80
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).

Der Hafen von *Galle*
(Foto: Anke Preiß)

Teil 1361 – 1400
Galle - Salalah

17.01.09
Galle Anchorage – G. Hafen
0,5 sm (32.092,9 sm)
Wind: NE 1
Liegeplatz: im Päckchen am Kai, Gebühr ca. 100 USD / Monat

1361. (Sa. 17.01.09) Frierend und mit heftigen Kopfschmerzen aufgewacht. Um 06:40 LT[1] Ein kräftiges Frühstück und ein kräftiger, gut gesüßter Kaffee helfen. Ab 07:30 hänge ich am UKW-Funkgerät und versuche den Hafenkapitän auf unsere Existenz aufmerksam zu machen. Nach einer halben Stunde habe ich endlich Erfolg. Die Autoritäten sind zur Arbeit erschienen. Man heißt uns, vor dem äußeren *breakwater* vor Anker zu gehen. Welchen Agenten wir haben. Keinen. Wir müssen aber einen vorschlagen. Der Hafenkapitän gibt uns die Namen und deren Anrufkanäle. Bevor wir noch „Hü“ sagen können, werden wir daraufhin vom GAC Marine Services, einem der Agenten gerufen. Da wir eh nicht wissen, welcher besser ist, können wir auch den nehmen. Organisatorisch läuft alles wie geschmiert. Der Agent meldet sich von sich aus beim Hafenkapitän, wir haben nichts mehr zu tun. Nur eben das Ankermanöver hinter uns zu bringen. Wenig später gesellen sich auch noch TAMANU mit Jaques und Jeane aus Frankreich und TOBOGAAN mit Steven und Nancy aus Kanada dazu. Kaum sind wir versammelt, kommt auch schon ein offenes Boot der Hafenbehörde und geleitet uns vorbei an einer geöffneten, schwimmenden Barriere in den eigentlichen Hafen. Wir sind überrascht, viel bessere Verhältnisse als die in Internet und Revierführern beschriebenen anzutreffen. Kaum liegen wir als drittes Boot in einem Päckchen an der Pier, kommen schon die ersten Offiziellen.

Die Navy eröffnet den Reigen. Es gibt etwas Papier auszufüllen, Unterschriften sind zu leisten. Der Bootsstempel findet großen Anklang. Entsprechend oft ist er auch gefragt. Einer der Abordnung inspiziert sehr oberflächlich und schüchtern das Boot. Der andere scheucht mich hinterher. Ich habe dem ersten auf die Finger zu schauen. Wir sind erstaunt über diesen Ansatz von Kontrolle und Korrektheit. Es folgt die Hafenbehörde in olivgrüner Uniform. Papiere, Unterschriften, Stempel, wie gehabt. Ob wir ein Kaltgetränk haben? Ok. Eine Cola zum teilen oder zwei Eiskaffee. Der Eiskaffee findet Anklang. Zum Abgang noch zwei Päckchen Zigaretten. Es folgt der Zollmensch in blauer Hose und weißem Hemd. Papiere, Unterschriften, Stempel, wie gehabt. Spirituosen? Hatte ich nicht angegeben. Naja, ein Whisky, ein Rum. Ob er die mal sehen kann. Ich öffne unser Küchenschapp. Da sind ja tatsächlich vier Spritflaschen drin, alle angebrochen. Er kam, sah und drückt seine Begehrlichkeiten aus. Den Bacardi Gold. Kommt nicht in die Tüte, sprichwörtlich, denn eine Transporttüte steckt griffbereit in seiner Hosentasche. Die Flasche chilenischen Rum kann er haben. Die ist auch nur halb voll. Eigentlich ist selbst dieser Rum viel zu schade. War zwar günstig, ist aber sehr gut. Jetzt möchte er noch eine Flasche Wein. Längere crewinterne Diskussion. Er sieht, dass wir es ihm nicht ganz leicht machen. Letztlich rücken wir eine Flasche raus. Eigentlich hätten wir ihm die Flasche

[1] Sri Lankas *Local Time*, also Ortszeit, ist UTC + 5 ½ Std.

Fruchtlikörwein aus Brasilien andrehen sollen, die wir nicht mögen. Als er von Bord steigt, nicht ganz einfach, denn die Pier ist hoch und er muß über einen gigantischen Reifen klettern (so ein Tagebauungetüm), nehme ich ihm helfend die Tüte mit seiner Beute ab. Reiße mich sehr zusammen, denn sie glitt mir schon durch die Finger. Und Neptun streckte schon begehrlich seine Wogen aus.

1362. (So. 18.01.09) Nach einer viel zu kurzen aber vor allem einer erstaunlich warmen Nacht, Anke klagt, dass sie wegen der Hitze kaum hat schlafen können, stehen wir früh auf. Haben uns mit Leel verabredet, der uns einen Überraschungstag in der Umgebung versprochen hat. Anfütterung der späteren Opfer.
Als wir das Hafengelände verlassen - Laufzettel zeigen, Eintrag in das Torjournal - werden wir sogleich von Leel empfangen. Keine Chance für einen seiner Konkurrenten, uns abspenstig zu machen. Gemeinsam steigen wir in ein Tuktuk. Eins seiner Tuktuks, wenn wir es richtig sehen. Das ist eins dieser dreirädrigen, typisch asiatischen Fortbewegungsmittel. (Europa hat ja seit Vespas seligen Zeiten und einigen zurückhaltenden Versuchen der Hanomag in dieser Hinsicht nichts mehr geboten.) Diese Tuktuks sind in vielen asiatischen Ländern bevorzugte Verkehrsmittel im Kurzstreckenverkehr. Hinter dem großzügig bemessenen Fahrerabteil mit allerdings sehr spartanischer Sitzgelegenheit befindet sich eine Sitzbank, auf der normal gebaute Menschen wie wir fast noch bequem zurechtkommen können. Das Ganze ist überdacht und halbwegs eingehaust. Vor dem Fahrer befindet sich eine Windschutzscheibe und ein einzelnes Vorderrad Typ Vespa an einer Kurzarmschwinge. Achtern, also noch hinter den Passagieren, ist der Motor untergebracht, meist ein Zweitakter, gelegentlich aber auch als Viertakter. Die bescheidenen 150 ccm Hubraum aus einem Zylinder kreiieren eine nicht in Erfahrung zu bringende, aber erstaunliche kräftige Anzahl an Pferdestärken. Uns erschien die Steigleistung des mit vier Personen besetzten Tuktuks jedenfalls deutlich besser, als die des Suzuki-Jeeps, den wir in *Phuket* mieteten. Ein neues Tuktuk kostet etwa 2.200 Euro. Und wenn ich auch weiter gut zugehört habe, besitzt Leel vier dieser Fahrzeuge, die er wiederum an die Fahrer vermietet. Die Miete bringt 300 Rupien pro Tag. Außerdem bekommt er von den Einnahmen des Fahrers einen Anteil zusätzlich zur Miete.

Tuktuk-Parade

Batu, der Fahrer, chauffiert uns über einige kleinste Wege und Feldwege an eine Stätte, an der Kokosfasern gewonnen werden. Wir sehen ein kleine Baracke mit angegliedertem Sonnendach, darunter ein vorsintflutliches Technikdenkmal, ein weiteres Schattendach, einen großen Teich voller Kokosnusshälften und -vierteln, Kokosnussberge, große Flächen mit ausgebreiteten Kokosfasern, die in der Sonne trocknen, und kleine Hügel aus Kokospulver. Eine Wasserfläche. Werkelnde, indisch wirkende Frauen, alle in fortgeschrittenem Alter, sehr mager, eine auch noch extrem klein. Sie sortieren die Nüsse vor. Die Gesichtspunkte bleiben uns verborgen. Das industrielle Denkmal kommt während unserer Anwesenheit nicht zum Einsatz. Es dient aber unverkennbar dazu, die Nüsse in ihre faserigen Bestandteile zu zerschreddern. Um den Prozeß deutlich zu machen, noch mal von vorne. Die Kokosnüsse sind bereits geöffnet und ihres Kokoswassers und des Kokosmarks beraubt. Was hier in großen Haufen lagert, ist der ehemalige grüne Mantel der Nuß, vertrocknet und gealtert.

Kokosfaserversand – Vorbereitung noch in Handarbeit: erst gepresst, dann verschnürt

Die von einem japanischem Mönch erbaute Friedens-Dagoba (Foto: Anke Preiß)

Diese Überreste werden in den „Teich“ geschmissen, in dem sie rund drei Monate verbleiben. Wir vermuten, dass die Teichlebewelt die verwertbaren Bestandteile der Nuß konsumiert und die schwerverdaulichen Faserreste zurücklässt. Nach Ablauf dieser biologischen Reinigung werden die Kokosteile in das Technikunikum gegeben, das dieselben endgültig zerfasert. Diese Fasern sind erstaunlich fein und geschmeidig. Sie werden an der Sonne getrocknet und anschließend zum zweiten Schattendach verbracht. Unter ihm ruht eine ganz interessante, primitive, andererseits wohldurchdachte Presse. Sie besteht aus einem Hohlquader, gebildet aus Holzschaltafeln, die teilweise klappbar sind. In diesen Hohlraum wird die Faser hineingestopft, dann werden die Seiten geschlossen, nur die obere Fläche bleibt offen. Hier wird noch ergänzendes Material hinterhergepresst, indem einer der zwei sehnigen, mageren Arbeiter auf den Faserbüscheln herumhüpft. Ist das vollbracht, wird ein abschließender Holzdeckel aufgelegt, und mit Hilfe einer Spindel erfolgt dann die eigentliche Pressung. Wobei die Hebelarme der Spindel von zwei Mann bewegt werden müssen. Ist alles genügend verdichtet, werden zwei Seitenteile der Pressform abgeklappt, und der entstandene Ballen von etwa 30 kg Gewicht wird mit einem Kokosseil vernäht. Ein großer Teil der so abgepackten Rohware geht in die USA. Wahrscheinlich wird sie dort zu Futons verarbeitet. Neben den Fasern gewinnt man auch eine Art Kokosstaub. Vermutlich ein endgültiges Restprodukt. Aber auch das wird noch genutzt. Man stellt daraus Ziegel her, die zwar nicht sonderlich belastbar sind und daher nicht im Hausbau verwendet werden, aber in der Gartengestaltung werden sie gerne für Mäuerchen genutzt.

Anschließend geht es weiter zur Friedens-Dagoba. Sie befindet sich an exponierter Stelle über der Bucht von *Galle* und begrüßt ankommende Schiffe schon von weitem. Erbaut wurde die Dagoba von einem japanischen, buddhistischen Mönch. Uns beeindruckt trotz der immensen Größe die Schlichtheit der Dagoba und der umgebenden Anlage. Den Fuß der Kuppel bildet eine endlose Elefantenschar – kein Wunder bei einem Rundbau – der die eigentliche Dagoba trägt. Zu den vier Himmelsrichtungen sind Nischen ausgerichtet, in denen Buddha in verschiedenen Stadien seines Lebens dargestellt wird. Ich finde die künstlerische Qualität der Darstellungen ungewohnt eindrucksvoll. In einer Nische ist unter der Skulptur des dahinscheidenden Buddha ein Relief ausgearbeitet, dass mich verblüffend an den Jugendstil und Arbeiten Heinrich Vogelers erinnert.

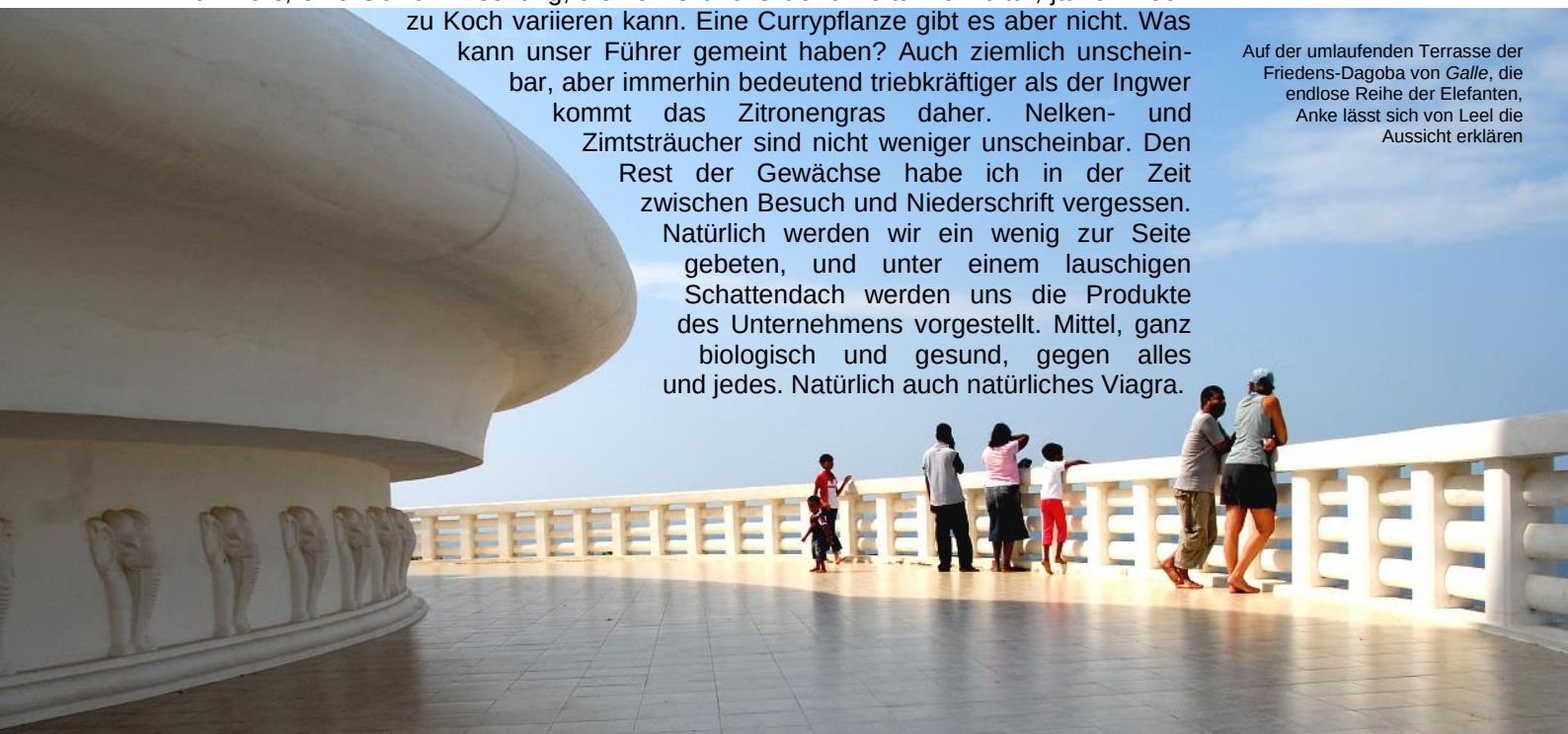
Detail der Dagoba – ein Wandfries

Ich finde das vor allem daher interessant, da der Jugendstil durch die Einflüsse der japanischen Kultur und der japanischen Kunst befruchtet wurde. Ist es hier dazu gekommen, dass japanische Stilelemente über den Umweg Europa oder Abendland wieder Richtung Ursprungsort zurückschwappen? In einer anderen Nische steht Siddharta Gautama, also Buddha noch vor seiner Erleuchtung. Seine Garderobe würde ich ganz klar dem Art Deco zuordnen. Ansonsten besticht das Bauwerk durch schlichte Zurückhaltung. Was sollen die Worte, schließlich kann ich ein paar Fotos zeigen.

Der lehrende Buddha
- Opferschälchen

Unweit der Dagoba befindet sich ein schnell übersehener Schrein. Doch Leel sorgt dafür, dass wir ihn besuchen. Er ist dem Affengott gewidmet. Die Geschichte des Affengottes habe ich nicht richtig verstanden, jedenfalls hat er irgendwelche Felsen transportiert, war aber irgendwie etwas durcheinander. So ist ihm ein Stein verloren gegangen, und der fiel nun genau an den Ort, an dem wir uns befinden. Wir stehen gerade darauf. Logisch, dass die Götterstatue einen Stein in der Hand hält. Mich interessieren dagegen mehr die kleinen Squirrels, die in seiner Umgebung durch die Gegend huschen. Leel meint, dass es noch Babys sind. Dafür finden wir sie erstaunlich groß. Aber vielleicht stimmt es, denn es soll in Sri Lanka Giant Squirrels geben.

Der nächste Halt ist ein Kräutergarten. Genauer, der Kräutergarten eines Unternehmens, das mit ayurvedischen Naturprodukten handelt. Eines von vielen derartigen Unternehmen selbstredend. Und natürlich – wie kann es anders sein – spricht uns sofort ein deutsch sprechender *guide* an, der uns durch den Garten geleitet. Die meisten der Gewächse kennen wir schon. Die Gärten auf Bali haben im Grunde ein ähnliches Sortiment. Wir begegnen unter anderem zweierlei Arten Aloe Vera, eine für die Schönheit, die andere eher für medizinische Zwecke, der schlingenden Vanille, den ziemlich unscheinbaren Blättern des Ingwers. Der eng Verwandte Galgant ist da bedeutend eindrucksvoller. Eher eine zurückhaltende Erscheinung ist das Gewächs, dessenthalben Kriege geführt und Reiche gestürzt wurden, der Pfefferstrauch. Ein schon arg gebeutelter Baum wird uns als Curry-Strauch vorgestellt. Da komme ich zumindest ins schleudern, denn Curry ist, soweit ich weiß, eine Gewürzmischung, die von Ort zu Ort und Kultur zu Kultur, ja von Koch zu Koch variieren kann. Eine Currypflanze gibt es aber nicht. Was kann unser Führer gemeint haben? Auch ziemlich unscheinbar, aber immerhin bedeutend triebkräftiger als der Ingwer kommt das Zitronengras daher. Nelken- und Zimtsträucher sind nicht weniger unscheinbar. Den Rest der Gewächse habe ich in der Zeit zwischen Besuch und Niederschrift vergessen. Natürlich werden wir ein wenig zur Seite gebeten, und unter einem lauschigen Schattendach werden uns die Produkte des Unternehmens vorgestellt. Mittel, ganz biologisch und gesund, gegen alles und jedes. Natürlich auch natürliches Viagra.



Auf der umlaufenden Terrasse der Friedens-Dagoba von *Galle*, die endlose Reihe der Elefanten, Anke lässt sich von Leel die Aussicht erklären

Der Knaller ist allerdings das natürliche Enthaarungsmittel. Man soll es etwa drei Monate lang einmal wöchentlich auf die gewünschte Stelle auftragen, einige Minuten einwirken lassen, und dann abreiben. Die Haare gehen mit der Paste. Nach drei Monaten soll an der betreffenden Stelle kein Haarwuchs mehr möglich sein. Ich stelle mich zu einem Selbstversuch zur Verfügung.

In den Händen angeblicher Massageschüler (unbekannter Fotograf)

Und tatsächlich, nach zehn Minuten reibt der *guide* die Paste von meinem Bein, und nach ein wenig Nachgereibe lösen sich fast alle Haare an der betreffenden Stelle. Ein Wunder, eine medizinische Sensation. (Zumindest für mein einfältiges Gemüt.) Ich sehe ungeahnte ästhetische Möglichkeiten auf den Endverbraucher zu kommen. So könnte man sich einen Kurzhaarschnitt zu legen, die Paste in Musterform auftragen und bekäme als Ergebnis einen Designerkopf. Auf Lebzeit. Quasi ein Negativ-Tattoo. Obwohl, gibt es das nicht schon? Enthaarungscreme? Vielleicht besser das ayurvedische Schlafmittel auf den westlichen Markt werfen?
Natürlich bietet man uns auch gleich weitere Tests an. Ein wenig Kopf- und Rückenmassage gewünscht? Angebliche Studenten der ayurvedishen Massage offerieren ihre Dienste. Kostenlos. Aber wir dürfen natürlich gerne ein Trinkgeld geben. Unser *guide* sieht, dass ich außer den 2.000 Rupien-Scheinen vom Bankautomaten kein anderes Geld habe und versucht mich zu überreden, einen Schein als Trinkgeld zu geben. Schließlich würden sich 20 Massagestudenten die Trinkgelder teilen. Das mag zwar sein, aber 2.000 Rupien sind etwa 13,50 Euro. Und das wäre für eine 10-Minuten-Massage eine reichlich unverschämte Honorierung, erst recht bei den hiesigen Lohnverhältnissen. Wir geben dann zu zweit 500 Rupien, und selbst das ist eigentlich viel zu hoch. Zum Vergleich, die Tuktuk-Fahrt vom Hafen nach Galle-Zentrum kostet 100 Rupien, und darin sind ja die Abschreibung des Tuktuks und alle laufenden Kosten enthalten. Ein wenig, aber doch sehr zurückhaltend, kaufen wir noch ein paar Produkte, dann ziehen wir uns zurück. Nun möchte auch noch unser *guide* ein Trinkgeld. Der gereichte 2.000 Rupien-Schein zum Wechseln wird gleich einbehalten. Geht aber nicht, wieder her damit. Einer der Studenten fährt, den Schein zu wechseln und dann geben wir ein angemessen niedriges Trinkgeld. Wir sind doch keine Amerikaner. Der *guide* scheint auch jetzt zufrieden.

Die Tourismusindustrie in *Sri Lanka* liegt wegen der politischen Situation darnieder. Leere Liegestühle warten unter Schattendächern auf die erhofften Gäste (Foto: Anke Preiß)

Nächste Rundfahrtstation ist ein Strandcafé. Genauer das Hard Rock Café in *Unawatuna*. Ob sich hinter dem Namen ein echter Lizenznehmer verbirgt? Hier können wir etwas essen, in mäßiger Qualität, ein Bier trinken. Lions Lager ist auch nicht so toll. Säfte gibt es wegen Stromausfall nicht. Und wir können uns am Strandleben erfreuen. Wir schnorcheln ein wenig herum – auch nicht so toll – und bewundern stattdessen lieber das Badeleben der hier erfreulich zahlreich vertretenen einheimischen Bevölkerung. Und das hat schon seine Reize. Die jüngeren Männer tragen die üblichen, gerade modernen langen Badehosen. Die wenigen älteren Männer tragen einen typischen, beinlangen Röhrenrock, den sie kunstvoll um die Hüfte schlingen. Frauen und Mädchen gehen in voller Montur ins Wasser. Meist wird nur im Randbereich des Wasser geplanscht. Nur wenige Jungs schwimmen in das seichte Wasser hinaus. Bis zu den gar nicht weit entfernten Rifffelsen trauen sich nur einige der ausländischen Gäste. Es gibt dort nicht viel zu sehen. Die Korallen sind weitgehend zerstört. Anke entdeckt immerhin eine Muräne, die ich erst auf weniger als einen Meter Entfernung sehe. (Habe meine Kontaktlinsen vergessen.) Freundlicherweise gehört die Muräne zu den zurückhaltenden Artgenossen und bleibt friedlich.

Nach einigen Entspannungsminuten auf den Ruhepritschen des Cafés kehren wir an Bord zurück. Entspannungsbierchen, dann kurzer Besuch bei Leel, um die geplante Tour endgültig zu besprechen. Wir werden wieder mit dem leckeren Ceylon-Tee bewirtet. Im Verlauf der Besprechung sinkt der Preis für die geplante 5-Tage-Tour von astronomischen 980 USD für uns beide auf 890, dann immer weiter. Und wenn wir uns mit zwei anderen zusammen tun kommen wir schlussendlich auf 676 USD. Immer noch nicht günstig, aber wir wissen, dass darin allein 100 USD Eintrittgebühren enthalten sind. In Sri Lanka gar nicht günstig. Der Mietwagen mit Fahrer kostet auch um die 320 USD, und die Hotelkosten sind mit knapp 150 USD pro Person auch nicht günstig. (In diesem Punkt lernen wir allerdings morgen noch ganz andere Relationen kennen.)

Frau badet *fully dressed*

1363. (Mo. 19.01.09) Zunächst zieht uns heute nach Galle City, den modernen Teil der Stadt. Hier herrscht ein unbeschreibliches Gewusel. Niedrige Marktstände, an denen man so ziemlich alles kaufen kann, was man im täglichen Leben braucht. Gleich daneben eine mehrgeschossige Büro- und Geschäftshauszeile. Hat auch schon bessere Tage gesehen. Hier drinnen wuselt es weniger, aber hier gibt es etwas ganz Wichtiges, ein Reisebüro. Anke versucht, den Umtausch ihres Flugtickets, von *Cochin* nach Düsseldorf ausgestellt, in die Wege zu leiten. Man hört ihr Begehren an, notiert die Details und verspricht, sich darum zu kümmern.

Leels Tuktukfahrer, der uns bis hierher begleitet hat, bringt uns anschließend an den alten Haupteingang des Forts. Zeitgleich taucht ein Kleinbus mit amerikanischen Touristen[2] auf. Raus aus dem Karren, eine Handvoll Fotos, rein in den Karren, und weg. Es gibt ihn doch, den Turbotourismus. Auf Sparflamme zwar, aber es gibt ihn doch. Über dem alten Tor thront auch heute noch das altehrwürdige mit Wappen der Ostindischen Compagnie. Im Tortunnel eine kleine Wechselstube. Fast wie in alten Zeiten.

Transportmittel

Das Fort von Galle ist nicht einfach eine historische, denkmalgeschützte Stätte. Nein. Es ist ein ganzer, lebendiger Stadtteil. Viele Familien in dessen Mauern leben bereits seit Generationen hier. So bietet sich in diesem Viertel ein ganz anderes Bild vom Lokalkolorit.

Nicht weit vom Eingang befinden wir uns mitten im Leben. Es gibt hier ein Gericht. Ringsherum Anwaltspraxen. Und scharenweise dunkel gekleidete, sehr geschäftsmäßig aussehende Menschen. Schlange stehen vor den kleinen Anwaltspraxen und dem Gericht. Ab und zu kommen Menschen aus den dunklen Räumen heraus. Manche erleichtert, andere bedrückt. Auf der Rückseite des Gerichtsgebäudes auch schon mal in Handschellen und von Polizisten eskortiert.

„Wechselstube“

Wir erfrischen uns an einem kleinen Kiosk. Bei dem Versuch, die Atmosphäre einzufangen, werde ich von der Seite her angeraunt, auf Deutsch, akzentfrei:

„Wenn Du Deine Kamera behalten willst, dann würde ich mal ganz schnell mit dem Fotografieren aufhören.“

Ach ja, das alte Lied. Militäreinrichtungen, Polizeistationen, offizielle Gebäude, Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen, alles ist Tabu in vielen unterentwickelten Ländern. Hier kann man es noch eher verstehen, denn noch brodelt im Norden des Landes der Bürgerkrieg.

Galle Fort bietet viel fürs Auge

[2] Die armen Nordamerikaner müssen aber auch immer als Zerrbild herhalten ...

Da *Galle Fort* auch ein touristischer Höhepunkt ist, begegnen wir unvermeidlich auch den allgegenwärtigen Abstaubern. Wir sollen Schmuck kaufen, alte Münzen, Stoffe, Kleidchen und was weiß ich noch alles. Andere wollen uns zu Edelsteinverkäufern oder in Batikläden führen. Einem dieser Gauner gelingt es, doch glatt, uns 100 Rupien für ein Medikament für seine Mutter abzuschwatzen. Er will es uns das Geld morgen zum Hafen bringen. Ein Experiment. Wir glauben nicht an einen erfolgreichen Ausgang dieses Versuchs.

Immerhin, wir sind die unerwünschte Begleitung los. Wir schlendern an historischen Bastionen entlang, bewundern den Leuchtturm und erwehren uns der Spitzenverkäuferinnen, die ausgerechnet hier ihre Waren aufdrängen müssen. Es braucht wohl ein paar Tage, bis man selber zum Bild des Forts gehört und Ruhe vor diesen Tanten und Störern hat.

In einem ganz einfachen Gebäude mit dem Namen „Weltevreden“ kehren wir zum Mittagessen ein. Es gibt ein Standardessen. Wählen kann man, ob mit oder ohne Huhn. Und ob Kaffee oder Tee. Wir kommen mit Herrn Piyasena, dem Eigentümer und Bewohner des Hauses ins Gespräch. Sein Haus, das nicht weit von den seeseitigen Befestigungsanlagen entfernt ist, stammt aus dem 18. Jahrhundert. Ein gut erhaltenes Beispiel der niederländischen Kolonialarchitektur, gepaart mit dem Charme lokaler Einflüsse. Es ist aus Meereskorallen errichtet. Die Wände sind dick und haben hervorragende klimaausgleichende Eigenschaften. Kein Wunder, dass Herr Piyasena nie auf den Gedanken kam, eine dieser neumodischen Klimaanlagen zu kaufen. In den Räumen des „Weltevreden“ ist es immer angenehm kühl. Jenseits des Strasses bildet das Hauptgebäude mit den anschließenden Nebengebäuden ein Atrium. Dahinter folgt noch ein kleiner Garten. Eine grüne Oase, von außen, der Straßenseite aus nicht zu ahnen, welches kleine Paradies sich hinter der einfachen Fassade verbirgt.

Zu Fuß kehren wir zurück. Bis zum Hafen. Ein langer weg, reichlich staubig und abgasschwanger, aber wir wollen mal unsere müden Beine trainieren. Die uns zu teuer erscheinenden Orangen lassen wir auf den Marktständen zurück. Später stellen wir fest, dass die Preise völlig ok waren. Orangen sind hier überdurchschnittlich teuer.
Den Abend verbringen wir gemütlich und ereignislos an Bord.

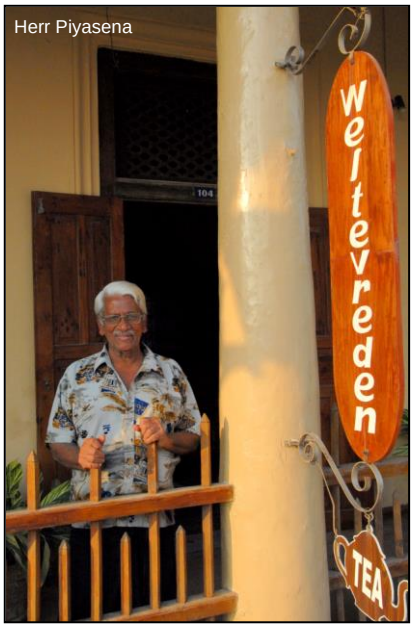
1364. (Di. 20.01.09) Den Vormittag und Mittag mit Umlegearbeiten verbracht. Leinen hier und Leinen da. Einhandsegler Heinz auf seiner TRIGLAW geholfen. Muß seine neuen Batterien unterbringen. Viel Arbeit haha. Wegen der Hitze zwischendurch geduscht. Am Nachmittag bei Mike. Mal seinen Laden angeschaut, geinternetet, meine Aktien bitter abgestürzt, vielleicht sollte ich eine Bank übernehmen. Sind gerade billig zu haben. Er warnt uns vor Neppern, Schleppern und Bauernfängern und weist uns darauf hin, dass auf allen Waren per Gesetz die Maximalpreise aufgedruckt sein müssen. Außerdem ist angeblich gesetzlich geregelt, dass alle Fahrer von Touristentaxis bei Rundtouren von den jeweiligen Hotels kostenlos beherbergt und beköstigt werden müssen. Die Preise für eine Tour dürfen also keine Kosten für den Fahrer und dessen Spesen enthalten.

Münzen, angeblich gaaaanz alt

Historischer Fuhrpark

Muslimische Schule

In den Gassen von *Galle Fort*



Herr Piyasena

Am Abend eilen wir zum Closenburg Hotel, angeblich dem besten Hotel *Galles*. Mit fünf Sternen. Fünf Sterne können ja sein, aber ob es das beste Hotel am Ort ist, möchten wir doch bezweifeln. Und ob die fünf Sterne noch zeitgemäß sind, möchten wir ebenfalls bezweifeln. Wie auch immer. Grund unseres Besuchs in diesem ehrwürdigen Gemäuer – blablabla – ist die Farewell-Party der Bluewater-Rallye. Sie besteht in erster Linie aus einer traditionellen Tanzvorstellung. Gar nicht so schlecht. Mit viel Feuer und einer Trommlergruppe, die aus Afrika stammen könnte. Die Blue-Water-Seglergemeinde, unter ihnen auch breit, bräsig und dreist in der ersten Reihe Ingrid, Jürgen und Heinz, die ja nun nicht mit der Rallye reisen, machen munter mit und bestreiten so manchen Folkloretanz. Aber das Ensemble hat Spaß, und ebenso die heimischen Zuschauer. Alle Helfer der Blue Water Rallye vor Ort sind mit ihren Familien ebenfalls eingeladen. Und so sind es neben den Erwachsenen auch viele Kinder, die mit großen Augen zuschauen.

„Atrium des Weltevreden“

Große Kinderaugen

Wir werden hungrig. Außerdem beginnen ein paar Regentropfen zu verunsichern. Wir begeben uns in den Kern des Hotels zum abendlichen Dinner. Ich bestelle mir eine Vorspeise – Tunasalat in einer Papaya angerichtet und ... – nichts und. Der Kellner blockt. Das sei genug für mich. Die Portion sei groß. Ich bin verblüfft, aber ich gehorche. So groß war die Portion nicht und ich bestelle nachher noch ein Knoblauchbrot hinterher. Aber in Anbetracht der heimischen Schmachthaken kann ich die Bremsung des Kellners verstehen. Die in der Getränkekarte gelisteten Aperitifs sind nicht verfügbar. Immerhin gibt es Rot- und Weißwein. Unser Wein, rot, ist ein einfacher französischer Tafelwein. Ohne Jahrgang und weitere spezifizierende Angaben. Wird mit singhalesischer Zimmertemperatur geliefert, also arg zu warm. Wir bitten um einen Sektkühler. Der kommt randvoll mit Wasser und zwei gewaltigen Eisstücken drin. Kaum noch Platz für die Flasche. Die Entkorkungsungszeremonie ist schon drollig und etwas seltsam. Der Flaschenrand wird mit dem Daumen abgewischt, aber immerhin beherrscht der Kellner (fast) das Abschlagen.

1365. (Mi. 21.01.09) Wie kann man sich nur auf solchen Unsinn einlassen? Es ist 04:50, also zu völlig unchristlicher Zeit, als der Wecker klingelt. Wir sind doch keine Muslime, die zum Morgengebet müssen. In aller Eile setze ich Kaffeewasser auf und schmiere mir noch schnell zwei Scheiben Brot. Anke bekommt auch eine. Dann schnell die Luken geschlossen, der Niedergang verriegelt und verschlossen, und wir eilen zum Hafentor. Gemeinsam mit Jaques und Jeanette. Schnell den *shorepass* vorzeigen. Zwanzig Meter weiter warten bereits zwei Kleinbusse. Auf uns leider das ältere Baumuster. Und Leel wartet auch. Er wird uns die nächsten fünf Tage auf einer Inlandstour begleiten.

