

Apfelstrudel AUF DEM JANGTSE

Sein Wiener Schmäh hallt über das ganze Schiff. Was auf der Donau zum Lokalkolorit beitragen würde, lässt auf dem Jangtse aufhorchen. Andreas Achatz ist Österreicher von Geburt und Weltenbummler aus Passion. Der 48-Jährige hat in renommierten Hotels und auf diversen Hochseeschiffen gearbeitet, bevor er 2006 zum ersten Mal ein Flusskreuzfahrtschiff betrat. Nun ist er Hotelmanager auf der „Century Diamond“. Wir sind mit ihm auf „seinem“ Schiff gefahren.

DIE „CENTURY DIAMOND“ wird auf dem europäischen Markt exklusiv vom Stuttgarter Flusskreuzfahrtspezialist nicko tours angeboten und auf vier- bis zwölftägigen Kreuzfahrten eingesetzt, die in Rundreisen mit wählbaren Aufenthalten zum Beispiel in Shanghai, Peking, Xian oder sogar Tibet eingebunden sind. Die klassische Jangtse-Strecke führt über 648 Kilometer entweder stromaufwärts von Yichang nach Chongqing oder auf umgekehrter Strecke den Fluss hinab.

Der Jangtse ist die Lebensader Chinas und nach Nil und Amazonas der drittlängste Fluss der Erde. Sein Einzugsgebiet mit rund 700 Nebenflüssen ist knapp zwei Millionen Quadratkilometer groß und umfasst den Lebensraum eines Drittels der chinesischen Bevölkerung. Von der Quelle im tibetischen Himalaya bis zur Mündung ins ostchinesische Meer bei Shanghai zieht sich der Strom über 6380 Kilometer dahin. Ein Strom, der viele Namen hat: im Volksmund heißt er Chang Jian (Langer Fluss), in Zentralchina nennt man ihn Jin Sha Jiang (Goldsandfluss) und weiter strom-

abwärts Tong Tian (Fluss, der den Himmel durchquert). Jangtsekiang oder kurz Jangtse sagen nur die Touristen. Für Kreuzfahrer ist der Fluss zum touristischen Topziel geworden. Mehr als 200.000 Urlauber fuhren im vergangenen Jahr mit schwimmenden Hotels auf Chinas wichtigster Wasserader. Rund 200 Kreuzfahrtschiffe höchst unterschiedlicher Qualität gibt es darum mittlerweile auf dem Jangtse, die im September 2008 in Dienst gestellte „Century Diamond“ ist laut Andreas Achatz „die schönste Perle auf dem Langen Fluss“.

Schon beim Bau war Achatz dabei und achtete darauf, dass europäische Standards und Bedürfnisse eingehalten wurden. Heraus kam ein Luxusliner mit 132 panorama-verglasten Kabinen und Suiten von 23 bis 45 Quadratmetern, alle mit eigenem Balkon und sämtlichen Vorzügen eines modernen Kreuzfahrtschiffes wie zum Beispiel Fitness- und Wellnessbereich,

Schluchten-Schauen ...

Edles Schiff auf dem Jangtse: die „Century Diamond“.



Á-la-carte-Restaurant, Bibliothek, mehrstöckige Lobby mit Kristalllüster, Glasfahrstühle und sogar einer komfortablen Zigarren-Lounge.

Deutsche Welle

Verständigungsprobleme haben deutschsprachige Reisende auf der „Century Diamond“ keine. Alle Durchsagen, Reiseerläuterungen, Tagesprogramme und Sportangebote wie der morgendliche Tai Chi-Kurs oder die Abendshows erfolgen neben Englisch und Chinesisch in ihrer Sprache. Das gilt auch für das Erhaltungsprogramm mit chinesischem Kochkurs, für die Kultur-Modenshow und die Kalligraphie-Vorführungen. Die tägliche deutsche Bordzeitung informiert über das Weltgeschehen, auf dem Kabinenfernseher empfängt man Deutsche Welle, und wer direkt mit der Heimat kommunizieren möchte, kann für 2,50 Euro in der Stunde die Computerterminals in der Internetcke aufsuchen. Und auch bei Landausflügen werden die Gäste von deutsch sprechenden Führern begleitet, die fast alle in Deutschland studiert haben und ausgezeichnet zu verstehen sind. International geht es in den beiden Restaurants an Bord zu, hier gibt es sowohl chinesische als auch europäische Küche. Speise- und Getränkekarte sind natürlich auf Deutsch. Achatz hat es

sich als gelernter Koch nicht nehmen lassen, das tägliche Menüangebot gemeinsam mit dem Chefkoch zusammenzustellen: „Bei uns ist für jeden Geschmack etwas dabei – von der Pekingente bis zum Wiener Schnitzel.“ Die Melange aus Asia und Austria kommt bei den Gästen hervorragend an. Damit Achatz nicht ständig selbst zur Pfanne greifen muss, bringt er den chinesischen Köchen europäische Gerichte bei. Und auch von den Rezeptionisten bis zum Zimmermädchen muss alles durch seine Schule, denn „nur durch ständiges Training, können wir ein Niveau bieten, das unseren hohen Standards auch gerecht wird“.

