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).

Singapurs Wahrzeichen, der Merlion, ein löwenköpfiger Fisch – und die Vorliebe fürs Posen

Teil 1321 – 1360
Singapur - Galle

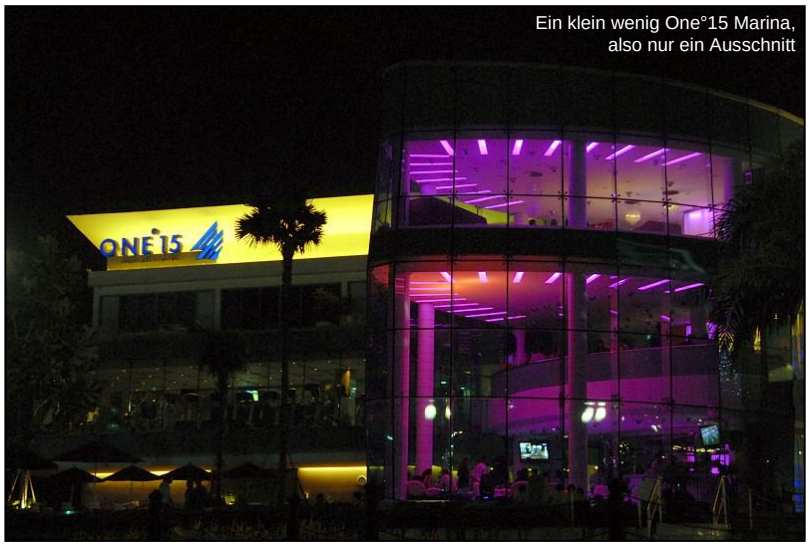
1321. (Mo. 08.12.08) Mehrmals durch Regenschauer in der Nacht geweckt. Am Morgen Schauer und Böen, heftiger Schwell. Schwell gab´s schon gestern, als Vorwarnung. Windgeräusche in den Wanten. Nicht das richtige Wetter, um auszulaufen. Außerdem der Wind aus der Richtung, in die ich will. Beschließe, noch einen Tag zu warten.
„It is the rainy season, Sir!“
Wenigstens ist es etwas abgekühlt.

Als ich mal wieder sportlich über die Reling auf den Steg steigen will, trete ich auf eine unglücklich liegende Schot und falle fast vom Boot. Lande unsanft auf dem obersten Relingsdraht, was mir ein paar Schürfungen und einen blauen Striemen einbringt.

Mein Verlängerungstag führt zu Problemen mit der Rechnung. Problem Nummer 1: das Bezahlen des Stroms geht nicht, da der Verbrauch nicht schätzbar sei. Was ein Witz ist, denn ich habe ja meinen Verbrauch der Tage zuvor, auf die Hundertstel Kilowattstunde genau abgerechnet. Man bräuchte dies ja nur hochrechnen. Ich bitte generös an, den Strom für den Zusatztag mit einem US-Dollar zu vergüten, ein Mehrfaches des tatsächlichen Verbrauchs. Aber das geht anscheinend nicht, denn das wäre ja nicht korrekt abgerechnet. Problem Nummer 2: Ich soll für den Zusatztag noch einmal die Pauschale Wasserabgabe entrichten. Auf eine neue Rechnung gehört nach Marinagepflogenheiten stets auch eine neue Wasserpauschale. Was ein ziemlicher Witz ist. Ich habe bislang noch überhaupt kein Wasser abgenommen, und daher weigere ich mich aus Prinzip. Es geht ein wenig hin und her, der Marinero telefoniert mit irgendeinem Manager, dann heißt es, alles ok, man wird den Stromverbrauch ganz genau abrechnen und den Rechnungsbetrag mit Hilfe meiner Kreditkartennummer abrechnen. Auf die Wasserabgabe will man verzichten.

Überdimensionales Blumengebinde bei der Vivo-Mall

Nach zwei Stunden kommt noch mal ein Marinero und verlangt im Auftrag der Marina eine Anzahlung auf den Zusatztag in Höhe von 50 USD. Noch ein Witz. Werden doch die Gesamtkosten kaum mehr als 15 USD betragen. Ich weigere mich mal wieder. Es wird telefoniert. Ergebnis: wie besprochen, es wird passgenau über die Kreditkarte abgerechnet.



Ein klein wenig One°15 Marina, also nur ein Ausschnitt

Es folgt mit Beginn der Abenddämmerung ein letzter Ausflug zur Vivo-Mall. Will noch ein paar Lebensmittel einkaufen und vielleicht ein bisschen herumschlendern. Vielleicht auch was essen. Auf der Dachterrasse der Mall entdecke ich Mövenpick Marché. Man glaubt es nicht. Davor eine fast 50 Meter lange Schlange.
In Singapur ist man vor gar nichts sicher.

09.12. – 10.12.08
One°15 Marina, Singapur – Port Dickson, Malaysia
152,0 sm (30.320,5 sm)
Wind: N 2, NE 1-3, Stille
Liegeplatz: Admiral Marina, ca. xxx USD / Tag

1322. (Di. 09.12.08) Kann man sich das vorstellen? Fast 23 Meilen eine Reede nach der anderen, ein Ankerlieger neben dem nächsten? Teilweise kein Horizont zu erkennen. Rundum alles voller Schiffe. Mittendrin natürlich noch Lotsenboote, Bunkerboote und kleinere Versorger. Auch mal eine geschleppte Schute. Ein wahrer Slalom, der da zu fahren war. Ganz abgesehen davon, dass ich auch das eine oder andere Fahrwasser und Verkehrstrennungsgebiet kreuzte, was zeitweilig einem Spießrutenlauf ähnelte. Mit einem Passagierliner habe ich mich um die Vorfahrt gebalgt, aber er meinte, er sei stärker. Womit er recht hatte. Das ist zwar unfair, aber man muß ja wissen, wenn man nicht auf seinem Recht beharren sollte. Also habe ich klein beigegeben und bin ausgewichen. Dabei hätte der Kahn mühelos hinter mir durchgehen können, statt so rumzupupen. Was er auch noch gemacht hat.
Aber der eigentliche Hammer war, es stimmte rein gar nichts mehr. Überall, wo ich mir meine schöne Route zurechtgebastelt hatte, war Land. Kein Hauch von Wasser. Die Seekarten und C-Map (alle Karten-Versionen, die ich besitze) erwiesen sich als hoffnungslos überholt. Die Singapurer Landesväter betreiben die Landgewinnung mit derartigem Elan, dass anscheinend kein Kartograph hinterherkommt. Und war das Wasser mal nicht zugeschüttet, dann hatten sie es in ganz großem Schwung mit einem Wellenbrecher umgeben, um einen neuen, geschützten Ankerplatz zu schaffen. Den alten hatten sie ja für andere Zwecke genutzt. Erst die Staatsgrenze in der Mitte des alten Gewässers hat ihrem Expansionstrieb eine Grenze gesetzt. Was war ich froh, heute, bei gutem Wetter hier langzudackeln. Gestern, bei dem Schietwetter, hätte ich die Sackgassen gar nicht als solche erkannt und wäre bestimmt immer in die Falle getapert. Und bei Nacht möchte ich dieses Erlebnis auch nicht haben. Selbst heute war es nicht immer eindeutig, vor allem, wenn man vor lauter Schiffsleibern den Horizont nicht sieht. Bin dann zwangsweise in großem Bogen an der Landesgrenze lang. Bestimmt drei oder fünf Meilen Umweg.

Singapurs wahre Wahrzeichen - Wirtschaftsmacht

Es hatte ja schon morgens gut angefangen. Um halb acht stand schon wieder jemand vor dem Boot und wollte die Plastikkarte für das Stegtor haben. Langsam nervte das wirklich. Hatte Mühe, meine Contenance zu wahren. Und natürlich kostete der letzte Akt der Ausklarierung auch unnötig Zeit. Singapur ist vermutlich der einzige Staat, bei dem man die normalen Einklarierungsformularitäten zwar an Land erledigen kann, aber ausgerechnet die Einwanderungsbehörde den Segler auf Quarantäne- und Immigrationsankerplätzen per Boot empfängt und dort die Papiere abstempelt. So dümpelt man dann hoffnungsfroh auf besagtem Ankerplatz herum und sieht den schönen Tidenstrom sinnlos an einem vorbeilaufen und kann ihn nicht nutzen.
Irgendwann war dann glücklicherweise der letzte Ankerlieger passiert, ich machte zum zweiten Mal drei Kreuze (die ersten vergab ich, als ich die südlichste Ecke der neu aufgeschütteten Flächen rundete) und konnte mich endlich ein wenig entspannen. Nun gab es nur noch mitlaufenden Verkehr, wenn man von ein paar Fischern und geschleppten Schuten absieht. Zwei Squalls kamen auch zu Besuch, richteten aber nicht viel Unheil an. Ich überlegte noch, ob ich Segel setzen sollte und kreuzen, denn der in ihnen steckende Wind kam von vorn, aber das war auch nur eine dumme Idee, denn nach 10 und etwa 20 Minuten beim zweiten Squall war der Wind auch schon wieder weg.

Viele Schiffe, kein Horizont zu sehen. Ein kleiner Tanker bringt Ladung für den großen Bruder

Am Horizont bewegt sich eine endlose Abfolge von Frachtern. Nachts statt deren Silhouetten eine Lichterkette, wie eine nächtliche Prozession. Darunter zwei Kreuzfahrer, beleuchtet wie zwei Schießbuden. Meine Phantasie kehrt in die alten Zeiten zurück. Was muß das für ein phantastisches Bild gewesen sein, als die Boote und Schiffe noch klein und hölzern, die Segel vielleicht bunt waren. Ein bunter Flickenteppich gerahmt von den Ufern der Malakka-Straße. Und was war das für eine Leistung, hier zu segeln, mit vielen Flauten, überraschenden Böen und ausgeprägten Strömungen.
Ich selber habe etwas Glück, da mir die Fischer praktisch keine Scherereien machen. Vielleicht, weil ich dicht am Dampfertreck entlang kratze. Hier hab ich nur mit Schleppern zu tun, die Schuten hin und her zerren. Aber die sind berechenbar. Manche haben die Schute sogar beleuchtet, nicht gerade der Normalfall bisher. Allerdings beschränkt sich die Illumination lediglich auf ein oder zwei kaum sichtbare, monozellenbetriebenen Fischerblinklampen. Glück habe ich auch mit dem Strom, der schiebt ausnahmsweise mal, und das anhaltend und durchaus kräftig. Bis zu 1,5 kn! Die Gegenstromphasen sind mit 0,5 kn moderat. Ich bin zufrieden. Auch das Wetter ist im Großen und Ganzen nicht zu beanstanden.

Mir scheint, ich habe eine angebrochene Rippe. Seit einem meiner Arztbesuche in Deutschland spüre ich leichte Schmerzen rechts neben der vermuteteten Bruchstelle. Hatte dies schon gleich zu Anfang damit in Zusammenhang gebracht. Heute konnte ich die Schmerzstelle endlich richtig lokalisieren, und die unterste Rippe fühlt sich auch sonderbar an. Womöglich hat mir der Arzt bei seiner Drückerei eine Rippe gebrochen. Das fehlte noch.

1323. (Mi. 10.12.08) Ab Mitternacht kann ich ein anhaltendes Wetterleuchten am westlichen Himmel beobachten. Gelegentlich sieht man sogar Blitze. Aber kein Donner ist zu vernehmen. Alles zu weit weg.

Vor Malaysias Küste: ein Schauer geht nieder – trotzdem kein Wind

„Malakka-Straßen-Pirat“ (Fischer) - am Horizont ein Tanker auf dem Dampfertrack

Irgendwann wieder so ein reichlich seltsam beleuchtetes Fahrzeug. Auch im Fernglas werde ich nicht schlau draus. Kann weder die Größe erkennen, noch enträtseln, was er eigentlich treibt. Das Einzige, was feststeht ist, das Objekt bewegt sich in die gleiche Richtung und vielleicht eine Idee langsamer als ich. Laufe ihm quasi auf die Hacken. Das ist gar nicht schön, denn irgendwo da wird ja auch sein Netz herum schwabbern. Beschließe, ihn im Bogen zu umfahren. Wähle sogar den ungünstigeren Bogen, bei dem ich zunächst seine Kiellinie queren muß, weil ein Stück voraus genau in meiner Kurslinie ein weiteres Licht herumgeistert. Das Manöver geht aber schief, denn nach einiger Zeit erkenne ich, dass er ebenfalls seinen Kurs ändert, genau mir in den Weg. Typisch Fischer. Also alles wieder retour. Immerhin wandert das andere Licht schließlich aus, gibt mir also freundlich den Weg frei. Doch irgendwie ist mein Quälgeist sonderbar. Dann ertönt auch noch der Alarm des AIS. Ich wechsele die Bildschirmansicht und sehe einen fast fahrtlosen Tanker als gefährliches Objekt drei Meilen vor mir. Schräg vor mir? Das wird doch nicht ...? Schnell ein Blick aus dem Cockpit. Tatsächlich. Mein ominöser Fischer, den ich nur noch ein paar hundert Meter entfernt wähnte ist ein Tanker. Soeben dreht er ein und gibt ganz allmählich seine Identität zu erkennen. Was das bedeuten soll? Hat er sich in der Tiefenrinne vertan? Es sieht tatsächlich so aus, als wende er und laufe wieder zurück. Später entdecke ich im AIS, dass er vor Anker gegangen ist. Mitten in der Malakka-Straße!

Danach wird es ruhiger. Bei Tageslicht regt sich der Wachoffizier einer Baggerplattform auf, da ich ihn zu nahe passiere. (Da hätte er bei seinem allgemeinen Anruf vor einer Stunde auch die korrekte Position angeben können. Wie soll man denn mit falschen Angaben erkennen, dass man diese Plattform umfahren soll.) Er macht denn auch einen erneuten Rundruf mit fast der richtigen Position und fordert, ihn in mindestens 1,1 Meilen Abstand zu umfahren. Wieso Komma eins und keine glatte Meile bleibt mir ein Rätsel.

Schifffahrtshindernis

Der Tag bleibt bedeckt, was die Hitze erträglicher macht. Und irgendwann habe ich mich der Admiral Marina von *Port Dickson* genähert. Die Anfahrt ist völlig unkompliziert, auch wenn es in den Führern wegen eines Felsen und eines Flachs dramatischer wirkt. Und dann bin ich angekommen. Unmittelbar vor der Marina scheucht JUST DO IT eine Art Hornhecht auf. Der kommt fast senkrecht aus dem Wasser geschossen, dann klatscht er zwei-, dreimal der Länge nach auf die Oberfläche ohne einzutauchen, stellt sich wieder aufrecht und tänzelt regelrecht auf seiner Schwanzflosse voran. Das wiederholt er mehrfach, bis er nach etwa 50 Metern wieder im Wasser verschwindet. Sagenhaft.

Leider liegt die Marina in einem Ressortkomplex und ziemlich abseits, so ist der Weg in den Ort etwas lang. Da es noch nicht so spät ist, um 14:00 erstarb der Motor, raten mir die Angestellten, noch heute die Einklarierung vorzunehmen. Die Behörden hätten noch bis 16:30 geöffnet. Ich bin da ja nicht so zuversichtlich, aber was man geschafft hat, hat man geschafft. Ich bitte also, mir ein Taxi zu rufen. Als das Taxi vorfährt erkenne ich, daß man den Leuten in der Lobby ausdrücklich sagen muß, sie sollen ein normales Taxi bestellen. Sonst kommt stets ein extra teures Mercedes-Taxi, auf das ich auch noch extra lange warten muß.
Punkt 15:20 werde ich vor dem Zollgebäude abgesetzt. Und ich staune, die Einklarierung ist in 45 Minuten erledigt, obwohl ich Zoll, Hafenkapitän und Einwanderungsbehörde aufsuchen muß. Die Leute sind hier echt unkompliziert. Die Frauen in den Behörden tragen Kopftuch, sind aber meist sehr gebildet, sprechen fließend Englisch, und sind völlig "normal" im Umgang mit Kunden und dem anderen Geschlecht. Und sie machen die Arbeit. Der männliche Teil der Verwaltung sitzt dumm im Hintergrund herum. Eine von den jungen Kopftuchträgerinnen wollte heute wissen, warum ich mir den keine Freundin suche, wenn ich doch gerade allein reise. Da hab ich doch gestaunt.

Werde wohl schnell weiterfahren. Weiß noch nicht, ob ich wirklich *Malakka* besuche. Muß ja auch noch Diesel bunkern und wie in Chile und Argentinien soll man hier eigentlich zum Hafenkapitän und für die nächste Stadt ausklarieren. Das geht vermutlich fix, nur muß ich dafür eben nochmal in die Stadt. Immerhin sind sie hier pfiffig. Das junge Kopftuch hat mir gleich Kohlepapier gegeben und ein zweites Formular. So brauch ich das Ausreiseformular nicht noch einmal ausfüllen! Es liegt bereits auf Halde.

Und günstig gegessen hab ich anschließend auch. Nasigoreng plus 2 Dosen Cola für 2,30 Euro. Das ist nach *Singapur* nun echt in Ordnung. Das Restaurant war eine etwa 25 x 25 m große überdachte Fläche. An der Nordwestseite ein einfacher Windschutz, die Nordostseite von der „Kochzeile“ und –theke gebildet. Schilder und Tafeln wie in einer Frittenbude bei uns verkündeten das Angebot.

In *Singapur* ist das Boot völlig verdreckt. Ist mir heute erst richtig aufgefallen. (Peinlich). Vielleicht läßt sich ja in *Phuket* eine Putzkolonne auftreiben. Und an Land geht es hier in *Port Dickson* nur mit Kran, aber da wissen wir ja, daß es bei JUST DO IT nicht funktioniert. Nächster Versuch wird in *Penang* oder *Langkawi* sein. Der neue Propeller soll möglichst bald seine Fähigkeiten demonstrieren.

Abends treffe ich in der Bar zwei Frauen aus Malaysia und Hongkong. Und ein Ami, der für uns alle bezahlt. Wir picheln nicht gerade wenig. Bin reichlich besoffen zum Schluß und kein Mädel bleibt da. Jaja.

1324. (Do. 11.12.08) Völlig verkatert. Selber schuld. 80 Liter Diesel über den Umweg der Kanister getankt. Der Tankwart bemängelt meine innen verschmutzten Kanister! Warum ich nicht direkt an den Tankstellensteg konnte, habe ich nicht verstanden. Ruhiger Tag. In der Bar bekomme ich neben dem bestellten Mocktail noch vier weitere gratis. Man testet gerade das Programm für nächstes Jahr.

Bar-Tiger in der Bar der Admiral Marina, *Port Dickson*, mit *everybodys darling*, dem Tiger-Zapfhahn

Zum ersten Mal esse ich hier Mee. Genauer Mee Goreng, ein typisch malayisches Gericht. Das Wort Mee bedeutet eigentlich nicht viel mehr als Nudelgericht. Wichtigster Bestandteil des Mee sind meist dicke Weizennudeln. Mein heutiges Mee Goreng ist eine Art Nudeleintopf – vermutlich aus dem Wok, mit Gemüse, Hühnchenfleisch, ein paar Shrimps und gebratenem Tofu. Ein Paar Austernpilze entdecke ich auch dazwischen. Der Geschmack geht eher ins süßliche. Das Gericht wird leicht in eine Schüssel gepresst und anschließend auf den Servierteller gestürzt. Es wird wie eine kompakte Halbkugel aufgetragen. Bei späteren Gelegenheiten esse ich noch verschiedene Mees. Einige enthalten dünne Scheiben einer sehr lockeren, leicht schaumigen Masse, die von einem etwas festeren Rand umgeben ist. Geschmacklich kann ich an dieser Zutat nicht viel entdecken. Um so mehr rätsele ich, um was es sich dabei handelt. Nach Tagen und diversen Mees setzt sich bei mir die Überzeugung durch, dass es wohl Seegurkenscheiben gewesen sein dürften.

Im Fernsehen der Bar läuft ein Sportkanal. Kann mich dem Fußball widmen: Champions League mit der Partie *Lyon* gegen *Bayern*. Die Münchner setzen sich mit 3:2 durch. War wohl so gefesselt, dass ich etwas unkommunikativ war. „Mein“ amerikanischer Freund zieht jedenfalls irgendwann ab, und ich bleibe bis Spielende der einzige Gast in der Bar.

1325. (Fr. 12.12.08) Natürlich muß es heute schlechtes Wetter geben. War gestern schon ganz begeistert von der geminderten, allgemeinen Luftfeuchtigkeit, doch in der Nacht fing es an zu regnen und heute noch den halben Morgen. Dabei hatte ich doch Ausflüge angedacht.

Kläre erst einmal die Liegeplatzangelegenheiten. Lerne diesmal auch endlich die sagenhafte Veronica kennen, von der hier alle schwärmen, und die anscheinend alles Wichtige regelt und organisiert. Eine offenbar japanischstämmige Malayin. Sie ist wirklich sehr fit und plietsch und hat jedes Problem schnell im Griff. Wir machen eine überschlägige Rechnung, so kann ich schon bezahlen und muß auf niemanden mehr warten, wenn ich weg will. Das Waschen meines schon wieder angewachsenen Wäscheberges wird auch organisiert und in die Gesamtrechnung eingepreist. Sehr erfreut bin ich über die Dieselpreise. Etwa 0,60 Eurocent für den Liter sind doch ein angenehmes Wort!
Dann begebe ich mich zum Hafenkapitän, um die Ausklarierung für den Sonntag vorzubereiten. Treffe wieder auf das Kopftuch. Die Frau war noch vorausdenkender, als ich bereits gedacht hatte: ich besitze die Fahrtgenehmigung bereits. Aufgrund eines ihrer Formulare hat mir die Immigrationsbehörde bereits das OK gegeben. Wer hätte das gedacht? Ich hab´s jedenfalls nicht erkannt. Welches Formular das denn sei? Sie zieht eins meiner Papiere heraus, deutet darauf und:
„*Look here, this is your permit!*“
Ich ziehe meinen Hut vor den hiesigen Behörden.

Einziges Zugeständnis an die Möblierung: ein prinzessinnengerechtes Himmelbett im Istana Ampang Tinggi, sonst ist das dunkle Holzbauwerk absolut kahl

So habe ich das Glück, noch gerade im rechten Moment einen Bus nach *Seremban* zu erwischen. Bin der letzte Fahrgast, der zusteigt, und schon geht's los. *Seremban* ist eine Provinzhauptstadt, und sieht aus, wie eine malayische Großstadt halt aussieht. Nichts Besonderes eben. Vielleicht hätte ich das mal fotografieren sollen. Nun ja. Ich bin nun aber nicht wegen der Stadt gekommen, sondern wegen des State Museums, in dem es einige alte Holzbauten zu besichtigen gibt. Nach einem kurzen Boxenstop in einem einfachen Restaurant suche ich mir ein Taxi und lasse mich zum Museum fahren.
Dort habe ich das Pech, gerade zur Mittagspause, die es nur am Freitag gibt, und die von zwölf bis Viertel vor drei reicht, anzukommen. Ist ja logisch. In einem überwiegend moslemischen Staat ist der wichtigste Wochenfeiertag der Freitag. Das hier die Uhren gewissermaßen anders gehen, habe ich mal wieder völlig verdrängt. Die Leute müssen wahrscheinlich alle zum Mittagsgebet in die Moschee. Immerhin

habe ich das Glück, auf das Gelände zu dürfen und so kann ich mich völlig ungestört von anderen Besuchern in den beiden restaurierten und hierher umgesiedelten Gebäuden umsehen. Nur das eigentliche Museumsgebäude bleibt mir verwehrt.

Das Rumah Negeri Senbilan. Aufwendige Schnitzarbeiten kennzeichnen es als Palast. Die geschwungene Linie des Firstes ist Hinweis auf die Minangkakabau-Architektur

Beide Gebäude haben eine ähnliche, langgestreckte Grundanlage und sind auf Holzpfosten errichtet. Das Gebäude mit dem Strohdach, Istana Ampang Tinggi genannt, wurde im 19. Jahrhundert von einem hiesigen Herrscher errichtet und diente als Haus seiner Tochter, der Prinzessin Tunku Chindai und ihres Gemahles Tengku Muda Chik. Es wurde auch noch von deren Tochter genutzt. Nach deren Tod jedoch verlor es seine Bedeutung als Palast und wurde im Laufe der Jahre zunehmend vernachlässigt. Anfang der fünfziger Jahre hatte es bereits sein Dach eingebüßt. Der seinerzeitige Eigentümer gab dann die Erlaubnis, das Gebäude nach *Seremban* zu verbringen, wo es als Minimuseum diente. Später wurde es noch einmal an den heutigen Ort versetzt. Diese Umzüge waren relativ einfach zu bewerkstelligen, weil alle Holzverbindungen lösbar ausgeführt sind. Nicht ein einziger Nagel wurde beim Bau verwendet.
Gemessen an unseren heutigen Maßstäben ist dieser Palast von bescheidener Größe. Der Kern der Konstruktion besteht aus einem langgestreckten Baukörper von einem geschätzten Längen- / Breitenverhältnis von 10:1, wenn nicht noch extremer. Im mittleren Teil wird dieser Grundkörper durch einen nach „hinten“ in die Tiefe gehenden, zweiten Gebäudekörper überlagert. Das Ausmaß der zierenden Schnitzereien an allen Holzarbeiten ist anscheinend außergewöhnlich, wird jedoch von denen im zweiten Gebäude noch übertroffen. Leider gibt es innen außer den eigentlichen Holzarbeiten nicht viel zu sehen. Immerhin, ein prinzessinengerechtes Himmelbett wurde an geeigneter Stelle arrangiert.

Das zweite Gebäude, Rumah Negeri Sembilan, unterscheidet sich durch ein holzschindelgedecktes Dach, eine noch etwas ausgeprägtere Gestaltung des Firstverlaufes, und durch die noch reicheren Schnitzarbeiten.

Beide Gebäude sind Beispiele der Minangkabau-Architektur, wenn auch in sehr zurückhaltender Form. Sie geht zurück auf das Volk der Minangkabau, die ihren Namen von den Worten *minang* und *kerbau* herleiten, was man mit siegreicher Büffel übersetzen kann. Der Sage nach wurde in einem Krieg gegen Java der entscheidende Kampf von zwei Büffeln ausgefochten. Da der Büffel des sich so bezeichnenden Volkes siegte, machten sie Büffelhörner zum Stammessymbol, das in verschiedenen Feldern des Lebens auftaucht. So unter anderem in den hochgezogenen Giebeln der Häuser. Die beiden Paläste sind da keine ausgeprägten Beispiele. Deutlicher wird dieses Stilmerkmal beim eigentlichen Museumsgebäude. Heute werden diese Giebelformen zwar noch gelegentlich aufgegriffen, doch meistens wirkte das bei den (wenigen) Gebäuden, die man so im Vorbeifahren sehen kann, sehr aufgesetzt.

Als ich das Gelände verlassen will, stelle ich verblüfft fest, dass das Eingangstor versperrt ist. Aber es gibt noch einen netten Security-Mann, der mich nicht nur hinaus läßt, sondern er ruft mir sogar ein Taxi. Wir kommen ins Gespräch. Er wollte ursprünglich zur Marine, wurde aber wegen seiner Augen nicht angenommen. Stattdessen gelangte er erst als Techniker zu den Malayischen Staatsbahnen, später wurde er Supervisor beim Bau von Ölpipelines und einer Wasserpipeline. Heute arbeitet er als Wächter.

Da ich unerwartet früh wieder zurück am Boot bin, mache ich mich daran, die Filterpatrone fürs Wasser erneut zu wechseln. Es stank jeden Morgen erbärmlich nach faulen Eiern, und ich musste etliche Liter durchlaufen lassen, bevor man das Wasser (abgekocht) benutzen konnte. Ich bin ja kein Freund dieser Filter, schon gar nicht in tropisch warmen Gebieten. Sie bereiten mehr Probleme als Nutzen. Das Wasser aus ungefilterter Entnahme (Fußpumpe beispielsweise) stinkt nämlich nicht.

Nicht nur zur Erbauung des ganzen Personals der Bar, sondern auch zu meiner, können wir heute Abend einen Hornhecht beim Fischfang direkt vor unseren Augen beobachten.

