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).



Auf in die Wüste

Teil 1401 - 1440 Salalah - Marsa Alam

1.401 (So. 01.03.09) Ich stehe früh auf. Wie üblich in all den Tagen in Salalah. So schnell es geht, baue ich die Lichtmaschine wieder ein. Martin schaut mir über die Schulter. Ein fehlendes Kabel (Drehzahlmesser) ergänze ich schnell, das von der Werkstatt geknickte und beschädigte Ladekabel wird noch mal sorgfältig isoliert. Dann folgt der Probelauf des Motors. Alles ok. Der Drehzahlmesser zeigt an, die Ladekontrollleuchte arbeitet, der Alarm erlischt und die Lichtmaschine produziert die ersehnte Energie. Alles wird wieder aufgeräumt, die Motorverkleidung geschlossen, der Stauraum unter der Cockpitluke wieder mit Fahrrädern, Fendern und diesem und jenem gefüllt. Soweit es die Zeit noch erlaubt, weise ich Martin und Anke ein. Dann mache ich mich frisch und lasse mich und meinem Tagesrucksack an Land bringen. Anke und Martin werden die vielen Kanister Diesel, die mittlerweile an Deck lagern, in den Tank umfüllen, den Wasservorrat aufstocken, das Großsegel flicken und noch einige Aufgaben mehr erledigen. Insgesamt wandern 337 Liter Diesel in den Tank. Dabei stellt sich heraus, dass der Tank noch gut über sechzig Liter Kraftstoff aufnehmen kann, wenn die Tankanzeige randvoll behauptet. Das bedeutet, dass ich die letzten Male stets mit nicht vollständig gefülltem Tank gestartet bin und der Verbrauch geringer war, als es den Anschein hatte. Anke verdient darüber hinaus das große Bordverdienstkreuz, da sie auch Bad und Toilette putzt. Wie schön ist es doch, wenn man eine Mannschaft hat.

Zusammen mit den Crews von YAGOONA, YARA, MULINE und ESPERANZA wandere ich zum Hafentor. Dort warten bereits Ali und Isay sowie deren Boss mit zwei Toyota Landcruisern. Unser Ziel ist die Wüste, das sogenannte Leere Viertel.

Die Fahrt führt durch die Außenbezirke der Stadt. Im Grunde gibt es hier nur Straßen, Straßenlaternen und ab und zu ein Gebäude. In einer Ecke mehrere Restaurants, die

nach Aussage unseres Fahrers sehr beliebt sind. Die Leute kommen von weit her, um hier Kaffee oder Tee zu trinken. Alles flach und staubig, das dem Küstengebirge vorgelagerte Schwemmland.

Es dauert nicht lange, und die Straße windet sich einem langgestreckten Kerbtal folgend in die Höhe. Dieses Wadi überrascht, da es erstaunlich grün ist. Das Grundwasser scheint hier an die Oberfläche zu drängen. Wir sehen eine ansatzweise geschlossene Vegetationsdecke, Sträucher und niedrige Bäume. Viel der Sträucher und Bäume sind unverkennbar gepflanzt. Darunter flanieren gelegentlich Ziegen und schwarzbunte Rinder. Man glaubt es kaum.

