ko Rang Yai

Am Morgen können wir endlich an den Tanksteg. Die Tanks für Diesel und Wasser werden randvoll. Sogar 2 Gasflaschen sind nun an Bord. Nun kann es eigentlich losgehen. An- und Ablegen macht grundsätzlich Norbert. Die niederen Arbeiten werden vergeben. Toni ist der Macher. Er ist zwar durchaus umgänglich und charmant, will aber dauernd den anderen die Arbeit aus der Hand nehmen und beklagt sich dann, dass er alles alleine machen muss. Das nervt sogar am ersten Tag.

Der anfänglich noch leichte Segelwind wird schwächer. Schließlich geht es nur noch unter Motor weiter.

Wir müssen noch Lebensmittel einkaufen und wollen dazu Phuket Town anlaufen. Der Versuch, in den noch unfertigen Hafen in der Nähe der Stadt einzulaufen, misslingt. Wieder Niedrigwasser?

Wir suchen uns einen Ankerplatz im Schutz der Insel Ko Rang Yai, ohne Proviant. Für das Abendessen wird es schon noch reichen.

Bei mir meldet sich eine Migräne. Ich bleibe mit Norbert an Bord. Der Rest der Crew bricht mit dem Schlauchboot auf zum Badeausflug zur nahen Insel. Toni springt natürlich als erster an Land und in ein Nest von Seeigeln. Es hat ihn an den Füßen und am Oberschenkel erwischt. Die anderen sind gewarnt und kommen mit dem Schrecken davon.

Undine kommt zu ihrem 1. ärztlichen Einsatz. Die beiden rudern mit dem Schlauchboot zurück zur ARGO, damit Toni in einer Notoperation von den giftigen Stacheln befreit wird.

Die anderen genießen den blendend weißen, einsamen Strand und das warme Wasser. Die kurze Strecke zum Boot können alle schwimmend bewältigen.

Von allen unbemerkt ist der Tidenstrom immer kräftiger geworden. Als es Zeit wird fürs Abendessen an Bord, ist er nur noch mit äußerster Anstrengung auszuschwimmen. Unser Ankerplatz ist zwischen 2 Inseln. Diese Düse verstärkt den Strom in wenigen Minuten so stark, dass es für die letzten beiden Schwimmer zu viel wird. Für Heinz und Undine ist die Argo unerreichbar.

Sosehr sie sich auch abmühen, sie werden immer weiter abgetrieben. Heinz macht auch deshalb keinen verstärkten Einsatz, weil er bei Undine bleiben will, um sie nicht alleine zu lassen. Sie treiben zu einer auch dort ankernden schwedischen Yacht. Der Skipper hat das Problem erkannt. Sein Schlauchboot hat einen kräftigen Motor, der dem Strom trotzen kann. Kurzerhand nimmt er die beiden erschöpften Schwimmer in Schlepp und bringt sie zur ARGO. Das ist noch mal gut gegangen.

Wind kommt auf. Im Verbund mit dem kräftigen Tidenstrom ergibt das einen unangenehm steilen Seegang in der Düse zwischen den beiden Inseln. Ich bin



durch die Migräne ohnehin stark angeschlagen. Die wüste Rollerei gibt mir den Rest. Ich muss in die Koje. Unter Deck ist es noch heiß, aber ich halte es nicht mehr aus. Bald schwitze ich in meiner Koje bei rasenden Kopfschmerzen. Heinz berichtet mir später von einer faszinierenden

Abendstimmung und einem äußerst kitschigem Abendrot.

Mo. 8.1.1996 Ko Rang Yai → Boat Lagoon

Neuer Versuch zum Einlaufen in die noch unfertige Marina bei Phuket, diesmal bei Hochwasser. Die Einkaufsliste für den Proviant liegt bereit. Ich brauche unbedingt ein Kopfkissen und ein Hütchen für meine weiche Birne.

Die Zufahrt schlängelt sich gut 2 km ins Landesinnere. Mir ist nicht ganz klar, ob das ein Flusslauf oder ein fjordartiger Einschnitt ist. Der Tidenhub muss aber eine ständig wechselnde Strömung bewirken.

Der große Tiefgang der ARGO macht die Sache nicht einfach. Norbert fährt vorsichtig wählt aber immer nur Fahrwassermitte. Dabei wird ARGO eins ums andere Mal sanft gebremst. Das ist nicht weiter schlimm. ARGOS Kiel pflügt den Schlick halt etwas auf. Ich versuche zu erreichen, dass er doch mal die Außenkurve versucht (welche in Strömungsgewässern meist die tiefere ist) aber beharrlich bleibt er in der Mitte.

Egal, wir kommen durch bis zu einem neuen, hochmodernen Hafen, der einmal das Port Grimaud Thailands werden soll. Der Hafen mit den Nebengebäuden und den z.T. noch im Rohbau befindlichen Wohnhäusern rundum wirkt mondän. Die Liegegebühren sind dagegen überraschend niedrig (nur etwa 20 DM). Dabei gibt es Wasser am Steg und auch eine Tankstelle.

Der große Nachteil: Ein- und Auslaufen nur mit der Flut. Das lokale Pilote-Boat fährt auch schon mal voraus und zeigt die beste Fahrrinne.