Zitat von Minangkakabau-Stilelementen bei der Dachgestaltung des Hauptgebäude des Museums

1326. (Sa. 13.12.08) Nachrichten aus der Heimat sorgen mal wieder für Sorgen. Mein Vater ist erneut gestürzt und hat eine Nacht auf dem Fußboden verbracht. Angeblich waren beide Telefone defekt, so dass er keine Hilfe rufen konnte. Nun liegt er zur Beobachtung im Krankenhaus. Dort scheint er vor allem im Angesicht der jüngeren Schwestern schon wieder ganz fidel zu sein.

Bestelle mir einen Taxifahrer nach *Malakka*, das sich heute *Melaka* nennt. Während der Fahrt kommen wir ins Gespräch. Der Fahrer ist sehr unglücklich mit der heimischen Politik. Das sei schlechtes Management, und die Politik sei unlogisch. Vor allem ärgert er sich über *Bumiputra*[1], eine politisch eingeführte Einrichtung, die verlangt, dass in jedem Unternehmen oder Geschäft, das ein Nicht-Malaie in Malaysia betreibt, einen malaischen Partner haben muß. Das gilt auch für Inlandschinesen und –inder. Mit dem Ergebnis, dass viele Malaien auf Scheinposten sitzen, für die sie Gehälter beziehen, die aber nicht wirklich arbeiten. Das führt zu einem Verfall der Arbeitsmoral der Malaien, hemmt die wirtschaftliche Entwicklung und treibt fähige Wirtschaftsköpfe aus dem Land. Er selber ist Malaie, wünschte sich aber, dass man den Chinesen, Indern und anderen, echten Ausländern weniger Steine in den Weg legt. *Port Dickson* ist in seinen Augen ein gutes Negativbeispiel für das Bumiputra. Eine Stadt mit einem guten Namen, aber schlechtem Management. Man brauche nur nach *Malakka* sehen, eine Stadt, in der auch heute noch Chinesen die Wirtschaft dominieren. Dort würde demonstriert, wie man erfolgreiche Wirtschaftspolitik machen könne. Oder nach *Singapur* blicken, wo sich die Regierung(en) intensivst um einen Ausgleich zwischen allen ethnischen Gruppen bemüht und einen beispiellosen wirtschaftlichen Erfolg hat.

Im touristischen Zentrum von *Malakka*

[1] Unser schlauer Reiseführer von Dorling Kindersly – reichlich unpolitisch bzw. unkritisch, er wurde in Indien produziert – schreibt (Zitat): „Die malaysische Regierung unterscheidet zwischen den eingewanderten Völkern und den *bumiputra*, den >Söhnen der Erde<. Zu letzteren zählen die Malaien und indigenen Völker. Diese Unterscheidung führte man als Teil der New Economic Policy nach den Unruhen von 1969 ein, um die *bumiputra* ökonomisch zu stärken. Trotz der Kritik seitens der dominierenden chinesischen und indischen Einwanderer brachte diese Politik mehr Stabilität. Es entstand eine wohlhabende malaiische Schicht, deren Interesse dem Erhalt der ökonomischen und politischen Harmonie gilt.“ So kann man es auch sehen.

Arkadengänge spenden Schatten

Auf unserer Fahrt fallen die vielen Bauruinen auf. Völlig am Markt vorbei investierte Tourismusprojekte. Ein Überangebot, das keinerlei Aussicht auf Kundschaft hat. Auch eine Form der Geldvernichtung.
„Wir treffen uns hier um 15:00 Uhr?“
„Kommt gar nicht in Frage, nicht vor 20:00 Uhr.“
Wir einigen uns auf 18:00. *Malakka* heute *Melaka* genannt ist in der Tat sehr chinesisch. Das fällt schon auf den ersten Blick auf. Überall chinesische Geschäfte mit chinesischem Tand, und überall typisch chinesische Gesichtszüge. Dennoch ist *Melaka* eine moderne Großstadt. Nur der Kern zeigt noch Relikte der kolonialen Vergangenheit. Ich schlendere durch die Geschäftsstraßen außerhalb des Altstadtzentrums und lasse die Eindrücke auf mich wirken. Am sonderbarsten ist das allgegenwärtige Weihnachtsgedudel. Bei Chinesen, Hindus, selbst bei muslimischen Geschäften.

Mein erstes Ziel in der historischen Stadt ist das Stadthuys, einstiger Sitz der kolonialen Regierung, heute Herberge des wohl interessantesten Museums der Stadt. In dem Dreieck, das Town Square, Stadthuys und die benachbarten Christ Church bilden, ballen sich die Touristen aus aller Herren Länder. Kleine Stände offerieren alle Arten von Souvenirs, dazwischen sind jede Menge Fahrradrikschas aufgereiht und warten auf Kundschaft. Diese Gefährte sind wahre Kunstwerke. Jeder Besitzer wetteifert um das schönste, bunteste und originellste Gefährt. Sehr hübsch: das Mittel der Dekoration sind meist Blumen - und: haben die Pedalritter einen Kunden gefunden, wird die versteckt integrierte Stereoanlage voll aufgedreht. Begleitet von harter Techno-Mucke geht es auf eine touristische Rundfahrt, sehr passend zum Dekor der Fahrzeuge. Meinen Ohren zuliebe halte ich von den Gefährten weiten Abstand. Über allem liegt ein nachdrückliches Vogelgezwitscher. Stammt aus Lautsprechern, die die Stadtverwaltung in die Bäume hängt.

Blumenbekränzt und mit Technomucke durch die Altstadt, die letzten Fahrradrikschas im Land

Schlendere durch die Abteilungen im Stadthuys. Im Obergeschoß finde ich etwas versteckt eine kleine Ausstellung über den Admiral Zeng He, der im 15. Jahrhundert die großen chinesischen Expeditionsflotten führte. Interessant, dass die größten Dschunken bis zu acht Masten trugen, und diese nicht etwa in einer Linie, sondern asymmetrisch versetzt angeordnet waren. Nicht weit vom Stadthuys befinden sich die wenigen verbliebenen Reste des portugiesischen Forts A Famosa. Im Grunde handelt es sich nur um ein Torgebäude, die Porta de Santiago. Anscheinend ist es für viele Menschen ein Muß, durch dieses Tor zu schreiten. Entsprechend brodelt auch hier das Leben, und es wird fotografiert, als ginge es darum, eine Weltmeisterschaft zu gewinnen. Mich beeindruckt vor allem der Verlauf des Torganges. Er führt gewissermaßen um die Ecke. Für einen Angreifer war es daher unmöglich, durch den Torgang in das Festungsinnere zu schießen.

Stilmischung:
Weihnachtsgrün und chinesisch Rot

Die Expeditionsflotte des Zeng He, „wie sie der Künstler sieht“

Mittags kehre ich in eine Art MacDonald auf malaisch ein. Immerhin, hier gibt es nur heimische Gerichte, und alles ist koscher, besser *halal*. Entsprechend viele Muslime essen hier. Für mich die Gelegenheit zu einem ersten Laksa, ebenfalls ein Nudel-gericht ähnlich dem Mee. Irgendwie habe ich bei der Fülle der Eindrücke des heutigen Tages aber jede Erinnerung an das Laksa verloren. Von hier suche ich schnell das Maritime Museum auf. Ein Teil der Ausstellung ist im Bauch einer Nachbildung einer alten portugiesischen Galeone, der FLOR DE LA MAR, untergebracht. Irgendwann im 16. Jahrhundert verließ die FLOR *Malakka,* vollgeladen mit geraubtem Gold – und sank bereits in der Malakka-Straße. Gewissermaßen an der Gier erstickt, oder überfressen und gescheitert. So richtig überzeugend ist die Replika allerdings nicht. Die Proportionen erscheinen mir etwas überzogen, und das Volumen zu mächtig. Aber wer weiß, ich kann mich täuschen. Die Ausstellung – Betreten der Innenräume nur barfuß oder in Strümpfen - finde ich eher bescheiden. So halte ich mich nicht lange auf und eile weiter.

Museum macht Spaß

Ein Schauer zwingt mich zu einer ungeplanten Bierpause. Aus einer Holländischen Stube flüchte ich ganz schnell. Zu holländisch, zu gediegen, zu sehr Restaurant. Lieber in eine Bar am Rande des Malacca River geeilt. Ich sitze vor großen, offenen Fenstern und kann auf die Silhouette des gegenüberliegenden St. Pauls Hill schauen. Der Malacca River fließt träge fast vor meinen Füßen dahin. Ab und zu gleitet ein Ausflugsboot vorbei. Leider ist der Malacca River genauso zur Leblosigkeit saniert worden wie der Singapur River. Schade. Dennoch, bei dieser Aussicht und im Bewusstsein der holländischen Geschichte von Malakka schmeckt mir hier sogar das unvermeidliche Heineken. Nach dem Schauer ist nach dem Bier, und weiter geht´s. Ich befinde mich am Rande des historischen Chinesenviertels mit der Heeren Street und dem Jonker Walk. Heute heißen die Straßen offiziell zwar anders, aber jeder Malakke kennt sie auch unter ihren alten Namen. In den Straßen herrscht quirliges Leben, vor allem touristisch, aber nicht nur. Und hinter der nächsten Ecke ist es fast schon echt Chinatown. Zumindest hat man die Chance, solche originalen Ecken zu entdecken. Die meisten Häuser sind derart mit ihrem auf die Straßen quellenden Warenangebot, Dekor und Schildern bestückt, dass man die originale Bausubstanz gar nicht richtig wahrnehmen kann. Doch mit etwas geduld lässt sich einiges entdecken. Hölzerne Innengestaltungen, die noch aus der Zeit zu Beginn des 20 Jahrhunderts stammen, die eine oder andere echte handbemalte Laterne, wie sie früher viel verbreiteter waren, ein stiller Innenhof.

Das Grabmal des Hang Kasturi

Von links nach rechts: In einem chinesischen Textilladen, dessen Verkaufsräume noch unveränderten den alten Stil zeigen - Die erfolgreichen Mitglieder der chinesischen Gemeinde demonstrierten ihren Wohlstand, besonders eindrucksvolle Fassade - Fassade eines chinesischen Bürgerhauses – Zurückhaltende Gestaltung eines anderen Wohnhauses mit traditionellem, handgemaltem Lampion

Irgendwo dazwischen ein Mausoleum für einen alten Helden, Hang Kasturi. Einer von fünf Kriegerbrüdern, die im *Malakka* des 15 Jahrhunderts, also der Zeit seiner größten territorialen Ausdehnung lebten und sich später gegenseitig wegen scheinbarer und wirklicher Verrätereien bekämpften. Alte Zeiten.

Nicht weit entfernt in schöner Eintracht benachbart ein hinduistischer, ein buddhistischer und ein muslimischer Tempel. Was der betreffenden Straße auch den Namen Straße der Harmonie gegeben hat. Überall werfe ich einen kleinen Blick hinein, soweit es mir meine knapp bemessene Zeit erlaubt. Sogar ein paar Mitbringsel erstehe ich, und selbst für einen Stippvisite der Galerie des Aquarellisten Tham Siew Inn reicht es.

Da mir bis zum verabredeten Zeitpunkt noch einige Minuten bleiben, nehme ich die Beine in die Hand und eile zum Carrefour, dessen überdimensionales Namensschild ich unweit des Maritime Museums sah. Wie immer, der Weg ist doch weiter. Schlimmer aber, der Carrefour ist eine echte Erschütterung meines Glauben an den französischen Kulturexport. Nichts, aber auch gar nichts vom üblichen europäischen Carrefour-Sortiment gibt es hier. All die Hetze umsonst. Mit lediglich einem Brot und 12 Eiern beladen hetze ich zum Treffpunkt mit dem Fahrer.

Während der Rückfahrt kann ich den Versuch des Fahrers, früher zu fahren, verstehen. Die Scheinwerfer seines Autos sind nicht die besten, entgegenkommende Fahrzeuge blenden, und der Keilriemen beginnt mörderisch zu pfeifen und zu kreischen.

Von oben nach unten: Drachentand – privater Tempel im Haus eines Wohlhabenden Kaufmanns - auf der ärmeren Seite des Quartiers

Links: Zierkacheln der Kampung Kling Moschee

Zu guter letzt bin ich dem Schicksal dankbar, überhaupt noch in die Marina zurückgekehrt zu sein. Abendessen gibt es eben in der Marina-Bar und nicht wie geplant in *Malakka*. Eigentlich wollte ich dort eine der berüchtigten chinesischen Spezialitäten probieren, eine Nachspeise mit Vogelnest.

1327. (So. 14.12.08) In aller Ruhe, ohne Streß, gestartet. Gemütlich gefrühstückt, vor dem Auslaufen noch geduscht, und dann los. Aufgrund der Entfernung zu *Langkawi* musse ich nicht sehr früh starten und kann alles sehr ruhig angehen lassen. Einziger Schönheitsfehler: ich entdecke, dass ich die Luke der Hundekoje völlig vergessen habe. Steht seit Tagen offen. Also hat es auch entsprechend hineingeregnet. Das Polster ist hübsch naß, der Bezug auch, und der ist zusätzlich auch schön rostfarbig geworden, da hier das seit Jahren mitgeschleppte, überflüssige Gestänge unseres ersten Sonnendachs lagert.

Beim Auslaufen aus dem Hafenbecken höre ich aufgeregte Rufe, sehe aber den Rufer nicht. Die Clubleute, die ich so kenne, stehen alle da und winken fröhlich, rufen mir gute Wünsche zu und wirken völlig normal. Galt wohl nicht mir.

Gegen 14:00 fällt mir plötzlich siedend heiß ein, dass ich meine Wäsche vergessen habe. Nun macht auch der unsichtbare Rufer Sinn. Ich bin begeistert von mir. Was tun? Zurück? Im Moment haben wir fast drei Knoten Schiebestrom. Das wäre ein sehr unerfreulicher Kampf. Ich telefoniere per Satellitentelefon mit dem Club und sende dann eine email. Vielleicht können sie die Wäsche nach *Langkawi* schicken. Wenig später finde ich heraus, dass es aufgrund des tollen Schiebestroms und der aktuellen Gezeitenverhältnisse auch hinhauen müsste, wenn ich nach *Port Klang* gehe. Müßte es gerade noch mit dem letzten Büchsenlicht schaffen, und könnte die Wäsche dann per Taxi holen. Erstmal den Kurs entsprechend absetzen. Macht für die Gesamtstrecke kaum was aus, aber öffnet diese Option. Wenn es nicht hinhaut, kann ich trotzdem nach *Langkawi* weiterlaufen. Könnte mich über mich ärgern. Tue ich auch.

Die Kampung Kling Moschee in der Straße der Harmonie: Ursprünglich in Holz gebaut, 1872 als Ziegelgebäude erneuert und 1999 restauriert. Ein Stilmix der architektoischen Einflüssen Sumatras, Chinas und des malayischen Malakka. Eine für mich sehr eindrucksvolle, offen gehaltene Moschee. Der Gebetsraum besteht im Grunde nur aus Rückwand, drei Säulenreihen und dem Dach. In der Bildmitte die Gebetsnische, rechts der Stuhl Vorlesers, des Imam.

Leider haut es doch nicht ganz hin, der Strom kentert, unsere Fahrt geht dramatisch zurück, und es besteht keine Chance mehr, den Yacht Club und dessen Murings noch im letzten Tageslicht zu erreichen. Ich kann es natürlich trotzdem versuchen, aber was tun, wenn es keine freie Muring gibt? Kann man dann dort irgendwo ankern? Im Dunkeln?

Entschließe mich, in einen der mangrovengesäumten Arme des Flussdeltas zu gehen und dort zu ankern. Schließlich ist man ja mit solchen Gewässern mittlerweile ganz vertraut. Ich wähle den *Selat Che Met Zin*, bei dem ich nicht tief hinein muß, um geschützt zu liegen. Von dort sind es noch rund 11 Meilen bis zum Yacht Club, die kann ich mich morgen auch bei Gegenstrom hinaufquälen.

Ganz unvermutet komme ich so in den Genuß einer ruhigen Nacht vor Anker. Und ich muß sagen, ich genieße es wirklich. Zwar brummelt es ein wenig von den Hafenanlagen *Port Klangs* herüber, aber ich liege hier friedlich inmitten der üppig grünen Ufer, das Wasser zieht langsam an uns vorbei, und das letzte Tageslicht schwindet. Da schmeckt das kühle Bier ganz besonders. Habe auch noch das Glück, ein paar Greife zu beobachten, die sich zumindest am Himmel nicht ganz einig sind.

Brahminy Kite

Ihr durchdringendes „Hiááá“ macht mich auf sie aufmerksam. Es sind recht große, sehr schön gezeichnete Vögel. Weißer Kopf einschließlich des Nackens, weiße Brust bis zum Federansatz der Füße, dort wird der Rumpf unterwärts dunkelgrau. Der Rücken und die Flügeldecken sind rostrot, unterwärts dagegen gräulich marmoriert oder gefleckt. Die Flügelspitzen sind schwarz oder sehr dunkelgrau. Den Schwanz konnte ich leider nicht richtig erkennen. Der Schnabel ist blaßgelb und die Füße sind kräftig gelb gefärbt. Nachdem sie sich beruhigt haben, lassen sie sich in den Mangroven nieder, und ich kann nun erkennen, dass es sich um zwei Paare handelt.[2] Später, in der Dunkelheit, kommen Fledermäuse zu Besuch. Ich kann sie zwar nicht sehen, aber ihr Gezirpe wunderbar hören.

15.12.08
Selat Che Mat Zin – Port Klang
12,2 sm (30.380,4 sm)
Wind: Stille
Liegeplatz: Royal Selangan Yacht Club, ca. 5 USD / Tag

1328. (Mo. 15.12.08) Eigentlich müsste ich traumhaft schlafen. Die paar Kokosnüsse und Holzstücke, die gegen den Rumpf dengeln und dann daran entlang scharren, stören mich auch nicht. Aber diese blödsinnige Gürtelrose lässt mich kaum eine angenehme Schlafstellung finden. Zur Zeit des Tidenwechsels stehe ich kurz auf. Alles in Ordnung. Das Boot hat sich gedreht, aber wir liegen sicher vor Anker.

Um 07:00 bin ich wieder auf den Beinen. Im Stehen lebt es sich schmerzfreier. Der Ankergrund ist viel besser als erwartet, eine gut haltende Mischung aus Mud und Sand, so ist die Kette sauber und ich brauche sie beim Anbordnehmen nicht spülen. Vorsichtig pirsche ich mich auf dem Track, den ich gekommen bin, wieder hinaus. Theoretisch gibt es zwar auch einen „Ausgang“ am nördlichen Ende des Selat, aber der fällt nach der Seekarte trocken, und es gibt keine Angabe über die Tiefe bzw. Höhe der dortigen Barre. Also nehme ich lieber einen Umweg in Kauf als zeitraubende Experimente.

Ich muß ein bisschen auf die Großschiffahrt achten. Hier geht es kaum anders zu als vor dem Container-Terminal in Bremerhaven. Die Carrier kommen und gehen, dazwischen kleinere Dampfer und ab und zu ein Fischer-Pinisi.
Bei einem der Dampfer bin ich schon von weitem fasziniert, da die Brücke eine Fensterreihe zeigt, die sehr den balinesischen Fischerkähnen ähnelt. Als das Schiff näher kommt, kann ich erkennen, dass es tatsächlich vollständig aus Holz erbaut ist. Kaum zu glauben. Was es hier noch gibt. Der Rumpf ist zwar von der Gestalt her nicht mehr von traditioneller Form und vor allem viel hochbordiger, aber dennoch. Dieses Schiff ist bestimmt irgendwo auf einer der traditionellen Werften Indonesiens gebaut worden.

Kümo mit Holzrumpf

Ansonsten ist die Flussfahrt anspruchslos. Links Mangroven, rechter Hand endlose Hafenanlagen, in der Mitte das Wasser mit einer unglaublichen Müllfracht. Man kann sich bedanken, wenn man keine Probleme mit einem angesaugten Stück Plastiktüte oder –plane bekommt. Hier gibt es noch ein echtes Müllproblem. Irgendwann muß ich nach steuerbord

[2] In *Kuah* bekomme ich schließlich heraus, dass es Brahminy Kites (*Haliastur indus*) waren, in anderem Sprachgebrauch auch als Rotrückige Seeadler bezeichnet. Diese Art kommt von Indien über die anschließenden asiatischen Staaten bis hin nach Australien vor. Die Tiere nisten in Bäumen nahe am Wasser und ernähren sich überwiegend von Fisch und Krabben. Angeblich bezieht sich auch der Name der Insel *Langkawi* auf diesen Greif.

abbiegen. Wir passieren eine kleine Reede mit vielen Kümos und können dann in den Flußlauf einbiegen, an dem sich der königliche, der Royal Selangan Yacht Club befindet. Erstaunt stelle ich fest, dass es hier statt der im *guide* beschriebenen Murings eine Anzahl Schlengel gibt. Einige sind der Länge nach im Fluß verankert, ein paar befinden sich vor dem Clubgebäude und besitzen direkten Landanschluß. An allen gibt es ausreichend freie Liegeplätze. Da hätte ich mich ja doch in der Nacht hereintrauen können. Die einzigen Risiken hätten in dem dann noch schlechter sichtbaren Müll und einigen halb untergetauchten Muringtonnen für die Großschiffahrt bestanden.

Ein Mann am Schlengel heißt mich im Namen des Clubs willkommen. Und die Bürochefin schlägt vor, die Wäsche doch am besten per Taxi hierher bringen zu lassen. Das Taxi kann ich dann hier bezahlen und ich erspare mir die Fahrerei. Ich rufe gleich bei Veronica an und veranlasse das Nötige. Dann habe ich auch noch das Glück, dass ich ein paar Leute kennen lerne, die hier gerade eine technische Werkstatt für Yachties ins Leben rufen. Leider sind sie noch am Anfang, und ihr kleines Ausrüstungsgeschäft ist noch nicht geboren. Doch wie immer, alles wird gut, die Frau muß gerade in die Stadt um Geld aus dem Geldautomaten zu holen. Ich auch. Das trifft sich doch bestens.

Der königliche Club verfügt zwar über ein großes Clubgebäude, ist aber andererseits etwas bescheiden. Ein Teil der Gläser sind schlicht aus Plastik, und die Gerichte scheinen sehr den heimischen Standardgepflogenheiten zu entsprechen. Mein mittägliches Fischcurry enthält nur zwei Stücken Fisch, einmal quer aus dem Rumpf geschnitten, mit ein wenig Gemüsestücken, angereichert mit Schuppen und aus den Fischstücken müssen die Gräten rauspult werden. Das ist bei den (zwar nicht hohen, aber im Vergleich zu den Preisen eines normalen Warungs eben doch teuren) Preisen eigentlich nicht einzusehen. Aber vielleicht nagt man ja hier allgemein gerne am Gerippe, so wie man ja auch die Fischköpfe liebt.

Habe im Laufe des Abends noch Gelegenheit, mich mit Ruth vom zukünftigen *boatworkshop*, Nils von der PETER PAN und mit Hans von der ALK zu unterhalten. Nils Geschichte ist reichlich interessant. Er segelt seit knapp 18 - in Worten: achtzehn - Jahren mit einem Segelkanu durch die Weltgeschichte. PETER PAN ist kaum länger als fünfeinhalb Meter und kaum breiter als 1,30. Im Moment beschäftigt er sich damit, einen Container zu bekommen und ein Transportgestell zu bauen, mit dem er PETER PAN ins Mittelmeer verschicken kann. Er selber will auf dem Landwege dorthin reisen. Vor allem per Eisenbahn durch China, die Mongolei und dann per Transsib. So spart er Hotelkosten, denn übernachtet wird auf diesen Strecken bekanntlich im Zug. Und vielleicht sollte ich erwähnen, dass Nils die 80 deutlich überschritten hat.

Über achtzig Jahr´ und kein bisschen müde: Nils vor seinem Segelkanu PETER PAN. Seit 18 Jahren in der Welt unterwegs.

Meine Wäsche habe ich auch erhalten, sogar günstiger als erwartet, denn statt wie abgesprochen ein Taxi zu schicken, was vielleicht 150 Ringit gekostet hätte, bringt es mir der *dockmaster*, der sowieso nach *Port Klang* kommen wollte. Ich zahle ihm dafür den Sprit für die Fahrt. Ein bisschen irritiert war ich allerdings, weil Veronica am Telefon partout nicht verstehen wollte, dass ich kein Handy besitze, so dass der *dockmaster* mich anrufen könne. Das hätte ihm eh nichts genützt, da ich ihm den Weg nicht hätte beschreiben können. Daß er dann auch noch eine Rechnung über 29 Ringit des Clubs mitbrachte, habe ich ebenfalls nicht verstanden, da ich dachte, ich hätte bereits alles bezahlt. Aber egal, im Vergleich zu Taxenkosten bin ich immer noch gut dabei weggekommen. Und hätte Veronica mir am Telefon gesagt, dass sie nicht irgendeinen „Mann“, sondern den *dockmaster* schicken würde, hätte ich mir auch keine Sorgen gemacht. Aber egal, das Ergebnis gehört mal wieder in die Kategorie „alles wird gut“.

16.12. – 17.12.08
Port Klang – South Bay, Pulau Penang
161,4 sm (30.541,8 sm)
Wind: N 1-3, Stille
Liegeplatz: vor Anker

1329. (Di. 16.12.08) Aufgrund der zurückzulegenden Distanz muß ich nicht früh aufbrechen. Ein früher Start würde nächtliche Ankunft bedeuten. So kann ich den Morgen noch nutzen. Recherchiere im Internet wegen eines Schiffsausrüsters in *Langkawi*, mache noch einige emails, werfe ein Auge auf ALK und PETER PAN und bestaune wieder die Aussicht von der Terrasse des Clubgebäudes. Man sieht den Fluß, die Schwengel, das gegenüberliegende Ufer mit aufgestelzten Häusern und einem Betrieb, der Müll eindost und verfrachtet, und vor allem sieht man all den Müll, der den Fluß hinunterkommt. Geradezu unglaublich. Ich glaube, dass ist der vermüllteste Fluß, den ich bisher gesehen habe. Auch ganz allgemein erweckt der Zustand der küstennahen Gewässer den Eindruck, dass Malaysia ein echtes Müllproblem hat.

Ich nutze die Gelegenheit um noch schnell ein Mee zu essen. Das erspart mir eine Mahlzeit an Bord. Wegen des Preises frage ich vorsichtshalber noch einmal, ob es sich um ein vollständiges Gericht handele. Jaja. Es kostet nämlich nur 5 Ringit, also 1,25 Euro. Im Vergleich zu dem schlechten australischen Filetsteak, das ich gestern Abend für 30 Ringit bekam. Um 12:30 Ortszeit lege ich vom Schlengel dieses gastfreundlichen Clubs ab. Zeitweise mit 2,5 kn schiebt uns die Strömung voran, und um 14:00 werden wir aus den Selats ausgespuckt. Vor uns breitet sich das offene Meer aus. Die Schlamm- und Sandfracht und der Müll begleiten uns noch eine ganze Zeit, doch gegen 17:00 hat sich die Farbe des Wassers merklich gebessert.

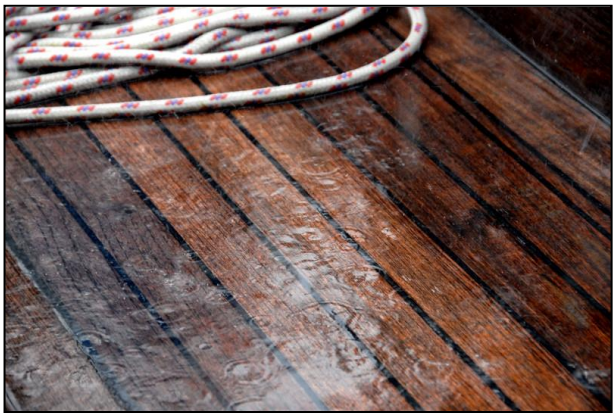
Um 21:00 sehe ich im AIS einen Frachter Namens HANJIN BREMERHAVEN (MMSI A 371544000). Er führt zwar die Panamaflagge, ist aber sicher deutschen Ursprungs. Ein echter Renner. Mit über 24 Knoten strebt er trotz seiner 304 m Länge dem Suezkanal entgegen. Und plötzlich, wenige Minuten vorher war nicht eines zu sehen, allüberall Fischerlichter. Da hätte auch was gefehlt, so ohne die. Dazwischen auch noch ein paar normale Pinisis auf Küstenfahrt, ebenfalls mit teils abenteuerlicher Lichterführung. Da fragt man sich, wie es die Kapitäne so manchen Frachters wagen können, so schnell durch die Gegend zu rasen.