Die Zähmung des Jangtse

Für Europäer ist es nur schwer vorstellbar, welche Anstrengungen die chinesische Regierung unternommen hat und was Volk und Natur aufgeburdet wurde, um das erste Ziel der Reise, den Drei-Schluchten-Staudamm, zu errichten. Das 30 Milliarden-Euro-Projekt mit mehr als zehn Jahren Bauzeit wurde Anfang der 90er Jahre beschlossen, unzählige Hochwasserkatastrophen waren die offiziellen Argumente für die Zähmung des Jangtse. Rund 1,3 Millionen Menschen verloren durch den Staudambau ihre Heimat und wurden umgesiedelt, mehr als 130



Andreas Achatz (rechts) hat den Apfelstrudel auf den Jangtse gebracht.

Kleinstädte und 1400 Dörfer liegen jetzt bis zu 80 Meter unter Wasser, es verschwanden 1500 Industrieanlagen, Tempel und Felder. Mitten in der Xiling-Schlucht, die mit 66 Kilometern die längste und wegen ihrer Strudel und Klippen einst die gefürchtetste der drei Schluchten war, steht seit Mai 2006 eine gigantische Betonmauer, die den Fluss bis 175 Meter über dem Meeresspiegel staut, rund 110 Meter höher als zuvor. 28.000 Arbeiter und 1400 Ingenieure vor allem aus den USA, aus Kanada und Deutschland schufen den 185 Meter hohen, 124 Meter dicken →



Landgang möglich – und das deutschsprachige Schiff ist nahe.

der Frühdämmerung, terrassenartige Orangenhaine tauchen auf, die angelegt wurden, um die Erde festzuhalten und so ein Abrutschen der Uferböschung zu verhindern. In der zweiten der Drei Schluchten, Wu genannt und 45 Kilometer lang, ragen Steinwände wie mit dem Messer senkrecht herausgeschnitten aus dem Wasser 1000 Meter in die Höhe, dazu gewaltige Felsrippen, die sich wie Bögen Hunderte Meter weit spannen. Die dritte schließlich, die nur acht Kilometer lange Quatang-Schlucht, verengt sich zwischen glatt geschmigeltem, kilometerhohem Fels spektakulär auf fast bedrohlich eng wirkende 50 Meter. Und es wird noch schmaler, so eng, dass in kleinere Motorboote umgestiegen werden muss.



Eine mitreisende Familie aus Hongkong: Schleusen ist wirklich spannend ...

und 2309 Meter langen Damm. Für den Wall wurden 5,5 Milliarden Kubikmeter Beton benötigt, davon hätte man achtmal die rund 6350 Kilometer lange Chinesische Mauer bauen können. Dafür produzieren heute 26 Turbinen mehr als 84 Milliarden Kilowattstunden Strom, was etwas mehr als fünf Prozent des gesamten Strombedarfs in China entspricht.

Parallel zum Staudamm wurde eine Zwei-Wege-Schleusenanlage für den Schiffsverkehr errichtet. Nachdem sich die 39 Meter hohen Schleusentore hinter der „Century Diamond“



Uschi aus Deutschland in der Geisterstadt Fengdu: „Die sehen ja richtig fies aus ...“

geschlossen haben, dauert es rund 45

Minuten bis die nächste der insgesamt fünf Stufen erreicht ist. Knapp vier Stunden ist das Schiff in den Schleusen, die Wartezeit soll bis 2015 auf 40 Minuten verkürzt werden. Dann soll das Hebewerk für Schiffe bis 113 Meter Länge und 300 Tonnen fertig sein, das derzeit von rund 90.000 Soldaten gebaut wird.

Schluchten und schmale Jangtse-Nebenarme

Nach der Gigantomie und dem vielen Beton tut der Ausblick in die grüne Natur am nächsten Morgen richtig gut. Bewaldete Felsen schälen sich an beiden Ufern wie Schattenrisse aus

Auf dem Daning-Fluss, einem der unzähligen schmalen Seitenarme des Jangtse, geht es in die Bergwelt der Drei Kleinen Schluchten. Dort erwarten Ruderer die Passagiere der „Century Diamond“ in flachen Holzbooten. Je weiter man in die kleinen Schluchten vordringt, desto klarer wird das Wasser, es funkelt jadegrün. An den steil aufragenden Uferhängen wiegt sich Bambus im Wind, Libellen schwirren umher, ein Naturparadies, das vor dem Bau des Staudamms und dem dadurch gestiegenen Wasserspiegel gar nicht zugänglich war.

Das Gegenteil widerfuhr der Stadt Fengdu. Wegen des Staudamms wurden die Häuser am Nordufer abgerissen und auf der anderen Flussseite wieder aufgebaut. Von der alten Stadt ist nichts geblieben, nur der Hügel darüber zeugt von der 2000 Jahre alten Kultur. Auf der idyllischen Erhebung, die sportlich über Treppen oder gemütlich mit dem Sessellift bezwungen werden kann, liegt die Geisterstadt. Ein buntes Sammelsurium aus buddhistischen Tempeln und taoistischen Schreinen, das der Sage nach als Eingang zur Unterwelt gilt.