Im Hafen will man uns zunächst nicht akzeptieren, weil der Hafenmeister auf eine Anmeldung per Funk besteht. Er ist aber einsichtig für unsere Situation und weist uns schließlich eine Box zu. Auch im Hafen muss man nämlich einen Ort wählen, der bei Hochwasser ausreichend Platz unter dem Kiel anzeigt, damit man bei der nächsten Ebbe nicht trockenfällt. Schwierigkeiten dieser Art will der Hafenmeister ganz im Sinne seiner Kunden vermeiden. Er verlangt daher die Anmeldung, um für eine einlaufende Yacht auch den richtigen Platz bereithalten zu können. Im Hafen beträgt der Tidenhub 1,20 m.



In Hafennähe gibt es einen kleinen Supermarkt, Der alles für die Proviantierung auf Lager hat. Wir kaufen hier einen Kleinlaster voll mit Futteralien und gewaltige Mengen Trinkwasser. Der Kleinlaster bringt uns die Einkäufe bis an die Pier. Verladen und Verstauen müssen wir selbst.



Daher sind wir erst gegen 17 Uhr in Phuket Town. Wir vereinbaren noch ein gemeinsames Abendessen, dann teilt sich die Crew zum freien Auslauf durch die Stadt. Erstmals erlebe ich bewusst das schnelle Lächeln der freundlichen Thai, wenn es im Gedränge zu einem

Augenkontakt kommt. Ich bin tief beeindruckt.

Zum gemeinsamen Abendessen finden alle wieder zusammen. Danach bringt uns ein Minibus zurück zum Hafen.

Hier werden wir empfangen mit der Nachricht, dass der Kühlschrank (sollte inzwischen wieder zum Leben erweckt werden) unreparierbar ist. Zukünftig müssen wir unsere Lebensmittel also mit gestoßenem Eis kühlen. Das ist beschwerlich und bringt organisatorische Einschränkungen mit sich. Hier ist man jedoch an Kühlprobleme gewöhnt und es sollte uns gelingen, immer rechtzeitig genügend Eis aufzutreiben.

Di. 9.1.1996 Boat Lagoon → Ko Rang Yai

Zum Auslaufen müssen wir auf die Flut warten. Wir können uns daher noch um das Eis für den Kühlschrank kümmern.

½ Stunde vor Hochwasser (11:30) legen wir ab und ziehen mit etwas Power den Kiel durch den Schlick. Kaum raus aus der Fahrrinne, werden die Segel gesetzt. Der Wind macht einfach nicht mit. Nach 2 Std. Flautensegeln mit schlagenden Segeln, geht der Motor an und alle Segel werden geborgen.



Bald liegen wir wieder vor Anker, fast genau an derselben Stelle wie vorgestern.

Es ist heiß. Wir brauchen das Wasser zur Kühlung. Schnorcheln macht leider keinen Spaß, das Wasser ist sehr undurchsichtig. In Ufernähe muss man beim Schwimmen höllisch aufpassen.

Es gibt hier viele tote Korallenstöcke, gespickt mit Seeigeln. Durch das trübe Wasser sieht man sie erst, wenn man mit

der Nase schon drauf sitzt. Der Tidenstrom ist wieder überraschend stark. In der starken Phase hängen wir den Körper nur an der langen Leine ins Wasser. In der Nacht kann ich hören, wie die Schraube im Strom mitmüllert. Ich muss den Gang einlegen, damit das malende Geräusch der im Strom mitdrehenden Schraube endlich aufhört.

Obwohl der Wind am späteren Abend wieder auflebt, ist auch diese Nacht viel zu heiß für einen erholsamen Schlaf.

Mi. 10.1.1996 Ko Rang Yai → Ko Mai Thon

Endlich guter Segelwind. Auf unserem Weg nach Süden kommen wir an einem hübschen Inselchen vorbei (Ko Khai Nok). Das sieht so hübsch aus, und der Strand leuchtet so verführerisch zu uns herüber, dass wir näher ran wollen. Außerdem ist es schon wieder heiß, die Crew will baden. Bei der Ansteuerung spüren wir einen harten Schlag. Hier sollte eigentlich tiefes Wasser sein. Kurz vor dem Ufer steigt der Grund steil an zu einem Korallenpark. Wir ankern kurz vor dem Riff auf 10 m Tiefe.

Dann kommen wir erstmals zu einem Schnorchelvergnügen. Das Wasser ist zwar nicht glasklar, aber doch sehr viel durchsichtiger. Die Korallen sind noch weitgehend in Takt. Wir sehen jede Menge Fische von exotischer Vielfalt.



Auch den Kiel habe ich mir angesehen. Nahe der Kielsohle hat er zwar was abgekriegt, aber das sieht nicht schlimm aus. Wenn wir uns eine Pause gönnen, dann kann das der Wind auch. Nach unserer Badepause lohnt es sich nicht, die Segel zu setzen. Unter Motor geht es weiter zu unserem Abendziel: Ko Mai Thon. Die Westküste macht uns nicht

an. Daher umrunden wir die Südspitze und legen uns an der Ostküste in Höhe eines einladenden Hotels vor Anker. Von Bord aus sieht das Hotel wie ein reich verzierter Tempel aus. Das kann Toni sich nicht in Ruhe ansehen. Gemeinsam mit Michael machen die beiden einen Erkundungstrip mit dem Schlauchboot. Sie kommen begeistert zurück. Haben bei der Gelegenheit auch gleich einen Tisch fürs Abendessen bestellt.