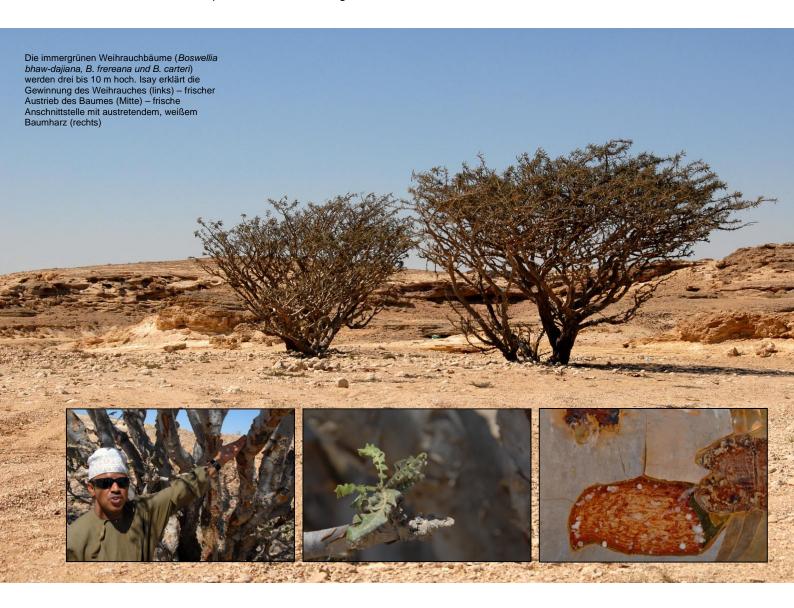


Typische Landschaft auf dem Hochplateau

Einmal auf dem folgenden Plateau angelangt, passieren wir eine leicht welliges, lebhaftes Schwemmland. Überall sieht man kleine Kegel, Hügel und manchmal auch komplizierter geformte Höhen, an deren Hängen die Sedimentschichten offen zu Tage treten. Immer noch ist die Landschaft auffallend grün. In kleinen Abständen Dörfer. Wobei die Dörfer aus Ansammlungen reichlich moderner Gebäude bestehen. Isay, unser Fahrer, erklärt, dass der omanische Staat jedem männlichem Staatsbürger mit dem Erreichen des 23. Lebensjahres ein Haus spendiert. Keine schlechte Einrichtung.

Wir machen einen kurzen Abstecher von der Hauptstraße. In einer kleinen Senke wachsen geduckte, knorrige Bäume mit einer papiernen, leicht abblätternden Borke. Weihrauchbäume. Ali zeigt uns, wie mit einem kleinen Schabemesser die Borke oberflächlich verletzt wird. An den Rändern der Wunde beginnt ein zähes, weißliches Harz zu quellen. Der Rohstoff des Weihrauchs. An der Luft härtet das Harz aus. Das Harz kann weiß, grünlich oder auch schwarz sein. Letzteres ist anscheinend das teuerste. Alle Weihrauchbäume gehören dem Staat, können aber von jedermann genutzt werden. Es gehört etwas Erfahrung zum Anschneiden der Borke. Geht der Schnitt zu tief entwickelt sich eine schlecht heilend Wunde, die in das Holz hinein fault. Früher wurde sehr viel Weihrauch geerntet und vermarktet, aber die Nachfrage ist sehr gesunken, und damit die Preise. Und logischerweise auch die Produktion.

Mit der Zeit wird das Land flacher und flacher, bis es eine endlose, monotone Ebene bildet. Und dennoch zeigt sich auf weiten Strichen ein leichter grüner Flaum. Da und dort sogar Beregnungsanlagen. Hier wird großflächig Gras gewonnen, das per Lkw überall dorthin transportiert wird, wo eine gewisse Viehzucht stattfindet.



An einer Baustelle endet die asphaltierte Fahrbahn und wir ziehen nun auf einer Piste unsere staubige Bahn. Nach langer Fahrt können wir in der Ferne Andeutungen von Sanddünen erkennen. Und eine langgestreckte dunkle Struktur, die sich beim Näherkommen als Schilfmattenwand und ein flaches Lehmgebäude entpuppen. Unser Camp. Einfach aber letztlich ok. Es gibt sogar richtige Toiletten, die Zellen ohne Dach mit freiem Blick in den Himmel. Hier regnet es bestimmt nie. Beim Verlassen der Fahrzeuge trifft uns die Hitze wie ein Keulenschlag. Kein Vergleich zu den Temperaturen in Salalah. Die Campbesatzung, zwei Pakistani, und unsere Fahrer begrüßen sich herzlich und mit Nasenreiben, der arabischen Form des Kusses. Auf uns wartet eine schattige Laube mit Sitzgelegenheiten,

heißes Wasser für Tee und Nescafé sowie starker, schwarzer Kaffee. Nach einer gewissen Entspannungspause heißt es wieder einsteigen. Über eine kaum noch wahrnehmbare Piste geht es weiter. Der Boden ist nur sehr locker bewachsen, dennoch stehen hier erstaunlich dicht beieinander etwa 3-4 m hohe, lockere Büsche. Dazwischen entwickeln sich erste kleine Sanddünen, die sich schließlich zu einem endlos zum Horizont verlaufenden Gürtel ausweiten. Und jenseits dieses Gürtels sind die richtigen, die hohen, die spektakulären Dünen. Die Dünen, die unserem Bild von