Nicht nur wer fürs Jenseits vorsorgen möchte, muss eine Reihe von Prüfungen bestehen – auch für dieses Leben gibt es Aufgaben, bei deren Ge- ➔



Die Hauptlobby auf der „Century Diamond“: wie auf einem Ozeanriesen.

lingen dem Besucher ein hohes Alter, anhaltende Gesundheit und ewige Liebe garantiert sind. So gilt es zum Beispiel, eine glitschige Brücke in nur drei Schritten zu überqueren, ohne auszurutschen oder auf einem runden Stein zu balancieren, erst dann darf man im Palast auf dem Gipfel beim König der Unterwelt vorsprechen, einem sechs Meter hohen und drei Meter breiten Koloss aus Bronze.

Am letzten Abend an Bord gibt es auf der „Century Diamond“ immer Pekingente als Abschiedsmenü. Und an diesem Abend auch noch einen besonderen Nachtisch, denn Andreas Achatz ist voll in seinem Element. Der Hotelmanager hat sich persönlich an den Herd gestellt und bereitet Apfelstrudel zu. Die Nachspeise ist nicht nur bei deutschen Gästen sehr beliebt, hat Achatz herausgefunden. Die Chinesen lieben Süßes, der Apfelstrudel ist vor allem bei einheimischen Gästen der Hit. ■

IM TEST „CENTURY DIAMOND“



KURZ & KNAPP

SIE IST DAS FLAGGSCHIFF der im chinesischen Chongqing ansässigen Reederei New Century und fährt seit 2008 als Charterschiff für den Stuttgarter Veranstalter nicko tours. Man registriert an Bord der „Century Diamond“ viele Verbesserungen gegenüber älteren Jangtse-Schiffen der Company. Insbesondere das Raumangebot ist überwältigend. Und die Bettenmaße oder die Anbringung der Waschbecken in „richtiger“ Höhe machen deutlich, dass man auch die Durchschnittsmaße eines Europäers berücksichtigt hat, was nicht immer selbstverständlich war.

GAST & GASTGEBER

Die Reederei spricht von einem 5-Sterne-Schiff. Raumangebot und -ausstattung, Service und Schiffseinrichtungen sind überdurchschnittlich, nur die schiffbauliche Fein-Verarbeitung lässt hier und da zu wünschen übrig. Dies gilt aber für wohl alle in China entstandenen Cruiser. Nicko-Flagge heißt deutschsprachig, aber es können bei einigen Reisen neben Deutschen auch internationale Gäste an Bord sein, für die es Durchsagen in ihren Landessprachen gibt. Spitze: Die Servicecrew unter Leitung ihres engagierten österreichischen Hotelchefs ist sehr freundlich und motiviert.

SCHLAFEN & SCHLEMMEN

Alle Kabinen verfügen über eigene Balkone und bieten viel (Stau-)Raum – mehr als auf manchem Hochseekreuzer. Bewegungsraum auch in den Nasszellen. Komfortable Einrichtung mit TV, Telefon, Klimaanlage, Safe, Minibar, und es gibt sogar einen Wasserkocher für das Zubereiten von Kaffee oder Tee. – Die Küche verspricht chinesische und europäische Spezialitäten. Abgeschaut von den Hochseeschiffen ist ein Alternativrestaurant, das

Kategorie: Flussschiff der Premiumklasse

Reederei: New Century Ltd., Chongqing

Größe: 110 m lang, 16,7 m breit, 5 Passagierdecks, 264 Kabinenplätze, 145 Crewmitglieder

Indienststellung: 2008

Kabinen: 132, alle mit Balkon, 23 bis 45 m²

Bordwährung: Yuan, alle gängigen Kreditkarten

Fahrtgebiete: Jangtse auf der Route Chongqing-Yichang-Nanjing

Im Programm von: nicko tour
www.nicko-tours.de

gegen Zuzahlung Gourmets locken will, die (täglich wechselnd) Mehrgänge-Menüs in bester europäischer Tradition wünschen.

SPORT & SPASS

Bei möglichem Nebel oder Regen auf dem Jangtse weiß man es zu schätzen, dass an Bord der „Century Diamond“ ein kleines Wellnesscenter und eine Sauna nicht fehlen. Sportliche wird es in den Fitnessraum ziehen. Thai Chi gibt es für Anfänger und Fortgeschrittene. Die Bordshows werden von den Crew-Mitgliedern mit viel Engagement bestritten. Die meisten Gäste sind sich einig: besser als auf manchen Hochseeschiffen.

GELD & GEGENWERT

Der durchschnittliche Tagespreis beträgt ca. 145 € pro Passagier (Ausflüge eingeschlossen). Der Gang ins Alternativrestaurant kostet 20 € p. P. Massagen gibt es ab 17,40 € (45 min.). Einige Getränkepreise: Cocktail ab 4,60 €, Hauswein ab 4,60 €, Flasche Wasser 3,50 € Glas Bier ab 2,90€, Glas Cognac ab 4,60 €, Trinkgeldempfehlung für die gesamte Kreuzfahrt: 20 €.