Für das mondäne Hotel wollen wir uns chic machen. Das hat aber seine Schwierigkeiten. Die nicht unerhebliche Dünung bricht an den Strand. Da wir mit dem Schlauchboot übersetzen müssen, geht das nicht ohne nass zu werden. Wir beschließen daher, unsere Abendgarderobe in Plastiktüten mitzunehmen und uns erst am Strand aufzutakeln.

Das Übersetzen muss in mehreren Partien geschehen. Im Vertrauen auf meine Geschicklichkeit bin ich ziemlich sorglos, steige mit der offenen Plastiktüte im Arm aus dem Schlauchboot ins knietiefe Wasser. Ein Bein hat schon festen Grund, das andere ist noch im Schlauchboot, als eine besonders hohe Welle an den Strand bricht und mich mit dem Schlauchboot ins Wasser hebt. Alles ist nass: der ganze Kerl und der Inhalt der Plastiktüte. Ich muss noch mal zurück für einen neuen Versuch.

Wir sind die einzigen Gäste, haben das gesamte Servicepersonal für uns alleine. Jeder Wunsch wird uns nicht nur von den Augen abgelesen sondern schon erfüllt, bevor er in unser Bewusstsein dringt. Das Essen ist ausgezeichnet. Wir genießen einen wundervollen, tropischen Abend auf der Terrasse.

Inzwischen ist Wind aufgekommen. Die Rückfahrt vom Strand erfordert Kraft, Schnelligkeit und Akrobatik. Trotzdem geht es nicht ohne Ganzkörperdusche ab. Die nächsten Transfers versuchen wir daher vom Hotellandungssteg. Es ist nicht viel einfacher. Der Steg ist normalerweise 1,5 m über dem Wasser. Die Wellen aktuell etwa 1 m. Es ist daher nicht einfach, das leichte Schlauchboot im Seegang vom Anleger klar zu halten und in dem wüsten auf und ab mit Menschen zu beladen.

Es dauert seine Zeit, bis alle in der Nacht wieder an Bord sind und Ruhe einkehrt. Ruhe ist natürlich relativ, denn ARGO rollt und stampft und zerrt an seinem Anker.

Margun verbringt die Nacht im Cockpit mit einem offenen Auge als Ankerwache.

Do. 11.1.1996 Ko Mai Thon → Phi Phi Don

Schon vor 8 Uhr kommt der Anker widerstrebend aus dem Grund. Bloß weg hier von diesem Rollplatz. Die Nacht war für alle wenig erholsam. Das wollen wir nicht noch unnötig ausdehnen. Frühstück ist später!

So früh am Morgen hat's auch noch Wind. Unter Segeln geht es nach Phi Phi Don. Es reicht nicht ganz für die gesamte Strecke. Kurz vor unserem Ziel wird der Wind wieder abgeschaltet. Den Rest machen wir unter Motor. In der südöstlichen Bucht fällt der Anker.

Die Bucht ist tief eingeschnitten, gesäumt von 2 Hotelanlagen und dem Ort im Scheitelpunkt.

Phi Phi Don hat den Ruf, eine der schönsten Inseln der Welt zu sein.

Entsprechend viel ist hier los. In der Bucht herrscht lebhafter Verkehr: größere Ausflugsboote und jede Menge Longtail-Boote. Zum Schwimmen ist das hier nicht geeignet.

Der Ort gefällt mir. Hier kann man alles bekommen, was das Herz begehrt. Natürlich weitgehend ausgelegt auf Tourismus und maritimen Bedarf. Auch unsere Pütz wird hier ersetzt, die beim Ankermanöver verloren gegangen ist. Die „Hauptstraße“ ist gespickt mit Geschäften aller Art. In den wenigen Nebenstraßen wird Waschservice und Thai-Massage angeboten. Heinz und ich lassen unsere schmutzigen bzw. gesalzenen Sachen waschen.

Für den aktuellen Seegang bietet die Bucht guten Schutz. Aufgewühlt ist das Wasser trotzdem durch den regen Bootsverkehr. Hier tuckert keiner gemütlich und rücksichtsvoll, wenn es auch anders geht.

Bis zum späten Nachmittag ist der Ort überfüllt mit Tagestouristen. Nach 18 Uhr sind fast alle verschwunden. Auch der Bootsverkehr schläft ein.

Den Abend verbringt die Crew in einem Strandrestaurant. Sogar Norbert lässt sich zu diesem Landausflug überreden. Margun übernimmt dafür die Bordwache.

Phi Phi Don war mal ein malerisches Fischerdorf. 600 Einheimische leben hier. Sie sind aber inzwischen Fremde im eigenen Land. Mehr als ½ Million Besucher in der Saison (Dezember – April) haben die Insel und das Leben der Fischer verändert; radikal. Früher Fischfang und Kokosnüsse, heute Tourismus. Für Landwirtschaft ist nicht viel Platz. 2 Gewaltige Felsmassive ragen bis zu 500 m aus dem Meer.