Wegen der Fischer muß ich ständig raus ins Cockpit, dann wieder rein. Ein paar Minuten hingelegt, wieder aufgestanden. Kreuz, Hüfte und Bauch schmerzen. Schließlich nehme ich sogar eine Aspirin. Eine echte Qual, was ich hier mache. Es wäre sicher sinnvoller, irgendwo festzumachen und sich auszukurieren. Aber wie soll das gehen. Schließlich kommt Anke, und auch der generelle Zeitplan kommt schnell ins Wanken. Am meisten nerven ominöse Lichter, bei denen man weder die Entfernung noch über die Art der Lichtquelle irgendetwas in Erfahrung bringen kann. Hinzu kommen dann noch eingebildete Motorgeräusche aus der Dunkelheit. Geistert da noch ein unbeleuchteter Fischer herum? Man sieht, die Nächte können reichlich gewürzt sein. Gegen 23:00 plötzlich eine ganz schwülwarme Luft, die extrem modrig und faulig riecht, als kämen wir gerade in Armeslänge an einem Dschungel vorbei.

Auf Stelzen gebaut – Ufer des River Klang, dem Yacht Club gegenüber

1330. (Mi. 17.12.08) Kurz nach Mitternacht, mangels Wind motoren wir nach wie vor, entwickelt sich eine kleine, choppige See. Richtig unangenehm. JUST DO IT verliert auch prompt an Fahrt. Vielleicht queren wir ein Gebiet mit Stromwirbeln. Dazu kommt immer mal wieder eine Bö, die aber nie lange anhält. Es macht kein Sinn, Segel zu setzen. Mehr Sinn macht es, dass ich mir erneut eine Aspirin einwerfe. Die Schmerzen dieser Gürtelrose sind nicht nur lästig, sie werden langsam unangenehm. Vor allem hindern sie mich, meinen ja eh nur auf kurze Intervalle beschränkten Schlaf zu bekommen. Gegen zwei Uhr begegnen mir mitten in einem Schauer zwei phantasievoll beleuchtete Pinisi. Einer fuhr sogar ein rotes Licht, allerdings auf der Steuerbordseite. Ein Positionslicht kann das dann ja nicht gewesen sein, oder? Vielleicht gilt es hier ja andersherum, schließlich hat man im Straßenverkehr auch Linksverkehr. Die Böen kehren in schöner Regelmäßigkeit wieder. Man erkennt ihr Kommen schon an den Wolkenformationen. In den Wolken wetterleuchtet es. Manchmal direkt über uns, aber ein Donner ist nie zu hören.

Um 07:00, ich steige gerade aus der Koje um den nächsten Rundumblick zu machen, sehe ich einen großen Pinisi dicht um unser Heck gehen. Nanu, der war doch vor 20 Minuten nicht zu sehen? Das war anscheinend knapp. Sieht so aus, als hätte der Skipper dort aufgepasst und wäre ausgewichen. Noch besser wäre, wenn er schlicht und einfach seine Lichter führen würde.



Es regnet mal wieder und kein Wind

Schade, dass ich keine Zeit habe. Schon die im Dunkeln passierten *Kepulauan Sembilan* Inseln lockten mit einladenden Silhouetten. Beim Blick auf die Seekarten sind so viele Flussmündungen zu entdecken, die ebenfalls auf einen Besuch warten. Meist mangrovengesäumt und im Hintergrund bergige Landschaft. Leider verschwindet diese freundliche Aussicht schnell hinter Regenschwaden, und so bleibt es auch bis zum Nachmittag. Ein Schauer folgt dem andern. Im Boot wird es stickig, feucht und klamm. Besonders, als die Böen, die sonst eher von vorn einfallen, plötzlich von achtern wehen. Ehe ich mich versehe, ist der erste Schauer bereits auf dem Weg in den Salon. Bis ich die Steckschotten drin habe, bin ich selber klitschnaß. Und der Schutz, den die Sprayhood bislang gegen den Regen bot, ist nun auch ausgetrickst. Ich beginne mit „Innensteuerstand“ zu fahren. Steuere mit Hilfe von Radar, AIS und C-Map. Leider muß ich doch immer wieder raus und persönlich Ausguck halten, denn die schweren Schauer schlucken jedes Radarecho. Und so ein kleines Fischerecho ist da ruckzuck übersehen. Es verschwinden ja sogar dicke Dampfer in den schwarzen Flächen auf dem Radarschirm. Ich bin reichlich frustriert, sicher auch, da ich so schlecht geschlafen habe. So entschließe ich mich nach einigen Rechnereien und Zeitplanungen, die *South Bay* auf *Pulau Penang* anzulaufen. Dort werde ich ankern, etwas ruhen, und wenn ich früh starte, bin ich dennoch bei Tageslicht in *Langkawi*.

Am Nachmittag wird es dann doch noch schön. Ob das bereits das bessere Wetter von Thailand ist? Zwischendurch noch mal so eine seltsame Erscheinung. Kein Wind, glattes Wasser, aber eine kurze, recht hohe Welle. JUST DO IT schmeißt nur so mit der Gischt um sich. Mit dem Schutz von *Penang* gibt sich das, und ich kann ganz gemütlich auf den Ankerplatz eindrehen. Auf 4 m Wassertiefe lasse ich den Anker fallen. Da wir noch etwas Restfahrt haben, besorgt JUST DO IT das Eingraben des Ankers selbsttätig. Und ganz gewissenhaft stecke ich auch sofort die Ankerkralle an. D. h. nachdem ich zuerst die Leinenwuling klariert habe, die sich irgendwie aus der Ankerkralle mit ihren Leinen entwickelt hatte.

Bin gerade dabei, mir im Cockpit die Haare einzuseifen, als ich einen einzelnen Fischer in einem kleinen Aluboot nahe vorbeituckern sehe, der eifrig gestikuliert. Was will er denn? Oh oh. Jetzt sehe ich es, eine Fischerfahne treibt an steuerbord auf uns

zu. Na, sieht so aus, als ob sie vorbei treibt. Erst auf den dritten oder vierten Blick sehe ich, dass da noch was dranhängt. Eine Leine, Schwimmer, ein Netz und ein anderes Fischerboot, das meiste davon an backbord von JUST DO IT. Bis ich das endlich begriffen habe, ist es schon zu spät, um Anker auf zu gehen. Mist. Die ganze Chose legt sich um JUST DO IT. Erst mal schnell was anziehen. Der zugehörige Fischer holt sein Netz ein und hangelt sich so heran. Zwei Chinesen. Sie haben wohl auch nicht gleich begriffen. Hätten sie das ganze Netz nur ein kurzes Stück in die richtige Richtung gezogen, wäre es an JUST DO IT vorbeigesegelt. Ich entschuldige mich bei den beiden, denn ich weiß nicht, ob ich die Fischerfahne beim Ankermanöver hätte sehen können. Aber ich meine, ich hätte nichts gesehen. Die beiden fühlen sich aber offenbar auch nicht gerade unschuldig. Die angebotenen Zigaretten lehnen sie ab. Wir sehen zu, dass wir die Angelegenheit entwirren, dann düsen die beide ab und ich beende meine Dusche.

Nach dem Abendessen kommt seltsamerweise etwas Wind auf. Ich nutze die Ruhe des Ankerplatzes um JUST DO IT aufs Segeln vorzubereiten. Man weiß ja nie. Ansonsten geht es früh ins Bett, soll ja auch früh los gehen.

18.12.08
South Bay, Pulau Penang - Georgtown
48,2 sm (30.590,0 sm)
Wind: NE 1-7, Stille
Liegeplatz: City Marina, xxx USD / Tag

1331. (Do. 18.12.08) Um 04:00 verlasse ich bereits den Ankerplatz, und eine halbe Stunde später habe ich die Südwestecke der Insel *Penang* gerundet und liege auf Kurs. Nachdem es zunächst recht flau ist, entwickelt sich dann ein frischer Nordost und ich kann Segeln. Nach wenigen Minuten stecke ich bereits das erste Reff ein. Kurz nach dem Morgengrauen ruft der Bilgenalarm zusätzliches Grauen hervor. Schnell alle Seeventile zu. Dann kontrollieren. Erstaunlich viel Wasser in der Hauptbilge. Sieht eklig aus und schmeckt süß. Immerhin. Da steht wieder mal Ursachenforschung auf dem Programm.
Und dann geht es Schlag auf Schlag. Die Leine fürs zweite Reff verheddert sich mit dem Achterliekbändsel und einem Reffbändsel. Damit ist das zweite Reff erst mal blockiert. Dann fängt JUST DO IT eine Leine ein, die das Ruder blockiert. Ist aber nach wenigen Minuten wieder frei. Anschließend lässt sich Onkel Heinrichs Einstellrädchen nur noch in eine Richtung drehen. Da mein Nervenkostüm nach tagelangen schlaflosen und –armen Nächten wegen der blöden Gürtelrose reichlich angeschlagen ist, und ich mich auch körperlich nicht sehr fit fühle, drehe ich gegen zehn Uhr auf einen neuen Kurs. Ziel: *Georgetown* auf *Penang*. Sieh an, auch die meisten Fischer streben plötzlich dem Hafen zu. Das bedeutet entweder, es ist schlicht die richtige Tide für sie, oder da ist noch mehr im Anzug. Mir soll es gleich sein. Dicht unter Land, *Penang* liegt unmittelbar neben dem Festland, nimmt der Wind ab. Ein mächtiger, langgestreckter Thun springt plötzlich neben dem Boot aus dem Wasser. Ein Wahnsinnsanblick. Noch ein bisschen Slalom um Treibnetze herum, und dann laufe ich in die City Marina[3] von *Georgetown* ein.

Im Seegang kaum wahrzunehmen: Fischerboot vor *Penang*

[3] Die City Marina liegt etwa eine halbe Seemeile weiter südlich, als in den Guides angegeben. Wurde verlegt. Pos. 05°24,85´ N und 100°20,64´ E. Die Querströmung durch die Marina ist etwas geringer als am alten Standort, dennoch teils heftiger Schwell in der Marina. Darauf achten, dass die Masten von Nachbarliegern nicht zusammenstoßen können. Die Gassen bieten auch bei starkem Strom ausreichend Platz für Manöver. Die Marina hat keinen Travellift mehr.

Die Marina liegt, wie der Name vermuten lässt, mitten in der Stadt. *Georgetown* ist trotz der flankierenden Hochhäuser eine Stadt, die ihren Kalonialcharakter noch gut bewahrt hat. Im Vergleich zu *Malakka* wirkt sie auf den ersten Blick viel authentischer. Leider kann ich sie nur flüchtig genießen, andere Dinge stehen im Vordergrund. Als erstes wird die Bilge ausgepumpt. Rund 40 Liter Wasser hole ich heraus. Regenwasser? Kondenswasser? Fäkalientank (in dem glücklicherweise keine Fäkalien sind, nur Handwasch-wasser)? Der Fäkalientank ist auch nicht voll. Oder hat er sich doch halbwegs entleert? Viele Fragen die einer Antwort harren. Vielleicht eine Kombination von allem.
Dann fülle ich den Wassertank mit gutem Frischwasser, kaufe Öl für die Maschine, und kann mit einigen Wirren zwar, aber dann doch erfolgreich, einen Termin bei der im Süden der Insel gelegenen Bootswerft bekommen. Morgen wird geslippt und der neue Prop montiert. So hat alles Schlechte (Umkehr) auch sein Gutes.

Küche des China-Restaurants

Gehäutete Frösche auf Eis

Auf Empfehlung eines Amerikaners suche ich am Abend ein nahe gelegenes *seafood*-Restaurant auf. Wird wie so oft von Chinesen betrieben. Am Eingang ist alles präsentiert, was es gibt. Man sucht sich seinen Fisch, seine Garnele, seine Krabbe, seine Muscheln, sein Gemüse, seinen Frosch aus, und die Auswahl wird dann frisch und nach der gewünschten Methode zubereitet. Scharf, süßsauer, Ketchuan-Style usw. Ich verzichte auf tote, gehäutete (erstaunlich muskulöse) Frösche, nehme stattdessen ein paar fette Garnelen und einen Teller Meeresschnecken. Wenigstens eine Schwei-nerei wollte ich mal probieren. Schmeckt beides gut. Bei den Schnecken muß ich zunächst etwas üben, bis ich sie mit einem Zahnstocher erfolgreich aus dem Gehäuse operieren kann. Und bei den Garnelen nehme ich dann erst eine, dann beide Hände zu Hilfe. Man isst nicht mit der linken Hand? Irgendwann ist es mir egal. Sollen die Leute doch denken, Europäer sind Schmierfinken. Irgendwie muß ich das Zeug ja auch essen. Dazu gibt es mindestens drei Glas wahrhaft durstlöschenden, erfrischenden Eistee.
Abends wird noch viel telefoniert, da mein Vater im Krankenhaus liegt und sich die Frage einer Unterbringung in ein Pflegeheim stellt.

Meeresschnecken

19.12.08
Georgetown – Pen Marina
Yacht-Center - Georgetown
20,4 sm (30.610,4 sm)
Wind: NE 1, SE 2, Stille
Liegeplatz: City Marina, xxx USD / Tag

1332. (Fr. 19.12.08) Habe heute echt gut geschlafen. Bis neun Uhr. Und in der Nacht kaum aufgewacht. Das zeigt deutlich, wie nötig der Schlaf mittlerweile war. Nach einem kräftigen Frühstück habe ich alles für das Liften vorbereitet. Werkzeug zusammengesucht, die benötigten Teile des Propellers bereit gelegt und das Werkstatthandbuch rausgekramt. Und festgestellt, dass die beiläufige mündliche Maßangabe von SPW wegen der Befestigungsmutter nicht stimmte. Natürlich hat deren Sechskant kein Standardmaß, wie behauptet. Oder was ich als solches auffassen würde. Nach Kontrolle stelle ich fest, wieder mal so ein exotisches Maß. 40 mm Schlüsselweite, etwas, was man sonst nie hat.

Ein Chinese, der gerade auf den Stegen des Clubs seine Leistungen für die *boatpeople* feilbietet, gibt mir die Adresse von einem *hardwarestore*. Schnell noch in die Rezeption, Bescheid sagen, dass ich Leute brauche, die mitfahren zur Werft und beim Einparkmanöver mithelfen. Gestern hatten sich welche angeboten. Sarin, die nette Dame hinter der Scheibe der Rezeption ist zwar wie gestern mal wieder sehr schnell, aber wie gestern hört sie auch nicht richtig zu. Immerhin, ich werde in das Allerheiligste hinter dem Schalter gebeten. Und es wird bedeutet, ich solle warten. Ja, aber worauf denn? Na, auf den Mann zum Abhalten. In einer Minute sei er da. Nach 25 Minuten drehe ich langsam durch. Die Zeit läuft weg. Um halb zwei muß ich starten, denn bis zum *boatyard* sind es 10 Meilen. Ich bedeute, dass ich weg *muß*.

In der rasenden Fahrradrikscha

Plötzlich ist auch das kein Problem. Der junge Mann, der hier hinten im Allerheiligsten residiert, könnte ja auch mitfahren. Ach, sieh mal einer an. Was ich ihm denn zahlen wolle. Sarin ist echt geschäftstüchtig. Keine Ahnung. Ich kenne ja die hiesigen Stundensätze nicht. Dann ein interessanter Vorschlag, ich solle nach der Arbeit das geben, was ich für angemessen halte. Auch gut.

Rase wie ein Irrer durch die Stadt, um eine 40er-Nuß aufzutreiben. Natürlich zu Fuß, da gerade kein Taxi aufzutreiben war. Und das an einem Freitag, hier ja der „Sonntag“. Auf dem Weg liegt auch noch „Enrico“, bei dem man angeblich Käse und so kaufen könne. Vor dem Laden ein Gatter, aber sonst kann man hineinsehen und auch eine Gestalt, die in einer dunklen Höhle voller Pappkartons werkelt. Die Dunkelheit und das sichtbare Chaos machen mir sofort klar, hier werde ich keinen Käse kaufen. Weiter. Glücklicherweise gibt es ja in Malaysia auch Chinesen und Hindus, also Menschen, die am Freitag arbeiten. Bei einem Chinesen denn bekomme ich tatsächlich meine Nuß, mit ¾ Zoll-Antrieb allerdings. Den passenden ¾-Zoll-Hebel kann ich glücklicherweise auch noch bekommen, denn meine Standard-½-Zoll-Antriebe passen natürlich nicht. Der Laden war schon eine Nummer für sich. An einer Straßenecke. Gebäudebreite jeweils vielleicht vier Meter. Reichlich offen, da sonst mit Jalousietoren verschlossen. Hinter der imaginären Grenzlinie zur Außenwelt eine Fülle von allem, was irgendwie mit Werkzeug zu tun hat. Und von beiden Seiten zieht sich ein etwa halbmeterbreiter Gang vielleicht zweieinhalb Meter tief in die zunehmende Dunkelheit. Mehr geht nicht, denn drinnen ist alles voll. Der Blick kann die Fülle des Seins nicht tiefer als einen halben Meter durchdringen. Am Eingang ein etwa 45-jähriger Chinese. Ich zeigte meine Musternuß und den Sechskantkopf, er tauchte etwa einundsiebzig Zentimeter in die Höhle, zieht links aus den Tiefen eine Pappschachtel und hält mir die passende Nuß entgegen. Wo er den Antrieb hergezogen hat, ist mir entgangen. Vergesse vor Staunen über den Laden und den Preis (99 Ringit) glatt das Fotografieren. Hatte im Augenwinkel eine Mall entdeckt. Drinnen gibt es einen Giant-Supermarkt. Nix wie rein. Brot, Butter und noch ein paar Kleinigkeiten für teures Geld.

Schnell zurück, um zu prüfen, ob die Nuß wirklich einsetzbar ist. Ansonsten sollte jetzt nichts mehr schief gehen. Die Taxifahrer an der Mall wollen 15 Ringit. Ein Witz für diese Distanz.

„Acht.“

„Zehn.“

Nix, acht, bin schon viel günstiger viel weiter gefahren.

„Zehn.“

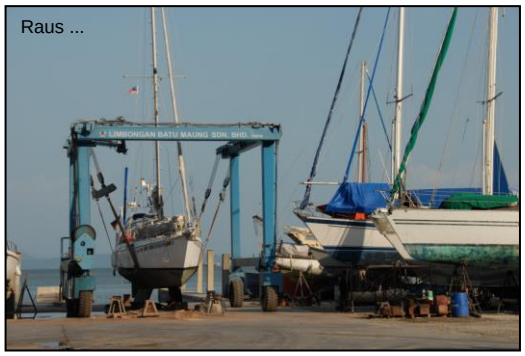
Gut, dann laufe ich eben. Unterwegs begegne ich einer Rikscha. Wieviel er denn will? Zehn. Das ist ja so teuer wie ein Taxi. Fünf. Sechs. Ok, ich steige ein. Ist zwar langsamer als Taxi, aber keine schlechte Erfahrung, und vor allem, ich muß mich nicht anstrengen.

Sightseeing im Vorbeifahren:
Moschee, Garküche am Straßenrand

Meine beiden Helfer –
aus Büro und vom Steg

Ansonsten erscheint mir *Georgetown* eine sehr interessante Stadt. Im Grunde bietet sie viel mehr als *Malakka*, und irgendwie ist die Stadt auch authentischer geblieben. Leider bleibt mir ja keine Zeit zum Genießen. Im Vorbeirasen hab ich noch das eine oder andere Foto versucht. Ein Tempel, ein Straßenverkäufer ...

Pünktlich los. Ein Marinero kommt auch noch mit. Hat viel Erfahrung, Hat schon auf einer Fähre gearbeitet. Kennt auch die Gewässer ganz genau. Wir kommen pünktlich an. Ein Fischer muß noch ins Wasser, und nach einer halben Stunde Ankerpause sind auch wir dran. Das Einparken geht trotz des berüchtigten Seitenstroms, vor dem man mich warnte, problemlos, und das Propellerwechseln auch. Obwohl ich doch noch ein paar nicht bedachte Werkzeuge brauche, was natürlich in Rekordzeit Chaos im Boot verursacht. Übernehme mich fast mit dem Schleppen eines Holzblocks, der als Tritthilfe für die Leiter dienen soll. Ansonsten arbeite ich, der Eigner, umringt von 7 bis 8 neugierigen Augenpaaren, einschließlich einem der Werftchefs, dem Liftfahrer und einem Amerikaner, der hier gerade sein Boot überholt. Auf die verständnislose Frage, warum ich denn diesen schönen Propeller wechseln will, kommt beeindruckt zustimmendes Gemurmel, als der neue Prop auftaucht. Nach einer Stunde ist alles getan. Das Bezahlen dauert wegen überlasteter Leitung (Visa-Card) auch eine Stunde. Dann geht´s schnell wieder „heimwärts“. Meine beiden Jungs steuern, ich sorge fürs leibliche Wohl mit Getränken.
„Aber nicht meinem Chef verraten, dass ich ein Bier trinke. Ich bin ja noch in Uniform.“


Raus ...

Erste Praxisergebnisse: Der Neue ist unter Motor nicht ganz so stark aber ähnlich wie der Autoprop. Etwa 0,5 bis 0,8 kn schneller als der Festpropeller! 7,0 – 7,3 kn bei 2350 Umin. 6,0 – 6,4 kn bei 2000 Umin. Beim Umschalten vorwärts/rückwärts wirkt er allerdings unmittelbar, da die Propellerblätter ja sofort in die endgültige Position umschwenken.

Werbefoto für SPW –
der neue Prop

Wieder in der Marina, verabschieden sich meine Helfer so schnell, dass ich noch nicht mal bezahlen kann. Aber vielleicht wollen sie ja kein Geld. Wir sind ja mittlerweile Freunde, und ich habe ihnen viel geboten und auch gegeben. Sie sind in den Genuß einer Bootspartie mit Verpflegung gekommen. Und auch die Fotos, die ich geschossen habe, konnte ich schon auf einen USB-stick übertragen, die einer der beiden mithatte. - Schnell geduscht. Körperkontrolle. Meine Rose klingt ab. Werde jetzt schorfig und punktiert. Dann etwas Essen gegangen im Marina-Restaurant. Gut, und nicht zu teuer. Besonders lecker der Limonen-Eistee. Ist heute am Abend viel besser als bei meinem schnellen Testbesuch heute Mittag. Da wollte ich nebenbei interneten, aber das ging mal wieder nicht, weil sie keine Karten mit Codenummern vom Provider haben. Man kann´s ja auch umständlich machen. Genauso schwachsinnig: Die Marina verkauft beispielsweise nur Monatskarten. Nicht etwa mit 30 Tage Gültigkeit, nein, sie gelten für den betreffenden Monat. Wenn man am 25. kauft, zahlt man genauso viel, als wenn man am ersten eines Monats zuschlägt. Was für ein Blödsinn.

... und wieder rein

Am Abend fliegt mein neues Baguette über die Kante. Nicht, weil ich es als willkommenes Ameisen-restaurant entdecke, damit habe ich kein Problem. Ruckzuck sind sie alle abgeschüttelt. Mal wieder ein deutlicher Aderlaß für die Population. Nein, dieses neu gekaufte Baguette schimmelt, bei genauem Hinsehen. Nicht zu fassen. Nix mit einem schönen Baguettefrühstück morgen. Und auch keine Brot-reserve für die Überfahrt.

Und nun (24:00 LT) weiß ich auch, was sich hinter dem QE2-Gebäude gleich neben der Marina verbirgt! Eine Edeldisco, deren Bässe das ganze Boot erschüttern. Hoffentlich geht das nicht bis morgens um fünf, sonst wird das ja wieder nichts mit dem Schlaf.

Für alle ein gelungener Tag

20.12.08
Georgetown – Pulau Dayang Bunting, Selat Riang Riang
58,9 sm (30.669,3 sm)
Wind: NE 2-6, NNE 3
Liegeplatz: vor Anker

1333. (Sa. 20.12.08) Was für eine Nacht. Da denkt man, alle Voraussetzungen perfekt, und dann das. Aus der Nachbarschaft des Clubgebäudes dröhnt Disco-Musik. Mit jedem Baß erbebt das Boot. An Schlaf nicht zu denken. Als dieser Terror endlich aufhört und ich soeben wegschlummere, ruckt JUST DO IT plötzlich in die Leine, als wär´ sie ein bockender Mustang. Und das hört die ganze Nacht nicht mehr auf. Von irgendwoher läuft ein fürchterlicher Schwell in die Marina. Die ganze Steganlage bewegt sich hin und her. Mein Nachbarlieger, obwohl 8 Fuß länger, taumelt wie verrückt. Bloß gut, dass ich darauf geachtet habe, dass unsere Masten versetzt stehen. Klar, dass das auch nicht schlaffördernd ist. So „wache“ ich durch die Nacht, bis ich mich gegen sieben aufraffe, aufzustehen.
Nach schnellem, phantasielosem Frühstück, krame ich den Hackenporsche aus dem Cockpitverlies, schnappe mir zwei Kanister und eile zur nahen Tankstelle. Mache mir wegen der Dieselvorräte sorgen. Die Tankanzeige behauptete nur noch knapp ein Viertel Füllstand. Aber, es gibt leider keinen Diesel. Zapfsäule defekt. Dann eben nicht. Wird schon reichen, und vielleicht gibt es ja doch etwas Segelwind.

Der Dockmastergehilfe, der gestern mitgefahren ist, kommt auch schon angelaufen, um meine Leinen loszuwerfen. Ich mache auf ganz ruhig und lässig. Erst mal die Leine wegnehmen, mit der ich das Steuerrad wegen der nächtlichen Unruhe festgebunden habe. Wäre ja auch schön peinlich, wenn ich das nächste Boot ramme, weil ich nicht steuern kann. Dann natürlich den Motor starten, etwas mehr Gas, um die Lichtmaschine zu erregen und das Warngepiepe zu stoppen. Wieso tut sich da nichts? Mist, der Motor nimmt kein Gas an. Motor wieder aus. Nochmal Mist. Ist etwa der Bowdenzug gerissen? Mein Helfer kommt an Bord geklettert. Motorabdeckung im Niedergang auf. So ist nichts zu sehen. Hm. Der Seilzug bewegt sich nicht, wenn am Gashebel gezogen oder gedrückt wird. Vielleicht liegt das Problem im Schaltgehäuse am Steuerstand. Also aufschrauben das Ding. Ist aber alles in Ordnung. Komisch. Ich räume den Stauraum unter dem Cockpit aus und nähere mich dem Motor von achtern. Erst mal abnehmen, den Bowdenzug. Dabei fällt mir natürlich gleich so ein Plastikkleinteil des Widerlagers in die Motorbilge. Mist. Komisch, das Kabel lässt sich auch nicht aus der Hülle ziehen. Kann also nicht gebrochen sein. Moment mal. Der Zug ist schwarz. Die Züge aus der Steuersäule sind aber rot. Ich hab doch nicht ...? Hab ich wohl! Den falschen Zug abgenommen. Das ist doch der Stoppzug. So weit ist´s schon gekommen. Kenne meinen Motor nicht mehr. Ein schneller Blick auf den richtigen Zug, und, was springt förmlich ins Auge? Bei diesem hat sich das Widerlager verabschiedet. Dann kann das natürlich nicht funktionieren. Nebenbei bemerkt, welch ein Glück, dass uns das nicht gestern bei der Fahrt passiert ist. Die Einzelteile befinden sich bis auf eines natürlich auch in der nicht ganz appetitlichen Motorbilge. Das letzte entdecke ich nach langem Suchen in einem stillen Winkel in halber Höhe auf dem Motor. Nun ist alles schnell wieder zusammengebaut. Leider brauchte ich den ganz selten benutzten, besonders großen Schraubenzieher, um die Pfanne des Stoppzugs auf den entsprechenden Kugelkopf zu pressen. Was mit unvermeidlichem Chaos im Salon gepaart ist. Er lagert, da so selten gebraucht, reichlich zuunterst in

den Stauräumen der Salonsitzbank. Nachdem auch das Chaos beseitigt ist, zeigen die Zeiger der Uhr bereits elf. Egal. Erstmal duschen. Danach durchatmen, entspannen. Werde heute trotzdem fahren. Muß ja nicht bei Tage ankommen. Aber wenn es eh dunkel wird, dann kann ich noch schnell eine Kleinigkeit essen gehen. Eine sehr weise Entscheidung, wie sich zeigen wird.

