Just do it - das Tagebuch

Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Inhalte sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

Puppengesicht

Teil 1281 – 1320
Benoa - Singapur

1281. (Mo. 13.10.08) Wieder nicht gut geschlafen. Die morgendlichen Durchfallattacken sind noch schlimmer als gestern. Egal, was der Arzt sagt, ich habe heute den Wassertank leergepumpt und erst mal 4 große Wasserflaschen a 20 Liter gekauft. Werde mich die nächste Zeit aus diesen versorgen und die Ergebnisse abwarten. Die Hitze und die Darmprobleme machen mir erheblich zu schaffen. Bin schlapp, ständig müde und ziemlich antriebslos. Folglich ist mir auch langweilig. Erstmals seit langer, langer Zeit. All die Leute, mit denen ich guten Kontakt hatte, sind abgereist. Nun sind zwar viele Neuankommer da, die Blue Water Rallye trudelt ein, aber die sind natürlich ein geschlossener Haufen, der sich gut kennt. So bleibe ich ein bisschen außen vor. Um überhaupt etwas zu tun, habe ich im Boot geputzt.
Und etwa 65 Ameisen erlegt. Wie groß die Kolonie an Bord wohl ist? Und bei welchem Aderlaß sie wohl nicht überlebensfähig ist?

Putu von der Bar –
Abschied per Handschlag

1282. (Di. 14.10.08) Frage: Ist heute Montag? Habe den Bezug zum Datum verloren. Muß glatt im Marina-Restaurant nachfragen und erfahre, dass es bereits Dienstag ist. Erstmals seit langem wieder gut geschlafen. Nur eine Unterbrechung, weil irgendwo jemand mitten in der Nacht „das Gesicht verloren“ hat. Denke noch, ob ich den Schreihals darauf aufmerksam machen kann, dass er in Bali sein Gesicht verliert, wenn er derart deutlich seine Emotionen zeigt. Glücklicherweise, andere, recht ruhige Begleiter oder Mitbewohner auf dem betroffenen Boot stellen ihn schnell still. Wahrscheinlich zu viel getrunken und nun nach Delirium im Koma angelangt. Nach kurzer Pause dann eine Frauenstimme. Endlose Klagen und Anklagen, und das mit einer Stimme, dass ich plötzlich richtig Mitleid mit dem armen Schreihals von zuvor bekomme. Noch ein Gesichtsverlust, aber der besonders anhaltenden Art. Kann nach dieser Unterbrechung trotz unglaublicher Hitze gut weiterschlafen.

So bin ich heute Morgen auch wieder aktiver. Leere das restliche Wasser aus dem Tank. Wechsle erneut die Filterpatrone des Trinkwasserfilters. Putze den Spülenschrank. Fülle erste 60 Liter Mineralwasser zusammen mit Desinfektions-lösung, die ich von Jaques erhalten habe, in den Tank. Und ich klariere dann sogar erfolgreich den Blister und den Blisterschlauch. Das Segel ist Gottseidank wieder einsetzbar. Heute ein mörderischer Aderlaß der Ameisen-population. Weit über 100 erlegt. Vermutlich an die 160 Tiere. Bei 70 habe ich aufgehört, zu zählen. Und ein mutmaßliches Nest ausgeräumt. Das war aber so winzig, dass ich befürchten muß, es gibt an Bord eine ganze Reihe Nester.

Abschied vom Sekretariat: Diana, plietsch und fröhlich, Fidu, immer lustig und Ida Ayu, ernst und ehrgeizig

Am Abend Bargespräch mit einem australischen Einhandsegler. Verstehe sein Genuschel kaum. Er ist auch schon reichlich abgefüllt und vor allem ein Schreckbeispiel, wie man als *singlehander* enden kann: Abgerissen, alkoholabhängig, einsam.
Nett dagegen mein Gespräch mit Putu hinter dem Tresen. Sicher eines der nettesten Mädchen hier. Sie möchte, dass ich innerhalb eines Jahres wiederkomme und verabschiedet sich mit Handschlag, falls wir uns vor meiner Abreise nicht mehr sehen sollten.
Am Abend großer Schreck. Bereite mir gerade einen Tomatensalat und suche Pfefferkörner im Gewürzschapp, um die Pfeffermühle aufzufüllen. Was entdecke ich stattdessen: eine gigantische Ungezieferkeimzelle. Mir wird fast schlecht. Mit Mühe bringe ich mich dazu, mich vorerst auf die Zubereitung des Essens zu konzentrieren. Danach wird ausgeräumt. Alles, was übers Datum ist, wird aussortiert. Jede angebrochene Tüte fliegt raus. Noch versiegelte Tüten werden sorgfältig kontrolliert, im Zweifel ebenfalls ab in den Müll. Dann wird das ganze Schapp ausgewischt. Ecken und Kanten mit einem feinen Schraubenzieher nachgepult. Und zu guter Letzt wird die gesamte sichtbare Oberfläche in Alkohol ertränkt. Ebenso wie ein Großteil der verbliebenen Würzgefäße. Der Müll wandert sogleich außenbords. Dann werden sogar meine Hände und der Schraubenzieher desinfiziert und abschließend mein Inneres. Mit Kirsten´s Tequila. (Geschmacklich liegt der übrigens erstaunlich nahe an dem mittlerweile über die Jahre gereiften Mescal, den wir seinerzeit aus Mexico mitgebracht haben.) Die innere Desinfizierung hilft ergänzend bei der Wiedererlangung des inneren Gleichgewichts.

1283. (Mi. 15.10.08) Gut geschlafen und daher etwas zu spät aufgestanden. Sehe SOLEJA gerade noch abfahren, aber Jaques und seine „Frauen“ sehen mich nicht mehr. Am Vormittag eine völlig vergessene Kleinigkeit erledigt: Eine gebrochene Niete an der vordersten Luke, die eins der Widerlager für die Riegel hält, ersetzt. Dann eine kleine Fotosession mit den Leuten von der Clubbar. Prompt ist Ida Ayu vom Sekretatriat, genannt Dayu, böse, dass ich sie nicht fotografiert habe. Als ob ich sie vergessen könnte. Aber ich musste die Fotosession unterbrechen, da ich gerade die Gelegenheit hatte, nach *Batubulan* zu fahren, ein Dorf, in dem ich traditionelle balinesische Mörser würde kaufen können. Jaja, so schnell macht man sich unbeliebt und fällt in den Verdacht der Treulosigkeit.
Die Fahrt führt praktisch ohne Unterbrechung durch Siedlungsgebiet. In der weiteren Umgebung der Inselhauptstadt *Denpasar* gleicht Bali doch sehr einer verstädterten Landschaft. Eigentlich müsste ich hellhörig werden, als der Fahrer meint, wenn wir dort keine *Penyatokan* finden würden, so heißen die flachen Mörserschalen für die Zubereitung der verschiedenen Sambal-Arten, würde er mich zum Markt von *Denpasar* fahren, das sei kein Problem. Woraus ich messerscharf folgere, dass der vereinbarte Fahrpreis viel zu hoch ist. Unterwegs fällt der zunehmende Flaggenwald auf. Die politischen Parteien Indonesiens, über 30 an der Zahl, rüsten für die im nächsten Jahr anstehende Wahl.

Flaggen der politischen Parteien – die Parlamentswahlen werfen ihren Schatten voraus

Mein Fahrer lacht darüber. Er ist überhaupt recht lustig. Daß ich allein segele, findet er auch zum Lachen. Und dass ich mir keine junge Frau suche, die putzt, wäscht, kocht, abwäscht und noch ein bisschen mehr zum generellen Wohlbefinden beiträgt, quittiert er mit einer von gewisser Verständnislosigkeit geprägten Lachsalve. Wie dumm kann einer nur sein, höre ich da raus. Jaja, seufz, andere Länder, andere Sitten.

Balinesischer Mörser

Mehrfach betont Nyoman, so heißt mein Fahrer, dass wir zu einem ganz traditionellen Markt fahren. Dieser Markt ist eine überdachte Budenlandschaft, die meisten geschlossen, und stinkt außerordentlich nach Geflügelexkrementen. Kein Wunder, denn in den verschiedensten Ecken sieht man ein paar gefesselte und geknebelte Hühner und Artverwandte. Wie muß es hier erst bei Hochbetrieb zugehen. Meine Erwartung, Berge, ja ein ganzes Dorf voller Schalen und Stößel vorzufinden, wird arg enttäuscht. Der Fahrer fragt einen Security-Mann – ja, den gibt es tatsächlich am Eingang des Marktes – der uns zu einer alten Tante führt. Die kramt dann unter Flechtkörben und Hühnern eine Reihe Schalen hervor. Klein, und eine wie die andere. Hm. Noch eine Alternative? Meine Knie geben ob der auf mich einstürmenden zudringlichen Gerüche bereits bedenklich nach. Glücklicherweise bewegen wir uns wieder mehr an die Peripherie, frische Luft fächelt mir ahnungsweise entgegen. Erneut ein altes Mütterchen. Erneut wird unter Bergen von Kram gegraben. Immerhin, es tauchen aus Lava gefertigte Schalen in verschiedenen Durchmessern und Formen auf. Stößel gibt es auch. Ich beginne, schon arg schwächelnd zu verhandeln. Mit entsprechend mäßigem Erfolg. Letztlich erstehe ich zwei Schalen und zwei Stößel für umgerechnet 5 Euro. Wobei ich in dem Dämmerlicht nicht sehe, dass die größere am Rande mit dunkelgrauer Spachtelmasse geflickt ist. Echt authentisches Alltagsgut also.
Zurück fährt Nyoman extra durch „die Landschaft“, damit ich auch mal die Reisfelder sehe. Die ausländischen Besucher mögen das ja. Tja, was Nyoman so Landschaft nennt. Dicht besiedeltes Land, dazwischen mal vereinzelt, mal sogar ein wenig flächig Reisfelder. Das Dilemma Balis wird deutlich. Nicht nur die heimische Bevölkerung wächst, auch der Zuzug von Menschen andere Inseln nimmt zu. Darunter viele recht arme Javaner, aber auch viele wohlhabende Chinesen aus *Jakarta*. Auf jeden Fall entsteht ein erheblicher Druck auf die Fläche. Vor zehn bis zwanzig Jahren gab es hier nur Reisfelder. Meint Nyoman. Das glaube ich ihm aufs Wort. Und in zehn Jahren wird es hier gar kein Reisfeld mehr geben. Das schon immer extrem dicht besiedelte Bali konnte lange Zeit den Reisbedarf der Bevölkerung durch die lokale Produktion decken. Doch diese Zeit ist mittlerweile vorbei, Bali ist auf Reisimporte angewiesen. Obwohl man meinen Fahrer und auch mich kennt, wird das Auto bei der Rückkehr in die Marina von den Wachleuten genauestens untersucht. Blick in den Kofferraum, Abspiegeln des Fahrzeugbodens. Man könnte meinen, die US-amerikanische Botschaft zu besuchen.

Keimfreier Wasservorrat

Noch außerhalb des Bootes beginne ich eine Schrubborgie. Meine verstaubten und recht porösen Erwerbungen werden mit Seifenwasser gespült, gebürstet und gewässert. Und zu guter Letzt in Alkohol ertränkt. Erst dann dürfen sie an Bord. Die Transporttüten werden von vornherein außenbords entsorgt. Nur kein Ungeziefer einschleppen. Danach wartet eine Herkulesaufgabe. 15 Wasserflaschen, die dicken Dinger á 19 Liter warten auf mich. Ich muß sie alle per Hand über die Brücke hinunter auf die Schwimmstege schleppen - schön steil, es ist gerade Niedrigwasser – und von dort zum Boot. Auf dem Fingersteg baut sich eine hübsche Reihe auf. Dann alles per Hand und allein an Bord wuchten, von dort auf die andere Bootsseite, und dann alles aus der Hand über einen Trichter in den Einfüllstutzen. Das gibt ganz schön lange Arme. Und unweigerlich eine Duschorgie, um den rinnenden Schweiß loszuwerden und den überhitzten Körper abzukühlen. In der Bar entdecke ich sodann den durstlöschenden Wohlgeschmack von ganz viel Eiswürfeln, Tonic Water und ein paar Spritzern Limettensaft.

1284. (Do. 16.10.08) Das Boot für den morgigen Aufbruch vorbereitet. Von Paul, dem Skipper der ANAHI, noch Seekarten bekommen. In der Stadt kopiert. Sehr gute Qualität der Großkopien. Wurde auf Warten erledigt für 2,50 USD pro Kopie. Das Taxi war bedeutend teurer. Dann im Carrefour-Supermarkt absetzen lassen. Dort zu Mittag gegessen und letzte Einkäufe gemacht. Irgendwie die Hauptsache, frischen Käse und frischen Aufschnitt vergessen. Jetzt wird es eben ohne gehen.
Im Club viel Abschied. Ida Dayu tituliert mich mittlerweile als Papa. Will wohl Mißverständnissen vorbeugen. Ihre Direktheit hatte mich auch schon gewundert.
Am Abend wollte ich Berno noch Caipiroska erklären. Aber sein Mitstreiter hat nach meiner Schilderung der Zutaten begriffen, worum es geht, und als ich zwecks Demonstration an die Theke kam, stand da ein fertiger Caipi für mich. Und siehe da, als ich so an dem Glas nuckelte, begannen die Begehrlichkeiten. Mindestens 10 Caipis sind in der Folge für andere Tische über die Theke gegangen. Scheint ein neuer Verkaufsschlager der Theke zu werden.

Heuer in der Marina wieder viel los. Die Masse der Blue Water-Flotte trudelt nun von *Kupang* aus kommend ein. Entsprechend viele Boote fragen nach einem Stegliegeplatz. Das Ankerfeld wird ebenfalls zunehmend dichter besetzt. In Restaurant und Bar entwickelt sich ungekanntes Leben. Erfahre dabei, dass die Regel, nach der ausländische Boote noch vor wenigen Monaten mit einem extrem hohen *bond*[1] belegt wurden, auf eine Yacht zurückgeht, die sich unter Missbrauch der indonesischen Flagge eingeschlichen hatte. Aufgrund des offenkundigen wirtschaftlichen Schadens ist die *bond*-Regelung aber wieder suspendiert worden. Das Problem ist nur, dass der Gouverneur von Timor sehr selbstherrlich ist und seine Zollbeamten nach wie vor auf die Erhebung des *bonds* verpflichtet. Angeblich kann man sich davon freikaufen, wenn man 600 USD unter der Tischplatte über den Tisch schiebt ...

Die neue Flotte sorgt für viel Hafenballett und Unterhaltung. Eine sehr schöne Yacht, von Joubert gezeichnet, von Meta gebaut, 16 m, 39 Tonnen (!), Aluminium, Twin-Kiel (!!), Knickspanter mit 25 mm Alu Wandstärke (!!!) und für Fahrten in extremste Regionen gedacht, unter belgischer Flagge fahrend, hat beim frühmorgendlichen Anlegen einen Engländer gerammt. Der schimpft wie ein Rohrspatz über diese deutschen Idioten, die um die Welt segeln und nicht mal Hafenmanöver können. Ich

---

[1] Unter dem *bond* ist eine vorübergehende Abgabe zu verstehen, die dem Einfuhrzoll des betreffenden Bootes entspricht. Dieser *bond* wird bei Verlassen der indonesischen Gewässer zurückerstattet. Die Auszahlung des *bonds* erfolgt dann allerdings in indonesischen Rupien, was natürlich durch den Rücktausch in andere Währung einen Geldverlust bedeutet. Außerdem ist der *bond* bei den Verkehrswerten der meisten Yachten keine Kleinigkeit. Nur in Bali wurde stets auf die Erhebung des *bonds* verzichtet. Und bei Booten, die im Rahmen einer Regatta oder Rally segelten, da man bei diesen voraussetzen konnte, dass sie das Land wieder verlassen. Die *bond*-Regelung war zu meiner Zeit, also Oktober 2008 von der Zentralregierung suspendiert worden, aber der Gouverneur von Timor hält bislang in seiner Eigenmächtigkeit daran fest. Das Anlaufen von *Kupang* als Einklarierungshafen ist für einzeln reisende Yachten daher nicht ohne Risiko.

muß ihn darüber aufklären, dass an dem Boot eine belgische und keine deutsche Flagge flattert. Ansonsten hat er nicht ganz Unrecht. Gemeinsam bewundern wir einen französische Ovni, die vergeblich versucht, bei der Tanksäule längsseits zu gehen. Fährt immer wieder rückwärts in stumpfem Winkel auf den Ponton zu, bricht dann ab und fährt wieder vorwärts. Wiederholt das etliche Male. Ohne je einen anderen Anfahrtwinkel oder überhaupt einen anderen Ansatz zu versuchen. Ich frage mich, weshalb er nicht im Bogen und vorwärts anlegt. Platz genug ist da. Nicht üppig, aber ausreichend. Schließlich rufe ich ihm zu, er solle mal einfach näherkommen und eine Leine rüberwerfen, wir können dann alles vom Steg aus per Leine erledigen. Ein sichtlich erleichterter Skipper wirft sie dann auch. Mir bleibt nur noch die Beobachterrolle, da genug andere Leute nach den Leinen greifen. Selbst mein schimpfender Engländer (Landschaftsgärtner übrigens) fasst sofort an. Anfangs dachte ich, dass man mit ihm außer Verbalattacken auszutauschen, nicht viel anfangen kann, aber als ich mich als Landschaftsarchitekt oute, ist plötzlich ein ganz anderes, sehr sensibles Gespräch möglich.

17.10. – 21.10.08
Benoa, Bali - Kumai
478,3 sm (29.548,5 sm)
Wind: SSE-SE 3-5, uml. 2, W 1, Stille,
Liegeplatz: vor Anker

1285. (Fr. 17.10.08) Um 05:00 klingelt der Wecker. Welche Lust, um diese Zeit aufstehen zu müssen. Ich reiße mich zusammen und stehe tatsächlich auf. Das Teewasser braucht aus unerfindlichen Gründen extrem lange, bis es kocht. Entsprechend verzögert sich das Frühstück. Dennoch bin ich Viertel nach sechs soweit, daß ich den Motor starten kann. Da sonst noch niemand da ist, bitte ich den security-Menschen, meine letzte Vorleine zu führen. Will nicht riskieren, daß ich vielleicht mit dem Bug wegdrifte und ANAHI demoliere. Komme aber so gut von meinem Liegeplatz weg, daß die Vorsicht nicht nötig gewesen wäre. Viertel vor sieben sind alle Fender an Bord und verstaut, alle Leinen aufgeschossen und weggepackt. Der eben eingetroffene Berno winkt von der Bar. Und ein Marinero steht auf Hab Acht, als ich während der Stauarbeiten dicht längsseits der am äußeren Ponton liegenden Yachten treibe. Eine Frühaufsteherin schießt auch prompt mit panischem Ausdruck ins Cockpit. Der Marinero und ich feixen. Eine Stunde später habe ich den Kanal nach *Benoa Harbour* verlassen und stehe bereits auf Höhe der Einfahrt zur *Serangan Bay*. Kurzzeitig habe ich einen knappen Knoten Schiebestrom, wahrscheinlich durch das Wasser, das die Flut in die Bucht drückt. Jenseits der Zufahrt gibt es dann prompt Gegenstrom, zeitweise gute 4 Knoten. Das kann ja heiter werden. In der Bucht liegen nur heimische Boote, keine Segler aus dem Ausland. Seltsam, denn an sich hat die Bucht einen guten Ruf. Kurz danach passieren wir ein Feld mit starken Stromwirbeln. Der *Selat Badung*, also der Teil der Lombok-Straße westlich der Insel Nusapenida, ist sichtbar kein einfaches Revier. Alles in allem machen wir uns dicht unter der Küste haltend guten Fortschritt, und um 10:50 stehen wir querab des Feuers Pulau Lembongan und haben damit die engste Stelle des Selat Badung erreicht. Auch hier wirbelt es mächtig, es bilden sich Strudel und *updwellings*. Erstaunlicherweise schiebt es mal wieder mit 1,2 Knoten. Also auch bei Springtide in der Zwischenmonsunzeit kann man hier zumindest lokal und kurzzeitig mit Neerströmen rechnen. Kurz nach Mittag geraten wir in starken Gegenstrom und eine aufgeregte Kabbelsee. Obwohl Windstille herrscht bauen sich die Seen bis knapp einen Meter auf und kommen brechend von der Seite angerauscht. JUST DO IT taumelt und schwankt wie besoffen. Wir befinden uns auf der Höhe von *Pulau Gilitenokong*. Die südwestsetzende Strömung wird hier offensichtlich nach Süd abgelenkt und macht uns das Leben schwer. Ich halte nach West, um aus dem Gröbsten raus zu kommen und kann bald darauf wieder Kurs Richtung Ufer nehmen. Ausgangs der Straße, bei *Kavangasem* gibt es erneut Schiebestrom. Bin ganz zufrieden und bilanziere, dass ich die Passage des Selat Badung und des Restes des Selat Lombok mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwas über 4 Knoten geschafft habe. Das hätte ich gar nicht zu hoffen gewagt.

Kabbelwasser vor Balis Ufern – in der Bildmitte der Felsen Pulau Gilitepekong

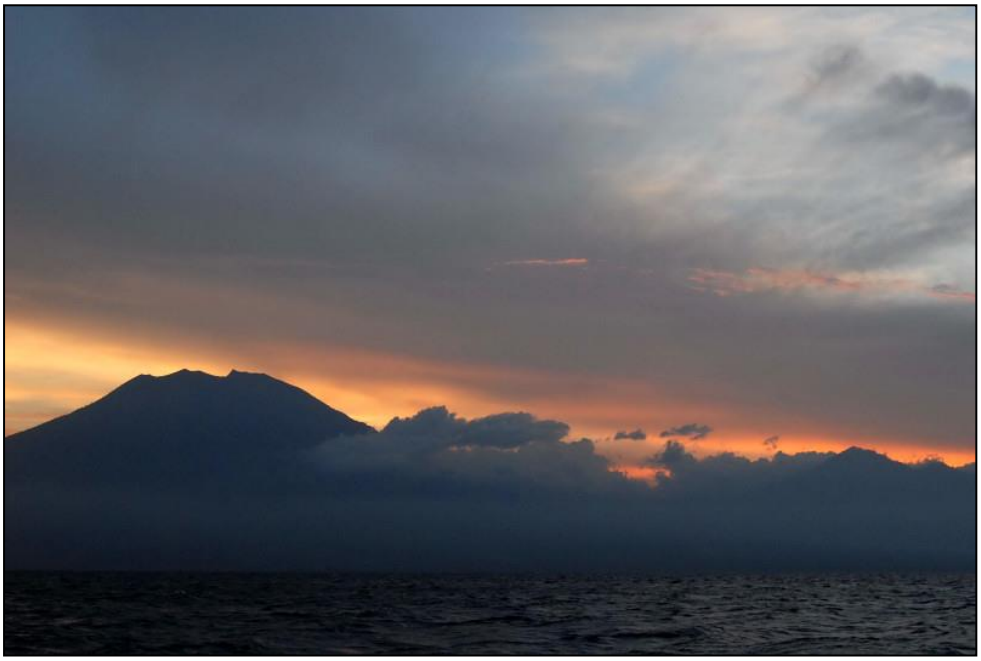
Lombok ist im Dunst nur zu ahnen. Nusapenida demonstriert eine scharfe Kontur. Bali zeigt sich von der schönsten Seite. Von Kerbtälern strukturierte Berge, die sich immer höher den Wolken entgegen schwingen, Üppig grün, und überall eingesprenkelt kleine Häuschen. Ist halt ein dicht besiedeltes Eiland. Im Hintergrund ein wolkenverborgener, kegelförmiger Gipfel. Sicher ein erloschener Vulkan.

Tradition und Moderne. Fischer mit klassisch ausgelegtem, offenem Trimaran, dieser Skipper hier sogar mit Moped-Sturzhelm. Rümpfe und Ausleger sind moderne Kunststoff-Designs. Ein gelungener Ansatz, traditionelle Wirtschaftsformen zu erhalten, den Fischern aber mehr Sicherheit zu geben.

Um 15:40 habe ich Punta Giliselang an backbord querab und damit die Lombok-Straße mehr oder weniger hinter mir. Mittlerweile ist Wind aufgekommen und ich kann Segel setzen. Wobei die Genua nur ein kurzes Intermezzo gibt, dann darf ich auf die Fock wechseln. Der Kapeffekt macht sich bemerkbar. Am Horizont entdecke ich kleine Flecken. Griff zum Fernglas. Das ist ja nicht zu glauben. Der Horizont ist gesprenkelt mit bunten Segeln. Die typischen heimischen Dreieckssegel. Also alles Fischer. Machen die da eine Regatta, oder fischen sie in diesen Scharen? Als ich näher herankomme wird deutlich, daß sie tatsächlich mit einer achteraus hängenden Leine fischen. Anscheinend beobachten sie sich gegenseitig, und sobald einer der Fischer erkennbaren Erfolg hat, kommen die anderen angeschossen. Ich staune, wie hoch sie mit ihren einfachen Segeln an den Wind können. Die Boote sind durchweg moderne Kunststoffbauten, aber in traditionellem Design, mit langem, schmalem Rumpf und zwei Auslegern. Damit einerseits nahezu unkenterbar, andererseits sehr schnell. Die meisten Boote tragen allerdings einen Außenborder als Reserve am Heck. Das ganze Treiben wird von einem Patrouillienboot der Marine überwacht. (Wahrscheinlich eher Zufall.)

Am Abend begegnen mir drei Dampfer, die groß genug sind, um AIS fahren zu müssen, aber natürlich ohne Signal. Das bedeutet, ich muß intensiver Wache gehen. Wie wichtig das ist, zeigt sich dann auch sehr schnell. Während ich noch den Kurs eines suspekten Dampfers anhand seiner Positionslichter verfolge, gerät plötzlich ein dunkler Schatten in meinen Gesichtskreis. Was ist denn das? Verdammt noch mal. Piraten, die sich unbeleuchtet anschleichen? Schnell das Fernglas. Ich sehe eine bootsähnliche Kontur, ein Holzgestell mit hoch über dem Rumpf schwebender Plattform und drumherum jede Menge kleiner Büschel, die aussehen wie kleine Baumkronen. Aber nicht eine menschliche Kontur. Das sich ein Pirat tarnt, ist ja zu vermuten, aber wie ein Soldat der Bundeswehr im Wald ist auf dem Meer eher sonderbar. Schließlich komme ich zum Schluß, daß dieses sonderbare Objekt eine Art Begräbnisfloß ist. Wobei Begräbnis das falsche Wort ist. Eher ein Seebestattungsfloß. Eine Leiche kann ich allerdings nicht erkennen. Dafür bleibt der Abstand glücklicherweise zu groß. Vielleicht fährt ja nur die Asche mit.

Mein Kurs verläuft parallel der balinesischen Küste, daher führe ich nur kleinere Besegelung. Will mich nicht unvorbereitet überraschenden Fallböen aussetzen.



Der alte Vulkankegel an Balis Nordostzipfel

1286. (Sa. 18.10.08) Kurz nach Mitternacht stoße ich auf ein zweites Floß. Das war allerdings reichlich knapp und ich erschrecke mich tierisch. War gerade im Cockpit und beobachtete Boobys bei Landeversuchen, um sie vom Geräteträger und dem Windgenerator fern zu halten. Meine Phantasie malt sich in der Folge aus, wie JUST DO IT ein solches Floß rammt, und plötzlich fällt eine Leiche auf das Vordeck. Da kann man nur hoffen, daß nicht in dem Moment, wenn man diese Fracht über Bord schafft eine Patrouille kommt. Das könnte zu argen Erklärungsnöten führen.

Berge und Inseln jenseits des Horizonts malen ihre Schatten an den Abendhimmel

Um 08:00 eine Überraschung: Habe schon wieder Durchfall. Nicht zu fassen. Ich weiß nicht was ich machen soll. Schon wieder Immodium / Loperamid schlucken? Die Darmflora muß ja auch mal zur Ruhe kommen können.
Später kommt ein Segel in Sicht. Auch nur ein Groß allein, so wie ich es auch gerade handhabe. Wenig Wind von achtern, aber Wind gegen Strom und daher eine lästige, unangenehm kurze und steile Welle, bei der die Vorsegel nicht stehen wollen. Aber er verschwindet schnell hinter dem Horizont. Vermutlich läßt er die Maschine mitlaufen. Ich bleibe hartnäckig und beschränke mich aufs Segeln. So groß wäre der Fahrtgewinn verglichen mit dem Spritkonsum auch nicht.
Zögere lange, aber gegen Mittag setze ich die Selbstwendefock und baume sie aus. Schmetterling. Viel bringt es nicht, dafür taumelt das Boot nun stärker und beide Segel flappen. Das Groß alleine stand ruhig. Und wie kann es anders sein, nach 15 Minuten eine plötzliche Winddrehung. Das Groß steht back. Und der Schmetterlingskurs bringt uns nun voll auf ein Riff. Also darf ich das soeben über dem Cockpit aufgespannte Sonnensegel wieder wegnehmen, um freie Bahn für die Großschot zu schaffen und dann das Groß schiften. Nahe der Insel Goagoa und des Riffs begegnen mir zwei kleine offene Fischerboote. Dann wird die Insel wohl bewohnt sein.

Die Sonne steht heute Mittag exakt über dem Masttop. Kreuzen auf unserem Weg nach Norden die Südwanderung der Sonne. Das heißt, ab jetzt ist die Welt endlich wieder richtig rum, zumindest für mich, einem Bürger der Nordhalbkugel. Noch kann man es kaum wahrnehmen, aber Tag für Tag wird es deutlicher werden. Die Sonne steht wieder im Süden. Am nachmittäglichen Horizont begegnet mir eine Karawane größerer Fischerboote. Ob das die Fischer aus *Benoa* sind? Ihr Kurs ist jedenfalls nach Süden gerichtet. Mit Einbruch der Dunkelheit zeigt sich, daß sie vermutlich alle auf dem Weg waren zu den Fischgründen bei Goagoa. Der nächtliche Horizont dort ist jedenfalls hell erleuchtet. Bin reichlich froh, daß ich diese Passage bei Tageslicht gemacht habe. Denn neben den großen, taghell erleuchteten Fischern gibt es noch zahllose kleine, offene Sampans, die sich ebenfalls in diesen Gefilden herumtreiben. Ein besonders schlecht beleuchteter zwingt mich schließlich zu einem Ausweichmanöver. Lange Zeit ist mir nicht einmal klar, ob die kaum zu ahnenden Funzeln zu einem oder mehreren Booten gehören, was die Entfernungsschätzung schwierig macht. Bin schon recht nahe dran, als ich erkenne, daß es nur ein Boot ist. Links oder rechts dran vorbei? Ich entschließe mich für links. Auf dem Sampan entsteht Aktivität. Licht flammt ein paar mal auf, und dann wird eine helle Petroleumlampe entzündet. Wie schön, nur weiter helfen tut es auch nicht. Ein Mann läuft dieses Licht schwenkend zur Schiffsmitte. Nur, was will er mir sagen? Dann aufgeregtes Geschrei. Aha, das kann doch nur bedeuten, dass ihre Leine oder das Netz links heraushängen. Mist. Und das bei ausgebaumter Fock und gesichertem Groß. Ich falle ab und drehe das Heck durch den Wind. Die Segel stehen back.

Weiter aufgeregtes Geschnatter in unverständlicher Sprache. Ich schnattere in deutsch zurück. Wenn ich sie schon nicht verstehen kann, warum sollten sie mich denn dann verstehen müssen? Die Maschine starte ich nicht. Vorsichtshalber hole ich aber schnell die Leine des Schleppgenerators rein. Wer weiß, wo diese dumme Angel-Fischer-Netz-Leine ist. Etwa 30 Minuten lasse ich mich treiben und gewinne eine gute halbe Meile Abstand, dann halse ich mit Maschinenhilfe zurück. Wieder auf Kurs geht es flott voran. In der Nacht muß ich noch mehrmals das Groß schiften, jedesmal, um Fischern großzügig auszuweichen. Glücklicherweise sind keine solche Funzelkandidaten dabei. Viel Schlaf finde ich nicht.

1287. (So. 19.10.08) Ein vergleichsweise ruhiger Tag. Ein paar Fischer nur, aber relativ viele Frachter und Tanker. Stets in ausreichendem Abstand. Ich genieße das warme Wetter und lade mich zu einer Cockpitdusche ein. Kaum wird es dunkel, häufen sich die Fischer. Wo die so plötzlich alle herkommen? Natürlich krebst gleich zu Anfang einer auf meiner Kurslinie herum. Schweren Herzens streiche ich die ausgebaumte Fock. Es lief doch gerade so schön. Aber mit einem ausgebaumten Vorsegel bin ich nur eingeschränkt manövrierfähig, und bei diesen Fischern weiß man ja nie, womit sie einen armen Segler als nächstes ärgern wollen. Der Sauber-und Frisch-Effekt der Cockpitdusche ist natürlich wieder dahin. Bin nach dem Bergen und Zusammenpacken der Fock völlig verschwitzt. Als kleine Dreingabe findet die ganze Aktion nahe zweier in der Seekarte verzeichneter Felsen statt. Schaue extra noch mal in die INT 1. Demnach bedeutet die Signatur der Seekarte, dass sich der Felsengipfel auf Höhe des Kartennull befindet. Gretchenfrage: Wie tief unter der Wasseroberfläche befindet sich Kartennull?