Die Nacht ist kühl. 1 Stunde an Deck bringt mich zum Frösteln. Unter Deck schwitze ich den frischen Schlafanzug durch. Die Nachtruhe reicht trotzdem. Man gewöhnt sich allmählich.

Fr- 12.1.1996 Phi Phi Don → Phi Phi Don



Heute soll mal ausgiebig geschnorchelt werden. Nach dem Frühstück starten wir aber erst mal nach Phi Phi Le zum Viking Cave. Der Höhle hat man diesen Namen gegeben, weil am Eingang ein Wickinger-Schiff erkennbar ist. Die Höhle ist nur von der Seeseite zugänglich. Norbert hält die Argo unter Maschine in der Nähe, während die restliche Crew sich mit dem

Schlauchboot davon macht.

Die Dingi-Ladungen werden an dem wackeligen Steg für die Ausflugsboote angelandet. Das ist nicht einfach bei dem Seegang und den ständig im Wechsel anlegenden Ausflugsbooten.

Wir haben uns den Umweg über die Ausflugsboote erspart und glauben an einen kostenfreien Eintritt, aber nichts da! Niemand hat Geld in der Badehose, ich muss noch mal zurück.



Die Höhle und ihre Bewandnis wird uns von einem Führer erklärt. Sie ist wirklich sehr groß. Durchmesser ca. 100 – 150 Meter. Die Höhlendecke liegt in 50 m Höhe in völliger Dunkelheit. Es gibt viele Tropfsteine. Einige sind gewaltig und schon bis zur Decke hochgewachsen.

Nachdem wir uns an das Dämmerlicht gewöhnt haben, erkennt man überall Klettergerüste aus Bambusstangen. Waghalsige Konstruktionen, die bis zur Decke hochreichen. Das hier ist nämlich ein bevorzugter Nistplatz einer speziellen Art von Seeschwalben. Der ganze Aufwand und die wirklich halbschwererische Kletterei wird betrieben, um die Schwalbennester von der Decke zu pflücken. Das hätte unser Führer auch für ein Handgeld

von 100 Bath demonstriert. Soviel haben wir aber nicht mehr dabei.

Die federleichten Nester lassen sich für viel Geld verkaufen, gelten als Delikatesse und sollen auch die Manneskraft stärken. Irgendwie geht es dabei um die Speichelfäden, mit denen das Nistmaterial zusammengeklebt ist, und die durch Auskochen gewonnen werden.



Das nächste Ziel ist die Maya-Bucht für einen ausgedehnten Schnorchelgang. Die Bucht ist rundum von weit aufragenden Kalksteinklippen umschlossen; eine phantastische Umgebung mit glasklarem Wasser. Schnorcheln ist hier wirklich ein Erlebnis! Ich bin begeistert von dem klaren Wasser und den vielen unterschiedlichen Fischen. Von strahlend blau über gelb und

rot sind alle möglichen Farben und Formen vertreten. Vor allem mit den kleinen Zebrafischchen kann man wunderbar spielen.

Für die Nacht gehen wir zurück nach Phi Phi Don, diesmal aber in die NW-Bucht. Hier gibt es keine Durchfahrt durch die Korallen bis in Ufernähe. Daher müssen wir weit vor dem Ufer ankern.

Das Abendessen ist an Land geplant. Bin nur gespannt, ob wir das Riff bei dem zu erwartenden Niedrigwasser überqueren können.



1 Stunde vor Niedrigwasser gehen wir die Sache sehr vorsichtig an. Es geht, aber nur gerade so. Der Strand ist leider sehr breit geworden. Wir müssen das Schlauchboot endlos weit schleppen. Nach dem Essen ist schon wieder auflaufendes Wasser. Wir verlängern die Sicherheitsphase durch Stadtbummel und Einkäufe, bevor wir uns an den Rückweg zur ARGO machen. Es ist etwas abenteuerlich, in dunkler Nacht über ein Riff zu fahren, von dem nichts zu erkennen ist. Alles geht glatt.

Sa. 13.1.1996 Phi Phi Don → Phi Phi Don

Es ist schon Mittag, als endlich der Anker hoch kommt für einen Bade- und Schnorchelausflug nach , Bamboo-Insel.

Nordöstlich von Phi Phi Don liegen die zwei kleinen Inseln Mai Phai (Bamboo) und Yung (Mosquito). Hier gibt es viele Korallenriffe. Gefährlich für Schiffe, ein El Dorado für Schnorchler.



Wir ankern etwa 50 m vor der Riffkante auf 10 m Tiefe. Bei so durchsichtigem Wasser kontrolliere ich immer, ob sich der Anker auch gut eingegraben hat. Diesmal liegt die Kette über einer großen Reuse. Später, beim Einholen der Kette, gibt es aber keine Schwierigkeiten. Die Unterwasserwelt ist hier bunt und lebendig. Klares Wasser, Fisch massenhaft, auch in

riesigen Schwärmen.

Die Fischer arbeiten tagsüber im Verbund. Nach den Zick-Zack-Kursen zu urteilen vermute ich auch moderne Technik (Fishfinder z.B.). In der Nacht wird mit Licht gefischt (riesige Ausleger zu beiden Seiten der Boote, die mit starken Lampen bestückt sind).

Der große Marlin (Schwertfisch) scheint hier nicht selten zu sein. Jedes Restaurant hat diesen prächtigen Fisch täglich frisch im Angebot.