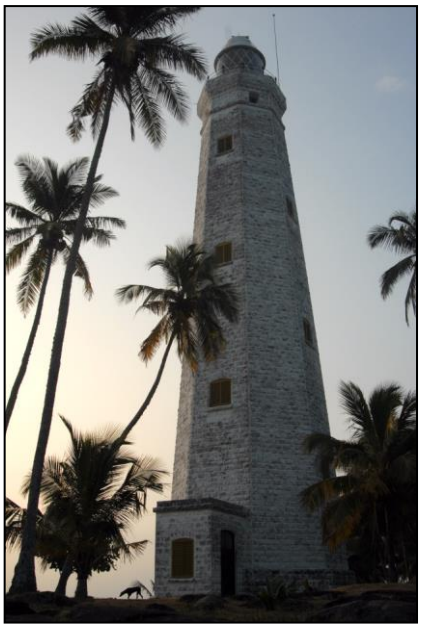
Maskentanz

Sicher nicht jedermanns Sache, stundenlang auf einem Holzprügel sitzen und auf den Fisch warten

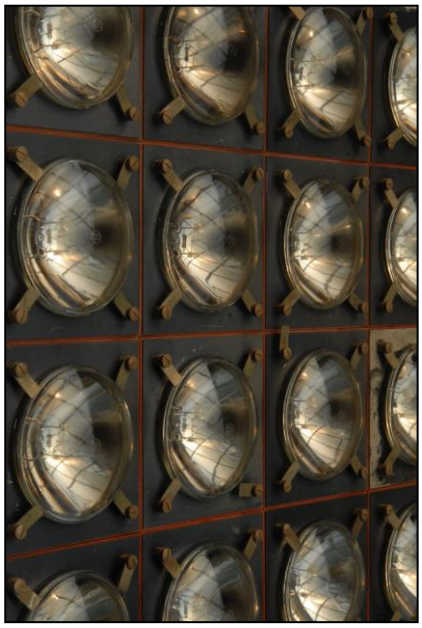
Die Fahrt folgt zunächst der Südküste. Lange Zeit reihen sich die Ortschaften nahezu übergangslos aneinander. Sri Lanka, ein Straßendorf, ähnlich wie Bali. Allerdings bei weitem in schlechterem Zustand. Viel Müll und Schutt längs der Straße, viel Verfall an den Gebäuden. Nicht nur fehlende Farbe, vieles wirkt heruntergekommen, gammelt, zerfällt. War das schon immer so? Oder ist das eine Folge des Tsunami von 2004?[3] Dazwischen mal vereinzelt, mal gehäuft „Ressorts“. Also Hotels am Strand. Bis auf ganz wenige Ausnahmen hinter hohen Mauern versteckt. Wer will hier Urlaub machen? Offenbar genügend Kunden, wie sonst sind diese abweisenden Touristenkerker zu erklären? Am Straßenrand gelegentlich Tafeln, die auf Tsunami-Hilfen der EU und anderer Staaten hinweisen.

Schon um 06:00 beleben sich die Straßen. Erste Garküchen dampfen vor sich hin und bieten Frühstücksreis und -dal. Kleine Läden öffnen ihre Laden. Gegen sieben tauchen die weißen und hellblauen Trachten der Schüler im Straßenbild auf, vor allem die Mädchen in ihren Kleidern fallen ins Auge. Häufig mit Binder, genauso wie die Jungen. Trotz des brodelnden Lebens braucht Leel mehrere Anläufe, um Mineralwasser für seine Fahrgäste – uns - zu kaufen.
Zwischen den Dörfern: In der Brandung des Meeres die echten Stelzenfischer. Später am Tag sitzen dort die Imitaten, posieren für Fotos und bitten dann um Touristendollars.

Den ersten Stop legen wir nach einigen hoppelnden Kilometern über engste Wege am Leuchtturm *Dondra Head* ein. Auf unserer Anreise wies er uns den Weg. Markierung der südlichsten Spitze von Sri Lanka. Wir haben Glück und können hinauf. Im Gegensatz zu unseren bisherigen Eindrücken bzgl. der hiesigen Bausubstanz strahlt das Innere des Leuchtturms geradezu vor Sauberkeit. Alles drückt Sorgfalt und Unterhaltungswillen aus. Wände und Treppen frisch gemalt, kein Staub ist zu entdecken. Spinde, Schalter, Schalttafeln, Löscheinrichtungen, alles ist zwar alt bis altertümlich, aber alles ist bestens gepflegt. 222 gewendelte Stufen. Angeblich. Wir haben sie nicht gezählt.



Leuchtturm *Dondra Head*



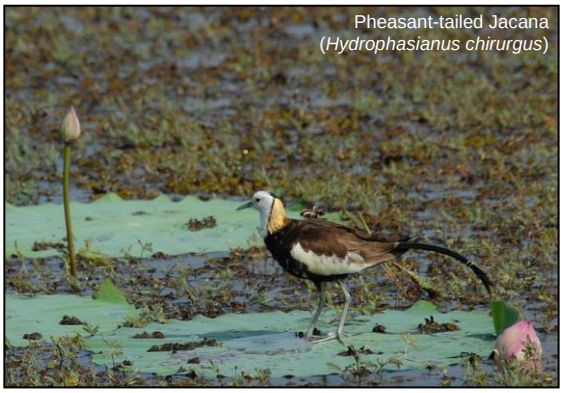
Die Leuchtmittel des Leuchtturms

[3] In den deutschen Medien wurde ja der Eindruck erweckt, als habe sich der Tsunami von Weihnachten 2004 vorwiegend in Thailand ausgewirkt. Tatsächlich ist ein viel größerer Bereich getroffen worden. Große Schäden und zahllose Todesopfer hat es auch in Indonesien, Malaysia und Sri Lanka gegeben.

Im Frühstückslokal

Aber oben angekommen wendelt es in unseren Sinnen. Hier überrascht uns ein ungewöhnliches Leuchtwerk. Keine Fresnell-Linse mit kräftiger Leuchte. Zwei rückseitig verbundene Tafeln oder Rahmen mit fokussierenden Einzelleuchten im Quadrat. Jaques gelingt es, die Schlupftür zu entriegeln, die uns den Zutritt zum äußeren Umgang erlaubt. Wir genießen die Aussicht.

Langsam nimmt die Besiedlungsdichte ab. Wir passieren Salinen und ausgedehnte Reisfelder. Auch ein Neubaudorf auf einem langgestreckten Sandrücken. Hier wohnen umgesiedelte Menschen, deren ehemaligen Dörfer vom Tsunami vernichtet wurden. In den Reisfeldern und den dazwischen gelegenen Wasserreservoiren gibt sich die Vogelwelt ein Stelldichein. Wegen ihrer Größe sehen wir immer wieder den Nimmersatt, die üblichen Kuhreiher, Säbelschnäbler, aber auch noch eine Reihe anderer Arten. Zwischendrin in ihrer ganzen ruhigen Würde mehr oder weniger mächtige Wasserbüffel. Obwohl sie frei herumlaufen sind es keine wilden Tiere, ein jedes hat seinen Besitzer.


Pheasant-tailed Jacana (*Hydrophasianus chirurgus*)

Frühstück gibt es in einem typischen, einfachem Straßenrestaurant, ähnlich den Warungs in Indonesien. Das bedeutet auch landestypisches Frühstück, also kein Brot mit Marmelade oder gar Wurst, Käse und Butter, sondern es gibt eier- oder gemüsegefüllte Teigtaschen, Spiegeleis, Reis mit Currysauce, gelber Sauce und einer Art Fisch-Chutney. Das erste Mal, das uns singhalesisches Essen überzeugt. Dazu wird Tee, sehr gut, und Kaffee, schauderhaft, serviert.

Indian Darter (*Anhinga melanogaster*) und Indian Shag (*Phalacrocorax fuscicollis*)

Am Straßenrand probieren wir Kiri (Yoghurt) mit Peni (Palmhonig), sehr lecker und gleichzeitig erfrischend. Der Palmhonig ist allerdings kein echter, von einem Imker gewonnener Honig, sondern eingedickter Saft, der aus dem Boden angeritzter Palmenblüten gewonnen wird.

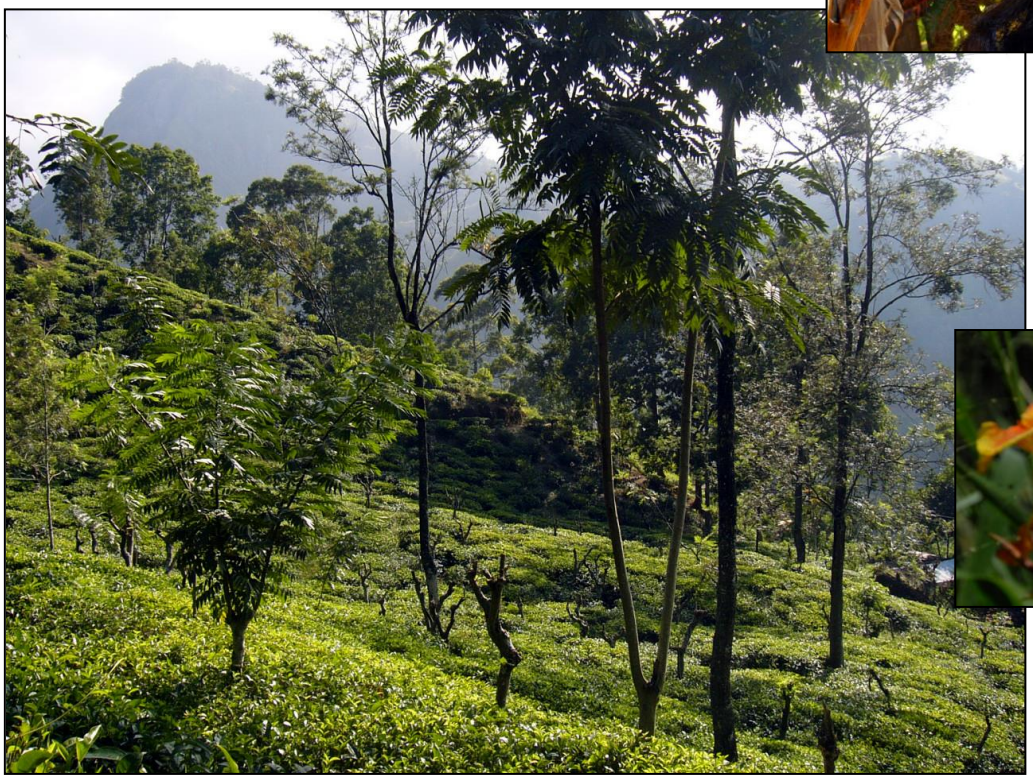
Nachdem wir uns Richtung Landesinneres bewegen, beginnt ein sanfter Aufstieg. Erstmals kann man andeutungsweise eine geringfügige Terrassierung der Reisfelder sehen. Die Häufung der Dörfer nimmt weiter ab. Neben dem Reis tauchen erstmals Plantagen für andere Gemüse auf. Dann erreichen wir die Berge, die wie ein Wall vor dem sanft ansteigendem Schwemmland liegen. Über eine kurvenreiche, oft schattige Straße geht es aufwärts. Viel Wald. In einer engen Kehre ein größerer, in Kaskaden abstürzender Wasserfall. Unser Fotostop wird durch die allgegenwärtigen Straßenhändler reichlich ruiniert, die einem keine ruhige Sekunde lassen. So verpasse ich vor lauter Händlern den Besuch einer Makakenhorde. Ich tröste mich mit der Vermutung, dass dies nicht die letzten sein werden. In einem nahegelegenen Aussichtsrestaurant machen wir unsere Mittagsrast. Im Moment etwas unzufrieden mit Leel, der natürlich nur Etablissements ansteuert, bei denen er in irgendeiner Form Provision bekommt. Sechs Kilometer zuvor war die Gelegenheit zur Einkehr in einem Restaurant in einem kleinen privaten Dschungelpark, das wir natürlich viel lieber besucht hätten. Nur da wussten wir nicht, dass die Mittagsrast unmittelbar bevorsteht.

Purple Swamphen (*Porphyrio porphyrio*)

Wenig später haben wir die Gelegenheit, die aufgenommenen Kalorien bei einer Wanderung auf den Gipfel des kleinen „Mount Adams“ abzuarbeiten. Nach all der Autofahrerei tut etwas Bewegung mehr als gut. Leel besorgt einen örtlichen Führer, was wir erst nicht erkennen, und was uns irgendwie ärgert, bedeutet es doch, wieder Tips geben zu müssen für eine Leistung, die wir vermutlich nicht brauchen. Offizielle Vorgabe: Ein Tip ist nicht zwingend, aber wir können geben, was wir denken, oder was uns die Führung wert war.[4] Der Weg auf den Gipfel ist denn auch so eindeutig, dass es wahrhaft keines Führers bedurft hätte. Aber wir freunden uns mit unserem Führer dann doch ganz gut an, denn er hat ein waches Auge, weiß, was uns interessieren könnte und erklärt eine ganze Menge zu dem, was wir am Wegesrand entdecken können. Brotfrucht-, Jackfrucht-, Avocado- und Papayabäume säumen den Weg, natürlich auch Orangen- und Pfeffersträucher, die quasi wild wachsen. Wir sind also dort, wo der Pfeffer wächst, angelangt.

Die Landschaft ist hügelig bis bergig. Die von wenigen Schattenbäumen überstellten Teeplantagen geben ihr ein sehr idyllisches, gepflegtes Aussehen. Mittendrin bewegt sich eine (halb) heilige Kuh. Auf einigen Hängen können wir den Pflückerinnen bei der Arbeit zusehen. Sie werden für acht Stunden Arbeit am Tag mit einem Mindestlohn bezahlt. Dafür müssen sie mindestens 18 kg Tee pflücken.

Links: Kiri mit Peni, also Joghurt mit Palmhonig
Unten: hübsche Kiri-Verkäuferin
(Foto: Jeanne Pillon)



In den Teeplantagen beim „Kleinen Mount Adams“
(großes Foto: Anke Preiß)

[4] Eine gute Methode, vor dem ausländischen Besucher die wirklichen lokalen Kosten und Preise zu verbergen. Tendenziell gibt man so stets deutlich zu viel, da man die wirklichen Lohn- und Honorarverhältnisse und Preise nicht kennt. Zugleich führt dies zu reichlich unrealistischen Honorarforderungen bei späteren Besuchern.

Darüber hinaus gibt es eine Mengenvergütung für jedes kg, das zusätzlich gepflückt wird. Geübte Pflückerinnen schaffen problemlos 30, 40 und mehr kg. Der Rekord steht bei weit über 100 kg. Und in unserem Fall kommen noch 50 Rupien Fotoerlaubnis dazu, für jede Portraitsession, die ein Tourist mit einer der Pflückerinnen machen möchte. Wobei die Pflückerinnen untereinander eine gewisse Solidarität zeigen und bitten, auch dieses oder jenes Model zu fotografieren, das sonst vielleicht ohne Zusatzeinkommen bliebe. Vom reichlich zugigen Gipfel des „Kleinen Mount Adams“ blicken wir noch ein wenig umher, aber dann steigen wir lieber wieder ab. Wir befinden uns doch reichlich viele Höhenmeter über dem Meer, und der heftige Wind ist erschütternd frisch für unsere hitzegewohnten Körper.

Pflückerinnen nach der Arbeit
(Foto: Anke Preiß)

Teepflückerin

Das Hotel entpuppt sich als deutlich besser als erwartet. Große Zimmer, sauber, saubere Dusche und Toilette, ein geräumiges Moskitonetz über den Betten. Das Abendessen wird in der einfachen Hotelhalle eingenommen, ein singhalesisches Curry. Das bedeutet Reis und sechs bis sieben Schüsseln mit verschiedenen Zutaten. Nicht berauschend, aber es sättigt. Dann werde ich aufgefordert, ganz schnell die Kamera zu holen, es käme eine Hochzeitsgesellschaft. Die besteht allerdings nur aus dem Brautpaar und einem Brautelternpaar. Beide huschen vorbei als wären es Prominente auf der Flucht vor Paparazzi. Hotelchefe und Leel sind enttäuscht, erhofften sie sich doch tolle Fotos. Wir sind besorgt, fürchten wir doch wegen der bevorstehenden, sicher leidenschaftlichen Hochzeitsnacht um den ruhigen Schlaf; denn das Hochzeitspaar ist unser Zimmernachbar.

Chamäleon

1366. (Do. 22.01.09) Das Frühstück mit Spiegelei, Toast und Marmelade ist überraschend reichhaltig. Nur gelingt es mir nicht mehr, Jeanettes Abbestellung ihrer Eier zu annullieren. Andererseits gut für meine Figur.

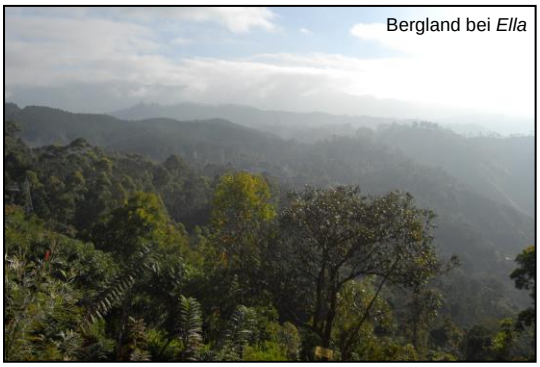
Am kleinen Bahnhof von Ella warten wir auf den Zug Richtung *Kandy*. Zeit, ein wenig die Rahmenbedingungen des hiesigen Eisenbahnverkehrs zu studieren. Ein ebenfalls deutscher Tourist geht mit seinen lautstark gegenüber seinem *guide* vorgebrachten Erklärungen ziemlich auf die Nerven.
„Dies hier ist luschig.“
„Diese Technik stammt noch aus dem vorletzten Jahrhundert.“
„Die Schienenverbinder sind locker.“
Unwillkürlich sprechen wir Englisch und hoffen, unser deutscher Akzent entlarvt uns nicht. Von einer Diesellokomotive gezogen kommt der Zug ganz gemütlich näher. Ein Bahnbediensteter signalisiert etwa 150 Meter vor dem Bahnhof mit einer grünen Flagge die freie Einfahrt. Hinter der Lokomotive folgen Wagen zweiter Klasse, dann ein Speisewagen, die Wagen dritter Klasse und der Gepäckwagen. Im ersten Wagen und im Gepäckwagen ist ein Abteil für einen Sicherheitsbeamten vermerkt. Leel verliert anscheinend irgendwie den Überblick und drängt uns in den Gepäckwagen. Was sollen wir denn da? Ich biege Richtung dritte Klasse ab. Das muß doch ein Abenteuer sein. Nein, nein, andere Richtung. Wir geben seinem Drängen nach, und siehe, jenseits des Gepäckabteils gibt es noch eine Tür.

Stimmt, da war ja ein *observation car* auf dem Wagenstandszeiger vermerkt. Was ich wegen des Abteils für den Sicherheitsbeamten als eine Sicherheitseinrichtung angesehen habe, entpuppt sich als kleines, arg in die Jahre gekommenes Erste-Klasse Abteil. Am Wagenende ermöglichen drei Fenster eine Art Panoramaausblick. Das ist also unter *observation car* zu verstehen. Zu allem Überfluß gibt es auch noch Platzreservierungen. So können wir trotz frühen Erscheinens leider nicht die besten, also hintersten der Plätze okkupieren. Wackelig und zerschlissen sind die Einzelsitze allemal. Es dauert allerdings nicht lange, bis wir entdecken, dass es viel bessere Aussichtsplätze gibt: In den geöffneten Türen der Waggons kann man wunderbar stehen und die Landschaft ungestört an sich vorbeiziehen lassen. Sicherheitseinrichtungen und Öffnungssperren gibt es an den Türen nicht. Bei dem Bummelzugtempo, das nach den überall angezeigten Geschwindigkeitsbegrenzungen meist 15 km/h, gelegentlich auch mal 20 km/h und nur selten mehr beträgt, ist so etwas auch nicht gerade erforderlich. So kommt es auch, dass nach einer gewissen Fahrzeit praktisch alle Türen des Zuges von meist jugendlichen, schaulustigen Fahrgästen belegt sind. Besonderen Anklang finden auch die zahlreichen Tunnel, die mit Gejuchze und Gejohle begrüßt werden. Das sich in ihnen die Dieselabgase sammeln und besonders in den längeren Tunneln das Atmen erschweren, tut dem kein Abbruch. Die Frischluft folgt nach der Tunnelpassage ja wie dem Gebet das Amen.

Die Zugfahrt lohnt sich nicht nur wegen des Erlebnisses einer nahezu altertümlichen Eisenbahnfahrt. Die Aussichten auf der Strecke sind ein Genuß. Anfangs geht es durch eine lebhaft bergige Landschaft voller Teeplantagen. Mit zunehmender Höhe schließt sich ein waldreicher Abschnitt mit ebenso bewegter Topographie an. Hier folgt ein Tunnel dem nächsten, gelegentlich im Wechsel mit einer Brücke. Meist genietete Stahlkonstruktionen. Der Scheitelpunkt des Aufstiegs ist bei 1.891 Metern über Meeresspiegel erreicht. Das angestrengte Arbeiten der Maschine hört schlagartig auf. Stattdessen rollt der Zug wie von seiner schweren Last befreit leichtfüßig ratternd und merklich schneller talwärts.

Im Fahrkartenkontor (Foto: Anke Preiß)

Einfahrtsignal per Handtafel (der Mann an der Hütte)


Bergland bei *Ella*

Der Schienenweg dient nicht nur dem Schienenverkehr

Auf allen Plantagen wird eifrig gepflückt

Kleiner Bahnhof

Gemeinsam mit meinen zugestiegenen Sitznachbarn – ich habe mich vorübergehend in die dritte Klasse verholt, übrigens auch mit kunstlederbezogenen, gepolsterten Sitzbänken versehen, die Holzklasse suchte ich vergeblich – werde ich nun hin und hergeschüttelt. Jenseits des Scheitelpunktes ändert sich die Landbewirtschaftung. Neben dem Tee gibt es vielfältige andere Feldfrüchte, und zwischen allem kleine Weiler, Einzelhäuser, Dörfer. Die Landbevölkerung benutzt den Schienenstrang als willkommenen Fußpfad und die neben den Gleisen verlaufende schmale Erdspur zeigt, dass hier auch Fahrrad gefahren wird. Natürlich grast auch mal eine Kuh direkt neben den Schwellen.

3. Klasse

1. Klasse

In *Nuwara Eliya* müssen wir schweren Herzens wieder aussteigen. Leels Wille geschehe. Der ist allerdings auch nicht falsch, denn er führt uns zwecks Mittagsmahl in den Hill Club, der den früheren Kolonialherren als Refugium im kühleren Hochland diente. Heute steht er nur Clubmitgliedern, die weltweit verstreut sind, einigen wenigen VIPs aus Colombo und ausländischen Besuchern offen. Abends allerdings mit fester Kleiderordnung, gewisse britische Tradition muß schon sein. Für das *lunch* dürfen wir glücklicherweise auch ohne Krawatte und Frack aufschlagen. Der Club blickt auf eine altehrwürdige Geschichte zurück, die weit in das 19. Jahrhundert reicht. Und so muß einem schon der Hinweis gegeben werden, dass das Hauptgebäude aus dem Jahre 1930 stammt, sonst hätte man es gedanklich in dessen Gründungszeit versetzt.

Bevorzugter Platz: die Türen

Lokomotive Farbgebung

2. Klasse

Eine ungewohnt aufmerksame Bedienung kredenzt uns das Tagesmenü, Fisch. Aus dem Meer. Wir hätten ja aufgrund der Lage eher einen Süßwasserfisch erwartet. Nach dem Abschlusskaffee im Ladys-Salon, dem früher einzig für Damen zugänglichen Bereich, der Rest war Herrendomäne, geht´s zu einer Teefabrik. Hier wird natürlich Tee verkauft, aber der Besucher kann auch etwas über die Teeproduktion erfahren. Angefangen vom Pflückvorgang, bis hin zu den schließlich in den Handel gehenden verschiedenen Qualitäten. Ein Teebusch wird etwa einmal wöchentlich

Lunch in feudaler Atmosphäre

Auch allererste Klasse: der Hill Club (Foto: Anke Preiß)

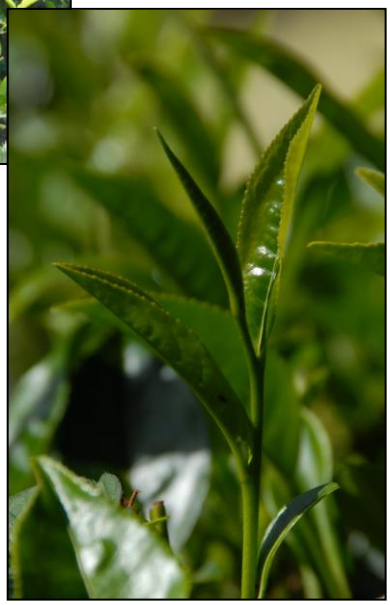
beerntet, indem man von den jungen Trieben die beiden jüngsten und ein noch ganz frisches, halb ausgerolltes Blatt pflückt. Die berühmten *two leaves and a bud*. Zurückgeschnitten werden die Büsche lediglich, um eine bequeme Pflückhöhe zu behalten. Nach einem derartigen Rückschnitt ruht die Ernte für ein halbes Jahr. Etwa 55 Jahre lang kann ein Teebusch genutzt werden, dann wird die Plantage gerodet und neu gepflanzt. Nach etwa 3 Jahren kann ein frischer Setzling in die Produktion gehen.

Auf der weiteren Fahrt begegnen wir noch einer ganzen Menge interessanter Eindrücke. Natürlich Teeplantagen und Pflückerinnen bei der Arbeit, einer Hochzeitsgesellschaft, bei der die Braut in Rot gekleidet ist. Leel kommentiert, das Brautpaar hat nun Spaß gehabt. Vor dem Spaß trägt sie weiß.

Dann erwartet uns etwas abseits der Hauptstraßen eine von Leels Überraschungen. Ein größeres, recht nichtssagendes Gebäude, dem ein ganz spezieller Geruch entströmt. Eine Mischung aus Feuchtigkeit, Schimmel, Muff einerseits und Kräutern und Öl andererseits. Wir werden genötigt einzutreten, barfuß, wie in den meisten Häusern üblich, und uns zu entkleiden. Dann werden wir in schlicht abgehängte Separées verfrachtet und müssen eine Massage über uns ergehen lassen. Im Hintergrund dudelt langweilig Musik und das ganze entpuppt sich als Ayurweda-Komplettölung. Ich bin gar nicht begeistert. Kann auf meiner Liege nicht vernünftig liegen, schon gar nicht in Bauchlage, die eh verspannten Schultern verspannen sich noch mehr, meine Knie beginnen zu schmerzen und mein Kneter entpuppt sich eher als tumber Folterknecht denn als ein sensibler Masseur. Keinerlei Erkennen meiner Verspannungen. Er versucht

gegen die blockierte linke Schulter zu arbeiten bis ich protestiere, und auch sonst empfinde ich bei der Massage nicht annähernd ein Aha-Erlebnis. Es wird nur mehr oder weniger rhythmisch auf mir herumgeklopft, ab und zu an Gelenken gezogen und unvermeidlich muß jedes Fingergelenk einmal gezerrt werden, bis es knackt, um es dann zurückschnappen zu lassen. Das soll nun die berühmte Ayurweda-Kunst sein? Ich hoffe nicht. Sonst würde ich ja sagen, einmal und nie wieder, und den Anhängern dieser Foltermethode mein Mitgefühl aussprechen. Ich brauche Unmengen an Wasser, um dieses fürchterliche Öl wieder loszuwerden und frage mich, ob schon mal jemand daran verendet ist (mangelnde Hautatmung). Außerdem dürfte ein jeder von uns eine mittlere Ölpest auslösen, auch wenn es vielleicht nur Salatöl ist, das wir in die Umwelt entlassen.

Links: rasendschnelle Handarbeit (Foto: Jeanne Pillon)



Die berühmten *"two leaves and a but"*

Zur Entschädigung entpuppt sich unser heutiges Hotel in *Kandy* als ausgezeichnet. Nicht minder gut ist die Küche. Der Kellner ist äußerst aufmerksam, besonders Anke gegenüber. Ich muß da wohl auf der Hut sein.

Die Teeproduktion wird erklärt

Mechanisierte Trocknung - per Gebläse

Tee ist nicht ungefährlich

1367. (Fr. 23.01.09) Im Hotel ist man mit Vorbereitungen für eine Hochzeit beschäftigt. Und noch während unseres Frühstücks tauchen die ersten Gäste und der Bräutigam mit seinen Begleitern auf. Alle eindrucksvoll kostümiert. Hier im Land präsentiert sich nicht nur die Braut, auch der Bräutigam zeigt sich von der edelsten und teuersten Seite. Leider wollen oder können wir nicht bleiben. Wir haben Mühe, Jeanne einzufangen, die sich unter die Hochzeitsgäste gemischt hat, und angefeuert vom Ältesten der Gesellschaft, alle Teilnehmer fotografiert.

Für den Vormittag ist der Besuch des Botanischen Gartens von *Kandy* vorgesehen. Auch hier kommen wir auf unsere Kosten hinsichtlich der singhalesischen Heiratstraditionen. Im Park wimmelt es von Brautpaaren, die vor dessen grünen Kulissen Hochzeitsfotos machen lassen. Landauf und landab haben Horoskope das heutige Datum als ein besonders gutes für beabsichtigte Eheschließungen bestimmt. Entsprechend zahlreich sind heute allerorten Brautpaare und Hochzeitsgesellschaften zu entdecken.

Aber auch für voreheliche (weitgehend anstandsgerechte) Begegnungen spielt der Botanische Garten eine große Rolle. Liebespaaren entdecken wir in verstecktere Ecken zurückgezogen, wo sie sicher inständig hoffen, dass sie auch einmal heiraten können. Denn in Sri Lanka werden die meisten Ehen noch traditionell von den Eltern ausgehandelt. Liebesheiraten sind nicht gerade die Regel.

Braut im roten Brautkleid, was bedeutet, heute ist der Tag danach. Leel würde sagen, das Brautpaar hat jetzt Spaß gehabt.

Der Botanische Garten[5] ist groß, gut angelegt, sehr gepflegt und gut beschildert. Viele Bäume besitzen ein hohes Alter und sind entsprechend eindrucksvoll gewachsen. Der japanische Garten enttäuscht etwas. Dafür begeistert das Tierleben. Makakken-Horden treiben im Park ihr Unwesen, und in einem flußnahen Baumbestand hängen Tausende Fruit Bats. Große Fledermäuse, die sich nur von Früchten ernähren. Als sie in großen Scharen aufflogen, dachte ich von weitem, einen Ibis-Schwarm zu sehen. Näher heran erkenne ich meinen Irrtum. Ganz schön große Tiere, und ganz schön aktiv. Wenn auch die meisten schlafen oder ruhen, ständig fliegen einzelne Tiere auf. Und sie alle haben sich was zu erzählen.

Bräutigam in voller Pracht – er freut sich schon auf den Spaß (Foto: Jeanne Pillon)

Es geht weiter. Wir kommentieren immer wieder die Fahrkünste unseres Fahrers. Jaques und Jeanne sind beeindruckt und meinen, sie würden sich nicht trauen, hier zu fahren. Man brauche schon einen erfahrenen Fahrer wie den unsrigen, um hier zu überleben. Ich würde mich schon trauen und denke, dass dies die Überlebenschancen durchaus steigern würde. Heute haben wir nur zwei Beinahe-Auffahrunfälle. Im Gegensatz zu gestern, als wir tatsächlich auf ein Moped aufgefahren waren. Glücklicherweise fast aus dem Stand heraus. Der Mopedfahrer hatte den Motor abgewürgt, also blieb seine Kiste stehen. Der Abstand war zu knapp, um noch adäquat zu reagieren. Auch für unseren Fahrer. So bekam das Moped einen kleinen Schubs. Zu meinem großen Erstaunen folgte keine Schimpfkanonade. Das Opfer schaute nur entgeistert über die Schulter und fußelte dann an die Seite.

Kein Streicheltier

Eine Ortschaft folgt der nächsten. Viel Gewusel auf den innerörtlichen Straßen und vor den Läden. Und wenn ich ehrlich bin, schön sind die Orte nicht. Die Landschaft dagegen ist ansprechend. Wir stoppen an einem der am Straßenrand aufgebauten Obststände. Sollen mal probieren, was es da im Angebot gibt. Als da wären: verschiedenste Bananen, darunter auch orangerote, sehr gute Mangos ohne jeden Terpentingeschmack, zwei verschiedene, apfelartige Früchte, Verwandte der Chirimoya und natürlich Kokosnüsse. Wobei die hiesigen eine orange Farbe besitzen. Bei den „Äpfeln“ gibt es einen, der recht faseriges Fleisch besitzt, das eine kartoffelbreiähnliche Konsistenz hat und leicht nach Pfirsich schmeckt. Der andere ähnelt einem harten Apfel unserer Art, nur befinden sich die zahllosen Kerne in einer kugeligen Sphäre mitten im Fruchtfleisch.

Im Botanischen Garten gibt es auch Botanisches

[5] Ausländische Touristen zahlen auch hier ein Mehrfaches dessen, was Einheimische bezahlen. Ich kann mir nicht helfen, letztlich ist das eine Diskriminierung.

Fruit Bat

Unser Ziel ist die Elephant Ophannage bei *Pinnawala*. Ein Elefantenwaisenhaus. Hier werden aufgefundene, verwaiste und verwahrloste Arbeitselefanten aufgenommen. In Sri Lanka scheint es mehrere derartige Einrichtungen zu geben, die alle unter dem Dach der Verwaltung der Nationalen Zoologischen Gärten beheimatet sind. An sich scheint das Waisenhaus ganz gut ausgestattet zu sein. Einschließlich eines sehr großen Freigeländes. Was uns aber gar nicht begeistert ist, dass sich überall selbsternannte Führer herumtreiben, die versuchen die Besucher zu irgendwelchen Elefanten zu lenken. Fotografieren, streicheln. Ein großes Schild am Eingang weist darauf hin, dass man nur mit Führern des Parks herumgehen soll. Die Selbsternannten würden den Elefanten schaden. Man fragt sich, wieso man diese Leute nicht einfach aus dem Park rausschmeißt.

Unter einem Schattendach werden einige Elefanten gefüttert. Interessant zu sehen, dass die Tiere in der Lage sind, mit ihren Füßen die Borke von Palmenstämmen abzustreifen. Die losen Teile werden dann mit dem Rüssel abgerissen und wandern schnellstens in das Maul. Einige der Tiere sind außerordentlich geschickt darin und drehen die Stämme Stück für Stück, um sie ganz gefühlvoll und effektiv zu entrinden. Einem der Elefanten fehlt ein Fuß. Er ist Opfer einer Landmine geworden. Und einem kleinen wird gerade von der Mutter bedeutet, dass es nun genug Milch bekommen hat. Lautstark trompeteter Protest ist die prompte Antwort. Hätte ich das markerschütternde Geräusch im Dunkeln gehört, ich wäre nie auf die Idee gekommen, dass es lediglich die Unmutsäußerung eines Babys gewesen ist.

Wir nähern uns einer kleinen Elefantengruppe. Drei weibliche Tiere, die schützend und schattenspendend um ein Junges herum stehen, das am Boden liegend döst. Kaum entdeckt, kommt so ein *guide*, scheucht die älteren Tiere beiseite, stubbst das Kleine an, es soll aufstehen, und wir sollen streicheln und fotografieren. Für ein *tip* selbstredend. Unsere Proteste verhallen ungehört. So macht der Besuch jedenfalls keinen Spaß, und wir sind bald wieder gegangen.

Menschen am Fluß

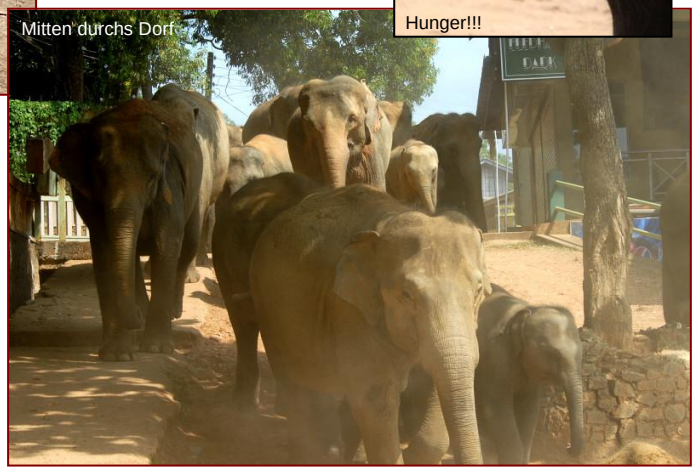
Leel lotst uns durch eine Seitenstraße. Schnell, schnell. Vorbei am Hauptstrom der Touristen. Unser Ziel ist eins der Restaurants am Ufer des Flusses. Wer früh kommt kann sich die schönsten Terrassenplätze aussuchen. Wir kommen gerade noch früh genug. Denn Mittagszeit heißt Badezeit für die Elefanten. Und es dauert nicht lange, da kommt die ganze Gesellschaft einmal quer durch den Ort, nimmt die touristische Hauptgasse – erstaunlich, dass die Auslagen der Souvenirverkäufer heil bleiben – und beginnt direkt unter unseren Tischen den Abstieg zum Fluß. Sie scheinen das Bad zu genießen. Aber nur wenige planschen anhaltend herum oder legen sich komplett ins Wasser. Vielleicht ist ihnen das Flussbett zu felsig. Die meisten stehen im Fluß und lassen sich die Beine kühlen. Die Treiber veranlassen nur einige wenige

In der *Elephant Ophenage*
(Foto: Jeanne Pillon*)*

Tiere, sich hinein zu legen. Diese werden dann regelrecht gebadet. Und wie überall, einige der Jungbullen sind weniger am Bad als am anderen Geschlecht interessiert und üben schon mal für die Zukunft.