Um 20 :15 muß mal wieder so ein ominöser Kahn vor statt hinter mir durchgehen. Seine Backbord-Posi streut über einen weitaus größeren Bereich als normal. Oder sollte es ein rotes Rundum-Licht sein und etwas anderes bedeuten. Am Heck wird mit einem Scheinwerfer hantiert. Als ich sein Kielwasser kreuze springt das Echolot für einige Sekunden auf 0,9 m. Zufall? Oder bin ich über sein Netz gesegelt. Und soll Scheinwerfergefuchtel immer bedeuten hier ist das Netz oder die Leine? Viele Fragen, keine Antworten. Im weiteren Verlauf der ersten Nachthälfte fahre ich Slalom durch die Fischer. Ein ums andere Mal schifte ich das Großsegel. Erst eine halbe Stunde vor Mitternacht wird es ruhiger. Habe ich überhaupt mal fünf Minuten auf der Koje ruhen können? Wahrscheinlich schon, aber in der Erinnerung wirkt es wie ständige *action*.

1288. (Mo. 20.10.08) Großer Schreck in der Morgenstunde. Um 10:05 mache ich einen seltsamen hügeligen Schatten aus. Ich peile ihn auf 310° und messe per Radar 5,8 Meilen Distanz. In keiner meiner C-Map-Versionen ist ein Felsen oder eine Insel eingezeichnet. Womöglich eine neu entstandene Insel? Irgendwie sehen die Konturen dieses Dings beim Näherkommen tatsächlich wie ein knapp über das Wasser schauender Vulkanschlot aus. Um 10:35 kann ich sogar brechende Wellen entdecken, dann erste Strukturen und nicht weit entfernt ein kleines Schiff. Des Rätsels Lösung: Ein Schleppverband, dessen Schute ich breitseits sehe, und dessen Ladung mit einer bräunlichen Persenning abgedeckt ist. Sinnvollerweise ist die Ladung unregelmäßig und vorn und achtern höher als in der Mitte. Aus der Entfernung ein täuschend echter, flacher Vulkangipfel.
Um 15:00 begegnet mir erneut ein Schleppverband. Habe ihn schon länger in Sicht, und der Schlepper weicht frühzeitig und weiträumig aus. Leider geht er aber dann doch zu früh zurück auf den alten Kurs. Hat nicht damit gerechnet, dass der Wind nachlässt und meine Fahrt abnimmt. So bleibt mir nichts übrig, als selber auszuweichen. Also weg mit der Sonnenplane, Groß schiften, und wenige Minuten später alles retuor. Müßig zu erwähnen, dass es warm ist und ich schwitze wie ein Ochse.

Die geschleppte Schute.
Ich weiche lieber aus.

Abends sieht es weit und breit fischerfrei aus. Aber ein paar trauen sich dann doch in die Dunkelheit und leuchten in der Gegend rum. Die Ausweichaktionen halten sich glücklicherweise in Grenzen. Zwischendurch starte ich wegen schwachen Windes sogar die Maschine. Will morgen unbedingt im Hellen ankommen. Ich motore allerdings nicht gerne in der Nacht. Unsichtbare Fischer und ihre Leinen machen mir Sorgen. So bin ich froh, als der Wind nach nicht allzu langer Zeit wieder etwas frischer weht. Nur die Richtung will nicht mit der Vorhersage übereinstimmen. Mir ist es egal, solange ich den Wind überhaupt nutzen kann. Am Nordhimmel wetterleuchtet es noch heftiger als gestern. Obwohl das Gewitter nicht weit entfernt scheint höre ich keinerlei Donner.
Für Ärger sorgt nach wie vor mein Darm. Möchte mal wissen, was das ist. Werde mich in Deutschland wohl ausführlich untersuchen lassen müssen.

1289. (Di. 21.10.08) In der zweiten Nachthälfte überhöre ich meinen Küchenwecker und schlafe von drei Uhr an zwei Stunden am Stück. Nicht zu fassen. Und das, wo ich hier doch mit reichlich Verkehr rechnen muß. Entsprechend erschrocken stürze ich an Deck. Doch mein Rundumblick beruhigt, kein anderes Schiff oder Boot zu sehen. Wo ich nun des Schreckens wegen eh hellwach bin, kann ich auch gleich versuchen, in Winfrieds Runde reinzuhorchen. Gelingt auch, und ich bekomme auch Kontakt zu MULINE, die ebenfalls auf dem Weg nach *Kumai* und mir einen halben Tag voraus ist. Martina und Stefan wollen auf Kanal 69 hörbereit sein und mich gegebenenfalls hereinlotsen.

Gegen 06:15 sehe ich die Konturen eines flachen Landes an steuerbord voraus. Das Feuer von *T. Punting* müsste nach C-Map genau 8,3 Meilen nördlich von uns sein. Ich habe sein Licht in der Nacht jedoch nicht erkennen können. Um 09:00 geht ein heftiger Schauer nieder. Die Sicht beträgt keine 500 Meter mehr. Ich reduziere vorsichtshalber die Geschwindigkeit. Und da der Wind unberechenbar wird, umlaufende Böen, stecke ich ein Reff ein. Dabei gerät die Regulierleine des Achterlieks in eine hübsch versteckt im Baum angebrachte Umlenkrolle des 1. Reffs und blockiert es. Also stecke ich vorsichtshalber das zweite Reff ein. Ich brauche bestimmt eine Stunde, um die nun entlastete Reffleine des 1. Reffs und die Regulierleine rauszuprokeln. Gegen Mittag sehe ich auch am Westhorizont Bäume. Leider nicht lange, denn das nächste Unwetter zieht auf. Über mir blitzt und donnert es, der Wind fällt unregelmäßig ein, der Himmel wird schwarz. Die Sicht verringert sich erneut. Wenn das so bleibt, werde ich den Fluß kaum ansteuern können. Notfalls muß ich außerhalb im Schutz der Leeküste ankern. Doch das Glück ist mir treu. Es klart ein wenig auf und ich kann es wagen, meinen Weg fortzusetzen. Auftrieb gibt mir eine große Fähre, die sich zunächst noch schemenhaft, dann aber immer deutlicher in der Flussmündung zeigt und gen See strebt. Wo die durch kann, werden wir das erst recht schaffen.
Jenseits der grünen Ansteuerungstonne verschaffe ich mir selber Aufregung. Durch eine Fehlinterpretation der Topographie steuere ich vierkant auf die Küste zu. Glücklicherweise lasse ich das Echolot nicht aus den Augen und kann meinen Fehler noch rechtzeitig entdecken. Schnell eine Kehrtwende und den tieferen Bereich aufgesucht, aus dem wir gerade kommen. Dann neu orientiert und ich kann die Fahrt nach einem kleinen Haken wieder fortsetzen. Nicht viel später wird es erneut flach. Ich erkenne die Gefahr an unserer zunehmenden Fahrt; der *Rio Paraná* lässt grüßen. Runter mit der Drehzahl und vorsichtig eine neue Fahrrinne gesucht. Generell habe ich den Eindruck, dass viele Wegepunkte und Landmarken im C-Map etwa 0,7 Meilen zu weit südwestlich verzeichnet sind. Aber an der Betonnung der Indonesier lässt sich nichts aussetzen. Die Tonnen sind groß, deutlich sichtbar und zuverlässig befeuert.

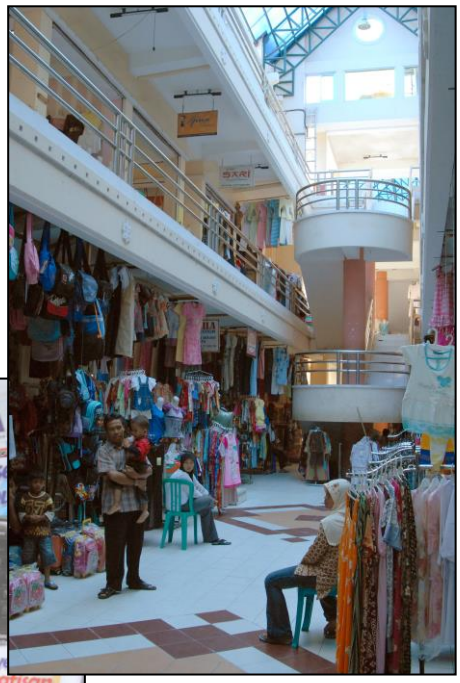
Es zieht sich zu, gleich geht der Tanz los! Die Sicht wird gegen null sinken. Die Segel sind vorsichtshalber geborgen

Dem Fluß aufwärts folgend passieren wir eine große Aufweitung, ein guter Ankerplatz, wenn man auf die Tide oder den nächsten Tag warten muß. Beim Blick durchs Fernglas entdecke ich sogar zwei Richtfeuer, die mir den nächsten Schritt weisen. Danach müssen wir nicht mehr so aufpassen und können mehr oder weniger in Strommitte segeln.

Der Anker hängt für alle Fälle klar zum Fallen, als wir den Fluß hinauffahren.

Ein bisschen erinnert mich auch die Landschaft an den *Rio Paraná*. Leider dämmert es bereits, und in den Tropen wird es ja schnell dunkel. Nach der nächsten Flussbiegung kommt bei weitem nicht mein Ziel, nein. Der *guide*, aus dem ich mir ein paar Seiten kopiert habe, gibt sich da sehr optimistisch und verkürzt die Wegstrecke dramatisch. Insgesamt werden es von der Flussmündung zum Ziel rund 15 Meilen. Mehr als das Doppelte dessen, was ich angenommen habe. Befürchte schon, dass ich heute noch irgendwo auf dem Fluß ankern muß, aber schließlich sehe ich nach einer weiteren Biegung schwach vor dem dunklen Horizont abgehoben die Silhouetten einer Handvoll Yachten. Dort muß mein Ziel sein. Nach einer Erkundungsrunde fällt mein Anker auf 9,5 m Wassertiefe. Ich hab´s geschafft.

Bin noch mit Aufklararbeiten beschäftigt, da vernehme ich Laute in vertrauter Sprache. „Das muß eine Reinke sein."
„Nee, das kann nicht sein."
„Doch, schau mal der Bug ist doch ganz charakteristisch."
„Man spricht deutsch." Mische ich mich ein.
Und so kommt es, dass wenige Augenblicke später Martina, Svenja, Stefan und Marc meinen Salon bevölkern, derweil wir uns mit Bier und Wein verköstigen.



Bazar-Mall

1290. (Mi. 22.10.08) Ich erwache mit heftiger Migräne. Bin etwas unschlüssig hinsichtlich meiner Wünsche an den Tag, doch dann ringe ich mich zu Aktivität durch und schmeiße daher lieber Medikamente ein. So kann ich relativ problemfrei die Vier in einem Bembek, einem Kleinbus, der als Sammeltaxi fungiert, in den größeren Nachbarort begleiten.
Hier gibt es die beiden wichtigsten Dinge: größere Banken, eine sogar mit Geldautomaten und ein Internet-Café. Auch eine ganz modern anmutende „Mall", deren viele kleine Läden ihr eher den Charakter eines Basars verlei-

Kopftuchmodelle in einem kleinen Straßengeschäft – Indonesien ist ja auf den meisten Inseln ein überwiegend moslemisch geprägtes Land

hen, als einer der uns vertrauten Einkaufsparadiese. Mich beeindruckt besonders die ganz andere Ausrichtung der Modegeschäfte. Unzweifelhaft befinden wir uns in einem moslemisch geprägten Kulturkreis. Entsprechend lang und umfangreich, aber durchaus mit modischem Gestaltungswillen fällt das Textilangebot aus. Mir tun es besonders die vielen Kopfpuppen an, die bunt gemusterte Kopftücher zur Schau stellen. Im Ort selbst gibt es ebenfalls kleine Läden für alles und jedes und nicht minder viele Werkstätten mit unterschiedlichsten Leistungsangeboten. Lange bewundern wir auch die Zierfischhändler an den Straßenecken, deren Angebot in Marmeladengläsern zur Schau gestellt wird. Kluge Händler stecken zwischen die Gläser Pappschildchen, damit die Kampffischmännchen nicht in Dauerstress geraten. Nur zum Zweck der Vorführung ihrer Pracht nehmen sie die Pappen zwischen zwei Gläsern heraus, stecken sie dann aber wieder ein.

Stefan ist besonders erfolgreich bei der Suche einer Stroboskopankerleuchte für JUST DO IT, und nachdem ich eine wirklich gute für rund 8 Euro erstanden habe, verzichten wir zunächst auf weitere Aktivitäten und stärken uns in einem der typischen kleinen *Warungs*, kleinen Imbissen und Mini-Restaurants, deren Angebot in Auslagekästen bewundert werden kann. Sie bieten meistens gutes Essen zu sehr moderaten Preisen.
Mit dem frisch erstandenen Geld begeben wir uns zu Adi, dem Chef des Yacht-Service-Unternehmens in *Kumai* und buchen für morgen früh eine Fahrt zu den Orang-Utans. Auch Diesel zu guten Preisen wird Adi während unserer Abwesenheit liefern.

Kleine Pause an Bord. Nach dem Genuß des Abend-Konzerts der Muezzin, wie gesagt, Indonesien ist moslemisch geprägt, geht's auf nach *Kumai*. In einem einfachen Restaurant essen wir leckeres Nasi Goreng, wobei es dank einiger Vielfrasse in der Truppe (ich war keiner) zu sieben statt fünf Portionen eskaliert, die wir einschließlich doppelter Eisteeportionen für 110.000 Rupien erhalten. Über den Preis sind wir erschüttert und reklamieren sogar, aber es hat alles seine Richtigkeit. Umgerechnet hat uns das Abendessen keine acht Euro gekostet. Für alle wohlgemerkt. Anschließend streunen wir noch ein wenig herum und suchen eine Möglichkeit für Nachtisch.

Essen in Kumai: Svenja wählt aus den Auslagen – Martina, Svenja, Marc und Stefan zu Tisch in einem einfachen Warang (die umgestülpte Schüssel ist ein Fliegenschutz für ein darunter liegendes brotartiges Gebäck) – in einer Garküche

Das Brautpaar = Hochzeitsstatisten

Was schließlich im Verzehr von zweierlei Variationen gebackener Bananen endet. Doch auch damit nicht genug, auf dem Rückweg zum Dingianleger werden wir quasi im Vorbeigehen zu einer Hochzeit herein gewunken. Wir dürfen den Brautleuten unsere Glückwünsche überbringen, die Hände schütteln, und wir müssen viele Fotos aller Beteiligten machen. So eine Hochzeit ist hier anscheinend eine recht ruhige Angelegenheit. Vor allem wird lange und viel gegessen und dabei erzählt. Tanz und Ansprachen und kleine Aktionen, wie es bei uns üblich ist, kennt man hier nicht. Obwohl zwei Tanzmäuse sich nach Kräften abmühen, selber singen und tanzen. Aber das ist wohl nur als Hintergrundgestaltung gedacht. Auch wir sollen noch mitessen, aber da müssen wir leider passen. Besonders ernüchternd: das Brautpaar hat am wenigsten von alledem. Es sitzt auf einer Art Ehrenthron, sieht dem Getriebe zu, und bekommt nichts. Er in einem eher einfachem, aber mit arabeskem Muster verziertem Zweiteiler, fast schon in militärischem Dunkeloliv, sie in silbernem Kleid mit goldenen Applikationen und goldfarbenem Kopftuch und Schleier, der allerdings offen getragen wird. Er adrett frisiert, sie in eine starre, bleiche Maske mit akzentuierten Augen und prallem rotem Mund verwandelt. Wie sie hinter dieser Zementfassade wirklich aussieht, läßt sich auch ansatzweise nicht erahnen. Aktuell eher abschreckend. Na, vermutlich blättert der Putz bei etwas stärkerer Bewegung ab und sie wird sich wieder zu ihrem Vorteil verwandeln. Immerhin erlaubt unser Erscheinen den beiden, sich zu erheben, ein paar Schritte zu tun und uns willkommen zu heißen. Der Besuch ausländischer Gäste bringt dem Brautpaar angeblich Glück und daher ist es durchaus normal, dass man hinzugeladen wird. Auffallend auch, dass fast alle jüngeren und mittelalten Frauen sehr blaß geschminkt sind. So wie bei uns die knackige Bräune Mode ist, so ist es hier anscheinend die coole Blässe. Braun ist man ja von Natur aus.

Der Tagesabschluss erfolgt diesmal an Bord der MULINE mit Bier und Campari-O-Saft und langen Gesprächen.

1291. (Do. 23.10.08) Stehe früh auf, da ich gestern nicht mehr packen wollte. So muß ich halt am Morgen schon wieder schweißtreibend tätig werden. Bin aber gut fertig, als schon einige Minuten vor der Zeit eins der kleinen Flussboote auf JUST DO IT zuhält. Es kommt, mich abzuholen und den *boat-boy* an Bord abzusetzen. Im Preis unseres Ausflugs ist nämlich ein Wächter mit inbegriffen. Ich hatte Adi noch gesagt, dass ich keine wasserdichte Plane für das Cockpit habe und der *boat-boy* eine mitbringen sollte, aber der kommt ziemlich unvorbereitet. Er hat auch kein Trinkwasser dabei und bittet mich noch um eine Tasse und einen Löffel. Kann er natürlich haben. Überlege schon, ob ich das Boot nicht unverschlossen lasse, damit er sich drinnen hinlegen kann. Na, irgendwie werden sie das schon regeln.

JUST DO IT bleibt mit dem *boat-boy* an Bord zurück

Es geht dann gleich weiter zu MULINE und YAGOONA und eine halbe Stunde später pöttern wir bereits lautstark flussabwärts und schlüpfen in einen kleineren Seitenarm des *Kumai River*, der die

Fast wie in „Africa Queen“

nordwestliche Grenze des Tanjung Puting Nationalparks bildet. Die Ufer und das Ufernahe Wasser sind geprägt von gewaltigen Wasser- oder Nipapalmen (*Nypa fruticans*). Ihre Blätter ragen von der Wasseroberfläche aus bis zu acht Metern in die Höhe, ihre Fruchtstände erreichen Durchmesser von annähernd einem halben Meter. Blank liegender, schlickiger Boden zeigt, dass wir uns auch in diesem Seitenarm in einem ausgeprägtem Tidenrevier befinden. Der Tidenhub dürfte zwischen zwei und zweieinhalb Metern betragen. Später gesellt sich eine niedrigwüchsige Pandanus-Art dazu, die die Palmen allmählich ablöst. Ihre Früchte erinnern äußerlich an die Jackfrucht. Ihre Blätter machen den Eindruck eines mächtigen Grases, besonders wenn die Krone der einzelnen Triebe unmittelbar an der Wasseroberfläche liegt. Aus kleinen Nischen am Rande des Wasserarms kommen uns sporadisch lange, schmale Fischerkähne entgegen. Hinter dem Ufersaum lassen sich nach einiger Zeit ausgedehnte Gehölzbestände erkennen. Vereinzelte große Nester in den Wipfeln regen bereits unsere Phantasie an und ermuntern die erwartungsvollen Gespräche.

Kaffee zur besseren Verdauung des Mittagessens, mit Marc, Stefan und Martina
(Foto: Svenja Zielinski)

Die Flussfahrt mit dem gemächlich vor sich hintaktenden Boot, von zweiundzwanzig kräftigen, urtümlichen Pferdestärken angetrieben, erweckt in uns die Phantasie einer Reise zu kolonialer Zeit und die Bilder von Kathrin Hepburn und Humphrey Bogart an Bord der AFRICAN QUEEN werden gegenwärtig. Der fröhliche *soundtrack*, der während der Flusspassagen in dem Film gespielt wird, schleicht sich in die Ohren. Kleine Hüttengruppen ziehen vorbei, ein Dorf, eine Lodge und eine Polizeistation. Offene *longboats* mit schalldämpferlosenen Benzinmotoren begegnen uns mit schaumschlagendem Propeller. Kleine *speedboats* rasen vorbei. Und das eine oder andere Ausflugsboot wie das unsrige mit winkenden Gästen auf dem Oberdeck kommt uns entgegen. Ein erster aufgeregter Ausruf. Martina meint ein Krokodil gesehen zu haben. Wir sehen zwar alle ein gelbliches, zackiges Etwas langgestreckt im Wasser liegen, doch ich kann mich nicht damit anfreunden, dass dies Ding zu einem Krokodil gehören soll. Glaube, dass uns Pflanzenreste einen Streich spielen. Eine zeitlang tuckern wir an einer Palmöl-Plantage vorbei, deren trostloser Anblick durch den Uferbewuchs unseren Blicken entzogen wird.

Wir schauen noch angestrengt, ob wir an den Ufern irgendetwas erkennen können, da reicht Assad, unser *guide*, das Mittagessen aus dem mittleren Niedergang. Geradezu eine Sensation und die Beschwörung unserer Vorstellungen eines Zeitsprungs in die Welt der kolonialen Reisen. Gurken-Frühlingszwiebel-Salat mit Shrimps, Mangold-Brechbohnengemüse mit gebratenem Tofu, in Teig gebackene Stückchen vom Hühnerfilet und Melone als Nachttisch. Svenja äußert mit einem wohligen Seufzer irgendwetwas von drei Tage auf dem Klopott sein müssen. Ich bin ziemlich irritiert, bis mir aufgeht, dass ich da was falsch verstanden habe. Sie sagte Klotok. Und Klotok ist die Bezeichnung für den Bootstyp, auf dem wir uns gerade befinden. Vielleicht sollte ich an dieser Stelle unser Gefährt näher beschreiben.

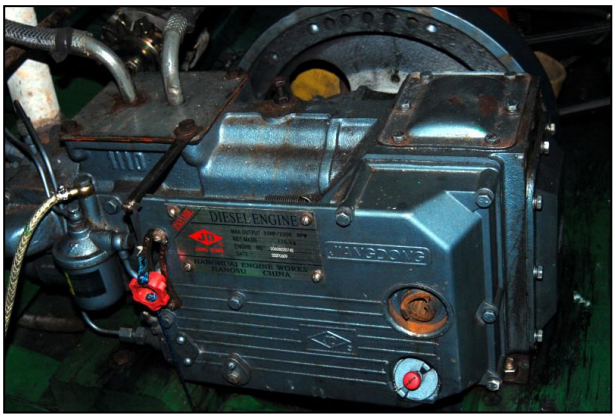
Unser Klotok misst etwa 19 m in der Länge, 3,5 m in der Breite und hat einen knappen Meter Tiefgang. Ein lang und schmal gebautes Boot mit spitz zulaufendem, scharf geschnittenem Bug und stumpfem, nur wenig überhängendem Heck. Man kann gar nicht richtig sagen, ob er geklinkert oder karweelbeplankt ist, ich denke, es ist letzteres, nur stellenweise unsauber ausgeführt. Etwa 4 m der Bootslänge nimmt der Bug ein, dann beginnt ein Steuerhaus, das sich etwa 1,30 m über Deck erhebt. Auf der Frontseite an backbord eine niedrige, breite Tür und an steuerbord ein kleines rechteckiges Fenster (20 x 45 cm) für den Steuermann, der hier auf einem niedrigen Stühlchen halb im Schneidersitz hockt. Über dem Steuerhaus ist eine Aussichtsplattform von etwas mehr als 2 m Länge angelegt. Dann folgt nach einer kleinen Stufe eine größere Plattform von etwa 10 m Länge, deren vordere 4 m ein fest montiertes Foliendach tragen. Die restlichen Meter können bei Bedarf mit Plastikplanen abgedeckt werden, bleiben aber bei schönem Wetter unbedeckt. Am Ende der vorderen Hälfte ist ein große, abnehmbare Luke mit einem Niedergang angebracht, der zum Aufenthaltsraum der Mannschaft führt, der zugleich als Lager für unser Gepäck und einen Teil der Vorräte dient. Durch ein paar Bretter ist dieser Raum von der achtern anschließenden Kombüse und mittels einer Halbwand zum Steuerhaus hin abgetrennt. Die Kombüse beherbergt zwei einfache, aber eindrucksvolle Gaskocher und einige Stellagen für die benötigten Utensilien. Unter den im vorderen Bereich des Mannschaftsraums teilweise abgedeckten Bodenbrettern arbeitet der schon erwähnte, metallicblau gestrichene, pieksaubere Jiangdong Einzylinderdiesel aus der Schmiede Hanghuai Engine Works, die in Hangzhou, Volksrepublik China sitzt. Ein solides Stück Schwermetall. Die Daten sprechen für sich: 22 PS bei 2.200 Umdrehungen, hervorgeholt aus 175 kg Eisen. Hier wird noch angesaugt und kraftgehubt und ausgepufft, so dass man jeden Arbeitstakt einzeln mitzählen kann.[2] Die bei einer solchen Motorkonstruktion unvermeidlichen Antriebsstöße werden durch ein gewaltiges Schwungrad gebändigt. Und auch wenn man es nicht glauben mag, dieses urtümlich anmutende Ungetüm ist noch ein Baby. Das Typschild gibt Auskunft über das Geburtsdatum: 09.06.2007. Am Motor vorbei verläuft die sehr schlichte Seilsteuerung des Ruders und das Gestänge, mit dem die Dieselzufuhr geregelt wird. Ich richte mich nach angemessener Bewunderung der Motor- und Antriebstechnik auf, stoße mir heftig den Kopf, denn auch hier gibt es nicht mehr Kopffreiheit als vielleicht 1,20 m unter den Decksbalken und krauche angeschlagen durch die Kombüse zum achteren, backbords gelegenen Ausgang, der sich durch eine Schiebetür schließen lässt. Endlich kann ich mich aufrichten. Ich befinde mich in dem anderthalb Meter langen, offenem Zwischenraum, der den soeben besuchten Aufbau von dem auf dem Heck thronenden Bad trennt. Der Zwischenraum ermöglicht es, mal eben seitlich über Bord zu pinkeln (nur für den männlichen Teil der Bevölkerung), dient ein wenig als Abstellfläche, und hier schöpft man das Wasser aus dem Fluß, das für das Händewaschen und die Klospülung gebraucht wird. Das Bad ist ein rund 1,60 m hoher, kastenförmiger Verschlag mit erhöht angebrachtem Dach (Plastikfolie), gefliestem Boden, der notwendigen Toilette, einem großen Eimer für das Spülwasser inclusive Schöpfkelle und einem eindrucksvollen, sichtbar an eine Wasserleitung angeschlossenem Duschkopf. Das ganze Boot ist übrigens pieksauber, vom Motor über die Mannschaftsräume, die Kombüse, die Decks bis hin zum Bad. Und es wird auch mehrmals täglich gefegt und gesäubert.

Ein Teil des mittäglichen Menüs: Mangold-Brechbohnengemüse mit gebratenem Tofu, Gurken-Frühlingszwiebel-Salat mit Shrimps und Melone. Man beachte, wie die Melone bereitet wurde: mundgerechte Stücke mit belassenem Naturgriff (Fotos: Martina Bartels)

---

[2] Leider komme ich gar nicht auf die Idee mal nachzufragen, aber bei einigem Nachdenken vermute ich sogar, dass es sich um einen Zweitaktdiesel handelt, da ich keinerlei Merkmale einer Ventilsteuerung erkennen konnte. Aber vielleicht waren die ja nur unter der glattflächigen Oberfläche des wassergekühlten Gehäuses versteckt. Andererseits ist ein Zweitaktmotor mit seinen wenigen bewegten Teilen und der simplen Technik ideal für wenig entwickelte Länder oder Gegenden mit spärlichen Reparaturmöglichkeiten.

Der Rumpf ist himmelblau gestrichen, ebenso wie alle Geländer und Stützen, die Aufbauten sind innen wie außen weiß gehalten. Das Sperrholz der Aufbaudecks scheint zusätzlich mit einem feinen Gewebe beschichtet und ist mit lichtgrauer Farbe gemalt. Vereinzelte Stellen des Decks sind mit Gummiflicken versehen. Die Bodenhölzer unter Deck sind teils gemalt, teils Natur. Alles in allem, ich glaube, unser Klotok ist sicher eine sauberere Angelegenheit als die legendäre AFRICAN QUEEN.



Führerstand und Kombüse, beides Arbeitsplätze ohne Stehhöhe. Und im Keller werkelt ein urtümliches Kraftwerk, das uns mit kraftvollen, aus einem liegenden Zylinder geborenen Pferdestärken bewegt

Der nächste Ausruf kurz danach wird allgemein anerkannt. In dem Geäst der Bäume sichten wir den ersten Orang Utan (*Pongo pygmaeus ssp. pygmaeus*), später ganze Schulen der bereits vertrauten, sehr lebhaften Langschwanz-Macaquen (*Macaca fascicularis*), die in steter Aktivität durch das Geäst turnen. Dann folgt eine unerwartete Sensation, wir entdecken Dutch Monkeys (Nasalis larvatus), und zwar männliche Tiere. Weiße gelten bei den Indonesiern und nicht nur dort als Langnasen, und da die Holländer einst die dominierenden Weißen in dieser Gegend waren, war es nur logisch diese Primaten wegen ihrer auffallenden Nasen als Holländer-Affen zu charakterisieren. Namengebend sind die auffallend großen, bei den Weibchen noch moderat spitz abstehenden Nasen, die bei den Männchen allerdings durch einen recht beweglichen Hautsack um ein erhebliches Maß verlängert sind. Beim Sprung durch die Baumkronen fliegt die Nase dann auch auf und nieder, und so manches Männchen mit besonders großer Nase muß dieselbe erst einmal Beiseite schieben, bevor es sich eine Banane zwischen die Zähne schieben kann.

An einem Polizeiposten biegen wir in einen nach Osten führenden Abzweig und dringen nun in den eigentlichen Nationalpark ein. Das bislang schlammige, rötlich braun gefärbte Wasser wechselt die Farbe. Es wird dunkelbraun, aber weitaus transparenter. Der Wasserlauf ist eng und gelegentlich verhindern abgebrochene Äste und Kronenteile nahezu die Weiterfahrt. Aber unsere Schiffer kommen mit diesen kleinen Hindernissen gut klar. Eine dicke Wolkendecke verbirgt die Sonne und macht unsere Fahrt zusammen mit dem Fahrtwind eher angenehm. Auch einzelne Schauer können der guten, entspannten Stimmung nicht Abbruch tun. Falter kommen zu Besuch, darunter eine weiße Art, deren hintere Flügelhälften wenig bewegt werden und fast wie Schleier wirken. Mehrere Kingfisher, Verwandte unseres Eisvogels, fliegen von den Ästen auf, aber auch ein paar andere, rabenähnliche Vögel, deren Namen wir leider nicht erfahren. Das Fernglas – anfangs hieß es noch, ooch, ist nicht nötig – befindet sich in ständigem Gebrauch. Wir halten schließlich am Camp Leakey. Bewaffnet mit unseren Regenjacken streben wir ohne Zögern los. Ein langer aufgeständerter Weg führt durch den feuchten Ufersumpf zum Camp. Auf dem Campgelände begegnen wir inmitten der Gebäude zwei Orang-Utans, einem moderat großen, aber schon älteren Weibchen, und dem dominanten Herren alle hier lebenden Orang-Utans, Tom. Super-Tom wäre wohl eine angemessenere Bezeichnung.

Assad, unser Führer, mit einer typischen, aber inzwischen selten gewordenen Kopfbedeckung (Foto: Martina Bartels)

Männlicher Dutch Monkey (Foto: Marc Panzer)

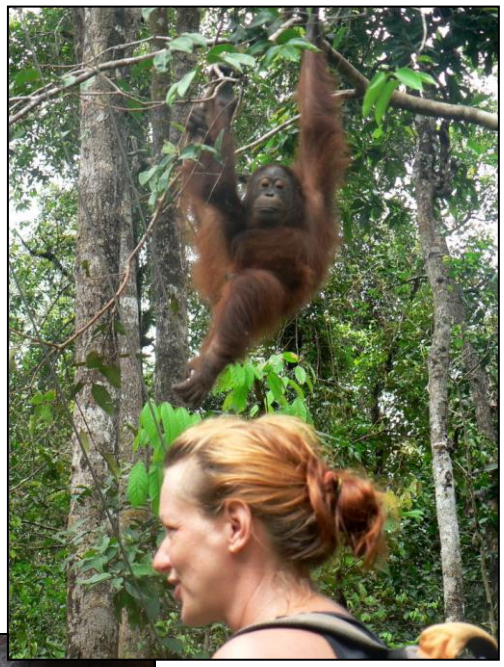
Ein mächtiger Bursche, mit sicher weit über 100 kg Lebendgewicht, gewaltig ausgebildeten Ohrwülsten und einem nicht minder mächtigen Brustlappen. Letzterer dient als Resonanzkörper für den sogenannten „*long call*“, eine laute, weittragende Ruffolge von einer bis zu 5 Minuten Dauer, die die Männchen gelegentlich von sich geben. Der Körper ist von einer dichten, langen, zotteligen, roten Haarpracht umhüllt, die dem Tier ein noch mächtigeres Erscheinungsbild geben. Er bewegt sich meist zwar recht langsam, aber nicht nur. Und sobald Tom der Weg, sein Weg, auch nur halbwegs in unsere Richtung führt, weichen wir ohne Zögern respektvoll zurück. Daß ein Orang-Utan uns Menschlein nur aus Mitleid mit uns Schwächlingen nicht umbringt glauben wir nach dieser Begegnung sofort, und hoffen auch für die Zukunft stets auf ungeschmälertes Mitleid. Nachdem wir diese Begegnung ohne Verluste an Hab und Gut, Leib und Leben hinter uns gebracht haben, geht es weiter zur Fütterungsstation. Wir haben enormes Glück, denn es kommen sehr viele Tiere und wir können in aller Ruhe dem Treiben auf dem Futterdeck und ringsherum zuschauen. Eins der ankommenden Weibchen ist schlechter Laune und unterschwellig aggressiv, erkennbar an den zusammengepressten Lippen. Die anderen Orang-Utans erkennen dies auf große Entfernung und achten darauf, diesem Tier nicht zu nahe zu kommen. Andere sind da viel sanftmütiger, und die etwa 32-jährige Francis ist schüchtern zwar und mit allen Anzeichen des sich Zierens, aber doch deutlich sichtbar, an Stefan interessiert. Schließlich sitzen die beiden Seite an Seite auf einer Bank, noch zwar unter Wahrung eines sittsamen Anstandsabstandes, aber die verstohlenen Blicke lassen mehr verheißen.