Gegen Abend kehren wir zurück nach Phi Phi Don. Die Crew will sich wieder im Restaurant verwöhnen lassen. Die Küche bei „Mama“ ist anscheinend überfordert. Es dauert endlos, bis auch der letzte aus unserer Runde sein Essen hat.

Der Transfer zur ARGO geht ohnehin nur in mehreren Partien. Da können wir auch noch mal über die „Hauptstraße“ flanieren. Den Fährdienst zur ARGO signalisieren wir jeweils mit der Taschenlampe.

So. 14.1.1996 Phi Phi Don → Ko Dam Khwan

Innerhalb unserer Bucht ist wenig Wind, aber etwas außerhalb weht eine kräftige Brise (4). Die Windrichtung ist für unser Tagesziel günstig. Uns reicht ein Kreuzschlag aus der Bucht, um unser Ziel (die Ko Dam-Gruppe) anzuliegen. Unter vollen Segeln kann ARGO endlich mal zeigen, was in ihr steckt. Das GPS zeigt uns bis zu 8 kn.

Ab Mittag wird der Wind zwar schwächer, aber er hält durch, bis wir unseren Ankerplatz erreicht haben.



Wir ankern kurz vor dem Riff, welches die beiden Inseln Ko Dam Khwan und Ko Dam Hok miteinander verbindet und bei Ebbe trocken fällt.

Auf Ko Dam Hok hat sich ein Bungalow-Hotel mit Restaurant in einem Kokospalmenhain ausgebreitet. Schön, idyllisch, schattig. Wunderbar zum Spazieren.

Ko Dam Khwan gibt nicht so viel her, ist eigentlich nur eine Badeinsel. Die Badegäste kommen von Krabi für 1 Tag mit dem Longtail-Boot.

Das Wasser ist glasklar. Wir Schnorchler kommen voll auf unsere Kosten.

Am Nachmittag brist es wieder auf. Hinter dem Riff haben wir kaum Wellen, ein gut durchlüftetes Schiff und leckeres Abendessen an Bord.

Mo. 15.1.1996 Ruhetag (nicht für die Kakerlaken)

Das Schiff bleibt erstmals liegen wo es ist. Heute soll es den Kakerlaken an den Kragen gehen.

Die Damen kreischen seit Tagen in immer schrilleren Tönen, wenn die Kakerlaken allzu aufdringlich werden. Wir haben sie bisher in Ruhe gelassen, als unvermeidliches Übel hingenommen. Das haben sie uns auf ihre Weise gedankt: sie haben sich explosionsartig vermehrt. Sie marschieren nun schon ganz öffentlich, auch am hellen Tag durch den Salon.

Es ist schon unangenehm, wenn einem in der Nacht so ein Tierchen übers



Gesicht krabbelt. Nachdem am Morgen auch plattgewalzte Krabbler in den Kojen entdeckt werden, ist unsere Nachsicht am Ende. Es muss etwas geschehen.

Michael hat etliche Spraydosen mit Gift besorgt und will die ARGO unter Gas setzen. Ein durchschlagender Erfolg kann das zwar nicht werden, aber wenn wir uns nicht wehren, übernehmen sie demnächst das Schiff und wir trauen uns nicht mehr unter Deck.

Die Pantry-Sektion wird komplett ausgeräumt. Dann taucht Michael mit Todesverachtung (nur mit einem improvisierten Atemschutz) in jedes Schapp und sprüht und sprüht, bis auch die letzte Dose leer ist. Zwischendurch taucht er immer wieder auf, um sich das Gift aus der Lunge zu husten. Für uns ist es zwar eine Beruhigung, zu sehen, dass er noch nicht in der Giftgaswolke zusammengebrochen ist, aber mit jedem Wiedereintauchen in ARGOS Bauch blutet mir mehr das Herz. Michael lässt es sich aber nicht nehmen, das einmal begonnene Werk zu vollenden. Wir lassen das Gift eine Weile wirken, bevor die ganze Sektion wieder eingeräumt wird. Der Rest des Tages vergeht mit Entdeckungstouren und Wasserspielen. Hau-ruck-Toni hat derweil seinen 2. Unfall und muss von Undine verarztet werden.

Di. 16.1.1996 Ko Dam Khwam → Ko Hong

Einkaufen ist wieder fällig. Wir gehen daher Richtung Krabi an die Festlandküste (aus Windmangel unter Motor). Hier gibt es ein Touristenzentrum mit Einkaufsmöglichkeiten und natürlich den allgegenwärtigen Tauchschulen. Ich habe ein längeres Gespräch mit einem Deutschen, der hier eine „Deutsche Tauchschule“ betreibt.

Offiziell braucht er Thai-Teilhaber. Mit halb legalen Tricks wird diese Vorschrift ausgehebelt. Außerdem muss er Thailand alle 3 Monate verlassen und Visum und Arbeitserlaubnis neu beantragen. Es gibt noch mehr Deutsche und Österreicher, die hier hängengeblieben sind. Sie schlagen sich mit allen möglichen Arbeiten durch. Die wenigsten sind wirklich etabliert.