Auf der Rückfahrt machen wir einen Abstecher zu einer von Leels Überraschungen. Einer Edelsteinschleiferei.

Hunger!!!


Mitten durchs Dorf

Einerseits ist es ja ganz nett, den Leuten bei der Arbeit zuzusehen, aber natürlich endet das mal wieder in einem Verkaufsraum und beansprucht wertvolle Zeit. Außerdem ist das Angebot nicht gerade dass, was unseren Geschmack trifft. Ich mache schließlich ganz ungeniert einige Fotos von ein paar Steinen. Als ich mir die Fotos später im Computer anschaue, bin ich überrascht von der schlechten Oberflächenqualität der Steine. Voller Kratzer und Macken. Alles in allem ein doch sehr minderwertiges Angebot für den vorbeihuschenden Touristen. Und prompt fehlt uns nun die Zeit für die beiden eigentlichen Programmpunkte. Wir wollen eigentlich zwei Tempel in *Kandy* besuchen. In einem soll es Tempeltanz geben, und im anderen den Zahn des Buddha. Nach kurzer Beratung mit Jeanne und Jaques intervenieren wir. Der Tanz wird ohne uns stattfinden, wir möchten mehr Zeit für den Zahnsteintempel haben. Der liegt wunderschön gelegen am Rande eines Sees, und es wäre schön, wenn man die gesamte Anlage noch bei Tageslicht und mit etwas Muße genießen könnte.

An der Badestelle (Foto: Anke Preiß)

Das wird allerdings schon reichlich knapp, denn wir müssen zunächst quer durch *Kandys* Verkehr und dann noch einmal halb um den See. Die Sonne sinkt tiefer. Raus aus dem Auto. Noch sind ein paar Hundert Meter zu Fuß zurück zu legen. Schnell erste Abendstimmungsfotos. Den von Leel angebotenen *guide* lehnen wir ab. Ein Fehler? Dann Eingangskontrolle. Wie auf einem Airport. Leibesvisitationen, Rucksäcke müssen geöffnet werden. Wenig später eine erneute Kontrolle. Die Sonne sinkt hinter den Berg. Wir erreichen den Weg, der die eigentliche Tempel- oder Klosteranlage von dem benachbarten parkähnlichen Bereich trennt. Noch eine Kontrolle. Es ist nicht zu fassen. Schuhe abgeben. Barfuß geht es weiter. Wir sind drinnen. Die Farben des Lichts lassen nach und wechseln vom rötlichen Schimmer in bläuliche Töne. Durch einen recht kleinen, schmalen, vollständig ausgemalten Gang erreichen wir das Innere des Haupttempel.

Auch ein Vergnügen
(Foto: Jeanne Pillon)

Badevergnügen

Noch mal gedanklich zurück und die Beobachtungen und flüchtig aufgeschnappten Informationen Revue passieren lassen. Die Tempelanlage war ursprünglich deutlich kleiner und Bestandteil des Königspalastes. Sie liegt am Rand eines bewaldeten Hügels und ist von der Stadt durch einen Wassergraben und den See getrennt. Der ganze Komplex ist von hohen, weiß getünchten und durchbrochen gearbeiteten Mauern umgeben. Die unteren Mauern sollen Wellen symbolisieren, die oberen ziehende Wolken. Sozusagen über den Wolken schwebend zeigte sich der König seinen Untertanen aus einem achteckigen Pavillon heraus. Erst im 20. Jahrhundert wurde der königliche Palastteil zur Gänze der Tempelanlage zugeschlagen. Die Anlage hat inzwischen drei Anschläge der LTTE[6] über sich ergehen lassen müssen, von denen einer zu erheblichen Schäden geführt hat. Das erklärt auch die ausgeprägten Sicherheitsvorkehrungen.

Der Zahnsteintempel ist ein kleineres zweistöckiges Gebäude, das sich in einem Atriumhof befindet. In jüngerer Zeit wurde der Innenhof von einem schwebend wirkenden Dach überfangen, das reichlich mit Goldzierrat versehen ist und den Ort dieses Tempels nun auch nach außen hin sichtbar macht. Denn das neue Dach überragt die umfassenden Gebäude.

Durch besagten Gang haben wir den Innenhof erreicht. Die hohen umgebenden Fassaden und das überspannende Dach lassen erst auf den zweiten oder dritten Blick erkennen, das wir uns in einem Hof befinden. Die ganze Anlage ist überall aufwendig dekoriert. Filigrane Steinmetzarbeiten, Holzschnitzereien, Fresken, Goldarbeiten. Vor dem Zahntempel, das Eingangstürchen von Stoßzähnen gehütet, sitzen Gläubige, weiß gekleidet, und beten vor sich hin murmelnd oder lautlos in sich versunken.

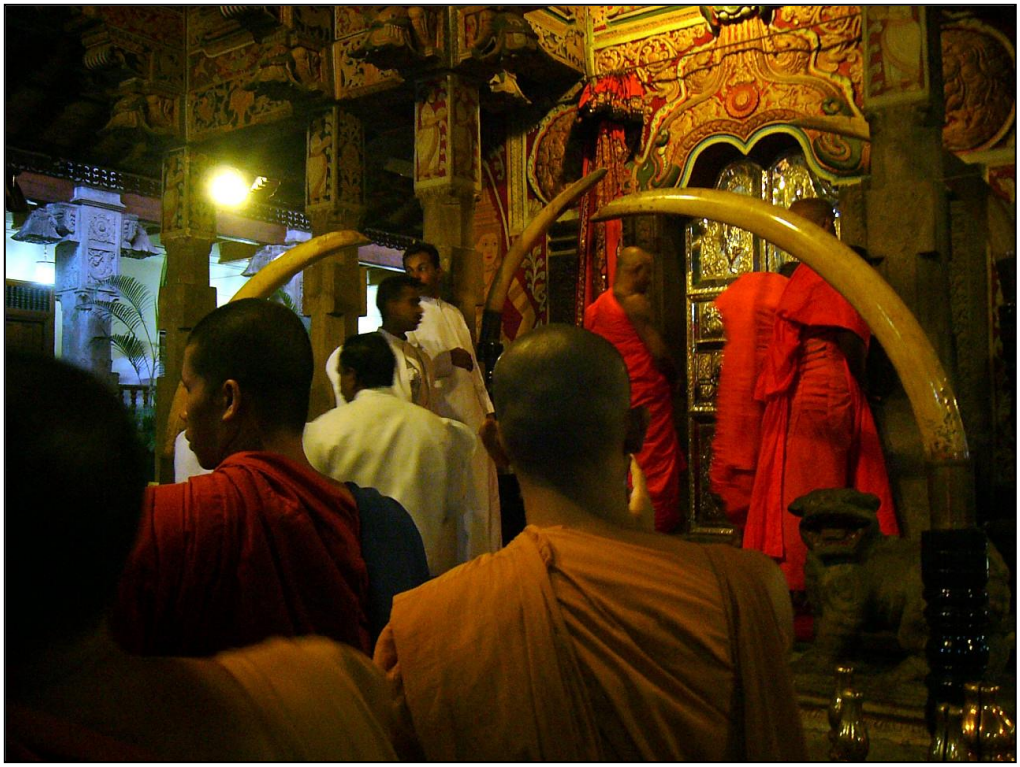
Oben: Ausschnitt aus den Fresken im Gang, über den man den Tempel betritt. Unten: Unterricht für die Anhänger Buddhas
(Fotos: Jeanne Pillon)

Der Zahntempel von *Kandy*. Die untere Mauer symbolisiert die Wogen des Sees, die obere die ziehenden Wolken. Aus dem Pavillon zeigte sich der König den Untertanen, gewissermaßen über den Wolken schwebend.

6 Liberation Tigers of Tamile Eelan

Dröhnende Trommeln rufen die Anhänger Buddhas heran (Foto: Anke Preiß)

Durch einen kleinen Seiteneingang kann man den Atriumkomplex verlassen und gelangt auf eine Art der Terrasse, die den Blick auf den anschließenden Park erlaubt. Hier befindet sich eine groß angelegte Opferstätte, an der die Gläubigen kleine Öllämpchen entzünden. Ein mit zunehmender Dunkelheit immer eindrucksvoller werdendes Bild.



Andrang vor dem unteren Tor des inneren Tempels. Anhänger der Lehre Buddhas, die dem Tempel eine besondere Spende gemacht haben, dürfen durch diese Tür schreiten und die Minidagoba aus nächster Nähe bewundern, die den Zahn Buddhas beherbergt. (Foto: Anke Preiß)

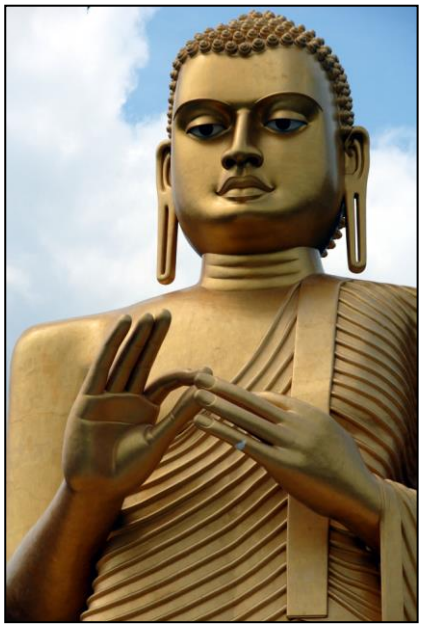
Ein paar ohrenbetäubende Schläge rufen mich zurück ins Atrium. Beginnt die Zeremonie? Vier athletische Männer mit nackten Oberkörpern verursachen einen Höllenlärm. In einem per Seil abgeteilten Geviert befinden sich etwa 30 Personen. Mönche und weiß gekleidete Gläubige. Ganz plötzlich öffnet sich die Eingangstür des Tempels, die Leute werden hineingelotst, schnell, schnell, die Tür schließt sich wieder. Das Trommeln hält an. Eine etwas enttäuschende Zeremonie. Später

erfahren wir, dass Menschen, die dem Tempel eine großzügige Spende überlassen haben, durch diese Tür Zugang zum Allerheiligsten bekommen. Sie dürfen bis unmittelbar an das Reliquiengehäuse, in dem der Zahn des Buddha, der linke obere Eckzahn angeblich, aufbewahrt wird. Den kann man allerdings nicht sehen, denn er ist in eine siebenfachen Dagoba aufbewahrt. Also so ein Gebilde wie die russischen Puppen. Und es bleibt die Frage, war das schon alles?
Kann nicht sein. Es kommen immer mehr Menschen. Wir machen einen Streifzug durch das Obergeschoß, dann wieder nach unten, Pause auf der Terrasse. Erneutes Trommeln lockt uns zurück. Die Besucher des Untergeschosses kommen heraus. Handys und kleine Kameras in der Hand. Darf man da drinnen etwa fotografieren? Die Menschenmassen strömen diesmal zum Obergeschoß. Wir hinterher. Es formiert sich eine ellenlange Schlange, die uns ganz automatisch einschließt. Ein Mönch nickt uns zu. Kein Problem. So kreiseln und treiben wir in Schlangenlinien über den hölzernen Fußboden, von unten dröhnen die Trommeln, hier oben lagert sich das leise schleifende Huschen unzähliger nackter Füße darüber. Wir gelangen an ein Fensterchen, das den Blick auf einen über und über mit Gold, roten Stoffen, Brokat, Lotusblüten und ich weiß nicht noch was geschmückten Raum frei gibt. Am Ende eine perlmuttern schimmernde Dagoba. Das äußere Behältnis. Tief drinnen soll der Zahnstein schlummern. Leider erlauben die schiebenden Massen nur einen kurzen Blick. Erst später erfahre ich, dass man tatsächlich hätte fotografieren dürfen. Da ist man hier ganz gelassen, und nicht auch fast jeder der rot gekleideten Mönche nutzt sein modernes Handy, um ein Erinnerungsfoto zu machen.

Gedenkhalle und Gebetsnische
in der Gedenkhalle

Hinter dem Tempel entdecken wir noch eine sehr schön gearbeitete Gedenkhalle, aber wir halten uns nicht so ewig auf, sind wir doch mittlerweile von Eindrücken erschlagen. Im Hotel zurückgekehrt empfängt man uns mit einem großen Buffet. Reste der Hochzeit, vermute ich. Keine schlechte Idee. Später, in der Nacht, geht es Anke nicht so gut. Zu allem Überfluß beginnt man über unserem Zimmer mit einem Höllenlärm die Stühle und Tische zu rücken. Von Tragen scheint niemand etwas zu halten. Ich denke, dass muß ja bald vorbei sein. Anke hat weniger Geduld und ist kurz darauf auf dem Weg nach oben, um sich Ruhe auszubitten. Betretene Mienen. Daß die Angestellten Lärm verursachen ist ihnen gar nicht bewusst gewesen.

1368. (Sa. 24.01.09) Der Besuch des Höhlenklosters von *Dambulla* steht heute auf dem Pflichtenheft. Kommen recht früh dort an. Ein großes buddhistisches Kulturzentrum bzw. Museum mit einem überdimensionalen goldenen Buddha empfängt uns. Wir lassen es links, genauer rechts liegen. Leel organisiert einen Führer, der uns



Detail der goldenen Dagoba beim Goldenen Tempel von *Dambulla*
und der mehr als überlebensgroße goldene Buddha ebenda

begleitet. Zunächst geht es eine nette Strecke aufwärts. Viele Stufen, interessante Felslandschaft. Glattgeschliffene Gesteinsblöcke, wie bei uns die Findlinge der Glaziallandschaften, in den Ritzen dazwischen spärliche Vegetation. Der *guide* gibt uns Anweisung, keinen der vielen Helfer an der Strecke zu beachten. Er sei unser *guide* und Helfer. Denn für jede Handreichung an einigen steilen Stufen beispielsweise werde sofort ein Trinkgeld eingefordert. Natürlich stehen auch zahllose Händler an den Seiten, die Tand, Schnitzereien und kleine Schatzkästchen mit Geheimfächern anbieten. Leider sind sie wieder so aufdringlich, daß man sie gleich abwehrt und ignoriert. Das ist eigentlich schade, denn es gibt sicher die eine oder andere Gelegenheit für ein besonders typisches Erinnerungsstück. Aber mit ihrer Art bringen sich die Leute letztlich um den eigenen Erfolg. Auch einen Schlangenbeschwörer gibt es, der lauthals „Kohle“ schreit, als er meint, in das Blickfeld der Kamera geraten zu sein. Mich kann er jedenfalls nicht gemeint haben. Oder doch? Habe mir jedenfalls auch schon Dickfelligkeit zugelegt.

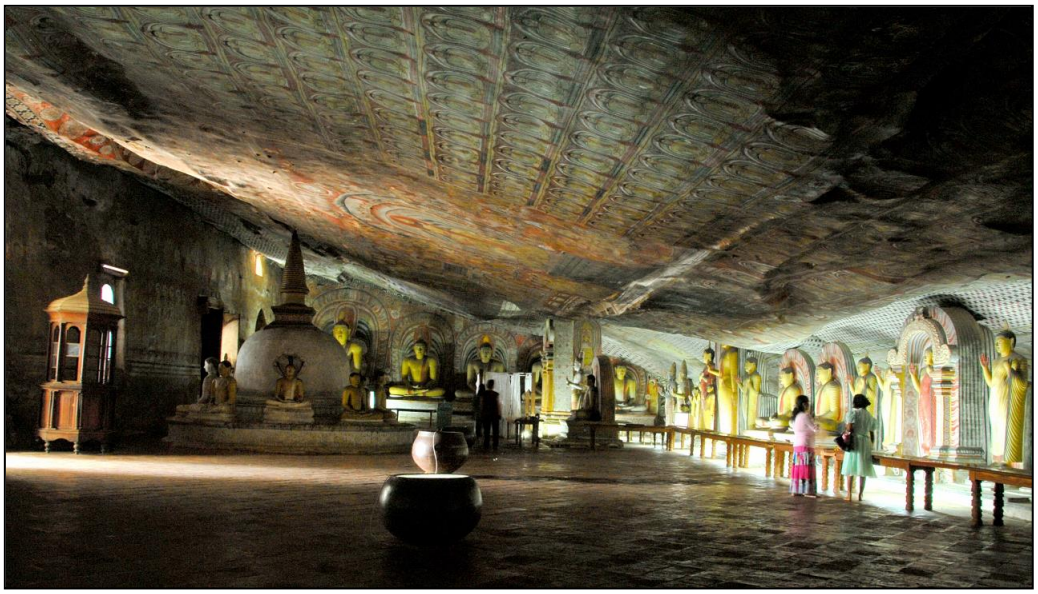
Links: Der Schlangenbeschwörer hat Jeanettes und meine Fotoversuche gesehen. Gleich wird er Geld fordern.

Der Weg endet auf einem Zwischenplateau. Hier hat man eine wunderbare Aussicht auf die Landschaft und auf das Eingangstor der Klosteranlage. Ich versuche ein besonders spannendes Foto dieser Situation zu schießen, mit einem Hund, der sich einer Sphinx gleich im Vordergrund des Motivs räkelt. Prompt muß blind und selten dickfellig ein Singhalese kommen und sich mitten ins Bild setzen. Ich brauche so lange, ihn stückchenweise aus dem Ausschnitt zu bugsieren, daß die Sphinx es sich anders überlegt. Ade du schöne Gelegenheit.

Da war doch ein Lied von den Puhdys: „... über viele Stufen sollst Du gehen ...“ Oder waren es da nur sieben Brücken???

Der Tempel besteht aus fünf nebeneinander liegenden Höhlen. Vier natürlichen Ursprungs, eine dadurch entstanden, daß man einen Felsüberhang an seiner offenen Seite zugemauert hat. Von außen sind die Höhlen gar nicht zu erkennen, da sich an den Felsen gemauerte Tempelfronten entlang ziehen.
Wir finden: Buddha in vielen Stellungen, Buddha in x-facher Kopie. Da waren die Mönche ganz pragmatisch. Aufgrund des großen Andrangs der Gläubigen kam man mit einer Buddhastatue nicht aus, schließlich will jeder seine Gebete vor Buddhas Sinnbild sprechen oder vielleicht ein kleines Opfer darbringen. Also schuf man bereits in alter Zeit die Voraussetzung für eine Massenabfertigung. Neben Buddha finden sich auch Darstellungen von seinem Begleiter Gowinda und seinem Lieblingsschüler Ananda. In einer Höhle sind zusätzlich Statuen hinduistische Gottheiten aufgestellt. Man befand sich in hinduistischem Gebiet und wollte die Religion der Bevölkerung respektieren. Unser Führer erklärt, daß sich die buddhistische Lehre auch nicht als Religion verstehe. Buddha habe lediglich gelehrt, wie man sich nach seinem Erkennen ideal verhalten solle. Aber jedem stehe es frei, den Weg, den eigenen Weg nach eigenem Ermessen und Erkennen zu suchen, seine Anregungen anzunehmen oder auch nicht. Er erklärt weiter die Bedeutung der verschiedenen Stellungen, in denen Buddha dargestellt wird. Sitzend und stehend, lehrend und segnend, meditierend.

Fassaden, die die Höhleneingänge gestalten.
Kloster Dambullah



Links: In der größten Gebetshöhle von *Dambullah*
Unten: viele Buddhas, der hockende links unter dem schützenden Dach einer Cobra. Das Flammenzeichen auf dem Haupt des Buddha zeigt, dass er im Zustand der Erleuchtung dargestellt ist.

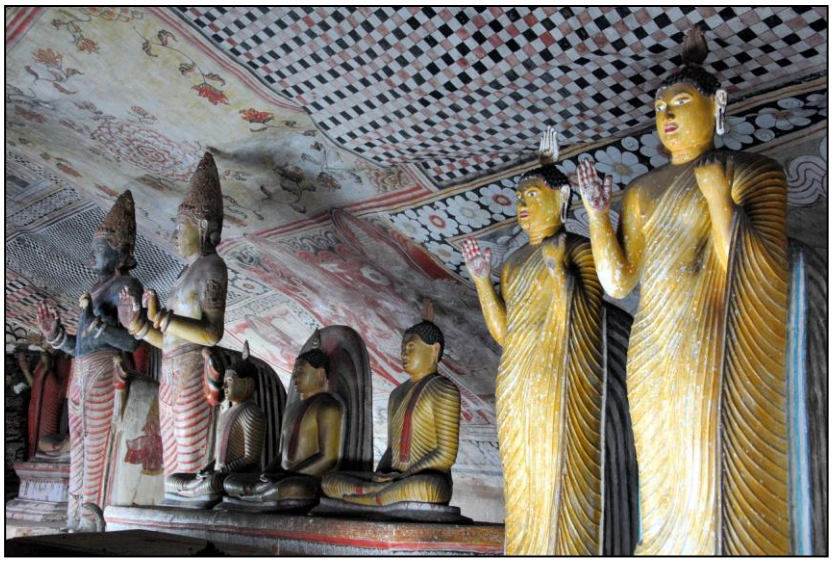
Häufig ist Buddha auch unter einem Banyanbaum stehend oder sitzend dargestellt. Soll er als Erleuchteter gelten, trägt er eine kleine Flamme auf dem Haupt. Bei den liegenden Buddhastatuen wird unterschieden zwischen dem schlafendem, dem fast toten und dem mausetoten Buddha. Diese drei Zustände kann man an sieben Merkmalen unterscheiden: der Fußhaltung, dem Gewandt, der Anordnung der Knie, dem Füllzustand des Bauches, den Ohren, den Augen und der Hand unter dem Kopf. So ich mich recht erinnere, erkennt man den verstorbenen Buddha daran, daß die übereinander liegenden Füße leicht versetzt sind, die Knie ebenfalls, das Gewand ist in den Falten abgesenkt, der leere Bauch leicht eingefallen, die Ohren sind leicht abgesenkt, die Augen geschlossen und das Haupt ruht nur auf einem Finger der Hand. Der liegende Buddha in der ersten Höhle stellt den sterbenden Buddha dar. Mit diesem aus dem gewachsenen Fels gehauenen, 14 m langem Abbild nahm anscheinend die Entwicklung dieses Klosters seinen Anfang. Die Deckenmalereien in den Höhlen sind angeblich etwa 800 Jahre alt, einige der Statuen angeblich bis zu 2.000 Jahren. Ich wage da zu zweifeln. Außerdem war mir gar nicht bewußt, daß Buddha vor so langer Zeit gelebt heben soll.

Weitere Merkmale der Buddhastatuen sind die Lotusmalereien auf den Fußsohlen. Er thront bzw. steht ja auch stets auf einem Lotusblütenbett. Die Zehen und Ellbogen sind von Goldplättchen besetzt, die Anhänger dort anheften. Wir staunen, daß Fotografieren ausdrücklich erlaubt ist, nur nicht das Posieren vor den Bildnissen und Statuen. Der *guide* zeigt uns das Foto einer achtzehnjährigen Engländerin, die vor Jahren auf eine der Statuen kletterte, sich im Schoße des Buddhas nieder und von ihrem Freund fotografieren ließ. Das war ein zu schwerwiegender Affront gegen das religiöse Empfinden der Menschen. Die Engländerin wurde daraufhin mit einem 20-jährigen Bann belegt. Kein buddhistisches, hinduistisches und wenn ich es recht verstehe, muslimisches Land gewährt ihr in der Bannzeit die Einreise. Ansonsten muß man sagen, ist es eher angenehm, daß es keinerlei Berührungsprobleme zwischen Buddhisten und den Angehörigen der anderen Religionen gibt.

Schlafender Buddha

Die Füße des schlafenden Buddha

Neben den Statuen finden sich auch eine heilkräftige Quelle, die ihr Wasser tröpfchenweise von der Decke empfängt, und kleine Dagobas in den Höhlen. Eine dieser Dagobas wurde einmal von Einbrechern aufgebrochen, um an den im Kern vermuteten Schatz zu kommen. Doch welche Enttäuschung, in der Dagoba gab es nichts als festes Material. Wenn es einen Schatz gibt, dann befindet er sich unterhalb der Dagoba im Felsgestein. Mit unserem Führer sind wir sehr zufrieden und geben ihm denn auch wirklich gerne ein Trinkgeld.



Hindu-Götter und Buddha-Statuen unter einem Dach

Weiter geht es nach *Polonnaruwa*. Die Fahrt führt durch ausgedehnte Reisfelder und nicht weniger ausgedehnte Wälder. Wir passieren ungezählte Kontrollpunkte. Polizeikontrollen bzw. Militärsperren. Das Gebiet, in dem sich Regierungstruppen und Tamilenrebellen die angeblich letzten Kämpfe liefern, ist nicht fern. Nach Leel rechnet ganz Sri Lanka damit, daß dieser Bürgerkrieg innerhalb der nächsten vier Wochen oder vier Monate zu Ende ist.
An einem kleinen Imbißstand am Straßenrand nehmen wir eine handvoll landestypischer Snacks zu uns. *Wade*, eine flache quadratische Linsenpastete, *Roll*, eine gemüsegefüllte Teigrolle wie eine Frühlingsrolle, *Patis*, eine Gemüsefrikadelle und *Sambosa*, eine dreieckige gemüsegefüllte Teigtasche. Alle schmecken würzig und etwas feurig, sind aber für Europäer problemlos genießbar.

Irgendwo auf dem Weg sehen wir schon weitem einige Fahrzeuge, die am Straßenrand stehen. Die Leute sind ausgestiegen.
„Da sind bestimmt Elefanten zu sehen.“
Leel zeigt seinen Kennerblick.
Und tatsächlich, unweit der Straße treibt sich eine kleine Elefantenherde herum. In einer Landschaft, die auch eine afrikanische Feuchtsavanne sein könnte. In der Ferne, am Ufer eines flachen Sees sichert ein einsamer Bulle. Eins der wenigen Tiere mit eindrucksvollen Stoßzähnen, dem wir begegnen. In der Herde sind auch einige Jungtiere und Babys, stets geschützt von den begleitenden Elefantendamen. Schön können wir beobachten, wie die Tiere mit einem der Vorderbeine die Grasdecke beiseite scharren, den Haufen dann mit dem Rüssel nehmen und sich ins Maul stopfen. Eine recht sandige Mahlzeit. Wir stellen erfreut fest, daß auch die Einheimischen ihre Freude an diesem Anblick habe. Ich streife noch ein wenig herum und entdecke einen der verschiedenen Eisvögel, die es auf der Insel gibt. In der Nähe der Dörfer, teils auch auf offener Strecke, gibt es Elefantenzäune. Sie sollen den Schaden begrenzen, den die frei wandernden Wildelefanten verursachen. Sie richten in den Dörfern schon mal mächtige Verwüstungen an und so ein unerwünschter Besuch ist durchaus mit Lebensgefahr für die Siedler verbunden.
In den feuchten Senken und auf den Reisfeldern sehen wir heute vermehrt den Nimmersatt, auch Painted Stork genannt (*Mycteria leucocephala*).

Elefanten in freier Wildbahn

Auffliegende Nimmersatt

Kennenlernen erwünscht???

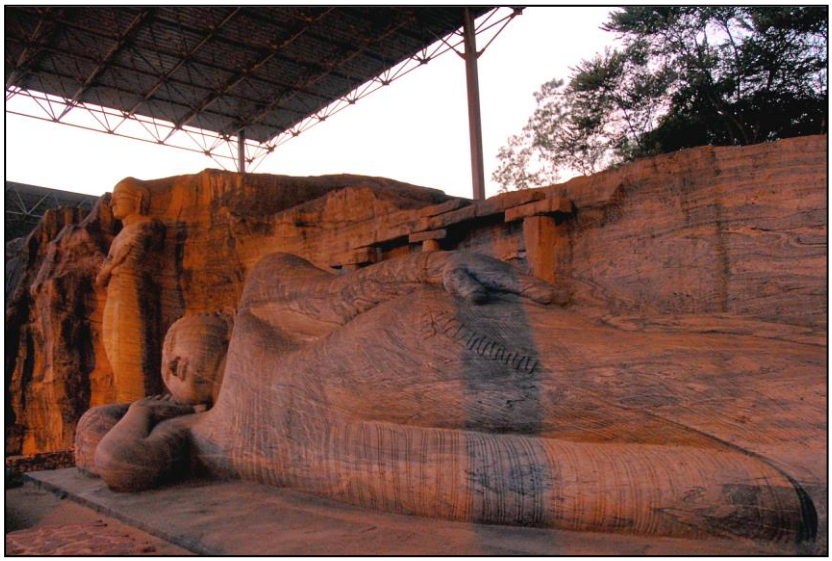
Polonnaruwa ist eine Ruinenstätte, Reste einer früheren Hauptstadt, von solchen Ausmaßen, daß wir es in der verbleibenden Tageszeit nicht einmal annähernd besichtigen können. Wie üblich organisiert Leel einen *guide*. Sicher kein Fehler, wenn wir in der knappen Zeit etwas von dem Besuch haben wollen.
„*Good afternoon, my name is Maxi.*“
„*Good afternonn, Maxi like Mini?*“
Mit dieser Vorlage habe ich gleich meinen neuen Spitznamen weg. Wobei Maxi viel kleiner und zarter gebaut ist als Mini. Maxi leitet, die Truppe folgt und Mini trottet mit Abstand und auf der Suche nach Motiven hinterher. Werde von einem jungen Mann angesprochen. Denke erst, wieder ein *tip*-Aspirant, bleibe aber freundlich. Erstaunlicherweise will er kein *tip*, sondern sich nur unterhalten. Wenig später werde ich von einer jungen Frau angesprochen. Ich hätte mich mit ihrem Mann unterhalten. Wir kommen ins Gespräch. Ob ich sie nicht fotografieren könne. Und ihre Schwestern und Kusinen. Ich staune nicht schlecht, als sie alle kommen und sich in Positur stellen. Und werde den Eindruck nicht los, dass die jungen Frauen hier, wie in vielen Ländern, die ich in der letzten Zeit besucht habe, sehr an engeren Kontakten zu westlichen, besser weißen Männern interessiert sind.

Eine der ungezählten Ruinen von *Polonnaruwa*

Die Einzelheiten der Anlage habe ich vergessen. Interessant sind einige Erläuterungen, die Maxi gibt. Dagoba und Pagoda sind das selbe, ein völlig massives Bauwerk, in deren Inneren es nur einen (unzugänglichen) kleinen Hohlraum gibt, eine Kammer, in der sich eine Opfergabe befindet. Niemand außer dem Spender kennt den Charakter der Opfergabe. Manchmal befindet sich das Opfer auch unterhalb der Dagoba in dem gewachsenen Fels. Eine Stupa dagegen ist ein „hohles“ Gebäude, das betreten werden kann. Nach der Form der Kuppel bzw. des darüber errichteten Abschlusses unterscheidet man fünf verschiedene Bauarten. (S. Foto). Eine der großen Sehenswürdigkeiten in *Polonnaruwa* ist der monumentale liegende, in diesem Fall sterbende Buddha, eine der fünf Figuren im Steinkloster, dem Gal Vilhara. Das Ensemble der vier aus dem anstehenden Fels herausgearbeiteten Statuen ist der Höhepunkt unseres Besuches. Das Steinkloster erreichen wir bei letztem Tageslicht. Wenn wie Zeit hätten könnten wir vielleicht noch einer kleinen Zeremonie beiwohnen. Zumindest erscheint es so, daß die hier herumschwirrenden Mönche eine solche vorbereiten.

Die fünf grundsätzlichen Bauformen einer Dagoba nach Maxi

Doch die Zeit drängt, bis zur Unterkunft ist es noch weit. Unser Fahrer beschließt, über kleine Nebenstraßen abkürzen. Ich staune, daß Wege, die kaum mehr Breite aufweisen als unsere Feldwege, hier weitgehend asphaltiert sind. Es sind wohl trotz ihrer bescheidenen Dimensionen wichtige Verbindungsstraßen. Unbefestigte Abschnitte sind selten und nur kurz, meist im Umfeld der Dörfer. Wir Passagiere bewundern nebenbei die Ortskenntnis des Fahrers und Leels.



Der sterbende Buddha im Steinkloster Gal Vilhara. Die Skulptur ist aus dem gewachsenen Felsen geschlagen.

Anke sieht ihn zuerst, ich gleich drauf.
„*An elephant! An elephant!*“
„*Where? Where?*“
Der Fahrer stoppt. Wir weisen die Richtung. Ein mächtiger Bulle steht, nun im Scheinwerferlicht, am rechten Fahrbahnrand, die Kehrseite uns zugewandt. Er wendet sich langsam um. Der Rüssel wandert nach oben. Der Bulle setzt an zu einem empörten Tröten. Oh, oh!
Der Fahrer und Leel stimmen ein: „*Oh! Oh!*“
Schnell Gang rein, Vollgas und nichts wie vorbei und weg. Wenn man zwischen den Bullen und seine womöglich in der Nähe verborgene Herde gerät, kann es reichlich ungemütlich werden.

Spät erreichen wir unsere heutige Unterkunft. Mehrere nette Einzelgebäude mit jeweils vier Zimmern auf zwei Etagen, ein Restaurant unter einem Schatten- bzw. Regendach. Leel trifft heute erstmals den Eigentümer persönlich. Ein früher Schulfreund. Die beiden verschwinden wenig später, um von alten Zeiten zu reden. Unserer kleinen Reisegruppe bringt das eine Flasche Arrak ein. Nun haben wir Gelegenheit auch die weite der beiden Standardsorten, die in Sri Lanka produziert werden, kennen zu lernen. Wir müssen sagen, der Old Arrak schmeckte uns deutlich besser. Als Abendessen gibt es traditionelles Curry, also eine Vielzahl von Schüsseln mit verschiedensten Beilagen und Saucen, dazu als Basis der obligatorische Reis. Heute ist unter den Beilagen Bananenblüte zu finden, klein gehackt, gewürzt und ich vermute frittiert. Durchaus lecker.

1369. (So. 25.01.09) In der Nacht stehe ich auf, da mich auf Dauer unerträglicher Toilettengestank belästigt. Irgendwie müffelt unsere Toilette. Das ist nur auszuhalten, wenn man die Tür zu diesem Örtchen geschlossen hält. Nicht so doll, die Unterkunft diesmal. Auch diese Nacht geht vorbei, und wir eilen recht früh zum Frühstück. Irgendwie erfahren wir, daß auf dem Dach des Frühstücksgebäudes ein Affe haust. Wir natürlich nichts wie hinauf. Dach muß man sich etwas anders als bei uns vorstellen. Man hat einfach das Obergeschoß nicht weitergebaut. Wie in der Türkei oder auf den kanarischen Inseln. Keine Ahnung; ob das heute dort noch so ist. In der Türkei war das fertige Haus höher besteuert, also tat man so, als sei das Haus nicht fertig geworden. So gab es überall scheinbar halbfertige Häuser zu sehen. Und auf den Kanaren war das Haus fertig und höher besteuert, wenn es verputzt und gemalt war. Also ließ man das Mauerwerk roh. Richtig unschön. Dieses Gesetz ist inzwischen abgeschafft worden, doch die Menschen haben sich daran gewöhnt.