einer Wüste entsprechen. Mit Anlauf und viel Schwung werden die Toyotas den Hang hinauf gesteuert, wilde Lenkbewegungen sollen helfen, noch ein paar letzte Meter Höhe zu schinden, dann ist Schicht. Es heißt aussteigen. Die letzten Höhenmeter müssen wir mit eigener Kraft überwinden. Mal ist der Sand fest gepresst und man sinkt kaum ein, mal ist er weich und tief. Und stets ist er sehr feinkörnig. Keiner von uns nutzt sein Schuhwerk. Der feine Sand ist ein echter Genuß für die Füße. Leider weht es schon den ganzen Tag recht kräftig. Haben wir das während der Fahrt noch

begrüßt, der zweite Wagen und dessen Sicht wurde nicht durch die Staubfahne des vorausfahrenden eingepudert, so ist der Wind nun eine Plage. Überall weht der Sand über die Rippen und Kämme der Dünen. Teilweise sieht das natürlich sehr malerisch aus, aber die Kameras leiden ganz schön. So sucht auch jeder sich von dem andern dessen Staubfahne und freizuhalten und dem entfesselt herumtobenden Yannic zu entgehen. Wir bleiben trotz



Ist das nicht Hadschi Halef Omar Ben Hadschi Abul Abbas Ibn Hadschi Dawuhd al Gossarah? Der Fahrer unseres Wagens kann aut als Wüstensohn durchgehen.







des Staubes hartnäckig am Ort, bis die Sonne untergegangen ist. Dann geht es zurück zum Camp, wobei unsere Fahrer noch ein wenig Wüstenfahrkunst demonstrieren.



Die Wüste lebt

Im Camp haben die beiden Pakistani schon einen der Lagerplätze vorbereitet. Plastikstühle sind im großen Kreis um einen runden Tisch arrangiert, auf dem bereits heißes Wasser und Kaffee bereitstehen. Unter einer schattenspendenden Hütte warten zwei Wasserpfeifen, und davor befindet sich ein Holzstapel für das nächtliche Lagerfeuer. Ringsherum sind bunte Matten auf dem Boden verteilt. Hier wird der Tag dem Ende zugehen. Auf einem gesonderten Tisch wird kurz darauf das Abendessen aufgetragen, Gemüsecurry, Kamelfleisch, Hühnchenteile, eine Fischpaste, Reis, Salat. Es sind noch viereinhalb Schweden gekommen, die sich mit ihrem Fahrer zu unserer Gruppe gesellen. Später kommt noch aus dem Nichts ein weiterer Omani. Es wird tüchtig gegessen und getrunken - niemand vermisst den Alkohol - und schließlich begeben wir uns zum Lagerfeuer. Keine schlechte Sache, denn mit der Zeit wird es deutlich frischer, um nicht zu sagen, fröstelkalt. Wir sitzen auf den Matten am Boden, ein Kissen im Rücken. das wir gegen ein kleines Mäuerchen lehnen können. An einer Seite unseres Lagers eine einseitig offene Hütte. Dort ein paar malerische Nacken- bzw. Rückenstützen. Jeder probiert einmal die Wasserpfeife mit Apfelgeschmack, und dann wird noch ein bisschen Folklore gegeben. Wie üblich wird gesungen, wobei die Einheimischen glänzen, die Schweden punkten und die Deutschen mal wieder unter ferner liefen enden. Dann wird ein Jeep vorgefahren, die Musikanlage aufgedrehtund zwei der Omanis führen einen schlichten Tanz vor. Wirklich keine choreographische Großtat. Aber wohl authentisch. Einer der Männer holt sein Gewehr und tanzt auch mit dem Gewehr ein wenig herum. Man sieht, der Omani hat traditionell zwei Bräute, seine Frau und sein Gewehr. Helmut und Mark leisten heldenhaft ihren Beitrag zum Tanzcontest. In der Nacht kommen relativ große Käfer aus dem Boden. Sie sind sehr eifrig bemüht, um unsere Lichtquellen herumzustreunen. Dabei zeigen sie ein eigenartiges Verhalten. Immer wieder senken

sie ihr Vorderteil und schaufeln sich etwas Sand auf den Kopf. Wie ein kleiner Bagger. Vielleicht heißen die Viecherchen Caterpillar und sind die Namensgeber für den gleichnamigen Hersteller von Erdbewegungsmaschinen. Die Tierchen sind sich untereinander nicht immer grün, und so kommt es zu gelegentlichen Ringkämpfen. Und schwupp, liegt einer der Kontrahenten auf dem Rücken. Das ist für den Verlierer kein echtes Problem, im Nu hat er sich wieder umgedreht. Aber für mich ist es ein faszinierendes Schauspiel.