Schlagende Segel sind nervtötend. Wir versuchen es erst gar nicht. Der Motor muss wieder ran. Die Insel Ko Hong (Provinz Krabi) soll es sein. Hong steht für eine innere Lagune mit schmalen Zugang. In den nächsten Tagen werden wir weitere Inseln dieses Namens antreffen.

Die meisten dieser Inseln sind Reste eines prähistorischen Korallenriffs. Irgendwann in grauer Vorzeit hat sich der Meeresboden gehoben und die gewaltigen Korallenstöcke freigelegt. Einige sind immer noch so dicht beieinander, dass sie eine ausgedehnte Insel bilden. An unserer Hong-Insel hat das Meer Jahrtausende gefeilt und gehobelt.



Die Lagune ist großräumig und nicht mehr so leicht erkennbar. Unser Ankerplatz ist etwas kritisch. Wir müssen außerhalb des vorgelagerten Riffs ankern. Der Grund steigt zum Riff hin steil an. Wir müssen nahe ran. Erstmals klappt das Ankermanöver nicht auf Anhieb. Heinz ist immer unser Mann am Anker und fiert die Kette gefühlvoll. Dazu legt er immer sein spezielles Outfit an, denn Kette und Winsch sind so versifft, dass die Kleider diesen Törn nicht

überleben werden.

Der Anker liegt auf 15 m Tiefe nur etwa 10 m entfernt parallel zur Riffkante. Wegen der großen Tiefe müssen wir viel Kette stecken. Entsprechend groß ist der Schwoikreis. Eine Änderung der Windrichtung wäre fatal. Mir wäre dieser Platz zu gefährlich. Ich äußere meine Bedenken. Norbert sieht keine Probleme. Eine Erklärung dafür gibt er aber nicht. Der große Skipper Norbert macht es einem nicht leicht, von seiner möglicherweise umfangreichen Erfahrung zu lernen.

Auch Heinz ist genervt. Er nimmt sich den Skipper beiseite und sagt ihm unverblümt die Meinung über diese Art der Schiffsführung. Jetzt hat er etwas zum Nachdenken.

Unser Schlauchboot ist eigentlich ständig im Einsatz, denn bis auf den einen Besuch in einer Marina, wird täglich geankert. Inzwischen hat es durch allzu grobe Behandlung sehr gelitten. Es trägt schon viele Flicker. Trotzdem muss seit Tagen ständig Wasser ausgeschöpft werden. Bald muss etwas geschehen. Wenn ARGO unterwegs ist, muss das Dingi an Deck, damit es nicht voll läuft.

Auf der Insel ist eine Hütte, die man mit viel Nachsicht als Restaurant bezeichnen kann. Der Betreiber will aber aufgeben. Gerade packt er seinen Kram zusammen, um anderswo sein Glück zu probieren. Für uns gibt es daher Essen an Bord. Karin hat wieder etwas Schmackhaftes aus Nudeln gezaubert.

Mi. 18.1.1996 Ko Hong → Ko Roi

Weiter Richtung Norden. Der Felsengarten nördlich von Ko Hong bleibt an Steuerbord. Die vielen Inseln erinnern mich an den Schärenarten zwischen Schweden und Finnland. Diese Inseln hier sind jedoch meist höher als breit. Wie riesige Monolithe ragen diese Relikte eines prähistorischen Korallenriffs aus dem Wasser. Das ist eine phantastische Gegend.



Wir motoren ganz gemütlich bei glattem Wasser und leichtem Wind entlang dieser außergewöhnlichen Inselwelt und genießen die spektakuläre Aussicht. Ich bin ganz froh, dass wir so wenig Wind haben, können wir doch so diese einmaligen Eindrücke in Ruhe verarbeiten.

Bei den derzeitigen Verhältnissen braucht man wirklich kein Segelboot. Nach der bisherigen Bilanz ist die unter Segel zurückgelegte Strecke überraschend klein.

Das Schlauchboot hat während der Fahrt auf dem Vordeck neue Pflaster bekommen. Mindestens 1 Leck ist an sehr ungünstiger Stelle. Ob das wohl hält? Toni, der wackere Fährmann hat den Beiboot-Tank mit Diesel aufgefüllt. Es wird noch rechtzeitig bemerkt, bevor der Vergaser des Motors sich daran verschluckt.



Heute ankern wir vor der Insel Ko Roi. Die hat auch ein Hong (innere Lagune), die nur bei Flut Wasser enthält. Jetzt, bei Ebbe, erkennen wir den höhlenartigen Eingang über einem kleinen Sandstrand. Das Meer hat sicher lange gebraucht, sich diesen Zugang zu

schaffen und noch länger, weiches Material aus dem Inneren heraus zu spülen. Irgendwann ist die Decke eingebrochen. Nur ein Kranz von Kalksteinfelsen ist geblieben. Der ovale Innenraum (100 x 150 Meter) enthält eine kleine Insel, umgeben von einem etwa 20 m breiten Graben. Die Insel ist mit einem undurchdringlichen Mangrovenwald bewachsen. Die „Wände“ sind mindestens 20-30 m hoch. Sie bestehen aus dicht zusammenstehenden, z.T. überhängenden, senkrecht aufragenden gewaltigen Kalksteinblöcken. Jeder kleine Vorsprung ist üppig mit tropischen Pflanzen überwuchert. Sogar Palmen wachsen in Ritzen und auf Vorsprüngen.