Von Camp Leaky geht es mit Kaffee und gebackenen Bananen noch ein wenig weiter flussaufwärts. Wir passieren eine große Gruppe Dutch Monkeys, nur weibliche Tiere. Darunter eine Dreiergruppe, die uns neugierig beäugt und an die berühmten drei Affen erinnert. Erste Helden begeben sich zur erfrischenden Dusche in den Badeverschlag. Das Wasser wird mittels eines kleinen Benzin-Generators aus dem Fluß gepumpt. Nach einem opulenten Dinner mit eisgekühltem Weißwein wird noch lange bei Rum-Cola *on the rocks* erzählt. Schließlich baut unsere Mannschaft ein Matratzenlager auf dem Oberdeck und pro Paar und für mich alleine gibt es darüber jeweils ein großes Moskitonetz. Der nächtliche Moskitobesuch hält sich so in angenehmen Grenzen.

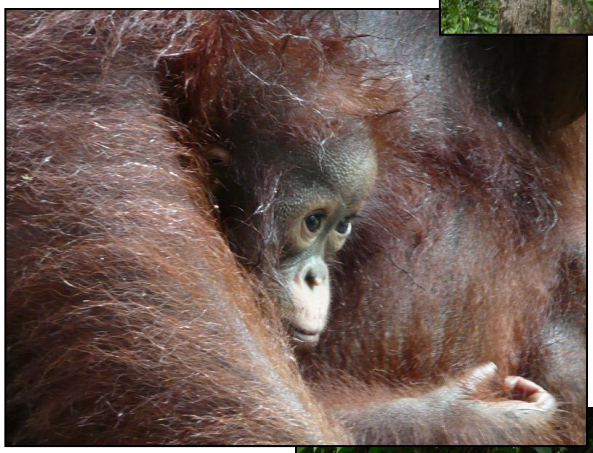
Super-Tom! Die Tür, an der Tom seine Dimensionen veranschaulicht, ist gut mannshoch.

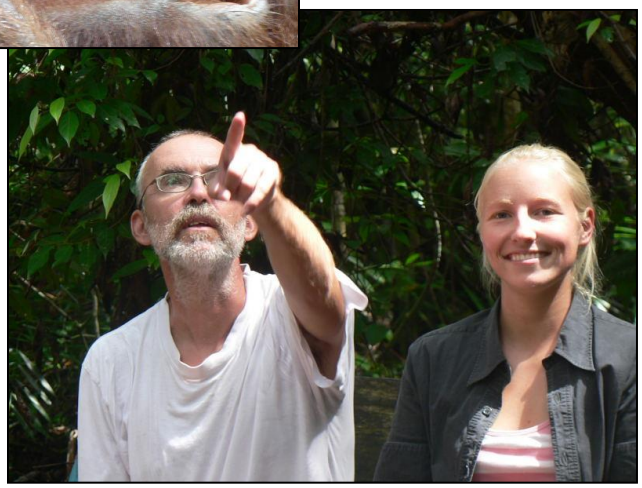
Ausgewachsene Dame

1292. (Fr. 24.10.08) Die Nacht ist etwas kurzweilig, da es mehrere Schauer gibt. Und natürlich tropft es durch die einfache „Baumarktplanen“, die die Schlafstätten von Martina, Stefan und mir schützen sollen. Glücklicherweise komme ich schon beim ersten Schauer auf die Idee zu kontrollieren, ob mein Fotorucksack und meine Restutensilien an regensicherer Stelle stehen. Tun sie natürlich nicht alle, so dass ich sie schnell berge. Irgendwann muß ich nochmals raus, und ich kann beschwören, dass es im Moment des Herausschlüpfens aus dem Schutzzelt noch pechschwarze Nacht war, aber fünf Minuten später dämmert es bereits sichtlich und sofort fallen die Mücken über mich her. Ich flüchte so schnell wie möglich wieder unter meinen Schutz. Aber allein sieben Moskitos kann ich in den Folgeminuten noch erschlagen, sie sind einfach mit mir in das Zelt. Und da es auch insgesamt nicht so groß ist, habe ich am Morgen allein sechs Mückenstiche in den Fußsohlen. Einfach durch das leichte Zeltgewebe durchgestochen.


Gleich springt er!

Am Vormittag machen wir mit festem Schuhwerk und langen Hosen ausgerüstet eine Dschungelwanderung, die zumindest streckenweise eine anspruchsvolle Wegstrecke für den Wanderer darstellt, aber leider erzählt unser zusätzlicher guide fast nichts zu dem, was wir so sehen. Und das, wo wir ihn auch extra entlohnen müssen. Da berichtet selbst Assad noch mehr, obgleich es gar nicht seine Tour ist. Lediglich das Sandelholz und noch eine weitere Baumart werden uns vorgeführt. Nach dem Mittagessen an Bord geht es nochmals zum Leakey-Zentrum. Wir besuchen die Ausstellung, in der ein wenig über die Orang-Utans, das Zentrum an sich und die Problematik des Nationalparks berichtet wird. Der angekündigte Film kann leider nicht gezeigt werden, da es in den letzten Tagen zu wenig sonne gab und die Solarzellen nicht genügend Strom für den Fernseher liefern können. (Eigentlich könnte man ja den Benzin-Generator nehmen, mit dem unsere Dusche betrieben wird ...) Die Nachmittagsfütterung fällt ebenfalls aus. Die Ranger meinen, es kämen wegen des schlechten Wetters keine Orang-Utans zur Fütterung. Das mag stimmen, denn Orang-Utans sind angeblich die einzigen Primaten, die sich vor Regen schützen, in dem sie sich bei Bedarf ein einfaches Blätterdach zurecht zupfen. Vielleicht mögen sie kein Wasser von oben. Ein nasser Orang-Utan sieht auch schauerlich aus. Am ganzen Körper steht das meist schütterer Haar zu spitzigen Büscheln verklebt ab. Mit dem Abrupfen von Ästen und Zweigen sind sie auch nicht zimperlich und sie verwüsten den Wald ganz schön, denn jedes Tier baut sich täglich ein neues Schlafnest irgendwo in den Baumkronen.


Etwas regennaß, aber in Mutters Armbeuge doch gut geschützt (Foto; Marc Panzer)


Es gibt viel zu sehen. Übrigens ein Fauxpas: in Indonesien, Malaysia und Singapur zeigt man nicht mit einem Finger.
(Foto: Martina Bartels)

Nach einem recht ereignislosen Tag kehren wir zum Kaffee zurück an Bord. Dazu gibt es eine warme Bananensuppe mit Eierstich. Und dann Gespräche bis in die Nacht, heute mit weniger Alkohol. Immerhin probieren wir einmal den heimischen Wein. Der ist hochprozentig, dickflüssig und schmeckt nach einer Mischung aus Wein, Portwein und Lebkuchen. Die Einheimischen trinken ihn mit Cola und Eis, was ich mir ganz gut vorstellen kann. Das Zirpen der Grillen, einige Vögel und ein lautstarkes Froschkonzert sind die Begleitmusik des Abends.

Erfrischung aus dem Fluß
(Foto: Martina Bartels)

1293. (Sa. 25.10.08) Präventiv habe ich bereits meinen Schlafsack, den ich allerdings nicht benötige - die schlichten, hauchdünnen Tuchdecken aus Brasilien reichen vollkommen - den Fotorucksack, das Fernglas und meine Klamotten mit unter mein Moskitozelt genommen. Aber diese Nacht wird sehr unangenehm. Es beginnt in Strömen zu regnen, unterbrochen von heftigen Schauern, dann wieder Regen. Böen bauschen die Planen und Moskitozelte, es gewittert. Und natürlich beginnt es wieder durchzuregnen. Es tropft auf die rechte Schulter. Ich wandere nach links. Es tropft auf die Füße, ich ziehe die Beine an. Es tropft plötzlich ins Gesicht, ich versuche eine Embryonalstellung. Schließlich vollführe ich eine 180° Wende. Erschütterungen des Decks zeugen davon, dass es im Nachbarzelt ähnliche Turnübungen gibt. Kontrolle meiner Utensilien und beschränkte Neuorganisation. Verzweifelte Ansätze, Schlafpositionen und den Schlaf als solchen zu finden. Dann ein lauter Krach, Wasser spritzt durch die Maschen des Moskitotuches. Eine der Latten, die die Plane halten ist gebrochen. Wir erkennen unbestreitbaren Verbesserungsbedarf. Wie alle Nächte zuvor, auch diese hat irgendwann ein Ende, und mit der Morgendämmerung hört der Regen auf. Es tropft noch eine Zeitlang nach, aber es gelingt mir tatsächlich, noch etwas Schlaf zu finden. Vielleicht eine Viertelstunde, da ruft Assad zum Wecken.

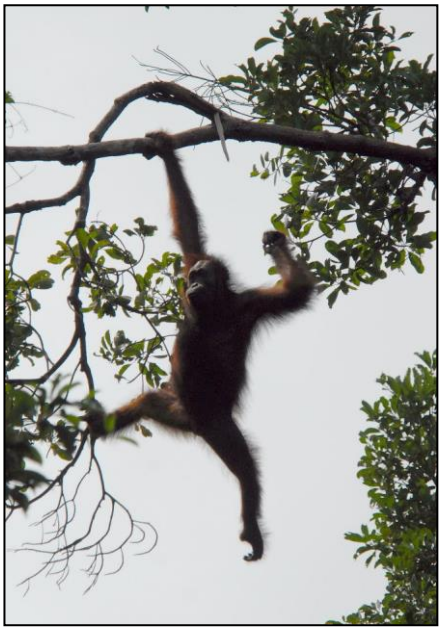
Wir stoßen an auf einen gelungenen Tag

Steif und verdrossen krieche nicht nur ich aus meiner feuchten Schlafstatt. Svenja und Marc geht es deutlich besser, die Lkw-Plane auf dem vorderen Teil des Bootes hat keinen Regen durchgelassen. Draußen beginnen zaghafte Versuche der Tierwelt, den neuen, noch grauen Tag zu begrüßen. Mit Mineralwasser putze ich mir die Zähne. Mit der Methode mit dem Flusswasser, die unsere Mannschaft vormacht, kann ich mich nicht anfreunden, herrscht doch gerade kaum Strömung und soeben wurde an gleicher Stelle über Bord gepinkelt. Dann begebe ich mich wieder nach oben auf das Schlaf- und Aussichtsdeck und warte darauf, dass die Mannschaft mit den Wischarbeiten fertig wird. Zur Entschädigung erhalten wir mit dem Frühstück das bislang beste Rührei, angereichert mit Paprika, Knoblauch, Frühlingszwiebeln und Tomaten.

Nicht gerade die blaue Stunde - Morgenerwachen

Unverkennbares gegenseitiges Interesse. Ob Stefan von Francis geträumt hat? Oder sie von ihm?

Wir brechen auf, um ein ganzes Stück flussabwärts eine andere Fütterungsstelle zu besuchen. Ein Hornbill flattert über den Fluß, und im Ufergrün entdecken wir einen anderen, prächtig gefärbten Vogel, den wir leider nicht identifizieren können. Diesmal sind wir gar nicht unter uns, es liegen bereits drei andere Ausflugsboote vor Anker. Wir sind recht spät dran und Assad drängt zur Eile. Aus dem 5 Minuten-Fußmarsch werden gute zehn, trotz der Eile, aber wir kommen noch gut rechtzeitig. Erst ein kräftiges, aber eindeutig noch junges Männchen zeigt sich auf der Fütterungsplattform. Umso zahlreicher sind die beobachtenden Primaten (*Homo sapiens*[3]). Die Ranger versuchen mit kunstvollen Rufen weitere Orang-Utans anzulocken. Und nach einiger Zeit haben sie Erfolg. Es kommen nach und nach ein paar Weibchen, die sich allerdings nicht zur Plattform trauen. Sie müssen geduldig warten, bis der vom Männchen gehaltene Platz frei wird. Und Orang-Utans sind ausgesprochen gemütliche Esser. Oder sie müssen versuchen, sich heimlich aus den verbliebenen Vorräten der Ranger zu bedienen. Das versucht recht erfolgreich eine 25-jährige Mutter mit Nachwuchs, der zeitweise einfach unter den Arm geklemmt wird. Als sich das Männchen endlich zurückzieht, wird es wieder etwas lebhafter. Dabei zeigen die Orang-Utans beeindruckende Kletterkünste in allen Etagen des Waldes. Immer wieder erstaunt, mit welcher Sicherheit sie abschätzen können, wie sich ein schlanker Baum zur Seite biegen oder wie sich eine Liane bewegen wird. Von einer Wespe bedroht (wir freuen uns darüber sehr) verlässt die Masse der Besucher den Ort. Wir haben noch ein wenig ungestörten Genuß. Und haben das Glück, dass sich noch zwei vorwitzige Hörnchen heranwagen und unter unseren Augen ihren Anteil stibitzen, und dann entdeckt Martina noch den Anflug eines Flughunds. Gut dass sie ihn gesehen hat, denn er krallt sich mit seinem braunscheckigen äußeren Fell geradezu perfekt getarnt an einen Stamm in unserer unmittelbaren Nähe. Im Fernglas lässt sich der vergleichsweise kleine Kopf mit spitzer Schnauze, ausgeprägten Ohrmuscheln und großen Augen gut erkennen. Einer der *guides* bewirft ihn mit einem Stock und rüttelt am Stamm, worauf der Flughund nach oben klettert und nach einer Gedenkpause von dort abfliegt. Zwischen Kopf, Gliedmaßen und dem kurzen Schwanz hat er eine dünne Haut aufgespannt, die ihm das Aussehen eines bräunlichen, durchscheinenden Kinderdrachens geben. Er kann nicht wirklich aktiv fliegen, sondern gleitet unter Ausnutzung der Kletterhöhe niedrigeren Zielen zu. Wir entdecken ihn wenig später fast unsichtbar an einem Stamm, etwa 60 m von uns entfernt.



Wipfelakrobat (oben) und Mutter mit Nachwuchs

[3] Nicht jede wissenschaftliche Artenbenennung, die sich auf Eigenschaften einer Spezies bezieht, kann man unbedingt als zutreffend bezeichnen. So sind bei dieser Art Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Artnamens durchaus angebracht.

Nicht Super-Tom, aber genauso eindrucksvoll, wenn auch mit einem melancholischen Zug

Mit dem Boot geht es dann ein Stück zurück. Wir gleiten über den schmalen Fluß, rechts und links niedrigen Pandanuswipfel, die manchmal so tief im Wasser ansetzen, dass man meinen könnte, ein kräftiges Gras zu sehen. Im Wald dahinter das Gewirr der Lianen und Ranker, baumwürgender Pflanzen und zahlloser Epiphyten. Der nächste Stop erfolgt in einem kleinen Dorf, das von der Palmölproduktion lebt. Einfache Hütten und Häuser ziehen sich etwa einen Kilometer längs des Flusses bzw. eines parallel verlaufenden Entwässerungsgrabens hin. Die Leute sind freundlich und begrüßen uns. Die Kinder rufen uns Hallo zu. Vor einem der Häuser wird unter einem Schattendach in großen Kesseln für ein bevorstehendes Hochzeitsfest gekocht. Dem Dorf geht es relativ gut. Es besitzt einen befestigten Dorfpfad und sogar eine primitive „Straßenbeleuchtung“. Assad zeigt uns die Früchte der Ölpalme. Sie sind etwa olivengroß, dunkelbraun mit hellem Ansatz. Bricht man sie auf, so findet man ein olivgrünes Fruchtfleisch und einen kleinen Hohlraum. In ihm ist ein gelblicher Tropfen dünnflüssigen Öls. Das Fruchtfleisch enthält zusätzlich einen hohen Ölanteil. Für Dorf und Menschen bedeutet das Palmöl ein Auskommen. Vielleicht 12.000 Rupien (das ist weniger als ein Euro) verdient ein Plantagenarbeiter am Tag. Hauptabnehmer der weltweiten Palmölproduktion ist Europa. Das Öl dient vielen Zwecken, natürlich dem Kochen, aber auch der Kosmetik, als Zuschlag zu Schmiermitteln und neuerdings der Produktion von Biodiesel. Wenn man das Verhältnis von Flächenbedarf, Pflanze, Frucht und Ölertrag sieht, dann ist gerade die letztere Nutzung absurd. Die Förderung des Biodiesels ist gegenwärtig der Hauptanreiz für die Ausweitung der Palmölproduktion, mit zwei gravierenden Folgen: Land, das für die Nahrungsmittelproduktion der armen Länder gebraucht wird, fällt aus, und noch bestehende Urwälder werden für die Neuanlage von Palmölplantagen abgeholzt. So ist aktuell zu befürchten, dass die indonesische Regierung Lizenzen vergibt, die Palmölplantagen im Nationalpark erlauben, was den Lebensraum der Orang Utans, die ja eh unter erheblichem Lebensraumverlust leiden, weiter massiv einschränken würde. Man kann es drehen wie man will, die Idee der Kraftstoffgewinnung aus nachwachsenden Rohstoffen ist weder ökonomisch sinnvoll noch ökologisch oder sozial vertretbar. Allein wenn man sich die Folgen für die Ernährung der Armen der Welt vor Augen führt, kann man eigentlich nicht anders als die Produktion von Biokraftstoff ganz deutlich als Verbrechen gegen die Menschheit zu brandmarken.

Andere Waldbewohner: Erdhörnchen und Flughund

Am Anleger des Dorfes gibt es einen kleinen Souvenirshop, der dann auch ein paar glückliche Käufer findet. Wir begeben uns wieder an Bord unseres namenlosen Klotok und tuckern noch etwa zwei Stunden durch diese so faszinierende Flusslandschaft, dann stoßen wir auf die Mündung in den *Kumai River* und wenige Augenblicke später heißt es Abschied nehmen von unserer Crew, Assad, Anan, Imul und Djahir, die uns so wunderbar verwöhnt haben. Wir verteilen uns auf unsere Boote. Abends findet niemand mehr den Elan für Aktivitäten, und so bleiben wir alle ruhig „zu Haus“ und schlaffen verdientermaßen ab.

1294. (So. 26.10.08) Der Sonntag entwickelt sich zu einem allgemein ruhigen Tag. Irgendwann fällt mir ein, dass ich noch das Reff und die Achterliekregulierleine klarieren muß, also mache ich mich an die Arbeit. Da ich nicht zu abhängig von meinen neuen Freunden sein will, setze ich auch noch das Dingi ins Wasser. Abends begeben wir uns gemeinsam ins Dorf um in einem der kleinen Familienrestaurants zu futtern. Es folgt dann das obligatorische Abschlußbierchen auf MULINE. Bei den Gesprächen erfahre ich, weshalb ein Trysegel und deshalb auch unser Schwedengroß, dessen zweites Reff einem Trysegel entspricht, mit fliegendem Unterliek gefahren wird. Der Hintergedanke ist, dass der Baum bei schwerem Wetter mittschiffs festgesetzt bleibt und lediglich das Schothorn des Trysegels mittels der Leine des Unterliekstreckers dicht geholt oder gefiert gefahren wird. Je nach Kurs. Voraussetzung ist natürlich, dass die betreffende Leine direkt oder gfs. über einen Block mit dem Schothorn verbunden wird. Man ist so weit gesegelt und lernt doch nie aus. Zurück im Boot finde ich eine Mückeninvasion vor. Doch der praktische und sehr wirksame Elektroverdampfer klärt die Angelegenheit in wenigen Minuten. (Am nächsten Morgen finde ich seltsamerweise keine Mücken-leichen. Bis ich entdecke, dass meine Ameisenkolonie dieselben bereits entsorgt, oder zutreffender formuliert, verwertet hat.)

Ein Stelldichein der Primaten, die wir beobachten konnten. Bereits aus Bali bekannt war uns der Langschwanz-Makake, oben rechts. Oft ganz schön frech und immer versucht, den Orang-Utan eine Banane zu stibitzen. Gibbons begegneten uns hier erstmals. Sie waren meist ruhige Beobachter in den Baumkronen. An den Ufern des Flusses trafen wir mehrmals Dutch Monkeys an. Hier ein weibliches Tier. Sehr schön zu sehen die langen, weißen Schwänze der Art. Und als letztes ein junger Orang-Utan, tief unten im Pandanusdickicht.

1295. (Mo. 27.10.08) Ich habe etwas falsch verstanden und stehe leider eine Stunde zu früh auf. Schon im Dingi unterwegs zum Anleger von Made werde ich stutzig, dass sich auf den anderen Booten nichts tut. Und dann fällt es mir wie Schuppen von den Augen, Ich lebe in Bali-Zeit. die anderen in Kalimantan-Zeit. Das macht eine Stunde Unterschied. Ich hätte also noch ein gutes Stück schlafen können. Stefan und Marc haben für acht Uhr ein Auto bestellt, denn wir befürchten, dass die Ausklarierung, die in der Nachbarstadt *Karang Anjer* erfolgen muß, eine ganztätige Angelegenheit wird. Davor steht allerdings die dramatische Frage, wie viel Geld brauchen wir noch, und vor allem, wie viel Kosten und Schmiergelder erfordert die Ausklarierung? Ich beschränke mich auf den halben möglichen Betrag, den ich aus dem Automaten ziehen kann und tue gut daran. Alles überflüssig abgehobenes Geld. Bei der Immigration verlangt der Beamte Geld, weil wir nicht in dem letzten auf dem CAIT genannten Hafen ausklarieren. Was natürlich völliger Quatsch ist. Aber irgendeine Begründung muß er ja finden. Na, Stefan handelt ihn auf die Hälfte runter und schließlich zahlt jedes Boot etwas mehr als 3 Euro Schmiergeld. Damit lässt sich leben. Dafür war hier auch ein enormer Papierkrieg zu bewältigen, einschließlich mehrfacher Kopien aller Unterlagen usw. usw. Dann kommt die Zollbehörde, vor der uns alle gewarnt haben. Die koste wirklich Geld. Ich habe keine Ausweiskopie mehr, kein Problem, und auch keine Kopie der Einreisecrewliste. Auch kein Problem. Wir staunen. Wir müssen drei Seiten ausfüllen, und dann taucht ein Blatt auf, das unserem Einreisepapier gleicht. Mit Platz für die Stempel von fünf Behörden.
„Seht ihr´s! Seht ihr´s! Ich sehe das Elend kommen."
Stefan sieht ganz unglücklich aus. Wahrscheinlich müssen wir das Papier überall abstempeln lassen und dann erneut aufschlagen, um den Zollstempel abzuholen. Aber der Beamte haut einen Stempel drauf, meint fertig und entlässt uns. Keine Gebühr, kein Schmiergeld, keine weiteren Stempel. Nach zwei Stunden ist alles getan. Kaum zu glauben. Oder etwa nicht? Wir stellen keine überflüssigen Fragen. Der gute Untertan oder Klient aus dem Ausland schweigt und genießt die Vorteile, die Halb- und Unwissen bieten können.

Verzweifelt versuchen wir nun in den bescheidenen Supermärkten des Ortes unser überflüssiges Geld los zu werden. Mit beschränktem Erfolg. Es gibt einfach nichts, was wir brauchen, oder dessen Einkauf in großen Mengen lohnen würde. Mich beschäftigt das weniger. Wie oft fasziniert mich das hiesige muslimische Leben und lenkt mich ab. Viele Frauen und Mädchen tragen Schleier und manche auch einen verhüllenden leichten Umhang. Dennoch sind die Frauen nicht zurückgesetzt. Sie fahren Auto oder Motorrad, sind nett und fröhlich, machen laute Späße und scheuen auch nicht davor zurück, Jungs oder Männer anzurufen und ihren Spaß mit ihnen zu treiben. Auch mir geht es so.
„Hello Mister! Hello Mister! ..."
Eine angenehme Welt.
Zurück in *Kumai* versorgen die Männer zunächst die Boote und bringen die Käufe an Bord. Svenja und Martina besuchen zum Abschluß den Markt. Sie sind so nett und bringen mir Tomaten, Gurken, Rambutan und eine Ananas mit. Zum Abendessen kehren wir zum letzten Mal an Land zurück. Nur Stefan muß arbeiten. Madi hat ihn mit der versprochenen Trinkwasserlieferung versetzt. Nun muß er selber die 20-Liter-Flaschen aus einem Laden herantransportieren, an Bord bringen und dort in den Tank füllen.

Foto: Marc Panzer

Menschen am Fluß: Fischer, Kinder aus dem Dorf der Palmölbauern, im Dorf. In der Mitte Pandanus mit Frucht.

Foto: Marc Panzer

Eine schweißtreibende Angelegenheit, wie ich aus Erfahrung bestätigen kann. Wir suchen derweil einen Straßenstand auf, an dem ein Teigkünstler mit geschickten Handbewegungen einen hauchdünnen Teig kreiert, diesen dann in einer flachen, wok-ähnlichen aber bestimmt ein Meter durchmessenden Pfanne anbrät, mit einer Eier-Zwiebel-Knoblauch und Frühlingszwiebelmischung befüllt, zu einem Paket faltet und fertig gart. Das knusprige Ergebnis ist eine Eiertasche, die in Stücken zerteilt mit den Fingern gegessen werden kann. Nach dieser Vorspeise lassen wir die einfachen Stände (leider) links liegen und gehen in ein *Warung*. Im Ausstellungstresen fehlt schon das eine oder andere, aber die verbliebenen Angebote veranlassen uns zur Einkehr. Doch leider, im Vergleich zum *Warung* heute Mittag ist er nicht so pralle. Das Fleisch ist zäh, und Martina und ich zehren noch Stunden später beim Abschiedsbier an Bord der MULINE am Abendmahl. Als Wiedergutmachung gibt es noch ein Eis aus dem Supermarkt.

Obst für die Überfahrt: Ananas und Rambutan

In vielen Läden und *Warungs*, in Behördenbüros sowieso, hängen Konterfeis des Staatspräsidenten

Der Gang durch den nächtlichen Ort erlaubt mehr Einblicke als das Tageslicht. Die meisten Häuser in den zentralen Straßen *Kumais* sind dicht an dicht gebaut, eingeschossig, relativ schmal. Baumaterial ist Holz. Zur Straße hin besitzen sie meist ein Ladenlokal, oft nicht tiefer als drei Meter, das durch eine mehr oder weniger aufwendig gearbeitete Bretterwand von den dahinter liegenden, in die Tiefe gestaffelten Lagern und Wohnräumen getrennt ist. Eine schließbare Tür habe ich nie gesehen. Nur das Ladenlokal selbst kann mit Blenden und Laden verschlossen werden. In der Hauptstraße sind die Ladenlokale größer und werden in das Alltagsleben mit einbezogen. So steht am Abend in manchem Ladengeschäft ein Fernseher mitten zwischen den Auslagen und die Kinder betten sich davor auf dem Fußboden zur Nachtruhe.

Auf dem Bürgersteig verzehren wir die Produkte des Teigakrobaten (unten) und gleich im nächsten *Warung* wird nochmals aufgetan. (ganz unten)

1296. (Di. 28.10.08) Habe nicht richtig nachgedacht und meinen Wecker auf halb sechs gestellt. Als ich den Kopf aus dem Niedergang stecke, sehe ich MULINE soeben an mir vorbeigleiten. Svenja und Marc sind schon nicht mehr zu sehen. Innerhalb einer knappen halben Stunde ist das Dingi an Deck und der Anker an Bord. Schönheitsfehler, ich verzichte darauf, den Schlamm von der Kette zu spülen. Mir ist wichtiger, den beiden Booten auf den Fersen zu bleiben, denn ich will wissen, wie sie die Passage gemeistert haben, an der ich auf eine flache Stelle geraten bin. Meine Eile ist auch kein Fehler, denn ein Stück flussabwärts hat sich eine Nebelbank entwickelt, die zwei beiden Richtbaken verschluckt. So kann ich neben meinen Wegepunkten auch die Peilung zu den beiden Booten nehmen, die sich bereits auf dieser Strecke befinden. Und Überraschung: ARGO kommt mir entgegen. Das Jugendboot, das wir in *Neiafu* getroffen habe, und mit dessen Crew wir bei Alofi, dem Spitzbuben, eine tongaisches Abendessen hatten. Ob Becky noch an Bord ist? Zwei kleine Tanker mit indonesischer Flagge nutzen die hohe Tide, um ebenfalls in den *Kumai River* einzulaufen. Beide tragen deutsche Namen: PAULA und KRISTINA.

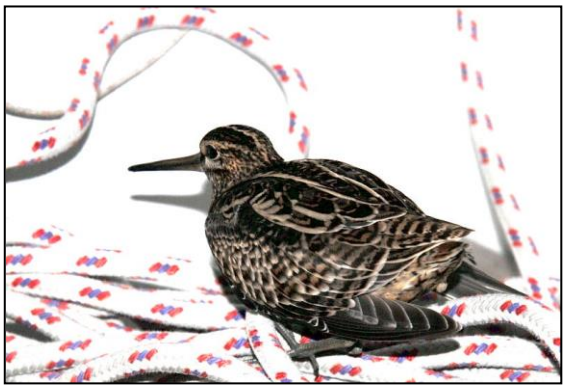
28.10. – 30.10.08
Kumai - Beruta
244,2 sm (29.792,7 sm)
Wind: S 1-2, Stille, ESE 3-5,
Liegeplatz: vor Anker

An der kritischen Passage kann ich sehr gut erkennen, dass meine beiden Crews rund 350 Meter Abstand zum Ufer halten, deutlich mehr, als ich nach dem Revierführer und den Seekarten erwartet hätte, und auch mehr, als sie mit 200 m selber sagten. Ich nutze die gleiche Linie und habe immer um die fünf Meter Wassertiefe. Interessehalber notiere ich die Distanz zwischen der grünen Tonne unmittelbar vor der Flussmündung und dem Ankerplatz mit 13,5 Meilen.

Pinisi vor dem Hafen von *Kumai'*
(Foto: Marc Panzer)

Kurz vor der Flussmündung ankert ein *Pinisi*. Das Wort *Pinisi* bezeichnet einen traditionellen Schiffstyp, der auch heute noch nach ganz traditionellen Methoden hergestellt wird. Schwerpunkt des *Pinisi*-Baus ist die Insel Sulawesi. Die Boote, auch die größten, die bis zu 35 Meter lang werden können und bis zu 350 Tonnen Ladekapazität haben, werden auch heute noch vollständig aus Holz gebaut, wobei die Werften nur nach ihren Erfahrungen arbeiten. Gezeichnete Pläne gibt es nicht. Aufgrund zunehmender Verknappung an Bauholz verlagert sich der Bau, der auch heute noch in größerem Umfang stattfindet, mittlerweile auf andere Inseln Indonesiens. Die *Pinisis* werden überwiegend für die Fischerei und den Küstenverkehr eingesetzt. Das *Pinisi* auf dem Bild zeigt viele der typischen Merkmale: Einen geraden, weit über die Wasseroberfläche ragenden Steven mit einem relativ langen Bugsprit, ein vergleichsweise niedriges Freibord, und einen großen achterlichen Aufbau, der achtern auch überhängt. Typisch ist auch, dass der untere Teil des Schonermastes (der vordere) als Dreibein ausgeführt ist. Und wie bei vielen der neueren, motorisierten Vertreter dieser Gattung ist der Großmast reduziert. Es fehlt die Stenge, die ihn zum höheren der beiden Masten macht. Außerdem fehlen die Rahen bzw. Gaffeln. Weiteres Zugeständnis an die Moderne ist der Verzicht auf die traditionellen Seitenruder zugunsten eines Mittelruders. Im Hintergrund des Bildes ist der Hafen von Kumai zu sehen. Obwohl die Zufahrt durch eine flache Barre erschwert wird, ist Kumai ein nicht unbedeutender Regionalhafen. Mit Staunen haben wir gesehen, welche große Zahl kleinerer Frachter und *Pinisis* hier ein- und auslaufen. Wer Interesse am Pinisi-Bau hat muß mal auf denSeiten *www.yagoona.de*[4] und *www.sy-muline.de*[5] stöbern, die eine Pinisiwerft auf Sulawesi besucht haben.

Fast den ganzen Tag über haben wir keinen Wind. Zeitweise lohnt es sich, das Groß als Stütz zu setzen, aber mehr ist nicht drin. Und obwohl jeder seinen eigenen Stiefel fährt, bleiben die Boote relativ dicht beieinander. Auch in der Nacht bleiben unsere positionslichter stets sichtbar.