Mittlerweile haben die immer eifrigen Pakistani schon die Feldbetten aufgeschlagen. Etwas kurz, etwas unbequem, aber die Schlafsäcke sind erstaunlich warm und es macht für mich zumindest keinen Unterschied, ob meine zusätzlichen Decken noch oben drauf liegen oder schon in den Wüstensand gerutscht sind. Und so schlafe ich nach einem längeren Ausguck in den Sternenhimmel recht bald ein. Wer wollte, konnte sein Feldbett auch in einer besseren Schutz spendenden Hütte aufstellen, aber wer wollte schon?





Aufstieg



1.402 (Mo. 02.03.09) Gelegentlich wache ich auf, hebe die Decken aus dem Staub und drapiere sie wieder auf dem Schlafsack und schlafe weiter. Gegen halb sieben sehe ich einen leuchtend gelben Streifen am östlichen Horizont. Zeit, aufzustehen und

die Kamera zu holen. Wenig später steigt die Sonne über den Horizont und steigt langsam auf. Etwas rötlich, etwas blaß, pastellfarbig. Es ist recht viel Staub in der Luft. Die Gäste verlieren sich in den kleinen Dünen, ein jeder auf der Suche nach seinem Morgen.





Wüste Impressionen und alle Teilnehmer der Fahrt freuen sich



Zum Frühstück gibt es Fladenbrot und Hamburgerbrot, eine Käsecreme als Butterersatz, Käse, Marmelade, Obst, warme Nudeln. Und natürlich heißes Wasser für Tee und Nescafe und den

obligatorischen, schwarzen, mokkaählichen Kaffee.

Auf der Rückfahrt gibt es einen Stop in Shisr, einem Ort mit einer Grabungsstelle, die in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen wurde. Die Funde lassen eine sehr lange Geschichte des Ortes erkennen, der dann vor einigen Hundert Jahren plötzlich und

überraschend von einer Katastrophe heimgesucht wurde. Innerhalb kürzester Zeit wurde er von gewaltigen Sandmassen verschüttet.

Es gibt nicht sehr viel zu sehen. Einige Grundmauern und eine Sandsteinklippe, an deren Fuß sich eine Quelle befindet. Sie war Existenzgrundlage des verschütteten Ortes. Einst ein wichtiger Posten







für eine nette Frau muß man etwa 5.000 Dollar rechnen, wird dem Brautvater gezahlt. Der kauft für das Geld meist Gold, das er der Braut schenkt. Es ist eine Art Rückversicherung der Braut. Sie kann es als Alterssicherung behalten, sie kann es auch für andere Zwecke ausgeben. Aber es ist und bleibt ihr Geld. Der Bräutigam hat keinerlei Anspruch darauf. Neben dem Brautgeld muß der Bräutigam auch die Kosten der Hochzeitsfeier tragen, und die können bei den großen Verwandtschaften, bis zu 100 Personen sind keine Seltenheit, schnell noch einmal den gleichen Betrag verzehren. So kommt es, dass die meisten Omanis wie auch Isay, sich mit einer Frau bescheiden. Eine Trennung ist übrigens leicht. Für den Mann. Er kann die Frau ohne Angabe von Gründen verstoßen. (Für eine Frau besteht eine solche Möglichkeit nicht.)



Der Mann muß allerdings meist Alimente zahlen. Die Kinder bleiben in einem solchen Fall in den ersten Jahren bei der Frau und wechseln im höheren Alter zum Mann.