Innerhalb des Hong komme ich mir wie in einem Dom vor. Jedes Geräusch wird verstärkt und als Echo zurückgeworfen. Dauernd höre ich eigenartige Schmatzgeräusche (als wenn etwas aus großer Höhe in Sumpf oder Wasser fällt). Nach einiger Zeit glaube ich aber eher, dass die Geräusche aus dem Boden kommen. Das muss etwas mit dem Grundwasserpegel (Ebbe und Flut) zu tun haben.

Die Grillen haben hier einen sehr metallischen, durchdringenden Klang. Das Konzert ist jedoch nicht permanent. Einer muss anfangen.

Der Eingang zum Hong ist auf der Innenseite mit Stalaktiten als Relief überzogen, die alle irgendwie an Tintenfische erinnern.

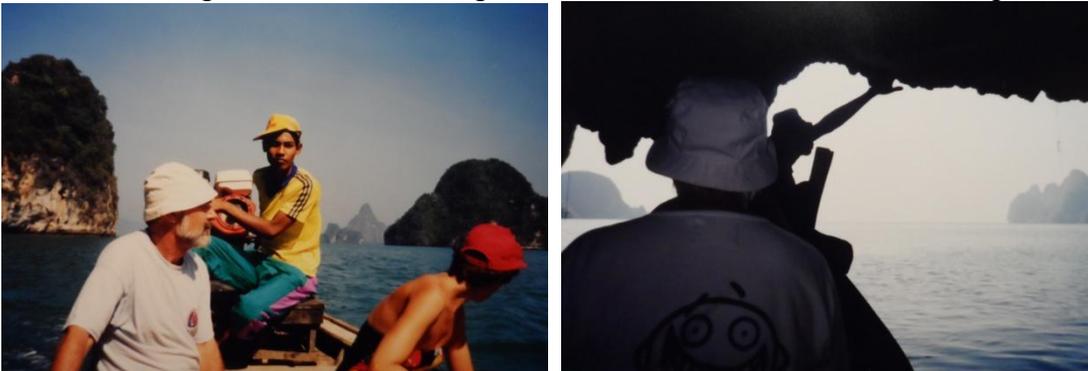
Ich kann nur staunen und bin fasziniert. So etwas habe ich mit eigenen Augen noch nicht gesehen.

Solche Hongs sind hier gar nicht so selten. Das riesige Riff, das hier in grauer Vorzeit aus dem Meer gehoben wurde, hat eine phantastische Inselwelt, mit ganz ungewöhnlichen Formen geschaffen.

Do. 18.1.1996 Ko Roi → Ko Hong Archipel

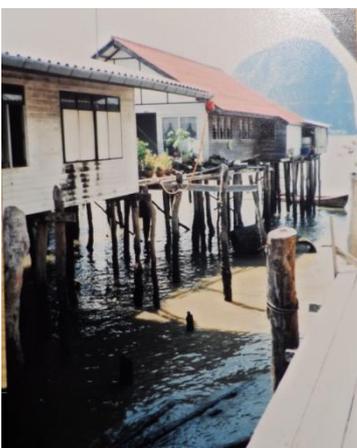
Schon um 6:30 Uhr kommt der Anker hoch. Wir müssen das auflaufende Wasser nutzen um ein Flachwassergebiet zu durchqueren, welches durch die Flüsse aus dem Norden immer mehr versandet. 2,2 m ist für Niedrigwasser in der Karte eingetragen. Dieses Flach von etwa 5 sm Länge sollten wir also bei Hochwasser queren. 1 Std. vor Hochwasser durchfahren wir das Gebiet unter Motor. Das Lot steigt bis auf 15“ (ca. 4,5 m). Das ist reichlich für uns bei dem aktuell glatten Wasser (wie immer kein Wind). Das nächste Hochwasser ist erst um 22 Uhr fällig. In völliger Dunkelheit, ohne Seezeichen bzw. Leuchtfener wäre das wirklich Leichtsinn. Seezeichen irgendwelcher Art sind mir hier noch nicht untergekommen.

Inzwischen liegen wir vor Ko Hong in einer wirklich faszinierenden Gegend.



Wir haben ein Longtail-Boot für einen Ausflug geordert. Alle 7 Gäste finden Platz (Norbert bleibt an Bord). Zunächst besuchen wir die Lagune. Die ist sehenswert, gespickt mit diversen Höhlen, die z.T. sogar mit dem Longtail-Boot befahrbar sind.

Dann geht es mit Volldampf Richtung „James Bond-Insel“. Diese bizarre Insel ist seit dem Film „Der Mann mit dem goldenen Colt“ zur Touristenattraktion geworden. Das wollen wir uns auch ansehen.



Mein lieber Mann, hier ist vielleicht was los! Ein Rummel wie auf der Kirmes. Jede Menge Stände mit Kleidern, Nippes, Trockenfisch. Mindestens 50% der Besucher sind Japaner. Die kaufen auch den Trockenfisch. Alles zu weit überzogenen Preisen.