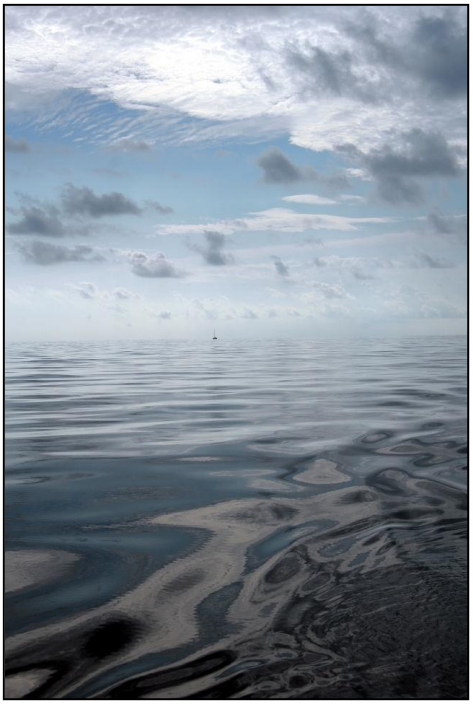
Noch ein nächtlicher Fahrgast

1297. (Mi. 29.10.08) Leider lässt die Nacht in der zweiten Hälfte wenig Schlaf zu. Herumgeisternde Fischer sorgen für Unruhe. Und plötzlich flattert etwas aufgeregt und klatschend in das Cockpit. In der ersten Eingebung vermute ich eine Fledermaus. Aber es ist eher eine Art Watvogel, der bei mir Unterschlupf sucht. Allerdings nicht lange. In der Morgendämmerung ist er bereits verschwunden.

---

4 s. dortigen Bericht vom 09.10.08

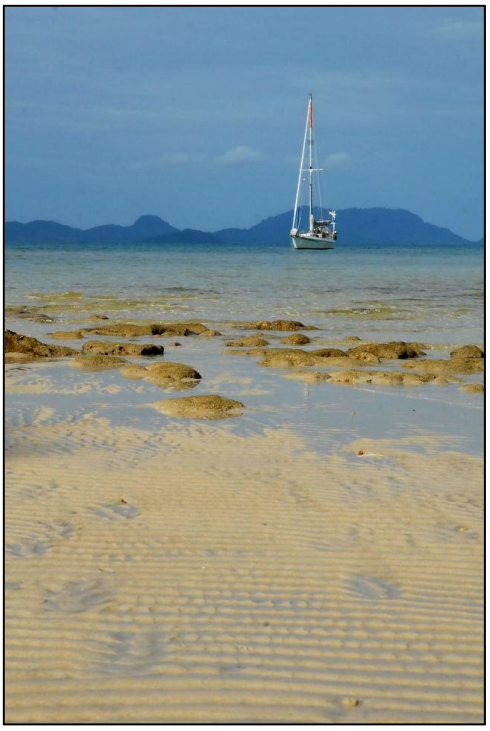
5 lese dort noch wesentlich ausführlicher unter Rückblicke / Sulawesi – Pinisi-Bootsbau



Spiegelglatte See, und ein kleiner Punkt auf dem Horizont, die YAGOONA

Um 11:00 wühlt eine heftige Bö die bis dahin spiegelglatte See auf. Eins meiner Cockpitkissen wird über Bord geweht. Ich brauche mehrere Anläufe, bis ich es endlich wieder an Bord geholt habe. Anfangs bin ich immer zu schnell und kann es gegen den Wasserwiderstand und wegen des Gewichts, es ist mittlerweile vollgesogen, nicht mit dem Pickhaken aus dem Wasser hieven. Muß das Groß (Stütz) erst bergen und dann noch einen Versuch machen. Diesmal klappt es. Das Kissen ist derart schwer, dass ich befürchte, der Schaft des Hakens bricht. Aber er hält. Anschließend bedanke ich mich bei Svenja und Marc, denn sie haben meine Kurverei gesehen und beigedreht um zu warten, ob ich Hilfe benötige. Kaum wieder unterwegs und das unter zwei Segeln - der Motor darf ruhen - zwingt mich ein Fischer, der noch soeben vor mir durchgehen muß, zu einem leichten Ausweichmanöver.

1298. (Do. 30.10.08) Unser Kurs verläuft mehr oder weniger in oder am Rande zweier Dampfertracks. Die Fischer bleiben glücklicherweise weitgehend außerhalb, was das nächtliche Leben erheblich erleichtert. Denn im Gegensatz zu ihnen ist die Großschifffahrt berechenbar und antwortet auch auf Funkanrufe.
Als ich den Motor starte - das Schlagen der Segel in dem kaum noch vorhandenen Wind ist unerträglich - haben wir 53,8 Seemeilen zurückgelegt. Ein echtes Geschenk angesichts des knappen Diesels und des spritfressenden Gegenstroms.
Bei Tagesanbruch erheben sich *Pulau Berutu* und leicht versetzt das große *Pulau Karimata* über den Horizont. Hohe, bergige, an den Hängen stark bewaldete Inseln. Ein Blick auf die Tankanzeigen offenbart eine Überraschung, die Füllstandsanzeige des Wassertanks arbeitet wieder. Und sie offenbart, dass ich mir wegen des Wasservorrats keine Gedanken machen muß. Bin heute recht eifrig, und gegen 09:00 habe ich aus den Kanistern an Deck 100 Liter Diesel in die Tanks umgefüllt. Alles während der Fahrt selbstredend. Zur Belohnung schlachte ich die Ananas. Saftig, lecker, hoch aromatisch und nicht zu süß. Solche Qualität wird man in Deutschland leider nie erhalten können.
Wie gestern, so herrscht auch heute weitgehend Windstille. Bis, ja, bis ich das Westkap von *Berutu* passiere. Eine heftige Bö macht das Leben würzig. Aber bis auf etwas Abdrift bereitet sie keine Schwierigkeiten. Sobald wir mit dem Kurs eindrehen, kommt der Wind achterlicher und das Bordleben wird sofort angenehmer. In einer besonders starken Bö runden wir das Westkap der Insel. Sie macht das Leben jetzt allerdings schwerer als nötig. Für etwas Unruhe sorgt zudem das Echolot, das plötzlich schnell abnehmende Tiefen zeigt. Vorsichtshalber ändere ich den Kurs und vergrößere wieder den Abstand zur Küstenlinie. Wer weiß, vielleicht gibt es hier tatsächlich eine Riffkante. Parallel zur Nordküste segelnd wiederholt sich das Spiel, doch diesmal entschließe ich mich, die Anzeige zu ignorieren. Da schwimmt bestimmt nur ein Fisch unter uns und sorgt für Irritationen. *Beruta* entpuppt sich als ein wirklich hübsches Inselchen. Die Hügel sind bewaldet, nur die Kuppen sind gerodet. Doch die Insel ist im Ganzen sehr grün. Nordwestlich von ihr befindet sich eine kleine, malerische Inselgruppe, deren Konturen gemeinsam mit der sehr großen Insel *Karimata* über der Kimm liegen. In der ersten Bucht, die ich passiere befindet sich eine kleine Ansiedlung. Ein paar Fischerboote dümpeln davor. Schon mal ein guter Ankerplatz. Aber es gibt noch eine weitere Bucht, und in der hat sich YAGOONA vor Anker gelegt. Es dauert auch nicht lange und sie öffnet sich allmählich an backbord. Der Mast von YAGOONA taucht auf, dann das ganze Boot. Und endlich kann ich die Bucht in ganzer Breite übersehen. Bewaldete Hänge, große, rundgewaschene Steine an der Uferlinie, vermengt mit Treibholz, ein kleiner Sandstrand in der Südostecke, ruhiges Wasser tief drinnen. Wenig später fällt der Anker auf 5 m Wassertiefe und bestimmt 50 m Kette laufen aus der Kiste. So viel wäre nicht nötig. Aber ich habe mir



beim Aufbruch nicht die Zeit genommen, die Kette vom Schlamm des *Kumai River* zu befreien. Das soll jetzt das Wasser und der Sand dieser Bucht besorgen. Das Einpacken und Wegtüten der Segel artet mal wieder in eine triefende Angelegenheit aus. Ermutigt durch Marc, der seine Wasserlinie putzt, jumpe ich anschließend ins Wasser, um mich herrlich zu erfrischen. Kontrolliere bei der Gelegenheit die Opferanoden. Beide, die Wellenanode und die Anode am Propeller fehlen. Dann eile ich aber schnell wieder aus dem Wasser. Die Angst vor einem möglichen Salzwasserkrokodil ist zu groß. So werde ich das Erneuern der Anoden auch verschieben. Wieder an Bord wird ausgiebig mit Süßwasser geduscht. Und vor niemand steht ein frischer, neuer Mann. (Sonst ist ja keiner da.)

Wenig später brechen Svenja, Marc und ich auf zur Inselerkundung. Wir landen an der Mündung eines kleinen Flusses. Wie schön, mal wieder durch weichen, warmen Sand zu stapfen. Und Marc hat großes Glück, er findet schon nach den ersten Schritten ein ganz außergewöhnliches Schneckengehäuse: es gehörte mal einer Stachelschnecke (Fam. *Murex*). Leider bleibt es bei diesem einen. Wir streifen durch eine Anhäufung großer rundgeschliffener Steinblöcke, folgen ein wenig dem Flusslauf – hier muß es wunderbare Süßwasserquellen geben - und verspüren schnell Lust, länger zu bleiben. Diese Bucht ist ein kleines Paradies. Auch die Aussicht ist beeindruckend. Eine Gruppe kleiner Inseln und Inselchen zeichnet ein abwechslungsreiches Bild auf der Kimm, dahinter die graue Silhouette von *Karimata*. Geradezu eine patagonische Landschaft. Man muß sich nur die Handvoll Palmen wegdenken, ja, und es müsste vielleicht geringfügig kälter sein.

Eindrücke von *Beruta*. Endlich mal wieder in einer friedlichen Bucht schön vor Anker, das hatten wir ja lange nicht mehr

Ein kleines Fischerboot kommt in die Bucht. Wir fragen, ob sie Fisch haben. Sicher. Marc setzt uns schnell an Bord der YAGOONA ab und eilt dann zu den Fischern. Er bekommt sechs Blaue Makrelen (*Scomber australasicus*), unschwer zu erkennen an ihrer besonders schleimigen Haut, die ihnen auch den deutschen Namen Schleimige Makrele eingebracht hat. Die Fischer wollen kein Geld. Marc aber will seine letzten Rupien loswerden. So schenken sie ihm den Fisch und er ihnen die Rupien.

Abends treffen wir uns zum gemeinsamen Abendessen auf der YAGOONA. Mit Salat, den ich beisteuere, Poisson cru kreiert von Marc, superlecker, und gebratenem Fisch, ebenfalls von Marc. Dazu gibt es kalten Weißwein. Eine nette Bucht, gutes Essen, guten Wein, nette Gesellschaft. Was will man mehr?

1299. (Fr. 31.10.08) Ich erwache mit einem morgendlichen Geräuschkonzert: Grillen zirpen, ein Vogel ruft, leichtes Brandungsrauschen wird von Ufern reflektiert, das Flüsschen plätschert. Da macht das Aufstehen Spaß. Im Cockpit atme ich tief durch

31.10. – 03.11.08
Beruta – Sebana Cove Marina, Malaysia
349,0 sm (30.141,7 sm)
Wind: Stille, uml. 1
Liegeplatz: in Marina, ca. 11 USD / Tag

Ich eile über den Strand (warum weiß ich nicht mehr, an sich bin ich eher faul, was das angeht)

und genieße die Szenerie. Ein Ort, an dem man länger verweilen sollte. Die Pause vor Anker bietet noch weitere Annehmlichkeiten: In aller Ruhe kann ich frühstücken, alle Leckereien um mich herum ausbreiten, in Ruhe den Kaffee genießen. Keine Gefahr, dass irgendetwas durch die Gegend fliegt.

Leider gibt es noch eine Wirklichkeit, der ich mich schweren Herzens beuge. So beginne ich abzuwaschen und fülle weitere 20 Liter Diesel, die mir Marc großzügigerweise vorbeibringt, in den Tank. Ich drömele noch reichlich verträumt und abgelenkt vor mich hin, da sehe ich YAGOONA schon auf die See hinausstreben. So was. Prompt entsteht auch in mir Unruhe. Eilig hole ich das Dingi an Deck, lege es diesmal fachgerecht zusammen und verzurre es an der Backbordreling. Dann starte ich den Motor und hole Kette und Anker rein. Meine Rechnung geht auf, der Sandgrund hier hat die Kette vom Mud und Schlamm des *Kumai River* befreit. Nur das Vordeck ist noch dreckig, doch das ist mit ein paar Pützen Wasser erledigt. Entgegen meiner sonstigen Gewohnheiten lasse ich sogar die Segel eingetütet. Ein dringender oder unerwarteter Bedarf ist nicht denkbar, und da ist mir der Schutz der Segel vor der zerstörerischen Kraft der Sonne allemal wichtiger. Unter dem Boot hat sich eine Schar Tintenfische versammelt, doch sie verzichten darauf, mich zu begleiten.

Das kleines indonesisches Fischerboot kommt in die Bucht

Das Wetter ist außergewöhnlich ruhig, und so bleibt uns nichts anderes übrig, als unter Maschine voranzustreben. Gegen acht Uhr abends passieren wir ein verankertes Forschungsschiff, sonst gibt es keine Besonderheiten zu vermelden. Fürs Abendessen bereite ich einen frischen Tomaten-Gurken-Mais-Salat.

1300. (Sa. 01.11.08) In der Nacht wird es reichlich unruhig. Jede Menge Spinner und Quatscher belasten den UKW-Kanal 16. Es wird Musik gedudelt und Tierlaute und was nicht noch alles werden imitiert. Ich will die Funke aber nicht abschalten, denn sicherheitshalber möchte ich hörbereit sein. Es sind zu viele Frachter unterwegs. Ein Indonesier versucht sogar englische Anrufe, aber der Sinn seiner Versuche bleibt mir verschlossen. Ich hoffe nur, dass es nicht mich betrifft. Eine Warnung vor einem Netz beispielsweise.
Im Licht des anbrechenden Tages entdecke ich nach einer meiner üblichen zwanzig Minuten Schlafpause einen Fischer achteraus, nur knapp neben meinem Kielwasser, den ich offenbar selig schlummernd passiert habe. Bin richtig erschüttert. Ich hatte doch sorgsam Ausschau gehalten und nirgends ein Licht entdeckt. Oder habe ich zweimal 20 Minuten geschlafen? Vielleicht den Wecker im Halbschlaf ausgestellt aber gleich weitergeschlafen? Ich bin mir nicht so sicher. Svenja berichtet mir später, dass sie den Fischer auch nicht gesehen hätten. Er hatte keine Lichter gesetzt.

Wieder belastet Gegenstrom unseren Fortschritt. Ein Knoten verlieren wir. Das bedeutet bei 5 Knoten Fahrt durchs Wasser 20 Prozent des knappen Treibstoffs gehen allein dafür drauf. Entsprechend knapp ist daher auch mein verbleibende Dieselreserve. Ein ständiger Quell der Sorge.

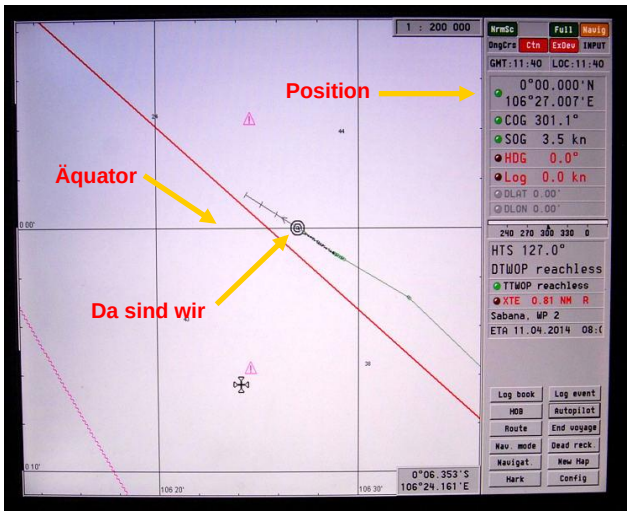
YAGOONA bei windstiller See

Schon am Morgenhimmel zeigen sich Cumulus-Bänke, merkwürdigerweise eher am Horizont. Über uns ist klarer Himmel. Aus den flachen Bänken erheben sich bereits erste Türme, von denen einige schon Ansätze des „Amboß“ zeigen, die typische Entwicklung einer Gewitterwolke also. In der See begegnet uns viel Treibgut. Pflanzenteile, kleine und große Samen, Hölzer und Wurzelreste, aber leider auch viel Müll. Verglichen mit anderen Ozeanen, die Anke und ich befahren haben, erscheint mir dieser flache Ausläufer[6] des Chinesischen Meeres als die bislang mit Abstand am stärksten müllbelastete See. Unrat in diesem Ausmaß haben wir bislang nur in unmittelbarer Nähe von Großstädten gesehen.

Wie jeden Tag türmen sich die Cumuli zu Gewitterwolken

In der Nacht hat sich wieder mal ein Fahrgast eingefunden. Ein kleiner Nachtreiher. Zunächst sitzt er bequem auf dem Großsegelkleid, wo ich ihn versehentlich verscheuche. Er sucht sich dann einen Relingsplatz bei den Backbord-Wanten, an denen ein Pickhaken und die Dingiruder gelascht sind. Fühlt er sich unbeobachtet, sitzt er in entspannter, eher waagerechter Körperhaltung. Hat er mich aber wahrgenommen, so macht er sich vermeintlich unsichtbar, in dem sich mit gestrecktem Hals in eine möglichst aufrechte Position bringt. Weitere Beobachtungen aus dem Tierleben: zwei Seeschlangen, zwei Große Tümmler, einige Quallen. Letztere bislang sehr selten gesehen.

Die Gewitterwolken entwickeln sich dank der unbeschreiblichen Kraft der Sonne zu wahren Ungetümen. Ich mache Fotos davon, mit YAGOONA als kleinen Fleck darunter. Als sich abzeichnet, dass wir die Wolken nicht werden vermeiden können, packe ich das Großsegel aus. Eine Wolke könnte ja vorübergehend Wind bringen, der sich nutzen lässt. Daraus wird aber nichts. Mit der sinkenden Sonne verlieren auch die Wolken an Kraft, werden blasser und schwächer. Nur ein Paar Tropfen Regen fallen an Deck und der Wind entpuppt sich als laues Lüftchen. Daß es vorher aber durchaus geweht haben muß, offenbart die See, die plötzlich rau und unangenehm wird. Es dauert Stunden, bis sie sich wieder beruhigt hat.



Ganz genau um 19:40:00 Singapur-Zeit (11:40:00 UTC) quert JUST DO IT während eines Ausweichschlags, ein Fischernetz verhindert den direkten Kurs, auf 106°27,007´ östlicher Länge zum zweiten Mal auf dieser Reise den Äquator. Wir sind wieder auf der Nordhalbkugel. Regelrechte Heimatgefühle tauchen auf. Angestrengt halte ich Ausschau nach dem Großen Wagen, aber er lässt sich in dem leichten Dunst, der wie gestern auch, in der ersten Nachthälfte über der See liegt, nicht ausmachen.

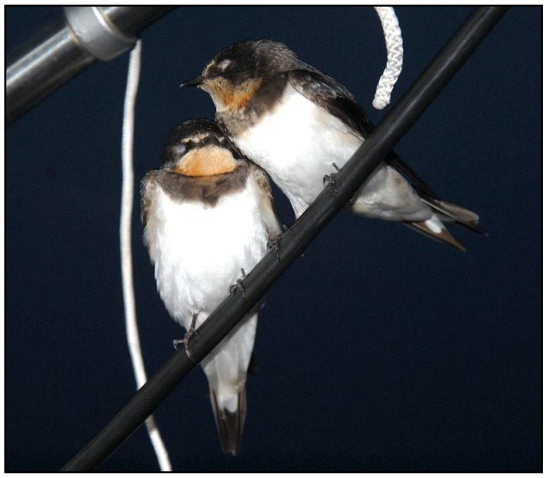
---

6 Sunda Shelf, im Süden in die Karimata Straße und bei Singapur in die Malakka-Straße übergehend.

Der Ratskellersekt aus Bremen hat nun Doppellinie-Weihen. Ein Blick auf die GPS-Anzeigen verrät mir außerdem, dass der Äquator ziemlich genau die Streckenmitte der Etappe *Kumai – Semana Cove* markiert.

Unter dem wetterleuchtenden Himmel der Nacht kommt von achtern ein dänischer Frachter auf. Anfangs sieht es so aus, als ob er vorbeiläuft, doch dann zeigen seine Posis, dass er sich direkt auf Kollisionskurs befindet. Sicherheitshalber rufe ich ihn an und bitte ihn um Kursänderung. Er passiert dann in bescheidenen 500 m Abstand. Wir haben reichlich Schiffsverkehr um uns herum, doch keiner der anderen Frachter kommt uns auch nur annähernd so nahe.

1301. (So. 02.11.08) Um Mitternacht haben wir noch 153 Seemeilen vor uns. Das bedeutet, der Diesel im noch halbvollen Tank wird mit Sicherheit ausreichen. Nach wie vor ist es dunstig. Der Horizont ist nicht auszumachen. Nur YAGOONAS Lichter geben eine Idee, wo das Meer endet und der Himmel zu finden sein dürfte. Nicht nur einmal rätsele ich bei einem schwächelnden, niedrigen Lichtpunkt, ob es sich um einen Stern oder um ein Schiff handelt. In der Restdunkelheit des frühen Morgens mache ich endlich den großen Wagen aus. Allerdings nicht vollständig. Und der Polarstern verbirgt sich irgendwo unter Horizont, Dunst und niedriger Wolkendecke.
Wieder haben wir 1,3 Knoten Gegenstrom. (25% des Diesels verpulvere ich gerade dafür, habe ich ausgerechnet.) Ich vermute, dass der Strom in dieser Jahreszeit generell nach Süden setzt und dabei natürlich von den Tidenströmen überlagert wird. Die stärkste Ebbtide ist momentan in den frühen Morgenstunden und korreliert mit dem stärksten Tidenstrom. Nach Niedrigwasser nimmt der Gegenstrom dramatisch ab und beträgt später nur noch 0,2 Knoten. Die Gezeiten hier sind für uns, die wir die sehr regelmäßigen Tiden der Nordsee gewohnt sind, reichlich skurril. Je nach Ort, Lage und Beschaffenheit des angrenzenden Wasserkörpers fallen die Gezeiten recht exotisch aus. In KUMAI beispielsweise gab es Phasen mit nur einem täglichen Hochwasser mit ausgeprägter Flut und Ebbe, dem dann eine stundenlange Phase auf Niedrigwasserniveau folgte. So war beispielsweise am Tag meiner Ankunft das Hochwasser mitten in der Nacht, davor und danach Flut und Ebbe. Den ganzen Tag über befand sich der Wasserstand dann praktisch unverändert auf Niedrigwasserniveau. Einige Tage später dagegen hatte sich ein Tidenverlauf mit zwei ausgeprägten Hochs und Tiefs entwickelt. Und natürlich gibt es dazwischen Tage mit fließenden Übergängen.



Noch mehr Mitfahrer, ganz kuschelfreudig, die beiden

Bei Tagesanbruch haben wir wieder spiegelglatte See und Windstille. Wie „windig“ waren doch Arafura- und Timorsee dagegen. Hätte ich von den Bedingungen hier gewusst, hätte ich seinerzeit sicher nicht einmal geklagt. Im Nachhinein verschieben sich die Relationen. Wieder haben wir einen Himmel, der ohne abgesetzten Horizont aus dem Meer zu steigen scheint. Der Tag vergeht entsprechend ruhig. Zeit für etwas Hausarbeit. Ich wasche ab, Wische den Fußboden im Boot, und als ich fertig bin, mache ich mich daran, meine letzten Weißwürstchen zu braten,

1302. (Mo. 03.11.08) Die Kurslinie nähert sich mit jeder Meile mehr der Insel *Bintang* und damit auch der Einfahrt in die Singapur-Straße. Natürlich bedeutet dies auch eine Zunahme der nachtaktiven Fischer. In den ersten Stunden der Dunkelheit kann ich sogar noch ein paar Mal in meinen 20 Minutenintervallen in der Koje vor mich hindösen, aber das ist dann bald vorbei. Komme einem ersten Fischerboot recht nahe. Und wieder die Preisfrage, besser am Bug oder am Heck vorbei. Von achtern kommt ziemlich überraschend und sehr dicht und reichlich unerwartet auch noch ein *Pinisi* auf. Ich hatte dessen Lichter zwar gesehen, aber mangels Posis dahingehend interpretiert, dass es sich sonst wo fern von mir bewegen würde. Es überholt mich, leuchtet das Fischerboot an und geht dann an dessen Bug vorbei. Ich, gerade auf dem Weg zum Heck, mache kehrt und nichts wie dem *Pinisi* hinterher. Als ich den Fischer passiere erkenne ich, dass das Netz oder die Leine praktisch parallel zu meinem Kurs ausliegt, und sogar mit zwei kleinen, schwachen Lampen markiert ist. Immerhin. Großes Lob dem Fischer. Der nächste Fischer setzt sich, als ich ihm schon recht nahe gekommen bin, zunächst ganz langsam, dann schneller in Bewegung.

Natürlich genau im rechten Winkel zu meinem Kurs. Die internationale Vorfahrtsregel auf See sagt rechts vor links. Und ich komme von rechts. Und ich bleibe diesmal mehr als stur, da ich früh erkenne, dass der Fischer kein Netz mehr draußen hat und damit genauso zu behandeln ist, wie ich. So nähern wir uns ganz schön an. Ich beschleunige sogar noch, um ihm zu zeigen, dass ich vor ihm durchgehen werde. Er scheint gleiches zu tun. Langsam kommen wir an den Punkt, an dem die stärkeren Nerven zählen. Die habe ich. Im letzten Moment dreht er ab. Es gibt nur einen Zuruf von seiner Seite, ich kann noch nicht mal sagen, dass es ein ärgerlicher Ton war. Dann bin ich an ihm vorbei. Klassischer Fall von Beinahezusammenstoß und erzwungener Vorfahrt.

Auf der Reede vor *Singapur*

Danach ist wieder relative Ruhe, die verbliebenen Fischer bleiben alle weitab. Vor dem Verkehrstrennungsgebiet passieren wir ein Flach. Nach kleiner Funkkonferenz beschließen Marc und Svenja und letztlich auch ich, dieses ominöse Flach zu umschiffen, denn der in den Karten verzeichnete Leuchtturm steht nicht auf der angegebenen Position. Was weithin Interpretationsmöglichkeiten hinsichtlich des Flachs, einiger Felsen und eines Wracks eröffnet. Lieber gehen wir auf sicher. Und dann haben wir auch schon das Verkehrstrennungsgebiet erreicht. Mit Hilfe des AIS sichten wie die Verkehrssituation, die schon reichlich dem auf einer bundesdeutschen Autobahn gleicht. In der Stoßzeit, wohlgemerkt. Wir finden eine gute Lücke und queren die „Fahrbahn“ für den ostgehenden Verkehr. Wir sind noch unterwegs, da meldet sich Marc in der Funke, was ich von dem großen Tanker da an backbord halte, der uns schon anblickt. Blick nach rechts. Ogottogott. Sieht ja wirklich groß aus, die Beleuchtung. Und blinkt ja in einer Tour, der Kerl. Also Gas weg und ihn passieren lassen. Ich würde ja wetten, dass er auf der falschen Seite der Trennzone fährt, aber nach dem AIS kann das nicht sein. Alle Signale kommen von der richtigen Spur. Anscheinend ist er auch irritiert und hat Fahrt weggenommen. Jedenfalls bewegt er sich sehr langsam. Wir rätseln. Ich komme schließlich zu dem Schluß, dass er vor Anker liegt. Vielleicht hat er ja Probleme.

„Wir sollten vielleicht doch versuchen, vor ihm durchzugehen!“

„Ich weiß nicht recht.“

Wir überlegen, und plötzlich:

„Du, ich weiß, was das ist. Das ist kein Tanker, das ist der Leuchtturm vor dem Flach, der da blinkt.“

Schneller Abgleich mit dem Kompasskurs, dem AIS, C-Map und was wir so sehen. Stimmt, Wir versuchen gerade, den Leuchtturm an uns vorbeizulassen. Kein Wunder, dass der so langsam vor sich herschwimmt. Und, peinlich, peinlich, hoffentlich hat niemand unseren Funkverkehr verstehen können.

In der ersten Morgendämmerung ziehen wir an einer endlosen Serie ankernder Ozeanriesen vorbei

JUST DO IT strebt durch die Reede (Foto: Svenja Zielinski)
YAGOONA liebt die Nähe der Großen

Der muß sich ja sonst fragen, wie man solche Nieten wie uns auf See lassen kann. Schnell wieder den Hebel auf den Tisch und durchgestartet bis zur Trennzone. Hier warten wir, bis sich auf der andern „Fahrspur“ eine ausreichende Lücke ergibt und dann propellern wir zügig hindurch und drehen erst außerhalb dieser Schifffahrtsautobahn wieder auf einen zielführenden Kurs. Nun am südlichen Rande der hiesigen Reede vorbei, dann mitten durch und am andern Rand entlang. Eine Reede, wie man sie sich fast nicht vorstellen kann. Endlos lang und Schiff an Schiff. Dazwischen auch Spezialschiffe für die Erkundung von Rohstofflagerstätten am Meeresboden und eine Bohrinsel. Mittlerweile dämmert es, das anhaltende Wetterleuchten wird unsichtbar, und wenig später haben wir helllichten Tag. Allerdings ist es dunstig, der Himmel bleibt bedeckt, es herrscht Windstille und natürlich ist es äußerst schwül. Rechter Hand erstreckt sich ein flaches, grünes Ufer. Ein paar Palmen. Die hohen Hügel würde ich als begrünte Mülldeponien einstufen. Unser Weg führt uns nach steuerbord in den Wasserarm, der Singapur vom Festland trennt, und wenig später, unmittelbar vor den unübersehbaren Baustellen zur Landgewinnung, in einen Flusslauf, der uns trübes Wasser entgegenschiebt. Auch hier statt der erwarteten Bebauung mangrovengesäumte Ufer. Ein paar Schnellfähren kommen uns entgegen und zwei Chinesische Weiße Delphine (*Sousa chinensis*), gut ansprechbar an der vergleichsweise kleinen, flachen Rückenfinne. Leider zeigen sie sich nur kurz und verschwinden sogleich wieder im flachen Wasser nahe der Ufer.

Der Flusslauf zieht und windet sich und wir haben mal wieder den Eindruck, dass zwischen der Kartenskizze im *guide* und der Realität erschreckend wenig Übereinstimmung herrscht. Doch wir ollen Salzbuckel lassen uns von so was ja nicht mehr erschrecken und folgen stur weiter dem Flusslauf, und tatsächlich, nach einiger Zeit taucht die ersehnte Marina vor uns auf. Da ich meine Funke noch nicht auf den Arbeitskanal der Marina umgestellt habe, bekomme ich gar nicht mit, daß Marc und

Svenja unser Erscheinen schon ankündigen. Die Marina reagiert prompt, und nach kurzer Vorbereitung, die Fender gehen außenbords, Festmacherleinen werden bereit gelegt, geht es an die zugewiesenen Liegeplätze. Wir bekommen sogar sehr gute, recht landnahe Plätze. Von wegen, die Marina sei überfüllt und es gäbe kein Platz mehr.

Nach wenigen Minuten des Sortierens und einer schnellen Tasse Kaffee geht es bereits Richtung Marinabüro. Hinter dem Tresen eine junge, rundliche Dame, in langem Gewand und mit Kopftuch. Wir haben ja keine Vorurteile, aber natürlich denke ich unwillkürlich, ach Du meine Güte, jetzt wird´s kompliziert. Aber mitnichten. Die junge Dame spricht ein ausgezeichnetes Englisch, begrüßt uns aufs Wärmste und macht sich sogleich daran, mit uns die Einklarierungsprozedur auf den Weg zu bringen. Sie füllt die nötigen Formulare aus, wir müssen nur unterschreiben. Dann geht es im Gänsemarsch zu einem Nachbargebäude. Dort residieren Zoll und Immigrationsbehörde. Weil die Marina einen Shuttle-service nach Singapur anbietet, hat man hier auch die nötigen Behörden etabliert. Von ihnen bekommen wir die nötigen Stempel, und nach kaum einer halben Stunde sind wir kostenfrei in Malaysia einklariert. Es folgt ein opulentes Mittagessen im Ressortrestaurant, ein Mittagsschlaf, ein nicht weniger opulentes Abendessen und dann ein für diesen Tag endgültiger, langer, tiefer Schlaf.

Ein Speedboot, das den Shuttle-dienst nach *Singapur* unterhält begegnet uns auf dem Fluß (oben). Die Sebana Cove Marina ist wunderbar in die grüne Umgebung eingebettet.