Fallensteller – Fischer mit ausgebrachtem Treibnetz. Er und seine Kollegen zwingen mich zum Slalom

Als ich endlich und ernsthaft ablege, ist niemand da, und ich kann die Leinenarbeit alleine erledigen. Gute Übung für einen *singlehander*. In der Marina wehte der Wind sehr freundlich aus Nordost. So, wie es ein Nordostmonsun auch tun soll. Kaum aus dem Dunstkreis von *Georgetown* heraus, weht er aber aus Nordwest. Das ist erstens unfair, zweitens soll er das nicht, und drittens voll auf die Nase. Ich nutze die Gelegenheit und teste die Leistungsfähigkeit des Propellers in der Welle bei Gegenwind. Eine gute Entschuldigung, den Motor noch laufen zu lassen. Aber ewig kann ich ja nicht bei Segelwind motoren. So setze ich, als der Wind auf immerhin Nord gedreht hat, Selbstwendefock und Groß und gehe hart an den Wind. Werde wohl kreuzen müssen, da sich der Kurs zum Ziel nicht anliegen läßt. Habe aber Glück. Nach anderthalb Stunden raumt der Wind weiter und ich kann mit etwa 316° Kartenkurs ziemlich genau auf die anvisierte Ankerbucht im Süden von *Langkawi* zuhalten. Es dauert gar nicht lange, da stecke ich sogar ein Reff ein, da es doch ganz schön weht. Das Am-Wind-Segeln ist man gar nicht mehr gewöhnt. Starke Lage, fast vergessene Windgeräusche in den Wanten, Bocksprünge.

Gegen 18:00 sichte ich ein treibendes Fischernetz. Immerhin mit zwei Fahnen an den Enden und diversen Schwimmkörpern markiert. Es zwingt mich zu zwei Kreuzschlägen. Einer hätte auch genügt, aber ich bin zu schnell wieder zurück gegangen. Übung macht den Meister. Eine knappe Stunde später, war gerade unter Deck, um einen neuen Wegpunkt ins GPS zu programmieren, und krauche nach wenigen Minuten mit einer Dose Eiskaffee wieder ins Cockpit, da sehe ich aus dem Augenwinkel einen typischen, weißen Schwimmkörper. Und noch einen. Keine zehn Meter neben dem Boot. Und eine gelbe Fahne. Dose – gerade geöffnet - weg, Onkel Heinrich auskuppeln, Dose schnell an eine andere Stelle, kurbeln, Wende. Puh, geschafft. Später erfahre ich von revierkundigen Seglern, dass man in tieferem Wasser, also bei etwa 30 m und mehr, die Netze ohne Bedenken überfahren kann. Nur in flachem Wasser, beispielsweise auf sieben Meter Tiefe hängen sie an der Oberfläche. Die würden dann aber auch von ihren Fischern „verteidigt“.
Da ich das nicht weiß, kreuze ich mal wieder und passe weiter auf wie ein Schießhund, bis die Dunkelheit den Schleier der Gnade über alle Fischernetze legt. Um halb neun folgt das zweite Reff. Ich hatte mir ja Segelwind gewünscht, aber so viel hätte es nun auch nicht gleich sein müssen. So eine gemütliche Stärke wäre ja völlig ausreichend. Nicht nur ich habe Eingewöhnungsprobleme. Onkel Heinrich auch. Immer wieder rutscht er durch. Das Boot segelt dann zwar weiter am Wind, geht aber zu hoch ran. Wird dann langsam. Müßte noch mal testen, wie ich es auch ohne Onkel Heinrich auf einen guten am-Wind-Kurs trimmen kann. Immerhin kommen wir unerwartet zügig voran. Man merkt, dass der Propeller wenig Schleppwiderstand leistet. Zeitweise laufe wir deutlich über sieben Knoten durchs Wasser, leider nimmt ein Gegenstrom auch einen Teil des Erfolges. Um meine Nerven zu testen, klappert es nervtötend. Nach einigem Suchen orte ich das irgendwie familiäre Geräusch in der Steuersäule. Und ich beginne zu grübeln. Es kommt mir so vertraut vor, als ob es

schon immer so geklappert hätte. Oder etwa doch nicht? Hat sich die Steuerkette so gelängt, dass sie nun an die Wandung der Säule dengelt? Oder löst sich da gerade eine Verbindung und gibt mehr Spiel ins System? Entwerfe Notfallszenarien und bete, dass die Steuerung noch hält. Mit der Zeit beruhige ich mich. War vielleicht doch schon immer so. Um 23:00 haben wir uns *Langkawis* Südspitze bis auf 2 Meilen genähert. Die See ist merklich ruhiger geworden, obwohl es nach wie vor hart bläst. Hatte sogar schon mit einem Vorsegelwechsel geliebäugelt. Ohne viel Liebe allerdings. Weg mit den Segeln. Die frühe Wegnahme ist überlegt. Ich bin insgesamt zu erschöpft und mache daher vielleicht Fehler. (Wie weise.) Mache ich auch prompt. Löse beispielsweise die falschen Leinen und wundere mich, weshalb das Vorsegel nicht runterkommen will. Jaja. Aber schließlich sind beide Segel unten und mehr schlecht als recht aufgetüddert. Der Anker ist auch klar zum Fallen. Nur Onkel Heinrich habe ich im Wasser gelassen. Da muß er jetzt durch. Nach einer Dreiviertelstunde haben wir uns in die angestrebte Bucht hineingetastet. Das Radarbild will nicht ganz zum Kartenbild und meinen eigenen Eindrückungen der Umgebung passen. Ich entscheide mich dann für C-Map und Augenschein und fahre gut damit. Fast 45 Minuten kreisele ich noch umher, um einen guten Ankerplatz zu finden. Sicherheit geht vor. Dort, wo im *guide* ein entsprechendes Symbol vermerkt ist, will ich nicht hin. Sieht nach der Karte zwar wie eine schöne Bucht aus, aber da jagen die Böen durch, wie nichts Gutes. Sie werden zwischen zwei Hügeln durchgeleitet und beschleunigt. Dicht am Ostufer blinkt zwar das Licht eines Ankerliegers, aber in der Dunkelheit will ich nicht austesten, wie dicht ich unters Ufer muß. Und mit mehr Abstand, nein Danke. Hier heult schon jetzt eine Bö nach der anderen durch die Bucht. Ich kehre um. Hatte zuvor schon das Licht eines anderen Ankerliegers gesehen, und da schien es mir besser auszusehen. Stelle bei der Annäherung fest, dass er auch an der optimalen Stelle vor oder halb in einer kleinen *cove* im Norden des *Selat Rinag Rinag* liegt. Bei Tage würde ich mich ja daneben quetschen, aber im Dunkeln lege ich mich einfach mit viel Kette etwas hinter ihn. Der Motor erstirbt. Ruhe, ein leichtes Wiegen des Bootes, ab und zu ein leicht säuselnder Windstoß. Ein verdientes, kühles Bier wird geöffnet, und ein Tomatensalat zubereitet. Und dann die Koje genossen.

Frühstückskaffee am nächsten Morgen

1334. (So. 21.12.08) Um acht Uhr ist der nächtliche Ankerlieger bereits verschwunden. Ein Kat kommt dafür herein. Ein wunderbares Gefühl, angekommen zu sein. Ich genieße bei der ersten Tasse Kaffee die Aussicht. Hat fast etwas von den Marquesas. Steile, grüne Hänge, offene Felsklüfte, von der steigenden Sonne teils erleuchtet, teils noch in tiefen Schatten liegend. Welch ein idyllischer Platz. Die Nische, in der der gestrige Ankerlieger Zuflucht gesucht hatte, ist wahrhaft der beste Ort. Fast wie eine patagonische *cove*.

21.12.08
Selat Riang Riang – Kuah, Langkawi
12,3 sm (30.681,6 sm)
Wind: SE 2, NE 5-6, Stille
Liegeplatz: Royal Langkawi Yacht Club, xxx USD / Tag

Nach einem sparsamen Cornflakes-Frühstück hole ich den Anker rauf und motore los. Ich könnte auch segeln, aber das würde erstens Kreuz bedeuten, zweitens viel Zeit und drittens höllisches Aufpassen, denn ich suche meinen Weg zwischen vielen kleinen Inseln. So kann ich dagegen die Fahrt genießen und die vielen Fallböen getrost ignorieren. Inselchen um Inselchen zieht vorbei. Manche mit kleinen Buchten und Ministränden, hier und da eine Höhle in den Uferfelsen. Die ersten rasenden Boote mit zahlenden Touristen tauchen auf.

Eindrucksvolle Insellandschaft

Alle gut gelaunt und winkend. Auch ein paar echte Fischer lassen sich noch blicken. Dann kommen wir in eine offenere Passage. Nicht mehr so malerisch. Aber auf der anderen Seite eine freundliche Gipfelkette. *Langkawi* muß schön sein. Schade, dass ich keine Zeit mehr habe für die Insel. Eine große Werft. Von wegen, hier gäbe es nichts. Dann nähere ich mich auch schon dem Langkawi Yacht Club. Der Liegeplatz, auf den ich eingewiesen werde, liegt neben einem Hamburger Boot. Und welche Überraschung, es sind genau die beiden an Bord, die in *Port Dickson* überraschend „Hallo“ gesagt hatten. Gestern hatte ich deren Visitenkarte weggeworfen, da ich annahm, ich sähe die beiden garantiert nie wieder. Außerdem liegt hier noch eine Reinke 13M. Die erste Reinke seit dem Beagle-Kanal, wenn man mal von der ANTJE absieht.

Gut gelaunte Fischer (oben) und gut gelaunter Skipper (unten)

Nach kurzer Orientierungspause geht’s an die Arbeit. Tanke 368 Liter Diesel, davon 120 in Kanistern. Obwohl die Tankanzeige weniger als 1/4 Füllstand behauptet, habe ich bei 250 Litern aufgehört, weil die Anzeige plötzlich voll sagt. Dachte eigentlich, da ist bestimmt noch Luft. Und jetzt stinkt das ganze Boot nach Diesel. Tank übergelaufen? Hab keine leckenden Tankdeckel gefunden. Seltsam.
Dafür habe ich noch Bier, Cola und andere softdrinks und jede Menge Wein geordert. Hoffentlich paßt das alles ins Boot. Der Herd, ich fand ihn eines Morgens unerwartet schief, verkantet und verklemmt in seiner Einbaunische und musste ihn zunächst einmal provisorisch an seinen Ort fesseln, schaukelt nach etwas Improvisiererei auch wieder halbwegs, wie er soll. Mal abgesehen davon, dass ich den neuen, selbst geschnitzten Haltebolzen wohl etwas versetzt fixiert habe, so daß der rechte Arretierbolzen nicht mehr ins zugehörige Fixierloch greifen kann. Kann man noch ändern, ist aber eine elende Schrauberei. Bei der Gelegenheit habe ich die gesamte Einbaunische des Herdes geputzt, die man sonst kaum erreichen kann. Alles wieder schön strahlend weiß.
Dann gab´s noch Kakerlakenalarm. Hab sie erwischt. Aber siehste eine haste zehne! Igittigitt. Muß Fallen besorgen. Schon wieder eine neue Population. Dabei hab ich bislang noch nicht einmal die Ameisen nicht im Griff.

Vom Stegnachbarn erfahre ich übrigens folgenden weltbewegenden Tip: Instrumente (Windex, Kompaß) bei SVB kaufen, mitbringen oder schicken lassen!!! Ist viel billiger als das gleiche Zeug hier! Sieh mal einer an. Muß ich gleich Anke mailen.

Dann suche ich weiter nach der Ursache des Gestanks. In alle Bodensektionen, die ich untersuche, schwappt kein Diesel. Und die Abdichtung des Tankinspektionsluks scheint dicht zu sein. Oder stinkt es nicht eher wie Gas. Habe ja am Herd geschraubt. Und diese Brenner riechen ja immer irgendwie nach altem, abgestandenem Gas. Aber das scheint es auch nicht zu sein. Irgendwann fällt der Groschen. Lösungsmittel. Es stinkt nach Lösungsmittel. Irgendwo muß eine Farbdose oder eine Verdünnerdose lecken. Erste Hilfe: alle Luken auf. Die Quelle muß ich Morgen ausfindig machen. Für heute ist es zu spät.

Das Wahrzeichen von *Kuah* und *Langkawi*, der Brahminy Kity

Kleiner Malaye träumt von großer Reise

1335. (Mo. 22.12.08) Andere Helden der See schreiben ja ausführlich, wie aufwendig sie ihre Schiffe auf bevorstehende längere und beschwerliche Passagen vorbereiten, um auf möglichst jede Eventualität optimal vorbereitet zu sein. Nicht dass ich nicht auch ein Auge aufs Rigg, die Fallen, Schoten, Umlenkblöcke und was weiß ich nicht alles werfe. Und nicht etwa wegen des kurzen Trips nach *Phuket*, nein, nein, meine Vorbereitungen dienen ja der Reise von hier durch den Indik über das Rote Meer in das Mittelmeer. Nur, die meiste Zeit beanspruchen andere Dinge. Um eine Vorstellung von den wahren Sorgen und also erforderlichen Redundanzen des Seglerlebens zu geben: heute habe ich 264 neue Dosen Bier und 26 alte neu gestaut, 96 neue Dosen Softdrinks und 31 alte mussten eine Bleibe finden, 37 neue Flaschen Weiß- und 48 Flaschen Rotwein gesellten sich zu den spärlichen verblieben (12 Stück). Verschollener Portwein (2 Flaschen) und Whisky (1 Flasche) wurden an griffbereiter Stelle gelagert. Das kann man ja wohl ein optimales *backup* für alle Lebenslagen nennen. Sechs Tetrapacks verdorbene Milch und fünf Packungen verdorbene Margarine schufen immerhin etwas Platz. Neben all der Stauerei raste ich zweimal in die Stadt um 25 Seekarten für das Rote Meer und 12 Gastlandsflaggen zu erstehen, die nun bis nach Griechenland reichen sollten. Noch einmal pumpte ich zwischendurch 25 Liter Wasser aus der Bilge. Immerhin Süßwasser. Das Rätsel der Herkunft bislang noch ungelöst. Ein Liter Schweiß ist allerdings auch wieder in die Bilge zurückgeflossen. Der ewige Kreislauf des Wassers.
Um mich und das Innere des Bootes vorübergehend abzukühlen, habe ich auch noch den Kühlschrank abgetaut. Und einmal komplett den Stauraum unter dem Cockpit ausgeräumt. So konnte ich den Festpropeller wieder an vernünftiger Stelle stauen, schön tief nach unten mit dem schweren Teil, und vor allem, ich habe die Ursache für den betäubenden Duft im Boot aufgespürt und beseitigt: eine durchgerostete Dose mit Aceton. Anschließend einmal gewischt, zweimal geduscht.
Ganz schön fleißig, was? Und das, obwohl ich noch immer hundemüde bin. Der Schorf der Wundrose hat sich durch den ununterbrochenen Schweißfluß aufgelöst. Bald sehe ich wieder nett aus!

Wir verlassen *Langkawi* – die Bucht von *Kuah*

Abends habe ich noch ein wenig mit Stegnachbars gezecht und geklönt. Und mit der Heimatfront telefoniert. Muß ja gerade jetzt vor den Weihnachts-feiertagen besonders intensiv erfolgen. Die sentimentalen Gefühle machen sich bemerkbar. Auch kein Fehler.

23.12.08
Kuah – Lipi, Südbucht
48,9 sm (30.730,5 sm)
Wind: ENE 3-4, abn. 1-2
Liegeplatz: vor Anker

1336. (Di. 23.12.08) Nach einem Frühstück mit indischem Roti-Brot mache ich mich gleich auf. Im Club bitte ich, die Rechnung zu schreiben, in der Zwischenzeit will ich ausklarieren. Alle erforderlichen Behörden befinden sich im Fährterminal, gerade fünf Spazierminuten entfernt. Wie üblich in Malaysia geht alles schnell und unkompliziert. Zuerst der Hafenkapitän. Der sitzt hinter verglasten Türen, die Arbeit hinter dem Schalter erledigt wieder eine Kopftuch-tragende Frau. Haben sie in *Langkawi* einklariert? Nein, ich dachte, der Club meldet mich. Nein, nein. Sie müssen einklarieren. Aber das ist kein Problem, hier zwei Formulare und Durchschlagpapier, tragen sie einfach das gestrige Datum als Ankunftsdatum ein. So einfach geht das. Noch schneller geht es bei Zoll und Einwanderungsbehörde. Nach 30 Minuten ist alles erledigt.

Auf dem Steg kann ich mich noch von Gitta und Jens verabschieden, meinen Stegnachbarn, dann sind sie auch schon unterwegs. Und, sie wollen meinen Routenvorschlag ausprobieren. Sieh mal einer an. Gestern hat Jens noch sehr den seinigen favorisiert, für den ich mich dann entscheide.

Neugieriger Thaifischer

Der Start geht wunderbar, angenehmer Segelwind. Zeitweise rauschen wir mit acht Knoten dahin. Der neue Propeller bewährt sich. Vorbei an der bergigen Kulisse von *Langkawi*. Beim Niederholen der malayischen Gastlandsflagge rauscht mir die Flaggleine aus der Hand. Ich muß eilig in den Mast entern, um sie noch rechtzeitig zu bergen. Eine dichte Fischertraube veranlasst mich, die Segel zu bergen und im Zickzack durch deren Netze und Boote zu kurven, dann darf wieder gesegelt werden. Es scheint so, als ob die Netze tief genug hängen und überfahrbar sind. Auch die Netze der Trawler werden tief geschleppt oder sind sehr kurz. Nachdem ich beobachtet habe, wie sich die Fischer gegenseitig über die „Hacken“ fahren, werde ich richtig mutig.

Es wird knapp, *Lipi* liegt voraus

Der Wind schwächelt, bläst wieder, schwächelt wieder. Mal nehme ich die Maschine zu Hilfe, mal darf sie ruhen. Ich will ja vorwärts kommen. Die Butang-Gruppe mit dem Inselchen *Lipi* bleibt an backbord und fällt langsam zurück. Der Motor brummelt vor sich hin, die Drehzahl sinkt kurz, geht wieder hoch, der Steuerstand beginnt leicht zu vibrieren. Mist, wir haben uns was eingefangen. Ich rückwärts, vorwärts, die Vibrationen bleiben, und es schlägt etwas hörbar gegen den Rumpf. Mist. Was tun? Mit vibrierender Welle will ich nicht weiter motoren. Aussteigen und die Sache klarieren? Mitten auf der See? So richtig kann ich mich nicht damit anfreunden. Nachher zieht mir JUST DO IT in der Welle eins über den Schädel. Am besten, ich fahre nach *Lipi* zurück. Dort soll es Ankermöglichkeiten geben, wo ich den Prop in aller Ruhe klarieren kann. Und es geht dann eben morgen weiter. Bis ich die Insel erreiche und um ihre Südostecke rum bin, ist es dunkel. So schwer kann´s ja nicht sein, in der Bucht einen Ankerplatz zu finden. *Ashore there is a small village and primitive bungalows. Simple fare available ashore at the bungalows*. Klingt ja nach dem Ort, an dem sich Delphin und Makrele gute Nacht sagen. Haha, mitnichten. Mein *guide*, der all dies behauptet, ist völlig veraltet. Etwa 20 Fahrtensegler liegen in der Bucht, eine kleine Charterflotille (Sunsail), rund 15 Tauchboote, 6 große Fischerkähne, dazwischen lärmen die typisch thailändischen *longtails*. Und ein armer Segler auf Ankerplatzsuche, so wie ich. Am Ufer sind den Lichterketten nach mindestens 25 Restaurants und Bars um die Kundschaft bemüht. Musik schallt über das Wasser. Ein buntes Laserlicht strahlt über das Wasser und schmerzt des Skippers geblendetes Auge.

Die Sonne versinkt jenseits von *Lipi* und ich bin immer noch nicht in der Bucht

Das Ankern ist nicht ganz einfach. Der Sandgrund beherbergt anscheinend eine ganze Reihe Korallenstöcke und zum Ufer hin gibt es ein unregelmäßiges Riff. Mein erster Ankerversuch auf etwa 10 m Wassertiefe misslingt. Der Anker hält zunächst nicht und rumpelt offensichtlich über Korallen. Mist. Komme anderen Ankerliegern zu nahe, die bereits nervös mit ihren Kopflichtern hantieren. Wieder hoch mit der Kette, neuer Anlauf. In 20 m Tiefe finde ich einen recht ebenen Sandgrund. Diesmal klappt es besser, und schließlich schwojt JUST DO IT an jeder Menge Kette in der äußersten Reihe der Ankerlieger.
Der Skipper macht sich dann sogleich zur Crew, besser zum Smutje, und produziert ein reichliches Rührei für die hungrigen Mäuler.

24.12. – 25.12.08
Lipi – Racha Yai – Hat Nai Harn
107,2 sm (30.837,7 sm)
Wind: Stille, ENE 2-4, NNE 4, NE 1-3
Liegeplatz: beide Male vor Anker

1337. (Mi. 24.12.08) Heilig Abend. Wieder so schlecht geschlafen. Irgendwas dengelt die ganze Zeit an den Rumpf, aber bei meinen Kontrollgängen kann ich keinen Störenfried erkennen. Um 07:30 stehe ich auf. Nach thailändischer Zeit ist es sogar 06:30, aber das ist mir im Moment nicht bewusst. Ich zwinge mich zu einem ruhigen Frühstück, dann hole ich Taucherbrille und Flossen aus ihren Verstecken, stutze meinen Bart, setze die Kontaktlinsen ein, benetze die Taucherbrillengläser mit Speichel und stürze mich in die frischenden Fluten. Schon beim ersten Kontrollblick eine große Überraschung: Nichts mehr zu sehen, weder im Propeller noch am Rumpf, obwohl ich ihn in der ganzen Länge abtauche. Und dafür all der Aufwand mit Umkehr usw. Selbstreinigungskräfte? Ein Weihnachtsgeschenk? Nehmen wir es als solches. Immerhin erkennt man am Propeller deutliche Abriebspuren von Algen o. ähnlichem. Irgendwas muss da gewesen sein-
Ein alter Bekannter klopft wieder an. Der Durchfall. Wollen hoffen, dass er sich in der Tür geirrt hat.

Erstmals sehe ich heute einen Fliegenden Fisch mit vier Flügeln. Neben den großen Brustflossen sind auch die kleinen Afterflossen kurz vor dem Schwanz flügelähnlich ausgebildet, allerdings ähneln sie im Fluge eher einem abwärts gerichteten, V-förmigen Leitwerk.
Zunächst motore ich gegen den Wind in eine Ausgangsposition, die später besseres Segeln versprechen soll. Doch der Wind spielt mir anfangs Streiche. Kaum habe ich die Segel gesetzt, schon schläft er ein. Die soeben gesetzte Genua wird wieder eingerollt, das Groß als Stützsegel belassen. Wir nähern uns den Inselchen *Ko Rok Nok* und *Ko Rok Nai*, als sich eine drohende Wolke mit wunderschönem Böenkragen entwickelt. Sieht es auch anfangs so aus, als wolle sie vor uns durchgehen, so ist das eine Täuschung. Sie ändert die Zugrichtung, bilde ich mir ein, und erwischt uns doch noch. Habe rechtzeitig das Groß geborgen. Wäre aber nicht nötig gewesen, die Bö ist von kurzer Dauer.
Erst in der Nacht baut sich ein nutzbarer Wind auf. Unter Genua und Groß zischen wir dahin. Zischen im Sinne des Wortes, denn bei der mäßigen Welle macht JUST DO IT ganz sanfte Bewegungen und das Wasser strömt mit einem Zischen an der Bordwand vorbei. Und das bei zeitweise über 8 Knoten Fahrt durchs Wasser. Die Genua wechsele ich allerdings alsbald gegen die S-Fock. Das tut zwar weh, es lief doch so schön, aber mir sind zu viele Fischer unterwegs. Mit der S-Fock bin ich im Zweifel wendiger als mit der Genua.

Auch an den Weihnachtstagen aktiv – thailändische Trawler

Heilig Abend auf See. Auch was Neues. Ich summe den ganzen Tag schon Weihnachtslieder vor mich hin. Und das Meer ist illuminiert wie eine deutsche Einkaufsmeile in der Vorweihnachtszeit: Überall aufwendig, grell und bunt beleuchtete Fischer. Ich telefoniere mit der Heimat. Und dann versuche ich auf der Deutschen Welle die weihnachtlichen Seemannsgrüße zu hören. Leider erfolglos.

Beleuchtet wie ein Weihnachtsbaum – Thaitrawler in der Heiligen Nacht, einer von Hunderten

1338. (Do. 25.12.08) Erster Weihnachtstag. Fischer, Fischer, Fischer. Das Meer leuchtend geschmückte Meer ist wie ein Labyrinth. Gar nicht einfach, durch all diese Fischer durchzufinden. Letztlich habe ich Glück. Als ich mich der Insel *Racha Yai* nähere, kann ich zwischen all den Lichtern eine Art Gasse ausmachen. Die liegt auch noch so glücklich, dass ich nicht einmal den Kurs wechseln muß. Dennoch ist es schwer, die Abstände zu den näher kommenden Lichtquellen zu schätzen. Außerdem gibt es zwischen den kräftigen Lichtern auch einige schwache Funzeln in verschiedensten Farben. Da rätsele ich schon mal, was diese zu bedeuten haben. Ein fernes Licht auf der Insel? Ein kleiner Fischerkahn direkt vor der Nase? Ein ganz normaler Kümo mit ordnungsgemäßer Positionsbeleuchtung. Das habe ich nun gar nicht mehr erwartet und bin entsprechend erschrocken, als ich diese geradezu unreale Wirklichkeit erkenne. Und das nur noch wenige 100 Meter entfernt. Schnell habe ich raus, dass wir uns in ausreichendem Abstand passieren werden. Ist doch klar. Der Kümo wird ja noch jenseits des an Backbord nächstgelegenen Fischers durchgehen. Von wegen, plötzlich wird der Fischer abgedeckt. Der Kümo passiert zwischen uns. Nun bin ich doch verblüfft. Andererseits, mittlerweile sind meine Nerven was Nahbegegnungen angeht gestählt. War man früher schon aufgebracht, wenn ein Dampfer in 500 Meter Entfernung passierte und beschwerte sich bei dessen Schiffsführung, so gilt mittlerweile jede Entfernung als sichere Entfernung, die keine krachenden und knirschenden Geräusche verursacht. Nicht weniger verblüfft registriere ich wenig später, dass ich zwei der trawlenden, gleißend hell erleuchteten Fischer überhole. Jaja, flott flott unsere JUST DO IT. Das Vergnügen schlägt natürlich sofort in Gefluche um, als beide (!) just in dem Moment, in dem ich neben ihnen bin, auf mich eindrehen. Die haben in ihrem eigenen störenden Lichtkegel meine Posis natürlich gar nicht erkennen können. Sekunden später blitzt auf dem vorderen der beiden ein Scheinwerfer auf und strahlt mich an. Sieh da, die Jungs passen auf. Der Fischer fällt weiter ab und wir kommen gut klar. Interessant, wie dicht der zweite Fischer das Kielwasser des ersten kreuzt. Das gibt mir einen Anhaltspunkt, wie dicht auch ich an die Fischer ran kann. Dann gibt es noch einmal Aufregung, als ich ganz plötzlich und ganz nah in der Dunkelheit einen unbeleuchteten Schatten entdecke, der genau auf mich zuhält. Wieder ein Fischer. Aber ganz schön hinterhältig, alle leuchten um die Wette, und dieser hier versteckt sich. Immerhin, auch dieser Steuermann passt auf. Und da ich stur auf Kurs bleibe, ändert er den seinen.