Als Muslim können die

muß er der oder den

ersten eine Art Auslöse zahlen. Außerdem ist das Leben mit mehreren Frauen nicht ganz so einfach. Isay ist noch nicht verheiratet und spart noch Brautgeld für die erste Frau. Nächstes Jahr ist es so weit. Das Brautgeld,

Männer bis zu vier Frauen heiraten. Das

ist allerdings nicht ganz einfach, denn

für jede Frau ist ein Brautpreis zu zahlen, und wenn sich der Mann für eine zweite oder dritte Frau entscheidet,



Der pakistanische Koch bereitet Kamelfleisch. Schmeckt nicht schlecht.







Wieder in Salalah stoppen wir kurz in einem seltsamen Supermarkt. Das Angebot besteht zu einem großen Teil aus Süßigkeiten und Knabberkram. Und hier gibt es Wasserpfeifen. Gesche will unbedingt eine solche erstehen. Ich bin etwas enttäuscht, denn ich hoffte eine der hübschen, kupfernen Schnabelkannen aufzutreiben. Doch die gibt es hier leider nicht. Vermutlich muß ich dafür einen der traditionellen Souks der Stadt aufsuchen. Könnte schon lamentieren. Mir fehlt der Tag, den ich für die Lichtmaschine opfern musste. Salalah ist zwar reichlich modern, aber es bietet eine Menge reizvoller, versteckter Ecken, die der Entdeckung harren.

Der Nachmittag vergeht mit Arbeiten am Boot. Anke und Martin waren eh schon fleißig. Ich staue nun die gefüllten Dieselkanister, unsere Deckslast von etwa 160 Litern, so gut es geht an der Reling. Dann wird das Rigg inspiziert und ein wenig nachgespannt. Die Wantenspanner lassen sich kaum bewegen. Vom feinen Wüstenstaub blockiert. Unter Deck wird weitgehend aufgeklart und ebenfalls gestaut. Dann begibt sich die ganze Seglerschar noch mal in die Stadt. Mit meiner "Fuhre" stoppen wir an einer Bäckerei. Es gibt frisches Baguette und Croissants! Und lange rätsele ich, weshalb mir die Bäckerei so seltsam vorkommt. Bis endlich der Groschen fällt. Die jungen Frauen hinter der Verkaufstheke sind unverschleiert und tragen auch kein Kopftuch! Nächster Stop ist die Wäscherei. 3.500 Riyal muß ich für meinen Wäscheberg zahlen.

Der Versuch, mal ein anderes Restaurant als den Libanesen aufzusuchen scheitert. Ich muß mich der Mehrheit in unserem Autos, das die Pfadfinderfunktion übernommen hat, beugen. Beim Libanesen wird reichlich gespachtelt, dann wird eifrig Lagebe-

sprechung betrieben. Hauptthemen sind die Modalitäten der weiteren Fahrt. Schließlich legen wir fest:

Wir fahren im Konvoi (logisch)

Alle Boote bleiben so dicht beieinander, dass ein jedes jedes andere in Sichtweite hat

Nachts fahren wir beleuchtet (Toplicht)

Sinkt die segelbare Geschwindigkeit auf unter 4 Knoten durchs Wasser wird der Motor zugeschaltet

Marschgeschwindigkeit des Konvois ist 5 kn durchs Wasser unter Maschine, min. 4 kn unter Segeln

Bei scheinbarer Gefahr rücken die Boote dichter zusammen

Der Kurs soll in einem Abstand von 10 bis 12 Meilen von der Küste liegen

Als wir die Rechnung zahlen, befindet sich unter den Geldscheinen eine "falsche" Note. Schande auf mein Haupt, ich war der Übeltäter, denn ich hatte übersehen, dass sich in meinem Geldbestand noch eine Note aus *Uligan* befand, die ich mit den hiesigen Riyal verwechselt habe. Was ich zunächst gar nicht glauben konnte.

Auch kehren wir noch schnell in einem der großen, nächtens geöffneten Supermärkte ein. Hier sitzen junge Frauen an den Kassen, was vor einigen Jahren noch undenkbar war. Der Sultan des Oman scheint mit gewisser Vorsicht, aber doch recht nachdrücklich an der Modernisierung seines Landes zu arbeiten. So ist in allen Bereichen des Lebens ein Wandel zu erkennen, ohne dass überlieferte Traditionen zu schnell über Bord geworfen werden. Die Frauen tragen alle ihre schwarze Verkleidung mit Kopftuch, aber die Gesichter sind unverschleiert.