1303. (Di. 04.11.08) Die Sebana Cove Marina ist Bestandteil eines großen Ferienressorts, das jede Menge Apartmentgebäude, einen landschaftlich sehr gelungenen Golfplatz, Tennis-Courts, ein gewaltiges Empfangsgebäude mit Swimmingpool, Gymnasium, Sauna, Restaurant und Tagungsräumen, den bereits erwähnten eigenen Schnellbootanleger und noch einiges mehr beherbergt. Niemand wird erwarten, dass sich ein solches Ressort in einer bestehenden Stadt verwirklichen lässt. So wird es auch nicht verwundern, dass die Verbindung zur malayischen Außenwelt nur per Pendelbus möglich ist. Und das bedeutet leider, dass wir bereits um 09:30 auf der Matte stehen müssen, um den ersten und vielleicht einzigen Bus des Tages zu bekommen. Wie gerne hätten wir bis in die Puppen geschlafen. Aber es hilft nichts, pünktlich versammeln wir uns in der Lobby des Empfangsgebäudes, erwerben die Bus-Tickets gegen US-Dollar, die heimischen Ringit müssen wir erst noch eintauschen, und lassen uns in den nächsten Ort karren.

Erster, noch oberflächlicher Eindruck: breite, wohlgebaute Straßen mit Fahrbahnmarkierungen und großen, gut lesbaren Wegweisern. Auch im Ort alles ein wenig größer, besser und sauberer als in *Kalimantan* bzw. *Kumai*. Malaysia zeigt den relativen wirtschaftlichen Erfolg. Im Ort wie gewohnt zahlreiche kleine Läden und Werkstätten. Das Warenangebot scheint etwas größer zu sein. Wir finden: ausgesprochen große und eine ganz winzige Version der Landesflagge. Da die großen zu groß sind, muß die kleine als Gastlandsflagge herhalten und wird für weniger als einen USD erworben. Bei der zweiten Bank funktioniert auch der Geldautomat, und besonders angenehm, man kann auch einen relativ großen Betrag abheben. In PNG, Indonesien und auch davor waren die möglichen Summen recht begrenzt, was das Geld recht teuer machte, den unsere lieben heimischen Banken verlangen ja für jede dieser für sie praktisch kostenlosen Transaktionen (geht ja heute alles elektronisch) einen horrenden Gebührensatz. Mit frischer Valuta versehen stürmen wir nun erst mal die kleinen Supermärkte, Hardware-Stores usw. Leider bekommen wir keine Stecker für die in der Marina verwendeten reichlich überdimensionierten Buchsen. Dafür finde ich einen Feinmechanikerwerkzeugsatz guter Qualität für einen Preis unter 4 Euro und Teflonband für ein paar Cent. Später

Räucherstäbchen auf kleinem Opferschrein bei einem Straßenladen

an Bord kann ich meine teure Teflonrolle aus Deutschland und die neue praktisch nicht unterscheiden! Der erste Supermarkt ist eine geradezu phantastische Höhle. Die Regale stehen so dicht, dass man zwischen ihnen kaum durchschlüpfen kann. Auch auf dem Fußboden noch Kartons mit Angeboten. Ein System, eine Ordnung ist nicht zu erkennen. Alles steht wild durcheinander. Tütensuppen (von denen anscheinend ganz Asien lebt), Waschmittel, Corn-Flakes, Mücken-sprays, Babywindeln usw. Hinten im Laden wird es noch chaotischer, hier häufen sich auch Pappenreste, Dosen und Plastikflaschen mit Shampoo quellen aus den Regalen. Wir sind schwer beeindruckt. Schnell stellen wir allerdings fest, dass dieses Kleinod doch eher die Ausnahme ist. Marc entdeckt im Vorbeigehen, dass in dem einzigen Fotogeschäft des Ortes gerade der Red Sea Pilot fotokopiert wird. Wie fallen sogleich über die junge Dame am Kopierer her und veranlassen sie, doch gleich noch zwei Kopien durchlaufen zu lassen und dann zu binden. Mittag essen wir in einer kleinen Restaurantmeile mit Blick aufs Meer und die Reede, die wir gestern entlanggefahren sind. Auch hier wieder nette Leute, gutes und dabei so preiswertes Essen und eine äußerst korrekte Abrechnung. Ich verstehe nicht richtig, was mir die Kopftuchdame anbietet, aber man soll sich ja auch mal überraschen lassen. Und so komme ich hier erstmals in den Genuß eines Gerichts mit dem zu einer pampigen weissen Masse zusammengekochten Klebreis. Und bin ganz überrascht, der Reis wird in Würfel geschnitten und kalt unter die anderen Fleisch- und Gemüsezutaten gemischt und ist erstens lecker und zweitens unerwartet erfrischend.

Da zu dritt kaum teurer, nehmen wir zurück ein Taxi. So bleibt uns mehr Zeit im Ort. Der Shuttle-Service ermöglicht nur begrenzte Aufenthaltszeiten. Wieder zurück, beginne ich Vorbereitungen für den morgigen Kampftag. Hole den alten, festen Dreiflügelpropeller aus der hintersten, am schlechtesten zugänglichen Bilgensektion, befreie die Taucherflasche, befreie bei der Gelegenheit auch den Kanister mit dem alten Diesel noch aus *Mar del Plata*, und suche letztlich erfolgreich Befestigungsschraube und Opferanode für den Propeller. Der Diesel wandert in den Tank, und erstaunt stelle ich fest, dass er glasklar ist und zügig durch die Filter läuft. Wie bin ich nur darauf gekommen, dass der Diesel aus *Mar del Plata* so schlecht gewesen sei? Dann baldowere ich die Trockenfallmöglichkeiten in der Marina aus. Für einen Twin- oder Kimmkieler ist das recht einfach möglich, nämlich auf der Slipbahn bei den Werkstätten. Wie es mit einem klassischen Boot geht erfahre ich nicht. Muß noch mal nachfragen, denn das interessiert ja sicher viele andere Segler. Leider liegen im Moment die Tiden etwas ungünstig. Werde morgen halt erst versuchen, ob ich den Propeller tauchend lösen kann, wenn nicht, muß ich eben auf die Slipbahn.

Abends sitzen wir anfangs bei Svenja und Marc, mit von der Party Oscan, der weltumsegelnde Türke mit DRAGUT, von dem wir bereits mehrfach gehört haben, und nach dem Abendessen finden wir uns dann auf JUST DO IT ein, um mit meiner zweitletzten Flasche Sekt auf die längste Nonstop-Motorfahrt anzustoßen, die unsere Boote und Motoren bislang erfolgreich hinter sich gebracht haben.

Straßenszene aus dem Ort: mit langem Gewand und Kopftuch – Sturzhelm auf und ab auf den Sozius

1304. (Mi. 05.11.08) Wache mit Kopfschmerzen auf. Zu viel gepichelt gestern? Aber was hilft es, heute muß ich an den Propeller, meine Zeit für diese Aktion ist begrenzt. Nach dem Frühstück schaffe ich es in einer Dreiviertelstunde, das Innere von JUST DO IT absolut zu verwüsten. Es gibt keine Alternative, denn alles, was ich für diese Aktion brauche, benötige ich sehr selten. Ganz korrekt: bisher benötigte ich es auf der ganzen Reise nicht. Und entsprechend tief im Verborgenen schlummern die nötigen überdimensionierten Schraubenschlüssel mit Griff für ein aufsteckbares Rohr, etwa Größe 41, Nüsse bis 24er Maß, und natürlich die gesamte Tauchausrüstung. Kurz nach zehn hole ich Marc als Unterstützung. Wir heben Sauerstoffflasche und die Tauchutensilien auf den Fingersteg. Erschreckende Feststellung, die Flasche ist in *Savusavu* nicht aufgefüllt worden, obwohl ich dafür 10 Dollar bezahlt habe. Ich Trottel habe das seinerzeit nicht geprüft. Nur noch 100 bar drinnen. Na, eigentlich sollte das reichen, da ich ja nicht auf Tiefe gehe. Ich lege den Kram an und lasse mich rücklings in die trübe Flut fallen. Vergesse prompt, das Tarier-Jacket zuvor mit Sauerstoff zu füllen, aber es zeigt sich, dass ich dennoch genügend Auftrieb habe. Bei dem Versuch weitere zwei Kilo Blei an den Gürtel zu stecken greife ich beim erneuten Anlegen leider das falsche Ende des Gurtbandes, und das soeben aufgeschobene Zwei-Kilo-Stück verschwindet auf Nimmerwiedersehen im übergangslosen Morast des Untergrundes. Jetzt merke ich auch, dass meine Tarierweste ja noch etwas Restluft hatte, damit sie in ihrem Ruhelager nicht zusammenklebt. Raus mit der Luft, und siehe da, ich sinke ab. Nach ein paar Versuchen haben wir auch die richtige Nuß (Größe 24) und ich begebe mich an den ersten unterseeischen Kraftakt. An Land ist ja alles einfach. Der arbeitende Eigner steht ja festgestemmt auf Erden und kann mit Leibeskraft hebeln. Aber frei schwebend im Wasser? Irgendwie finde ich eine gute Position für meine linke Hand auf der Propellerwelle. Und die Konstrukteure der fixierenden Überwurfhülse haben wohl an solche Aufgaben gedacht. Denn der Sechskantantrieb der Mutter ist ungewöhnlich tief, so dass die Nuss bombenfest und abrutschsicher sitzt. Einmal tief inhalieren, und mit aller Armeskraft, die zu entwickeln ich fähig bin, drücken. Drüüüücken. Es knarzt. Was hat da geknarzt? Hat die Welle sich mitbewegt? Noch ein Versuch. Es knarzt. Und eindeutig, die Überwurfmutter hat sich bewegt. Zuvor hatte ich noch nach einer sichernden Madenschraube auf der Propellernabe gesucht aber nichts entdecken können. War wohl nur beim andern Propeller so. Also weiter. Nachdem ich die Überwurfmutter etwa anderthalb Zentimeter herausgedreht habe, wird der Propeller erst einmal kunstgerecht mit einer Sicherungsleine gefesselt. Man weiß ja nie. Dann knarzen wir weiter, bis die Schraube los ist. Bringe sie auch verlustfrei auf den Steg. Nächster Schritt: Abzieher aufsetzen. Trotz der Kontaktlinsen: unter Wasser und bei dem schlechten Licht und der schlechten Sicht sehe ich kaum die Gewindebohrungen, in die ich die drei Fixierschrauben eindrehen muß. Aber es geht alles gut und wenig später heißt es erneut: Drüüüücken. Es knackt, der Propeller hat sich gelöst. Schlüsselumdrehung für Schlüsselumdrehung wandert er nun auf der Welle achteraus. Bis ich mit der Hand weiterdrehen kann. Jetzt ruckelt es schon ganz lose. Den Schlüssel Marc übergeben, wieder abgetaucht und ich ruckele den Propeller gänzlich von der Welle und abwärts geht. Das Propellergewicht zieht nach unten in die dunkle Tiefe. (Ich hätte ihn natürlich auch loslassen können, schließlich war er ja gefesselt). Aber ein Nachfahre der Jäger und Sammler lässt ja seine Beute nicht einfach los. So kämpfe ich nun mit einer Hand auf der Suche nach dem Knopf, mit dem ich das Jacke aufpusten kann, mit der andern fest den Prop umklammernd. Hatte den Inflationsschlauch natürlich weggesteckt, da er bei der Arbeit störte. Vergesse bei dem Kampf sogar den Druckausgleich. Na ja. Endlich den Knopf gefunden. Luft ins Jacket. Ich schieße nach oben. *Boing.* Ich hänge unter der Ruderhacke. Also jetzt noch mal kontrollierte Aktionen bitte. Etwas Luft raus, ich löse mich von der Hacke, zwei Schwimmstöße, etwas Luft hineinein in die Tarierweste, ich tauche auf. Propellerübergabe eins. Erschwerend aber heldenhaft: während der ganzen Zeit hatte ich in der „freien“ Hand auch noch den Mitnehmer, der ein Durchrutschen des Propellers auf der Welle verhindern soll. Nach Abzug des Propellers liegt dieser völlig ungesichert in seiner Nut, und den wollte ich auf keinen Fall verlieren.

Marc reicht mir den alten Festpropeller, ebenfalls kunstvoll gefesselt. Langsam tauche ich ab. Hin zur Welle, den Propeller aufgeschoben. Will nicht richtig. Ach, ist ja auch verkehrt herum. Noch mal umgedreht, damit das richtige Ende in Fahrtrichtung zeigt. Neuer Versuch. Irgendwie das sperrige Stück Bronze auf den Wellenstummel geschoben, das Propellergewicht fehlt plötzlich, ich klebe unter dem Rumpf. Etwas

Luft aus der Tarierweste, ich sinke auf ein erträgliches Maß. Der Propeller gleitet unfreundlicherweise von der Welle, ich greife zu, und abwärts geht's. Nach drei, vier Versuchen im Fahrstuhl: rauf auf die Welle– aufwärts geht's – Propeller gleitet ab – abwärts geht's, sitzt das blöde Bronzestück endlich so, dass es sich nicht gleich wieder von der Welle bewegt. Schnell irgendwie an Welle und Tauwerksschneider fesseln. Puh. Aufatmen. Vor lauter Erleichterung verliere ich das Mundstück und schlucke beinahe diese eklige Hafenwasser. Schnell hoch und die zugehörige Überwurfmutter geholt. Die ist ruckzuck aufgedreht. Mit dem 41er-Schlüssel knalle ich sie so fest an, wie ich es unter Wasser nur kann. Dann die fixierende Madenschraube reingedreht, fertig. Die gesamte Aktion hat keine 45 Minuten gedauert. Selbst der knappe Sauerstoffvorrat hat gereicht.
Tauchausrüstung und Werkzeug werden nun ausgiebig mit Süßwasser gespült, dann setze ich mich erst mal zu Svenja und Marc auf einen kalten Kaffee. Später, bei der Untersuchung des Propellers, bei der ich die anhaftenden Seepocken abkratze, entdecke ich dann doch die vermisste Fixierschraube. Völlig verborgen unter einer dicken Seepocke. Muß mir ihre Lage irgendwie markieren und merken.

Der Rest des Tages vergeht ruhiger. Eine Ladung Wäsche geht an die Ressortwäscherei, die zum Trockenen aufgehängten Tauchutensilien sowie die gespülten Werkzeuge werden von einem überraschenden Sturzregen erneut gewässert, und damit sie sich nicht über Ungerechtigkeit beklagen können, bekommt auch meine Koje ihren Anteil. Die Luken waren offen. Ist halt Beginn der Monsunzeit, da regnet es öfter und auch schon mal aus dem sprichwörtlichen heiteren Himmel.

1305. (Do. 06.11.08) Lieber lange geschlafen und nicht nach *Singapur* gefahren. Und das ist gut so, denn beinahe hätte ich den Wassermacher nicht konserviert. Wenn ich den Wassermacher tatsächlich vergessen hätte, wären eine Menge Ärger, Zusatzarbeit und Kosten entstanden. Ansonsten beschäftige ich mich mit putzen und aufräumen.

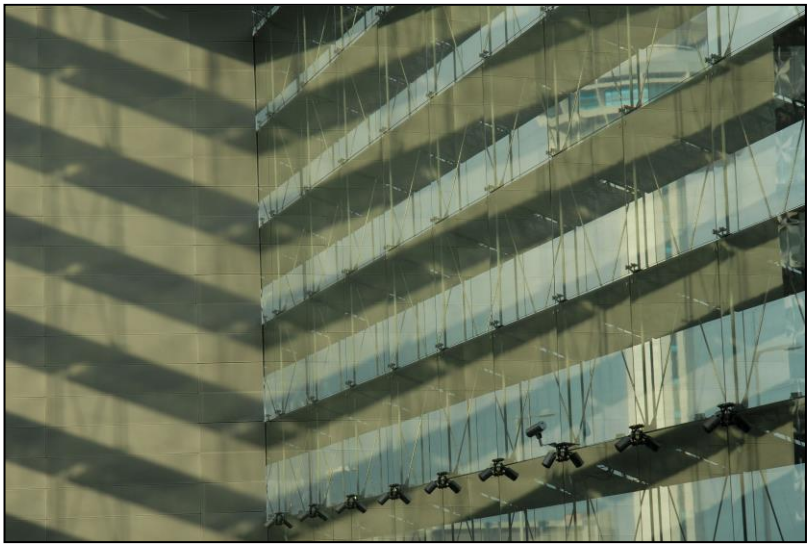
1306. (Fr. 07.11.08) Trotz aller Vorsicht, ich denke ich habe alles erledigt (gepackt, abgewaschen, aufgeräumt, die Wäsche vom Wäschedienst geholt, die Luken mit Persenningen abgedunkelt, die Marina informiert usw.) und kann mich jetzt abschließend duschen, geht es natürlich doch noch schief. Ich muß noch mal unter den Cockpitboden kriechen, schließlich will auch das Seewasserventil des äußeren Kühlkreislaufes geschlossen werden. Eine fast harmlose Aktion, die dennoch anstrengend und schweißtreibend ist. Zu guter Letzt weise ich einen der Marinaarbeiter in die Kontrolle der Batterieladung ein. Hoffentlich geht das gut.

Svenja und Marc begleiten mich noch mal zum Mittagessen und helfen mir auch, mein Gepäck zum Fähranleger zu tragen. Und ich bekomme von den beiden noch Singapur-Dollars in klein, damit ich dort Busfahrkarten lösen oder das Taxi bezahlen kann.

In der Fähre, äußerlich eine langgestreckte, schnelle, aber ziemlich runtergekommene Gurke, gibt es neben mir nur noch einen ordentlichen Fahrgast. Die übrigen Mitreisenden machen anscheinend eine Rundfahrt von Singapur aus. In *Sebana* angekommen wechseln sie nur mal eben die Fähre für die Rückfahrt. Ich sitze zunächst an Deck, aber mit der Zeit wird es mir zu zugig, immerhin düsen wir mit 25 Knoten durch die Gegend. Erfreulich, dass der Kapitän für die Fischfarmen, aber auch für jedes kleine Fischerboot drastisch das Gas zurücknimmt.

Nach einer knappen Stunde ist der Fährterminal im Osten Singapurs erreicht. Hat hier schon Ähnlichkeit mit einem kleinen Flughafen. Letzterer ist auch nicht weit und das Taxi dorthin kostet rund 6 Singapur-Dollar. Am Rande des Flughafens einige Bauarbeiten. Und Krötenleit- und -fangzäune, wie bei uns. Eigentlich wollte ich nur mein Gepäck abliefern und dann noch eine Spritztour in die Stadt machen, aber bis ich meinen Terminal gefunden habe und das Gepäck losgeworden bin, ist es so spät, dass ich auf diese Idee verzichten kann. Relaxe halt vor mich hin, probiere Fastfood-Sushi und beobachte das Treiben um mich herum. Man sollte mal eine Fotoserie Menschen, besser Ethnien auf dem Flugplatz machen. Ein alter, orangegewandeter und etwas zerbrechlich wirkender Mönch taucht auf. Begleitet von einem jungen,

ausgeprägt athletischem, noch schlichterem Bruder. Die Inder sind hinsichtlich ihres Erscheinungsbildes wahrhaft unterschiedlich. Es gibt wahre Kracher voller Saft und Kraft, aber auch derartige Schmachthaken, dass man meint, sie müsste schon das Gewicht ihres robusten Schuhwerks nach unten ziehen. Mir gegenüber nehman später zwei lang und dunkel gewandete Vollverschleierungen Platz. Nur die Kopftücher zeigen einige goldene Applikationen und die Augen sind freigelassen. Sie werden jedenfalls schnell sehr munter, erzählen lebhaft und schauen sich sichtlich interessiert die Umgebung. Wenn nur die Augen frei bleiben, ist es sichtbar mühsam nicht immer wieder diese mit den eigenen Blicken aufzusuchen. Als sie gehen nicke ich ihnen grüßend zu. Wenig später kommen sie zurück und nehmen sogar nehmen mir Platz. Ich bin reichlich irritiert, da ich keine Ahnung habe, wie ich mich jetzt verhalten soll. Irgendwann verdrücken sie sich wieder und ich verbleibe mit einigen Fragen. Vor allem, wie soll ich es werten, dass sie sich neben mich gesetzt haben. Es gab ja auch andere Sitzmöglichkeiten. War das eine Einladung, sie anzusprechen?



Grafische Impressionen aus dem Changi-Arport in *Singapur*

In den Kaffeeständen und Fressbuden versammeln sich Schüler und Studenten. Überall liegen aufgeschlagene Kursbücher, Schulhefte, Notebooks. Hausaufgaben werden hier anscheinend noch auf dem Heimweg, also im Flughafen gemacht.

Irgendwann ist meine Wartezeit endlich vorüber. Ich lasse die Boardingschlangen sich auf- und wieder abbauen und begebe mich erst ganz zum Schluß in die Reihe. Eine ausgesprochen wohlproportionierte Brasilianerin und ein junger Kanadier, der mit einer Brasilianerin verheiratet ist, als Sitznachbarn. Wir kommen gleich ins Gespräch und es wird auch in der Folge nicht kurzweilig. Für Aufregung sorgt noch ein durchdrehender junger Mann, nur drei Sitzreihen hinter uns. Was der eigentliche Grund für seinen Aufruhr ist, habe ich nicht richtig mitbekommen. Jedenfalls endet sein Aufstand damit, dass unser Flieger vom Ende der Rollbahn aus wieder zurück zum Terminal fährt. Dort wird er gemeinsam mit seinem geduldigen Freund, der immer versucht, ihn zu beruhigen, von Bord expediert. Endlich Ruhe. Aber bis auch das Gepäck der beiden von Bord ist, sind schließlich mehr als anderthalb Stunden vergangen. Und wir waren eh schon nach der Zeit losgerollt. Diese Verspätung wird mich sicherlich den Anschlussflug kosten.

1307. (Sa. 08.11.08) Was gibt es zu berichten? Erwartungsgemäß verpasse ich den Anschluß. Großzügig spendiert mir Air France einen Frühstücksgutschein. Meine Freude darüber wird allerdings reichlich getrübt, als ich feststelle, dass natürlich ein französisches Frühstück gemeint ist. Also, ich muß schon sagen, ein Kaffee und ein Croissant sind reichlich wenig für den germanischen Verdauungsapparat. Immerhin gibt es auch Milch zum Kaffee. Nach Stunden der Trödelei auf dem Charles de Gaule-Airport kann ich dann endlich doch nach Deutschland starten. Eigentlich sollte ich glücklich sein, denn es war keinesfalls sicher, dass ich überhaupt noch einen Platz bekommen würde. Und es gibt nur zwei Flüge nach Bremen. Dann hätte ich erst morgen fliegen können. Bekomme einen Sitzplatz neben einer Mexikanerin, die Freunde in Bremen besucht. Stelle erfreut fest, dass es mir noch möglich ist, spanische Konversation über eine ganze Flugstunde zu machen.

Bremen zeigt sich überraschend freundlich. Lockere Bewölkung, blauer Himmel. Ein angenehmer Spätherbsttag. Am Flugplatz erwartet mich Anke, mit einer Rose. Sie hat geschaltet und reichlich schnell rausgehabt, dass ich mit dem nächsten Flug kommen würde. Wie angenehm, sich mal wieder in herbstlicher Frische in die Arme nehmen zu können. Da bekommt man wenigstens nicht sofort Schweißausbrüche und klebt aneinander.

1308. (Mo. 10.11.08) Deutschland auf der Autobahn. Ein lang vermisstes Gefühl. (Habe ich ja in den letzten Jahren nur einmal jährlich genießen dürfen.) Meine Reflexe und Routinen sind auch nicht mehr ganz so wie sie sein sollten. Übersehe großzügig die allüberall angezeigten Geschwindigkeitsbegrenzungen und befürchte, wie schon beim letzten Deutschland-aufenthalt ein Knöllchen nach dem anderen zu sammeln. Was treibt mich auf die Autobahn? Ich bin auf dem Weg nach Bremerhaven. Will die Propellerschmiede SPW (ich sollte mit den Leuten mal verhandeln, was es für diese Schleichwerbung gibt) besuchen. Der fachliche Befund ist leider traurig. Am Autoprop wird ein Aufarbeiten neuen Materials nicht möglich sein. Die Metalllegierung der Flügel hat zuviel Substanz verloren. Deutliche Rotverfärbungen bezeugen den Verlust der Zink-Anteile. Da kann man nur die Flügel als Ganzes austauschen. Frau Adamzik telefoniert mit dem Hersteller in England. Ergebnis: eine Menge Holz, und wenn dann noch die Lager nachgearbeitet werden müssen? 2.000 Euro sind für unser Luxusmodell dann schnell zusammen. Da kann man für das viele Geld ja auch in etwas anderes investieren. Lange berate ich mit Frau Adamzik, dann fällt die Entscheidung für einen Variprop, denn ich als Vierflügel-Exemplar ordere, denn der Prop soll schon ordentlich Schub unter Maschine machen, fürs Rote Meer. Beim Gang durch die heiligen Hallen von SPW lässt sich gut erkennen, dass sich der Laden in den vergangenen Jahren ganz schön gemausert hat. Es geht doch, nicht überall muß der Mittelstand nur Trübsinn blasen.

Lange keine trübe Kälte mehr genossen: Ich genieße die Weser an einem grauen Herbsttag

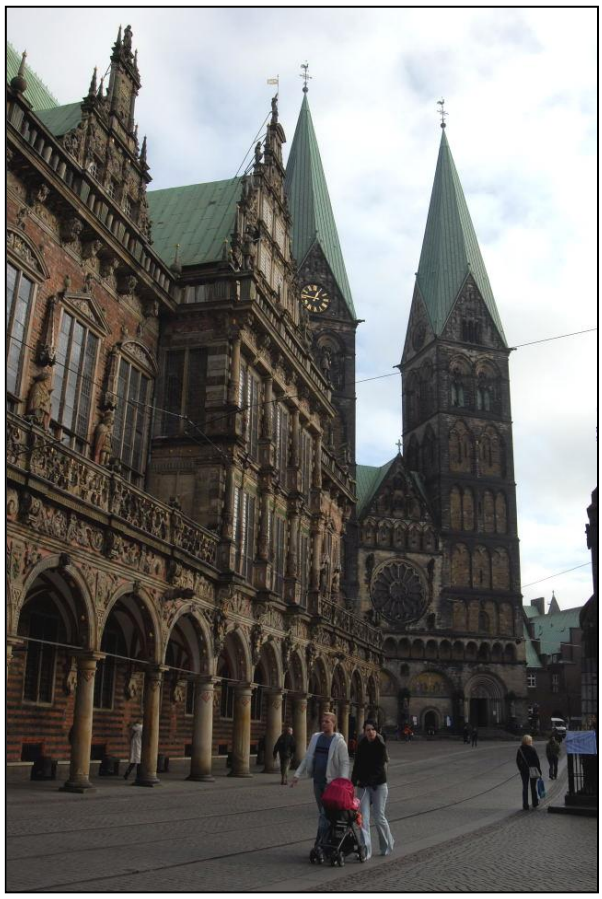
Auch Bremerhaven hat sich in den vier Jahren ganz schön gemausert. Staune über die Bauaktivitäten am Weserufer. Ganz eindrucksvoll, was da entsteht. Man sieht, dass die Stadtväter dem befürchteten Dahinsiechen der Stadt mit Macht und Energie entgegenarbeiten. Und wo ich schon mal da bin, muß ich auch ein paar Pflichtbesuche hinter mich bringen. Station 1: Fisch-Franke. Hier muß ein richtig guter, echter, zarter Matjes nach ganz klassischer Hausfrauenart dran glauben. Dann werfe ich natürlich noch einen Blick auf die Geestemündung. Haben gerade Niedrigwasser. Die Schlengel, die im Sommer den Seglern das Leben erleichtern, sind abgebaut. Ein einsames, schlecht vertäutes und gefendertes Segelboot, dengelt an die Spundwand. Das tut in der Seele weh. Der Ausblick hat sich auch verändert. Neue Appartementgebäude, der Seenotrettungskreuzer ist umgezogen, und der Blick auf die City ist freier geworden. Wurde da was abgerissen? Ich habe keine Erinnerung. Auch in der Tiefe hat sich der Ausblick geändert. Hafenschlick ist hier und dort zu sehen, wo ich früher nie welchen sehen konnte. Es scheint ganz schön zu versanden hier. Auch bei der Station der Zollboote zeigt sich erstaunlich viel Schlick. Oder haben wir nur besonders ausgeprägtes Niedrigwasser. Immerhin, es weht ein heftiger Wind die Weser hinauf. Kalt und eisig. Das sonnige Wochenende ist vorüber. Stattdessen jagen dunkle Wolken über einen grauen Himmel, über der Weser liegt dichter Dunst, aus dem grau und verwaschen ein zwei Schiffe auftauchen und langsam weserauf streben. Die trocken gefallenen Stellnetze bauschen sich im Wind, aber ein paar Unverzagte wandern auch bei diesem Wetter über die Deichkrone.

In Bremen erstehe ich sozusagen im Vorbeifahren noch zwei leichte Trekkinghosen. Eine ist *made in Vietnam*. Hätte ich die in Asien günstiger bekommen? Aber bislang habe ich derartige Waren in keinem der besuchten Orte gefunden. In Singapur werden sie mir bestimmt nachgeschmissen, wetten?

Bremerhaven bastelt an einer neuen Skyline

1309. (Di. 11.11.08) Nach einem ruhigen Tag, angefüllt mit den Besorgungen, die ich für die weitere Reise benötige, geht es dann am Abend getreu Martinas Anweisungen in das St.-Jürgen-Hospital. Ich schaffe es sogar bis in die Aufnahme der Chirurgie. Doch statt der sofortigen Operation blitze ich ab. Hinter dem Schalter sitzt so ein unwissender Jungspund, und der schickt mich zunächst zur „kassenärztlichen Aufnahme“. Mist. Plan missglückt. Keine Notaufnahme. Stattdessen gerate ich in den normalen Empfangszirkus. Natürlich gibt es gar keine kassenärztliche Aufnahme, nur eine ärztliche Aufnahme. Naja. Der diensthabende Arzt entpuppt sich nicht gerade als Leuchte. Die folgende Szene, etwas gekürzt, spielt sich im Untersuchungszimmer ab. Ich entblöße meinen Oberkörper.
„Also da haben sie ja tatsächlich eine Beule.“
Wie wahr, wie wahr. Damit ist übrigens nicht der Bauch gemeint. Der Arzt tastet die Beule ab.
„Aber eine Hernie ist das nicht.“
Tast, drück, tast.
„In Ordnung ist das auch nicht.“
Da war ich auch schon drauf gekommen. Tast, drück.
„Da gehen Sie am besten zu einem Chirurgen.“
Weshalb bin ich wohl hierher gekommen? Natürlich ist damit nicht die chirurgische Aufnahme gemeint, sondern irgendein Chirurg in irgendeiner ärztlichen Praxis. Fazit: Befund kein Bruch. Also morgen zu einem Chirurgen rennen. Und dafür habe ich heute bereits vorsorglich den ganzen Tag gefastet. Wir suchen das nächstbeste Kneipen-Restaurant auf und ich schlage mir den Bauch voll. In Bremen gibt es wirklich eine nette Kneipenszene. Trotz aller ökonomischer Verwerfungen in der Heimat, ich habe den Eindruck, es gibt eher mehr gastronomische Angebote als zuvor.

1310. (Mi. 12.11.08) Ich habe Glück und bekomme gleich einen Termin bei einem Chirurgen. Kurze Begutachtung, tastende Untersuchung, Befund: klarer Fall, ein Bruch. Ich brauche eine OP. Ich frage mich unwillkürlich nach dem Sinn einiger Routinen unseres Gesundheitssystems. Wie viel Geld kann ich dem System sparen, wenn man mir, dem angeblich so mündigen und selbstverantwortlichen Bürger erlauben würde, meine Entscheidungen, wohin ich zuerst gehe, eigenständig zu treffen. Ein kurzfristiger OP-Termin ist schwierig, aber schließlich finde ich im St. Joseph-Stift einen Arzt mit viel Verständnis für meine Situation. Wir vereinbaren einen Termin für die OP, aber der Arzt warnt mich, es sei möglich, dass meine Auslands-Krankenversicherung nicht zahlen würde, da eine derartige OP nicht unbedingt als Notfall einzustufen sei. Vorbeugende Operationen werden aber oft nicht getragen. Ich



Test der frisch sensorgereinigten Kamera mittels *des* Motivs in Bremen: Rathaus und Dom

telefoniere: Das Ergebnis ist noch viel besser, sprich dramatischer als angenommen: ich bin gar nicht mehr versichert. Ich habe völlig verdrängt, dass ich der Versicherung mitgeteilt hatte, dass unsere Reise möglicherweise im Oktober 2008 endet. Ich hatte zwar im Auge, dass ich die Versicherung hinsichtlich der Vertragsverlängerung verständigen muß, aber dummerweise den üblichen Termin zum 31.12. im Kopf. Na prima.
So aus reiner Vorsicht besuche ich daraufhin eine Filiale meiner privaten Krankenversicherung. Der Besuch endet noch beglückender, der Sachbearbeiter meint, der Ruhensstatus meines Vertrages sei gar nicht möglich. Dies sei seinerzeit fehlerhaft entschieden worden und dürfe so nicht gelten. Ich könne die Versicherung wieder aktivieren, sie würde wohl auch die OP tragen, aber ich müsste mich zuvor einer allgemeinen ärztlichen Untersuchung unterziehen, um meinen Risikostatus zu überprüfen. Genau dies zu vermeiden ist aber der Sinn des Ruhensstatus. Fehlt nur noch, dass dieser Hempel meint, ich müsse die Beiträge für die vergangenen Jahre nachzahlen. Abends sichte ich meine Unterlagen. Komme zum Ergebnis: Alles Blödsinn. Ich habe ein beurkundetes Recht auf den Ruhensstatus und damit auch der damit verbundenen Vorteile. Der Rest ist bestenfalls ein internes Problem der Krankenversicherung. Wenn es da Unstimmigkeiten gibt, werden wir das eben nach meiner Rückkehr klären. Vorsichtshalber gebe ich Anke entsprechende Vollmachten. Man weiß ja nie.