Eine der ungezählten Dagobas zwischen den Ruinen von *Polonnaruwa* im Abendlicht

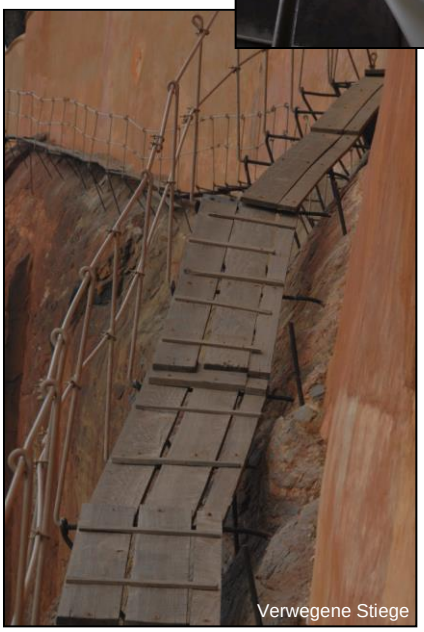
Und so bleiben die Häuser auch weiterhin hübsch häßlich. Irgendwie ruft der Kellner noch was von Affe und nahe, was ich natürlich nicht weiter beachte. Und so nähere ich mich diesem kleinen, an einer Leiter angeketteten, ja, Kapuzineräffchen oder so ähnlich, das sich auch hochgradig über unseren Besuch freut. Es springt ganz aufgeregt herum, und kaum bin ich nahe genug, springt es an mir hinauf und klettert mit zwei, drei Zügen auf meine Schulter. Und beißt sogleich in meinen Hals. Vom halbwilden Affen gebissen. Nun habe ich eine Vorstellung vom Ursprung dieser Phrase. Der Biß ist nicht wirklich heftig. Vermutlich mehr ein Liebesbiß. Bin ganz froh, daß Anke Zeuge der Begebenheit ist, wer weiß, sonst hätte die deutliche Bißmarke noch zu Mißverständnissen beigetragen.

Frühstücksgast: ein Sri Lanka Grey Hornbill (*Ocycerus gingalensis*)

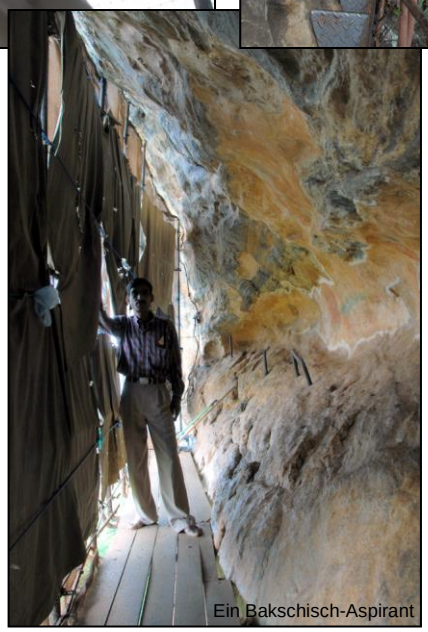
Heutiger Programmpunkt ist die Besichtigung der Felsenfestung von *Sigiriya*. Wenn ich es richtig verstanden habe, war irgendein potentieller Thronfolger namens Kassapa vor langer Zeit so schlau, seinen Vater, den König zu meucheln. Der rechtmäßige Thronfolger, der Bruder des Täters, floh außer Landes, und der böse Geselle riß den Thron an sich. Er war sich aber seiner Sache scheint´s nicht sicher. Statt sich in der bisherigen Residenzstadt niederzulassen, ließ er sich in sechs Jahren Bauzeit eine neue Festungs-Residenz auf und um einen monolithischen Felsen herum bauen. Dort lebte er glücklich und zufrieden und das kommende Unheil im Schoße seiner 500 (in Worten: fünf-null-null oder fünfhundert) Frauen verdrängend. Hat ihm eine zeitlang sicherlich Spaß gemacht, aber nichts geholfen. Sein verstoßener Bruder stellte eine ausreichend kampfkräftige Streitmacht zusammen und belagerte ihn schließlich in seiner Luxusvilla. Am Ende blieb ihm nur der Selbstmord. Heute sind die erstaunlichen Ausmaße der Anlage anhand der im Vorgelände des Felsens erhaltenen Fundamente und Grundmauern zu erkennen. Bei viel Niederschlag funktionieren sogar noch einige der ehemaligen Springbrunnen. Zumindest ein bißchen. Das Besondere an der Anlage ist der Aufstieg zur eigentlichen Festung. Man hatte die vielen um den Monolithen verstreuten Felsblöcke in die Gestaltung einbezogen, Nebenräume und Steingärten geschaffen.

Anke steigt zu den Wolkenmädchen auf

Steile Aussichten



Verwegene Stiege



Ein Bakschisch-Aspirant

Dann mußte man einen langen Steig hinaufschreiten, der zur Talseite hin von einer noch heute erhaltenen Mauer begleitet ist. Diese war mit zeitgenössischen Mitteln hoch spiegelnd gemacht worden, denn auf der gegenüberliegenden, der steilen Felsseite, war ein Wolkenmädchen neben dem anderen an den Felsen gemalt worden. Halbnackt natürlich. Diese netten Gestalten bestimmten anscheinend die ganze Festungsanlage. Leider ist heute davon kaum noch etwas erhalten. Nach der Eroberung der Festung überließ man sie buddhistischen Mönchen, die den Ort mit den vielen Felsenhöhlen gerne bevölkerten. Doch leider, die nackte Weiblichkeit störte ihr entsagungsvolles Leben. Also beseitigte man sie. Nur in einer Felsennische auf halber Höhe des Monolithen, die schon zu Zeiten des Erbauers nur äußerst schwer zugänglich war und den Mönchen verborgen blieb, sind ein paar Wolkenmädchen erhalten geblieben. Stählerne Wendeltreppen geleiten die Touristenscharen herauf und hinab, und wir bestaunen die Mädels. Arbeiter, die in der Nachbarschaft an der Freilegung oder Restaurierung weiterer Fresken arbeiten, bitten uns in offiziell unzugängliche Bereiche. Ich stehe nun auf Baugerüsten fragwürdiger Bauart, unter mir das abgrundtiefe Nichts und der Felsfuß, zu sehen ist sehr wenig. Aber der Hauptanlaß der Einladung war natürlich weniger die Befriedigung meines kulturellen Interesses, sondern die unvermeidliche Frage nach einem Bakschisch.

Größenverhältnisse

Wir klettern nach dieser Episode weiter felsauf und nach ungezählten Stufen erreichen wir das Gipfelplateau. Es bietet eine phantastische Aussicht auf die gesamte Umgebung, heute allerdings durch starken Dunst arg getrübt.

Der Rest des Tages besteht in einer Rückfahrt, die sich in die Länge zieht. Bei einem der Zwischenstops entdecken wir eine Art Minikrokodil, eng an einen Baum geschmiegt. Natürlich entdecken auch vorbeikommende Einheimische den Grund unserer Aufmerksamkeit und sofort erfolgt das Angebot: Einfangen und Haut abziehen. Nein Danke!
Wegen irgendwelcher Straßenbaumaßnahmen müssen wir durch die Außenbezirke der Hauptstadt *Colombo*. Verkehr hoch drei. Sri Lanka scheint, ähnlich wie Bali, vor allem aus einer Hauptstadt und endlos ineinander über gehenden Straßendörfern und –städten zu bestehen. Und alle Verkehrsteilnehmer verfügen über ein beeindruckendes Maß an Gottvertrauen. Vielleicht, weil man den Göttern mindestens einmal täglich ein Opfer darbringt, mit dem man für den bisherigen Schutz im Verkehr dankt und um weiteren Beistand in der Zukunft bittet. Hat bisher ja zuverlässig funktioniert. Unser Fahrer und Leel machen da keine Ausnahme. Wir fragen, ob es eine Geschwindigkeitsbegrenzung gäbe. Nun, im Prinzip ja, aber in der Praxis fast immer nein. Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen in der Hoheit der Kommunen. Die setzten sie in der Vergangenheit auch fest und die Polizei verfolgte auch die Sünder. Nur: die Begrenzung war in jeder Stadt anders, und oft auch in den einzelnen Stadtteilen. Und niemand wußte, welche wo galt. Diese Praxis führte letztlich zu einem Prozeß durch die

Hübsche Ansichten für königliche Genießer – die Wolkenmädchen

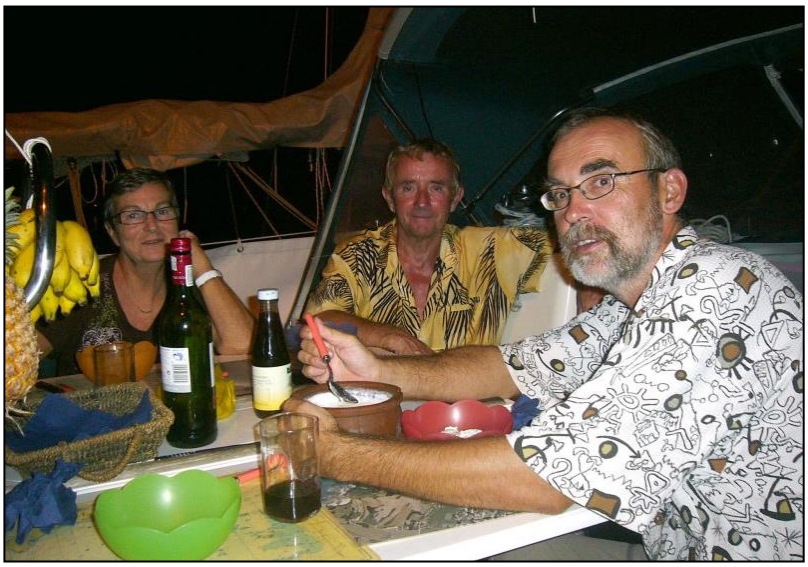
Instanzen, und das höchstrichterliche Urteil ergab, eine rechtswirksame Geschwindigkeitsbegrenzung (deren Übertretung dann auch geahndet werden kann und wird) bestehe nur dort, wo diese auch erkennbar ausgeschildert sei. Da dies nur an wenigen Orten im Land der Fall ist, gibt es in Sri Lanka seit dem Gerichtsurteil praktische keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr.
Unvermeidlicherweise machen wir noch einen abendlichen Teestop in Leels zweitem, dem colombischen Heim, und dann endlich, spät abends, kehren wir in unseren Hafen zurück. Tatsächlich und ganz unerwartet gibt es mit den abgelaufenen Shorepässen keine Probleme, und nach einem kurzen Imbiß sinken wir müde in die Kojen.

Auf und ab:
Sri Lanka Giant Squirrel (*Ratufa macroura*) und ein Minikrokodil

1370. (Mo. 26.01.09) Kein Regen in *Galle*! Also müssen wir das Boot selber putzen. Zumindest das reichlich eingestaubte Cockpit. Wir spülen zunächst mit Salzwasser und anschließend mit Süßwasser, das wir in Kanistern zum Boot schleppen. Unseren Wasserschlauch können wir nirgends anschließen. Wasser schleppen - Seglers Fronarbeit. Auch drinnen wird geputzt, da sich in den vergangenen Tagen Unmengen toter Ameisen angesammelt haben. Unsere neue Giftfalle scheint gut zu funktionieren. Wir kommen vor lauter Aktivitäten kaum aus dem Hafengelände. Nur Anke geht einmal zu Mike und hat Glück. Da das Internet arbeitet, kann sie ihren neuen Flug per Internet buchen. Und dank Internet und E-Ticket ist er sogar kostengünstiger als beim Kauf im Reisebüro. Und sie bekommt einen Direktflug nach Frankfurt. Der ursprüngliche Flug von *Cochin* aus ging via *Dubai* nach Düsseldorf mit dem Risiko, dass sie dort den letzten Zug des Tages hätte verpassen können.

Direkt am Boot können wir einen Rotfeuerfisch (*Pterois volitans*) beobachten, der gar nicht scheu stundenlang bei uns bleibt. Später rennt auch noch einer der riesigen Iguanas einmal quer über das Hafengelände. Erstaunlich viel Natur, die hier noch lebt.

Am Abend setzen wir uns mit Jeanette und Jaques ins Cockpit ihrer TAMANU und beginnen mit einem kleinen Snack. Crevetten, Weißbrot und Brot. Wir plaudern, es ist schön, die Zeit vergeht. Keiner hat mehr Lust, aufzubrechen und aushäusig zu essen. Also tragen Jaques und Jeanette noch eimal auf. Crevetten, Käse, Weißbrot, Pastis, Wein, Cassis, Cola, Arrak. Olala. Eine blöde Töle nutzt die Gelegenheit, klaut unbemerkt eine meiner Sandalen, die ich auf der Pier hatte stehen lassen, und kaut die ledernen Verschlüsse ab. Klasse.



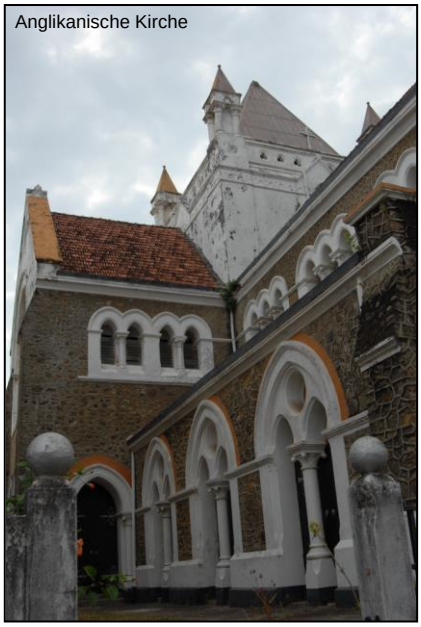
Letzter Abend: bei Jaques und Jeanette isses so nett. (Foto: Anke Preiß)

1371. (Di. 27.01.09) Ich hätte ja gerne Wasser aus dem Tankwagen gekauft, aber das ging nicht. Der Tankwagen gehört dem Agenten Windsor und darf kein Wasser an Kunden des Agenten GAC Services abgeben. GAC Services haben aber kein Tankwagen. Wasser bekommt man bei ihnen, indem man an einem ihrer beiden Barkassen längsseits geht und deren Wasser rübergepumpt. Wird. Ich will aber kein Wasser aus irgendeinem ominösen Barkassentank. So bleibt nichts übrig, als zwanzig 20-Liter-Flaschen zu ordern und

das Wasser umständlich per Trichter in den Tank zu befördern. Da weiß man anschließend, was man gemacht hat, und das Kreuz erinnert einen noch nach einer Stunde an seine oft vergessene Existenz. Wir schlagen auch die Sprayhood ab, einige Nähte öffnen sich, und checken den Bestand an Gastlandsflaggen. Auf Ankes drängen bringen wir nun auch die große Schattenpersenning an, die tatsächlich die Innentemperatur im Boot merkbar senkt.

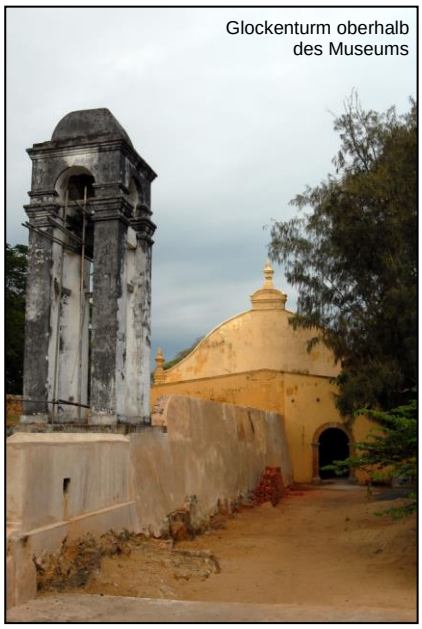
Gedenkstein aus der Dutch Reform Church

Und erstmals brechen wir auf, um uns *Fort Galle* ganz in Ruhe anzuschauen. Ganz nett. Heute sind wenig Touristen und auch kaum Schlepper unterwegs. Schlendern durch die Gassen und besichtigen die Kirchen. Die mit Hilfe niederländischer Mittel sehr gut restaurierte Dutch Reform Church ist mit ihren alten Grabplatten auf dem Kirchenfußboden und Gedenktafeln an den Wänden sehr eindrucksvoll. Die liebevolle Darstellung des Todes als fröhliches Gerippe begeistert mich besonders. Am richtigen Genuß stört der Küster, der gleich auf uns zu gestürzt kommt. Zwar können wir ihn abwehren – wir wollen keine Erklärungen (und anschließend ein *tip* geben) – aber dann nervt er, in dem er aufdringlich und drängend eine großzügige Spende für den Kirchenerhalt fordert. Mit dem Ergebnis, dass er und die Kirche nichts bekommen. Die anglikanische Kirche dagegen wird nicht unterstützt, und obwohl wesentlich jünger, hätte sie dringend einige Erhaltungsarbeiten nötig.


Anglikanische Kirche

Viel Zeit nehmen wir uns für eine Kunstausstellung im Fort Printers Hotel. Endlich mal anspruchsvolle Arbeiten. Leider auch nicht ganz preiswert. Und ein Innendesign, das uns schwer beeindruckt. Die Hotelmitarbeiter sind sehr stolz auf ihr Haus und führen uns durch das ganze Hotel. Ideen und Anregungen in Hülle und Fülle, wie man sein Haus exotisch und ausgefallen gestalten kann. Das Hotel besitzt nur fünf Zimmer, Preisrahmen von 145 bis 220 USD. Fast geschenkt also. Wir verzichten dennoch auf ein Zimmer und ordern einen ebenfalls teuren, aber sehr guten und sehr reichlichen Capuccino, den wir im Innenhof des Hotels ganz ungestört genießen können.

Treffen prompt unseren speziellen Freund. Den, der sich die Gabe von 100 Rupien nur ausleihen wollte. Er kommt reichlich in Erklärungsnöte und dass vor umstehenden Zeugen, die sichtlich innerlich feixen. Als er schließlich kleinlaut flüchtet und uns auf Morgen vertröstet bleiben wir gespannt zurück und genehmigen uns auf das Ereignis eine Cola. Diesmal zur Abwechslung ganz preiswert von einem der kleinen Miniläden, die man hier an jeder Ecke findet.


Glockenturm oberhalb des Museums

Auf der Rückfahrt bekommen wir nach hartnäckigem Feilschen ein Tuktuk für 80 Rupien. Die Hinfahrt hatte nur 50 gekostet.
„Wieviel kostet es?“
„Soviel, wie ihr Batu zahlt.“
So erfährt man nie den ortsüblichen Preis. Nun, wir nahmen an, dass Batu etwa 50 Rupien kostet, denn als er uns letztes Mal für 100 Rupien fuhr, hatten wir eine lange Unterbrechung mit Wartezeit beim Reisebüro. Da würden 50 Rupien auch passen. Auch eingedenk des Umstandes, das die Fahrt vielleicht 6-8 Minuten dauert und eine Stunde Tuktukmiete 300 Rupien kostet. So kann man die heimischen Schlitzohren auch mal übers Ohr hauen. Jedenfalls hat der Fahrer die 50 Rupien eingesteckt ohne zu lamentieren oder zu zucken.

1372. (Mi. 28.01.09) Ein Tag mit einigen Schrecken. Anke hat „Toilettenzwang“. Wir verschieben daher den für heute geplanten Ausflug auf Morgen. Dann entdecken wir in dem besonders teuren, weil Vollkornfrühstücksbrot, seit gestern im Gebrauch, eine Ameisenpopulation. Das zweite Brot dieser Art ist nicht minder bevölkert. Nach einem ansonsten normalen Vormittag holen wir per Tuktuk und Kanistern Diesel. In zwei der Kanister ist etwas verunreinigter Altkraftstoff. Ich frage einen Tankstellenmann, ob man das Zeug hier entsorgen kann. Der fragt seinen Chefe. Der Bitte wird entsprochen - und der Diesel an der nächsten Hauswand ins Erdreich gekippt. Ganz so hatte ich das nicht gemeint. Hier ist noch einiges an Aufklärung nötig.

Miniladen

Wachmann im Fort Printers Hotel

Anschließend besuchen wir das Fort. Streunen wir ein wenig herum. Besuchen das sich selbst als Literatencafé rühmende Serendipity Café. Nichts dolles. Und wenn man nach einer Möglichkeit zum Händewaschen fragt und bei der Gelegenheit einen Blick in die Küche werfen kann, verzichtet man auf den Gedanken, hier etwas zu essen. Für ein Café im Eigentum einer Europäerin sind die Standards doch sehr abenteuerlich. Unwillkürlich frage ich mich, weshalb Lebensmittelvergiftungen eigentlich so selten vorkommen. Immerhin, der Lassie, ein Mixgetränk auf Yoghurtbasis im Gegensatz zum eigentlichen Milchshake auf Milchbasis, schmeckt. Kehren im nächsten Café, dass sich „Inn“ nennt ein. Auch hier gibt es kein Bier. Das hätte ich bei einem Inn eigentlich erwartet. Dafür eine nette Innenraumgestaltung und eine supereindrucksvolle Toilette.

Auf dem Rückweg zum Hafen besuchen wir noch schnell den Supermarkt und kaufen ein teures Brot, diesmal aus der Gefriertruhe. Im Boot – große Überraschung, keine Ameisen, das Brot schimmelt, obwohl das Haltbarkeitsdatum behauptet, das Brot sei bestens vor dem 22.02. Gut, man kann einräumen, dass das stimmt, denn wer weiß, wie es in einem Monat aussieht. Uns retten die Reste unseres soften Schlichtbrotes, vor Tagen gekauft, über den Abend. Noch immer unbevölkert und ohne Schimmel.

Nr. 50 Lighthouse Street

Fort Printers Hotel
Innenhof

Gartendusche

Noch unterwegs:
Blüten am Meer

Als wir später gemütlich im Cockpit sitzen, werden wir von einem Singhalesen angesprochen, der auf dem Hafenschlepper arbeitet. Natürlich will er keine Konversation machen, er will Bier abstauben. Die Leute hier nerven zunehmend. Jeder Singhalese, der dich anspricht, will einen Vorteil von dir. So langsam geht einem Sri Lanka herzhaft auf die Nerven.

Am Abend sortieren wir aus unseren Vorratschapps aus: überlagerte, sich auflösende Anchovis, alte Eier. Schreck laß nach! Wie gut, dass jeder Tag nach 24 Stunden sein Ende findet. Morgen kann es nur besser werden.

1373. (Do. 29.01.09) Der Fahrer wartet pünktlich an der Hauptstraße. Mit nur wenigen Stops geht es nach *Tissamaharama*. Eine der Fahrtunterbrechungen dient dem zweiten Frühstück in einer Art Frühstücksbar, die vor allem von Einheimischen frequentiert wird. Es gibt Chinarollen mit Gemüseeinlage und süßes Brot mit einer würzigen Gemüsefüllung. Dazu den guten heimischen Tee.

Die Fahrweise unseres Chauffeurs bleibt uns ein Rätsel. In Ortschaften und überall dort, wo viel Verkehr ist, wird möglichst schnell gefahren und mit viel Gehupe überholt, was überholt werden kann. Auf offener Strecke dagegen, bei bestens ausgebauter Straße, bester Übersicht und null Verkehr schläft unserer Fahrer fast ein. Irgendwann bitte ich ihn, endlich einen Zacken zuzulegen, damit wir nicht den ganzen Tag im Auto verbringen. Diese Schnarchphasen werden nur dann unterbrochen, wenn vor uns ein anderes Fahrzeug auftaucht, dann wird beschleunigt, überholt, und danach manchmal derart weiter geschnarcht, dass der Überholte nun seinerseits wieder überholen muß. Am Ziel angekommen, bekomme ich den Preisschock. Die Miete eines Jeeps mit Fahrer für einen halben Tag soll 5.000 Rupien kosten, dazu kommen noch mal rund 5.000 Rupien Eintrittgelder für den Nationalpark. Wobei der Eintritt sich aus diversen Posten zusammensetzt, einschließlich des Eintritts für den Fahrer, den wir ebenfalls bezahlen müssen. Der ist mit 40 Rupien für einen einheimischen Erwachsenen noch recht zivil. Reichlich diskriminierend finde ich allerdings, dass der Eintritt für einen Ausländer rund das 50-fache beträgt, zuzüglich weiterer Abgaben und auf allem noch die Steuer! Sri Lanka lässt nichts unversucht sich dem Gast gegenüber als Abzocker zu präsentieren. Ich bin so verärgert, dass ich wieder umkehren will. Oder wir beschränken uns auf den einen Programmteil, blasen die Übernachtung ab und fahren heure zurück. Das findet unser Chauffeur gar nicht gut und meint, wir könnten die Unterkunft nicht canceln. Hat sicher Angst um seine Provision. In der Folge gibt es natürlich auch noch eine interne Krise, da Anke ja Urlaub hat und sich das Ende ihres Aufenthalts anders vorgestellt hat. Jaja. Schließlich sage ich zu allem ja und Amen, wir bestätigen die Unterkunft, die wir steuerfrei bekommen können und erhalten vom Jeepunternehmer auch noch einen Nachlaß.

Von Spachtelmasse gehalten: unser Jeep

Riesenechse, vermutlich ein Bengalen-Waran (*Varanus bengalensis*)

Links: reichlich vertreten und oft neugierig, die Hulman-Affen (engl. Grey Lengur - *Presbytis entellus*)

Nach ein wenig Entspannung bei einem Bier geht es auch schon los. Vor dem Hotel warten zwei Jeeps auf Fahrgäste. Beide gehören dem gleichen Unternehmer, und beide sind jeweils nur mit einem Touristenpaar besetzt. Man hätte also auch gemeinsam einen Jeep nehmen können. Wir hatten auch gefragt, wie das aussähe, mit anderen gemeinsam zu fahren. Da hieß es, das sei nicht möglich. Zu wenig Touristen. Wir sehen, es war wohl möglich, nur sind die Sichtweisen eben verschiedene. Wir würden sagen, erst füllen wir einen Jeep, und wenn der voll ist nehmen wir den nächsten. Hier macht man es anders. Man verteilt die vorhandenen Gäste auf so viele Jeeps wie möglich, und erst wenn die alle ausgebucht sind stockt man die Belegungsdichte auf. Bringt dem Fuhrunternehmer ja auch mehr. Wieder diese Abzockermentalität.

Typische Landschaft des Yala-Nationalparks am Ufer des Pazifik

Links oben: kräftiger Elefantenbulle (*Elephas maximus*)
links unten: zwei junge Axishirsche (*Axis axis ceylonensis*) üben das Raufen

Vorbei an einer riesengroßen, alten Dagoba führt die Fahrt über kilometerlange Erdstraßen. Schon unterwegs bekommen wir erste Eindrücke von der hiesigen Tierwelt. Unser Fahrer entpuppt sich als Glücksgriff: ein versierter Tierkenner. Er hat sogar eigene Bestimmungsbücher dabei.

Der Nationalpark ist relativ groß. Öffentlich zugänglich ist nur ein geringer Teil, so dass man für einige Tierarten schon Glück braucht. Gleich zu Beginn haben wir dieses große Glück. Stoßen auf einen älteren Elefantenbullen mit ausgeprägten Stoßzähnen, eher eine Seltenheit. Er lässt sich durch uns nicht stören. Schön können wir besuchen, wie er mit einem Vorderfuß die lockere Vegetationsdecke abscharrt und dann die Grasbüschel verspeist. Natürlich sehen wir jede Menge wilder (und halbwilder) Wasserbüffel, gelegentlich sehr malerisch in Wasserlöchern, ein im Schlamm schlafendes Wildschwein, Krokodile, Iguanas, einen Streifen-Mungo (*Herpestes vitticollis*) (nur Anke, ich hab das Vieh nicht gesehen), und natürlich jede Menge Vögel. Das Hauptaugenmerk unserer beiden Begleiter liegt allerdings in der Suche nach den Leoparden. Jedes Mal, wenn wir einem anderen Jeep begegnen, findet ein kurzer Austausch statt. Leopard? Nein. Auch keiner. Eine japanische Gruppe ist schon den ganzen Tag erfolglos unterwegs. Unser Fahrer erwähnt, dass sein Chef ihn verdonnert hat, er müsse unbedingt einen Leoparden für uns finden, wahrscheinlich, weil ich soviel Krawall gemacht hatte.

Asian Openbill (*Anastomus oscitans*)

Green Bee-Eater
(*Merops orientalis*)

Malarbar Pied Hornbill
(*Anthracocerus coronatus*)

Der Park hat erstaunlich vielfältige Lebensräume zu bieten. Sumpfige Niederungen, feuchte Wälder, Dünenlandschaften, Meeresufer, Lagunen, Felslabyrinthe, monolithische Felsblöcke, und vor allem eine steppenartige Landschaft. Nur keinen Leoparden. Die Zeit wird langsam knapp. Offiziell müssen wir um 18:00 den Park verlassen. Vor kurzem haben sich Mitglieder der Befrei-ungstiger nach einem Anschlag in dem Park verkrümelt. Daher wurde die offizielle Schlusszeit vorverlegt. Wir wähnen uns schon auf dem Rückweg, als unser Fahrer noch mal abbiegt und durch ein wahrhaft schwer zu befahrendes Felsen-terrain streift. Es rinnt die Zeit. Unerbittlich. Der Zeiger hat die volle Stunde längst überschritten. Wir spähen mittlerweile allesamt in jede Lichtung, auf und zwischen die Felsen, in jedes Unterholz. Nichts. Keine Spur eines Leoparden. 18:15. 18:20. Wieder über eine Felsen-platte gehoppelt, um die nächste Ecke, voller Stopp, Motor aus. Wir alle haben ihn im gleichen Moment gesehen. Fast wie der Löwe von Paramount Pictures: Bestens exponiert auf einem Felsen im abendlichen Licht ruht er, der König der heimischen Tierwelt. Der Leopard. Und was für einer. Ein wahrhafter König. Noch nie habe ich einen so großen Leoparden gesehen. Breit, bräsig und malerisch hat er sich auf dem höchsten Block niedergelassen. Nur seine Ruhe wird ihm nicht gegönnt. Nicht so ganz wenigstens. Lästige, respektlose Fliegen scheinen ihn zu ärgern. Er schlägt immer wieder mit seinen Pranken in die Luft und macht auch schon mal verärgerte Bewegungen mit dem Kopf. Das mit dem Respekt vor einem König ist so eine Sache. Der *guide* telefoniert. Hinter uns laufen noch zwei Wagen auf. Noch ein Anruf bei den Rangern, dass wir verspätet sind. Dann, entschuldigend uns gegenüber, *wir müssen los.* Klar, können wir verstehen. Auf dem schnellsten Wege düsen wir zum Ausgang des Parks. Dort werden wir schon erwartet. Die anderen *guides* fragen nach. Leopard? Die Gesichter werden länger und länger, unsere beiden hüpfen in ihren Sitzen. Ein klein wenig Wettbewerb herrscht schon zwischen den guides, Obwohl jeder seine Sichtungen im Park bereitwillig weitergibt. Nur bei vielen Sichtungen kommt auch die Kundschaft. Aber jeder, der heute Pech hatte, ist doch sichtlich unglücklich, vor allem, wenn er es den ganzen Tag erfolglos versucht hat.

Beim letzten Büchsenlicht erwischt: Unbestreitbarer Herr der Tiere - der Leopard (*Panthera pardus*)

Blue-tailed Bee-Eater
(*Merops philippinus*)

Abends im Hotel, nach einem ganz brauchbaren Essen, spricht uns eine Deutsche an, die hier anscheinend lebt. Ich hatte verstanden, dass sie uns etwas zur Geschichte des Hauses erzählen will. Stattdessen erzählt sie uns einen Ausschnitt aus ihrer idealisierten Lebensgeschichte und ihrem Weg zu Jesus. Klingt alles sehr schön, und mit gewisser Euphorie hervorgebracht. Aber im Grunde läuft es doch nur auf eins hinaus, und als sie mir zum Abschluß ein Heftchen in die Hand drückt, habe ich es Schwarz auf Weiß. Sekte, Rattenfänger.

Grey-headed Fish Eagle
(*Ictyophaga icthyaetus*)

1374. (Fr. 30.01.09) Um 05:00 bekommen wir einen Morgenkaffee und ein Frühstückspaket, und dann geht es auch schon los zum Bundala-Nationalpark. Wir hatten die Wahl zwischen einem erneuten Besuch im Yala-Nationalpark mit der Hoffnung, die Bären zu finden, und diesem, dessen Eintritt preisgünstiger ist. Im Nachhinein muß man sagen, der Bundala-Park ist bekanntermaßen eher ein Vogelparadies, aber nahezu die gleichen Arten kann man auch in Yala-Park sehen. Und wir haben diesmal Pech. Der Fahrer hat bei weitem weniger Wissen als der gestrige, und vor allem ist der *guide* des Nationalparks eine Null. Später sagt man uns, er sei ein Anfänger. Wie schön. Doch wenn man von uns diesen gewaltigen Mehrpreis fordert und zusätzlich eine Service Charge, da will man schon einen gewissen Gegenwert. Und zumindest einen Führer der Englisch in Ansätzen spricht und versteht. Wir wundern uns nebenbei auch, dass er in diesem ornithologisch bedeutsamen Park ohne Fernglas loszieht. Und so karren wir unseren Führer durch die Gegend. Meist entdecken wir oder der Fahrer die interessanten Arten. Nur leider gelingt es nicht immer unseren Fahrer zu stoppen. Da steht zum Beispiel ein Asian Openbill schön malerisch unweit des Weges und wir schreien „Stop! Stop!“ aber der Wagen rollt und rollt. Als er endlich steht, ist der Vogel längst aufgescheucht.

Unser Führer weist zur Abwechslung und mindestens zehnmal an verschiedenen Stellen auf den Blue-tailed Bee-Eater, offenbar der einzige Vogel, dessen englischen Namen er kennt. Und beim Grey-headed Fish Eagle, den der Fahrer entdeckt, weist er darauf hin:

„An Eagle.“

Auch das große Krokodil, dass zwecks Morgenfrühstück durch eine kleinen See schwimmt, entdecken wir, nicht unsere Helfer. So sehen wir letztlich nicht viel Neues. Am Eingangs-Zentrum lässt Anke dann in einer ruhigen Minute unsere Kritik raus. Irgendwie müssen die Leute auch erfahren, was nicht gut ist. Sonst wundern sie sich eines Tages, weshalb niemand mehr kommt. So wird ihr auch bedeutet, dass unser *guide* Anfänger ist. Später erfahren wir, dass sich unser Fahrer (oder wir) den *guide* auch hätten aussuchen können. Das muß man natürlich wissen. Einer der anderen *guides* bemüht sich anschließend noch, uns Verschiedenes zum Park zu erläutern, damit wir nicht mit einem ganz so schlechten Eindruck gehen.

Rose-ringed Parakeet
(*Psittacula krameri*)

Was ist das? Des Rätsels Lösung auf der nächsten Seite.

Auf dem Rückweg halten wir in einem kleinen Ort und besuchen den Wochenmarkt. Abseits der Touristenströme stoßen wir zum ersten Mal auf Singhalesen, die nicht gleich die Hand aufhalten. Hier und da wird man angesprochen:
„*Hello Mister!*"
„*How are you?*" …
... und auch schon mal zum Fotografieren aufgefordert. Wir kaufen etwas Obst und einen Kokosschaber, handgearbeitet aus einem Stück Armiereisen geschmiedet. Bei den Preisverhandlungen gewinnt Anke sichtlich den Respekt und die Anerkennung der Zaungäste.