Unter dem Kopftuch scheint fast immer eine gewaltige Haarpracht zu stecken, so voluminös ist die Kopftracht. Die meisten neigen zu eher etwas üppigeren Gesichtern mit kräftigen und auch kräftig geschminkten Lippen. Auch die Figuren sind eher von der kräftig gebauten Sorte. Fast alle Frauen haben die Augenbrauen ausgezupft und stattdessen ein "Brauenmuster" aufgemalt. Diese Muster können in einem schlichten, der Brauenkontur folgendem Strich bestehen. Einige tragen aber auch sehr extravagante, expressionistische Interpretationen dieses Brauenstrichs, was Gesichtern durchaus ein phantastisches Aussehen verleiht. Wie Wesen aus einer anderen Welt. Und die Frauen sind auch recht aufgeweckt und lustig, machen Scherze mit den Kunden und Verkäuferkollegen. Auch kurze, scherzhafte Berührungen sieht man zwischen den Geschlechtern. Man hat nicht den Eindruck, dass die jungen Frauen verschüchtert und eingeschränkt sind.

Anders eine ebenfalls recht junge Frau, die mit ihrem sehr jugendlichen Mann gerade einkauft. Sie ist ungewöhnlich groß, größer als ihr Gatte, auffallend schlank und voll verschleiert. Das heißt, vor dem Gesicht ein schwarzes Schattentuch ohne jeden Augenschlitz. Fällt das Licht der vielen Lampen richtig auf ihre Vollverkleidung kann man ein schmales, hohes, sehr hübsches Gesicht erahnen. Sie schwebt mit ungewöhnlich langsamen, gemessenen Bewegungen

durch die Gegend. Die einzige Haut, die man von ihr sehen kann, sind ihre Finger. Interessanterweise geben sich ihr Mann und sie regelmäßig fast die Hand. Angedeutete Berührungen, kein wirkliches Händehalten.

1.403 (Di. 03.03.09) Stelle am Morgen die Informationen für UKMTO¹ und die Fregatte RHEINLAND-PFALZ zusammen. Herbert wird eine entsprechende mail versenden. Dann fahren Anke, Martin und ich in die Stadt. Während die beiden lobenswerter Weise die Einkäufe erledigen, kann ich mich zum Museum begeben.



Es liegt etwas außerhalb der Stadt und besteht aus einem historischen Saal, einer maritimen Halle und einem sehr großen archäologischem Freigelände. Letzteres lasse ich aufgrund der knappen Zeit außen vor und beschränke mich auf die Hallen. Die Ausstellungen sind ausgezeichnet präsentiert und in einem sehr guten Zustand. Alle Erläuterungen sind auf arabisch und englisch, so dass es für den ausländischen Besucher keinerlei Probleme gibt. beeindruckendsten ist die maritime Halle. Ausgezeichnete, teils sehr große Schiffsmodelle machen die seemännischen Traditionen der Omanis anschaulich. Ein Schiffstyp finde ich besonders interessant, den Battil. Im Grunde wirkt dessen Rumpf wie ein klassischer Yachtrumpf. Dieser Schiffstyp ist relativ alt und wurde bereits in frühesten europäischen Quellen erwähnt.





In einem "traditionellem" omanischen Restaurant, Jede Gesellschaft befindet sich in einem eigenen Raum. Das ermöglicht den Frauen, ihren Schleier abzunehmen. Sonst hätten sie ja reichlich Schwierigkeiten beim Essen. Man sitzt auf dem Boden, die Teppiche werden mit Folie abgedeckt. Es werden viele kleine Speisen gereicht. Gegessen wird mit den Fingern unter Zuhilfenahme des Fladenbrotes. Und, unverzichtbar: Fernsehgerät und Klimaanlage. Ohne Plastikfolie wär es natürlich noch traditioneller.

¹ United Kingdom Maritime Traffic Organsiation. Deren Niederlassung in Kuwait koordiniert alle Seestreitkräfte, die sich im Einsatz gegen die Piraten im Golf von Aden befinden.