1311. (Sa. 22.11. und So. 23.11.08) Durch eine winterlich verschneite Landschaft fahren wir nach Bremerhaven. Wer hätte gedacht, dass ich während meines Besuches sogar Schnee würde sehen können. Selbst hier, nahe der Nordseeküste haben die Wiesen und Äcker eine dünne weiße Decke bekommen. Ein paar Schafe und Kühe grasen von der Pracht ganz unbeeindruckt vor sich hin. Von den Bäumen fallen ab und zu kleine Schneehäuflein. Die Landschaft könnte eine richtige Idylle sein, wenn es nicht diese fürchterlichen Windräder gäbe, die mittlerweile die ganze deutsche Landschaft verschandeln.

Wir sind auf dem Weg zur Jahreshauptversammlung des TO[7]. Zwar sind wir keine großen Vereinsmeier, aber die Jahrestagung ist doch immer ganz nett. Die Jahreshauptversammlung geht recht zügig von statten, ein Antrag, für den ich bereits eine Gegenrede ausgedacht hatte, fällt unter den Tisch, da der Antragsteller nicht da ist und niemand den Antrag unterstützt.

---

[7] TO = Trans-Ocean. In Cuxhaven beheimateter Verein der deutschen Hochseesegler, offen auch für alle anderen Nationalitäten. Der TO „unterhält“ Stützpunkte in aller Welt. Ursprünglich waren diese als Postlageradressen gedacht. Heute sind darunter ehrenamtlich tätige Menschen zu verstehen, die besuchenden Seglern entsprechend ihrer Möglichkeiten, das ist ja je nach Land und Ort sehr verschieden, mit Rat und Tat zur Seite stehen. Näheres unter www.trans-ocean.org

Was mich aber sehr wundert, ist, dass es außer einem schnellen mündlichen Vortrag keine Unterlage zum Haushaltsabschluß des Vereins gibt. Wie soll man den Vorstand guten Gewissens entlasten, wenn man im Grunde keine Möglichkeit hat, sich wenigstens ansatzweise mit den Zahlen zu beschäftigen.
Am Abend folgt dann die Festveranstaltung. Das Schöne daran ist, dass man hier mehr oder weniger viele altbekannte Gesichter sieht. Astrid und Ulli von der LUNA sind da, vor wenigen Jahren für ihre Atlantikrunde geehrt. Und Stefan Katrin von der SIDDHARTA, die erst dieses Jahr zurückgekommen sind.
Die Festveranstaltung beginnt mit den üblichen Grußworten. Leider ist es etwas profaner geworden. Der letzte noch im Verein geführte echte Kap Hornier fehlt. Und auch die Sitte, dass die Mitglieder aufgerufen werden, sich zu erheben, wenn sie schon mal den Atlantik überquert haben, die Welt umrundet oder gar Kap Horn bezwungen, ist unter den Tisch gefallen. Wie klein und unerfahren kamen wir uns damals vor, als sich beim TO-Treffen 2003 jeweils die weitgereisten Yachties erhoben. Und unwillkürlich fragten wir uns, können wir das überhaupt?

Ein Wintermärchen - wer hätte damit gerechnet: Schnee in Deutschland während meines Besuchs!

Leider ist auch der traditionelle Veranstaltungsort, der „Seepavillon Donner“ ausgefallen, was sich (ebenso leider) kläglich bemerkbar macht. Das alljährliche Labskausessen, auf das ich mich so gefreut habe, ist eine herbe Enttäuschung. Statt eines leckeren Matjes gibt es zur Seemannspampe nur einen (1) mageren Rollmops. Und als Nachschlag gibt es auch nur Seemannspampe. Weder Rollmops, Spiegelei noch Gurke. Traurig, traurig, traurig.
Es folgen die Ehrungen. Die üblichen Preise werden vergeben. Weltumsegler-Preis, die Kugelbake für die Weltumseglung von Cuxhaven nach Cuxhaven, die „zweite“ Kugelbake, gestiftet von der Stadt Cuxhaven für eine Nonstop-Atlantik-Querung. Und dann steigt die Spannung. Es fehlt der letzte Preis, der TO-Preis, der auch an Nicht-Mitglieder vergeben werden kann. Niemand außer den Jury-Mitgliedern kennt die Preisträger im Voraus. Schon nach den ersten Worten wird uns klar, Preisträger können nur Stefan und Katrin sein. Und tatsächlich. Sie werden, begleitet von unseren Gratulationen und Frozzeleien („Absahner“, denn sie haben natürlich auch den Weltumsegler-Preis und die Kugelbake bekommen) aufs Podium gerufen. Der Abend endet dann noch gemütlich in der Bar des Veranstaltungszentrums, bis wir uns gegen 02:00 reichlich müde in unsere Unterkunft verholen.

Am Vormittag des zweiten Tages steht ein Vortrag der Wilts auf dem Programm. Sie berichten von einem Abschnitt ihrer Reise im Nordostpazifik. Obwohl ich ja noch gar nicht zu Hause angekommen bin, löst der Vortrag gleich wieder Fernweh aus. Und damit sich der Zustand erst gar nicht ändern kann, erwerben wir zusammen mit Astrid und Uli gleich mehrere Bücher. So gibt es dann ein weiteres Buch und eine DVD mit einer Fernseh-Reportage über die Strandung der FREYDIS in der Antarktis als Dreingabe. Draußen herrscht klares Winterwetter. Die Sicht ist phantastisch. Und man kann, was sonst praktisch nicht möglich ist, man kann wegen der Schneeauflage sogar das jenseitige Elbufer erkennen. Sonst zeichnen sich nur die Gehölze und die Windräder am Horizont ab.

Die TO-Preisträger Karin und Stefan mit Preis und Vereinsvorsitzendem

1312. (Fr. 28.11. und Sa. 29.11.08) Die letzte Woche in Deutschland ist schnell vergangen. Gestern war ich noch mal beim Arzt, erneute Unterschalluntersuchung als Kontrolle vor dem Flug. Diesmal löst das Gerät sehr viel besser auf als das der letzten Untersuchung. Auch ich kann ganz gut verfolgen, was da so auftaucht. Jedenfalls ist der Befund diesmal eindeutig, in der Bruchpforte befindet sich nur Fettgewebe.

Die untersuchende Ärztin ist ganz begeistert von meinen Innereien und fragt, ob ich damit nicht Geld verdienen will. Ich könne mich bzw. mein Inneres als Fotomodell für Mediziner vermarkten. Sie macht auch gleich ein paar screenshots, also Fotos mittels ihres Monitors. Der beratende Arzt, mit dem ich mich anschließend bespreche ist richtig erschüttert, als er erfährt, dass ich die Kosten aller Untersuchungen selber tragen werde. So was kann man sich hierzulande kaum vorstellen. Aber viel besser finde ich seine Empfehlung:
„Sie können ohne Bedenken nach Singapur fliegen. Am besten, Sie lehnen sich zurück, entspannen sich und genießen die Tage dort. Dann setzen Sie ihre Reise fort, und wenn sie hier angekommen sind, lassen sie die Pforte in aller Ruhe operieren. Brüche dieser Art werden nicht größer."
Die Wahrscheinlichkeit, dass sich eine Darmschlinge einklemmt, stuft er als sehr gering ein.
„Natürlich, man weiß nie. Falls was passiert, werden Ihnen höllische Schmerzen schon deutlich genug machen, was die Stunde geschlagen hat. Dann müssen Sie allerdings schnell unters Messer."
Aber die OP sei eine einfache Angelegenheit, die auch jeder Dorfarzt beherrsche. Und wenn es im Dorf nur den Dorfschmied gibt?
„Na ja, eine Notschlachtung nehmen Sie vielleicht besser selber vor. So wie der Arzt in dem Film Master und Comander."
Selbst wenn schon ein Teil des Darmes nekrotisch geworden sei und entfernt werden müsse, sei das keine wirklich schwere OP. Na, Prost. Solange ich nur in angemessener Zeit in ärztliche Versorgung käme, gäbe es nirgends auf der Welt Probleme.

Heimische Wohnraumgröße, an die man sich nach dem Leben auf einem Boot erst mal wieder gewöhnen muß. Der gesamte Lebensraum an Bord ist kleiner als Ankes Küche.

Und nun ist es bereits Freitag, der Tag meiner Abreise. Und wie es passender nicht sein kann, habe ich heftige Migräne. Oder ist es eher ein Kater wegen des Weines, den wir gestern Abend noch niedergemacht haben. Obwohl ich zweimal Tabletten schlucke habe ich einen zweiten, heftigen Anfall auf dem Weg zum Flughafen. Überlege ernsthaft, den Flug verfallen zu lassen. Der Mann am Schalter der KLM ist sehr freundlich und sucht mir gleich ein paar sehr preisgünstige Alternativflüge heraus. Der günstigste Ersatzflug (hin und zurück) würde 575 Euro kosten. Der Einzelflug ist fast doppelt so teuer. Unverständliche Logik der Luftfahrtgesellschaften. Er kennt Migräne und rät mir, noch etwas zu warten. Vielleicht ist der Anfall ja schnell vorüber. Und obwohl mir speiübel ist, bleiben wir erst mal im Flughafengebäude und lassen die Zeit verstreichen. Und der gute Mann hat recht. Mein Zustand bessert sich und ich entschließe mich, doch zu fliegen. Fast schon mit einem tränenden Auge, denn das ungeplante Zusatz-Wochenende in Deutschland hätte mir eine Geburtstagsfeier und einen Roncalli-Besuch beschert.
Man kann nicht alles haben. Meine Rückreise geht letztlich ganz gut. Bei der Gepäckkontrolle wird nicht der Propeller bombengetestet, wie ich vermutet habe, sondern meine Kamera! Mit einer Fokker F 50 geht es nach Amsterdam. Trotz der knappen Zeit ist das Umsteigen dort problemlos. Überschaubare Distanzen und ein gut und verständlich ausgeschilderter Airport. Der Flieger der KLM für den großen Sprung heißt MACHU PICCHU. Erinnerungen werden wach. Er bietet relativ viel Platz, und der Service des Bordpersonals ist vorbildlich. Während der ganzen Flugzeit laufen die Stewardessen durch die Gänge, weisen darauf hin, genügend zu trinken und bieten Getränke an. Schade, dass die Mitreisenden alle Fensterblenden heruntergezogen haben. Unterwegs bieten sich tolle Aussichten auf den Himalaja. Ob es sich bei den Gipfeln um die 8000er handelt? Mein Gesprächspartner aus *Singapur*, mit dem ich vor dem einzigen „frei" zugänglichen Fenster am Heck der Maschine stehe, meint ja. Und er ist sich auch sicher, dass es sich bei dem etwas abseits gelegenen Gipfel um den *Mount Everest* handelt.
Vor Thailands Küste tauchen unter dem Flieger malerische Inselkonturen auf. Eine Weltreise in einem kleinen Flugzeug hätte auch was. Am besten mit einem Amphibienflugzeug.

Kurz vor der Landung kündigt der Flugkapitän Gewitteraktivität rund um *Singapur* an. Die hat sich aber freundlicherweise verflüchtigt, als wir landen. Und, sehr erfreulich, der Zoll interessiert sich nicht für mich und meinen Propeller.

Das Taxi vom Changi Airport zum Fähr-Terminal verlangt einen Airport-Zuschlag, der den Fahrpreis fast verdoppelt. Das ist wohl korrekt, denn ich erhalte eine maschinell erstellte Quittung, die den Zuschlag gesondert ausweist. Ich finde das dennoch ärgerlich. Es wäre zumindest fairer, wenn der Zuschlag gleich zu Beginn der Fahrt am Taxameter angezeigt würde. Außerdem ist ja auch nicht einzusehen, weshalb der Taxifahrer, der mich vor drei Wochen vom Fährterminal zum Flughafen gebracht hat nur die Hälfte abrechnen kann.
Leider sind die Fährverbindungen zum Ressort nicht so häufig. Ich darf auf die nächste und zugleich letzte Fähre des Tages noch fast drei Stunden warten. Zu meiner Überraschung muß ich meine großen Gepäckstücke aufgeben, was mich auch noch mal 10 SIN-Dollar kostet. Das hat es auf der Hinfahrt auch nicht gegeben. Und dafür wird das Gepäck auf der malayischen Seite noch nicht einmal bis in das Zollgebäude getragen. Stehe als einziger Passagier, der hier aussteigt lediglich mit meinem Handgepäck vor dem Einwanderungsbeamten. Als ich ihn frage meint er, ich müsse mein Gepäck sicher selber holen. Ganz verblüfft spurte ich noch mal die 150 Meter zum Anleger zurück, mit der Angst im Nacken, dass das Speedboot mit meinem Gepäck abdampft. Es hat auch trotz der umsteigenden Menschenmassen schon abgelegt, aber immerhin, meine beiden schweren Teile liegen auf dem Schwimmsteg. Menschenmassen? Wie schon bei der Hinfahrt, so konnte ich auch diesmal ein sonderbares Phänomen beobachten. Bereits im „Boarding-Saal“ des Fährterminals wunderte ich mich über die vielen wartenden Menschen. Noch mehr staunte ich, als sich praktisch das ganze Speedboot füllte. Vielleicht wollen die alle das Wochenende im Ressort verbringen? Obwohl so richtig nach Ressortkundschaft sehen meine Mitreisenden nicht aus. Am Ressortsteg angekommen wundere ich mich noch mehr. Der Steg ist voller Leute, die in das Schnellboot wollen. Und meine Mitfahrer eilen, um auf das weiter achtern festgemachte Boot zu kommen. Ich bin der einzige Passagier, der an Land geht! Die Leute scheinen so eine Art Bootsauflug zu machen. Nur, wozu? Es ist dunkel, die Gardinen der Fenster waren und blieben zugezogen. Einige Passagiere dösen. Immerhin lief ein Fernsehgerät, allerdings durch schauerliche Bildstörungen entwertet. Die Seifenoper muß aber spannend gewesen sein, denn den meisten viel es sichtlich schwer, das Boot zu verlassen. Aber ich entsinne mich, dass bei meiner Fahrt nach Singapur ähnliche Menschenmassen zwischen den Booten wechselten. Doch nie habe ich jemand bewusst aus den eh zu hoch angebrachten Fenstern schauen sehen. Das Ganze scheint eine Art Bootsausflug auf Singapurianisch zu sein. Oder sind das alles „Gastarbeiter“ mit befristeter Aufenthaltserlaubnis, die mal eben eine Stunde außerhalb der Grenzen Singapurs verbringen müssen?

Zum Ausgleich für die Unbill ist außer dem Offizier der Einwanderungsbehörde niemand da. Keine Zollprobleme also. Leider sind auch kein Handkarren zu finden. Bin also arg verschwitzt, als ich nach mehreren Gängen alles an Bord habe. Und natürlich ist der Schlüssel nicht wie abgesprochen in der Rezeption hinterlegt. Jetzt bewährt sich mein Gedanke, das vordere Luk nicht zu verriegeln. Und glücklicherweise ist das Restaurant auch noch nicht geschlossen. Ich kann also erst mal für mein leibliches Wohl sorgen. Danach krabbele ich durch die Vorschiffsluke ins Boot und öffne die Niedergangsschotten durch Abschrauben der Stahlbügel, die außen durch eine Vorhängeschloß gesichert sind, von innen. Das noch ein Ersatzschlüssel an Bord sein dürfte, habe ich mittlerweile verdrängt. Schnell richte mich etwas ein. Scheint alles in Ordnung zu sein. Der Kühlschrank läuft, die Batterien sind voll, und die befürchtete vergessene und nun gammelnde Gurke existiert gar nicht. Für viel mehr reicht die Zeit nicht, bin zu müde. Glücklicherweise gibt es keine nächtlichen Schauer. Ich kann alle Luken des Bootes offen lassen.

1313. (So. 30.11.08) Wache auf, weil meine rechte Hand piekt. Mit schlaftrunkenen Augen entdecke ich: Ameisen! Eine Hand, auf der es nur so wimmelt vor Ameisen. Aus der Schlaf. Schnell bin ich hellwach und starte sogleich eine erste Mordorgie.

Hinter, unter und auf den Polstern. Dann kann ich mich erschöpft wieder zur Ruhe begeben.

Nachdem am nächsten Morgen alles ausgepackt ist bekomme ich fast de Krise. Muß mich nach drei großzügigen Wochen erst mal an die vergessene Enge an Bord gewöhnen. Seeventile wieder auf, die Toilette stinkt beim ersten Durchpumpen wie üblich nach langer Standzeit. Also wird sie gespült und mit scharfen Mitteln bearbeitet. Das superteure Schwarzbrot im Kühlschrank, noch aus Bali, ist leider verschimmelt. Ab über die Kante, die Fische werden sich freuen. Das nächtens bearbeitete Schott wird wieder in den Ursprungszustand versetzt. Der Bootsschlüssel wird geholt, dann darf ich mich entspannen. Das heißt, der Kampf gegen die Ameisen kennt keine Pausen. Jede, die mir unter die Augen gerät, wird gekillt.

In den Rabatten des Ressorts entdeckt: Blütenschmuck

Am späten Vormittag und Mittags über starke Schauer. Der Kellner des Restaurants meint, der Monsun habe begonnen. Der Himmel ist zugezogen mit dicken Cumuli. Es blitzt und donnert. Und die Luftfeuchtigkeit ist dementsprechend. Fünf Minuten nach der Dusche klebt wieder alles. Um Sepp Herberger abzuwandeln: „Nach der Dusche ist vor der Dusche“. Immerhin verhält sich der Monsun seglerfreundlich. Gegen zwei Uhr stellt er die Niederschläge ein, so dass ich in aufrechter Haltung JUST DO IT aus der Box manövrieren und Richtung Tank-Ponton fahren kann. Der Diesel ist ausgezeichneter Qualität, dazu noch recht preisgünstig, doch leider schäumt er erbärmlich. So brauche ich fast eine Stunde, bis 250 Liter im Tank sind. Ich vermute, dass es da noch Platz für weitere 50 Liter gibt, aber die Anzeige behauptet randvoll. Sie übertreibt sicher wieder oder ist ausgefallen. Dummerweise springt der Zeiger dann immer auf ganz voll. Nichts Genaues weiß man nicht. Da ich keine Ölpest auslösen will, lasse ich es bei den 250 Litern. Vielleicht gibt es bei dem für morgen geplanten Kurztrip nach *Singapur* neue Erkenntnisse.

Da es schon wieder vier Wochen her ist, seitdem ich das Boot letztmals bewegt habe, überrasche ich mich selbst mit meinem „Anfällen“. Beim Ausparken aus der Box war ich eher nervös und unruhig, da der Liegeplatz der zweite an der Stegwurzel ist und die Fahrgasse wenig Spielraum für Dreh- und Wendemanöver lässt, zumal der Wind genau die Gasse entlang strich und auf den nahen Quersteg setzte. Kam aber doch gut klar. Nun, auf dem Rückweg sticht mich der Hafer und ich will rückwärts einparken. Das ist an sich eine einfache Sache, und bei dem hier vorherrschenden Wind auch empfohlen, denn dann wird der Regen nicht mehr in den Niedergang pladdern. Aber ich muß natürlich die Angeber-Variante wählen und die ganze Boxengasse rückwärts entlang daddeln. Klarer Fall von Übermut. Natürlich, weil ich weiß, dass jetzt alle Skipper von Langkielern und ähnlich störrischen Booten heimlich und mehr oder weniger neidisch zuschauen werden. Und hoffen, daß sich Gelegenheit zur Schadenfreude ergeben wird. Das Manöver ist natürlich nicht ganz ohne, da der Wind auf den Bug drückt und das Boot somit recht leicht aus der Richtung drücken kann. Aber es klappt alles ganz wunderbar. Mit dem alten Festpropeller, der ja im Moment im Einsatz ist, kann ich genau so viel Fahrt im Boot halten, dass der Wind sich soeben nicht bemerkbar macht bzw. noch auszukorrigieren ist, ich aber

andererseits nicht zu schnell durch die Gegend rausche. Das eigentliche Einparkmanöver klappt dann besonders schön, in einer gleichmäßigen ausgezirkelten Kurve und ohne, dass ich auch nur ein einziges Mal mit der Maschine korrigieren müsste. Die Marina-Leute haben schon früh interpretiert, dass alles gut läuft, und so erwartet mich auch nur ein (vollständig ausreichender) einzelner Leinenhander, die anderen sind schon auf dem Weg in den Schatten. Im Moment scheint nämlich die Sonne.

1314. (Mo. 01.12.08) Lange hab ich es nicht richtig verstanden, und zugegeben, es hat mich auch nicht interessiert, denn ich wollte ja um Südafrika gehen, und was interessiert einen da die Sache mit dem Monsun? Aber nachdem ich nun nicht nut durch Monsungegenden segeln muß, sondern ihn nun auch noch zu spüren bekomme, hab ich doch noch mal nachgeschlagen. Danach ist es im Grunde ganz einfach. Der nördliche Indische Ozean wird vom Nordost- und dem Südwestmonsun beherrscht.
Der Nordostmonsun bläst während des Winters der Nordhalbkugel. In den nördlichen Breitengraden etabliert sich der NE-Monsun eher, endet aber auch früher als in den südlicheren Breiten. Das bedeutet, im Norden herrscht der NE-Monsun etwa von November bis Februar, im Süden von Dezember bis März. Der Einfluß reicht von der Andaman-See, also dem Gebiet zwischen Malaysia und den nördlichem Indonesien bis in den Golf von Aden. Die Windrichtung ist ideal für eine Passage nach Westen und die Stärke des Windes liegt meist bei 10 – 20 Knoten. Der NE-Monsun ist allerdings von den Richtungen her weniger beständig als der SW-Monsun.

Ein klitzekleiner Ausschnitt aus dem Sebana Cove Ressort: Eine der Ressortvillen, eins der zahlreichen Pools, nette Außenanlagen. Etwa vier bis sechs Villen teilen sich jeweils einen Pool.

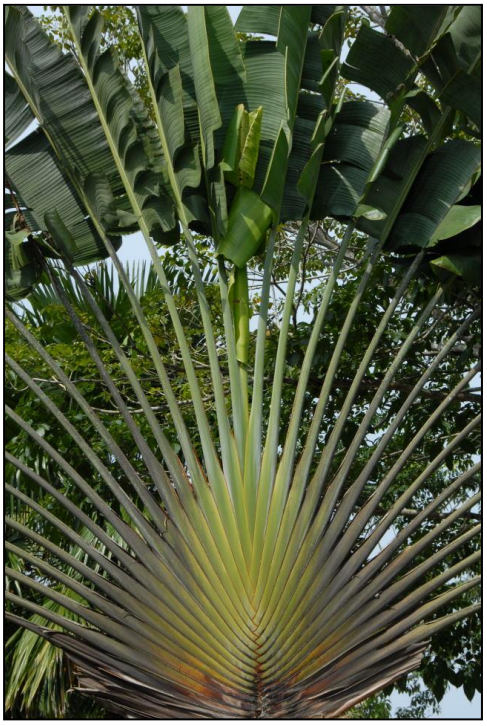
Im Allgemeinen gilt der Nordostmonsun als die trockene Jahreszeit mit klarem Himmel und geringen Niederschlägen.

Der Südwestmonsun dagegen gilt als Regenzeit mit hoher Luftfeuchtigkeit, der durchaus den Kreislauf belasten kann. Er bläst Im Sommer der Nordhemisphäre etwa von Mai bis Oktober, wobei er in südlichen Breiten etwas eher einsetzt. Er bläst mit großer Kontinuität und auch mit erheblicher Stärke. Anhaltende Winde zwischen 7 und 8 Bf sind keine Seltenheit. In der Andaman-See und an den Küsten Thailands und Malaysias ruft der SW-Monsun folglich eine Periode heftigen Schwells hervor. Wie gut, dass ich nach Westen will und mit dem freundlichen NE-Monsun Vorlieb nehmen kann.

Auch nur ein Ausschnitt – ein Teil des Empfangsgebäudes

Gestern Abend dachte ich, der Ober hat mich beim Preis für das Bier übers Ohr gehauen. Es war ja unübersehbar, dass es in Malaysia, einem muslimisch geprägten Staat, nur in einer kleinen Auswahl an Restaurants alkoholische Getränke und damit auch Bier zu trinken gibt. Und dass der Bierpreis nicht gerade bescheiden, da hoch besteuert ist, war auch schon aufgefallen und hat sehr zur Zurückhaltung beigetragen. Da war es schon immer empfehlenswert, zumindest Bier aus heimischer Herstellung zu ordern, das meist günstiger war. Zumal das heimische Tiger meinem Geschmack nach deutlich besser ist, als das allgegenwärtige Carlsberg oder Heineken. Mein erstes (und einziges) gezapftes Carlsberg ließ ich prompt zurückgehen mit der Feststellung, das Bier sei schlecht, vermutlich überlagert. Ersatzweise und ohne jedes Murren bekam ich dann eine Carslberg-Dose. Die schmeckte kaum anders, war aber dem Aufdruck nach keinesfalls übers Datum. Grauselig, was man den Leuten so verkauft, und was die dann auch noch trinken. Diese ganzen weltweit vertriebenen Biere sind so eine Sache. Oft kann man sie auch nicht gleichsetzen. Ein Budweiser in Deutschland schmeckt völlig anders (und besser) als ein Budweiser in vielen anderen Ländern der Welt. Na, zurück zum Thema, das hiesige Tiger ist ein rundes, schlichtes

Bier, das sich eisgekühlt wirklich angenehm genießen lässt. Ja, und wie gesagt, neulich war ich entsetzt über die Rechnung meines abendlichen Essens einschließlich zweier Gläser Gerstensaft. Ja, ein Bier koste ja auch 22 Ringid, fast sechs Euro. Ich hatte mir die Rechnung nicht zeigen lassen, wollte aber bei nächster Gelegenheit mal in die Getränkekarte schauen. Und siehe da, das Tiger kostete plötzlich tatsächlich so viel. Teurer als die ganzen Import- und Lizenzbiere. Da hatten die Schlaumeier und Rechner in der Geschäftsführung doch festgestellt, dass vor allem das günstige heimische Bier bei den Seglern gut ankommt, und, man lebt ja nach marktwirtschaftlichen Prinzipen, in der Zeit meines Deutschlandaufenthaltes den Tigerpreis drastisch heraufgesetzt.



Meine Lieblingspalme

1315. (Di. 02.12.08) Um möglichst zügig loszukommen stehe ich schon um 07:00 auf. Fällt mir nicht schwer, denn ich leide noch unter dem Jetlag. Nutzt aber auch nichts, denn das Marinapersonal taucht erst zwei Stunden später auf. Und die Rechnungserstellung zieht sich hin. Schließlich spreche ich erneut in der Lobby am Empfangstresen vor. Die Rechnung ist auch schon fast fertig, aber irgendwie wurde vergessen, sie ganz fertig zu stellen. Gut, dass ich nachhake. Dann wird auch noch schnell mit den Behörden telefoniert und der Marinamanager bringt mich anschließend persönlich in das Offiziellengebäude. Das ist auch kein Fehler, denn kein Beamter lässt sich blicken. Trotz telefonischer Vorankündigung. Immerhin, er weiß, wo er den Mann von der *Imigrasi* finden kann. Zwei Minuten später ist mein Paß gestempelt. Und da der Zollmensch immer noch fehlt, dessen Schalter aber nicht abgeschlossen ist, fertigt der Manager eben eigenhändig die Zollerklärung aus. Das nenne ich dann doch kundenfreundliches Berufsverständnis.

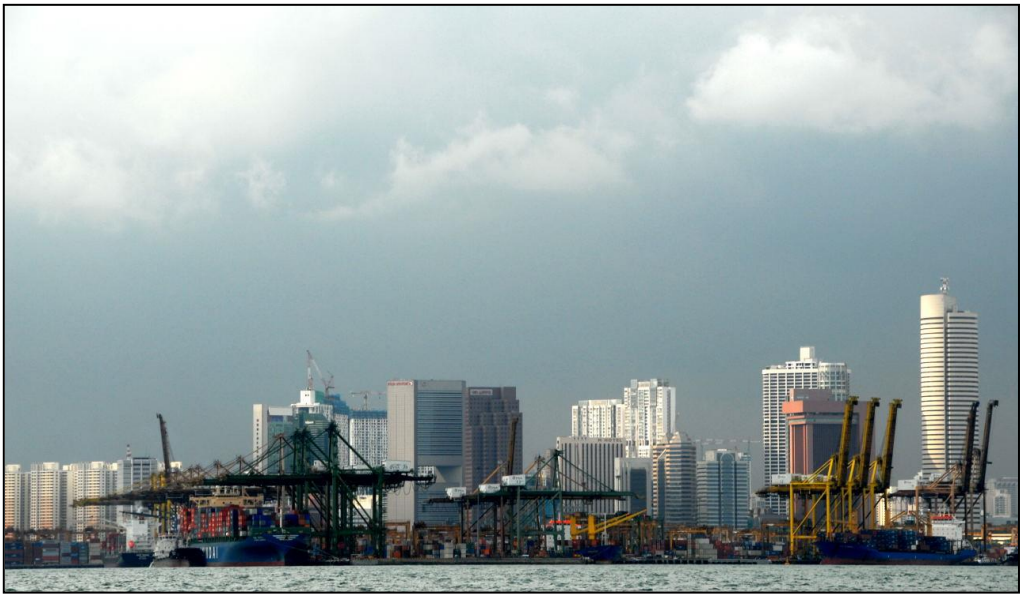
02.12.08
Sebana Cove Marina – One°15 Marina, Singapur
26,3 sm (30.168,5 sm)
Wind: NE 2-3
Liegeplatz: in Marina, ca. 13 USD / Tag

Mit nur einem Blatt Papier und einem Stempel im Paß, ein wohltuender Minimalaufwand, eile ich an Bord und starte zügig. Noch ist das Wetter gut, aber wer weiß, wie lange es sich so hält. Im *Sungai Santi River* läuft das Wasser noch auf, also habe ich leichten Gegenstrom. Bin von dem Festflügler nun doch enttäuscht. Hatte ihn leistungsfähiger in Erinnerung. Aber vielleicht bin ich es nur nicht mehr gewohnt, die erforderlichen höheren Drehzahlen zu nutzen. Jedenfalls zeigt sich im direkten Vergleich, dass der Autoprop unter normalen Bedingungen trotz seiner Schäden noch ganz schön leistungsfähig war. Hätte ich den neuen Prop gar nicht gebraucht???