Dann endlich ist der größte Teil dieses Gewusels achteraus und ich nähere mich in einem ausholenden Bogen der Nordwestbucht von *Racha Yai*. Ich muß relativ weit hineinfahren, um in den Schutz der Ufer zu kommen. Aber es gibt trotz einiger Anker- und Muringlieger genügend Platz und das Echolot lässt mit seinen ruhigen Anzeigen Sandgrund vermuten. Ich drehe eine kleine Runde und dann geht das Eisen in den Grund. Maschine aus. Ruhe, Entspannung. Es ist 04:35 Uhr. Am Himmel grüßt der Große Wagen. Ich genehmige mir noch ein Glas Rotwein. Ein Toast an den Sternenhimmel:
“Frohe Weihnachten.“
Und ab in die Koje.

Um 10:00 rasselt die Ankerkette schon wieder aufwärts. Der Anker rumpelt mit metallenem Klong in seine Halterung. Eine schnelle Ehrenrunde zu YAGOONA – hier schlafen sie alle noch – und MULINE. Stefan und Martina sitzen bereits beim Frühstück im Cockpit.
„Frohe Weihnachten!“
Leider kann ich mir keine Pause mehr gönnen. Muß zusehen, dass ich in *Phuket* ankomme. Erstens muß ich einklarieren, und zweitens ist morgen am frühen Morgen Ankes Flieger zu erwarten.
Noch auf der Fahrt, etwa 3 Meilen vor dem Ankerplatz - ich bereite die bevorstehenden Ankermanöver meist frühzeitig vor – entdecke ich, dass ein Bolzen des Powerballs, der Anker und Kette verbindet, aus seinem Sitz wandert. Kein Problem denke ich. Schnell die Sicherungsschraube gelöst, der Bolzen wieder eingeschraubt, ein Schlag noch, damit er fest sitzt. Doch nach fest kommt ab. Kennt man ja. So auch hier. Ich drehe den Bolzen raus. Das Schraubengewinde ist völlig wegkorrodiert. Kein Wunder, dass der Bolzen auswandern wollte. Die Kette habe ich schnell gelöst. Beim Versuch, die andere Seite des Powerballs vom Anker zu schrauben, stellt sich heraus, dass die dortige Sicherungsschraube mehr als fest sitzt. Sofort ist der zierliche Inbuskopf verwürgt. Mist. Vorerst muß ich auf den Bügelanker verzichten. Was nun? Vor wenigen Tagen noch fragte ich mich, weshalb ich das Zusatzgewicht des Pflugscharankers im Bug herumschleppe und dachte darüber nach, ihn zu veräußern. Der heutige Tag gibt mir die Antwort. Aus meinen Teilevorräten krame ich den letzten, extragroßen Reserve-Powerball. Erfreut gratuliere ich mir zu dem Einfall, schon vor Monaten den Schaft des Pflugscharankers am Auge schmaler zu flexen. Problemlos kann ich den Verbinder aufsetzen, die Kette anschlagen. Wir sind wieder klar zum Ankern. Zwar mit dem ungeliebten CQR[4], aber auf Sand, wie zu erwarten, wird auch der halten. So ist es auch. Im Vorbeifahren erkundige ich mich bei einem der ankernden Yachties nach der besten Stelle, um mit dem Dingi anzulanden und suche meinen Ankerplatz danach aus. Zwar liegen bestimmt um die 60 Ankerlieger in der *Nai Harn* Bucht, aber es gibt genügend Platz. Keine Probleme. Der Anker greift auf Anhieb. Ich gebe noch reichlich Kette, dann ist alles klar. Sicher schwojen wir auf 14 m Wassertiefe.

Eine Dreiviertelstunde später ist das Boot halbwegs aufgeklart, Die Segel sind eingetütet, das Dingi schwimmt im Wasser und das Mittagsbreitenbier ist bereits vernascht. In der Funke habe ich ersten Kontakt zu VERA und ESPERANZA aufgenommen. Schnell etwas essen, dann an Land. Die wichtigsten Dinge zuerst: Geld aus dem Automaten ziehen, ein Mietauto für den morgigen Tag organisieren. Statt die verbleibenden zwei Stunden für einen wenigstens ansatzweise möglichen Bootsputz zu nutzen, ende ich bei zwei Tassen Tee auf der VERA. Und dann sitze ich gemeinsam mit anderen Crews, wie die der YARA, Helmut und Gesche und Yannick, oder RISHU MARU mit Peter, Alexandra und Flint, an einem großen Tisch im nahegelegenen Strandrestaurant und genieße erstmals ganz original die leckere Thaiküche. Bin aber früh müde und ziehe mich zurück.

1339. (Fr. 26.12.08) Zweiter Weihnachtstag. Um 05:30 bin ich wieder wach und eine halbe Stunde später stehe ich auf. Um 06:30 sitze ich im Mietwagen und befinde mich auf dem Weg zum Airport. Habe Schwierigkeiten, aus dem Stranddorf herauszufinden. Mit Glück und Spürsinn (Nasen- und Sonnenstandskompaß) finde ich dann immerhin den richtigen Ansatz. Die Straßen sind kurvenreich, es geht rauf und runter, und scheint halb *Phuket* scheint ein Straßendorf zu sein. Immerhin ist anfangs noch niemand groß unterwegs. Was meinte gestern ein Taxifahrer, man müsse mit zwei Stunden für die 35 km bis zum Airport rechnen? Ich komme jedenfalls nicht gerade zügig voran. Die Minuten rasen durch. Der Verkehr nimmt zu, die Durchschnitts-geschwindigkeit sinkt, ebenfalls der Füllstand des Tanks, denn das Auto war leider nicht vollgetankt, als ich es bekam.

Im morgendlichen Links-Verkehr auf dem Weg zum Flughafen

[4] CQR = ..., andere Bezeichnung für einen Pflugscharanker.

Willkommens-Lassie für Anke (und einer für mich) in einem Aussichtsrestaurant auf der Strecke ...

Die Straßenkarte zeigt lediglich drei Tankstellen in ganz *Phuket*. Nicht gerade beruhigend. Wo bekommen die vielen Mopeds und Autos denn ihren Kraftstoff her? Ich habe nach der Karte etwas mehr als die Hälfte der Strecke geschafft und schon eine gute Stunde verbraucht, da wird die Spritsorge langsam drängend. Schon mehrmals hatte ich merkwürdige Schilder gesehen, die für Gasoline warben. Im Vorbeifahren, soeben taucht vor mir das erste Schild mit dem Hinweis Airport auf, sehe ich wieder ein solches Schild und dazu noch zwei dicke 200-Liter-Fässer. Blick in den Rückspiegel, bitte in die richtige Richtung (Linksverkehr), Vollbremsung, zurücksetzen. Die Leute können kein Englisch. Sie haben kein Diesel. Brauche ich auch nicht, mein Auto fährt doch mit 91 Oktan, also Gasoline. Es dauert, bis ich raus habe, was ein Liter Sprit kostet. 40 Baht. Nicht unwichtig, denn ich habe nur begrenzte Barmittel. Also erstehe ich 10 Liter. Die werden in ein Schauglas gepumpt und von dort über einen Schlauch in den Tank abgelassen. Wie in Vanuatu.

Entspannter geht es weiter. Die Straße wandelt sich nach einigen spannenden Ortsdurchfahrten. Hier brodelt inzwischen das Leben, Autos, Mopeds, Fußgänger, alles wuselt durcheinander, die Geschäfte öffnen, der morgendliche Dunst, die Fülle der Strom- und Telegrafenleitungen, die noch tiefstehende Sonne, das alles zeichnet blasse, bewegte, und chaotische Eindrücke in mein Gedächtnis. Eigentlich müsste man stoppen und diese Eindrücke in Ruhe in sich aufnehmen. Dann plötzlich Verhältnisse fast wie auf einer Autobahn. Vierspuriger Richtungsverkehr, alles geht plötzlich schnell. Sogar die Ausschilderung gibt keine Rätsel mehr auf. Eine halbe Stunde, nachdem Ankes Flieger gelandet ist, treffe auch ich ein. Zwanzig Minuten später verlässt sie die Abfertigungshalle. Nach einem halben Jahr Seglerabstinenz ein Wiedersehen in Thailand. Wenn ich meinen Deutschlandbesuch nicht mitrechne.

... und der zugehörige Ausblick

Die Rückfahrt verläuft zwar nicht unter Zeitdruck, aber die Ausschilderung und damit die Richtungsfindung gibt noch mehr Rätsel auf. Mehrmals verfahren wir uns und müssen teils Kilometer wieder zurück. Aus einem Augenwinkel entdecke ich den sagenhaften Tesco-Supermarkt. Wir kehren natürlich sofort ein, aber so doll ist das Angebot nicht. Immerhin, es gibt Butter, Yoghurt, einfachen Käse. An einem Aussichtspunkt nahe der Kata-Bucht legen wir eine Mittagsrast ein. Unter dem kühlen Schatten sitzend genießen wir gekühlten Orangensaft, ein eiskaltes Bier, einfaches Mittagessen. Da ich mein Essen – ich hatte Salat mit Anchovis bestellt aber Salat mit Chilischoten bekommen – nicht reklamiere, nutzen die kühlen Getränke nicht viel. Mir wird reichlich heiß. Unter uns liegt ruhig das blaue Meer, gerahmt vom üppigen Grün der steilen Küste.

Als wir Ankes Rucksack und die Reisetaschen im Dingi verstauen, spricht uns eine Österreicherin an. Wohin denn all die Leute mit den Schlauchbooten fahren? Und ob die ankernden Boote gemietet seien? Sie konnte sich gar nicht vorstellen, dass zu jedem Boot auch ein Dingi gehört, damit die Crews an Land können, und dass es sich bis auf zwei oder drei Boote ausschließlich um Privatboote handelt.

Nach einem kurzen Bordintermezzo – Anke darf die ersten Schrecksekunden verdauen – brechen wir erneut auf. Wir wollen das Mietauto ausnutzen und noch nach *Phuket* Stadt. Die Einklarierung muß langsam erledigt werden. Wir haben großes Glück, unser Spürsinn führt uns auf Anhieb an die richtige Stelle. Nach fünfundvierzig Minuten ist der Papierkrieg erledigt. Immigration, Zoll und Hafenmeisterin sitzen alle im gleichen Gebäude. Und all die Gerüchte, wonach man als Segler nur noch 12 oder 14 Tage Aufenthaltserlaubnis bekäme erweisen sich mal wieder als unzutreffend.

Ohne irgendein Problem erhalte ich die erwarteten 30 Tage. Wir kehren wieder zurück. In einer überraschend entdeckten Boulangerie kaufen wir noch etwas Salami und Paté und ein Graubrot, und dann kehren wir im Royal Phuket Yacht Club für ein Bier und Imbiß ein. Es gibt leckere Gazpaccho und Thuntartar. Mmmmh.

Wir sind beide reichlich müde und abgespannt. Als wir zum Boot zurückkehren wollen, streikt der Außenborder. Ich darf die ganze Strecke rudern und mir Sorgen machen. Ist der Motor womöglich von Brandungswellen ertränkt worden? Aber wieso. Die Verhältnisse waren doch ruhig. Oder ist nur der Vergaser abgesoffen? Aber wieso das? Ich entscheide mich für die zweite Variante, und richtig, als ich Stunden später einen erneuten Startversuch mache, springt er wieder an, als ob nie etwas gewesen wäre. Ursache: Ich hatte vergessen, den Benzinhahn zu schließen und den Motor in seine Halterung gekippt, um das Dingi besser an den Strand ziehen zu können. In diesem Zustand säuft der Vergaser jedes Mal ab.
Erschöpfungsbedingt bleiben wir an Bord. Es gibt nur ein einfaches Essen. Brot und Belag. Fertig ist die Laube. Und dann Kojenstop.

27.12.08
Hat Nai Harn – Racha Yai
10,2 sm (30.847,9 sm)
Wind: E 2-3
Liegeplatz: an Muring

1340. (Sa. 27.12.08) Anke überwindet heute tatsächlich die ersten Schockzustände – Peek, Schimmel, Staub, abgerissene Handtuchaufhänger usw. Dennoch bekomme ich ein Klagelied zu hören. Tenor:
„Allgemeine Verwahrlosungszustände. Habe heute Nacht vom Angriff der Schimmelritter (?!) geträumt."
„Was für Kritter?"
„Schimmelritter!"
Was oder wer auch immer das ist. Sie ist aber auch wirklich zu bedauern. Solche Zumutungen schon am zweiten Weihnachtstag erleben zu müssen ...

In knapp drei Stunden segeln wir nach *Racha Yai*. Nehme die kürzeste und spektakulärste Strecke, zwischen zwei Felseneilanden hindurch, deren eines mehrere Buddhastatuen trägt, eine davon groß und golden. Leider überholt uns eine Bavaria. Was uns wurmt. Wir müssen uns damit trösten, dass wir eben eine Langfahrtyacht segeln und keinen Racer.

In *Racha Yai* finden wir eine unbelegte Muring nahe am Ufer. Die letzten Tauchboote nehmen gerade ihre Taucher auf, und es dauert nicht lange, da haben wir die Bucht praktisch für uns allein. Die Flanken der Bucht werden von groben, rundgeschliffenen Steinblöcken und Felswänden gebildet, über denen üppig grüner Dschungel wuchert. Im Zentrum dagegen erstreckt sich ein weißer, pulverfeiner Sandstrand, dahinter natürlich das unvermeidliche Ressort. In diesem Fall von der edelsten Sorte, exklusiv und ausgesprochen geschmackvoll. Und der Jahreszeit entsprechend mit jeder Menge Weihnachtsdekor aufgehübscht. Das Anlanden wird den Tagesausflüglern und natürlich auch uns wenigen Yachties durch einen (recht beweglichen) Schwimmsteg erleichtert. Etwas versteckt neben dem Edeletablissement und sich im Grün den Hang hinauf ziehend gibt es noch ein weiteres, etwas einfacheres Ressort. Wir wandern durch den pulverfeinen Sand dorthin, um in dessen Restaurant zu essen. Die Gerichte sind lecker und vom Preis her noch verträglich, wenn man die Insellage berücksichtigt. Etwas lau sind die Cocktails. Na, man kann nicht alles haben. Vor dem Restaurant hocken zwei Brahminy Kites und ein, wie wir vermuten, Changeable Hawkeagle. Allesamt mit gestutzten Flügeln, sonst wären sie sicher schon auf und davon. Letzterer fällt aus Unachtsamkeit von seinem Ansitz und kommt nun nicht mehr hinauf. Nach einigen Anläufen gelingt es einem mutigen Touristen, ihm mit Hilfe eines kräftigen Astes wieder auf seinen Stammsitz zu verhelfen. Man merkt dabei, dass der Vogel Menschen gewohnt ist. Vorsichtig zwar, aber durchaus willig, nimmt er die dargebotene Tritthilfe an und lässt sich so zu „seinem" Geäst tragen.

Nach dem ersten Schrecken doch ganz glücklich, wieder an Bord zu sein – Überfahrt nach *Raya Yai*

In der Nacht finden wir wenig Schlaf. Zu zweit wird es in der Vorschiffskoje reichlich warm, besonders, wenn kein kühlendes Lüftchen weht. Anke, die ja aus dem winterlichen Deutschland kommt, hat entsprechende Umstellungsprobleme. Aber auch ich leide unter der sich im Vorschiff entwickelnden Hitze.

Links: ein Greif, den wir nicht bestimmen konnten, möglicherweise ein Crested Hawk-Eagle (*Spizaetus cirrhatus*) , rechts Brahminy Kite (*Haliastur indus*)

1341. (So. 28.12.08) Habe schlecht geschlafen. Die Gürtelrose und der Schwell in der Bucht vertragen sich nicht. Am Morgen tausche ich die Anker. Der Bügelanker soll wieder die Hauptarbeit übernehmen. Bei dem Versuch, den angegammelten Powerball zu retten, bricht mir der Gewindeschneider im soeben geschnittenen Gang ab. Beim Rückdrehen, nachdem die Hauptarbeit gerade getan ist. So ein Mist. Jetzt ist nichts mehr zu machen. Dieses Reststück aus Werkzeugstahl kann ich weder greifen, noch ausbohren. Dann fällt mir auch noch eine Ausgleichshülse für die Verbindung Powerball / Anker ins Wasser. Schnell orientieren wir uns an ein paar sichtbaren Korallenblöcken im Wasser. Meine ersten Schnorchelversuche bringen trotz des klaren Sandgrundes leider kein Ergebnis. Da es mit knapp acht Metern auch recht tief ist, ermüde ich sehr schnell. Also bleibt nur der Einsatz harter Maßnahmen. Tarierweste und Sauerstoffflasche werden ans Tageslicht gezerrt, und wenig später begebe ich mich – nun in aller Ruhe – auf eine systematische Suche. Nach zehn Minuten habe ich die Hülse dann auch geborgen. Und weil es so schön ist, tauche ich gleich noch ein wenig länger. Auf dem Sandgrund huschen mehr Fische umher, als man vom Boot aus glauben möchte. Alle perfekt getarnt. Am Boot selbst ein großer Schwarm Sergeantfische, vermutlich *Abudefduf vaigiensis*, eine verbreitete Riffbarschart. An den Felsen in Ufernähe einige Korallen, Papageienfische, die unvermeidlichen Moorish Idols, Putzerfische, ein reichlich dicker Kofferfisch, aber auch viele andere. Kurz darauf gehen wir noch mal gemeinsam Schnorcheln, damit Anke auch etwas davon hat.

Am späten Nachmittag wird es voll. Eine Yacht nach der anderen trudelt ein. Schließlich liegen elf Boote vor Anker oder an einer Muring. Wir begeben uns wieder an Land. Im Edelressort genehmigen wir uns einen Cocktail. Auch nicht ganz der Knaller. Vom Alkohol schmeckt man nichts. Dafür wird gleich abkassiert.

Das Abendessen nehmen wir lieber wieder in unserem „Stammrestaurant“ ein. Sitzen zusammen mit Jaques, Suzanne und Stephan aus der französischen Schweiz, denen wir mit einem Bolzen ausgeholfen haben. Die Ruderaufhängung ihrer gecharterten McGregor war gebrochen. Haben ein nettes und abendfüllendes Gespräch. Suzanne, die sich erst ziert, spricht sehr gutes Deutsch. Auf dem Rückweg reden wir noch ein bisschen mit den Greifen. Unsere drei Gesprächspartner bleiben noch länger. Suzanne und Stephan wollen sicher noch rumsumpfen. Am Strand huschen kleine Krabben aufgeregt vor unseren Füßen davon. Es wetterleuchtet heftig. Zweimal ist um uns herum ein fahles, scheinbar alles durchdringendes Leuchten, das regelrecht blendet. So ähnlich stelle ich mir ein Elmsfeuer vor.

Ein Tauchbootkapitän lässt direkt neben uns die Gäste ins Wasser (Foto: Anke Preiß)

29.12.08
Racha Yai – Phi Phi Don,
Ton Sai Baje
28,4 sm (30.876,3 sm)
Wind: Stille
Liegeplatz: an Muring,
Gebühr: keine

1342. (Mo. 29.12.08) In der Nacht rumst und bumst es gegen das Boot. Wir hieven schließlich die Mooring-Boje an Deck. Kein nachhaltiger Erfolg. Am nächsten Morgen ist es plötzlich ruhig. Die Quelle der Unruhe können wir nicht ausmachen. Anke schläft lange. Der *jet lag* und der anstrengende gestrige Tag wirken nach. Mich treiben dagegen Rückenschmerzen aus dem Bett. Die Gürtelrose lässt mich immer noch nicht in Ruhe. Gegen 09:00 machen die Skipper der *longtails* unmissverständlich klar, dass die Zeit zum Schlafen endgültig vorbei ist. Ohne Schalldämpfer rasen sie mit einem Höllenlärm dicht an den Ankerliegern vorbei. Wer nicht wegen des Lärms aus der Koje springt, der soll eben rausgeschaukelt werden. Dabei sind die Skipper stets fröhliche Gesellen, die uns freundlich strahlend zuwinken. Bei so viel unschuldiger Lebensfreude kann man nicht anhaltend böse werden.

Es lebe die Geschwindigkeit, es lebe der Lärm. Ein *longtail* im Anmarsch

Wir brechen wieder auf. Nach *Phi Phi Don*. Kein Wind. Motoren gegen einen erstaunlichen Strom. Lahmer Zock! Etwa drei Meilen vor Pie pie (so spricht man den Namen der Insel aus) werden wir von Mark angerufen. YAGOONA und MULINE liegen in der Südbucht. Vorbei an steilen Felsen runden wir die Südhuk von *Phi Phi Don*, dann öffnet sich der Blick in die Bucht. Anke ist geschockt. Sie war vor zwanzig Jahren schon einmal hier. Statt der paar Hütten am Strand liegt vor uns eine richtige Touristenstadt. Und Ressorts vereinnahmen Teile der Hänge. Ausflugs- und Tauchboote sowie die allgegenwärtigen *longtails* quirlen durchs Wasser. Stets mit Vollgas. Zeit ist Geld. „*Money, money* ...“ Dazwischen massenweise Ankerlieger. Eins der verlorenen Paradiese. Ein typisches Beispiel. Mit Marks Hilfe nehmen wir uns eine Muring. Das Dingi klatscht zu Wasser. Ein Sprung ins klare Naß erfrischt die verschwitzten Leiber. Dann schnell abgespült. Fertig sind wir zum Landgang. Im Ort brodelt das Leben. Ein Hüttendorf mit Souvenirs, solide aus Stein gemauert der Teil, in dem sich die Restaurants häufen. In Ufernähe gehören die Restaurants zu den Hotels und Ressorts. Sie alle sind ausgebucht. Die eigene Kundschaft geht vor. Mit6 etwas Geduld finden wir in den hinteren Gassen ein erstaunlich preiswertes, dennoch gutes Lokal. Gesättigt lassen wir uns in eine Thaibox-Höhle verführen. Hier gibt’s Kampf und Trank. Touristen - *„one bucket of cocktail for each volunteer”* - und ein paar Einheimische kämpfen. Bei den Touris ist nur interessant zu sehen, was sie sich unter Thaiboxen vorstellen. Die Paarungen sind gelegentlich auch etwas arg ungleich. Immerhin, das dem Thai Boxen anscheinend eigene Fairnis-Verständnis wird auch von den Volunteers übernommen. Einer bricht seinen Kampf ab, wegen zu eindeutiger Überlegenheit über den Gegner.

Die Thais sind wesentlich eindrucksvoller. Schnell, sehr hart, sehr ehrgeizig, kein Kopfschutz. Die Kämpfe gehen über drei Runden. Man sieht, dass drei Runden Thaiboxen eine andere Sache sind, als drei Runden normales Boxen. Die Gegner sind schnell erschöpft und blessiert. Ich frage mich, wie das Training aussieht. Denn so, wie gekämpft wird, kann man kaum trainieren. Da bliebe kein gesunder Kämpfer fürs Turnier übrig. Dafür ist die Fairnis beeindruckend. Sobald ein Kampf ansatzweise entschieden ist, oder einer der Gegner am Boden liegt, kümmert sich der Überlegene sofort um dessen Befinden.

Phi Phi Don von Südwesten

Die heimischen Kämpen, Sieger (mit einer Handvoll Geldscheinen in der Rechten) und Verlierer gehen durch die Reihen und bedanken sich bei den Ringrichtern, bei allen Zuschauern, beim Personal der Kampfstätte. Harter Sport. Erst nachts um halb zwei sinken wir wieder in unsere Kojen.

Ein harter, rasend schneller Sport

1343. (Di. 30.12.08) Nach gemütlichem Morgen widmen wir uns noch kleineren Arbeiten. MULINE hatte genau den Powerball, der mir kaputt gegangen ist. Da sie nach all den Meilen mit ihrer 8 mm-Ankerkette bei dieser bleiben wollen, brauchen sie den 10 mm-Powerball nicht. Wir nehmen in dankend und hocherfreut ab. Nach einer knappen halben Stunde sind die Anker wieder umgerüstet.
Danach streben wir ins Dorf. Wir bewundern wieder den Touristenrummel, vor allem das Treiben in der Nachbarbucht. Weshalb fährt man nach *Phi Phi Don*? Um sich vom Powerboot per Gleitschirm über die Bucht tragen zu lassen? Um auf einer aufblasbaren Banane zu reiten? Um Thaiboxen zu sehen? Um sich zu zeigen? Um zu Hause mit Thailand anzugeben? Das alles kann man ja genauso auf Bali, Mallorca, den Kanarischen Inseln usw. finden. Immerhin können wir später, bei Niedrigwasser feststellen, dass die Nachbarbucht zwar hinsichtlich des Bootsverkehrs viel ruhiger ist, als die unsrige, aber das Anlanden ist wegen des ewig langen, ganz flach auslaufenden Meeresgrundes ein echtes Problem. So gesehen ist die *Tonsai* Bucht doch die bessere Wahl.

MULINE ist gerade angekommen

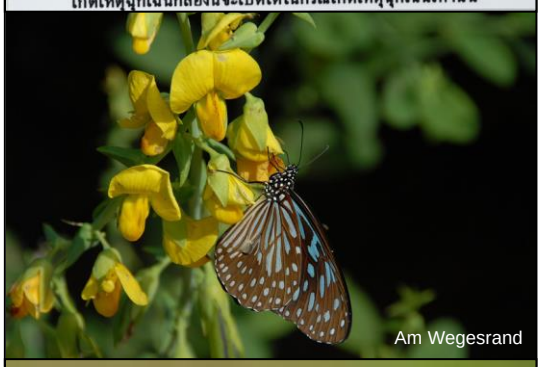
Vor Anker bei *Phi Phi Don*

Am Nachmittag besteigen wir einen der Aussichtspunkte auf der Insel. Der Weg führt durch die erhöht gelegenen Häuser, die den Tsunami überstanden haben. Im Rückblick sehen wir die neu errichteten Wohnhäuser an einem gegenüberliegenden Hang kleben. Alle in tsunamisicherer Höhe errichtet. Ich tue mir beim Erklimmen der vielen Hundert Stufen reichlich schwer. Die Seglerbeine sind müde. Anke, durch das tägliche Fahrradfahren zur Arbeit trainiert, tut sich wesentlich leichter. Am Ziel angekommen genießen wir die Aussicht in ziemlicher Ruhe. Es sind kaum Menschen hier oben. Ein kleiner, hosenloser Matz mit spitzbärtigem Großvater leistet uns Gesellschaft. Praktisches Detail: er trägt eine Schnur mit einer Handvoll Glöckchen auf der Hüfte. So kann er nicht verloren gehen. Erst als sich die Dämmerung ankündigt und der Sonnenuntergang beobachtet werden könnte – fällt heute wegen Bewölkung am Horizont aus – wird es belebter. Wir steigen vor der Ankunft der Massen wieder ab.