Fischercamp an der Küste

Anläßlich der Mittagsrast kommt es wieder zu einer der typischen Situationen. Unser Fahrer sucht ein bestimmtes Restaurant in einer Stichstraße, die hinter den Gebäuden an der *seaside* verläuft. Er dreht wieder um, da er es nicht gefunden hat. Wir haben durch die Lücken in den Mauern spähend ein Strandrestaurant gesehen, das einfach und nett wirkt und wollen es dort mal probieren. Der Fahrer stoppt nicht. Nein, ein anderes Restaurant. Dies sei nicht gut genug.
„*Stop please, we will have a look on it!*"
Er fährt weiter.
„*This restaurant is closed.*"
Nicht zu fassen. Wir haben Tischdecken auf den Tischen und Gäste gesehen.
„*Stop!!!*" (*Damned!*)

Wer hat sich nicht schon mal gefragt, wo dieser Vogel eigentlich herkommt? Ein Pfau (*Pavo cristatus*) in freier Wildbahn auf *Sri Lanka*.

Er stoppt. Wir gehen rein, gewinnen einen guten Eindruck, fragen andere Gäste, die sind von der Küche begeistert. Wir bleiben. Unser Fahrer sieht sehr unglücklich aus. Vielleicht ist dies ein Etablissement, in dem es kein kostenloses Essen für ihn gibt. Sein Pech. Wir haben ihn aufgefordert, sich zu uns zu setzen und hätten ihm auch ein Essen ausgegeben. Aber wer nicht will ... Die ganze Angelegenheit wirft allerdings ein Schlaglicht auf die hiesigen Gepflogenheiten, die dem Reisenden stets einen bitteren Nachgeschmack hinterlassen.

Auf der Rückfahrt muß ich ein letztes Mal die heimischen Fahrkünste über mich ergehen lassen und schwöre mir, falls es mich je wieder nach *Sri Lanka* verschlägt. Nur noch selber mit einem Mietwagen zu fahren. Die Peruaner, die sich mit ihren schlechten Fahrgewohnheiten brüsteten, wissen gar nicht, wie gut ihr Verhalten ist. Hier ist es so, dass jeder, der sich für wichtig hält - Tuktuks, Mopeds, Fahrradfahrer

und Fußgänger sind selbstredend unwichtig - gerne die Hupe benutzt, um seine Existenz zu unterstreichen. Besonders wichtig sind natürlich Busse, da leider auch besonders stark, und Pkw bzw. Kleinbusse mit Ausländern an Bord. Das Hupen wäre ja kein Problem. Es soll den Vorausfahrenden dazu ermuntern, Platz zu machen und sich an den Fahrbahnrand zu drücken, damit überholt werden kann. Es wird allerdings auch gehupt, wenn es keinerlei Chance für ein Überholmanöver gibt. Der andere könnte ja vergessen haben, dass man hinter ihm ist. Ansonsten wird überholt, egal, ob es Gegenverkehr gibt oder nicht. Der kann ja ausweichen. Das Ausscheren und wieder Einscheren, wie überhaupt jede Lenkbewegung, erfolgt so eckig, wie es nur geht. Wir, die Passagiere werden ständig von einer Wagenseite in die andere geworfen. Und natürlich schert man zurück, noch bevor man das andere Fahrzeug passiert hat. Damit der Überholte auch nachträglich Richtung Fahrbahnrand gedrängt wird. Anders ist das natürlich, wenn auch ein Entgegenkommer überholt. Da bleibt man auf der Mitte der Straße und zieht noch extra nach rechts[7], um ganz klar zu machen, dass man nicht bzw. erst dann, wenn es langsam unvermeidlich geworden ist, ausweicht. So ist es auch klar, dass man nicht etwa Platz anbietet, sondern in die Fahrbahnmitte zieht, wenn es für einen Überholer eng werden könnte. Völlig auf den Senkel geht mir auch die Angewohnheit, wie wild zu hupen und zu drängeln, dann aber den Überholvorgang so schnarchend zu gestalten, dass die vielleicht reichlich bemessene Lücke im Gegenverkehr aufs äußerste ausgenutzt und letztlich verknappt wird. Haarsträubende Situationen ließen sich zu Hauf schildern. Am übelsten sind natürlich die Busse, die alle untereinander konkurrieren. Und sind erst einmal drei Busse aufeinandergeraten geht es darum, mit aller Macht an die Spitze zu kommen, denn nur der Erste bekommt auch die nächsten Fahrgäste. Was zu irrsinnigen Überholversuchen und genauso gewagten Ein- und Aussteigemanövern führt, denn alles muß schnellstens von statten gehen

Ich hatte ja schon vor einigen Tagen gestaunt, dass Jaques und Jean meinten, wir hätten einen so tollen Fahrer, sie selber könnten in dem Verkehr nicht überleben. Ich muß sagen, man kann Bedenken haben, sich diesem Verkehr auszusetzen, aber der eigene Fahrer hat zumindest einen hälftigen Anteil an dem Gesamtrisiko für den Passagier. Alles Irre, und das aus meinem Munde, der ich mich eher zu den hartgesottenen Fahrern rechne.

1375. (Sa. 31.01.09) TRIGLAW, PEGASUS und ANTARES laufen heute aus. Dabei gibt es im letzten Moment noch Konfusion wegen der Pässe, da sie kurzzeitig in den Fängen des Agenten verschwunden sind. Die kleine deutsche Gemeinde hat sich damit aufgelöst. Nur wir und die Österreicher bleiben zurück.

Impressionen von einem ländlichen Markt: in Salz und Sand eingelegte Fischlein, Curry, Betelnuüsse

7 Linksverkehr

Reichlich umständlich ist die Elektrische Versorgung. In meiner Einfalt dachte ich, der Elektriker kann das Kabel von ANTARES einfach ab- und unser Kabel anklemmen. Doch so einfach geht das nicht. Für den Neuanschluß von JUST DO IT braucht man die Genehmigung des Hafenkapitäns, und die kann ich nicht selber einholen, dass muß über den Agenten laufen. Und natürlich über unseren Ansprechpartner, nicht etwa über den jungen Mann, der ANTARES bedient. Und außerdem ist Sonntag, und da arbeitet der Hafenkapitän scheint´s nicht. Nach einigen kritischen Worten an Nuwan, unseren Vertreter des Agenten, klappt es dann doch noch und am frühen Nachmittag haben wir Strom.
Kleine Überraschung: Anke muß dem Zoll Zusatzabgaben leisten, weil sie nicht mit mir ausreist, sondern per Flugzeug. Was sie reichlich aufregt. Merke, woran erkennt man ein Dritt-Welt-Land? An einer Bürokratie, die hinsichtlich Unsinn, Umstandskrämerei und Hemmkraft unsere heimische bei weitem in den Schatten stellt. Aber wozu reisen wir denn? Um die Welt kennen zu lernen. Und anders als der Flug- und Pauschaltourist lernt der Segler so manches Land ganz von unten her kennen.

Bitte auf dem Markt: ein Wunschportrait - stolzer Vater mit Sohn (Foto: Anke Preiß)

Trinknuß vom Markt

Trotz aller Unbill, alles klappt letztendlich. Anke muß sogar weniger Gebühren zahlen als zuvor behauptet. Und irgendwie vergeht der Tag. Wir schlachten eine süße Ananas, und dann bringe ich Anke samt Gepäck zum Hafentor. Müssen noch nicht einmal bis Mike laufen, das bestellte Taxi fängt uns schon vorher ab. So vergehen nur wenige Augenblicke, und schneller als gedacht entschwindet Anke mit einem Kleinbus um die nächste Ecke. Ich kann die bevorstehende Trennung meist gut bis zum letzten Moment verdrängen. Doch dann ist sie da, ganz plötzlich und unerwartet, die Leere.
Kaufe noch ein Brot und bekomme die fertige Wäsche ausgehändigt. Wie gut, da kann ich sie nicht vergessen.

1376. (So. 01.02.09) In der Nacht reichlich Navy-Aktivität. Es dröhnen die Motoren der Navy-Powerboote. Die Antitauchernetze sind ungewöhnlich nahe bei den Yachten ausgelegt. Seit zwei Stunden vor Mitternacht eine Menge kleiner Explosionen. Das sind wohl die Antitaucherbomben, von denen ich schon gehört hatte. Dynamitfischen klingt heftiger. Anscheinend ist man im Moment recht nervös. Angeblich geht der Kampf gegen die tamilischen Befreiungstiger in die letzte Phase und außerdem steht mit dem 04. Februar der Nationalfeiertag, der Unabhängigkeitstag bevor. Da sind die Militärs sehr vorsichtig, falls die Tiger doch noch eine Verzweiflungstat begehen. Im Hafen herrscht durch ein großes Schild bekannt gemacht Sicherheitsstufe 1.
Ich stehe Viertel nach sieben auf und stürze mich in die Arbeit. Das lenkt vom plötzlichen Alleinsein ab. 88 Liter Diesel wandern mal wieder von den Kanistern in den Tank. Zur Abwechslung funktionieren heute beide Tankanzeigen, Wasser und Diesel. Weiter so. Dann staue ich die geleerten Kanister seefest – ausdrücklicher Wunsch Ankes in Anbetracht meiner diesbezüglichen Nachlässigkeit – pumpe den Fäkalientank aus und wasche ab. Später, als es schon dunkel ist, wische ich im Schein der Kopflampe noch den Fußboden im Bootsinneren. Weltumseglers Zeitvertreib.

Omi verkauft vorbereitete Betelnuß: gehackte Nuß, Blatt und etwas Kalk, alles einsatzgerecht portioniert

Als ich nachmittags das Hafengelände verlasse, spricht mich ein irgendwie vertrautes Gesicht an. Ein Militär in Zivil? Er rät mir, die Straße an der Mike und Leel wohnen ein wenig weiter zu gehen, dort finde eine buddhistische Zeremonie statt. Da ich eh mit Fotoapparat gewappnet bin, strebe ich gleich dorthin. Die Zeremonie entpuppt sich als Totenfeier für einen buddhistischen Mönch. Er war wohl sehr beliebt. Jedenfalls wird sein Sarg, auf einem kunstvoll geschmückten Wagen transportiert, von einem großen Menschentroß begleitet. Auf einer kleinen Wiese sind zwei Schattenzelte aufgebaut und ein kleines, kunstvoll rot und gold gehaltenes Zelt, in das der Sarg zum Abschluß verbracht wird. Unter einem der Schattendächer Rot in allen Schattierungen. Mönche jeder Altersklasse. Die trauernden Menschen sind alle weiß gekleidet. Weiß gilt bei den Buddhisten als Farbe der Trauer bzw. des Todes. Kann ein Buddhist in unserem Sinne trauern? Oder ist der Tod für ihn mehr ein Übergang? Nach einigem Zögern fotografiere ich ein bißchen. Die gesamte Gemeinde macht nichts anderes, selbst Presse und Lokalfernsehen sind da. Ganz erstaunt bin ich, als mir ein Mönch etwas zu trinken anbietet. Bin ich mir doch als Zaungast über meine vielleicht unangemessene Kleidung nicht sicher. Kurze Hose und Kappe gegen die Sonne. Scheint aber niemand zu stören. Im Gegenteil, einer der Mönche kommt mit einem Tablett voller Plastikbecher und bietet mir einen Saft an.

Feier in Rot – Abschiednahme von einem hoch verehrten Anhänger Buddhas

Begebe mich noch mal zum Fort. Beginne diesmal die Runde vom Neuen Tor aus gegen den Uhrzeigersinn. Mein erster Halt ist am Uhrturm, von dem aus man eine schöne Aussicht auf die Stadt und die Cricketfelder hat. Auf einem der Nebenfelder wird gespielt. Ich streiche auf den Festungsmauern entlang. Da Sonntag ist, sind viele Ausflügler zum Fort gekommen. Darunter auffallend viele junge Leute. Praktisch in jeder Nische steckt ein Pärchen, mehr oder weniger vor der Außenwelt geschützt, oft noch unter einem Sonnenschirm. Das Fort bietet einen Rückzugsraum für den Austausch kleiner Zärtlichkeiten, die sie sonst in der Öffentlichkeit oder am heimischen Herd noch nicht wagen können. Doch man sieht, die Traditionen weichen auf. Die Chancen für Liebesheiraten steigen gegenüber der nach wie vor vorherrschenden arrangierten Ehe. Am der Felsenspringer-Bastion ist nicht viel los. Streune ein wenig weiter. Werde mal von einem Singhalesen angesprochen, der nur erzählen will. Keine Geldbitte. Daß es das hier gibt! Natürlich kommt auch wieder einer der Touristenhändler. Kaufe ihm nach zähem Handeln drei echt unechte holländische Münzen ab. Oder sind sie doch echt? Immerhin, von 4.500 bekomme ich ihn auf 1.500 Rupien runter. Esse dann in einer der wenigen „Bars“ im Fort zu Abend. Penne Arrabiata. Gar nicht so schlecht. Es gibt kein Bier. Die Bar wird anscheinend von Muslimen betrieben. Sie unterbrechen umschichtig ihre Arbeit, um wechselweise ihr Abendgebet zu verrichten. Wie auch an anderen Stellen ist diese Bar und der von außen nicht sichtbare Hinterhof ganz geschmackvoll gestaltet. Ganz zu schweigen von der Toilette. Auf dem Rückweg verhandele ich lange mit den Tuktukfahrern. Die geforderten Preise sind drastisch gestiegen. Wohl eine Folge des internationalen Literaturfestivals, das hier in den letzten vier Tagen stattgefunden hat. Ich gehe daher zu Fuß. Nach drei Minuten kommt ein Tuktukfahrer und akzeptiert meinen Preis. Und er lädt mich für den nächsten Tag zum Mittagessen ein. Wie ernst das gemeint ist? Keine Ahnung. Jedenfalls haben wir uns am nächsten Tag nicht getroffen.

Uhrturm von *Galle Fort*

Im Boot ärgern die Mücken. Wo kommen diese Scharen nur her? (Durch die Luke über dem Herd, die offen steht und nicht durch ein Moskitonetz gesichert ist, wie ich am nächsten Tag entdecke.) Der elektrische Mückentod scheint bei den hiesigen Mücken nicht mehr recht zu wirken. Muß wieder zur schweißtreibenden mechanischen Vernichtung schreiten, also alles Handarbeit.

In den Gassen von *Galle Fort* dämmert es

1377. (Mo. 02.02.09) Ich habe doch noch die halbvolle Gasflasche aus ihrem Verließ gezergelt. Wenn sie gefüllt ist, reicht das Gas mindestens für 14 Wochen, also mehr als drei Monate, und das sollte bis in die Türkei reichen. Wegen der bevorstehenden Strecke durch das Rote Meer achte ich bei einigen Dingen auf strategische Reserven, als da wären Gas, Bier, Wein und Milch. Schmeckt mir doch besser, als das olle Milchpulver. Und die Buttervorräte stocke ich auch noch auf. Schweiße 1 kg ein. Mal sehen, wie lange die so hält. Ansonsten vergeht der Tag mit Aktivität: Die genähte Sprayhood wird wieder aufs Gestänge gezogen, Vor- und Seitendecks werden mit Salzwasser gespült, Frischwasser gibt es an der Pier nicht. Das Cockpit wird gefegt. Schwitz. Die Segelmacherfrau näht sogar noch in Windeseile eine Maledivenflagge. Eigentlich wollte ich dort nicht vorbeifahren, aber als ich heute noch ein wenig an den Routen gebastelt habe, ist mir aufgefallen, dass der Umweg über *Uligan*[8] lediglich 17 Zusatzmeilen bedeutet, zumindest wenn man wegen der rauen Seegangsverhältnisse um den flachen Festlandssockel an Indiens Südspitze einen gehörigen Bogen machen möchte. Da die Flagge nur 350 Rupien kosten soll, also etwa 2,20 Euro, möchte ich sie mal auf Vorrat mitnehmen. Wir werden sehen. Gönne mir dennoch einen kurzen Mittagsschlaf, denn gestern war es wegen der Telefonate spät geworden.

In Galle Fort wetteifern einige Restaurants um eine möglichst ausgefallene und eindrucksvolle Raumgestaltung.
Hier Beispiele aus dem Restaurant meiner Wahl fürs letzte Abendessen: zweimal Details vom güldenen Klo und einmal illuminierte Kunst in der Mauer des Gartenhofes

Mike kommt vormittags etwas verspätet, aber er nimmt die Gasflasche an. Macht aber keine Anstalten, nach der Bezahlung zu fragen, was ich auch sogleich verstehe und nicht weiter thematisiere. Wie stets, wenn er irgendetwas anliefert, finden sich in Windeseile einige Uniformierte ein, die untätig aber aufmerksam an seinem Wagen herumlungern. Und mit Sicherheit sondieren, ob sich nicht eine Kleinigkeit für den Eigenbedarf herausschlagen lässt.

---

8 Eine andere Schreibweise ist *Uligamo*.

So bezahle ich wenig später in Mikes kleinem Laden, wohlweislich außerhalb des Hafens, und ordere bei der Gelegenheit gleich noch mal zwölf weitere Literkartons mit UHT-Vollmilch. Viele Kleinigkeiten werden seefest gestaut. Spät am Abend wische ich sogar noch mal im Schein der Kopfleuchte.

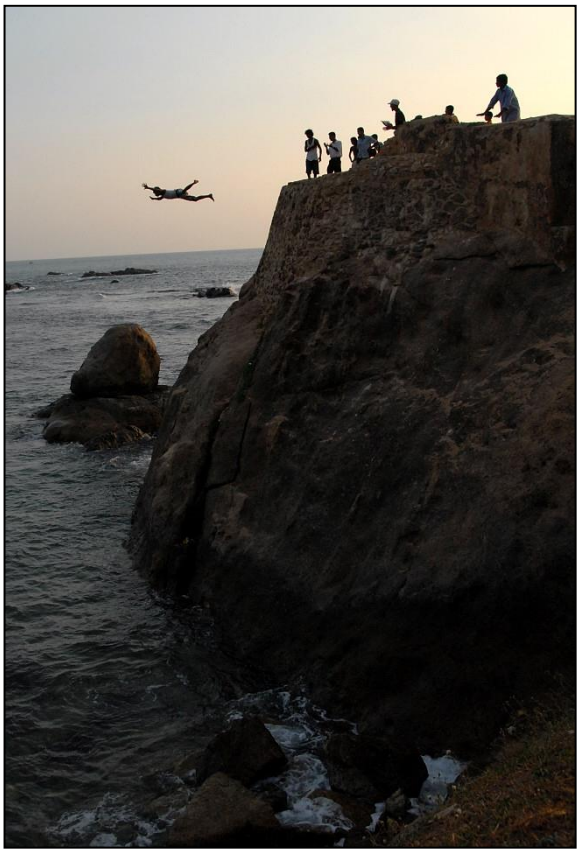
Kinder vom Fort

Danach per Tuktuk zum Markt. Irgendwie habe ich den Eindruck, dass sich die Preise erhöhen, oder mein Gesicht wird immer teurer. Beim Gemüsekauf fällt mir das noch nicht richtig auf, aber beim Obst. Für ein Kilo Mandarinen will man mir 380 Rupien abnehmen. 100 sind ein angemessener Preis. Schließlich kenne ich den Stückpreis der hiesigen, recht großen Mandarinen mit 20 Rupien. Verzichte eben darauf und kaufe bei einem Händlernachbarn ein Kilo Bananen für angemessene 90 Rupien. Leider lässt sich kein brauchbarer Salat finden. Alles, was da im Angebot ist, sieht grauenhaft aus. Da muß eben Kohl als Salatersatz herhalten. Und die Gurken sind schneeweiß. Hoffentlich sind es überhaupt welche. Die Tomaten, Auberginen und Paprika sehen dagegen gut aus. Zurück gehe ich zu Fuß, da ich mich auf die Preisforderungen der Tuktukfahrer nicht einlasse.

Wenig später fährt mich Batu zum Fort. Für 100 Rupien ohne Diskussionen. Der Festungsfriseur ist mir zu teuer. Hatte mich zuvor erkundigt und Preise von 80 bis 100 Rupien für einen Haarschnitt erfahren. Der Friseur in der Festung will das Dreifache. Auf meinen Hinweis, dass es in der Stadt nur ein Drittel koste, antwortet er, das sei der Festungspreis, ich könne ja den Kunden unter seinen Händen fragen. Der wird schon nichts anderes sagen, sonst rasiert ihm der gute Friseur bestimmt ein Ohr ab. Stattdessen beobachte ich die jungen Männer, die von der Flag Rock-Bastion aus ins Meer springen. Mein erster Fotoversuch wird sogleich entdeckt, und schon bin ich umringt von einigen Sprungaspiranten, die für einige Hundert Rupien den nicht ganz ungefährlichen Sprung machen möchten. Sponsore nach einigem Verhandeln einen Sprung, aber die Bilder werden nicht so gut wie ich sie gerne hätte. Müßte mehrere Sprünge machen lassen, um gute Aufnahmen hinzubekommen. Aber meine Bargeldvorräte sind arg begrenzt und erlauben eigentlich keine Ausgaben mehr. Unterhalte mich sehr lange mit den jungen Springern. Gegenwärtig sind es neun Leute, die regelmäßig von der Flag-Rock Bastion springen. Sie arbeiten im Kollektiv, springen reihum und alle Einnahmen werden untereinander aufgeteilt. Es ist ein wichtiger Beitrag für das Familieneinkommen, und sie verstehen ihre Sprünge gegen Geld als Beruf. Bisher sind zwei von ihnen bei den Sprüngen umgekommen.

Männer vom Fort

Einer der Springer erzählt von dem Anschlag der Liberation Tigers of Tamil Eelam. Sie seien nachts in kleinen Booten gemeinsam mit den heimischen Fischern in die Bucht eingelaufen und daher erst sehr spät entdeckt worden. Eins der Boote sei an einem Frachter längsseits gegangen und die Angreifer hätten sich dort eine Sprengladung gezündet. Die anderen Boote seien unter Beschuß geraten und dabei seien deren Sprengsätze und Granaten explodiert. Im Jahr 2006 sei das gewesen. Kein Wunder, daß der Hafen recht rigide von der Umwelt abgeschlossen ist.



Der Sprung von der Flag Rock Bastion

Überhaupt habe ich heute – ganz ungewohnt - mehrere Begegnungen, bei denen ich mich Einheimischen unterhalte, ohne daß sie im nächsten Moment eine Spende von mir wollen. Daß es das hier auch gibt! Hätte ich gar nicht mehr für möglich gehalten. Besuche auch noch mal für ein kurzes Gespräch den Herrn Piyasena, der die einfache Herberge „Weltevreden“ führt. Er erkennt mich gleich wieder, aber er kann leider kein Abendessen anbieten. Sein Koch ist abgehauen, da er woanders mehr verdient. Mein Abendessen nehme ich daher im Restaurant Indian Hut ein, das unter dem gleichen Hutsymbol firmiert wie Pizza Hut. Sicher ohne Lizenzgebühr zu zahlen. Das Restaurant ist mit dem Zeichen „Halil“ versehen, daß bedeutet, hier gibt es kein Schweinefleisch, kein Alkohol. Und weil man auch auf die Inder Rücksicht nimmt, gibt es auch kein Rindfleisch. Bekomme aber dennoch gutes Essen (Hühnerfleisch süßsauer) und superleckeren, günstigen Limonensaft. Und der Chef des Ganzen ist so freundlich, einen höheren Betrag als den verspeisten über die Kreditkarte abzubuchen und mir den Rest auszubezahlen. Das befreit mich von meinem Bargeldengpaß und erspart eine teure Abhebung am Geldautomaten.

Wieder am Boot wird gewischt, dann werden noch ausgiebig Daten gesichert. Muß den Landstrom nutzen.

03.02. – 07.02.09
Galle - Uligan
449,7 sm (32.540,6 sm)
Wind: SSW 1-2, Stille, N-NW 2-3, vorw. NNE-N2-4
Liegeplatz: vor Anker

1378. (Di. 03.02.09) Stehe gegen 07:00 auf. Will für die noch anstehenden Arbeiten Zeit und Ruhe haben. Erster Posten ist das Abschlagen des Sonnensegels. Dann dessen Verstauen und natürlich noch jederlei andere Stauarbeit. Ganz unerwartet kommt Mike mit der gefüllten Gasflasche bereits um halb zehn. Eine Sorge weniger. Allerdings denken wir beide nicht an meine Füll-Adapter, und ich bemerke deren Fehlen erst, als Mike schon weg ist. Mist. Womöglich kostet das noch unnötig Zeit. Dann holt mich Nuwan per Moped ab. Das Zollpapier ist schon ausgefertigt, er chauffiert mich nun zur Baracke der Einwanderungsbehörde. Dort wird über Sinn und Unsinn der örtlichen Gebührenpraxis diskutiert. Nuwan vertritt die Ansicht, es kämen viel mehr Yachten, wenn die Gebühren niedriger wären. Da hat er nicht ganz unrecht. Und die Yachties ließen natürlich unter dem Strich viel mehr Geld in der Stadt. Ist mir nun aber auch egal, Hauptsache, ich bekomme meinen Ausreisestempel. Die Navy besucht mich flüchtig am Boot, dann ist alles klar. Noch schnell Strom bezahlen: 90 Rupien incl. 55 % Steuer für den Strom, aber 950 Rupien für das An- und Abklemmen meines Kabels. Letzteres ist mal wieder Hafengebühr und unnötig teuer. Geradezu lächerlich, wenn man das hiesige Lohnniveau zu Grunde legt. („*This is a commercial harbour*.“) Überraschend taucht noch mal Mike auf, mit meinen Adaptern. Glück gehabt.

Allgemeine Abschiedswünsche. Dann würge ich mich mit der Hilfe zweier Engländer an Vor- und Achterleine aus meiner „Box“. Eine leichte zunächst unbemerkte Strömung stört, geht aber dann doch ganz gut. Noch im Hafenbecken verstaue ich Leinen und Fender und dann nix wie raus. *Good bye* Sri Lanka. Das erste Mal, daß ich auf dieser Reise ein Land mit sehr gemischten Gefühlen verlasse. So richtig trauere ich dir nicht nach.

Moderne Auslegerkanus der Fischer von Galle

Draußen „inspiziere“ ich die Betonnung. Die Ansteuerungstonne befindet sich nicht in Flucht mit der betonnten Fahrgasse. Sie fördert daher bei Dunkelheit den Fehler, etwas nach Westen versetzt in die Bucht einzufahren, so wie wir es gemacht haben.

Es herrscht nur mäßiger Wind, seltsamerweise aus Südwest. Meist läuft die Maschine, ich kann nur zeitweise segeln. Den ganzen Tag über ist es leicht dunstig. Abends schläft der Wind völlig ein und ich motore über eine glatte See, in der sich die wenigen Sterne spiegeln, die den Dunst durchdringen können. Damit mir nicht zu langweilig wird, gibt es viel Schiffsverkehr. Zeitweise habe ich 25 Schiffe auf dem AIS-Schirm. Alle auf dem Track zwischen dem Rotem Meer und Indonesien, Malaysia und Singapur. Ich schnibble einmal quer durch den Track. Glücklicherweise sind kaum Fischer unterwegs. Das erleichtert die Sache ungemein und erlaubt mir, ab und zu eine Mütze Schlaf zu nehmen.

1379. (Mi. 04.02.09) Ein angenehm ruhiger Tag auf See. Dennoch muß ich mich wie immer reinfinden. Gestern war ich wirklich froh, *Galles* Hafen endlich zu verlassen, fühlte mich mit jeder Minute, die ich länger bleiben mußte als eigentlich nötig, regelrecht körperlich unwohl und dann, draußen, wie befreit. Aber heute wieder diese innere Unruhe. *Habe ich Angst vor dem Meer?* Geradezu lächerlich, besonders an Tagen wie heute, wo die See sehr moderat ist. Nur für ein paar Stunden am Nachmittag weht es kräftiger und die Wellen erreichen vielleicht anderthalb Meter. Und nur in dieser Zeit zeigen sich vermehrt *white caps*. Ansonsten ruhige Segeln. Nachdem ich den Motor habe ausstellen können. Diese Phasen des Unwohlseins habe ich früher nicht gehabt. Merkwürdig. Eine Folge des Alters? Oder bin ich einfach satt des Reisens und bräuchte einen längeren Aufenthalt. Zu Hause oder wo auch immer.
Die Zahl der Frachter und Tanker auf dem AIS läßt nach. Ein französisches Kriegsschiff treibt sich hier ebenfalls herum. Höre ich auf der Funke. Natürlich kein AIS-Signal. Wäre ja auch schön blöd.

1380. (Do. 05.02.09) Keine Wolke am Morgenhimmel. Dunst nimmt der aufgehenden Sonne die Härte ihrer Kontur. Die Farben sind blasser als die des Abends.
Kein Leben hier. Genauer, kein Vogel zu sehen. Fische wird es wohl geben. Wie belebt sind dagegen die Ozeane der hohen Breiten. Die allgegenwärtigen Vögel sorgen dort für Kurzweil. Sie gaben mir oft das Gefühl, nicht allein zu sein.

Wenig Wind und Hitze – möglichst alle Luken auf

Seltsam, fast den ganzen Tag haben wir Gegenstrom. Gestern gab es wie in den Handbüchern beschrieben Schiebestrom. Bis fast einen Knoten. Und heute? Zwischen 0,3 und 0,8 Knoten wird unsere Fahrt gehemmt. Fünf Minuten nach sechs stelle ich die Borduhren um. UTC + 5. Malediven-Zeit. Das ist auch die Zeit von *Katmandu* und *Karachi*. Deutschland ist nur noch vier Stunden entfernt.

Der Himmel bleibt klar. Der zunehmende Mond hat die Hälfte bereits überschritten und leuchtet kräftig. Bald wird der Vollmond sein gleißendes Licht über das Meer gießen, falls es nicht zu dunstig ist. Die Literaten preisen die Vollmondnächte auf See. Mein Favorit ist die Neumondnacht. Bei klarem Himmel selbstverständlich. Ich liebe diesen schwarzen Himmel, in dem dann so viel mehr Sterne leuchten. Nicht vom Mond überstrahlt. Venus und Jupiter und einige der hellen Sterne zaubern bei ruhigen Bedingungen ihrerseits Lichtreflexe auf das Wasser. Die Milchstraße zeichnet sich klar ab. Und auch schwache Positionslichter eben über dem Horizont sind viel besser zu erkennen.
Ganz anders die mondlosen, bezogenen, dunstigen Nächte. Tiefes Schwarz um das Boot. Undurchdringlich. Nichts, aber auch gar nichts auszumachen. Der Schein der Positionslichter wird vom Dunst ganz schwach angenommen und nach wenigen Metern verschluckt, das Gefühl der Undurchdringlichkeit dieser schwarzen Welt noch steigernd. Substanz, aus der die Phantasie Schauergestalten entstehen läßt.

1381. (Fr. 06.02.09) In der Nacht komme ich auf die Idee, der immer wieder schlagenden Genua durch eine sehr lose zweite Schot das „Fliegen“ zu erleichtern. Danach läuft es viel besser. Bei leichten achterlichen Winden und schaukeliger See sollte man die normalen Genuaschoten ganz abschlagen und stattdessen nur eine leichte Blisterschot verwenden. Das Segel steht dann bestimmt noch besser.
Zum Frühstück mache ich mir Rührei. Die Eier waren in Buchseiten eingeschlagen. Erst dachte ich an ein Schulbuch, aber es war wohl eine singhalesische Buddhaschrift mit englischer kommentierter Übersetzung. Nur weg mit den frischen Sachen wie Eiern und Gemüse. Konnte heute gleich zwei Auberginen wegwerfen, die gestern noch super aussahen. Faul. Kam das Zeug doch aus der Kühlung?
Später muß ich motoren. Nutze die nun unbegrenzt vorhandene Energie und setze den Wassermacher in Betrieb. Dessen Manometer hängt bei 30 bar, aber er pufft und arbeitet wie gewohnt, und das produzierte Wasser ist einwandfrei.

Wieder ein ruhiger Morgen auf See

Am frühen Nachmittag zwei Vögel. Boten des nahenden Landes? Wie in Kolumbus Zeiten. Wäre er in hohen Breiten gesegelt, hätten ihm die Vögel nicht viel sagen können, denn dort sind sie allgegenwärtig. Zaghaft entwickelt sich Wind, der immer freundlicher wird. Ganz im Gegensatz zum Wetterbericht, der abnehmenden Wind ankündigt. (Nach vielen, vielen Versuchen eine Pactor-Verbindung zustande gebracht.) Mail von Anke: Nun ihr Vater im Krankenhaus.
Meine UKW-Anrufe an YAGOONA und MULINE bleiben unbeantwortet. Bin auf den letzten 10 Meilen vor meiner Sicherheitsstopstelle[9] doch tatsächlich eingepooft! Nicht zu fassen. Wecker überhört, 10 bis 12 Meilen einfach so gesegelt. Gut, dass ich den Kurs gut frei von *Kelaa* gesetzt hatte. Wache auf, als wir genau fünfeinhalb Meilen südlich dieses Inselchens stehen.

1382. (Sa. 07.02.09) Gleich nach Eintrag der mitternächtlichen Position rolle ich die Genua ein, reffe das Groß und drehe bei. Zwar sehen die Einfahrten nach *Uligan* unproblematisch aus, aber ich weiß nicht, ob das Ankern schwierig ist. Angeblich muß man auf 20 und mehr Metern Tiefe ankern und ich will vor allem nicht unbemerkt an einem Korallenkopf landen. Nachdem das Boot zur Ruhe gekommen ist, staune ich über den wahren Strom. Wir werden bei leichten nördlichen Winden mit zweieinhalb Knoten in Richtung 300° versetzt. Das ist allerhand. Da ich mit weniger Strom gerechnet hatte, bin ich fast schon ein wenig nahe am Ziel.

---

[9] Hatte mich früh mit den Schlafintervalle begonnen, um morgen früh schön munter zu sein. Da ich mir ausrechnen konnte, dass ich *Uligan* bei Nacht erreichen würde, hatte ich einen Wegepunkt und sicherem Abstand festgelegt, bei dem ich aufstoppen und auf die Morgendämmerung warten wollte.

Überraschung:
bei *Uligan* herrscht Gedränge

Ein paar Stunden Schlaf, im Stundenrhythmus unterbrochen durch eine kleine Kontrollrunde. Um halb fünf bin ich so unruhig, dass es keinen Sinn mehr hat, weiter liegen zu bleiben. Wälze mich aus der Koje und setze Kaffee auf. Die ersten zwei Tassen genieße ich im Cockpit. Über dem Horizont kann man ganz leicht einen Lichtschimmer sehen. Der Widerschein von *Uligan*. Eine Stunde später sind Genua und Groß gesetzt, und durch die bescheidenen zwei Windstärken aus Nord werden wir langsam Richtung Passage getrieben. Irgendwann nehme ich die ständig schlagende Genua weg. Zehrt mir zu sehr an den Nerven, außerdem ist es inzwischen hell genug, so dass ich nicht mehr auf die Bremse treten muß. Mit Maschinenhilfe – lädt auch die Batterien – lege ich die letzten drei Meilen zurück.

Auf der Suche nach einem guten Platz für den Anker (Foto: Bartels/Lang)

Die Passage ist tief und weit. Kein Vergleich zu einer Riffpassage auf den *Tuamotus*. Die Inseln der „*Uligan*“-Gruppe befinden sich auf einem vergleichsweise tief liegenden Sockel. Ein umgebendes Saumriff, das eine Lagune umspannt, gibt es nicht. Auf dem Ankerplatz liegen sieben bis acht Boote. Ich passiere sie mehr oder weniger der Reihe nach und suche mir dann ein sandiges Fleckchen zwischen den Korallenspots. Hier kann ich auf angenehmen 12 Metern Wassertiefe ankern. Stelle durch Marcs Hinweis später fest, dass *Uligan* im Red Sea Pilot ganz genau beschrieben ist. Nicht aber im Indian Sea Cruising Guide. Da ich mich ja im Indik befinde bin ich gar nicht auf die Idee gekommen, im Red Sea Pilot nachzuschauen.