Die nächste Station ist ein muslimisches Pfahldorf. Hier leben etwa 1200 strenggläubige Moslems im

sonst buddhistischen Umfeld als sogenannte Seezigeuner. Die grün-weiße Moschee leuchtet uns schon von weitem entgegen. Die Straßen sind mit Brettern benagelte Stege (jetzt bei Ebbe 6-7 m über dem Schlamm). Es gibt Restaurants und viel Geschäfte zum Einkaufen. Ganz offensichtlich leben die Leute vom Tourismus. Hier werden wir zum ersten Mal angemacht. Auch ich lasse mich zum Kauf einiger Souvenirs überreden. Wenn man – wie ich – eigentlich nichts kaufen will, kann man prima handeln. Ich bin mit den erzielten Preisen eigentlich ganz zufrieden. Beim Schlendern über die Bretterstege wirft man auch schon mal einen Blick in die Wohnunterkünfte. Die sind recht erbärmlich. Die Leute sind wirklich arm.



Auf dem Rückweg landen wir nochmal kurz auf James Bond-Island um den Papa unserer beiden jungen Führer an Bord zu nehmen. Hier ist inzwischen ein maritimer Unfall passiert. Bei ablaufendem Wasser ist ein recht großes Ausflugsboot auf einen großen Felsen aufgesessen und total auf die Seite gekippt. Die Passagiere müssen bis zur nächsten Flut warten.

Nach etwa 4,5 Std. sind wir zurück an Bord. Unsere Thais sind mit 800 Bath hoch zufrieden.

Norbert hat inzwischen Garnelen gekauft. Karin und Michael machen sich an die Vorbereitungen. 2 große Töpfe gehäuft voll mit Garnelen. Das ist Völlerei. Wir haben in gemeinsamer Anstrengung fast alles weggeputzt. 5-6 kleine Garnelen bleiben übrig, die partout niemand mehr essen will.

Fr. 19.1.1996 Ko Hong Archipel → Laem Phrao

Gegen 14 Uhr sind wir wieder vor Anker an unserem Ausgangspunkt. Auch diesmal nur unter Motor. Kaum vor Anker, frischt der Wind auf und wächst sich zu einem strammen 4-er aus. Zum Schluss will Rasmus uns noch mal zeigen, was möglich gewesen wäre.

Während der Rest der Crew an Land ist, packe ich schon mal meine Sachen. Die ersten Auflösungserscheinungen zeigen sich beim Abendessen. Die Crew driftet auseinander. Die Crew des Schwesterschiffes hat offensichtlich einen viel größeren Zusammenhalt.

Trotz allem Stress habe ich doch die wirklich phantastische Gegend und die neuen Eindrücke genossen. Ich habe mich auch gut erholt.

Leider war die Stimmung an Bord immer etwas gespannt. Die Art, wie Toni alles und jedes nur nach seinen Anweisungen erledigt sehen will, nervt. Mit Margun war ich nie auf einer Wellenlänge. Norbert kann anscheinend überhaupt kein normales Gespräch führen. Alle seine Äußerungen haben einen sarkastischen Unterton und man ist ständig in Abwehrhaltung. Einzig Karin und Michael sind wirklich nett. Michael bricht mit seinem trockenen Humor so manche Spitze.

Für mich steht fest: diese Erfahrung muss ich nicht nochmal machen. Die menschlichen Kontakte sind enttäuschend. Ich bedauere, Heinz zu diesem Törn überredet zu haben, denn er hat sich auch nicht wohl gefühlt.

Auch von der Schiffsführung habe ich mir mehr erhofft:

- Keine Information
- Keine Manöverkritik
- Keine Einbeziehung in Entscheidungen.

Gerne hätte ich dazugelernt und von den Erfahrungen unseres Skippers profitiert.

Eine abweichende Meinung wurde meist lächerlich gemacht. Argumentation und Überzeugungsarbeit war gleich Null.

Schade! Zu diesem wirklich großartigen Abenteuer bleibt ein schaler Beigeschmack.

Sa. 20.1.1996 Abschied

Die Crew ist früh auf. Packen, Säubern, Tanken usw. geht in



Zusammenarbeit ganz ordentlich über die Bühne.

Wenigstens für die nächste Crew hinterlassen wir ein ordentliches Schiff.

Die Auflösungserscheinungen gehen aber weiter.

Abschied ohne Bedauern, dafür mit Erleichterung.

Heinzens „Ankerpäckchen“ hat ausgedient und wird zur letzten Ruhe gebettet.

Bis Bangkok fliegen Karin; Michael und Margun mit uns in der gleichen Maschine. Dann trennen sich unsere Wege.

Noch am Flughafen buchen Heinz und ich ein Hotel in der Stadt für die ersten beiden Nächte. Erleichtert starten wir in den 2. Teil unseres Thailand-

Abenteuers.

Die Route

Der Törn hat uns durch das gesamte geschützte Seegebiet zwischen Phuket und Festland geführt. Im südlichen Teil haben wir glasklares Wasser und artenreiches Unterwasser-Leben angetroffen. Der Küstenbereich vor und nördlich von Krabi bietet eine phantastische Inselwelt. Ich bin immer noch tief beeindruckt.

Das Segeln ist leider etwas zu kurz gekommen. Nur einige wenige Male war der Wind ausreichend für einen knackigen Segelspaß.

Die Tide war ständiger Bestandteil unserer Planung bedingt sowohl durch den großen Tiefgang der ARGO als auch bei Landgängen mit dem Schlauchboot.