1344. (Mi. 31.12.08) Das Aufstehen zieht sich heute hin. Keine Ahnung, warum. Noch einmal machen wir uns auf Richtung „Stadt“. Doch diesmal in aller Ruhe und ganz dicht am felsigen Ufer entlang. Unser erster Besuch gilt der „Monkey Cove“. Einer kleinen Einbuchtung im steilen Felsufer, fast auf Höhe unseres Ankerplatzes, die einen kleinen Strand beherbergt. Meist liegen dort zwei oder drei Fischerboote, die

31.12.08
Phi Phi Don – Phi Phi Ley, Maya Bay
5,5 sm (30.881,8 sm)
Wind: Stille, W 1
Liegeplatz: an Muring, Gebühr: keine

Tsunamisichere Bebauung


Am Wegesrand

Dragonfly

Schnitzkunst für den Touristen

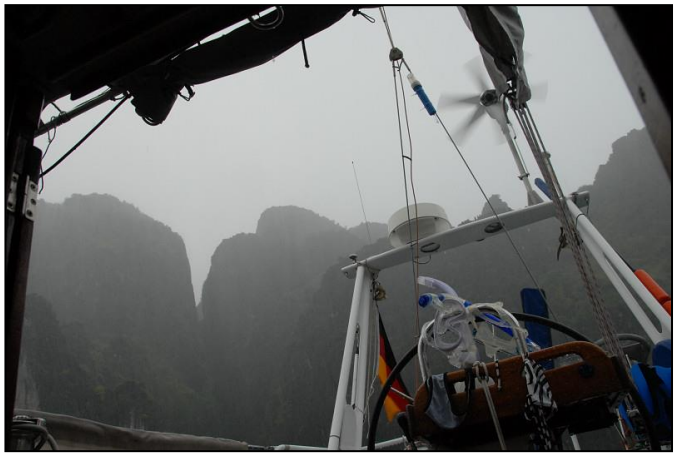
anscheinend zu der einzelnen, am Rande der *cove* liegenden Hütte gehören. Die Fischer winken uns freundlich zu. Der Strand ist voller Müll, einer der Hauptgründe, weshalb diese Bucht immer wieder von Affen besucht wird. Sie suchen dort nach Fressbaren. Heute sind sie leider nicht zugegen.

Gemütlich tuckern wir weiter. Ein Kingfisher mit intensiv blau aufleuchtendem Gefieder fliegt an uns vorbei und scheint sich ein Stück voraus in das Gebüsch zu setzen. Leider finden wir ihn nicht mehr. Wir hätten gerne noch einen Blick auf ihn geworfen. Im Ort sucht Anke nach kurzen Hosen. Die fatalen Folgen des Lebens am heimischen Schreibtisch – nichts passt mehr von den an Bord zurück gelassenen Sachen. Danach kaufen wir noch etwas Obst und Gemüse, essen schnell etwas zu Mittag und begeben uns zurück an Bord. Das Beiboot hieven wir nur eben aufs Vordeck, Motor an, Anker auf, und los. *Phi Phi Ley*, die kleinere Nachbarinsel ist unser Ziel. Ganz dicht an den senkrecht herabfallenden Felswänden bummeln wir dahin. Der Blick auf die überhängenden Wände, die Stalaktiten und Stalagmiten kann durch Fotos gar nicht wiedergegeben werden. Eine weit verzweigte Bucht scheint für uns im Gegensatz zu den vielen flach gehenden *longtails* mit Touristen unzugänglich. Wir hangeln uns daraufhin weiter an der Steilküste entlang. Eine große Höhle taucht auf, Halb drinnen, halb herausgebaut ein Camp von Seenomaden. Den letzten Vertretern dreier kleiner Völker, deren Leben ausschließlich vom Meer bestimmt wurde. Nach Runden der Südhuk laufen wir in die *Maya Bai* ein. Wir finden eine freie Boje. Der etwas zu nahe neben der Boje vor Anker liegende Katamaran liftet gerade das Grundeisen. Wie praktisch. Die *Maya Bay* ähnelt einem Kessel mit senkrecht aufsteigenden Wänden. Vor zwei kleinen Einschnitten befinden sich nicht minder kleine Strände, nur nach Süden gibt es vor einem Sandrücken einen größeren Strand. Dort liegen Powerboote in großer Zahl. Gerade sammeln sie all ihre Schäfchen auf. Der Strand entvölkert sich zunehmend mit Fortschreiten des Nachmittags.

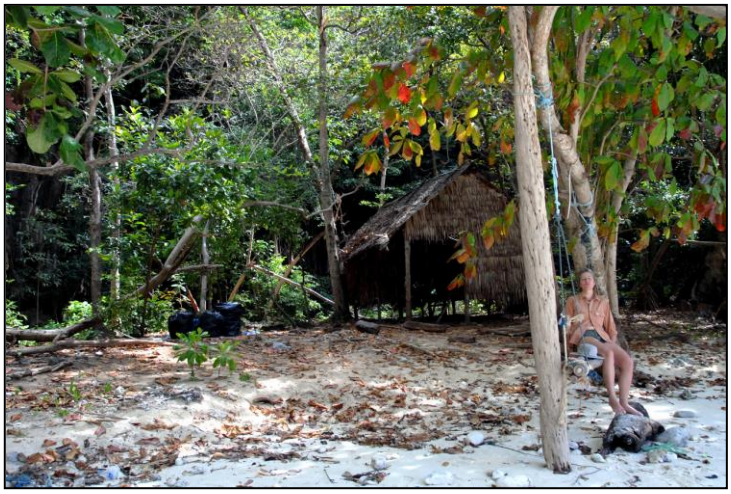
Das Camp der Seenomaden. Man beachte die Fernsehantenne, ganz oben am Bildrand, und die selbst gezimmerten Leitern links. Mit ihnen werden an den steilen Hängen der Insel Vogelnester geerntet.

Unter unserem Boot findet sich sofort ein Schwarm Sergeant-Fische ein. Wir springen ins Wasser. Die Fische sind völlig unbeeindruckt. Im Gegenteil, sie kommen sofort, um uns zu beäugen. Wir Schnorcheln ein wenig herum und kommen genau rechtzeitig wieder zum Boot zurück, um all die offenen Luken vor einem Wolkenbruch zu schließen. Das hätte schief gehen können. Wir können die Regenwand verfolgen, wie sie über den Rücken der nördlichen Wand gleitet, in die Tiefe fällt, und dann wandert eine Zone aufspritzenden Wassers näher und näher und näher. Wir haben uns mittlerweile eingeseift und lassen uns Salzwasser und Seife von dem erschreckend kühlen Schauer von der Haut waschen.

Das Sylvesterfesttagsabendessen besteht aus schlichten Spaghetti mit Tomatensauce und Wein. Nachtisch: zwei Stück Schokolade und eine abgezählte Menge Gummibärchen. Anke hat ein paar Tüten mitgebracht. Aber die müssen rationiert werden, denn sie sollen nach Möglichkeit bis ins Rote Meer reichen.



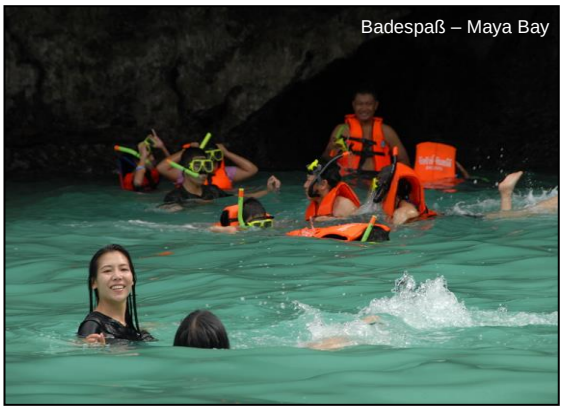
Der Schauer fällt in den Talkessel der *Maya Bay*



01.01.09
Phi Phi Ley – Ao Labu, Ko Yao Yai
26,3 sm (30.908,1 sm)
Wind: E 1-3, NE 2-3
Liegeplatz: vor Anker

Links: die Überreste einer Robinsonade in einer kleinen Nebenbucht der *Maya Bay*

1345. (Do. 01.01.09) Tja, gehört der folgende Satz noch ins alte oder schon ins neue Jahr? Beinahe haben wir den Jahreswechsel verträumt. Im letzten Moment entdekken wir, dass es schon eine Minute nach zwölf ist. Schnell an den Kühlschrank und die letzte Flasche Bremer Rastkeller-Sekt entkorkt. Ein Prost Toast auf das alte, ein Prost auf das neue Jahr, und ein Lob an den Spender des Sektes, Herrn Blank. Leider hat der Sekt die Jahre an Bord nicht gut überstanden, und so opfern wir den Großteil großmütig für Rasmus. In der Bucht knattert eine Böllermatte, mehr Lautäußerungen gibt es nicht. Zwei der hier ankernden Crews scheinen bereits in den Kojen zu liegen. Über dem sichtbaren Westhorizont steigen Feuerbälle in verschiedensten Farben auf. *Phuket* und *Racha Yai* grüßen. Hinter den Felsen, die unseren Blick nach Norden begrenzen, flackert gelegentlich schwacher Widerschein des Feuerwerks von *Tonsai* auf. Und ein cremegelb leuchtendes Objekt am Nachthimmel gibt uns Rätsel auf. Vor allem, nachdem es plötzlich verschwunden ist.



Badespaß – Maya Bay

Am Morgen erwache ich mit etwas Kopfweh. Anke hat keine Probleme. Ein kräftiger Kaffee und ein kräftiges Frühstück wirken Wunder. Mit dem Dingi erkunden wir die Strände unserer Bucht. Leider schon wieder reichlich bevölkert. Wobei dies eher eine Untertreibung ist. Den großen Strand kann man wegen der ankernden Powerboote gar nicht mehr sehen. Es herrscht reges Kommen und gehen. Die Strandgäste werden ausgesetzt und wieder eingesammelt. Kaum, dass sie Zeit für ein längeres Bad oder Sonnenbad haben. Beim Anlandemanöver am zweiten Strand hat Anke Pech. Eine größere, fiese Welle hebt das Dingi an, kaum dass sie ausgestiegen ist, und dieses fällt dann regelrecht über sie her. Anke geht in voller Montur und vor Hunderten Augenpaaren baden. Am Heck des Dingis sitzend schaue ich dem Untergang Ankes tatenlos zu. (Taten waren auch nicht möglich.) Aber hier ist es ja warm, und das nasse Zeug trocknet schnell.

Power[3]

Schnell verlassen wir den Strand und stromern ein wenig durch das Gestrüpp auf der Suche nach dem Durchgang zur Bucht auf der andern Seite der Insel. Wir finden sie auch, aber bis auf einen spektakulären Durchstieg durch ein Felsloch, in das die Brandungswellen schlagen, lohnt es kaum. Wir erfreuen uns an ein paar Schmetterlingen und einem tiefdunkelblauen Vogel, dem Blue-whisling Thrush, der seinem Namen Ehre macht.

Blue-whistling Thrush

Lange wollen wir uns dem Rummel nicht aussetzen und wir ziehen weiter nach *Ao Labu* auf *Ko Yao Ya*. Das sind schon seltsame Namen, die Orte und Inseln hier tragen. Auf der Fahrt haben wir Funkkontakt mit YAGOONA, die mit ihren Gästen ein ganzes Stück weiter westlich die Gegend unsicher macht. Kurz vor der Ankunft in der Bucht, stellt sich eine dringende Frage: Was gibt es zu essen? Die Insel fällt nämlich ziemlich aus dem Rahmen. Ungewohnt flach, nur sanft über den Meeresspiegel sich hebend, keinerlei Tourismus. Kaum eine Hütte, kein Haus.

Aufbruch

Also auch kein Restaurant. Also, dringende Frage: Was gibt es zu essen? Vorsichtig fahren wir nun in die weite, flache Bucht ein. Ein Fischer zieht seine Bahn über das spiegel-glatte Wasser. Fährt einen Bogen, hält auf uns zu. Wollen wir Garnelen? Klar wollen wir Garnelen! Das Abendessen ist gerettet.

Die Bucht ist mal ganz anders. Ruhig, von sanfter Schönheit. Die entspan-nenden Formen der Inseltopographie entspannen auch Seglers Seele. Ab und zu ein Windstoß.
Ein paar andere Ankerlieger, die ebenso entspannt sind wie wir. Nicht einer macht sich die Arbeit, ein Dingi ins Wasser zu lassen. Des Menschen Recht auf Faulheit.

Bei *Ko Yao Ya*

Über allem entwickelt sich ein toller, wolkenzerrissener Abendhimmel.

1346. (Fr. 02.01.09) Am frühen Morgen rumpelt merkwürdigerweise die Ankerkette und stört den Schlaf. Eigentlich sollte man hier nur Mud als Seegrund vermuten. Dennoch sind wir mal wieder die letzten, die sich vom Acker machen. Die anderen vier Ankerlieger sind fixer. Aber wer treibt uns denn? Der letzte kommt sogar noch vorbei. Überrascht entdecken wir den Adenauer am Heck des Katamarans. Die Hamburger Crew wünscht uns ein gutes Neues Jahr und will mal eben Hallo sagen, so unter Deutschen.

02.01.09
Ao Labu – Ko Yai
14,7 sm (30.922,8 sm)
Wind: ENE 1-3, NNE 3-4
Liegeplatz: vor Anker

Im seichten Scheitel der Bucht stehen Fischer im hüfttiefen Wasser, als wir den Anker aufholen. Eine mühsame Prozedur, denn nach lauten Protesten aus dem Untergrund – Anke kontrolliert, ob die Kette sich anständig staut, muß gelegentlich nachhelfen und beschwert sich über den Dreckeintrag – muß ich den dicken, zähen Schlamm aus den Kettengliedern spülen. Das ist eine muskeltrainierende Angelegenheit: Eimerdusche.

Lecker Abendessen

Der Himmel ist grau, aber die Sicht recht gut. Im Westen reihen sich die Hügel *Phukets* in unterschiedlichsten Graustufungen hinter- und nebeneinander. Ein guter Wind ermöglicht es, unter Genua und Groß zu segeln. Hart am Wind. Anfangs können wir nicht gut anliegen, aber als wir aus dem Windschatten von *Ko Yao Yai* heraus sind, raumt der Wind wie wir vermuteten und erlaubt uns, ohne Kreuzschlag auf Nordkurs zu gehen. Neben der großen Bucht, in der wir die Nacht verbrachten, entdecken wir am Westufer des Eilandes noch mehrere kleine Buchten. Sicher kann man sich auch in ihnen verkriechen.

Kurz vor *Ko Phanak* nehmen wir die Genua weg. Der Wind lässt eh nach, und in den flachen Wassern wollen wir lieber langsam und entspannt motoren. Das Groß folgt wenig später, da der Wind schralt und schließlich genau von vorn kommt. Die Windverhältnisse in der insel- und felsgespickten *Phanga Nga Bay* sind nahezu unberechenbar. Düsen- und Kapeffekte wechseln mit Abschattungen. Der Wind wird abgelenkt, gedreht und gewendet, kommt böig, heftig oder eben gar nicht. Ganz dicht ziehen wir an der Westflanke von *Ko Phanak* vorbei. Von Ufer kann man nicht sprechen, denn die Insel erhebt sich nahezu senkrecht auf über einhundert Meter Höhe aus dem Wasser. Die blankliegenden Kalksteinflanken zeigen Stalaktiten (die hängenden Dinger), die die Felswände mal strukturieren, und mal wie Nasen und Säulen von oben in die ausgehölten Spülsäume ragen.

Da es früh am Tag ist, wollen wir noch ein bisschen weiter. Ausflugsboote und ein ankernder Segler locken uns nach *Ko Yai*, der nächstgelegenen Anhäufung mehrerer Felsen und Inselchen. Auf der Fahrt liegt das Panorama der bizarren Landschaft der *Phang Nga* Bucht unter einem wolkenverhangenen Himmel weit ausgebreitet vor uns.

Nach einer kurzen Sondierrunde schmeißen wir den Anker und machen erst einmal Mittagspause. Freundlicherweise machen sich unterdessen alle Aus-flugsboote auf zu anderen Attraktionen, so dass wir wenig später die Inselgruppe nahezu allein für uns haben. Die Felsen der *Ko Yai*-Gruppe bildet einen von außen gar nicht als solches erkennbaren Kreis, der einen fast vollkommen geschützten Pool umgibt. Mit dem Dingi untersuchen wir zunächst die Außenflanken der vor uns liegenden Felsen, fahren in oder besser unter die ausgespülten Hohlsäume und geben uns dem Schauer hin, dass der über uns hängende Fels gerade jetzt abstürzen könnte. Dann suchen wir eine schmale, flache Passage auf, die wir schon vom Boot aus erkannt haben. Sie wird durch einen genau in der Mitte liegenden spitzen Stein weiter eingeengt. Links oder rechts vorbei. Die Strömung entscheidet für uns. Rechts vorbei. Ruder einziehen und mit den Händen hier und da abgestoßen, dann sind wir durch. Hineingerutscht in einen großen, scheinbar unzugänglichen Pool. Der Eindruck täuscht zwar, aber so wirkt es eben. Wir paddeln in dieser schon beinahe surrealen Landschaft herum. Schauen in kleine Grotten und Schründe, begeistern uns an den Geräuschen, die das Wasser in ihnen erzeugt. Es gluckst und schlägt und hallt nur so. Die Felswände sind dort, wo sich keine Vegetation halten kann, lebhaft gezeichnet. Schwarz, helles beige, ocker, rostbraun und orangebraun. Uns erstaunt vor allem der hohe Anteil an orangenen und rötlichen Tönen. Soviel Eisenbestandteile hätten wir in diesem Kalkgestein nicht vermutet.

Eine Bluebird-Art

Ein einsamer Watvogel beobachtet uns lange, später flattert ein Blue-whistling Thrush vorbei und eine Bluebird-Art lässt sich ganz in unserer Nähe an einer grau und ocker gefärbten Felswand nieder.

Eigentlich ist dies hier auch ein wunderbares Kingfisher-Revier, aber wir bekommen keinen dieser Vertreter zu Gesicht. Als Ausgang wählen wir den Fahrt durch eine Grotte. Verfolgt von einem der Touri-Powerboote. Kommen uns fast vor wie James Bond auf der Flucht. *Die Grotte ist zu niedrig, der*

Die *Ko Yai*-Gruppe

Verfolger muß am Eingang aufgeben. Die Gäste auf dem Powerboot winken uns zu und fragen fröhlich nach dem Woher und Wohin.

Am Abend erleben wir noch ein unerwartetes Schauspiel. Ungefähr zehn bis zwölf Brahminy Kites fischen in unmittelbarer Nachbarschaft. Obwohl sie sich meist falkenhaft in die Tiefe stürzen, bremsen sie ihren Flug und nähern sich der Wasseroberfläche schließlich recht langsam. Dennoch fischen sie sehr erfolgreich. Mehr als einmal sehen wir den Greif mit einem Fisch in den Fängen in die Höhe streben. Das Opfer wird noch im Flug verspeist. Und los geht´s zum nächsten Imbiß. Bei uns gibt es heute ein phantasievolles Wok-Gericht aus Konservenbestand. Und Anke backt ein Brot. Und sie putzt einen Teil der Schränke. (Hatte sie eher an Urlaub gedacht, als sie nach Thailand kam?)

03.01.09
Ko Yai – James Bond Insel – Hat Nai Harn
43,8 sm (30.966,6 sm)
Wind: ENE 2-4
Liegeplatz: vor Anker

1347. (Sa. 03.01.09) Wir stehen recht früh auf, da wir noch ein wenig weiter nach Süden wollen, der Tag aber in der *Nai Harn Bay* enden soll. Bei den anderen Ankerliegern regt sich noch kein Leben, als wir uns auf den Weg machen. Normalerweise ist es eher anders herum. Entdek-kungsfreudig passieren wir die kleine Passage zwischen *Ko Yai* und dem westlichen Nachbarfelsen. Ein Pacific Reef Egret zieht vor unserem Bug über das Wasser. Die Landschaft, alles wirkt unwirklich. Eine verzauberte Welt. Nur das graue Wetter ist nicht gerade märchenhaft. Nach einer knappen Stunde haben wir unser Ziel erreicht. Die sogenannte James Bond-Insel. Wie sie mit richtigem Namen heißt, ist uns irgendwie entgangen. Jedenfalls ist sie als Insel dieses ganz geheimen britischen Geheimagenten allgemein bekannt. Das Wetter ist und bleibt bedeckt, die Luft ist diesig. Ein feiner Nieselregen nimmt zusätzlich die Sicht. Das grandiose Panorama dieses sich schroff und bizarr in die Höhe türmenden Felsengartens zeigt sich nur schemenhaft.

Vor der Insel des Mannes mit dem goldenen Colt liegen zwei Yachten vor Anker. Wir spielen mit dem Gedanken, uns für eine halbe Stunde dazu zu legen, doch der Aufwand lohnt für diese kurze Zeit kaum. Außerdem ist es böig, und der Ankerplatz ist nicht der geschützteste. Stattdessen dringen wir lieber noch ein wenig zwischen den bizarren Felsen vor. Nicht mehr weit entfernt zeichnen sich bereits Mangrovensäume ab. Das Ende der *Phang Nga* Bucht. Wir kehren um. Bis wir *Ko Yai* passiert haben, lassen wir die Segel unangetastet. Der Wind ist im Umfeld der bizarren Felsenwelt zu unberechenbar. Er wechselt seine Richtungen unter Ausnutzung der gesamten Kompassrose, verschwindet ganz, springt extrem um, ist böig. Nicht angenehm zum Segeln. Danach beruhigen sich die Verhältnisse. Schnell setzen wir Genua und Groß und lassen den Jockel absterben. JUST DO IT zieht von nun an munter ihre Bahn. Teilweise rauschen wir mit über sieben Knoten durch das Wasser. Die zuvor unangenehme, achterliche Welle verliert ihren Einfluß. Das Boot neigt sich nur mit sanften Bewegungen, das Wasser zischt an der Bordwand. Später lässt der Wind nach, aber es reicht noch für eine gute Fahrt.

Brahminy Kite mit Fisch

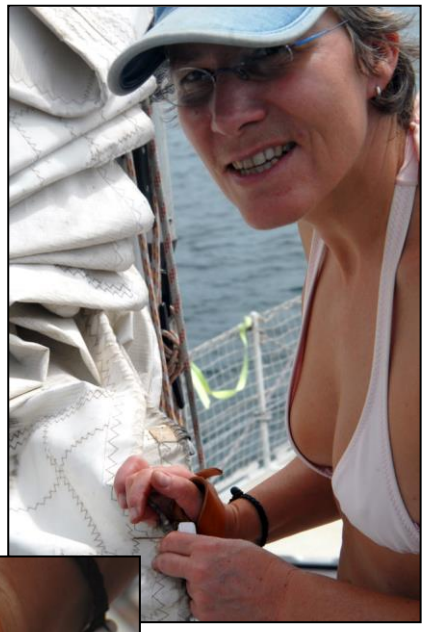
Unweit der Bucht von *Ao Chalong* liegen zwei US-amerikanische Marineschiffe auf Reede. Bei einem kann ich den Namen entziffern: RICHARD BYRD. Wir erkennen die Bedeutung der großen orangeroten, netzumschlungenen Bojen in deren Umfeld reichlich spät. Ein markierter Sicherheitsraum, der vermutlich nicht befahren werden darf. Großzügig und um ein Halsemanöver zu vermeiden kürzen wir mit stoischer Gelassenheit ab und queren den Sicherheitsbereich. Es erfolgt kein Anruf, geschossen wird auch nicht. Nur das kleine marinegraue Wachboot richtet stets seinen Bug auf uns.

Wo liegt denn nun die James Bond-Insel?

Das Ankermanöver müssen wir wiederholen, der erste Platz erweist sich als ungeeignet. Der Anker holpert über Fels und will sich nicht eingraben. Beim zweiten Versuch, nun schon im Dunkeln, klappt es dann doch. Nach kurzer Organisationsphase steigen wir ins Dinghi und fahren an Land. Es zieht uns in das kleine Strandrestaurant. Ich habe schließlich einen Bärenhunger. Hier treffen wir auf eine große Seglerschar. Und die unvermeidlichen Souvenirverkäuferinnen. Anke ersteht – eine ungeahnte Möglichkeit – den bunten, mit Silberperlen und einer großen, kunstvoll getriebenen Silberplatte bestückten Trachten-Hut einer Thailänderin aus den Bergen. Sie gehört dem Akha-Volk an. Danach munden die thaiändischen Gerichte noch besser. Und natürlich auch die Cocktails, wie Banana-Daiquiri, Maitai, Pinacolada.

Akha-Dame

1348. (So. 04.01.09) Ein typischer „Hafentag“. Das Motoröl und der Ölfilter werden gewechselt. War auch höchste Zeit. Das Öl in der Einspritzpumpe wird ebenfalls erneuert. Anke näht einen neuen Rutscher an das Großsegel.[5] Sie flickt auch weitere Schadstellen am Groß, insbesondere die obligatorischen Scheuerlöcher an der obersten Lattentasche. Man sollte auf eine Latte in diesem Bereich verzichten. Man fragt sich spontan, warum es schon wieder so viele Schäden gibt. Aber wenn man es recht betrachtet, habe ich seit Ankes Rückflug, also seit *Papeete* mehr Meilen zurückgelegt, als wir sonst in einem Jahr gesegelt sind. Und seit wir vor etwa einem Jahr *Callao* verlassen haben, sind es mehr als 50 % der bis *Callao* zurückgelegten Strecke, die allein in den vergangenen 12 Monaten dazu gekommen sind.



Mühsame Handarbeit – das Flicken der Segel

Ich entere auch in den Masttop auf der Suche nach der Fehlerquelle beim Windex. Letztlich zeigt sich ein erstaunliches Ergebnis. Die Masttopeinheit ist wegen mangelhafter Dichtungen abgesoffen und steht an der Verbindungsbuchse zwischen Geber und Geberhalterung voller Wasser. Beim Trennen der beiden Teile entdecke ich neben dem Wasser folglich jede Menge Korrosion und einen abgebrochenen bzw.

[5] Der zweite Rutscher auf dieser Reise hatte seinen Abschied gegeben. In Anbetracht der Segelleistung kein schlechtes Ergebnis bisher. Wollen hoffen, dass es so bleibt.

durchkorrodierten Kontakt. Aber auch das Display schwächelt. Die digitale Anzeige will nicht oder nur partiell. Ebenfalls ein Feuchtigkeitsproblem? Und dann stellt sich nach diversen Tests auch noch ein Kabelbruch zwischen Mast und Anzeigeinstrument heraus. Immerhin stellen wir fest, dass das neue Instrument, das Anke mitgebracht hat, arbeitet. Wir setzen daher eine neue Masttopeinheit auf und ziehen vorsichtshalber auch ein neues Kabel in den Mast. Die Verbindungsstelle zwischen Geber und Buchse im Masttop wird mit Fett gefüllt, in der Hoffnung, so jedem Dichtigkeitsproblem Paroli zu bieten. Zur Auflockerung wandern 100 Liter Diesel aus den Deckskanistern in den Tank.

Abends sitzen wir mit Stefan und Martina im Strandrestaurant. Arnim, der Inhaber der örtlichen Tauchschule gesellt sich dazu. Er ist etwas von der Rolle. Einer seiner langjährigen Kunden, erfahrener Taucher und Verfasser diverser Tauchbücher ist während eines Tauch- und Schnorchelausflugs nach *Racha Yai* überraschend Verstorben. Wahrscheinlich an einem Herzinfarkt während des Schnorchelns. Das nimmt ihn umso mehr mit, als ein ähnlicher Todesfall vor exakt einem Jahr stattfand, und der heute Verstorbene Gast Mitglied einer Reisegruppe bzw. eines Freundeskreises war, die dem Toten des Vorjahres heuer Gedenken wollte. Andererseits war es sicher ein guter Tod. Schnell. Schmerzlos und während einer der Lieblingstätigkeiten des Verstorbenen. *Cést la vie*.