YAGOONA, MULINE, VERA und YARA liegen schon hier. Ankunft bei Freunden.
„*Uligan Port Control, this is sailing Yacht Just do it callin´*.“
Die Gegenstation antwortet sofort. Nachdem an Bord alles aufgeklart ist, warte ich auf das Boot mit den Einklarierungsbehörden. Sie kommen dann sechs Mann hoch, alles junge Leute, ganz schniek in ihren Uniformen. Im Salon von JUST DO IT wird es schnell fürchterlich warm und wir kommen allesamt ins Schwitzen. Die Jungs arbeiten ihrerseits parallel, füllen zum Teil die Formulare schon für mich aus, und ich muß nur unterschreiben und stempeln. Nach zwanzig Minuten ist alles erledigt. Kostenlos.
„*Welcome in Uligamo, welcome in Maledives!*“

Die Einklarierungsdelegation – hier an Bord der MULINE (Foto: Martina Bartels)

Wenig später hüpfe ich zu einem Erkundungsschnorchelgang ins kristallklare Wasser. Ganz nett hier, schöne Korallen, zahllose Fische. Unter anderem ein zwar weit verbreiteter, aber selten zu sehender Leoparden-Drückerfisch (*Balistoides conspicillum*). Und eine Suppenschildkröte, die direkt auf mich zuschwimmt. Ein anfangs recht sonderlicher Eindruck, so schwebend direkt von vorn. Sie verschwindet dann langsam mit wenigen Paddelschlägen in der Ferne. Und jede Menge andere Drücker- und Papageienfische. Zum Boot zurückgekehrt beginne ich, den doch schon erstaunlichen Seepockenbewuchs abzukratzen. Die Wirksamkeit des Antifouling lässt sichtbar nach. Außerdem befinden sich auf der Welle unmittelbar vor dem Propeller Reste eines Fischernetzes. Nach einer halben Stunde mühsamer Schnorchelei sieht es noch fast genauso schlimm aus wie zuvor. Hoffentlich ist das nicht eine Mehrtagesarbeit. Auch mit der Masttopbeleuchtung habe ich so meine Probleme. Zunächst gelingt es mir, von der Dreifarben-LED auf die Ankerlaterne umzusteckern, aber mit einem Mal leuchtet gar nichts mehr. Noch eine Aufgabe für Morgen. Müde wie ich heute bin, höre ich lieber auf, bevor ich mehr Schaden anrichte als Nutzen.

Marc, Stefan, Svenja und Martina haben zwischenzeitlich eine Handvoll Squids gefangen. Diese Tierchen spielen oft in der Nähe der Boote um die Ankerkette und reagieren ganz gierig auf die speziellen, roten Squidköder, die Marc hat. Allerdings spricht es sich unter ihnen schnell herum, wenn ein Artgenosse gefangen wurde, und der Rest des Schwarmes will dann nicht mehr. Es bleibt nichts anderes übrig, als beim nächsten Boot und einem anderen Schwarm einen Angelversuch zu machen. Und wenn meine Bücher nicht lügen, dann handelt es sich um Grossflossen-Riffkalmare (*Sepioteuthis lessoniana*), die ich schon seit Papua-Neuguinea an meiner Ankerkette beobachte. Nur hatte ich bis dahin noch nie daran gedacht, die Tiere zu angeln. Die sieben Tierchen werden dann von Marc und Svenja in einer Weißwein-Sahne-Sauce verarbeitet, die es natürlich zu Nudeln gibt. Ich kann mit meiner letzten Ananas den Nachtisch spendieren.
Anschließend finden sich die deutschsprachigen Segler an Bord der YARA zum abschließenden Umtrunk ein.

Lecker Squid
(Foto: Bartels/Lang)

1383. (So. 08.02.09) Nach dem Frühstück stürze ich mich gleich auf den Kühlschrank. Eine Milchtüte hat geleckt und eine schöne Schweinerei verursacht. Alles raus, abtrocknen, putzen, alles wieder rein. Dann gleich weiter an die Elektrik. Das Ergebnis ist etwas ernüchternd. Habe zwar relativ schnell das normale Dreifarbenlicht und das Ankerlicht wieder in Betrieb, aber es ist praktisch nicht möglich, gleichzeitig auch das LED-Dreifarbenlicht zu betreiben. Zumindest nicht so, wie ich es mir vorgestellt hatte. Mir fehlt im Grunde eine Ader. Wenn ich alle drei Verbraucher auf die gleiche Masse klemme, geht stets der Alarm der Hauptschaltpaneele los, da die LEDs zu wenig Strom aufnehmen. Muß noch mal überlegen. Wenn ich die Stromversorgung, mehr noch die Masse, von der Hauptschalttafel isoliere, müsste es eigentlich möglich sein. Nur brauche ich dann noch irgendeinen Schalter, den ich zusätzlich zwischen den vorhandenen Instrumenten und Tafeln unterbringen muß. Obwohl die Arbeit ja harmlos ist, schwitze ich schon wieder wie der Henker und muß drauf achten, mit meinen Schweißtropfen keinen Schaden anzurichten. Besser eine Pause, eine andere Arbeit, und alles gedanklich noch mal setzen lassen.

Zur Abkühlung springe ich ins Wasser und befreie in einstündiger Taucherei den Propeller von den Netzresten. Dann noch eine halbe Stunde Kampf den Seepocken. Diese Mistbiester haben mir Schulter und Rücken schon ganz schön zerschnitten. Immer wenn ich unter dem Rumpf hing und an dem Netz zergelte. Vielleicht hätte ich sie vorher abspachteln sollen.
Die verbliebenen Kanister Diesel entleere ich auch noch schnell in den Tank. Doch der sieht leider immer noch nicht viel voller aus. Werde wohl noch auf *Uligan* Diesel bunkern. Mit etwa 90 Dollar-Cent pro Liter ist der Preis noch erträglich. Schließlich zerlege ich auch noch den Drucksprüher, kann aber keinen Fehler entdecken. Vielleicht müssen lediglich die Dichtflächen gefettet werden.

Begrüßungsgetränk

Gegen sechs holen mich Gesche und Herbert ab. Imat, der Agent auf der Insel hat für alle Fahrtensegler ein Buffet mit heimischen Speisen anrichten lassen. Am Strand werden wir von ein paar jungen Männern und einigen jungen Frauen in moslemischer Verschleierung empfangen. Viele der Mädchen und Frauen sind auffallend groß und schlank mit hübschen Gesichtern. Die oft rundlichen Gesichter der meisten muslimischen Frauen in Indonesien und Malaysia sind hier nicht zu entdecken. Es dauert, bis alle Fahrtensegler zusammen sind. Erste Gespräche setzen an. Bin überrascht, da die Frauen recht unkompliziert sind, an den Gesprächen teilnehmen und sich auch fotografieren lassen. Auch die Einheimischen selber fotografieren tüchtig. Dann geht es unter einigen Palmen hindurch, über Wurzelwerk hinweg, am öffentlichen Lungerplatz vorbei vor das Haus von Imat. Von der Blattspitze her zur Hälfte gespaltene Palmenwedel frieden ein größeres Geviert ein, in dem sich das langgestreckte Buffet und in einem weiten Halbkreis Sitzgelegenheiten befinden. Vor jedem Sitz ist ein Minitischchen gestellt, bestehend aus einem Kalkstein und einem darauf gelegten, sechseckigen Pflasterstein. Darauf ruht auf einer Serviette eine geöffnete Kokosnuß mit Trinkhalm und Tiare-Blüte. Die Begrüßungskokosnuß. Marc, der mit Svenja die Hauptaufgabe der Verständigung aller Segler und das Einsammeln der Gelder übernommen hat, hält eine kurze Einführungsrede, und dann dürfen wir zuschlagen. Es gibt zwei dicke, gegrillte Barsche, verschiedene Gemüsegerichte, suppige Eintöpfe, zweierlei Sorten Reis. Der Fisch und eine besonders raffiniert gewürzte Kartoffel-Tomatenzubereitung beeindrucken mich besonders. Aber auch all die anderen Sachen sind sehr lecker und nach der doch eher zurückhaltenden singhalesischen Küche eine angenehme Überraschung. Der echte Knaller sind allerdings die beiden Puddings. Bin an sich kein Puddingfreund, aber gleich der erste Versuch mit einer dieser gelblichen Massen, die sich als superleckerer Ananas-Pudding entpuppt, haut mich geradezu vom Hocker.

Das Buffet

Komme mit zwei Mitseglern einer australischen Yacht ins Gespräch, die im Hinblick auf zukünftig zu realisierende Träume gerade eine „Testreise“ von *Phuket* ins Mittelmeer machen. Sind beides Deutsche, er Biologe und heißt Martin, sie Hydrogeologin namens Anke. Sehr nett.

Mit zukünftigen Mitseglern
(Foto: Gesche ...)

Später gibt es traditionelle Musik. Trommeln und Gesang. Unvermeidlich, dass dazu (einzeln) getanzt werden muß, und natürlich müssen auch die Segler tanzen. Wer dran ist, wird von einem wandernden Taschentuch bestimmt. Mit zunehmender Zeit werden die Tanzeinlagen akrobatischer und gewagter, auch die der heimischen Jungs. Besondere Begeisterung erweckt die Entdeckung, dass sich die Jungs genauso genieren wie ein Teil unserer Männerwelt. Natürlich tanzen auch unsere Damen. Die heimischen Damen stehen allerdings nur als Zaungast jenseits der Palmwedel. Hier schlägt die islamische Geschlechtertrennung noch zu.

Die örtliche Combo

Ein ganz Verwegener schafft es, mit dem Taschentuch aus dem Geviert zu tanzen und es einer kopftuchgeschützten Frau zu übergeben, die daraufhin tatsächlich mit tanzenden Bewegungen schnell in den Kreis kommt und das Tuch weitergibt. Immerhin.

Dabei, um ehrlich zu sein, eignet sich die Musik gar nicht wirklich zum Tanzen. Bestenfalls zum Rumhüpfen. Das soll nicht heißen, dass sie uninteressant ist. Im Gegenteil. Zum Rhythmus der Trommeln gibt es eine Art Sprechgesang. Meist eine kurze Phrase eines Vorsängers, auf die die anderen im Chor antworten. Einige der Solo-Gesänge sind ausgesprochen melodisch, andere nicht. Und natürlich werden viele Halbtöne benutzt. Manchmal erinnert mich einzelne Passagen an die „bäuerlichen Gesänge“ von Orff.

Während des Essens komme ich mit dem sehr gutes Englisch sprechenden Imat ins Gespräch. Er berichtet noch ein wenig über seine Schulausbildung. Die Grundschule hat er auf Uligamo abgeleistet, dann sei er nach Male gegangen, um dort die High School zu besuchen. Dort habe er auch Englisch gelernt. Nachdem er die Schule abgeschlossen hatte, musste er auf Wunsch der Eltern wieder zurückkommen. Sie wollten ihn in ihrer Nähe wissen. Im Prinzip hatte er nichts dagegen, denn Male sei zu laut, zu verrückt, es gäbe dort zu viel Verkehr. Auch hinsichtlich seiner Arbeit hat er sich wegen der Eltern an die Insel gebunden und beruflich eingeschränkt. So wäre er gerne Polizist geworden, aber sein Vater wäre dagegen gewesen. Dennoch lebt er nicht in einem völlig abgeschiedenen Teil der Welt. Auf der Insel gibt es Handys, die Bewohner hätten Internet, und dies alles sei sehr günstig. Die medizinische Versorgung erfolge durch einen gut ausgebildeten indischen Inselarzt und zwei indische Krankenschwestern.

Verkehrsmittel Fahrrad

1384. (Mo. 09.02.09) Hatte ich angenommen, dies wird ein ruhiger Tag? Morgens begebe ich mich an Land, um die obligatorische Verlängerung meiner Aufenthaltsgenehmigung zu veranlassen. Nur drei Tage geben die Hafenbehörden abweichend vom Touristenvisum, das 30 Tage zugesteht. Limat fungiert als Agent und hilft bei den bescheidenen *paperworks*. Die ganze Angelegenheit kostet 20 US-Dollar zuzüglich 4 USD Liegegebühren für einen Monat. Mir bleibt ein einziger, mein letzter US-Dollar. Von nun an muß ich auf unsere harten Euros zurückgreifen. Immerhin, Limat meint, es sei kein Problem, Diesel gegen Euro zu kaufen.

Dorfstraße

Nach einer kleinen Runde durchs Dorf, das ich ausgesprochen ordentlich und strukturiert empfinde, mit einer kleinen unscheinbaren Moschee und einer erstaunlich großen und ansprechenden Schule, ziehe ich mich an den Strand zurück. Dazu muß ich den Müllgürtel queren, der das Dorf umgibt. Am Strand ein jugendlicher Fischer. Mache noch einen kurzen Schnorchelausflug und kann mich anschließend mit Frischwasser duschen, denn heute lief der Wassermacher.

Im ganzen Dorf gibt es bequeme Sitz- und Lagermöglichkeiten, hier Schaukelstühle am Ast eines schattigen Baumes

Bei MULINE gibt es eine große Reparieraktion. Die Stahlkabel, die das Steuerrad mit dem Ruderquadranten verbinden, werden erneuert. Anfangs bin ich nur unbeteiligter Zuschauer, aber dann helfe ich auch ein wenig mit, besonders mit dem Angebot von Loctite und unserem Wantenschneider, um die neuen Stahlseile abzulängen.

Danach geht es ins Dorf. Fast alle Segler kommen mit. Ein Fußballspiel ist angesagt. Segler gegen die heimische Mannschaft. Die Segler schaffen es wider alle Erwartung, mit 1:0 in Führung zu gehen. Da wird neu verteilt. Gemischte Mannschaften. Das Spiel ist nun etwas schwieriger, vor allem, weil die einheimischen Jungs selten den

Ball an uns Segler abgeben. Man spielt halt in gewohnten Bahnen. Aber die Jungs sind wendig, laufstark, dribbeln gut und haben auch gute Übersicht im Spiel. Da wird durchaus der ganze Raum genutzt. Ich beschränke mich, da mein Lieblingsposten als Torwart leider besetzt ist, und die Chance auf Ballkontakte im Mittelfeld gering ist, auf die undankbare Aufgabe der Verteidigung. Wer weiß schon zu schätzen, wenn ich unauffällig den Raum decke, oder die im Vergleich zu den heimischen Spielern massigen beiden Dänen als Schatten begleite. Jaja. Leider muß ich dem Alter, der Hitze und dem mangelnden Training Tribut zollen und mein Laufpensum zeitweise arg einschränken. Aber es geht nicht nur mir so. Aber irgendwann kommt der zweite Wind und ich bin wieder mehr im Spiel. Peter von der RISHU MARU gibt mir da ein munteres Beispiel. Und da der Ball einfach nicht zu mir kommt, verlasse ich irgendwann den Rückraum und mische mich unauffällig in den Sturm, denn Marc steht mittlerweile in des Gegners Tor, und ich würde ihm gerne einen in die Bude semmeln. Und tatsächlich, hier vorne gibt es mehr Ballkontakte. Leider vergebe ich meine große Chance ganz knapp. Zu viel Rücklage, mein Heber geht knapp über das Tor. Schade, schade.
Am Spielfeldrand haben sich auch ein paar einheimische Mädels eingefunden, die bald mit einigen Seglerinnen und Seglern eine Art Volleyball im Kreis spielen. Das ist hier doch eine freundliche Welt, und der Islam hier ein recht offener und toleranter.

Nach dem Spiel: Gruppenbild mit einem Teil der heimischen Spieler

Abends besuchen mich Martin und Anke (das stimmt wirklich), um mehr über das Segeln zu erfahren. Sie sind derzeit Crew auf einer australischen Yacht, aber scheinbar nicht so glücklich. Wer weiß, vielleicht steigen sie eines Tages auf JUST DO IT um. Nett sind sie jedenfalls. Gesche, Herbert und Yannick kommen auch noch, und so ist seit langem mal wieder volles Haus an Bord. Als sie wieder gegangen sind, besuche ich auf einen kurzen Sprung noch MULINE und vergesse dabei, dass ich gerade ein Brot im Backofen habe. Einige lustige Gespräche und zwei Glas Wein später schnuppere ich einen merkwürdigen Geruch. Wer backt denn hier? Ach Gott, das ist ja bei mir an Bord! Schnell den Ofen aus. Funkruf an Muline:
„Wie lange war ich bei Euch?“
„Eine knappe Stunde?“
Das könnte passen.
„Wieso?“
„Ach, ich habe mein Brot in der Röhre vergessen.“
„Martin, Du bist schon ein komischer Vogel!“
Womit habe ich das verdient, Martina?

1385. (Di. 10.02.09) Bis auf einige Fußballfolge-Krampfpausen hatte ich eine ruhige Nacht. Am nächsten Morgen meldet sich der Muskelkater. Und nach dem Frühstück ist mir irgendwie schlecht. Lege mich noch mal ins Bett und komme erst gegen 10:00 wieder hoch. Besuche Oscan, der wieder über die politische Situation in seiner türkischen Heimat lamentiert. Er ist überzeugter Säkularist und hat große Sorgen, da die fundamentalistische Regierung Erdogan so sehr erfolgreich ist. Immerhin ist er die Sorge los, die ihm seine Maschine bereitet hat. Und auch von seiner Typhus-Erkrankung, die ihn in Indonesien / Malaysia erwischt und sehr geschwächt hat, erholt er sich zunehmend. Er gehört übrigens zu den Helden der Seefahrt, die noch ganz konventionell mit Sextant und ohne Computer navigieren.

Es gelingt mir noch nebenbei, den Dieseltransport zu organisieren. Werde den begehrten Stoff heute oder morgen bekommen. Nicht ganz billig, aber in Anbetracht des bescheidenen Windes möchte ich doch reichlich aufstocken.

Von Martina habe ich gestern zwei Fischführer und ein Buch über gefährliche Meerstiere bekommen, die ich heute erst einmal studiere.[10]

Meine bevorzugte Art, das Dingi zwischen den Booten zu bewegen

Gerade als ich auf der YARA weile und wir uns über die Livol-Wassermacher austauschen, kommt Imat mit dem Versorgungsboot. Schnall zurück gepaddelt. Natürlich gibt es den Sprit nicht in meinen Kanistern, sondern er wird erst einmal „lose“ aus ihren Kanistern in meinen Tank umgefüllt. Mit Hilfe meines Filters selbstredend. Natürlich fehlt die gewünschte Feinfühligkeit, und es bleiben einige Flecken am Teakteak. Andererseits, ich habe nun wenigstens 90 Liter Diesel bekommen, und das ist schon ein Wort. Schnell zurück zur YARA, um den dort verbliebenen Kaffee auszutrinken.

Auf meinem weiteren Weg, der eigentlich Öscan gilt, bleibe ich auf RISHU MARU hängen. Peter erläutert gerade Jasper die Besonderheiten und Bauweise eines Wharram-Kats, was mich natürlich auch brennend interessiert. Gerne nehme ich die Gelegenheit war, ein bisschen zuzuhören. Und so ergibt es sich, dass ich wenig später, etwa zur Sundowner-Zeit in einem größeren Kreis sitze, der sich mit den Fragen einer Konvoifahrt zum Roten Meer beschäftigt. Natürlich gibt es viele Meinungen, mancherlei Informationen, und ich muß sagen, mir geht der gedankliche Ansatz, der sich herauskristallisiert ein wenig gegen die eigene Überzeugung. Natürlich ist der Auslöser des Konvoi-Gedankens die nicht von der Hand zu weisende Piratengefahr. Stellt sich die Frage, was tut der Konvoi, wenn es tatsächlich einen Übergriff auf eins der Boote gibt. Wird dann Rot geschossen, und ansonsten schaut man zu? Fährt man vielleicht besser weg? Weil, man könnte ja auch noch abgesammelt werden? Ein Bericht eines anderen Seglers wird zu Rate genommen, der Konvoifahrten unbedingt empfiehlt, aber nicht, weil er Piraten begegnet ist, sondern um die neugierige Annäherung von Fischern zu vermeiden, die natürlich oft nach Zigaretten fragen oder ähnlichem. Und dabei mit ihren Booten gelegentlich recht unorthodox manövrieren. Und so taucht auch prompt ein neues Schreckgespenst auf, der pakistanische Fischer, dessen Boot 20 Meter lang ist (morgen wird es bereits 30 m Länge aufweisen), und der nächtens heimlich still und leise längsseits geht. Weil auch er eine Zigarette will. Irgendwann klinke ich mich aus und verhole mich in Unkenntnis der Uhrzeit zu YAGOONA, bei der ich genau richtig zum Abendessen aufschlage. Schon fast peinlich. Werde aber herzlich willkommen geheißen und es wird ein netter Abend.

Ziert Öscans Windsteueranlage: ein Portrait des Piraten und späteren osmanischen Admirals Dragut

1385. (Mi. 11.02.09) Sitze leider etwas behindert auf der (Latrine), als ich von draußen aufgeregtes Geschrei höre:
„Manta rays! Manta rays!“
Bis ich einsatzfähig bin, sind die oder ist der Manta schon wieder verschwunden, und ich kann nur hören, wir an der Bordwand der YARA begeisterte Schilderungen vorgetragen werden.

[10] Eichler, Dieter: Tropische Meeresfische. Rotes Meer, Seychellen, Komoren, Mauritius, Malediven, Thailand, Philippinen. BLV Vg. / Weinberg, Steven: Rotes Meer – Indischer Ozean. Erlebte Unterwasserwelt. Delius Klasing Vg. / Eichler, Dieter: Gefährliche Meerestiere erkennen. Biologie, Gefahren, richtiges Verhalten. Erste Hilfe. BLV Vg.

Manta
(Foto: Herbert ...)

Egal, ob Manta oder nicht, ich setze die Kontaktlinsen ein, bewaffne mich mit Maske, Schnorchel, Flippern und diesmal auch Gewichten und stürze mich bei dem schönen Morgenlicht zu einer ausgiebigen Schnorchelrunde ins Wasser. Zunächst längs des äußeren Riffes und gegen die Strömung nach Südosten, dann traversiere ich quer über die sandigen Flächen zur inneren Riffkante und lasse mich mit Strömungshilfe in die Gegenrichtung treiben. Zu guter letzt kehre ich in weitem Bogen, wieder zum Außenriff zurück und dann zum Boot. Die Artenvielfalt des Riffes ist nicht so wahnsinnig groß, aber groß genug, um zu verhindern, dass ich mir die einzelnen Spezies merken kann. Versuche mich auf einige wenige zu konzentrieren und mir deren Erscheinungsbild ganz genau zu merken. Dann kann ich die Erinnerung mit den Bildern und Beschreibungen in den Büchern vergleichen und mich beim nächsten Mal auf die vielleicht entscheidenden Unterschiede zum Bestimmen der Arten konzentrieren. Schnell stelle ich allerdings fest, dass eine ganze Reihe der Arten, die ich gerne identifizieren würde, in den Büchern nicht berücksichtigt wurden. Wirklich schade. So gelingen mir zweifelsfreie Bestimmungen nur bei einigen wenigen Fischen, die recht häufig zu finden sind, wie dem sehr hübschen Pfauenbarsch (*Cephalopholis argus*), der mich mit seiner interessanten Mischung aus einer gut tarnenden grünbraunen Grundfärbung und einem auffallenden Muster aus hellblauen, schwarzgerandeten Punkten beeindruckt. Bei dem Gelbstreifen-Schnapper (*Lutjanus kasmira*) muß ich noch mal genau hinsehen, denn hat er fünf statt vier blaue Linien, dann handelt es sich um eine andere Art. Bei allen Fischen habe ich grobe Zweifel an meinen Zuordnungen. Aber das ist nur eine nebensächliche Beschäftigung. Das interessante ist die Beobachtung einzelner Tiere und ihres Verhaltens.
Überhaupt, obwohl die Riffe hier in *Uligan* nicht supertoll sind, man sieht so viele Fische, und die Bücher geben so wenig her!
Ein großer Krake kommt herangeeilt und setzt sich auf einen isolierten Korallenblock. Noch während er seine Arme sortiert, die himmelblauen Saugnäpfe sind wunderbar zu erkennen, nimmt er die Färbung des beigenbraunen Korallenblocks an und ist praktisch unsichtbar. Wenn ich ihn nicht hätte kommen sehen, würde ich ihn jetzt nicht wahrnehmen. Ich tauche zu ihm hinab. Deutlich sehe ich seine auf einem Wulst liegenden Augen und einen Sipho, die Austrittsöffnung für eingesaugtes Wasser. Während ich mich langsam um ihn herum bewege ändert er seine Farbe in ein blasses beigegrau und die Haut wird runzelig und schorfig und bekommt ein feines schwärzliches Netzmuster, um dann zu einer dunklen, schwarzbraunen Färbung zu wechseln. Ich will den Armen nicht zu sehr stressen und ziehe mich bald zurück, muß allerdings zugeben, dass mir auch der Gedanke kam, das Tier zu fangen. Sicher ein leckeres Essen.

Als ich wieder an Bord bin, kommt Stefan und fragt, ob ich ihm nicht etwas aus meinen Weinbeständen abtreten kann. Und dann geht es eigentlich Schlag auf Schlag. Imat kommt mit dem Versorgungsboot und bringt die gefüllten Kanister. Ich kann gerade noch verhindern, dass sie dieselöltriefend wie sie sind in das Cockpit gehievt werden. Kleckerfreies Füllen von Tanks und Kanistern scheint eine echte Kunst zu sein. Die Dieselbestellung kommt mich ganz schön teuer zu stehen, da ich nur in Euro bezahlen kann und mir Imat verständlicherweise die Umtauschkomission der Bank auf den Preis aufschlägt. Nicht nur ich bekomme bei der Gelegenheit mit, dass das Inselversorgungsboot gekommen ist. Daher machen sich Marc, Martina und ich wenig später auf, um frisches Gemüse zu kaufen. Das gibt es in einem kleinen Laden mit dem sinnigen Namen „Sailors Choice“. Der Verkaufsraum, den man nur barfuß betritt, besitzt eine Grundfläche von vielleicht 3,50 m im Quadrat. An zwei Wänden stehen Regale mit einem einfachen, den Grundbedarf deckenden Sortiment. Unter dem Fenster eine kleine Kühltruhe mit *softdrinks*. Das Gemüse lagert mit Ausnahme der Papaya in den Lieferkisten und –kartons auf dem Fußboden. Vor dem Laden befindet sich ein Dreier-Arrangement der typischen Lümmelsitze, in dem drei Jugendlichen lümmeln und interessiert dem Treiben im Laden zu sehen. Mehr

Abwechslung gibt es im Dorf wahrscheinlich nicht. Ich kaufe Kartoffeln, Tomaten, Kohl, Gurken, Bananen und ein paar Apfelsinen. Alles für teure Euro, nicht gerade preiswert. Andererseits, die Ware kommt aus *Sri Lanka*, was sie auch nicht gerade preiswert macht. Lediglich die Papaya wachsen vor der Haustür und im Garten.

Lümmelbank

Nach einem kurzen Bordintermezzo, die Einkäufe müssen gestaut werden, bereite ich eine Kleinigkeit vor, und wenig später trifft sich die deutschsprachige Seglerschar an Bord der RISHU MARU, um noch einmal über das Konvoi- und Piraten-Problem zu sprechen. Alexandra hat wieder Brot und Creme vorbereitet, ich bringe Jerkey mit, dass ich noch auf *Phuket* gekauft habe. Und das erstaunlich gut ist. Könnte man eigentlich gut selbst machen, zumal man bei der intensiven Sonne das Zeug naturtrocknen kann. Wenn ich mal gutes Fleisch bekomme ... Die Rätsel, die es zu lösen gilt: Wie soll man weiterfahren? Über *Salalah*, oder direkt nach *Mukallah* im Yemen. Also, wie schnell, bzw. wie langsam darf man sein? Im Konvoi oder nicht? Mit Positionsbeleuchtung oder ohne? Darf man offen funken? Alles nicht so einfach. Die Gespräche weiten sich natürlich aus und es wird – wie üblich - ein netter Abend.

1386. (Do. 12.02.09) Seit einigen Tagen, im Grunde seit ich hier angekommen bin, fühle ich mich müde und antriebslos. Gestern hatte ich leichten Durchfall, aber ich vermute, das Eine hat mit dem Anderen nichts zu tun. Vielleicht ist es die Psyche, die mir Streiche spielt. Schließlich steht ja eine der spannendsten Strecken vor uns, und unsere Anti-Piraten-Runden fördern ja nicht gerade die Entspannung. Dennoch bestreite ich den Tag, dann doch einigermaßen aktiv. Nachdem mir Mark meinen Anteil an den gemeinsam gekauften Eiern bringt (30 Stück für 2,50 USD), beschäftige ich mich an Bord. Noch einmal versuche ich den Langhaarschneider zu finden, doch wieder ohne Erfolg. Lasse nebenbei den Wassermacher laufen. Möchte den Tank möglichst voll haben, wenn ich aufbreche.
Nutze das schöne Wetter noch einmal zu einem ausgiebigen Schnorchelgang. Mit dem Ergebnis, dass ich wieder vielen zuvor nicht gesehene Fische begegne. Unglücklicherweise habe ich die ausgeliehenen Bestimmungsbücher schon Martina zurückgegeben. Muß ich mich glatt noch mal ausleihen.

Die Yachties laufen auf

Die Kinder freuen sich aufs Lagerfeuer

Die allgemeine Tendenz auf den deutschsprachigen Booten neigt sich einem sonntäglichen Aufbruch zu. Das bedeutet plötzlich, dass ich heute noch ganz schnell vor Toreschluß meine 4 USD Liegegebühr zahlen muß. Denn ohne die Einzahlungsquittung gibt es keine Ausklarierung. Als ich am Strand vor dem Dorf ankomme, werde ich gleich von zwei jungen Männern in Empfang genommen.
„*You want to pay the anchoring fee?*“
Sie bringen mich direkt zum richtigen Gebäude. Werde dort mein Geld auch los, aber es fehlt der für die Unterschrift zuständige Mann. Ich soll warten. Nach einiger Wartezeit wird mir bedeutet, man bringe die unterschriebene Quittung morgen an den Strand. Ich solle nur irgendwann dorthin kommen, sie seien eigentlich immer am Strand zu finden.

Erste Dörfler kommen

Am Spätnachmittag lösen sich die Dingis von den Yachten und alle streben dem südlichen Zipfel der Insel zu. Dort, auf dem „Ressort“-Strand, soll eine Strandparty gemeinsam mit den Einheimischen stattfinden. Zeitgleich mit uns trudeln auch die ersten jungen Männer aus dem Dorf ein. Sie haben einige kräftige Stöcke und einfache Platten mitgebracht, aus denen sie ruckzuck eine lange Tafel errichten. Dann brechen sie

Zweige aus dem Ufergebüsch und schmücken den Tisch mit frischem Grün, später stecken sie um das Feierareal einen Kranz aus grünen Zweigen. Wir sind erstaunt über diese Liebe zur hübschen Dekoration. Mittlerweile ist es voller geworden. Ein paar Pakistani, die auf der Ressortbaustelle arbeiten, haben sich auch eingefunden. Und auch vier Mädchen aus dem Dorf. Darüber sind wir doch sehr erstaunt. Alle bringen etwas zu Essen mit, und die Dorfjungs haben einen mächtigen Zackenbarsch erlegt, für den sie eine Feuergrube vorbereiten. Auch das Grillrost wird an Ort und Stelle aus gespaltenen, grünen Zweigen gefertigt. Und natürlich haben die Trommler ihre Trommeln mitgebracht. Bei Licht betrachtet sind das ganz erstaunliche Instrumente, denn sie bestehen aus nicht viel mehr als einem auf Länge geschnittenen Kunststoffrohr über das an beiden Enden eine dieser billigen, grob geflochtenen Baumarktplanen gezogen wurden. Die Planen wurden dann auf ganz traditionelle Weise mit Polyesterleinen gespannt. Der Klang ist einfach exzellent. Wenn man diese Trommeln nur gehört und nicht gesehen hätte, würde man diese einfache und preiswerte Machart nicht glauben. Und so vergeht der Abend logischerweise mit Essen, Musik, einer Spur Gesang und viel Gehüpfe und Getanze. Sogar eins der einheimischen Mädchen tanzt eine Zeit lang mit, zusammen mit Alexandra, bis sie sich so exaltiert hat, dass sie sich laut kreischend und kichernd zu den anderen Mädchen zurückzieht. Auch einige der Trommler und Tänzer verausgaben sich derart, dass sie sich erschöpft in den Sand sinken lassen. Andere nehmen ihren Platz ein. Wir fühlen uns teilweise nach Afrika versetzt. Mir gefallen die Rhythmen und die Sprechgesänge, wie schon beim letzten musikalisch untermalten Abend. Zum Schluß trommeln die Gäste und die heimische Jugend hört andächtig zu. Eine der Yachtie-Frauen kann gut singen und unterstützt die Trommler mit ihrer Stimme, ganz jazzig. Fast die ganze Zeit zeichnet einer ihrer lokalen Bewunderer die Musik und ihren Gesang per Handy auf. Die sind gut ausgestattet hier, die Jungs.

Auch ein paar Mädchen haben Ausgang

Die Band

Selbst gefertigte Trommeln mit ausgezeichnetem Klang. Man nehme: eine Plastikröhre, Gewebefolie aus dem Baubedarf, einfache Kunststoffkordeln, fertig.

1387. (Fr. 13.02.09) Freitag der Dreizehnte, wer wollte da schon auslaufen? Wegen eines kleinen Schnittes, den ich mir gestern Abend an einer im Sand verborgenen Koralle zugezogen habe, verzichte ich heute auf das Schnorcheln. Schlage das große Sonnensegel ab. Nun arbeiten die Sonnenpaneele wieder und leisten ihren Beitrag zur Batteriefüllung. Tingele ein wenig von Boot zu Boot. Auf der YARA unterbreitet mir Gesche die Idee, dass sich die Boote untereinander nur mit dem DSC-Selektivruf oder einem Gruppenruf anrufen sollten. Was bei mir ein eifriges Studium der Betriebsanleitung der Funke zur Folge hat. Den ganzen DSC-Kram habe ich völlig verdrängt und vergessen. Bei Özcan komme ich gerade recht, wie er einen frisch gefangenen Octopus verhaut. Helmut sitzt dabei und kommentiert mit seinem Erfahrungsschatz. Ich erfahre, dass Özcan den Kraken gespeert hat. Wichtig ist dann, dass man dem Tier sofort, also noch im Wasser, den Kopf abschneidet. Dann muß man das Tier am besten am Strand an die hundert Mal auf einem Stein schlagen, und dabei schön drehen und wenden, dass er gleichmäßig betroffen ist. Die bräunliche Farbe des Tieres wandelt sich dabei in ein Grau. Und das Ergebnis muß ein durch und durch graues Tier sein. Dann wird es richtig zart. Mangels Steinen am Strand verhaut Özcan den Octopus mit einem hölzernen Schneidbrett auf dem Cockpitboden. Doch der angestrebte Farbwechsel will nicht richtig gelingen. Irgendwann meint Özcan, er habe genug auf dem Tier herumgehauen, Helmut ist da anderer Meinung. Nächste wichtige Vorbereitung ist das Abspülen des Schleims. Auch dies geht am besten auf einem Stein, einem mit rauer Oberfläche. So ein Stein, wie man ihn früher als Waschstein im Fluß benutzt hat. Alternativ wäscht Özcan das Tier in einem Eimer und wringt ihn wie einen alten Lappen. Später wandert der Krake ohne Wasser in einen Druckkochtopf. Wenn der Druck sich aufgebaut hat, wird noch

Immer feste druff – Özcan verhaut den Kraken

25 Minuten weiter gekocht, fertig. Keine Salz oder Gewürzzugabe. Ich lade Özcan für heute Abend an Bord der JUST DO IT ein, denn ich wollte für Mark und Svenja kochen. Er kann ja mit etwas Krake als Vorspeise beitragen. Damit auch zum Ergebnis: Auf die klein geschnittenen Octopusstücke werden etwas Limonensaft und etwas Olivenöl geträufelt, fertig ist ein super leckerer Octopus-Salat.