Jenseits des Flusses habe ich zunächst Orientierungsprobleme. Keine der in den Seekarten verzeichneten Tonnen ist an seinem Platz, viele fehlen. Fahre daher schlicht nach Seekarte und GPS und beobachte zwei mitlaufende kleine Selbstfahrschuten. Die Verhältnisse sind recht zweideutig, da *Singapur* eifrig an Landgewinnungsmaßnahmen bastelt. Und einige der großen Arbeitsplattformen liegen so sonderlich, dass ich rätseln kann, ob sie sich nur auf einer Bereitschaftsposition befinden, oder ob zwischen ihnen vielleicht schon eine unsichtbare Unterwasserspundwand gezogen ist. Ich mache lieber einen ausholenden Bogen statt meiner Ideallinie zu folgen. In der Ferne zeichnen sich schwach die Türme der Kernstadt ab. Eine Dunst- und Staubglocke liegt darüber und scheint auch das schlechte Wetter anzuziehen. Jedenfalls sieht es von weitem so aus, als ob sich die Regenwolken genau über der Stadt zusammenballen und abregnen. Bei mir ist es dagegen unerträglich schwül bei 31° Lufttemperatur. Ich trinke und trinke, der Schweiß rinnt wie üblich. Jedesmal, wenn ich mich auf den Tisch stütze, um Logbucheinträge zu machen oder Infos aus dem Laptop abzurufen, hinterlasse ich eine Schweißlache. Und da ich völlig verdrängte, dass ich mich drei Wochen in der vorwinterlichen Heimat aufgehalten habe, bekomme ich ruckzuck einen hübschen Sonnenbrand auf Wangen, Nacken, Nase, Ohren, Armen, Beinen. Fast eine Ganzkörperversorgung. Die Fahrt führt durch eine schier endlose Reede. Unglaublich, wie viel Tonnage hier versammelt ist. Da die Hafenanlagen für den Andrang bei weitem nicht ausreichen, wird viel Verkehr auf der Reede abgewickelt. Ver- und Entsorgung der Ozeanriesen erfolgt mit Barken, der Betriebsstoff, das üble Schweröl, wird von kleinen Tankern angeliefert, und Container werden gelegentlich auf Schuten herangeschleppt. Ich halte auf den *Western General Purpose Anchorage*

Skyline

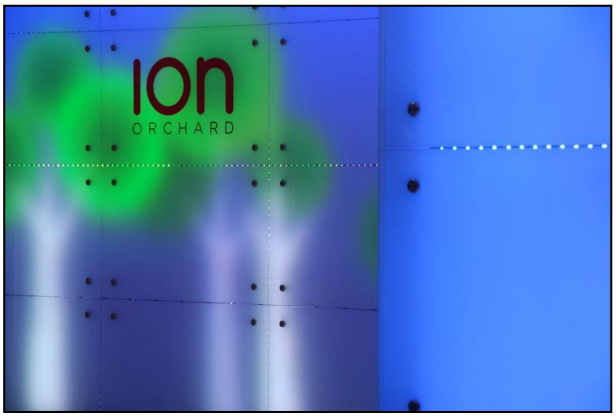
zu, denn hier muß ich dem Vernehmen nach die Einwanderungsbehörde empfangen. Welch ein Glück, dass ich gestern noch eine offizielle Karte mit der Lage dieses Ankerplatzes ergoogeln konnte. Gut organisiert sind die Leute hier, muß man sagen. Nur wie rufe ich die Leute? Auf Kanal 74, das weiß ich. Aber in keiner Quelle wurde erwähnt, wie sich die anzusprechende Station nennt. Habe großes Glück, als zehn Minuten vor meiner Ankunft ein anderer Ankommer eben diese Behörde ruft. Nun hab ich den Namen. Leider nur für fünf Minuten. Ich werde auch immer vergesslicher, wieso habe ich die Bezeichnung nicht aufgeschrieben? Auf meinen ersten Anruf bekomme ich keine Antwort, denke ich. Beim zweiten bilde ich mir ein, aus dem allgemeinen und reichlich undiszipliniertem Funkchaos eine Antwort herauszuhören. Ist auch wirklich schwer, da mein Gesprächspartner ein schauderhaftes Englisch, durchsetzt mit chinesischen Worten spricht. Ich verstehe immerhin, dass ich an der südlichen Ankertonne warten soll, in 30 bis 40 Minuten seien sie da. Hmhm. Vor mir ist so was Tonnenähnliches. Ich halte auf das Objekt zu, dass sich als mächtige, gelb gestrichene Bake entpuppt. Einmal rundherum kreiseln, muß ja eigentlich was draufstehen. Tut es auch. „Frontier“. Das ist nun wirklich keine Ankertonne. Außerdem belehren mich GPS und Karte, dass ich mich schon ein ganzes Stück außerhalb der besagten Reede befinde. Aber andere Tonnen sind weit und breit nicht zu sehen. Ich beschließe unentschlossen in der Gegend herumzudackeln. Man wird mich schon suchen oder anrufen. Und tatsächlich, wenige Augenblicke später kommt ein schnelles Motorboot genau auf mich zugeschossen. Man ist vorbereitet. Mit einem großen Kescher werden die Papiere und mein Paß übernommen. Ich beglückwünsche den Skipper zu seinem gekonnten Übergabemanöver. Etwas verfrüht. Beim nächsten Übergabeversuch versetzt es ihn zu stark vom angepeilten Heck weg. Statt das ganze Manöver neu anzusetzen versucht er es auf Biegen und Brechen. Und prompt rammt er JUST DO IT mittschiffs. Kam mit seinen Antrieben nicht klar und ist statt rückwärts immer seitlich vorwärts gefahren. Und da sein Bug etwas höher als unser Rumpf an dieser Stelle war, gab es ein mir nicht unvertrautes Manöver. Ich sage nur *Caleta Ideal*. Hat aber nichts kaputt gemacht. Nun macht er mit viel Motorpower Kreiselübungen. Vielleicht sollte ich ihn mal einweisen? Der Immigrationsmensch hat mir bei der Gelegenheit vier auszufüllende Crewlisten überreicht. Und wieso habe ich gestern erst Crewlisten geschrieben und ausgedruckt? Es hieß doch immer, man muß diese vorbereitet haben. Nun bekomme ich meine zurück und darf auch noch auf dem schaukelnden Schiff den ganzen Unsinn erneut und dazu noch per Hand eintragen, und das gleich viermal. Natürlich müssen wir noch mal Dokumente übergeben. Ich nehme bereits Anlauf, um das Manöver meinerseits zu fahren, aber er kommt schon angerauscht. Diesmal versucht er es auf der anderen Seite. Kommt aber mit zu viel Fahrt und rammt uns schon wieder. Da ich ja noch meinen Paß zurück erhalten muß, droht noch das vierte Manöver. Ich wehre ab, diesmal fahre ich. Auf der anderen Seite scheint man sichtlich erleichtert. Die Übergabe, bei der ich den Steuerstand verlassen muß - klappt auch, und ich kann die mittlerweile ganz aufgeregten Leute – zu ihrer Ehre, sie wollen ja Schaden an JUST DO IT verhindern – kaum beruhigen, als ich in 30 cm Abstand an ihrer Bordwand entlanggleite. Ich rufe nur immer:
„Don´t worry, don´t use your hands. Don´t use your feet!“
Und wir kommen knapp aber sauber klar. Kein Ramming diesmal.



Singapur zeigt alle Anzeichen eines geschäftigen Hafens

Kurz vor der Zielgeraden ist die Skyline dieser Metropole schon beeindruckender geworden, vor allem die „Basis“ dieses urbanen Höhenprofils, zusammengepusselt aus Schiffskörpern, Containerhalden und tief gestaffelten Container-Kränen gibt ihr ein ganz eigenes Gepräge. Die letzte Strecke zur Marina hat, was ich schon seit längerem befürchte, mächtigen Gegenstrom. Ein Nadelöhr, durch das sich die Wassermassen wirbeln und strudelnd hindurchpressen. Meine Fahrt sinkt zeitweise auf nur knapp über zwei Knoten. Bin so abgelenkt, dass ich fast übersehe, wie sich plötzlich rechter Hand eine Einfahrt öffnet. Sollte sich hier die gesuchte Marina befinden? Kein Schild, und auch sonst bin ich unsicher. Einfach mal rein und fragen. Hinter der Einfahrt tut sich tatsächlich ein großer Yachthafen auf. Doch kaum Menschen zu sehen. Irgendein entfernter Wächter gestikuliert, ich solle tiefer in die Marina hineinfahren. Da entdecke ich dann ganz klein ein Schild „One°15“. Bin doch richtig. Mein Anrufversuch auf Kanal 77 bleibt unbeantwortet. Gehe daher erst mal an einem Quersteg längsseits und lasse mich von der hilfsbereiten Maria, die ich von einem Katamaran entführe, zum *office* bringen. Erfahre auf dem Weg schon erste Wichtigkeiten. Das Marinapersonal ist sehr hilfsbereit, und natürlich kann ich bleiben. Muß nur noch auf den endgültigen Liegeplatz umlegen. Für das Einparkmanöver (rückwärts in die letzte Box an der Stegwurzel) heimse ich mal wieder Lob ein.[8] Diesmal von Marias Mann Denis. Das war diesmal auch wirklich *just in time*, denn gerade eingeparkt, geht ein heftiger Platzregen nieder. Normalerweise kommen solche Schauer immer vor der Zeit.

Dann wird nur noch Papierkrieg gemacht, geduscht und anschließend zu Abend gegessen. Hätte aber vorher mal richtig schauen sollen. War in dem Restaurant mit westlichen Speisen. Das andere ist kantonesisch. Da hätte ich dann solche Schweinereien wie Seegurken und Vogelnester probieren können. Na, kann ja noch werden.



Oben: Lichtwand in einer MRT-Station,
unten: Schlund hinunter in die Unterwelt

[8] Tut mir wirklich leid, dass es auf Eurer Tastatur immer so staubig wird. Nies.

1316. (Mi. 03.12.08) Wann bin ich wiedergekommen? Genauer, seit wann begnüge ich mich mit Cornflakes zum Frühstück? Heute ist es der vierte Tag. Nicht zu fassen. Ist vielleicht gut für die Figur. Aber ich habe ja genügend abgenommen. In Deutschland konnte ich 76 kg auf der Wage messen. Mindestens 7 kg abgenommen, seit ich Tahiti verlassen habe! Das muß ja so nicht weiter gehen. Oberste Priorität hat denn auch der Erwerb ausreichender Frühstücksleckereien.

Singapur im vorweihnachtlichen Fieber: hier auf der Orchard Road – und natürlich muß es regnen

Am Morgen steht noch Organisatorisches an. Dies und das, auch das Füllen der Tauchflasche. Mit umgerechnet 15 Euro ganz schön teuer. Aber mir ist lieber, wenn ich sie voll mitschleppe.

Dann lasse ich mich vom Shuttle-Bus, der angeblich einen Dollar kostet, vielleicht aber auch kostenlos ist, für umsonst ans andere Ufer bringen. Na bitte, gibt doch preiswerte Seiten in *Singapur*. Der Bus hält an der Vivo-Mall. Ein nicht gerade kleiner Vorgeschmack auf die Lebenskultur *Singapurs*. Und wie der Teufel es will, ich lande sogleich in einem der zahlreichen Restaurants dort, bei einem Japaner selbstredend. Es gibt typische japanische Gerichte und Sushi, und ein riesiges Sushi-Rondell. Betrachte das ganze etwas reserviert, aber die Sushi sind wirklich ausgezeichnet und noch moderat, was den Preis angeht.

Dann überwinde ich meine Zurückhaltung – habe nämlich noch erhebliche Orientierungsschwierigkeiten in Singapur – und fahre mit der U-Bahn[9], sauber, modern, reichlich kühl ind das Zentrum der Stadt. Bin froh, dem Ding entronnen zu sein, denn die Erkältung schien sich schon anzuschleichen.

Schlendere über die vom Reiseführer empfohlene Orchard Road. Wer jede Menge Einkaufsmalls in XXL auf einem Haufen sehen möchte, ist hier gut aufgehoben. Sie haben auch ganz beeindruckende Namen Ngee Ann City beispielsweise. Natürlich gibt es hier auch reichlich Edelmarken. Wer seine Rolex ohne Wartezeiten kaufen will, ist hier ebenso an der richtigen Adresse wie Liebhaber Louis Vittons. Irgendwkie drängt sich der Eindruck auf, dass Singapur ein durchaus realistisches Abbild der Zukunft sein könnte, ein sauberer, durchorganisierter, halb demokratischer, halb autokratischer Staat, in dem die Menschen arbeiten, um zu kaufen und zu verbrauchen. Und kaufen und verbrauchen, um zu arbeiten, denn einen Sinn außerhalb dieses Kreislaufes gibt es vielleicht nicht mehr.

Zwischen all den Konsumtempeln finden sich selbst auf der Orchard Road ab und zu doch noch Lichtblicke aus dem Jenseits, also alte Gemäuer. Ich entdecke sogar eine von der Orchard Raod abgehende Straßenzeile mit typischen alten Shophouses. Die meisten dienen heute allerdings komplett als Wohnhaus. Früher, als diese Shophauses Singapur prägten, wurde nur das Obergeschoß bewohnt, unten befanden sich vor allem Läden.

Links: eins der wenigen, noch als Ladengeschäft genutzten Shophouses in einer Nebenstraße der Orchard Road. Die meisten Shophouses dieser Gasse dienen heute als Edelwohnhäuser.

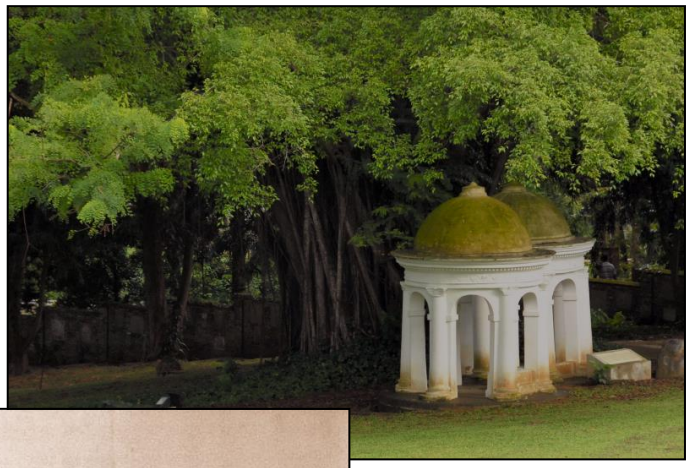
[9] Es gibt 3-Tage-Tickets und sogenannte EZ-Tickets, bei denen man ein bestimmtes Guthaben abfährt. Letzteres scheint, wenn man nicht gerade ein Vielfahrer ist, in der Regel günstiger für den Touristen zu sein. Beide Tickets gelten in der U-Bahn (MRT) ebenso wie in den Bussen.

Anfangs waren sie zweigeschossig, später auch dreigeschossig gebaut. Ich streife so umher, und beim Versuch, auf die Orchard Road zurückzukehren lande ich auf der Rückseite der herausgeputzten Shophouses. Hier gibt es nur noch schlichte Wände, ab und zu noch Ansätze von (modernem) Gestaltungswillen, und vor allem Klimaanlagen en gros. Natürlich hat diese „Straße“ keinen Ausgang. Aber man muß den Menschen hier gerecht werden, sie sind freundlich und hilfsbereit. Und so ist es ganz selbstverständlich, dass ich durch ein Gemäuer und diverse Kammern hindurchgeschleust werde und schließlich in einer Kneipe an der Orchard Road wieder ans Tageslicht zurückkehre. Nicht einer der Menschen, denen ich dabei begegnete schien irritiert oder gar erbost über die fremde Gestalt, die sich da durch die hintersten Winkel drückte. Und da draußen gerade einer der typischen sturzregen niedergeht, setze ich mich zu einem schnellen Bier. Mein letztes, nehme ich mir fest vor. Denn umgerechnet sechs Euro für ein 0,33 Liter-Fläschchen sind denn doch des guten zuviel.

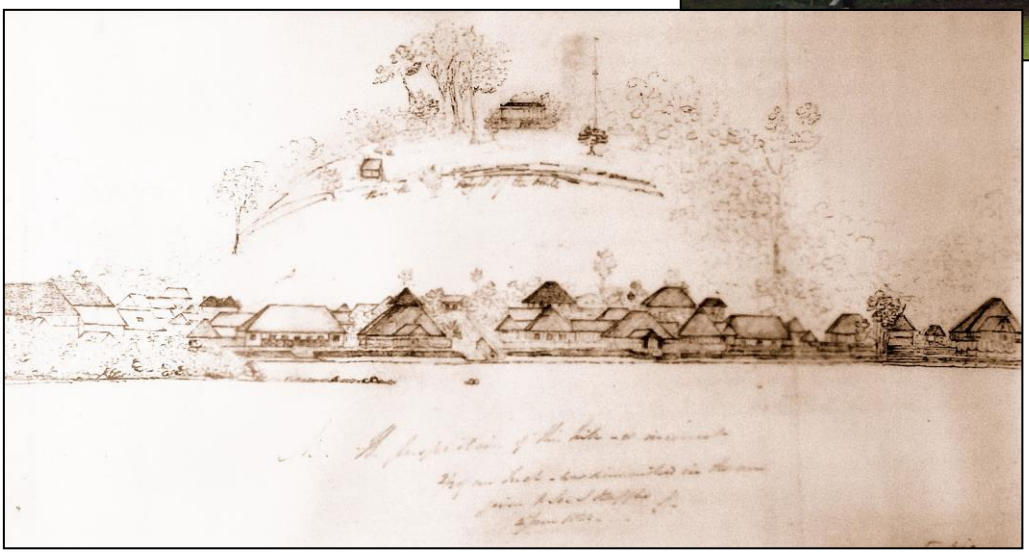
Rückseite der Shophouses, im Foto wirkt es geradezu ästhetisch, die Wirklichkeit ist etwas triester

Ansonsten finde ich – mein ganz persönlicher Eindruck - die Orchard Road recht uninteressant. Beim Blick auf die herumwuselnden Passanten fällt die chinesische Mehrheit ins Auge. Große und kleine, kräftig und zierlich. Und gar nicht so selten auch Leutchen mit wahrhaft schräg nach vorne stehenden Schneidezähnen. Ich hielt das immer für Übertreibungen in Comics und Karikaturen, aber es gibt sie wirklich. Wobei das besonders bei manchem Mädchen auch ganz niedlich Gesichter ergibt. Auffallend ist, dass fast alle Menschen hier auffallend gut und modisch gekleidet sind. Auffallend ist aber auch, dass die meisten so wirken, als ob sie ganz gezielt an einen ganz bestimmten Punkt streben und keinerlei Zeit für einen Blick zur Seite haben.

Bei den Putz- und Säuberungsarbeiten im öffentlichen Raum sieht man vor allem Inder und Malaien. Eine gewisse Schichtung nach den Ethnien scheint es doch zu geben, obwohl die Regierung energisch bemüht ist, allen Ethnien gerecht zu werden. Natürlich gibt es auf dieser Konsummeile auch Fotohändler. Und tatsächlich bieten diese auch heute noch günstige Preise. Das gilt allerdings nur noch beschränkt. Singapur ist schon lange kein Einkaufsparadies für Elektronik mehr. Handys fand ich beispielsweise exorbitant teuer. Eine sehr gegensätzliche oder für einen Mitteleuropäer fremde Preis- und Leistungsmischung, die sich hier bietet.



Diese beiden Pavillons im Fort Cannings Park wurden von dem für die Frühzeit *Singapurs* bedeutenden Architekten G. D. Coleman (1795 – 1844) entworfen.



Eine frühe Ansicht *Singapurs*, am 25.06.1823 von Phillip Jackson skizziert. Das Haus hinter dem Flaggenmast ist der erste „Bungalow“, der für den Stadtgründer Raffles gebaut wurde. Heute befindet es sich im Fort Cannig Park

Ein seltenes Beispiel einer ansprechend gestalteten rückwärtigen Fassade.

Genug des Konsums. Ich wandere wenig später durch den Fort Canning Park. Ein Park halt. Sehr viel mehr ist dazu nicht zu sagen. Der darin angelegte Garten der asiatischen Skulpturen enttäuscht mangels Masse. Außerdem quält mich die Hitze. Man sollte die Stadt im Golf-Kart erkunden. Unter dem Gekicher zuschauender, frühpubertierneder Mädchen entledige ich mich, schweißtriefend, der abnehmbaren Beinteile meiner eh schon leichten Trekkinghose. Ich muß für mehr Ventilation sorgen, sonst trifft mich der Hitzschlag. Im Park immerhin einige Erklärungen zur Stadtgeschichte und von einer seiner Wege aus hat man einen netten Blick auf ausnehmend ansprechend gestaltete rückwärtige Fassaden. In vielen Städten der Welt eine nicht gerade übliche Erscheinung.

Shophouses am Fluß: aufgehübscht, mit gläsernem Vorbau ausgedehnt (wegen der Aircon), die alte Straße dem Autoverkehr entrissen und vollständig überdacht – Motto: „Drink, Eat & Merry“ (???)

Nächster Anlaufpunkt ist der Singapur River. Reiseführer beschreiben so was immer ganz toll. Müssen sie ja auch. Oder sollten sie berichten, dass die Stadtväter das Leben am Fluß todsaniert und –verschönt haben. Natürlich herrscht hier noch Leben, vor allem nachts. Dann brummt hier der Bär, und man kann vom Chinesischen Restaurant, dass angeblich aus der Verbotenen Stadt stammt, über den Japaner, den Thai, den Malaien, natürlich auch beim Franzosen, dem Spanier, dem Italiener, dem Kroaten, dem Türken und noch vielen mehr Speisen. Der Perser bietet, besonders authentisch, deutsche Würstchen an: Frankfurter, Wiener und Käsewürstchen. Singapur gleich Disneyland? Drink, Eat & Merry oder Marry??? Wie hieß das Motto, das an einem Schild eingangs dieser Freßmeile prangte? Ach ja, der tote Fluß. Biologisch ist der sicher noch in Ordnung. Für Umweltschutz wird hier viel getan. Aber all die kleinen Menschen, die Händler mit den kleinen Booten, all das wurde wegsaniert. So ist aus der einst brodelnden Lebensader der Stadt ein lebloses Gewässer geworden, auf dem nur vereinzelt ein Rundfahrtboot seine Bahnen zieht. James Bond wird hier mangels romantischen Hintergrundes jedenfalls keines seiner Abenteuer mehr erleben. So viel ist sicher.

Totsanierte Flusslandschaft. Wo früher fliegende Händler von ihren Booten aus Waren feil boten sieht man heute – nichts.

Nächste Kurve. Zum Chettiar Tempel. Ein erst 25 Jahre alter Tempelneubau. Was man (ich) nicht erkennen kann. Er ist dem Gott Subramaniam geweiht und wurde in seinen Ursprüngen (Vorläufertempel) von hinduistischen Geldverleihern errichtet. Die hatten sicher ein schlechtes Gewissen ob ihrer Praktiken und mussten um ihr Seelenheil feilschen. Den Eingang markiert ein doller Turm, innen ist der Tempel eher enttäuschend. Vielleicht muß ich noch mal abends wiederkommen, wenn die knapp unter der Decke angebrachten Glasfenster das Sonnenlicht einfangen sollen. Dann ist allerdings auch Gebetszeit und ein Zugang vielleicht nicht möglich. Mal sehen.
Die Hitze und die langen Wege über Asphalt und Stein machen sich bemerkbar. Werde furchtbar müde. Kehre über die Vivo-Mall zurück. Dort noch schnell Brot, Brotbelag und Bier eingekauft. Aber nicht den Ort gefunden, wo der Bus zur Marina abfährt. Schließlich entnervt ein Taxi genommen. Wieder ein Zuschlag: diesmal wegen der Hauptverkehrszeit. Langsam nervt das. Wegen Müdigkeit den Rest des Abends im Boot verbracht. Und natürlich geduscht. Heute habe ich auch die „richtigen“ Duschen gefunden. Eine ganz andere Nummer. Wie in einem gehobenen brasilianischen Club.

Detail aus dem Chettiar-Tempel. Diese tanzenden, vierarmigen Gesellen tauchen vielfach im Dekor auf, doch ob es sich nun um den geehrten Gott oder nur einen Begleiter oder Unterhalter handelt, ich habe es nicht erfahren.

Über dem Eingangstor eines hinduistischen Tempels befindet sich stets ein steiles Dach. Geradezu ein Gebirge von Figuren und dekorativen Details. Alles Motive aus den Göttersagen. Sehr häufig sind sie kitschig bunt bemalt. Neuere Tempelbauten folgen zwar diesem Gestaltkanon, sind aber oft schlicht weiß gehalten, was ihnen ein weitaus beeindruckenderes Erscheinungsbild gibt. Hier der Sri Veeramakakaliamman-Tempel

1317. (Do. 04.12.08) Ganz überraschend finde ich in einem der Gänge des Ressorts einen kleinen Zubehörhändler. Yachtzubehör! Viel hat er nicht. Aber immerhin kann ich Gastlandsflaggen erstehen. Indonesien, Malaysia, Thailand und Singapur habe ich jetzt in brauchbarer Qualität. Leider auch etwas überdimensioniert, aber kleinere gab es halt nicht. Was ich noch gar nicht auftreiben konnte, sind kleine Sticker oder Plaketten mit der Landesflagge. Anfangs der Reise hatte ich von jedem Land einen kleinen Sticker über der Navi-Ecke angebracht. Doch seit Ecuador war es unmöglich, so etwas zu finden.

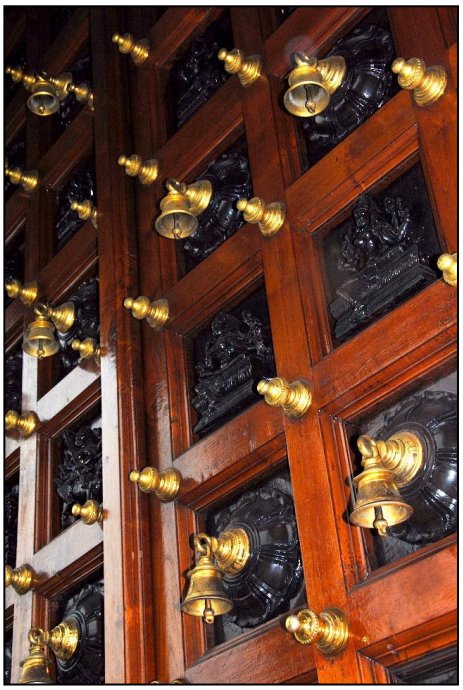
Der normale Weg von der Sentosa Cove Marina in das hiesige Leben führt stets über die Vivo-Mall. Dort muß ich den Shuttle-Bus verlassen und kann in die U-Bahn, die hier Mass Rapid Transit (MRT) heißt, umsteigen. In der Mall überfällt mich von jetzt an jedes Mal aufs neue der krasse Kulturschock. Weihnachtsmusik dudelt aus den Lautsprechern und allüberall Weihnachts-Deko, Schneeflocken und winterliche Motive. Ein Drittel aller Angestellten in den Boutiquen und Geschäften trägt eine Weihnachtsmannmütze. Im Foyer der Mall ist ein kleiner Weihnachtsmarkt errichtet, und ein Spezialgeschäft führt Weihnachtsbaumschmuck in unglaublichen Mengen. Auch wenn der christliche Glauben hier nur von einer Minderheit praktiziert wird, das Weihnachtsfest ist längst zu einem interkulturellen Konsumevent allerersten Ranges geworden.

Mittels MRT fahre ich in die Nähe von Little India, einem der ethnischen geprägten Stadtteile. Suche dort einen mir empfohlenen Schiffshändler. Finde ihn denn auch in der zweiten Etage eines mehrgeschossigen Büro- und Geschäftsgebäudes. Leider Fehlanzeige. Er führt nichts von dem, was ich brauche. Na gut, erkunde ich eben den Stadtteil. Hier in Little India haben die typischen Shophouses ihren ursprünglichen Charakter noch weitgehend bewahrt. Unten wird gearbeitet und verkauft, oben gewohnt. Allerdings wirkt es nicht so, als ob man jetzt nach Indien versetzt wäre. Auch dieses Viertel ist Singapur. Die Straßen sind nicht großzügig, sauber, und alles wirkt irgendwie geordnet. Der Charakter der Geschäfte ähnelt in vielem dem, was mir aus Südamerika vertraut ist. Alles klein, manchmal sogar richtig muckelig, und mit speziellen Nischenangeboten. Hier lohnt sich sicher das herumstreunen und -stöbern. Vermutlich wird man fast alles finden, was man irgendwie braucht. Oder man kann es sich anfertigen lassen. Ausnahme: Elektronischer Yachtkompaß und Windmessgerät.

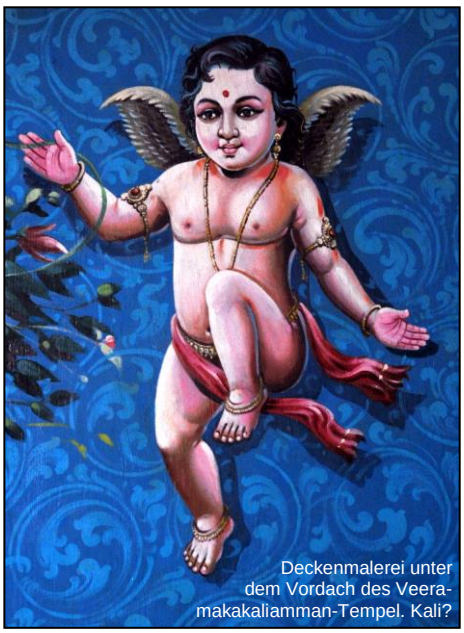
Weihnachtsmarkt in der Vivo-Mall

Links oben: ein ganz normaler, nicht touristischer Straßenzug - Shophouses in Little India
Links unten: Goldschmied und Juwelier vor seiner Ware

Eine Speisepause in einem der zahlreichen, teils auch sehr preiswerten Restaurants nutzt der Wettergott und öffnet erneut die Schleusen. Mein Versuch, dem Wettergott durch einen Besuch des der Göttin Kali geweihten Sri Veeramakakali-amman Tempel ein Schnipp-chen zu schlagen, scheitert. Er ist geschlossen. So kann ich nur das äußere Erscheinungsbild bewundern und mich unter seinem kleinen Vordach am Eingang vor dem nächsten Schauer schützen. Irgendwer sagte, Singapur ohne Regen-schirm sei nicht möglich. Dort warte ich gemeinsam mit Gläubigen auf ein Nachlassen des Schauers, um die Straße überqueren zu können. Denn auf der anderen Seite gibt es überdachte Wandelgänge. Ein Plakat weist übrigens darauf hin, dass an jedem Dienstag eine Sprechstunde der freien, also kostenlosen, homöopathischen Klinik des Tempels sei. Etwas frustriert nutze ich die Pause zwischen zwei Schauern, um die nächste U-Bahnstation zu erreichen und zurückzufahren. Da ich keinen Billigschirm kaufen will, fahre stoppe ich extra bei einer großen Mall. Finde aber nur überdimensionierte, superteure Golfschirme oder Billigknirpse, die ich auch in Little India hätte bekommen können. Egal. Die 4,99 Singapur-Dollar sind nicht viel, und wenn der Knirps die Zeit hier überdauert, hat er sich schon bezahlt gemacht.



Kein Himmel voller Geigen, aber eine Tür voller Glocken, die verschlossene Tür des Sri Veeramakakaliamman-Tempels


Deckenmalerei unter dem Vordach des Veera-makakaliamman-Tempel. Kali?

Am Boot angelangt, wundere ich mich über den heftigen Schwell, der JUST DO IT und die anderen herumwirft. So was bin ich gar nicht mehr gewohnt. Besonders unangenehm ist, dass ich wegen des Regens die Luken nicht öffnen kann. Im Boot ist es heiß, stickig, feucht. Ein Klima, das nicht zur Förderung meines Aktivitätswillens beiträgt.

1318. (Fr. 05.12.08) Am Morgen versuche ich telefonisch Auskünfte zu bekommen, wo ich ein Windex und einen elektronischen Kompaß kaufen kann. Letzteres ist mir bedeutend wichtiger. Aber bislang mit wenig Erfolg. Der TO-Fritze meldet sich nicht, obwohl er mailte, dass er Raytheon-Geräte führen würde. Abwarten und auf das Alles-wird-gut-Prinzip vertrauen. Schließlich kommen noch *Lankawi* und *Pukhet*, und außerdem kommt Anke. Irgendwie werde ich schon zu den Dingern kommen.

Ich steige mal wieder in Bus und U-Bahn, um nicht den ganzen Tag im Ressort zu vertrödeln. Nur wenige Ecken jenseits der U-Bahnstation Outram Park stoße ich auf einen Markt, der das Untergeschoß eines größeren Kaufhausgebäudes einnimmt, des sogenannten Chinatown-Komplexes. Dieser Markt ist auf die guten Gaben des Meeres und der Flüsse spezialisiert, auch wenn ein paar Fleisch- und Gemüsestände eingestreut sind. Fisch gibt es jedenfalls in Hülle und Fülle. Fangfrischen Fisch auf Eis, aber auch jede Menge Lebendangebot: Welse, Aale und ein paar Arten, die ich nicht kenne. Natürlich auch diverse Krabben, Lobster und ähnliches Getier und in Massen verschiedene Garnelen. Das Großgetier gibt es überwiegend lebend, das Kleingetier hat dasselbe bereits ausgehaucht. Auch zum Lebendangebot gehören – man glaubt es nicht - Schildkröten, allerdings muß es sich dem Aussehen nach um Landschildkröten handeln. Nachdem wir bei der Schildkrötenrettungsaktion in Chile ja sehen konnten, wie wenig Fleisch im Verhältnis zur Körpergröße in einer großen Meeresschildkröte steckt, kann es sich bei den hier angebotenen Größen ja wirklich nur um Schildkröten handeln, die man mangels Masse in einer Suppe verkocht. Absolut echte „Suppen"-Schildkröten eben. Auch nicht viel dran, obwohl doch ganz schöne Oschis, ist an den Fröschen. Immerhin kommen sie der Größe einer bei uns heimischen Erdkröte schon recht nahe. Sie gehören ebenfalls zum Lebendangebot. Zumindest um diese Uhrzeit. Frisch gehäutet sollen diese Tierchen am frühen Morgen feil geboten werden. Ich muß zugeben, ich bin nicht unglücklich, dass ich den Häutungsprozeß nicht miterleben musste. Auch sehe ich erstmals, wie ein geschälte Seegurke aussieht. Eine weitere Spezialität, die in den Restaurants teuer angeboten wird und hier entsprechend häufig ausliegt, sind Fischköpfe. Nun haben wir ja auf *Raraka* selber gegrillte Fischköpfe niederzumachen gelernt, und wir können sagen, da ist nichts Sonderbares dabe,i außer vielleicht die ungewohnte Vorstellung, aber dass man das, was bei uns bestenfalls als Abfall in die Suppe wandert, noch teuer vermarkten kann ist ein ganz neuer Aspekt. Ich sehe da ungeahnte Möglichkeiten für die mitteleuropäische Gastronomie.