1349. (Mo. 05.01.09) Den Vormittag beschäftigen wir uns weiter mit dem Windex. Wegen des Kabelproblems ziehen wir auch im Boot ein neues Kabel. Also Deckenverkleidung runter und Stück für Stück das alte raus und das neue folgen lassen. Nach wichtigen Arbeitsschritten wie dem Löten einer neuen Verbindung wird gleich wieder getestet, ob die neue Anzeige funktioniert. In den kleinen Pausen zwischendurch, wenn ich keine Hilfe benötige, putzt Anke im Boot. Nach rund zwei Stunden arbeitet ist alles geschafft und die Deckenverkleidungen sitzen wieder an ihrem Platz. Mit Propan-Gasflasche und Tauchflasche begeben wir uns dann an Land. Arnim nimmt sich der beiden an. Meine Tarierweste lasse ich auch gleich da, da ich sie noch mal gründlich spülen will. Wir bemühen uns dann um ein Mietauto, dass wir unerwartet schnell bereits gegen Mittag bekommen. Ein kleiner Suzuki-Jeep tipo „Papamobil“. Wir haben ihn so getauft, weil er einen achteren, erhöhten und mit üppigen Scheiben ausgestatteten Aufbau besitzt, in dem sich auch die Sitzbank für die Fondpassagiere befindet. Gemeinsam mit Stefan und Martina machen wir uns am frühen Nachmittag auf den Weg zum Carrefour in *Patong*. Die Fahrt ist recht eindrucksvoll, da der Motor im kalten Zustand dazu neigt, abzusterben und auch nicht über die meisten Pferdestärken verfügt. Es fehlt spürbar an Durchzugsstärke. Nach einiger Zeit habe ich es aber halbwegs raus und unser Reisetempo nimmt zu. Auch passe ich mich zunehmend den landesüblichen Fahrgewohnheiten an. Damit meine ich nicht, dass ich die linke Fahrbahnseite bevorzuge, dass sowieso, denn wir haben hier ja Linksverkehr, nein, Aspekte der Spurhaltung und des Überholens sind angesprochen. An einer langgezogenen, kurvigen Steigung gebe ich, besser gibt der Suzuki alles, und wir stürmen mit 55 km/h und mindestens 15 km/h Geschwindigkeitsüberschuß an einem „Bus“ und einem Tuktuk vorbei. Komme mir vor wie Strietzel Stuck oder Niki Lauda zu besten Zeiten. Leider greife ich im Verlauf der Fahrt versehentlich mal am Schaltknüppel vorbei und erwische den Wählhebel für den Allradantrieb. Zack, ist der 4WD drin. Und was auch immer ich versuche, es ist nicht möglich, auf den 2WD zurückzuschalten. So bleibt nichts übrig, als mit ratterndem und schwer Spur haltendem Wagen weiter zu fahren. Eine kleine Pause legen wir noch bei einer der typischen Wald- und Wiesentankstellen ein, bei der wir 5 Liter Sprit für 200 Baht erstehen. Der Wagen war uns mit leerem Tank übergeben worden.

Klinisch steril und professionell
– Thaimassage am Fließband

Im thailändischen Supermarkt.
Was soll das sein?

In *Patong* beglückwünschen wir uns wieder mal, wie gut wir es mit der *Nai Harn* Bucht getroffen haben. Welche Idylle im Vergleich zu dieser brodelnden, verbauten Tourimetropole. Sie kann für uns nur in einer Hinsicht punkten, nämlich mit dem Carrefour. Wir bewundern mal wieder die Ausdrucksformen der Konsumtempel, heute weltweit Malls genannt. Man will es kaum glauben, aber gewisse kulturelle Anpassungen bzw. Unterscheidungen zwischen den einzelnen Kulturkreisen sind dennoch möglich. In der thailändischen Variante werden wir – in dieser Form noch nie gesehen - gleich von hypersterilen Massagesalons empfangen, in denen die Klienten hinter vollverglasten Fenstern, in weiße Kliniklaken verpackt, quasi Bett an Bett, geknetet, gedrückt und präpariert werden. Der Carrefour entspricht diesmal halbwegs den Erwartungen. Es fehlen aber die großen Mengen Salami und ähnlicher Angebote. Immerhin gibt es ein Basiswurstangebot der TGM. Hinter dem Kürzel verbirgt sich Thai-German-Meat! Wir kaufen tüchtig und voluminös ein. Für das Volumen sorgen vor allem die Berge Klopapier und Küchenrollen.
Die Rückfahrt ist reichlich anstrengend, da sich dieser verfluchte Vierradantrieb nach wie vor nicht rausnehmen lässt. Das eh schon schwammige Lenkverhalten des Suzuki wird nun noch durch ausgeprägtes Eigenlenkbestreben ergänzt. Dabei rumpelt und rasselt der Wagen zum Gotterbarmen. Auch die Hitzeentwicklung von der Motorseite nimmt deutlich zu. Glücklicherweise haben wir es nicht so weit und können den Wagen bald an unserem Strand abstellen. Ich bleibe noch schnell an dem Laden stehen, bei dem ich letztens ein Auto gemietet hatte und frage den Chefe, ob er mir mit dem Antrieb helfen kann. Seine erste Reaktion:
“Don´t touch the 4WD!“
Längst zu spät.
Auch ihm gelingt es nicht, wieder auf 2WD zu schalten.
Nachdem wir die Einkäufe an Bord abgelegt und die empfindlichen Dinge im Kühlschrank verstaut haben, geht es wieder zurück. Am Strand empfängt uns schon Arnim. Die bestellten Würste, der Käse sind da. Die Gasflasche und der Sauerstofftank sind aufgefüllt.[6] Meine Tarierweste ist gespült! Und für all das will Arnim noch nicht einmal einen kleinen Obulus.
Ganz entspannt können wir uns nun also ins Strandrestaurant verholen. Wie stets gibt es gutes, preiswertes Essen. Crabbencocktail, Sashimi, Schweinecurry mit Ananas, Huhn mit Tamarinde und Cashew. Lecker, lecker. Und besonders hübsch, die Ananas ist nicht einfach in Stücke geschnitten, die Küchencrew hat kleine, flache Ananasherzen geschnitzt. So ein gutes Mahl verlangt geradezu nach einem angemessenem Abschluß. Zwei Pinacolada bitte schön!

1350. (Di. 06.01.09) Am Morgen haben wir einen strahlend blauen Himmel wie seit Tagen nicht mehr. Wir steigen in den Suzuki, bis 12:00 ist es noch unser, und düsen nach *Ao Chalong*, einem Stadtteil von *Phuket Town*. Heute Morgen, bei kaltem Motor, ließ sich das Getriebe problemlos wieder auf 2WD stellen. Na ja, so was gibt es. Wir besuchen die Behörden und klarieren aus. Hätten wir wahrscheinlich in 30 Minuten geschafft, wenn mir nicht die Kopien ausgegangen wären. Auch bei der Ausreise wollen Zoll und Hafenkapitän Kopien der Pässe und des Bootszertifikats, natürlich mit persönlicher Unterschrift, um die Echtheit zu belegen.

[6] Mit 130 Baht (ca. 2,50 Euro) für das Gas und 150 Baht (ca. 3,00 Euro) für den Sauerstoff konkurrenzlos günstige Preise.

In unserem Dorf suchen wir vergeblich nach den gestern noch gesichteten Gemüseständen. Heute gibt es nur Garküchen im Umfeld einer im Bau befindlichen Tempelanlage. Keine Chance an frischen Knoblauch zu kommen.

Unsere Strandbar hat mittlerweile 6 der 10 bestellten Wasserkanister bekommen. Wir hieven sie ins Dingi und wenig später an Bord. Mit etwas Akrobatik sind sie bald geleert.

Wenig später wird Anke schlecht. In kürzester Zeit hat sie Kopfschmerzen, wird ganz schwach und muß sich übergeben. Etwas Falsches gegessen? Hitzschlag? Sie legt sich erst mal in die Koje und muß ruhen (und leiden).
Derweil staue ich die gestrigen Einkäufe, entwässere die Bilge von etwa zwei Eimern Wasser und kontrolliere den Impeller der Kühlwasserpumpe. Der ist ok. Allerdings leckt der Simmerring am Antriebsschaft. Nur kann ich den nicht einfach austauschen. Er wird scheinbar von einer Scheibe fixiert, die man nur mit einem Spezialwerkzeug entfernen kann. Man fragt sich, wie bescheuert die Ingenieure, die diese Pumpen entwerfen, sind. Im heimischen Europa mag das ja alles kein Problem sein, aber im Rest der Welt, abseits der entsprechend ausgestatteten Werkstätten??? Eine Kontrolle der Dieselschaugläser zeigt feine Ergebnisse: Glasklarer Stoff, keinerlei Abscheidungen und Ablagerungen.

Abends geht es Anke bereits wieder besser. Sie ist sogar bereit, eine kleine Wanderung zum benachbarten Ressort auf sich zu nehmen, um mal ein anderes Restaurant zu probieren. Das Ressort ist sehr hübsch angelegt, inmitten einer geschmackvoll illuminierten, sehr natürlich wirkenden Gartenanlage. Wir essen bei Live-Musik. Wobei ein Kellner mit musiziert und der Gitarrist auch mal kellnert. Die Speisekarte schockt erst mal. Extrem kurz, und dann gibt es nur eine Weinkarte. Wir sind doch etwas irritiert. Irgendwie gelangt dann noch eine weitere Speisekarte auf den Tisch, und hier gibt es dann ein breiteres Angebot und auch eine angemessene Getränkeauswahl. Leider sind Ankes und meine Barmittel arg geschrumpft und wir müssen uns von Martina und Stefan aushelfen lassen.

So abgedreht Thailand in mancherlei Hinsicht erscheinen mag, überall sind die Zeichen eines tieferen Glaubens zu finden.
Oben: Minischrein bei einem Fischercamp, Mitte: Blumenopfer, unten: Räucher- bzw. Duftopfer

Lucky Balloons zum Gedenken an die Toten
(Foto: Anke Preiß)

Zurück am Strand können wir dem Start einer Handvoll Lucky Ballons beiwohnen. Ganz schön groß, diese Dinger. Ob es die schon vor den Experimenten der Gebrüder Montgolfiere gab? Die Chinesen waren den Europäern ja in vielerlei Hinsicht weit voraus. Heute steigen die Lucky Balloons auf in Gedenken an die Verstorbenen.

1351. (Mi. 07.01.09) Zum Frühstück klopfen wir das Brot auf den Tellern aus wie weiland Hornblower seinen Schiffs-zwieback. Auch der Anlaß ist ähnlich, doch nicht gleich. Der fiktive britische Seeheld und seine Mitstreiter (allerdings auch die realen Seeleute) veranlassten auf diese Weise die Maden zum Verlassen des Brotes, wir fordern dagegen unsere Ameisen zum Gehen auf. Und wir fragen uns, ob diese Mistviecher mittlerweile

Tänzerin und ihr Musikant

sogar den Kühlschrank heimsuchen. Vorsichtshalber drehe ich die Temperatureinstellung etwas tiefer. Ansonsten gehen wir den Tag ruhig und entspannt an. Unsere Abreise wird verschoben. Anke soll sich erst von ihrer gestrigen, sonderbaren Übelkeitsattacke erholen.

Am späten Nachmittag begeben wir uns per Taxi zum Kap Promthep. Von hier hat man eine wunderbare Aussicht auf die vorgelagerten Inseln und den Sonnenuntergang. Entsprechend touristisch geht es zu. Souvenir- und Massagebuden reihen sich dicht an dicht aneinander, aber es gibt auch kleine Tempel und Schreine, an denen die Gläubigen reichlich Opfergaben niederlegen. Der eine oder andere Wanderer musiziert, eine thailändische Tänzerin tanzt (was auch sonst) zunächst mit Bändern, dann mit Fackeln. Und rundherum jede Menge Menschen mit Kameras und Handys, die alles auf ihren Speicherplatten festhalten. Selbst orangerot gewandete Mönche machen da keine Ausnahme.

Auch bietet sich vom Kap aus ein Blick zur Nachbarinsel mit der goldenen Buddhastatue. Die ist wahrscheinlich am Morgen und Vormittag besonders eindrucksvoll, wenn sie von der aufgehenden Sonne angestrahlt wird. Nachmittags liegt sie im Schatten.

„Tieropfer“

Auf der Rückfahrt teilen wir uns das Taxi mit drei Brasilianerinnen. Wir kommen natürlich sofort ins Gespräch. Und so vergeht die Zeit der Rückfahrt wie im Fluge. Schnatter, schnatter. Den Abend verbringen wir wie fast immer in unserem Strandrestaurant. Keine teurer Abschiedsabend in einem Nobeletablissement. Hier, in diesem einfachen Rahmen, gefällt es uns am besten. Wie jeden Abend kommen wieder die Souvenirverkäuferinnen. Sie bieten selbstgefertigten Schmuck, Hüte und Schnitzarbeiten an. Mit einer haben wir schon seit Tagen besonders viel Spaß, und so kaufe ich ihr zu guter Letzt einen Hut ab. Für Karneval. Später besuchen wir noch Gesche und Herbert auf der YARA.

Mann mit Hut und Verkäuferin
(Foto: Anke Preiß)

1352. (Do. 08.01.09) **1. Tag – 1.470 miles to go[7].** Bei den Frühstücksvorbereitungen machen wir eine erschreckende Entdeckung. All unsere Kaffeevorräte sind übers Datum und schmecken entsprechend. Mist. Wir wollten heute doch los! Müssen wir noch mal in die Stadt, Kaffee kaufen? Gesche rettet uns aus unmittelbarer Not. Sie kommt längsseits, um den gestern bei ihnen an Bord vergessenen Hut zu bringen. Und sie verspricht, uns etwas von ihren Kaffee aus Bali abzugeben.

08.01. – 16.01.09
Hat Nai Harn – Galle
1.098 sm (32.092,4 sm)
Wind: vorw. SE - NNE 2-6,
Stille, NNW 5-6
Liegeplatz: vor Anker

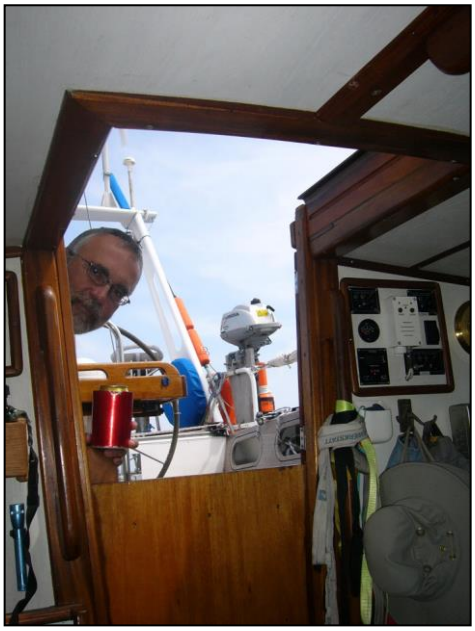
In der Funke höre ich überraschend SKEDEMONGSKE. Ich rufe sie auf Kanal 16 und habe wenige Augenblicke später Niki am Mikrofon. Sie laufen gerade aus *Ao Chalong* aus und wollen auf direktem Wege nach Oman. Anfangs werden wir praktisch die

[7] Gerechnet ist die zu segelnde Distanz vor dem endgültigen Zielwechsel von *Cochin* auf *Galle* (1089 Meilen).

gleiche Route verfolgen. Vielleicht treffen wir uns auf See. Wäre doch nett. Schade, dass wir nicht voneinander wussten, sonst hätten wir uns natürlich besucht.

Der Vormittag vergeht mit den letzten, üblichen Vorbereitungen. Vorsichtshalber kürzen wir auch noch schnell das Großfall und befestigen es erstmals mit einem Gordingknoten statt einem Rückspleiß. Mal sehen, ob der Knoten hält, was er verspricht.

Da wir noch einige Baht übrig haben, begeben wir uns zum letzten Mittagessen an Land. Dort tauchen wenig später auch Stefan, Svenja, Svenjas Bruder und Marc auf. Sie wundern sich, dass wir vor unserer Abfahrt so munter spachteln. Bei ihnen ist dann immer Schonkost angesagt, ebenso während der ersten Tage auf See. Wir merken mal wieder, wie glücklich wir mit unseren Mägen dran sind. Eine Stunde später wandern Außenborder und Dingi an Bord, werden gestaut und um 16:00 starten wir die Maschine. Schnell noch eine Ehrenrunde um MULINE, schließlich wollen wir auch Martina „Tschüß“ sagen, dann setzen wir das Groß und segeln bei schwachen Winden aus der *Hat Nai Harn* heraus. Der Wind bleibt weiter schwach, nimmt sogar noch ab, kommt zwischenzeitlich ganz mau aus West, also von vorn. Wir nutzen die Gelegenheit und motoren. Die Batterien werden geladen. Irgendwann in der ersten Nachthälfte pendelt sich der Wind auf Nordost ein und bekommt eine brauchbare Stärke. Der Motor erstirbt, wir segeln. Kurs Südende der Nicobaren.



Die Bordroutine kehrt wieder ein, gefördert durch ein Bier (Foto: Anke Preiß)

Bei der Vorbereitung des Abendessens die erste Abschreibung. Ein Salatkopf lebt mehr, als ihm zugestanden wird. Voller Raupen und Maden. Innerhalb von 24 Stunden ist er geradezu perforiert worden. Er wandert außenbords. Der zweite Salatkopf dagegen ist unbewohnt und wandert in die ihm zugedachte Verwertung.

1353. (Fr. 09.01.09) **2. Tag - 1.375 miles to go.** Mitternacht ist gerade vorbei. Genua und Groß ziehen uns mit 5,5 kn durchs Wasser. Schnell genug, um eine Schule Delphine zu interessieren. Sie begleiten uns längere Zeit und einige zeigen ein paar schöne Sprünge. Überlege, ob ich eine Chance für eine Blitzaufnahme habe. Einer der Delphine macht so schöne Bauchplatscher, dass ich fürchte, ich muß die Vorschiffsluke schließen. Anke wäre bestimmt nicht begeistert, von einem Salzwasserschwall geweckt zu werden, auch wenn der von einem Delphin stammt.

Im Laufe des Tages nimmt der Seegang zu. Eine kurze Welle aus zwei verschiedenen Richtungen wirft eine konfuse See auf. Fast wie eine Kreuzsee. Die Andaman-See, in der wir uns befinden, ist bekannt für Updwellings und raue Flecken. Das soll erst jenseits der Nicobaren bzw. Andamanen besser werden. JUST DO IT schaukelt entsprechend der Bedingungen in recht kurzen Intervallen. Wir müssen uns ständig festhalten, um nicht unbeabsichtigt durch die Gegend zu schleudern. Ich habe wieder leichte Angstzustände wie damals vor der chilenischen Küste. Als wir achtern knapp über dem Horizont ein Gaffelsegel ausmachen können, verfliegen diese Anfälle. Stattdessen schlachte ich eine Ananas.
Vor dem Abendessen betreiben wir noch etwas Fitnesstraining. Die Selbstwendefock wird gesetzt und ausgebaumt. Nur um festzustellen, dass sie ständig schlägt, an der Seereling und dem Bugkorb und beim Flappen an sich selber schamfilt. Selbst das Großsegel beginnt nun zu schlagen. So wird das Segel wenig später eingepackt, der Spibaum wieder am Mast gehaltert. Wir sind nun zwar einen halben Knoten langsamer unterwegs, aber dafür ruhiger und material- und nervenschonender.

Naviecke, auf dem Bildschirm die Anzeige des AIS mit den Symbolen der uns ungebenden Schiffe

Danach mache ich mich ans Kochen. Die Hühnerbrust muß weg. Es gibt also ein Hühnchencurry mit chinesischen Nudeln, Zwiebeln, Knoblauch, Wasserkastanien und Bananen und jede Menge Teriyaki.

In der ersten Nachtwache versorgt Anke die Umlenkrollen der Steuerleinen von Onkel Heinrich. Alle Halterungen sind locker, eine der Rollen in Auflösung begriffen. Zwischendurch ist ihr etwas flau. Etwas Schlechtes gegessen? Ein kleiner Schluck aus dem Flachmann, noch gefüllt mit einer väterlichen Spende Chivas Regal, bessert das Befinden.

Am Abend genießen wir einen Sonnenuntergang wie ein Gemälde. Eine orangerote Sonne in einer roten Himmelbasis, die nach oben langsam und strichweise, fast wie bei einem pastösen Farbauftrag zu einem warmen Gelb wandelt. Es folgt ein kaum beschreibbarer Übergang über ein fahles Gelb zu einem sehr warmen blassen Blaugrün, dann Türkis-Nuancen und endlich mit einem violett schimmernden Zwischenspiel ein zum Zenit hin sich immer mehr abdunkelndes klares Blau. Ein diagonaler, grauer Wolkenstrich teilt den Himmel in eine mehr von roten Tönen bestimmte, linke, untere Hälfte und einen eher blaubestimmten Gegenpart. Vor dem orangenen Farbfeld schwimmen einige kleine, isolierte, dunkle Cumuli, Weiter oben kleine Cumulibänke, mittelgrau, mit scharf golden abgesetzten Konturen.
Kurz vor Mitternacht ein Wolkenaufzug unter einer vom Fast-Vollmond hell erleuchteten Sternenkuppel. Eine dichte Decke Stratocumuli, darunter große Cumulusbänke. Ein einzelner Stern blinzelt unverdrossen durch die engen Lücken der Stratocumulusdecke.

1354. (Sa. 10.01.09) **3. Tag - 1.243 miles to go**. Wir schaukeln nun schon seit Stunden unter achterlichen Winden voran. Nur unter Groß. Es wird sicher noch zwei Tage dauern, bis alle Klapperquellen beseitigt sind. Die üblichen anfänglichen Kampftage, bis endlich ein ruhiger ungestörter Schlaf für die Freiwache möglich ist. Anke leidet mehr darunter als ich. Ihr fehlt das manchmal hilfreiche dicke Fell für solche Dinge. Nach einem unerwarteten Intermezzo, der Wind dreht vorübergehend auf ESE, für den Nordost-Monsun sehr ungewöhnlich, dreht er wieder rück bis auf Nordost. Wir müssen halsen. Wegen drohender Cumulusgebirge schleichen wir den ganzen Morgen und Vormittag mit gerefftem Groß dahin. Doch der befürchtete Wind lässt sich nicht blicken. Verschenkte Meilen. In der Morgendämmerung lasse ich den Propeller des Schleppgenerators ins Wasser gleiten. Angeschäkelt, selbstverständlich.
Wir segeln in der Andaman-See. Auch so ein Name mit einem ganz besonderen Klang. Zumindest für mich. In meinen Gedanken schweife ich in die Vergangenheit, als hier der Handel der Portugiesen, später der Holländer und schließlich der Engländer aufblühte und deren Flotten die Küsten all der Länder hier aufsuchten und manchmal auch heimsuchten. Und ich muß, geografisch etwas fehlgeleitet, immer an die Tabakpackungen von Javanse Jongens denken.

Nachmittags erschrecke ich richtiggehend über einen Kondensstreifen am Himmel. Glaube im ersten Moment an eine Sinnestäuschung, wie man sie auf See öfter hat: Segeldreiecke am Horizont oder auf dem selben schwimmende Hochhäuser, die Brücken der Frachter. Manchmal bildet ich mir auch schwache Konturen nicht vorhandener Inseln ein. Doch der Kondensstreifen ist wirklich. Kann mich nicht entsinnen, wann ich den letzten bewusst gesehen habe. So selten ist diese Zivilisationserscheinung auf der Südhalbkugel und den abgelegenen Gegenden, die wir in den letzten Jahren besucht haben.

Vor der Passage des *Great Channel*, der weiten Meerenge zwischen Sumatra im Süden und der ersten Nikobaren-Insel im Norden, der „Großen Nikobaren-Insel“, wird die See rau. Wir ändern unseren Kurs stärker gen Süd, um die dem *Insira Point* südsüdwestlich vorgelagerte Bank großräumig zu umfahren. Wir müssen uns ja nicht die Bedingungen antun, die zu erwarten sind, wenn die grob West gerichteten Strömungen aus einem über 1000 Meter tiefen Seegebiet gegen eine unterseeische Wand stoßen. Der Meeresboden steigt hier auf kürzester Distanz auf rund 40 Meter an. Auch so bleibt es unverhältnismäßig rau. Vielleicht haben wir es erneut mit Updwellings zu tun, oder Stromwirbeln, die wir aber wegen des Seegangs nicht ausmachen können. Die Wechsel im Stromversatz, den wir am GPS ablesen können, deuten darauf hin. Unser Kurswechsel führt uns in stumpfen Winkel mitten hinein in die bevorzugte Route der Großschifffahrt. Das AIS zeigt eine dichte Ballung von fünfzehn Echos. Reichlich Schiffsverkehr. MY SUN bitten wir per Funk, hinter unserm

Heck durchzugehen. Wie immer ist die Berufsschifffahrt hilfreich und reagiert sofort. Wir haben so den Vorteil, nicht manövrieren zu müssen und machen noch ein paar Meilen Süd gut, bevor wir erneut durch den Wind gehen und mit Generalkurs West auf unser Ziel lossteuern. Der Wind hat sich freundlich auf etwas mehr Nord eingependelt und ermöglicht es uns mit einer überwiegenden Backstagsbrise unter Selbstwendefock und durchgerefftem Groß flott dahin zu rauschen. Ein ebenso freundlicher Schiebestrom trägt zur weiteren Verbesserung unseres Fortschritts bei. Ständig pendelt die Anzeige des GPS bei sieben und mehr Knoten über Grund.

Gegen 23:00 wundere ich mich ziemlich verschlafen über die ungewohnte Krängung nach Steuerbord. Es dauert, bis mir dämmert, dass da etwas nicht in Ordnung ist. Dann krabbele ich doch recht schnell aus der Vorschiffskoje. In der Tür höre ich Anke schon den Niedergang hinunter rufen. Das Boot hat eine Patenthalse gemacht, ganz ungewohnt sanft, übrigens. Kaum merklich. Nun liegt es allerdings mit den backstehenden Segeln quasi beigedreht im Wind. Anke ist unglücklich. Ihr wollte nicht richtig einfallen, was nun zu tun sei. Es dauert halt ein paar Tage, bis man sich nach Monaten des alltäglichen Landlebens auf das Seeleben umgestellt hat. Wir haben Glück. Brauchen nur das Ruder nach Steuerbord legen, und ganz allmählich dreht JUST DO IT vor den Wind und halst zurück auf Backbordbug. Onkel Heinrich wird noch mal nachjustiert, dann geht es weiter, als ob nichts geschehen wäre.

1355. (So. 11.01.09) **4. Tag – 1.090 miles to go**. Das Wasser rauscht an- und abschwellend an den seitlichen Bordwänden, je nach Neigung des Bootes, im Wechsel mit einem Zischen vom Heck. Ab und zu dazwischen das Rauschen eines kleinen, brechenden Wellenkamms. Gelegentlich ein leichtes Rums am Bug. Ab und zu knarzen die Umlenkrollen der Windsteueranlage und in recht regelmäßigen Abständen brummt die Turbine des Schleppgenerator auf. Ein Schäkel am Heckanker schlägt leicht, mit hellem metallischem Klang an die Reling. Die drei Petroleumlampen im Salon quietschen, mit individueller Lautstärke und ganz persönlicher Dissonanz. Ein pendelnd aufgehängter Schlüssel klackert nahe der Naviecke. Hier und da knackt es in der Einrichtung. Über allem ein ganz leichtes, dumpfes Singen des Windes an den Wanten und irgendwelchen Ecken des Bootes. Gelegentlich knarzt der Mastfuß. Faserpelzjacken, leichtes Ölzeug und Kappen pendeln mit wischendem Geräusch an ihren Haken. Bei einer heftigen Bewegung des Bootes ein leichter Schlag in einem der Schapps. - Die nicht nur nächtlichen Geräusche des segelnden Bootes. Tagsüber nimmt man sie kaum wahr, aber in den nächtlichen Muße-Stunden der Wache hat man Zeit, sich in all diese tönenden Nuancen einzuhören, sich einzufühlen.

„Wir fahrn fahrn fahrn auf der Autobahn ...“ die Avantgarderocker von Kraftwerk lassen grüßen

Haben am Mittag ein Super-Etmal eingefahren, einhundertachtundfünfzig Komma sieben Meilen. Auch wenn nicht ganz auf direktem Kurs. Immerhin, 153 Meilen haben wir zum Ziel gut gemacht. Während des Abwaschens nach der Mittagsposition verzeichnen wir den zweiten Abgang. Ein Wasserglas geht zu Bruch.

Im AIS sehen wir die ganzen dicken Pötte, die uns jenseits des Horizonts begleiten. „Wir fahrn, fahrn, fahrn auf der Autobahn ...“ Ich muß an Kraftwerk denken. Im Laufe der Zeit wandern wir ein wenig mehr nach Nord und gelangen gewissermaßen auf den Standstreifen der Autobahn.
Anke backt Kuchen. Etwas improvisiert, da sie das Rezept vergessen hat. Das Ergebnis findet Anklang. Bei mir und den Ameisen.