1388. (Sa. 14.02.09) Ian von der AFRIKI bringt mir am Morgen die dringend benötigte Quittung. Nur mit der Bestätigung der Inselbehörde, dass ich die Ankergebühr bezahlt habe, kann ich auch ausklarieren. Und da in vielen muslimischen Ländern das Wochenende am Freitag und am Samstag ist, arbeitet das Inselbüro, anders als die restlichen Behörden, an diesen Tagen nicht.
Fühle mich leicht unwohl. Die Angst des Torwarts vor dem Elfmeter? Wahrscheinlich schlägt das ständige Piratengequake auf den Magen. Die aktuellen Wetterberichte sind nicht so toll. Anfangs wird der Wind aus Nord, eventuell sogar aus etwas westlicherer Richtung wehen. Aber da muß man durch.

Typisch Özcan – türkische Gastfreundschaft, für eine Tasse Mokka ist immer Zeit

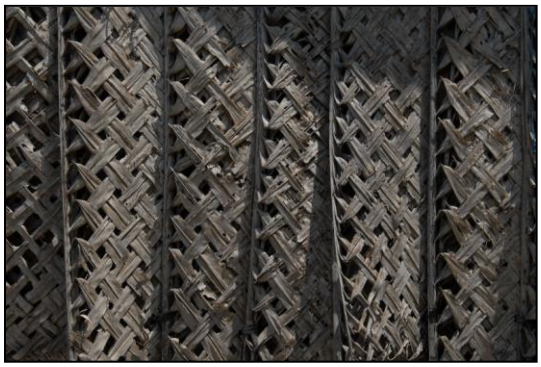
Mark und Svenja haben mit Imat abgesprochen, dass die ganze Seglertruppe, die am Sonntag los will, trotz „Wochenende“ am heutigen Samstag ausklarieren kann. So laufen wir gemeinsam im Dorf auf. Die Formalitäten sind dann schnell getan, und ich staune über die sauberen, gut ausgestatteten Büroräume und die erkennbar gute Organisation. Schon bei der Einklarierung erhielten wir einen Handzettel, auf dem die Schritte der Ausklarierung ganz genau beschrieben waren, einschließlich Bürozeiten und Lageplan. Ich bin schwer beeindruckt. Um so ärgerlicher ist es, dass ein englischer Segler heute Nacht abgehauen ist, ohne auszuklarieren. Angeblich konnte er nicht länger bleiben, weil sein Generatorbenzin zu knapp würde und er seine Batterien nur mit dem Generator laden könnte. Als ob es da auf einen Tag ankäme. Benzin hätte er von den anderen Seglern sicher bekommen können. Im Grunde ist das eine vorgeschobene Entschuldigung, er hatte schlicht keine Lust zu warten, nachdem er vergessen hatte, rechtzeitig die wirklich geringe Ankergebühr zu bezahlen. So etwas ist ärgerlich und wirft ein schlechtes Licht auf alle Segler. Die Behörden waren hier äußerst hilfsbereit und zuvorkommend, haben mehrmals außerhalb der Dienstzeiten gearbeitet, nur um uns Seglern das Leben angenehmer zu machen, und dann so etwas. Wenn das öfter vorkommt, dauert es nicht lange, und die Handhabung der Formalitäten erfolgt in Zukunft strikt und rigoros zum Nachteil aller anderen. So hat Imat heute sogar veranlasst, dass alle Behördenvertreter in das gleiche Gebäude kommen, so dass wir nicht von einer Dienststelle in die andere müssen.
Nach diesem offiziellen Akt besucht die Seglerschar noch einmal Imats Laden, kauft letzte Lebensmittel ein und entsorgt den Müll. Sogar ein Getränk spendiert er jedem. Zurück streune ich noch ein wenig durch die schattigen Haine vor dem Dorf, spreche ein wenig mit den Dörflern, die in ihren Ruhestühlen hängen, und verfolge relativ erfolglos ein Chamäleon.

An Bord zurückgekehrt leere ich den Fäkalientank und klebe Segeltape über die Schnitte im Groß. Forsche lange nach der Ursache und vermute schließlich, dass die Wirbelbeschläge, mit denen ich die Gastlandsflaggen befestige, diesen Schaden verursacht haben.

Kurz besuche ich noch Özcan und erfrage bei dieser Gelegenheit den Namen seines Bootes. Niemand konnte ihn bisher sicher angeben. Dabei ist er ganz einfach KAYITSIZ III. Das bedeutet übersetzt soviel wie sorgenfrei, ungebunden. Abends trifft sich die ganze Gemeinde noch mal auf der YARA. Gesche hat für alle gekocht. Ein Brotfruchtgericht, dass sehr lecker schmeckt und entfernt an Gnocchi mit Käsesauce erinnert, ein Pandanus-Dessert und ein knallrotes Brotfrucht-Dessert. Die Desserts sind nach *Uligan*-Rezepten bereitet. Letzteres ist mir zu mächtig und zu süß. Aber das Pandanus-Dessert ist ausgesprochen lecker. Das erste Mal, dass ich Pandanus esse. Bislang hörte ich auf allen besuchten Inseln, dass man Pandanus nicht essen könne. Vielleicht handelt es sich um eine andere Art. Wer weiß? Ansonsten tauschen wir uns über unsere Fahrtstrategie aus, vereinbaren Frequenzen und Zeiten für eine Funkrunde, das „Martina-Netz“ und diskutieren die jüngsten mails eines TO-Mitglieds und Kapitänleutnants einer deutschen Fregatte. Darin gibt er diverse Infos bezüglich des Großschiffkorridors und der Aktivitäten „unserer Piratenfreunde“, und empfiehlt allen Yachten, den Golf von Aden zu meiden. Wie sinnig!

Letzte Impressionen aus *Uligamo*: örtliche Baumaterialien sind Korallenblöcke und Palmenwedel, doch die Moderne hält bereits Einzug (im Vordergrund oben linkes Foto)

1389. (So. 15.02.09) **1. Tag - 1.257 miles to go.** Stehe um 07:00 auf. Habe kein Hunger, als ich frühstücken will, so wandern die leckeren Sachen gleich wieder in die Kühltruhe. Folge der inneren Anspannung, vermute ich. Auch zögere ich mit dem Start. Habe längst alles vorbereitet und prüfe dann noch dreimal, ob ich wirklich alles vorbereitet habe und starten kann. Vielleicht bin ich auch so unruhig wegen der Gerüchte über ein großes Fischernetz, das herrenlos durch die Gegend treiben soll. Zwei amerikanische Boote, die vor wenigen Tagen *Uligan* verlassen haben, sollen hineingeraten sein. Letztlich verliere ich fast eine Stunde mit meiner Trödelei. Als ich endlich die Leinen der Muring loswerfe höre ich auch das Klackern von YAGOONAS Ankerkette. Eintausendzweihundertsiebenundfünfzig Meilen liegen vor uns.



Das Groß steigt in den Mast, kaum dass wir frei sind, doch mit dem Vorsegel warte ich noch. Motorsegle bis zum Paß zwischen zwei Inseln, und erst als ich draußen und gut klar von allen Riffen bin, setze ich die Genua. Die C-Map-Darstellung von *Uligamo* schien mir auch ein, zwei Kabellängen nach Südwest versetzt. Den ganzen Tag über herrscht leichter bis frischer Genuawind. Und strahlender Sonnenschein. Nur passt leider die Windrichtung nicht. Es weht aus Nord, teils mit leicht westlicher Tendenz, und so lässt sich der Soll-Kurs von rechtweisend 303° nicht anliegen. YAGOONA und MULINE kommen mit dem Am-Wind-Kurs am besten zurecht. YARA ist zwar schnell, kann als Kat allerdings noch weniger Höhe laufen als ich, obwohl, so schlecht sieht das gar nicht aus. Und ESPERANZA dackelt hinterher. Quasi in meinem Kielwasser. Läuft auch nicht schnell und gute Höhe bei leichtem Wind. Und wie ich wenig später aus der Funke entnehme, bildet KAYITSIZ III das Schlusslicht. Leider hat Özcan eine sehr schlechte UKW-Funke und kein SSB-Gerät, und so wird auf die Dauer kaum Kontakt mit ihm möglich sein.

15.02. – 27.02.09
Uligan - Salalah
1.266,8 sm (33.820,6 sm)
Wind: vorw. NNE – ENE 2-4, Stille, WNW – SW 1-2,
Liegeplatz: vor Anker

Um 14:00 UTC (19:00 Bordzeit = Maledivenzeit) findet erstmals das Martina-Netz statt. Eine kleine Proberunde, in der alle gut zu lesen sind. Mit der Dunkelheit wird der Wind zunehmend launisch. Sowohl Onkel Heinrich als auch der elektrische Autopilot

Checkout - Herbert und Stefan sortieren ihre Unterlagen

haben ihre Mühe mit den sich ständig ändernden Richtungen und (schwachen) Stärken. Immer wieder muß ich eingreifen und nachjustieren. Schnell vorwärts kommt man so nicht.

In der frühen Nacht sehe ich erstmals wieder den Polarstern. Schwach, aber deutlich und schon klar über dem Horizont. Heimatgefühle. Das Kreuz des Südens ist auch noch präsent, und über allem thront im Zenit der Orion.

1390. (Mo. 16.02.09) **2. Tag - 1.127 miles to go.** Gegen drei Uhr nachts ist scheinbar kein Wind. JUST DO IT dümpelt beigedreht herum. Das hat sie mal wieder selbsttätig angestellt, während ich verschlafen habe. Versehentlich den Alarm des Küchenweckers ausgedrückt. Es bleibt nichts anderes übrig, als vorübergehend den Motor zu starten. Immerhin werden so die Batterien gefüllt. Nur sehr schwach sehe ich in der Nacht ein Licht vor mir und ein Licht achteraus. Mit Tagesanbruch geht die Angelleine ins Wasser. Mal sehen.

Nach dem Martina-Netz kann ich ringsum alle Boote bis auf ESPERANZA ausmachen. Sie liegt recht weit achteraus. Später holt sie mit Motorhilfe mächtig auf. Bis auf YAGOONA nehmen auch alle anderen zeitweise den Jockel zu Hilfe. Der Wind ist reichlich mau und es setzt ein erstaunlich starker Strom nach Süd. Also uns entgegen. Als wir unter Segeln nur noch 259° statt der angestrebten 304° laufen, starte ich erneut den Motor. Was zu viel ist, ist zu viel. So geht es hin und her. Segeln. Motoren, segeln. Am Nachmittag nimmt der Wind endlich ein wenig zu, bläst aber aus NNW. Später dreht er sogar auf mehr nördliche Richtungen, und ab und zu zeigt der GPS sogar den richtigen Kurs an. Nur ab und zu, aber immerhin.

Kurz nach der Mittagsposition entdecke ich voraus kleine Wale. Deutlich ist der Blas zu erkennen und die erhobene Fluke, bevor sie abtauchen. Es scheinen zwei Gruppen zu sein. Vorsichtshalber hole ich meine Kamera und rüste mit dem großen Teleobjektiv auf. Lange Zeit bleiben die Tiere weit weg. Dann entdecke ich eine neue Gruppe, direkt auf Kurslinie. Beim Näherkommen fällt mir ein Tier auf, das lange bewegungslos an der Oberfläche verharrt. Zwei bis drei andere Wale umkreisen es stetig. Die Tiere sind relativ groß, haben einen ausgeprägten, kugelig erhabenen Kopf, einen massigen Körper und tragen auf der vorderen Körperhälfte eine kräftige Finne mit sehr langer Basis. Die hintere Kante der Finne ist auffallend gekerbt. Zwei weitere Tiere der gleichen Art patrouillieren etwas entfernt. Dahinter befinden sich nochmals Wale, aber deren relativ große Rückenflossen sind sichelförmig nach hinten gekrümmt. Die Spitze der Finne ist gerundet. Ich ziehe meine schlauen Bücher zu Rate und komm anhand meiner Fotos zu dem Ergebnis, dass es sich bei den ersten um Indische Grindwale[11] (*Globicephala macrorhynchus*) handelt. Sie können nur mit dem Gewöhnlichen Grindwal verwechselt werden, aber der kommt hier nicht vor. Tja, und bei den beiden anderen, entfernter schwimmenden Walen vermute ich, dass es Kleine Schwertwale (*Pseudoorca crassidens*) waren. Aber da kann ich mir aufgrund der Entfernung nicht wirklich sicher sein. Ob die Schwertwale den offenbar verletzten Grindwal angegriffen haben?

YARA zieht an mir vorbei

[11] Auch als Kurzflossen-Grindwal bezeichnet

Ich hatte den Eindruck, dass sich unter den Grindwalen ein Jungtier befand. Vielleicht haben die Schwertwale versucht, das Jungtier zu erlegen und dabei das Muttertier oder ein anderes Tier aus der Schule verletzt. Wer weiß?

Bis auf einen Delphinbesuch in der späten Abenddämmerung – sie springen ein wenig vor dem Bug - vergeht der Tag ruhig und entspannt. Bekomme zwischendurch einen Anfall und singe auf dem Vordeck stehend Weihnachtslieder. Die Stimmung an Bord ist offensichtlich bestens.

Nicht gerade ideale Beweisfotos. Sind alles Indische Grindwale, oder zeigt das Foto unten einen Kleinen Schwertwal?

1391. (Di. 17.02.09) **3. Tag - 1.040 miles to go.** Irgendwie läuft es nicht richtig. Wir haben Gegenstrom, wo Schiebestrom versprochen ist. Und das Boot segelt zu langsam. Trimme hin und trimme her, aber es wird nicht besser. Habe ich das Segeln verlernt? Meine Stimmung wird richtig mies. Abends rufe ich außer der Reihe Anke an und klage ihr mein Leid. Brauche seelischen Beistand. Sie regt noch mal einige Trimmüberlegungen an. Danach sind wir tatsächlich schneller, aber so ganz überzeugend ist das nicht. Das neue Windinstrument ist auch keine Hilfe. Es zeigt sowohl Windrichtung als auch Windstärke teils sehr verzögert, teils sehr abweichend an. Gerade nachts, wenn man die Windfähnchen in den Wanten nicht gut sehen kann, sollte das Windex eine Hilfe sein, ist sie aber nicht. Wenn Navman die Produktion dieser Geräte nicht einstellen würde, müßte man von dem Kauf dringend abraten.

Warum bin ich nur mit meinen Nerven so fertig? Ich hatte doch in *Uligan* Zeit zur Muße. Offenbar habe ich nach jedem Start zu einer längeren Etappe anfangs ein seelisches Tief zu überstehen. Lasse in meiner Unruhe den Wassermacher bei zu viel Lage laufen. Großer Fehler. Er zieht Luft und stellt die Wasserproduktion ein. Wenige Minuten später gibt die Trinkwasserpumpe vertraute Geräusche von sich. Genau die, die signalisieren, daß der Tank leer ist. Das kann ja wohl nicht wahr sein! Ich war von *Uligan* gestartet in der festen Überzeugung, zwischen 200 und 300 Liter Trinkwasser im Tank zu haben. Das alles fördert nicht gerade meine Stimmung. Überschlage, wieviel Wasserreserven ich in Kanistern habe. Etwa fünfundvierzig Liter. Und etwas Wasser ist natürlich auch noch im Tank. Das dürfte in jedem Fall bis *Salalah* reichen. Außerdem steckt jede Menge Flüssigkeit in den Konserven, mal abgesehen von den Milch-, Bier- und Weinkontingenten. Notfalls muß ich einen der Frachter oder Tanker um Wasser anbetteln, oder ein Boot aus meiner Gruppe bitten, beizudrehen und auf mich zu warten. (Damit ich nicht völlig besoffen in Salalah aufschlage.) Vorsichtshalber informiere ich die anderen beim abendlichen Durchgang des Martina-Netzes.

Nach der Funkrunde läßt es mir keine Ruhe mehr. Ich drehe auf Steuerbordbug bei und lasse den Wassermacher laufen. Wiederholt entlüfte ich ihn. Schließlich produziert er wieder. Es ist immer noch Luft im System, so daß die Mengenproduktion noch nicht hundertprozentig ist, aber das Ergebnis ist besser als gar nichts. Ich lasse ihn etwa anderthalb Stunden in den Tank füllen, so daß ich nun zwischen 30 und 40 Litern mehr Wasser haben dürfte. Allein damit und mit den Resten in Kanistern und Tank muß ich schon bis *Salalah* gut hinreichen. In drei Tagen muß der Wassermacher eh wieder laufen, da kann ich die nächsten Liter produzieren. So habe ich sogar genug Wasser für die Körperpflege. Leider wirft mich das Beidrehen gegenüber den anderen Booten noch weiter zurück. Mit den Twin-Kielen ist JUST DO IT eh kein Renner hart am Wind. Seufz.

1.392 (Mi. 18.02.09) **4. Tag - 930 miles to go.** Kein berauschendes Etmal. Aber ich muß mir zu Gute halten, daß ich zwei Stunden beigedreht lag. Habe die ganze Nacht und nun auch am Morgen heftige Kopfschmerzen. Trinke sehr viel, aber die Kopfschmerzen gehen nicht weg. Schließlich nehme ich eine Kopfschmerztablette, die mir prompt auf den Magen schlägt. Nun ist mir auch noch übel. Außerdem schwitze ich bei der kleinsten Bewegung. Sogar in bewegungsloser Ruhe in der Koje läuft der Schweiß. Erst nach ein paar Liegeminuten läßt das nach. Da ich natürlich alle 20 Minuten raus gehe, um einen Rundumblick zu machen, schwitze ich jedes Mal aufs Neue.
Um 10:00 UTC (= 15:00 Bordzeit) mache ich eine Sonderfunkrunde mit Martina, von Haus aus Krankenschwester, die sich sichtlich Sorgen macht. Mein Befinden ist mittlerweile besser. Die Übelkeit ist vergangen. Dann läßt auch der Kopfschmerz nach.

Wieviel Wasser habe ich? Die im Moment alles bestimmende Frage. Kann ich mich ausgiebig waschen? Ich bilde mir ein, schon zu stinken. Wahrscheinlich ist es nicht nur Einbildung. Werde eine Salzwasserdusche nehmen.

Im Boot sind die Hundekoje und die beiden Kojen im Bug klamm und feucht. Wegen des ständigen Am-Wind-Kurses kann ich nicht vernünftig lüften. Am Nachmittag bessert sich auch meine Psyche. War zuvor so mies drauf, daß ich sogar ein angefangenes Bier verärgert über Bord geworfen hatte. Das ist mittlerweile rationiert. Wenn ich dennoch eins über Bord werfe, unterstreicht das, wie ich mich geärgert habe. Schmeckte mir in dem Moment auch nicht. Bekomme in solchen Phasen immer heftige Zweifel, ob ich dem Ganzen noch gewachsen bin. Na, jedenfalls bin ich bestimmt nicht zum Einhand-Segler geboren. Sollte mehr an Erdmann denken, und wie er mit seinen Ängsten umgegangen ist. Mich ärgert auch die Segelsituation. Um vernünftigen Speed zu machen, muß ich mit der Genua fahren. Aber die überfordert Onkel Heinrich, da der Wind zu unstetig ist. Entweder wir luven zu stark an, wenn es aufbrist, oder wir fallen fast auf Vorwind-Kurs ab, wenn der Wind nachläßt. Jedesmal bleibt das Boot dann in dieser Situation hängen, läuft nicht bzw. sonst wohin. Und jedes Mal muß ich eingreifen. Hab ständig salzige Hände, schwitze und fühle mich körperlich schwach.
Auch für den elektrischen Autopiloten ist es schnell zu viel, sobald es etwas stärker aufbrist. Außerdem möchte ich ihn für das Rote Meer schonen. Die heutige Kabbelsee macht es den Steueranlagen auch nicht einfacher. Aber wie gesagt, am Nachmittag bessert sich nicht nur meine Situation, auch die See wird glatter. Ich koche mir einen aufmunternden Nachmittagskaffee. Außerdem ist es sowieso idiotisch, zu jammern. Es ist warm, sonnig, nicht zu viel Wind, nicht zu viel Welle, eigentlich könnte ich zufrieden sein. Oder liegt die eigentliche Ursache meines Tiefs in der Frustration, da mir alle andern Boote aus der Gruppe so erschreckend zügig davon fahren?

1.393 (Do. 19.02.09) **5. Tag - 801 miles to go.** Sieben oder acht Schiffe begegnen mir in der Nacht. Habe nicht richtig mitgezählt. Alle passieren in guter Entfernung. Auf dem AIS-Schirm sind natürlich noch mehr zu sehen. Am Tage passiert dann ein Containerschiff in nur 500 m Distanz. Das ist schon ganz schön dicht. JUST DO IT beschließt, den dreisten Kerl zu erschrecken und fällt ab, genau in seine Kurslinie. Täusche ich mich? Oder legt beim Dicken jemand ganz schnell Ruder? Na, ich greife auch schnell ein. Man will seine Mitmenschen ja nicht zu sehr ärgern. Und wie sähe es denn aus, JUST DO IT als Galeonsfigur auf einem Wulstbug klebend?

Ein Containerschiff schält sich aus dem Dunst

JUST DO IT läuft heute nicht nur dieses eine Mal aus dem Ruder. Vor allem wenn der Wind nachläßt. Und sie steuert nicht wieder zurück. Kennt man ja. Später im Laufe des Tages entdecke ich, daß es einen ganz bestimmten Winkel gibt, bei dem die Windfahne von Onkel Heinrich nicht angeströmt wird. Der Geräteträger ist die Ursache. Und aktuell ist unser Kurs ziemlich genau so, daß die Windfahne immer wieder in diesen toten Winkel gerät. Kupple Onkel Heinrich daher mehrmals aus und setze den elektrischen Vetter ein. Meist dauert es nicht lange, und der Wind nimmt wieder zu. Da ist der kleine Autohelm schnell überfordert, so daß ich wieder auf die Windfahne umsteigen muß. Klingt nach Wiederholung. Ja, so ist das Segeln auf dem großen weiten Meer. Obwohl ich dauernd raus und rein turne, schwitze und trinke ich viel weniger als gestern. War gestern ein besonders warmer und drückender Tag? Oder war irgend etwas mit meinem Kreislauf nicht in Ordnung?

Tagsüber haben wir eine komische See. Viel zu hoch für den vorherrschenden Wind. Dazu noch steil und kurz. Eigentlich ein Genuawind, aber die will bei dem Geeier und Geholper nicht richtig ziehen. Sie schlägt zu sehr, und ein schlagendes Segel kann kaum ein tragendes Profil entwickeln. Manchmal mach JUST DO IT richtige Bocksprünge. Es dauert lange und veranlaßt mich zu diversen Segelwechseln zwischen Genua und Selbstwendefock, doch schließlich beuge ich mich der Erkenntnis, und die Genua wird endgültig weggerollt. Nicht gerade superschnell, aber unter den herrschenden Bedingungen laufen wir mit der Fock besser. Vor allem, nachdem ich das Groß entsprechend getrimmt habe. Muß es bei Genua und Fock verschieden trimmen. Mit der kleineren Besegelung kommt auch Onkel Heinrich besser klar, und das Boot läuft auch spürbar weicher und eleganter durch diese doofe See.

Lasse ein paar Stunden den Wassermacher laufen. Da ich keine Wassersorgen mehr habe, gibt es heute einen Frischwasser-Badetag. Weg mit dem Gestank. In der Martina-Runde erfahre ich, daß nicht nur bei mir der Tag der Körperhygiene ausgerufen wurde. Außerdem backe ich schnell ein Brot, da ich nicht weiß, ob das Wetter morgen nicht rauher sein wird. Lieber den vergleichsweise ruhigen Tag noch ausnutzen. Am späten Nachmittag mache ich mich über die letzten frischen Lebensmittel her. Es gibt einen Gurkensalat und zum Nachttisch die letzte Apfelsine.

frisch gebackenes Kastenbrot

Beim Runterladen der emails eine Überraschung. Martin und Anke – die anderen – fragen nach, ob sie von *Salalah* aus mit mir mitsegeln können. Ich habe von ihnen einen sehr sympathischen Eindruck gewonnen und würde mich freuen, sie bei der Fahrt durchs Rote Meer als Crew an Bord zu haben. Mal sehen, ob sie meine Rahmenbedingungen akzeptieren. Dann könnte es was werden. Wundere mich nebenbei, dass es so gar keine Anfragen aus der Heimat gibt, denn schließlich weiß doch jeder, dass ich allein bin und Platz für Mitsegler habe.

22:20 Bordzeit.
Reichlich dunkel.
Die Sterne leuchten trübe.
Turne gerade um die Sprayhood zurück ins Cockpit. Hatte per Ausflug auf das Vorschiff den Stand der Fock kontrolliert. Da plötzlich ein Geräusch, irgendwie krachend und reißend, das ich gar nicht zuordnen kann. Was geht da kaputt? Es dauert einen Moment, bis ich registriere, das Geräusch kommt aus dem Außenlautsprecher, also aus der Funke.
Dann:
„I will come to kill you!“
Das ist ja nett. Idiot. Jetzt weiß ich wenigstens, daß ich mit Fischern auf den weiteren Meilen zu tun habe. Soll ich reagieren? Ich hätte Lust, *komm doch, komm doch* ins Mikro zu trällern, oder besser noch *herkommen herkommen hulle bulle* (in Anlehnung an einen alten Popsong. Muß Anfang der Sechziger gewesen sein. Aber das sind reichlich dumme Ideen. Besser ist stumm bleiben und gar nicht reagieren, sonst habe

ich die nächste Zeit keine Ruhe mehr und muß womöglich die Funke abstellen. Nach einigem Nachdenken komme ich aber zur Ansicht, daß der Spinner kein Fischer war, sondern auf der Brücke eines der Dickschiffe sitzt. Hätte mal den Namen, die IMO-Nummer und das *call-sign* des Nächstgelegenen notieren sollen. Das Einzige, das sich nach AIS in UKW-Distanz befindet. Dann könnte ich dem Heini über die Reederei einen reinwürgen. Für einen Dickschiff-Offizier spricht das weitgehend akzentfreie Englisch. Das heißt, es besaß keinerlei asiatischen Akzent. Wenn schon, dann klang es eher nach einem Deutschen, der Englisch spricht.

1.392 (Fr. 20.02.09) **6. Tag - 685 miles to go.** Als ich von meinem kurzen Schlafintervall erwache, ist Mitternacht schon vorbei. Habe vergessen den Wecker zu aktivieren. Stelle überrascht fest, daß kaum Wind weht. Soll ich vielleicht die Genua setzen? Vielleicht noch warten? Im nächsten Moment ist der Wind schon wieder da. Erst mal bleibt es bei der Selbstwendefock, meiner Arbeitsfock.
Der Mond ist so kurz nach Mitternacht noch nicht aufgegangen. Er wird erst spät erscheinen. Und recht schmal, Neumond naht. Der schwarze Sternenhimmel zeigt leider nicht annähernd die Brillanz der hohen Breiten. Wieder bin ich enttäuscht. Wenn ich mich entsinne, wie in den Büchern die Nächte in den tropischen Breiten in großen Tönen beschrieben werden. Alles Übertreibungen. Lese im Laufe des Tages bei Hirche und Kinsberger[12] nach. Sie berichten von Faserpelz und Wollsocken, die die Freiwache bei der Reise von *Uligan* nach *Salalah* getragen habe. Bei 26° C Kälte! Ich staune. Nicht, daß es viel wärmer wäre, aber ich finde es hier doch reichlich warm und schweißtreibend. Auch nächtens.

Seltsam. Statt des versprochenen Schiebestroms habe ich 0,5 Knoten gegenan. Noch sonderlicher wird es, als ich beidrehe, um den Wassermacher laufen zu lassen. Der Strom schiebt uns mit 0,3 bis 0,5 kn eindeutig Richtung *Salalah*. Kaum setze ich wieder die Genua und wir rauschen los, behaupten Logge und GPS einen halben Knoten Gegenstrom. Zweifel langsam an allem, den Instrumenten und meinem Verstand. Das Etmal fällt auch bescheiden aus. Zweifel an meinen seglerischen Fähigkeiten nehmen auch zu.

Ansonsten gibt es nicht viel zu berichten. Ich mache den ersten Abwasch seit dem Start. Nicht, daß sich die Geschirrberge türmen, ich habe nur sehr zurückhaltend neues Geschirr benutzt. Und um 13:27 – Fanfarenstoß – habe ich die seit der Entlüftung des Wassermachers vor drei Tagen verschollene zweite Kopflampe wieder gefunden. Im Kühlschrank!!! Wie ist sie da bloß rein gekommen?

In der Nacht, habe mich gerade wieder zu einem zwanzigminütigem Schlafintervall hingelegt, gibt es plötzlich ein metallisches Klacken. Mist. Was das nun wieder bedeutet? Kaum hingelegt, also nach etwa 27 Sekunden in der Horizontalen, wieder raus aus der Koje. Kopflampe auf und kontrollierender Blick nach achtern, nach oben, nach vorn. Da, da sehe ich was. Eine merkwürdig verlaufende Leine. Eins der Reservefallen hat sich gelöst und hängt irgendwie am Oberwant und einigen der daran gelaschten Gegenstände. Ich krieche nach vorn und mache mich daran, das Fall zu klarieren. Gar nicht so einfach auf dem bockenden Boot. Irgendwie klappt aber alles, und ich picke den Schäkel des Falls provisorisch an der Belegleiste am Mastfuß ein. Die Kausch, in dem das Fall normalerweise eingepickt wird, ist durchgescheuert. Das lässt sich schnell ersetzen. Aber da muß doch eigentlich noch ein zweites Fall gewesen sein. Mein suchender Blick findet denn auch eine in der Finsternis und weit entfernt von der Bordwand herumschwingende Leine. Mist. Mal beobachten. Scheint, als ob man es mit Glück erhaschen kann. Eben sah es zumindest so aus. Ich stelle mich an den Wanten auf die Lauer. Mit einer Hand halte ich mich selbst, mit der zweiten will ich zufassen. Warten auf den geeigneten Augenblick. Aber der will nicht kommen. Schließlich sehe ich ein, das Einfachste ist, mal eben über Stag zu gehen. Dann wird sich das Fall von selbst zurückbegeben. Gesagt, getan. Das Fall wird ebenfalls gesichert. Dann wieder zurück ins Cockpit, das Boot auf Kurs bringen. Schon wieder Mist. Nun hat sich die Fockschot, die den Mast hinauf umgelenkt wird,

---

[12] Rüdiger Hirche, Gabi Kinsberger: Vom Alltag in die Südsee. Delius Klasing Vg. Beschreibung der Reise der KAYA.

hinter den Maststufen verfangen. Bekomme sie nicht einfach so wieder frei. Also muß das Segel runter. Schot frei, Vorsegel wieder rauf. Das hält in Schwung. Was ist das eigentlich für ein Geleuchte. Als ich meine Kopflampe ausschalte bin ich völlig verblüfft. Um mich herum ein Meeresleuchten, wie ich es noch nie erlebt habe. Das ganze Meer leuchtet in blassem Hellblau. Wie eine von unten angestrahlte Milchglasscheibe. Dazwischen ganz hell die kleinen, brechenden Wellenkämme, Leuchtspuren der Fische und die leuchtenden Wasser, die JUST DO IT zur Seite wirft. Hinter ihr eine taghelle Schleppe und noch ein leuchtender Fortsatz wie der Schwanz eines Rochens, die Leine des Schleppgenerators. Das Meer ist so hell, dass die Sterne verblassen. Und die Segel leuchten neonblaßblau auf, mit jeder Gischt, die das Boot aufwirft. Blaßblau von dieser Seite und durcheinend hellblau von der anderen. In diesen Momenten ist es hell genug, um Zeitung zu lesen. Backbord neben uns verläuft ein besonders auffallend leuchtender Streifen, führt achtern um uns herum und setzt sich an Steuerbord achtern fort. Wenig später läßt das Schauspiel deutlich nach. Scheint, als ob es sich um ein langgestrecktes, mäandrierendes Band handelt, das wir durchquert haben. Noch lange ist sein besonders heller Schein am Horizont zu sehen. Eine Stunde später ist das ganze Schauspiel vorbei, nur noch „normales“ Meeresleuchten ist verblieben.

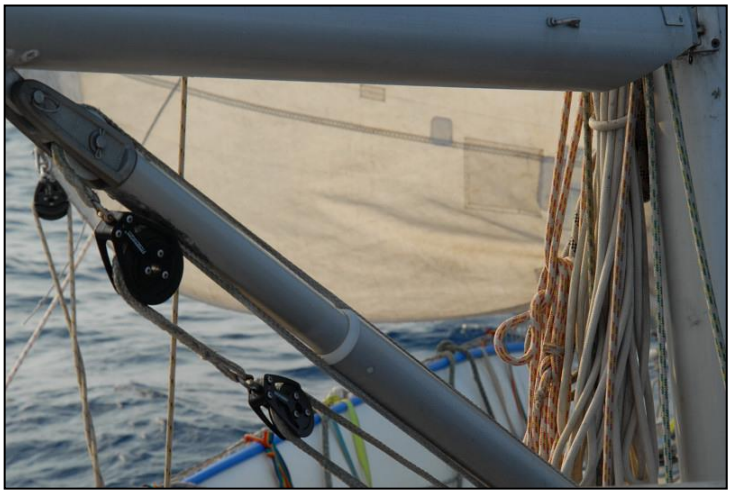
1.393 (Sa. 21.02.09) **7. Tag - 587 miles to go.** Genau einhundert Meilen als Etmal, effektiv allerdings zwei Meilen weniger gut gemacht. Im Grunde ist das noch besser als der Schnitt unserer Atlantiküberquerung, nur hatten wir dort keinen Zeitdruck, und es lief niemals die Maschine. Heute habe ich nämlich etwas nachgeholfen.

Das wahnsinnige Meeresleuchten ließ leider schnell nach, blieb aber dennoch intensiv. Der Nachteil beim Einhandsegeln ist, man muß auf seinen Schlaf achten und ihn nehmen, wenn man ihn kriegen kann. Zu zweit oder mit Crew ist es einfacher, das nötige Pensum zu bekommen. Da bleiben mehr Möglichkeiten, diese nächtlichen Schauspiele ausgiebig zu bewundern.

In der UKW-Funke höre ich Funkverkehr von einem der Häfen. Wahnsinnige Überreichweiten. Wer weiß, wo die Schiffe stecken, die ich gelegentlich auf UKW höre. Auch das AIS zeigt unglaublich viele Schiffe an, die meisten außerhalb des auf dem Bildschirm darstellbaren Radius.

Tagsüber lässt der Wind ziemlich nach. Wir dümpeln, die Segel schlagen, es knackt und rumst im Gebälk. Starte schließlich den Motor. Das erlaubt mir, noch mal Wasser zu machen, die Batterien zu laden und bringt ein paar zusätzliche Meilen. Wenn ich die Drehzahl niedrig halte, bleibt auch der Dieselkonsum moderat. Muß noch ein paar Meilen segeln, um sicher innerhalb der Reichweite zu sein, die mein Dieselvorrat gewährleistet. Eigentlich sollten das über 600 Meilen sein, aber bei den spinnerten Füllstandsanzeigen weiß man nie, ob der Tank wirklich voll war, als wir starteten. Außerdem muß ich Gegenstrom kalkulieren, egal, was die tollen Handbücher versprechen. So bin ich auch schnell bereit, den Jockel wieder zu stoppen, als das Wellenbild leichten Wind verspricht. Immerhin, rund 75 Liter Wasser habe ich nun zusätzlich im Tank.

Lese heute viel. Ein Roman von Robert Ludlum. Der, den mir der Philippino in Galle geschenkt hat. Für jemanden, der Englisch in der Schule gelernt hat, sehr gut zu lesen. Brauche praktisch nie das Wörterbuch. Ansonsten ist der Plot der Spionagegeschichte reichlich simpel, schnell weiß man, wer welche Rolle spielt, und wie einfach sich alles entwickelt, ist schon unglaublich. Wenn das richtige Spionageleben auch so schön einfach wäre ... Allerdings gäbe es dann natürlich viel mehr Action und entsprechend viele Leichen allüberall in der Welt.