Gourmetfrösche

Seegurken ohne Schale

Nicht kopflos, das Gegenteil

Mit dem Chinatown-Komplex bin ich praktisch im chinesischen Viertel angekommen. Beim Aufstieg aus den Katakomben erwische ich gleich den richtigen Ausgang und stehe vor einer längs fluchtenden Straße voller roter Lampions und roter Sonnenschirme. Ein Laden reiht sich an den nächsten. Gleich der erste bietet absolut authentisch Brezeln und original österreichisches Brot. Überschrift: Backstube! Ansonsten: Tuch, Goldschmiedearbeiten, chinesischer Neujahrskitsch in Rot und Gold, Elektronik, jede Menge Restaurants und Imbisse. Dazwischen wuseln Chinesen und in dichten Trauben Touristen. Im Vergleich zu Little India sind zumindest die zentralen Verkaufsgassen ein einziges touristisches Gebrodel. Die Verkäufer sind auch schon mal aufdringlich, und so kann ich mich manchen Überrumpelungsattacken kaum erwehren. Schließlich besinne ich mich auf Taktiken, die ich anläßlich eines Besuchs in *Istanbul* vor langer, langer Zeit entwickelt habe. Freundlich bleiben und geduldig (bin ich sowieso immer), auch mal ins Geschäft einladen lassen, dann auf Kosten des Hauses ein Durst löschendes Mineralwasser oder einen aufmunternden Kaffee trinken, und dann genauso höflich und bestimmt wie man hineingebeten wurde, sich mit vielen Dankesworten wieder zurückziehen. Ohne was zu kaufen natürlich. Das schont die Reisekasse und ist manchmal ganz witzig. Der eine oder andere Gesprächspartner bedankt sich durchaus aufrichtig für das nette Gespräch und ist gar nicht böse, wenn man nichts gekauft hat. Etwas schwieriger sind da schon die Attacken der Elektronikhändler, denn da gibt es auch bei mir unterschwellige Begehrlichkeiten, die eisern im Zaum gehalten werden müssen.

Unverkennbar Chinatown

Fassade eines moderneren, chinesischen Geschäftshauses

Für mein Mittagsmahl lasse ich mich dann in ein einfaches Restaurant zerren. Natürlich nicht in den vor Touristen brodelnden Gassen, sondern um die Ecke an der Hauptstraße. Ich esse hier garantiert nicht schlechter, aber sicher preiswerter. Außerdem bleibe ich der einzige Tourist. Bis ich die umfangreiche Speisekarte durch habe, dauert es etwas. Zweimal muß ich die Kellnerin vertrösten. Aber das Angebot ist zu interessant. Endlich kann ich mal in exotischen Genüssen schwelgen, die sich bei uns kein Chinese anzubieten traut. Das beginnt mit Jellyfish[10] auf zweierlei Art, setzt sich mit klassischer Haifischflossensuppe und gebratenen Haifischflossen fort[11], einige Schweinereien kann ich nicht übersetzen, natürlich gibt es Fischkopf in Variationen, dann folgen als mit Abstand teuerste Angebote Schweinebauch und Schweinemagen, und *last but not least* ein paar Frösche. Auch jede Menge lebender Fische werden laut Speisekarte serviert.

---

[10] gleich Qualle (igitt, bärks)

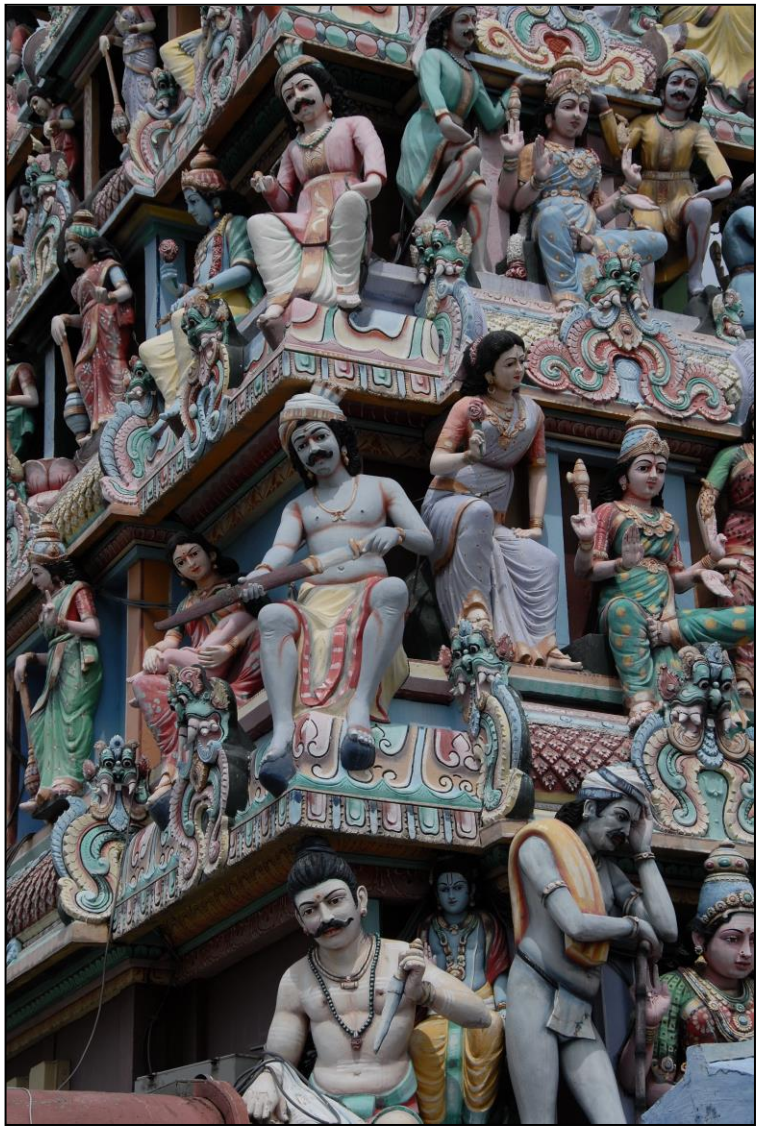
[11] schmeckt sicher gut, denn aus manche Haiarten liefern ja auch ganz leckere Steaks. Aber als berufener Umwelt- und Naturschützer kann man sich darauf ja nicht einlassen, sonst wird man in Deutschland sicher mit Berufsverbot belangt. Außerdem kann man die klassischen Gewinnungspraktiken wirklich nicht gutheißen. Welche Probleme der Versuch bereitet, zu haifreundlicherer Handhabung zu gelangen, kann wunderschön auf der Seite der SY ULTIMA im jüngsten Beitrag über Costa Rica nachgelesen werden.

Aber da ist wohl nur gemeint, dass das Opfer aus einem Becken stammt und frisch verarbeitet wird. Oder darf er doch auf dem Teller rumplanschen? Bei chinesischen Eßgewohnheiten kann man ja nicht sicher sein. Ach, und Seegurken gibt es natürlich auch noch. Somit ist alles klar. Unerschrocken und schnell entschlossen wähle ich: einen marinierten Lotussalat und Lebendkrabben mit Cashew und Gemüsen. Die Kellnerin fragt, ob ich nicht etwas Reis dazu möchte. Ich kann zwischen zwölf verschiedenen Zubereitungsarten wählen. Mein Bauch sagt, das ist bestimmt zuviel, mein Verstand sagt, die Kellnerin kennt ja die Portionen, und bei uns gibt der Chinese ja auch immer Reis dazu. Der Bauch hatte recht. Jede der Teilbestellung hätte durchaus für sich als Mittagessen gereicht.

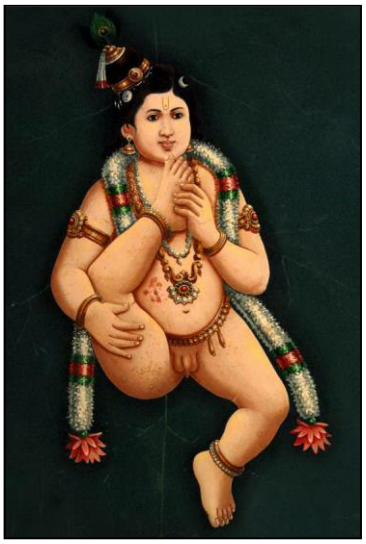
Chinesen sind ebenso wie die indische Bevölkerung sehr in ihren Traditionen zu Hause

Reichlich beschwert mache ich mich wieder auf. Eine erste Verdauungspause mache ich im nahegelegenen Sri Marimman Tempel. Dieses hinduistische Heiligtum ist angeblich der älteste Tempel in *Singapur* und der Göttin Sri Marimman, einer Wiedergeburt von Shivas Frau Parvati, geweiht ist. Seine Ursprünge gehen auf das Jahr 1827 zurück. Als Gründer gilt ein Inder, der zusammen in der Reisegesellschaft des Stadtgründer Sir Raffles in Singapur anlandete. Heute ist der Tempel vor allem ein Zentrum des *firewalking*, dass in Oktober und November stattfindet. Schade, verpasst. Auf den Dächern und im Tempel sind derart viele bunte Gestalten dargestellt, dass man allerdings völlig den Überblick verliert, wer wer ist und wer oder welche nun die Hauptrolle spielt. Hinzu kommt, dass die Gesichtszüge vieler Darstellungen eine Unterscheidung der Geschlechter häufig unmöglich machen. Viel männliche Darstellungen haben auffallend weibliche Züge. Eine Deckenmalerei hätte ich nach meinem gestrigen Tempelbesuch auch eindeutig als tanzende Göttin eingestuft, wenn, ja wenn die Figur nicht etwas zurückhaltend bekleidet wäre und der kleine Unterschied zwar klein, aber unübersehbar das Geschlecht verdeutlicht. Das mußte einem aber auch wirklich deutlich gemacht werden. Aber vielleicht kann man ja bei der Reinkarnation das Geschlecht wechseln, dann wäre das eh alles reichlich unwichtig. Mangels ungeschickter Verbotsbeschilderung bewege ich mich prompt in verbotenes Gelände, aber niemand ist wirklich böse. Hübsch sind jedenfalls die vielen Rindviecher auf den Außenmauern der Tempelanlage und den Dächern des Tempels. Ein jedes mit ganz individuellem Ausdruck, besonders der Ohren. Und ein jedes ganz heilig.

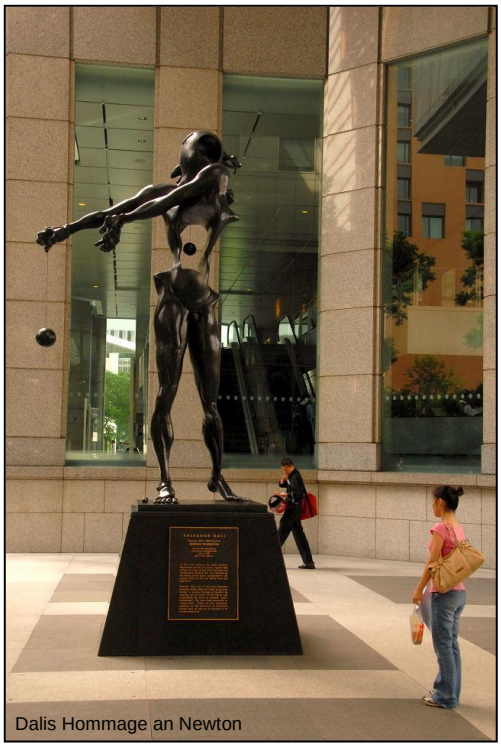
Gleich nebendran befindet sich Moschee. Ein im Vergleich äußerst schlichtes, zurückhaltendes Gotteshaus. Die meisten der Gläubigen wirken vom Typus her auch eher wie Pakistani denn wie Inder. Im Innern darf man als Nicht-Muslim nur die teppichlosen Bereiche betreten, mithin, man kann nur sehr wenig der Moschee sehen. Da tut man sich in anderen muslimischen Kulturen weniger schwer. Ganz interessant ist allerdings, dass sich die muslimische Gemeinde um einen Dialog mit den nicht-gläubigen Besuchern bemüht. Auf zahlreichen Schautafeln wird über den Islam, den Glauben, bestimmt Glaubensgrundsätze usw. berichtet. Auch gibt es einen kleinen Buchhandel, der eine ganze Reihe Bücher zum Islam, aber auch zu anderen Glaubensgemeinschaften anbietet. Vielleicht sollte man hier mal stöbern. Die Straßen jenseits der touristischen Hauptgassen (alles auch Fußgängerzonen), sind zwar ethnisch geprägt, also von Chinesen bevölkert, aber es sind halt ganz typische, irgendwie modernere singapurische Straßen. Sauber und geordnet. Bessere Geschäfte und gehobene Restaurants gibt es eher hier, nicht in den touristischen Wuselzeilen.



Auf meinem weiteren Weg nach Norden Richtung Singapur River verlasse ich die traditionellen Viertel. Wolkenkratzer streben himmelwärts. Darunter noch ganz klitzeklein ein ganz winziger, echt chinesischer Tempel. Ich traue mich gar nicht hinein. Kann ich ja noch nachholen. Aber zuviel Religionen an einem Tag führen auch nur zur Verwirrung. Jenseits dieses Tempelchens folgt die Religion, die letztlich alles Leben hier bestimmt, auch wenn viele es nicht wahrhaben wollen, die des Mammons und des Kapitalismus. Bankentürme, Verwaltungstürme. Durchaus faszinierend in ihrer Erhabenheit. Und wenn man sich vergegenwärtigt, dass es in den alten Städten Europas über Jahrhunderte den Kampf zwischen Kirche und weltlicher Macht gab, der sich auch daran



Details des Sri Marimman-Tempel. Ganz oben ein Ausschnitt aus der Fülle der verehrten Gottheiten, Gefährten, Inkarnationen usw., die das Dach des Tempeltores verzieren. Links: Heilige Kühe mit ganz individuellen Zügen auf der rahmenden Mauer des Daches. Oben: wer auch immer, was auch immer, ein sehr femininer Geselle.

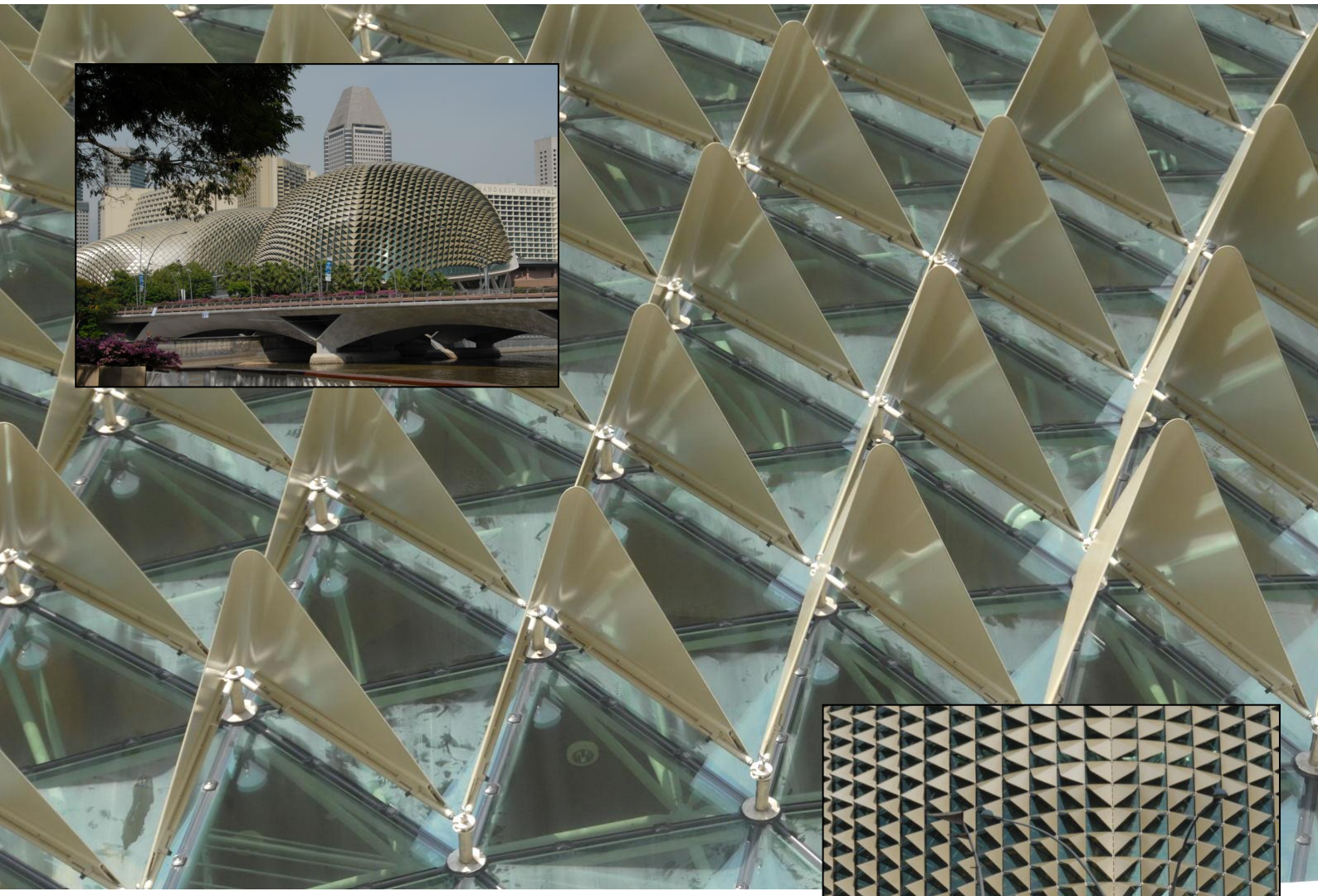

Dalis Hommage an Newton

ausdrückte, wer das höhere Gebäude besaß, Rathausturm oder Kirchturm, dann wird mehr als deutlich, wer heute gewonnen hat. Weder Rathaus noch Kirche.

Wie bei uns gibt es auch hier die Kunst am Bau. In vielerlei Art. Bei der Maybank, irgendwo dort in der Nähe, wo Sir Raffles, der Gründer des modernen *Singapur* in den 1820er Jahren gelandet ist, befindet sich eine von Dali geschaffene Hommage an Newton. Nicht weniger eindrucksvoll als die Skulptur und Newton demonstriert auch ein betrachtendes Mädchen die Wirkung der Schwerkraft. Aus einer Tüte mit irgendeinem Imbiß tropft die Sauce. Der Singapur River trennte nach dem Willen des Stadtgründers Raffles den Kommerz von der Verwaltung. Und heute den Kommerz von den schönen Künsten. Jenseits des Flusses ballen sich die Musentempel. Das Museum der asiatischen Zivilisationen (das zweite), das alte Parlamentsgebäude, das Victoria Theater und die Victoria Konzerthalle, ein bisschen Park, und dann die Esplanadentheater, deren eigenwillige Wurmkuppelarchitektur heute das Stadtbild an dieser Stelle prägt. Vielleicht ein Vorläufer der organisch rundlichen Formgebung, die derzeit bei einigen neuen Architekturen stilprägend ist. Aus der Nähe betrachtet finde ich die einzelnen Fassadenelemente, die die optische Wirkung des Baukörpers nachhaltig beeinflussen, etwas profan und schlicht, aber sie wirken halt. Je nach Lichteinfall erscheinen Teile des Gebäudes hell oder dunkel und man mag nicht glauben, dass die gesamte Fassade ein und dieselbe Farbe besitzt. Die Menschen von Singapur haben für den Komplex eine andere Deutung. Für sie ist es schlicht eine, besser die beiden auf die Schnittfläche gelegten Hälften einer Durian, einer Stinkfrucht[12]. So weiß auch jeder Taxifahrer sofort wohin man will, wenn man ihn bittet, zur Durian zu fahren. Im Gegensatz zum eindrucksvollen Äußeren ist das Innere des Komplexes recht ausdruckslos geblieben, wenn man mal von der schlichten Größe absieht. Und wir wären nicht in *Singapur*, wenn dieser Musentempel nicht zugleich ein Kommerztempel wäre. Ich habe es nicht gezählt, aber mindestens fünfzehn gastronomische Etablissements warten auf Kundschaft, daneben noch der eine oder andere kleine Laden. Man mag über die Kommerzialisierung der Kultur klagen, erfreulich ist, dass Mittel zur Verfügung stehen, Kunst und Kultur jedem zugänglich zu machen. So künden Plakate von einer umfassenden Veranstaltungsreihe über die Weihnachtszeit. Kultur für alle und für jedermann. Eintritt frei. Der Stadtstaat Singapur ist in vielerlei Hinsicht eine erstaunliche Mischung autokratischer Strukturen einerseits, kapitalistischer Dynamik und Wirtschaftsverhältnisse andererseits mit erstaunlich sozialistischen Ansätzen zum Dritten.

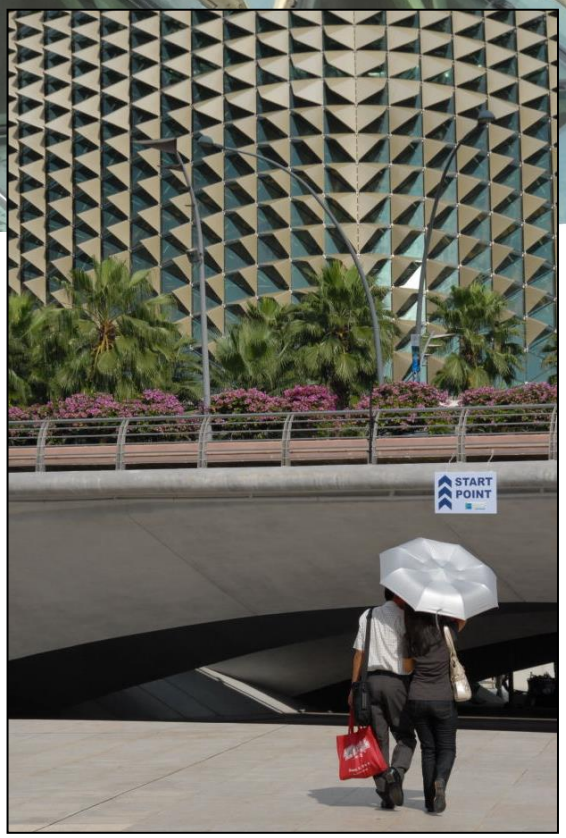
Businessmen im Finanzviertel

[12] Stinkfrucht, Durian (Durio zibetinus)) ist eine in ganz Südostasein? Verbreitete Frucht. Sie verbreitet einen unangenehmen Geruch, der sich gerne festsetzt und nur schlecht entfernen lässt. Aus diesem Grunde ist die Mitnahme von Durians in Hotels, die U-Bahn und Flugzeuge in Singapur nicht gestattet.



Bei meinen Erkundungen im Inneren des Gebäudes gerate ich unversehens und ungewollt in den Nationalchinesischen Nachwuchswettbewerb für klassische chinesische Musik. Bekomme die Vorträge der letzten drei Teilnehmer mit. In einer Nebenbühne, dem Recital Studio. Die Akustik finde ich allerdings sagenhaft. Obwohl ich sehr ungünstig an der Seite des Auditoriums sitze, erlebe ich das (rein akustische) Streichinstrument in einer raumfüllenden Klangintensität, die ich niemals erwartet hätte. Ich fand das ja seinerzeit nicht so beeindruckend in *Buenos Aires*, aber nach diesem Erlebnis fühle ich mich noch bestätigt. Diese kleine, untergeordnete Konzerthalle hat in meinen Ohren die bedeutend bessere Akustik. *Desculpe amigos Porteños*.

Nach einem kurzen Abstecher in die Ausstellung Jendala – Visual Art Space, in der Fotografieren leider verboten ist (schade, waren einige interessante Arbeiten zu sehen), stolpere ich auf der Flussseite des Komplexes gleich über das nächste Konzert. Eigentlich ist die Band noch im Sound-Check, aber das, was sie anspielen – meist durchgespielte Stücke, die das Publikum schon jetzt zu stürmischem Applaus hinreißen – lässt viel versprechen. Wenn ich nur nicht so müde wäre. Dazu kommt auch noch eine gewisse Trägheit, dem Alleinsein geschuldet. Nach Wochen der Zweisamkeit fällt es schwer, das Leben wieder alleine anzunehmen. Und so kann ich es mir im Moment so gar nicht vorstellen heute Abend zum eigentlichen Konzert zu kommen. So ganz allein. Also Abgang. Nach einer unglaublichen Odyssee durch die unterirdischen Verbindungsgänge in diesem Teil der Stadt, die an einigen Punkten offenbar bevorzugte Treffpunkte der Breakdancer



Die Durian, oder vornehmer, die Esplanade am Singapur River – architektonisch aus dem Rahmen fallendes Konzert- und Veranstaltungszentrum

sind, erreiche ich schließlich doch noch die U-Bahn und begebe mich auf den Heimweg. Meinen Paß, der mich als „Bewohner“ des Sentosa Cove Resorts ausweist habe ich mittlerweile verloren. Da ich aber so ausländisch aussehe, wie man nur aussehen kann, habe ich kein Problem, sie Leute zu überzeugen und komme nach wie vor in den Genuß der kostenlosen Shuttlefahrten und werde auch von der gestrengen Eingangskontrolle des Ressorts nicht abgewiesen.

Erstaunt resümiere ich, dass es heute nicht geregnet hat. Das ist ganz gegen die Spielregeln. Aber ich will nicht klagen, so hat sich der Tag wahrhaft gelohnt. Der Regen kommt dann doch noch, am Abend, kaum dass ich von den Duschen zurückgekehrt bin. Nachtteil: kann nicht gut lüften.

1319. (Sa. 06.12.08) Heute morgen bringen die Leute von der Marina die Sauerstoffflasche zurück. Auf den Füllpreis kommt plötzlich auch noch eine Transportpauschale. Jaja, so wird alles extra teuer.

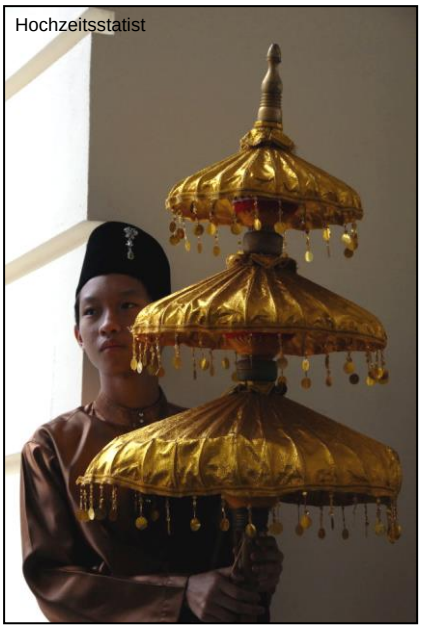
Ich begebe mich nochmal in die Richtung des kulturellen Zentrums der Stadt. Dort streune ich ein wenig herum, leider mit wenig Erfolg. Die Ausstellung, die ich besuchen möchte, ist in einem ganz anderen, weit entfernten Museumsgebäude. Da habe ich wohl nicht richtig verstanden, dass die Museen hier oft viele Dependancen haben. Da es mir zum anderen Ort zu weit ist, verzichte ich eben. Stattdessen reißt mich ein typischer hämmernder Klang aus dem Studium der Broschüren, die mir helfen sollen, ein alternatives Programm zu bestreiten. Ein Gamelan-Orchester spielt vor dem Museum, in dem ich gerade sitze, auf. Nicht nur ich stürze schnell nach draußen. Erstaunt stellt das Publikum fest, dass sich hier, in Räumen des Asian Civilizations Museums, eine Balinesische Hochzeit anbahnt. Überall werden die Kameras gezückt. Das Fernsehen ist auch da. Es scheint, dass es sich bei der Hochzeit um ein gesellschaftliches Ereignis handelt. Ich stelle fest: es wird doch immer was geboten.

Auf dem Parkdeck der Durian:
oben: Nachwuchsmodels posen noch nicht ganz perfekt (für eine angehende Couturistin)
unten: Fingerübungen

Der einzige Teilnehmer des Wettbewerbs im Recital Studio, der sich fotografieren lässt

In kleinem Restaurant abseits der Hauptfressmeilen kehre ich ein. Die Karte ist thailändisch. Klar, dass es dann Kokoshühnchensuppe mit Ingwer und Zitronengras sein muß. Einfach himmlisch. Und Hühnerhackbällchen auf Zitronengrasspießen. Köstlich. Und selbstgemachte Limonenlimonade. Da nehme ich doch gleich die doppelte Menge...

Leider wird das Wetter zweideutig. Erste Schauer überstehe ich noch im Restaurant. Per MRT begebe ich mich dann in Richtung botanischer Garten. Am Ausgang der U-Bahnstation drohen dunkle Wolken, und nach wenigen Augenblicken gehen heftigste Schauer nieder und der Himmel wird noch schwärzer. Parole: Aktion abbrechen. Heimwärts. So Ende ich in der Vivo-Mall am Hafen. Hier ist es natürlich hübsch trocken. Da ich mich nicht richtig entschließen kann, was mit dem restlichen Tag anfangen, gehe ich erst einmal auf ein Paulaner in die Bar „Brotzeit“. Hier gibt es neben einer


Hochzeitsstatist

Vielzahl bayrischer Biere auch eine echt bajuwarische Speisenkarte. Mit Geselchtem, Schweinshaxe, Obazda, Knödeln und dergleichen mehr. Auch Weißwurst wird angeboten, aber der echte Knaller ist, es gibt original deutsche Currywurst. Da sieht sogar die Currysauce und das gelbe Currypulver genauso aus, wie bei uns in der Pommesbude. Nur das Fleisch der Würste hat einen ungekannten gelblichen Farbstich, schmeckt aber außerordentlich vertraut.
Bei Rückfahrt nach Sentosa geht dann auch hier ein Wolkenbruch nieder. Jetzt bin ich beruhigt. Alles in Ordnung, ich habe mich richtig entschieden. Mußte heute übrigens erstmals den Paß im Bus vorzeigen, der mich als Bewohner des Sentosa Cove Ressorts ausweist. Nun weiß ich, dass der Bus für *residents* tatsächlich umsonst ist. Bin also nicht tagelang schwarz-gefahren, wie ich schon manchmal vermutet hatte.

1320. (So. 07.12.08) Heute verbringe ich den Tag mit einigen unaufschiebbaren Arbeiten. Der Kühlschrank ist abzutauen. Wie kann nur so viel Wasser in einen drei Wochen geschlossenen Kühlschrank gelangen? Und wie kommt nicht minder viel Wasser in geschlossene Frischhaltedosen? Tropische Geheimnisse. Ich ruhe jedenfalls nicht eher, als bis alles trockengelegt ist.

Dann lasse ich mich wieder gen „Festland“ fahren, um beim Bayern, Currywurst und Schweinshaxe, Obazda und Schwarzwälder Kirschtorte zu inspizieren. Lasse mich dann zu Obazda und Torte hinreißen, beides geschmacklich sehr original, nur ist das Tortenstück rund, wie bei uns häufig die Yoghurttörtchen. Es könnte also etwas größer sein. Nun ja.

Wenn ich es richtig erkannt habe, ist dies die Braut auf der balinesischen Hochzeit

Heute entdecke ich den Giants-Supermarkt erst jetzt richtig. Bislang habe ich nur den Teil mit Frischwaren und eine Art Drogerie entdeckt, die beide zu Giants gehörten. Wunderte mich schon über den bombastischen Namen. Dazwischen gab es eine unscheinbare Gasse, die ich nie richtig wahrnahm. Wenn man dieser folgt, gelangt man erst in die eigentlich Gigantenhöhle. Und von der aus kann man noch zwei Stockwerke tiefer fahren, da gibt es dann noch eine gigantische Lebensmittelabteilung. Spät, aber nicht zu spät entdeckt. Habe mich dort gleich mit Ameisenfallen und Ungeziefertod eingedeckt. Meine in Bali erworbenen Fallen fanden bei meiner Ameisenpopulation keinerlei Beachtung. Sie sind einfach außen dran vorbei gelaufen, egal wie ich sie platziert hatte. Die neuen Fallen scheinen zu wirken, sie werden jedenfalls schnell und reichlich besucht. Nur zu. Immer rein mit dem Fresschen, und schön zur Königin bringen, die will ja auch nicht darben. Ach diese menschliche Tücke.

Ein urdeutsches Haferflocken-Vollkornbrot, der Küche des bayerischen Restaurants „Brotzeit“ abgeschwatzt.

Sebana Cove
Ankunft Sebana Cove: 03.11.08
Wechsel nach Singapur: 02.12.08
Beruta: 30. – 31.10.08
Kumai: 21. – 28.10.08
Start Bali: 17.10.08
Bali - Singapur
Singapur
Tanjungbalai
JOHOR
Südchinesisches Meer
Äquator
MALAYSIA
SARAWAK
Kuching
Tawai
DAERAH TINGKAT I KALIMANTAN BARAT
KALIMANTAN TIMUR
Pontianak
Nangapinoh
Samarinda
Balikpapan
BORNEO
Beruta
Ketapang
KALIMANTAN TENGAH
Palangkaraya
Sampit
Kumai
KALIMANTAN SELATAN
Banjarmasin
Jambi
JAMBI
Muntok
Pangkalpinang
SUMATRA
Surulangun
Palembang
SUMATERA SELATAN
BANGKA
Tanjungpandan
SUNDA-INSELN
INDONESIEN
BENGKULU
Lahat
Perabumulih
Bengkulu
GROSSE SUNDA-INSELN
Martapura
LAMPUNG
Kotabumi
Tanjungkarang
Javasee
Makassarstraße
Jakarta
Djakarta
JAVA
Depok
Cirebon
Kudus
Tuban
Sukabumi
Bandung
Tegal
Semarang
JAWA BARAT
JAWA TENGAH
Surakarta
Surabaya
Purwokerto
Yogyakarta
Klaten
Kediri
Probolinggo
Malang
Jember
Sundagraben
BALI
Sumbawa Besar
Muncar
Denpasar
Mataram