Eindrucksvoll geht der Mond hinter einer Wolkenbank auf. Silbriges Licht funkelt auf den Wellen unter der Wolkenbank, diese hat einen leuchtend silbernen oberen Rand, über den silberne Mondstrahlen gegen den Zenit weisen. Ich versuche wohl um die Vergeblichkeit meiner Bemühungen wissend ein Foto davon zu machen. Ohne Stativ schon schwierig, und von einem schwankenden Schiff unmöglich. Das Ergebnis ist dennoch nicht schlecht, ähnelt allerdings mehr dem Thema „in galaktischen Nebeln unterwegs“. Ich werde das Foto Tom widmen, dem anerkannten Science-fiction Fan.

1356. (Mo. 12.01.09) **5. Tag - 952 miles to go**. In der Nacht wird der Himmel leicht dunstig. Dazwischen schwimmen mehr oder weniger große Cumuli. Der Vollmond entwickelt einen schwachen, aber gewaltigen Halo. Ein Schlechtwetter- oder Starkwindbote? Als wir starteten, war der Nachthimmel ähnlich dunstig und am Tag drauf kam stärkerer Wind. Der Nordostmonsun sollte beständig zwischen 12 und 20 Knoten pendeln, aber wie das so ist, alles Statistik. Die Wirklichkeit kann abweichen. Die *gribfiles* errechnen knapp 20 Knoten Wind, was nach unseren Erfahrungen bedeutet, dass es auch 5 Knoten mehr sein können. Aber was nutzt das Grübeln, wir segeln voran und werden schon sehen, was kommt.

Ein Tom gewidmetes Foto: unterwegs in galaktischen Weiten, neue unentdeckte Welten warten. (Mondaufgang hinter einer Wolkenbank)

Am Vormittag lädt Anke all die Infos, die sie noch in Deutschland zusammengetragen hat in den Navi-Rechner. Einreiseprobleme, Liegemöglichkeiten, Gebühren, Behörden usw. Wie verhält es sich in *Galle*, Sri Lanka, wie in *Cochin*, Indien. Es scheint so, dass einem in *Galle* schon mal die Galle hoch kommen kann, während in *Cochin*, sicher auch gefördert durch die Route des diesjährigen Volvo Ocean Race, annehmbare Bedingungen entstanden sind. Hilfreich auch, dass es verschiedene Segelclubs der indischen Marine und der Behörden gibt, die ausländischen Seglern sehr gastfreundlich gegenüberstehen. Wir entscheiden uns nach kurzer Diskussion zu einem Zielwechsel. Sri Lanka können wir auch von Indien aus besuchen, vielleicht gibt es günstige Reiseangebote. Also - neues Ziel: *Cochin*. Die noch zu segelnde Distanz, um 12:00 Uhr mittags auf schlappe 571 Meilen zusammengeschrumpft, schnellt fast auf die Tausender Marke zurück.

„Komm mal schnell! Ich glaube, ein schlafender Wal“
Anke ist ganz aufgeregt. Mit dem Fernglas suchen wir die Wellentäler und –kämme ab. Schließlich entpuppt sich der vorbeitreibende Wal als Baumstamm. Hatten wir gestern auch schon. Gut, dass wir an beiden mit Abstand vorbeigesegelt sind. Womöglich hätten sie uns den Propeller des Schleppgenerators abgerissen. Viel Leben sehen wir nicht. Aber im Wasser muß es reichlich existieren. Zumindest der Zahl der fliegenden Fische nach. Da gehören ja auch Beutetiere dazu, genauso wie Räuber, die den Fliegenden Fischen nachstellen.

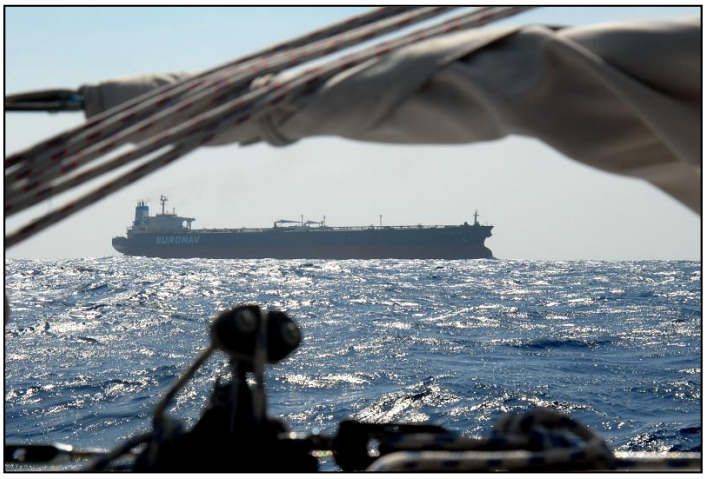
Im Laufe des Nachmittag wird das angenehme Monsunsegeln zunehmend unkomfortabel. Der Wind frischt auf, die Wellen werden höher. Es entwickeln sich mehr und mehr brechende Kämme. Immer wieder muß man sich neu daran gewöhnen, dass die Bedingungen plötzlich rau werden. Ich zumindest. Sowohl die sichtbaren Bedingungen, als auch die hörbaren belasten mich anfangs stets aufs Neue. Das Essen bereiten, Brot backen, schreiben ... alles wird zur mehr oder weniger akrobatischen Übung. Der eine oder andere blaue Fleck wird eingesammelt. Aber, positives Denken bei Anke:
„Es ist auch ein Ausgleich, weil man sich sonst so wenig bewegt.“

1357. (Di. 13.01.09) **6. Tag - 791 miles to go**. Beim nächtlichen Ausreffen muß ich in den Wind drehen. Die oberste Latte des Großsegels hat ich sich im Oberwant verhakt. Ich werde noch zum Freund lattenloser Segel.
Kurz nach 06:00 steigt die Bordspannung sprunghaft an. Die Batterien sind praktisch voll. Ich drehe für einige Augenblicke in den Wind um die Fahrt zu reduzieren und hole den Propeller des Schleppgenerators ein. Bei voller Fahrt ist das nicht möglich. Die rotierende Schleppleine dreht sich schlicht aus den Händen. Muß selbst jetzt, aufpassen, dass mich die Leine bei dem Geschaukel nicht von Bord zieht. Ganz schöner Zug, den der Propeller produziert. Am einfachsten geht das alles, wenn man völlig beidreht, nur dazu habe ich auch keine Lust. Außerdem wecke ich so bestimmt die ruhende Freiwache.

Ein rosa Sonnenaufgang. Die Sonne erhebt sich mit einem richtigen Strahlenkranz aus dem Meer, fast wie manche Heiligenscheindarstellungen auf alten Gemälden. Beschäftige mich wiederholt mir Reffvorgängen. Rein oder raus, je nach dem. Und immer verkehrt. Kaum habe ich Segelfläche reduziert, lässt der Wind nach. Vergrößere ich sie, nimmt er zu. Um halb zehn kommt uns ein einzelnes, stark in der Welle arbeitendes Pinisi entgegen. Hätte ich so weit draußen gar nicht erwartet. Sehr schönes Etmal von 155,5 Meilen.

Heute lange im Cockpit. Etwas mehr Wolken machen den Aufenthalt erträglicher. Das Meer beobachtet. Ein kleiner Schwall Seewasser in die Hundekoje. Glück gehabt, alles auf einem dort gelagerten Cockpitkissen geblieben, die Koje selbst hat nichts abbekommen. Erfolglose Angelversuche. Sind einfach zu schnell.

1358. (Mi. 14.01.09) **7. Tag - 635 miles to go**. Beim mitternächtlichen Wachwechsel baumen wir die Selbstwendefock auf backbord aus. Der Wind hat auf ENE geraumt. Das Groß bleibt gerefft, damit die Fock besser steht. Kaum eine halbe Stunde später liegt ein merkwürdiger Duft in der Luft, wie Torffeuer.



Im Dampfertrack: Begegnung mit der Großschifffahrt

Mittags haben wir Funkkontakt mit MULINE und YAGOONA. Letztere sind noch in *Phuket* und wollen am Wochenende los. Aber schlechte Nachrichten von Stefan und Martina, sie sind auf dem Rückweg. Mußten wegen einer verklemmten Rollfockanlage umdrehen. Sie haben noch 150 Meilen vor sich. Wir drücken ihnen die Daumen, dass sie problemlos ankommen. Marc und Svenja wollen sich schon mal um einen Liegeplatz in einer Marina und um den Rigger für die beiden bemühen. So was ist schon sehr ärgerlich, andererseits, besser es passiert in relativer Nähe zu einem Ort, wo man sich helfen lassen kann, als sonst wo.

Bei uns gibt es am Nachmittag eine Kühlschrankkatastrophe. Die Milchkanne ist ausgelaufen. Neben dem obligatorischen und wegen des Seegangs und Kurses im Moment akrobatischen Abwasches ist nun auch akrobatischer Kühlschrankputz gefordert. Andererseits, wir haben Glück mit dem Wetter. Am Morgen gab es noch ein paar dicke Wolken, aber jetzt ist es wieder sonnig und strahlend schön. Der Wind bläst wechselnd mit 15 bis 20 Knoten, bleibt aber sehr richtungsstabil. Aus zunehmender Faulheit, und weil es im Grunde ganz gut passt, bleibt die Segelgarderobe schließlich stets gleich: Selbstwendefock und einfach gerefftes Groß. Auch heute treibt wieder ein Baumstamm vorbei. Etwa 30 Meter Abstand. Ein einsamer Tropikvogel zieht über den Himmel. Ein Fliegender Fisch ist an Deck verendet. Ein Festmahl für die Ameisen. Sind schon eifrig mit der Verwertung beschäftigt. Ein Fest auch für uns, können das Ameisenvolk kräftig dezimieren. Sonst sind keine Tiere zu entdecken.

1359. (Do. 15.01.09) **8. Tag - 500 miles to go**. AIS ist schon eine tolle Sache. Meine anfängliche Zurückhaltung wegen der Anschaffungskosten ist restloser Begeisterung gewichen. (Anke war ja schon immer von dem System überzeugt.) Zum Beispiel jetzt, hier und heute. Wir haben uns quasi in den Dampfertrack eingeschleust und hat keine Sorgen mehr, denn man sieht die „Dicken“ ja und kann genau erkennen, was sie so treiben. Und die sehen uns andererseits auch schon Meilen voraus und weichen meist großzügig aus. Der Dampfertrack hat für uns den großen Vorteil, dass er frei von Fischern ist. Keiner Petrusjünger ist so dämlich, seine langen Leinen oder Netze mitten in den Track zu legen. Auch wird sich niemand mit seiner offenen Nussschale dort herumtreiben lassen. Das macht uns das Leben erheblich angenehmer. Ich befürchte, wenn unsere Methode um sich greift und immer mehr Yachties statt einen Bogen um die Dampfertracks zu machen in diese hineingehen, werden die Dickschiffkapitäne gar nicht mehr begeistert sein.

Am Morgen gibt es einen Kurzbesuch. Sehe in einigen Hundert Metern Entfernung einen Delphin hoch aus dem Wasser springen, und dann kommen sie an. Ein Paar. Ein schneller Sprung nach dem anderen. Bis sie JUST DO IT erreicht haben. Sie umspielen den Bug und springen erneut. Ich hole wohl doch mal die Kamera. Doch kaum bin ich mit ihr wieder an Deck erschienen, sind meine Stars schon abgehauen. Immer dieses Geziere und diese Starallüren.

Näher an *Sri Lanka* nimmt der Wind zu. Klassischer Kap-Effekt. Onkel Heinrich steuert auch nicht mehr so präzise. Öfter luvt das Boot an. Liegt es am Geräteträger, der beim aktuellen Windwinkel den Luftstrom vor der Windfahne beeinflusst? Segeln dennoch schnell, mit zusätzlichem Schiebestrom. Leider auch etwas naß. Die querlaufende Welle bricht, und ab und zu wird das Deck gespült. Leider auch ein wenig die Vorschiffskoje und der WC- und Kochbereich. Man sollt die Luken doch rechtzeitig schließen. Immer wieder die gleichen Nachlässigkeiten.
Irgendwann, die Luvtendenz wird immer ärgerlicher, wechseln wir die Fock gegen die Fock 2. Und siehe da, plötzlich läuft alles wunderbar. Onkel Heinrich steuert anstandslos, das Boot luvt nur noch wenig an, keine echte Herausforderung für die Windsteuerung, und JUST DO IT bewegt sich viel angenehmer und flüssiger durch die Welle. Wir gewinnen die Überzeugung, dass die Windgeschwindigkeiten, die der neue Windex anzeigt, grob untertrieben sind. Sonst hätten wir bestimmt schon eher einen Segelwechsel vorgenommen. Aber man neigt ja meist dazu, den „unbestechlichen“ Instrumenten zu glauben und nicht den eigenen Erfahrungen und Gefühlen, die schon länger einen Segelwechsel verlangten.
Etwa 40 Meilen vor *Dondra Head*, der südlichsten Spitze von *Sri Lanka* haben wir rund zwei Knoten Schiebestrom. Toll.

1360. (Fr. 16.01.09) **9. Tag – 353 miles to go (oder schon da?)**. Konnte dem Fischer gerade noch ausweichen. Habe gerade meine Wache übernommen. Beim ersten Rundblick, den ich gewohnheitsmäßig sofort mache, wenn ich aufstehe, habe ich nichts Besonderes gesehen. Das von Anke erwähnte Licht direkt voraus ist noch funzlig und offenbar weit weg. Und dann, nur knapp zehn Minuten später, vor uns unter der Fock gepeilt mehrere Lichter. Und unter ihnen ein Widerschein auf dem Meer. Das bedeutet nichts anderes, als das der Kahn schon ziemlich nah ist. Ich springe hinter das Steuerrad, kupple den Windpiloten aus und falle ab. Gerade noch vorbei. Der Fischer hat im letzten Moment auch noch den Kurs gewechselt. Mal wieder einer der Kandidaten, die unbeleuchtet herumgeistern und ihre Lichter erst aufflammen lassen, wenn man ihnen nahe kommt. Dumm nur, wenn man dann gerade unter Deck steckt. Oder war er nur derart unorthodox beleuchtet, dass ich seine Position nicht erkennen konnte?
In Ankes zweiter Nachtwache runden wir das Leuchtfeuer *Dondra Head*. Sie notiert ins Logbuch: „Die Küste von *Sri Lanka* ist nur noch 3 Seemeilen entfernt. Würziger Duft weht herüber, etwa ähnlich wie Salbei. Schade, dass wir keine Zeit haben, auch *Sri Lanka* zu besuchen. Sitze im Cockpit und betrachte die Lichter an der Küste und schaue nach Fischern aus. Sehe den Großen Wagen am Nordhimmel und hinter mir das Kreuz des Südens! Das hatte ich auch noch nicht, beide Sternbilder gleichzeitig und vollständig.“

Fischer vor *Sri Lankas* Küste

Au weia, der Skipper hat seinen Wachwechsel verschlafen. Grober Wachfrevel. So ein Fehlverhalten. Da muß er zur Crew nun besonders nett und aufmerksam sein. Wieder munter und frei von süßen Träumen habe ich noch zwei Nahbegegnungen mit Fischern aus dem Nichts. Immerhin nicht albtraumhaft sondern real. Um halb neun belästigt übler Gestank meine Nase. Die verbrennen auf dem Land anscheinend ihren Plastikmüll. Schlimm, schlimm. Die Fischer in einem der kleinen offenen Boote winkt mir zu, dann zeigen sie mir einen Fisch. Eine Art Pomfret. Ich versuche in Eile beizudrehen, aber das will wegen der fixierten und gesicherten Segel nicht auf Anhieb gelingen. Aus den Gesten der Fischer entnehme ich, dass sie eh gerade Anker auf gehen und mir den Fisch hinterherbringen werden. Aber irgendwie haben wir uns missverstanden. Während ich verhalten weiter segele, drehen sie ab und streben der Küste zu. Dann eben nicht.

Eine Art rasender Hochsee-Einbaum, die Mannschaft kann in dem Ding gar nicht sitzen, sondern muß, sich an einem Holzgerüst festhaltend, auf den schmalen Bordwänden stehen. Jedenfalls haben alle ihren Spaß, lachen, jubeln und grüßen uns, und sehen aus, wie man sich malerische malayische oder singalesische Piraten vorstellen könnte

Wenig später, ich stecke gerade unter Deck um den Morgenkaffee aufzusetzen, höre ich lautes Geschreie und Gerufe. Dann das Zweitaktgeknatter eines Außenborders. Ich stürze ins Cockpit. Eine unglaublich schmale Ausleger-Proa stürmt von einem Außenborder geschoben mit herzhaften Bewegungen vorbei. Sie trägt drei senkrecht aufgestellte Spieren, die mit leichten Querbalken verbunden sind. Außerdem trägt sie schlappe acht dunkelhäutige Piraten. Die johlen, schreien und brüllen mir ein Hallo entgegen und haben einen Heidenspaß. Bis auf den Mann am Außenborder sitzt keiner in dem Kahn. Dafür scheint er zu schmal. Fast alle stehen und halten sich auf ihrem verwegenen Ritt an den Spieren fest. Und ich habe keine Kamera griffbereit, es ist nicht zu fassen. Nach einem Delphinintermezzo besuchen uns „normale“ Fischer. Sie können allerdings noch nichts bieten, da sie gerade erst aufgebrochen sind. Unverkennbar hätten sie aber gerne einen „Grog“. Wenn man weiß, dass Sri Lanka zu den Ländern mit dem höchsten Pro-Kopf-Alkoholkonsum der Welt zählt, wundert es nicht. Um 10:05 Uhr notiert Anke unsere Position mit 1,3 Seemeilen südlich von *Galle*. Wir haben also unser ursprüngliches Ziel nach sieben Tagen á 24 Stunden und 18 Stunden erreicht. So gesehen unsere bislang schnellste Reise.

Aber wir wollen ja weiter. *Cochin* heißt das neue Ziel. Gar nicht so leicht, dort hin zu kommen. Zunächst überrascht uns eine Mittagsflaute. Wir motoren ein wenig, dann zeigen sich wieder erste Windriffeln. Schnell rollen wir die Genua aus, und dann geht es wieder los. Ganz lautlos zunächst. Leider können wir den Kurs zum Ziel nicht anlegen. Im Gegenteil, wir müssen zu weit West halten. Und es wird immer schlimmer. Der Wind schralt auf Nordwest. Genau dahin, wo wir hin wollen. Kreuz ist angesagt. Der Wind nimmt zu. Der Anzeige des neuen Windex ist auch nicht zu glauben. Unserer Einschätzung nach haben wir auch heute wieder deutlich mehr Wind als angezeigt. Es wird rau und ungemütlich. Anke entdeckt dann, dass ich bei der Kalkulation meiner Routen einen Fehler gemacht habe. Nach Jimmy Cornell[8] ist die Entfernung *Cochin - Salala* sogar größer als die Entfernung *Galle - Salala*. *Cochin* bedeutet demnach einen Umweg von schlappen 500 Meilen. Ich kann mir meinen Fehler nur mit der Kugelgestalt der Erde und der in eine Ebene projizierten Kartendarstellung erklären. Hätte mir wohl einen Globus zur Hilfe nehmen sollen. Daß sich dieser Unterschied aber derart deutlich bemerkbar macht, hätte ich nicht gedacht. Nun ja, jeder macht Fehler. Wir beschließen schließlich die Umkehr. Obwohl wir nun flotte Fahrt mit achterlichem Wind machen, kommen wir nur langsam voran. Der bisher schiebende Strom steht uns nun entgegen. Außerdem trägt er zu unnötig rauen Bedingungen bei. Wind gegen Strom. Kennt man ja. Und da wir vorher so schön Meilen gemacht haben, kommen wir nun natürlich in die Dunkelheit. Irgendwann schläft der Wind fast ein, haucht sogar aus SSW. Nun, egal. Es muß eh der Jockel ran. Richtig zäh geht es durch die letzten Meilen. Die vielen Fischer in Küstennähe sorgen für zusätzlich Würze. Vor allem die kleinen, die kein Licht führen und lediglich bei Annäherung eine Gaslaterne entzünden. Der typische Gasgeruch wabert entsprechend über die See. Dumm bei dieser Technik ist nur, dass sie nichts

[8] Jimmy Cornell: Segelrouten der Weltmeere. Pietsch Verlag. In der von uns benutzten 4. Auflage wird die Entfernung Galle – Salala mit 1.273 Seemeilen und die von Cochin – Salala mit 1.383 Meilen angegeben. Die erste Angabe ist allerdings falsch. Die tatsächliche Entfernung beträgt etwa 1685 Meilen.

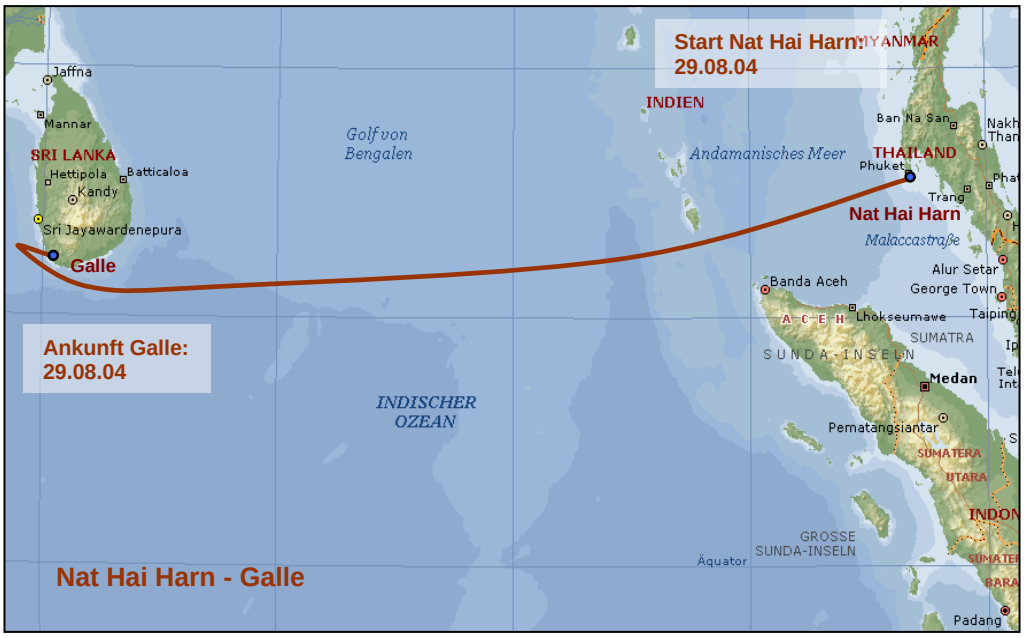
nutzt, wenn der Ausguck gerade unter Deck gegangen ist, in der Überzeugung, von allen Gefahren frei zu sein, und erst dann das warnende Lichtlein aufleuchtet. Mehr als einmal sind wir einem solchen Spaßvogel ungewollt nahe gekommen. Da wir uns über die aktuellen Bestimmungen im Hafen von *Galle* nicht im Klaren sind, versuchen wir über UKW Auskunft zu bekommen. Der Hafenkapitän meldet sich jedoch nicht (Dienstschluß), und die Yachties schweigen ebenfalls. Offenbar haben alle die Funke ausgeschaltet oder sind besoffen. Anke schimpft ein wenig über die mangelnde Solidarität und Empfangsbereitschaft der Segelkameraden. Aber, große Freude, ganz unerwartet meldet sich Niki von SKEDEMONGSKE in der Funke. Sie stehen irgendwo zwischen 20 und 30 Meilen westlich von unserer Position und können gerade so 250° anliegen. Wir plauschen ein wenig. Niki bittet um einen Wetterbericht und stellt fest, wie sonderbar es doch ist, dass er das letzte Mal Wetterberichte von uns bekam, als wir uns gemeinsam der *LeMaire Strait* näherten. Auf einen späteren Funkanruf hin meldet sich dann doch ein Segler, der *Galle* heute verlassen hat. Er kann uns immerhin einige Auskünfte und eine Ankerplatzempfehlung geben.

Daten zur Überfahrt: Nat Hai Harn - Galle

Zeitraum:	08.01. – 16.(17.)01.09
Dauer:	7 Tage und 18 Std.
Geplante Distanz:	1098 M
Gesegelte Distanz (n. Logge):	1.115,3 M
Bestes / schlechtestes Etmal:	158,7 M / 136,8 M
Durchschnittliches Etmal:	143,9 M
Durchschittsgeschwindigkeit:	6,0 kn ü. Grund

(Ermittlung der Werte nur bis Höhe Ansteuerung *Galle*. Die zusätzlichen Meilen bis zur Umkehr und zurück nach Galle sind in den Angaben nicht berücksichtigt.)

Im Dunkeln schleichen wir uns schließlich mit C-Map-Hilfe in die Bucht von *Galle*. Die Ansteuerungstonne finden wir (bilden wir uns zumindest ein), aber die Rinne verpassen wir dennoch, da C-Map gegenüber der Wirklichkeit anscheinend um 0,1 Seemeile nach Westen versetzt. Wir bemerken abweichende Tiefen, aber es bleibt stets tief genug. Je näher wir dem eigentlichen Hafen kommen, desto höher steigt die Spannung. Soweit wir wissen, war die nächtliche Hafeneinfahrt wegen der Tamilen-Bedrohung in den letzten Jahren verboten. Ist das noch so? Und wenn ja, was gilt als Hafen? Der Bereich innerhalb der den Hafen schützenden Wellenbrecher oder die gesamte Bucht? Zwei spärlich beleuchtete, einlaufende Fischer überholen uns. Demnach sollte der Hafen ja offen sein, oder? Wir werden aber vorsichtshalber vor Anker gehen. Unweit des seewärtigen Wellenbrechers drehen wir daher in Schleichfahrt nach Osten ab. Schon weit vor dem Hafen haben wir unsere Festbeleuchtung entzündet, um uns möglichst gut sichtbar zu machen. Wer schrill leuchtet kann ja nichts Böses im Schilde führen, so unsere Überlegung. Angestrengt starren wir in die Dunkelheit.
„Mist, wieder so ein unbeleuchteter Fischer!“
Ich fluche leise vor mich hin, kupple aus und starre auf den dunklen Schatten, der sich von links in JUST DO IT´s Kurs schiebt.
„Ach du dickes Ei – das ist ein Schnellboot!“
„Hinter uns ist auch eins.“
Scheinwerfer flammen auf und tasten JUST DO IT ab.
„Ich hab´s geahnt. Jetzt kriegen wir Ärger. Was machen wir jetzt bloß?“
„Ganz einfach. Ruhig und freundlich bleiben und uns in ganzer Körpergröße zeigen. Die Jungs müssen erkennen können, dass wir keine Kalaschnikow oder Granaten am Körper tragen.“
Ich rede uns Mut zu. Und tatsächlich, nach einigen Ehrenrunden kommt eins der beiden Patrouillenboote näher. Sie fragen nach dem Woher, wie viele Personen an Bord. Das Büro des Hafenkapitäns sei nur von 07:00 bis 18:00 Uhr besetzt. Wir könnten 50 Meter weiter östlich ankern. Sie geleiten uns sogar an den Ankerplatz, der frei von Steinen ist. Nach 500 Metern heißt es erneut noch 50 m. Von der Wurzel der Hafenmole leuchtet ein Suchscheinwerfer auf.

Der Leuchtturm von Galle Hafen, aufgenommen, als wir noch gar nicht hierher wollen

„Die wollen uns wohl weiter vom Hafen weg haben.“
Nach etwa 500 weiteren Metern, Zahlenangaben sind hier wohl nur als Idee einer Entfernung zu verstehen, schmeißen wir einfach den Anker. Scheint ok zu sein. Noch einmal werden wir ganz dicht umkreist, dann kommt die Frage nach Zigaretten. Die liegen fast schon bereit und sind entsprechend schnell an Bord des Schnellbootes geflogen. Mittlerweile ist es 01:50. Wir entkorken eine Flasche Wein und lassen die Anspannung eine ganze Stunde lang von uns abfallen. Dann geht es in die Kojen. Wie gut, dass ich doch noch während der Fahrt ein einfaches Abendessen gekocht hatte.