Genuawind, aber nicht viel Druck im Segel

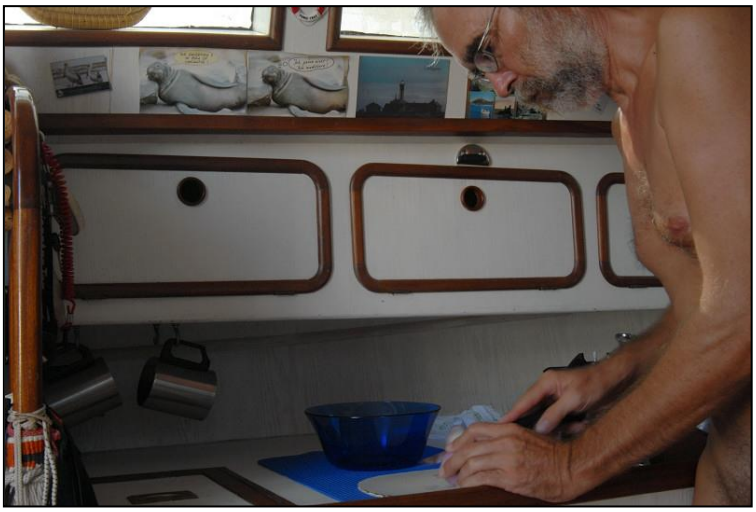
Am frühen Abend bilde ich mir ein, Jasminblüten zu riechen. Nicht im Boot, draußen, im Cockpit. Der Wind wird in der Nacht sehr freundlich und wir rauschen fröhlich dahin. Zeitweise mit 7 Knoten. Und da der elektrische Steuerheini gut arbeitet wird er belohnt und darf weiter am Ruder bleiben. *Never change the running team*.

1.394 (So. 22.02.09) **8. Tag - 481 miles to go.** In der Nacht, kurz nach Mitternacht, sehe ich zum zweiten Mal auf diesem Törn den Polarstern. Diesmal deutlich heller und klarer. Und ein gutes Stück höher.
Zum wiederholten Male vergesse ich, den Küchenwecker zu aktivieren. Ergebnis: Überschreite die Zeit, die ich mir als Schlafintervall zugestehe mehrfach und massiv. Wie gut, das vergleichsweise wenig Schiffsverkehr herrscht, bislang noch keine Fischer aufgetaucht sind, und das AIS wacht. Jedenfalls, während ich unbesorgt schlief, ist ein Frachter ungesehen vor uns durchgegangen. Noch außerhalb des Alarmkreises vom AIS, aber innerhalb der Sichtgrenze. AIS macht es möglich, solche Vorgänge zu erkennen. Und nimmt mir die Illusion, allein zu sein.
In der Nacht entwickelt sich ein schöner Wind, es herrscht kaum Welle, und JUST DO IT zieht fröhlich plätschernd dahin. Zeitweise mit 7 Knoten! In den Morgenstunden endet dieses Vergnügen. Leider. Wir parken fast ein. Und das, wo doch die *gribfiles* noch für die nächsten 24 Stunden moderaten Wind aus NE versprechen. Immerhin, wir sind am Rande des Radius, den JUST DO IT bei vorsichtiger Kalkulation mit Maschine überbrücken kann. Können also *Salalah* zur Not unter Maschine erreichen.

Die blöden Fische sind äußerst unkooperativ. Ich sehe einige von ihnen springen. Sie jagen oder werden gejagt. Aber keiner testet meinen appetitlichen Köder. Schließlich hänge ich sogar noch eine zweite Angelleine raus. Ohne Erfolg.

Gegen Mittag schwindet der Wind endgültig. Ich starte die Maschine und mache bei reduzierter Drehzahl Meilen gut. Will nach wie vor Spritreserven haben. Am frühen Abend kann ich wieder verhalten segeln, in der Nacht muß ich wieder motoren. Ein Hin und ein Her.

1.395 (Mo. 23.02.09) **9. Tag - 392 miles to go.** Die Nacht ist erstaunlich frisch. Habe ich KAYAS Unrecht getan? Suche das Thermometer, finde es aber nicht. Schade. Hätte gerne die wahre Temperatur gemessen. Kurz nach Mitternacht fällt mir auf, dass der Windmesser zwar nach wie vor nur 4-5 Knoten anzeigt, aber aus raumer Richtung. Das bedeutet doch, dass wir segelbaren Wind haben müssten. Motor aus, Genua rausrollen und die Schot moderat dichtholen. Und abwarten. Der wahre Wind scheint bei 7 Knoten zu liegen. JUST DO IT zieht wieder an, und wir erreichen knappe 4 Knoten, nachdem ich das Groß ein wenig getrimmt habe. Immerhin. Zeit und Gelegenheit, Kraftstoff zu sparen. Oder sollte ich besser Zeit sparen und weiter motoren? Bin nicht glücklich darüber, dass ich in *Uligan* auf den Start „*meiner*“ Gruppe gewartet habe. Allerdings hatte ich auch nicht damit gerechnet, dass ich anfangs am Wind solche Schwierigkeiten haben würde. Besser wäre gewesen, zwei Tage früher zu starten, zumal wir eh nicht im Konvoi fahren wollten. Im Nachhinein muß ich sagen, man hätte die ganze Zeit mit einem etwas größeren Schrick in den Schoten fahren können. Der Kurs beschreibt dann einen Bogen, aber auf den letzten paar hundert Meilen kommt der Wind doch ein wenig östlicher, und man kehrt gewissermaßen auf die angedachte Kurslinie zurück. In der Theorie, und in der Praxis scheint es auch hinzuhauen. Andererseits, bislang kam der Wind bei weitem nicht so beständig und anhaltend aus östlichen Richtungen, wie er es der Statistik nach sollte. Wie immer, es gibt gute und schlechte Jahre. Die Gedanken über meinen Dieselvorrat und den Spritverbrauch verfolgen mich. Alle Erfahrungswerte, die ich kenne, stammen vom Autoprop. Und der war unter Maschine bei ruhigen Seegang bislang unübertroffen ökonomisch, selbst in seinem zerdepperten Zustand. Komischerweise bringt der neue Propeller nun,



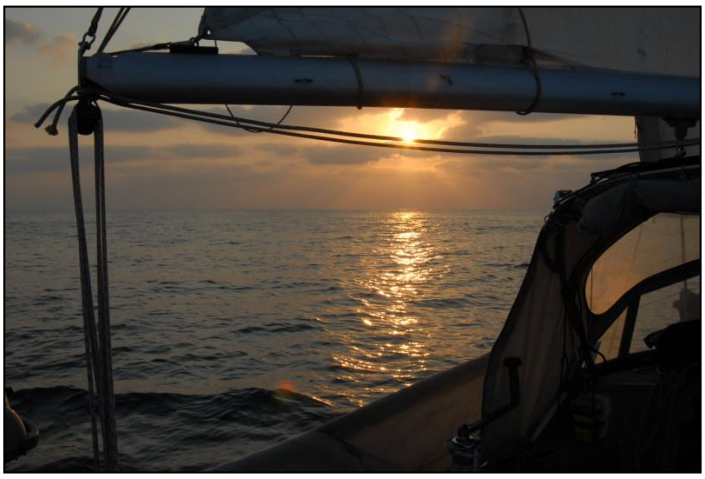
Tagesroutine – beim Zubereiten eines Salates

gewissermaßen im Einsatz, weniger Vortrieb als bei der „Probefahrt“ in der Straße von Penang. Das verstehe wer will. Und so rechne ich immer wieder aufs Neue. Mit unterschiedlichen Verbräuchen für unterschiedliche Drehzahlen, Gegenstrom, Schiebehilfe durch das stützende Groß usw. usw. Doch letztlich ändert sich nichts. Eine Gleichung mit zu vielen Unbekannten. Das Ergebnis sehen wir, wenn wir angekommen sind. Mich tröstet, von der auch immer etwas irritierenden Füllstandsanzeige des Tanks abgesehen, dass ich auf der Strecke von *Kumai* nach *Sebana Cove* letztlich auch deutlich weniger verbraucht hatte, als angenommen. Und das mit dem alten Festpropeller.

Das UKW-Funkgerät überträgt den Hafenfunk aus *Salalah*. Laut und klar. Daher kann ich die Quelle des Funkverkehrs lokalisieren. Und das über 400 Seemeilen Distanz. Im Lauf des Tages mehrfacher Wechsel zwischen Maschine und Segel. Mache einen großen Kartoffelsalat, der für zwei Tage reichen soll. Ist abends aber schon weg. War wohl doch nicht so groß.

1.396 (Di. 24.02.09) **10. Tag - 286 miles to go.** Mitternacht sieht JUST DO IT unter Maschine. Das ist der Fluch der engen Zeitschienen. Ohne den Zwang, zügig nach Deutschland zurückzukehren, und auf dem bevorstehenden Abschnitt ebenso zügig das Rote Meer zu passieren, wäre alles viel entspannter. Könnte gelassen mit 2 oder auch weniger Knoten vor mich hindümpeln und auf den nächsten Wind warten. Der Himmel, der noch vor wenigen Stunden wolkenlos war, ist nun zu fünf Achteln mit Cumulus bedeckt. Außerdem ist es wie alle Tage leicht diesig. Überlege, aber mit der Convergenz-Zone kann die Bewölkung eigentlich nichts zu tun haben. Bei den gribs erstaunt mich die Angabe von Hochs und Tiefs. Dachte immer, dass es das innerhalb des Monsunbereichs, also bei entwickeltem Monsun, nicht gibt. Allerdings scheint mir der Monsun auch nicht so toll entwickelt zu sein. Muß mal sehen, ob ich ein spezifisches Wetterbuch für den nördlichen Indik bekommen kann.

Am frühen Morgen zeigt der Windmesser 5 Knoten leicht achterlichen Wind. Das könnte bedeuten, dass der wahre Wind etwas stärker und vorlicher einkommt. Unsere Fahrt verfälscht ja den Eindruck. Ein Versuch ist es wert. Ich stoppe die Maschine und lasse das Boot ausgleiten. Sieht nicht schlecht aus. Raus mit der Genua. Das große Segel bauscht sich. Die Schot etwas dicht geholt. Es beginnt zu ziehen. Zurückhaltend zunächst, aber immerhin. 3,5 kn. Noch ein wenig am Schotholepunkt herumspielen. 3,8 kn. Nicht viel, aber unter Maschine laufen wir auch nur einen Knoten schneller, da ich sparsam fahren muß. Aber wegen einem einzigen Knoten Unterschied die Maschine laufen lassen? Ist ja Blödsinn. Von nun an wird also wieder gesegelt. Welch wohltuende Ruhe empfängt den 20-Minuten-Freiwächter in der Hundekoje.



Zeichnet sich am Horizont die Konvergenz-Zone ab?

Ich kalkuliere die Distanzen und die Zeiten. Wir werden es wohl kaum noch schaffen, am 26. im Hellen anzukommen. Entweder es wird Nacht oder der Morgen des Folgetages. Ein Freitag. Das ist nicht so günstig, denn der Freitag ist ja bei den Muslimen das, was bei uns der Sonntag ist. Wir werden sehen.

Gegen Mittag wunderbares Segeln. Der Wind ist etwas stärker geworden. Wenn man von Stärke sprechen will. Er weht mit einer schwachen 3 nach Beaufort, also meist 7, gelegentlich 8 Knoten. Ein ungewöhnlich stetiges, fast bewegungsloses, sanft rauschendes, leicht plätscherndes Dahingleiten. So kann´s bleiben. Die Freude wird nur durch zunehmenden Gegenstrom getrübt, der schließlich einen halben Knoten ausmacht.

Während der Zeit des abendlichen Funktreffs – ich bekomme keinen Kontakt zu meiner Runde - werde ich von EVER CONQUEST angerufen.
„Mojn.“

„Moin moin."
Das Containerschiff segelt unter deutscher Flagge. Der wachhabende Offizier will ein paar Augenblicke plauschen. Wir unterhalten uns auf Kanal 06 und mit einem Watt, es soll ja nicht die ganze Umgebung beschallt werden. Auch mit Rücksicht auf unsere besonderen Freunde. Er freut sich sehr über mein AIS. Das mache ihnen, den Dickschiffern das Leben deutlich leichter. Nach nochmaliger Kontrolle gibt er durch, dass er auf 5,5 Meilen ein sauberes Signal hatte. Wir erörtern ein wenig die Vorteile und Probleme des AIS und er erwähnt, dass sich bei einigen Dickschiffern die Meinung durchsetzt, sie bräuchten kein Radar mehr nutzen, da das AIS ein viel besseres Bild gebe. Eine gefährliche Illusion natürlich, da viele Kleinschiffe ohne AIS herumkrebsen. Das gibt sehr zu denken.
Natürlich kommen wir auch auf das Thema Piraten. Sein erster Kommentar überhaupt war: *ganz schön mutig, hier herumzukrebsen*. Sie haben da keine großen Probleme. Ihr Schiff ist groß, hochbordig und schnell unterwegs. Da ist das Enterrisiko gering. Langsamere Schiffe sind die bevorzugten Opfer. Ich frage, ob sie im Golf von Aden ohne AIS oder ohne Lichter fahren würden. Antwort: Nein. Sie wären in voller Festbeleuchtung und Kennung gefahren. Aber es gäbe Kollegen, die das anders handhaben. Gut zu wissen. So erfahre ich auch, dass er heute einen kleinen Yachtkonvoi passiert habe – das war bestimmt RISHU MARUS Truppe – und das einige Nationen ihre Frachter in Konvois etwa 5 Meilen nördlich des Korridors entlang führen.

Ganz schöner Kracher
– mein Gesprächspartner

In der frühen Nacht, ich sitze gerade am Laptop, glaube ich mein Ladegerät gibt auf. Plötzlich höre ich so merkwürdig quietschende Geräusche. Erst bei genauerem Hinhören erkenne ich, dass es sich um Delphine handeln muß. Noch nie habe ich sie so laut und so niederfrequent quietschen hören. Nichts wie raus. Draußen höre ich das typische Atempuffen, es platscht ab und zu, und dann sehe ich sie. Lichtfinger, die geisterhaft durch das Wasser wirbeln. Einzeln, miteinander verwoben, oder als breiter Fächer. Ein Unterwasserfeuerballett. Zum Finale machen sie noch ein paar unsichtbare Sprünge, ich höre nur das Aufplatschen, dann sind sie wieder weg.

1.397 (Mi. 25.02.09) **11. Tag - 177 miles to go.** Eine friedliche Nacht. Meeresleuchten wie üblich, nicht so spektakulär. Reichlicher Schiffsverkehr, aber weithin außerhalb meines Gesichtskreises. Ich nehme meine Schlafintervalle.
Als mich wieder einmal der Wecker rausruft, bilde ich mir ein, einen Pfeifton zu hören. Pfeifton? Mist. Schnell raus. Mist und Doppelmist. Das Motorpanel gibt Alarm. Schnell auskuppeln, dann orten, welche Kontrolllampe aufleuchtet. Die Ladekontrolle. Erleichterung. Wenigstens nicht der Öldruck. Ladekontrolle, das bedeutet, die Lichtmaschine liefert keinen Strom mehr. Ich nehme schnellstens den Motordeckel ab. Sichtkontrolle. Soweit alles in Ordnung. Die Lima dreht, kein Abrieb vom Keilriemen. Und der Keilriemen selbst ist auch einwandfrei. Er treibt auch die Seewasserpumpe an., und deren Ausfall würde zur Motorüberhitzung führen. Also nur die Lichtmaschine. Erst einmal durchatmen und überlegen. Ein Blick auf den Batteriewächter: die Batterien sind praktisch voll. Das ist schon mal gut. Der Motor kann auch ohne die Lima laufen. Ein Diesel, der erst einmal gestartet ist, läuft unbegrenzt, sofern er Sprit bekommt. Er muß gestoppt werden. Er braucht keinen Strom zum Betrieb, wie ein Benzinmotor. Also werde ich erst einmal weiter fahren. Morgen, im Hellen, sehen wir hoffentlich mehr. Vorsichtshalber rufe ich bei Anke an und spreche auf den Anrufbeantworter. Eine Vorwarnung für den Fall, dass ich schnellstmöglich eine neue Lichtmaschine brauche.
Was bleibt? Der Versuch, sich wieder zu entspannen und zu schlafen. In Intervallen, selbstredend.

Eine der Kauschen (unten), die neulich durchgescheuert war

Am Morgen informiere ich meine Funkrunde. Vielleicht hat einer von den Leuten, die bereits in *Salalah* sind, Zeit und kann sich nach einer Werkstatt erkundigen. Dann mache ich mich selber ans Werk. Zunächst einmal alle Kabel kontrollieren. Wäre ja ein Witz, wenn die Ursache ein abgefallenes Kabel wäre. Ist es aber nicht. Dann hole ich Werkzeug und löse das Motorpanel aus seiner Fixierung. Muß noch in meinen Aufzeichnungen kramen. Recht schnell habe ich raus, dass die Ladekontrollleuchte, die wenn sie leuchtet, also von Strom durchflossen wird, zugleich auch den Alarm auslöst, über den Steckplatz Nr. 61 mit der Masse verbunden ist. Ich brauche nur den Stecker abziehen, und endlich kehrt Ruhe ein. Zwar fällt der Drehzahlmesser auch aus, er hängt am gleichen Minus-Kabel, aber der ist nicht so wichtig. Entscheidender ist, dass alle anderen Alarme nun wieder „frei“ sind und im Eventualfall ihrerseits Laut geben können. Danach setze ich das Panel lose wieder an seinen Platz. Ich hoffe nur, ich hab keinen Denkfehler gemacht. Aber meine Überlegungen decken sich mit den schlauen Büchern an Bord. Außerdem hatte ich Sorge, dass das ständige Alarmgefiepe die Starterbatterie leert. Später kontrolliere ich noch mal meine Aufzeichnungen und stelle fest, dass das nicht der Fall sein kann, die Stromversorgung des Panels erfolgt über die Verbraucherbatterien. Stimmt ja, das hatte ich auf Anraten von Matze so eingerichtet.

Ich brauche etwas Zeit, um wieder innerlich zur Ruhe zu kommen. Anfangs schaue ich ständig auf das GPS. Wie weit noch, wie viel Meilen zurückgelegt ... Fürchterlich. Mehrere Delphinschulen ziehen vorbei. Zwei sehr große, zwei kleinere. Alle auf einem ganz gezielten Kurs. Kein einziger Delphin macht auch nur einen Versuch, bei JUST DO IT vorbei zu schauen. Sehr ungewöhnlich. Sie müssen etwas sehr wichtiges vorhaben.

Ein kleiner Trupp von vielen, haben was Wichtiges vor und kommen nicht spielen.

Ich beginne, mich mit Arbeiten abzulenken. Staue die Selbstwendefock in den Segelsack, da ich sie vorerst wohl kaum brauchen werde. Und im Sack ist sie vor der Sonne geschützt. Rasiere meinen Bart. Backe ein Brot. Mache Wasser. Und wasche mal wieder ab. Zuletzt fülle ich den Inhalt der verbliebenen Diesel-Kanister in den Tank. Und ich beobachte das glatte Meer. Heute sehe ich mehrmals dunkle Vögel, aber sie bleiben recht weit weg. Gestern kam ein Booby vorbei. Sah aus wie ein Nazca Booby. Aber ob es die hier auch gibt?

Später versuche ich, wenigstens eine kurze mail abzusetzen. Die Funk- bzw. Pactor-Verbindung war in den letzten Tagen schlecht bis unmöglich. So erstaunt es mich heute wirklich, dass ich erstmals eine Übertragung mit der Station Red Sea hinbekomme, und das bei laufendem Motor. (Sonst stört meist die Lichtmaschine, und die tut ja gerade nichts.)

Später staune ich noch mehr. Habe wohl gerade die Phase meines kindlichen Staunens. Wie schnell doch die Sonnenscheibe hinter dem Horizont versinkt. Man kann die Bewegung gut verfolgen, und wenn man sich dieses Tempo so vergegenwärtigt, wundert man sich, ich zumindest, dass die Sonne dennoch ihre rund 12 Stunden braucht, um einmal über das Firmament zu ziehen. Und nicht weniger erstaunt stelle ich fest, wie lange die Dämmerung herrscht. Die Tage zuvor kam sie mir immer viel kürzer vor. Vielleicht spielt eine Rolle, dass die Luft heute Abend relativ

klar ist, während sie in den vergangenen Wochen doch reichlich diesig war. Ich nehme alles als gutes Zeichen. Vor allem die Ausbrüche meines kindlichen Ichs. Zeigen sie doch, dass ich mich wieder entspannt habe.

1.398 (Do. 26.02.09) **12. Tag - 69 miles to go.** Die klare Luft läßt endlich mal wieder einen eindrucksvoll funkelnden Himmel zu. Die strahlende Venus, doch auch viele Sterne ziehen glitzernde Lichtspuren über das schwach schwingende Meer. All diese Spuren laufen bei JUST DO IT zusammen. Ein Bild des Friedens. Und unwillkürlich gleiten die Gedanken ab ins Altertum, zu den frühen Seefahrern, Hirten und Nomaden, die ebenfalls die Sterne beobachteten, und die den meisten der uns vertrauten Sternbilder und wichtigen Sterne Namen gaben, die wir teils noch heute benutzen.

Auch wenn das Meeresleuchten nicht so spektakulär ist, wie vor einigen Tagen, es ist auch heute wieder sehr intensiv. JUST DO IT schwingt auf einem transparent leuchtenden Kissen durch die Dunkelheit, einen langen schimmernden Schweif hinter sich herziehend. In der Luft liegt ein feuchter Geruch mit dezentem Kaffeearoma. Ich frage mich, ob das eine reale Wahrnehmung ist oder bloße Sinnestäuschung.

Starker Gegenstrom mit bis zu 1,5 Knoten hemmt unseren Fortschritt. Zwei Blinklichter ziehen vorbei. Ich kann nicht ausmachen, ob es sich um Fischerboote handelt oder ein markiertes Netz. Aber die Lichter sind weit entfernt, kein Problem. Im UKW viel Funkverkehr. Das stört meine Schlafintervalle. Will die Funke nicht ausschalten. Man weiß nie. Immer noch extreme Überreichweiten. Vielleicht werden die Signale von der Küste zurückgeworfen und dann noch in der Atmosphäre reflektiert. Wer weiß?

Das Auge der Schleppleine wird betakelt

Kann schon früh am Morgen nicht mehr schlafen. So bereite ich in der Dämmerung meinen Morgenkaffee. Mars, Venus und Jupiter sind dicht beieinander stehend zu sehen, ich entdecke allerdings nur zwei der drei Planeten, da ich erst später nachschaue, wie sich die Himmelskonstellation heute darstellt. Vielleicht war es auch schon zu spät für den Merkur. Sobald die erste Tasse Kaffee intus ist, mach ich mich ans Werk. Nehme Gas weg und hole den Schleppgenerator ein. Das Auge, mit dem die Schleppleine an den Propeller geknüpft ist, zeigte schon seit Tagen bedenkliche Schamfilspuren, die immer schlimmer wurden. Will den Verlust des Propellers nicht riskieren. Brauche etwa eine Stunde, dann wandert der Propeller wieder ins Wasser. Mit neuer Kausch und neu betakelt. Mein Erstlingswerk eines (Pardunen-) Bändsels, einer Betakelungsart, mit der auf den alten Rahseglern die schweren Taue gesichert wurden, die die Masten hielten.

Noch immer kein Land in Sicht?

Am Morgen betreibt erstmals Stephan das Martina-Netz. Er gibt mir aktuelle Informationen über den Hafen von *Salalah*. Klingt gut. Werde direkt einlaufen und mich gar nicht erst aufhalten oder gar beidrehen.

Tagsüber bekomme ich die Küste nicht mehr in Sicht. Aber in der Nacht dauert es nicht lange, und ich kann erste Lichter ausmachen. Mit zunehmender Annäherung wird an der Höhenverteilung der Lichter ablesbar, dass eine richtige Wand vor uns liegt. Mina Raysut scheint toll befeuert. Schon auf rund 20 Meilen Entfernung sehe ich zwei gewaltige Lichtsäulen, die genau in Richtung meines Ziels liegen. Markieren sie die Hafeneinfahrt? Es kommt mir so vor, als fahre ich auf zwei flammende Säulen des Herkules vor. Ich bewundere meine lebhafte Phantasie. Zu meinem Verdruß nimmt der Gegenstrom weiter zu.

1.399 (Fr. 27.02.09) **13. Tag** Um Mitternacht sind es noch 14,5 Meilen, die wir zurückzulegen haben. Eine beleuchtete Straße windet sich die Küste hinauf. Der Hafen, eine gleißende Lichtermeile. Die Tortürme verschwinden. Erst später komme ich dahinter, dass es Containerkräne waren, deren Flutlichter leuchteten. Auf sieben Meilen Distanz rufe ich die Hafenbehörden. Habe sofort Kontakt. Man fragt diverse Daten ab und gewährt mir Einfahrt. Alles in bestem Englisch.

Nicht lange danach höre ich einen Anruf an ein unbekanntes Schiff, dass sich dem Hafen nähert. Es möge sich identifizieren.
Keine Reaktion.
Daraufhin wird ein Dampfer gebeten, das ominöse Radarecho zu identifizieren.
Kein Ergebnis.
Jetzt bittet die Behörde, das Lotsenboot, das soeben einen Lotsen beim Dampfer vor mir abgesetzt hat, eine Identifikation zu versuchen.
Ich habe mich mittlerweile umgeschaut und entdecke kein Schiff, dass die Hafenbehörde meinen könnte, außer meinem eigenen.
Vielleicht sollte ich mal ... Rufe auf Kanal 12 an, nenne meine Position und Kurs, und tatsächlich, ich war gemeint. Da muß JUST DO IT ja ein kräftiges Radarecho abgegeben haben, wenn man sie mit einem Dampfer verwechselt.

Benutze meine Navigationshilfen recht zurückhaltend, um Energie zu sparen. C-Map stimmt auch nicht ganz, scheint es. Wie sich schnell herausstellt, ist der Hafen ein klein wenig vergrößert worden. Ein neuer Wellenbrecher ragt weit in die See hinaus. Der alte besteht nur noch aus einem Stumpf, der in den neuen Hafen hineinragt. Die Yachten finde ich im hintersten Hafenbecken. Reichlich versteckt. Mühsam suche ich mir in dem begrenzten Platz einen Ort, an dem ich den Anker fallen lasse. Kaum melde ich bei der Hafenbehörde meine endgültige Ankunft, werde ich schon wieder verscheucht. Ich soll mich verholen, weil ich die Gasse für ein Militärschiff beeinträchtigen würde. Dabei habe ich genau geschaut und liege noch innerhalb des Bereichs, den die anderen Yachten abdecken. Aber gut, man will ja nicht kleinlich sein. Anker wieder rauf und umgeankert. Um vier Uhr erstirbt der Motor endgültig und Frieden kehrt ein. Eine Möwe schreit, eine Krähe kräht. Hoffentlich kann ich einklarieren. Es ist Freitag, der Sonntag der Muslime. Und hoffentlich ist Helmut da, um einen ersten Blick auf die Lichtmaschine zu werfen.

Angekommen – vor Anker im Hafen von *Salalah*

Um 09:00 Uhr bin ich schon wieder auf. Nach kurzem Funkkontakt mit Helmut baue ich den Lichtmaschinenregler aus und prüfe die Kohlen. Sehen gut aus. Zeige sie vorsichtshalber auch Helmut, der gerade auf YAGOONA weilt. Dort gibt es Probleme mit verstopften Kraftstoffleitungen. Als ich den Regler wieder einbaue und spaßeshalber den Motor starte, lädt die Lichtmaschine. Etwa fünf Minuten lang. Dann steigt sie wieder aus.

Mit Mark, Martina und Svenja fahre ich am Nachmittag in die Stadt. *Salalah* wirkt modern, sauber und aufgeräumt. Es gibt erstaunlich viele Geschäfte. Die meisten Gebäude wirken wie Neubauten. Oft sind die Gebäude Einzelbauten, rundherum etwas Niemandsland. Verbliebene, staubende Wüste. Nur an den Hauptstraßen und in den Souks verdichten sich die Gebäude zu einer geschlossenen Bebauung. Die Straßen sind durchweg in bestem Zustand. Großzügig dimensioniert und bis weit über die Stadtgrenzen hinaus beleuchtet. Die Autos durch die Bank neueren Datums oder zumindest in gutem Zustand. Und nach dem Albtraum Sri Lanka ist der Verkehr wohltuend ruhig, zurückhaltend und entspannt.

Staubig, aber in Ordnung, die Kohlen der Lichtmaschine

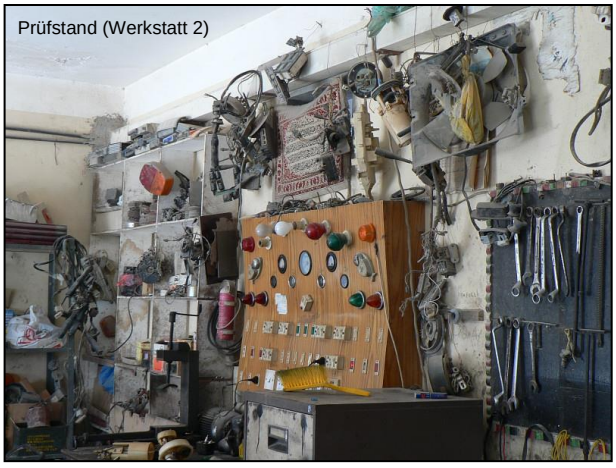
Erfolglos versuche ich, aus mehreren Bankautomaten Bargeld zu ziehen. Dafür klappt es mit dem Internet. Auch betanken wir einen ganzen Kofferraum voller Dieselkanister. Abends trifft sich die ganze Seglergemeinde in einem libanesischen Restaurant und genießt eine Vielzahl leckerer Speisen. Und ich habe das Glück, mit Svenjas Handy Martin und Anke zu erreichen, meine zukünftige Crew. Alles scheint sich zu entwickeln.

Im Gewerbegebiet von *Salalah*

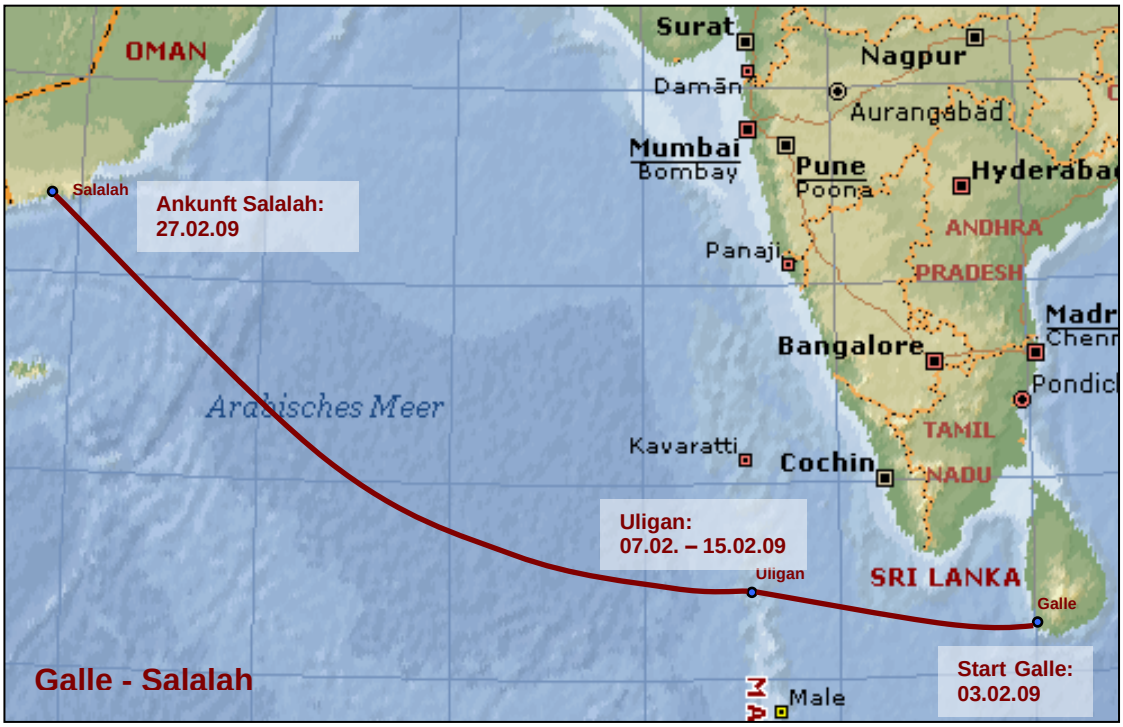
1.400 (Sa. 28.02.09) Wieder stehe ich früh auf. Und stürze mich auf die Lichtmaschine. Gegen 10:00 ist sie ausgebaut. Mit Mark und Stephan ziehe ich durch die Werkstätten. Der Boschdienst hat die Lichtmaschine zwar nicht auf Lager, kann sie aber bis morgen bekommen. Für die alte bekomme ich die Empfehlung, sie bei einem der vielen kleinen Werkstätten reparieren zu lassen. Diese Werkstätten sind ein Erlebnis für sich. Voller gebrauchter Ersatzteile. Gehäuse, Anker, Statoren, Kabel und vieles mehr lagert völlig verstaubt und versandet in den Regalen. Die Werkzeugausstattung ist minimal, obwohl, die Leute verstehen ihr Handwerk. Bei der ersten Werkstätte, die ich aufsuche, hat der Handwerker keine Kreuzschraubendreher und kann daher bereits den Regler nicht abnehmen. Er empfiehlt mir eine andere Werkstatt. Dort ist man deutlich professioneller. Sie ist größer, das staubige Erscheinungsbild ähnlich, aber an den Wänden mehrer selbst gebaute Prüfstände. Meine Lichtmaschine wird sofort untersucht und getestet und zerlegt. Bekomme dann den Auftrag, einen neuen Stator vom Boschdienst zu holen. Der ist auch vorrätig, wie schön. Kostet 32 Riyal, Nachlaß auf 25 Riyal, umgerechnet rund 50 Euro. Ich bringe das Ding in die Werkstatt und kann die Lichtmaschine am Nachmittag abholen. Schnell wird noch vorgeführt, dass sie auch wirklich funktioniert.
Mittlerweile sind Martin und Anke eingetroffen. Ein freundlicher Yachtie hat sie bereits an Bord gebracht, als ich noch in der Stadt weilte. Sie werden gleich eingespannt und verbringen den Nachmittag damit, etwas zu putzen und zahllose Kanister Diesel in den Tank zu entleeren.

Wie war das noch mit den Klemmen und Kabeln (Werkstatt 1)

Auf der Suche nach einem Yamaha-Händler entdecken wir ein sehr interessantes Viertel am Rande der Stadt. Alte, verfallene Häuser. Hier weht ein ganz besonderer Charme. In der Nachbarschaft soll der Weihrauch-Souk sein. Vielleicht habe ich ja noch Zeit, den zu besuchen. Aber die ist knapp.


Prüfstand (Werkstatt 2)

Fotos 2 – 4: Stefan Bartels

Den Abend verbringt die Seglerschar in einem „traditionellen osmanischem Restaurant“. Man sitzt in kahlen Räumen, nur mit einer Klimaanlage und einem Fernseher ausgestattet. Man sitzt also auf dem Boden. Und man sitzt selbstredend barfuß. Auf festen Kissen sitzt man. In der Mitte des Raumes wird auf den Teppichen, schnell mit dünner Plastikfolie überzogen, das Essen aufgetragen. Da wir ein Pauschalmenü bestellen, mit vielen verschiedenen Gerichten. Alles ganz interessant, aber die einhellige Meinung ist, beim Libanesen hat es besser geschmeckt.

Yanik in traditioneller jemenitischer Tracht, mit Kaftan und Kappe