Battils dienten vor allem der Marine, wurden aber auch für den Handel und natürlich auch die Seeräuberei eingesetzt, da sie sehr schnell und wendig waren. Nicht weniger eindrucksvoll finde ich den Schiffstyp des *Magan*, einer hypothetischen Rekonstruktion eines Bootes aus dem 3. Jahrtausend vor Christus. Man vermutet, dass die Basiskonstruktion dieses kleinen Bootes aus Schilfbündeln erstellt wurde, über die eine Lage Schilfdecken genäht wurden. Dann wurde der Rumpf innen und außen mit Bitumen versehen und gedichtet und die äußere Seite zusätzlich mit einer dicken Schlammschicht beschichtet. Mir gefällt, dass die Ausstellung sehr neutral erläutert ist. Man hat nicht den Eindruck, dass bestimmte Aussagen getroffen werden, weil man es gerne so hätte. Ein Eindruck, den ich gelegentlich in Peru hinsichtlich der Inkastätten hatte.

Das Museum macht auch sehr deutlich, wie wichtig der Weihrauchhandel für die Omanis über lange Zeiträume war. Es scheint so, als hätten sie die ganze damals bekannte Welt beliefert, von Europa über Kleinasien, Ostafrika - zeitweise ein Teil des historischen Omanischen Staates, *Zanzibar* war sogar einmal die Hauptstadt Omans – die arabische Insel, Indien und Ceylon bis hin zum fernen Japan.

Kurz nach eins holen mich Martin und Anke wieder ab. Wir kaufen noch schnell etwas Obst, Öl für den Motor und kehren zum Hafen zurück. Nun bekommen die Martina und Stefan das Auto, während wir uns auf die Bordarbeiten stürzen. Ich wechsele Motoröl und das Öl der Einspritzpumpe. Anke beschriftet Konservendeckel und führt die Staulisten, Martin (der andere) staut.

Die beiden zeigen mir die Seglerdusche. Bislang hatte ich nur gehört, dass die Dusche in dem kleinen Gebäude am Pier schauerlich sei und daher auf einen Besuch verzichtet. Meine Quellen hatten offensichtlich nicht erkannt, dass es in dem kleinen Gebäude eine Fischerseite und eine Yachtieseite gibt. Auf der Fischerseite sah es wirklich schauerlich aus, aber die Yachtiezelle war eigentlich ganz sauber und ok, und ich muß sagen, so eine Dusche nach all dem Staub ist eine wahre

Wohltat. Abends marschieren wir die knapp anderthalb Kilometer zum "Oasis", einem sogenannten Club, dem einzigen Ort, an dem es hier öffentlich alkoholische Getränke gibt. Wir interneten so gut es geht, hier gibt es nämlich wifi, essen ausgezeichnete Steaks, wenn man von Anke absieht, die eher vegetarisch lebt, und trinken die obligatorischen Biere. Der Club ist der Treffpunkt der Segler und der hier lebenden Europäer und Australier. Hier können sie sich halt in einer Kneipe treffen, wie sie es

von zu Hause gewohnt sind, und hier können die Frauen auch in westlich aufreizenderer Kleidung herumlaufen. Zumindest macht eine Dame den entsprechenden Eindruck.



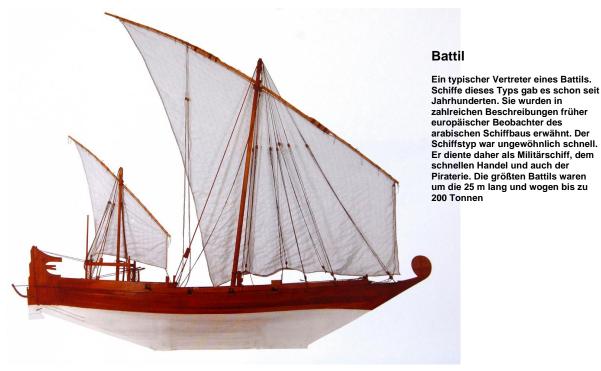




Der alte Fensterschmuck lässt sich ahnen



Ankunft des Wüstenstaubes. Kein heftiger Sandsturm, aber ein frischer Wind wird die Luft für Tage mit Staub anreichern.





Shashah

Diese kleinen "Boote" wurde aus den Mittelrippen der Dattelpalmenblätter gebaut. Es ist vom Charakter her eher ein Floß als ein Boot. Mich erinnert besonders die Idee, ein floßähnliches Boot zu bauen an die caballos de totora der peruanischen Küstenindianer

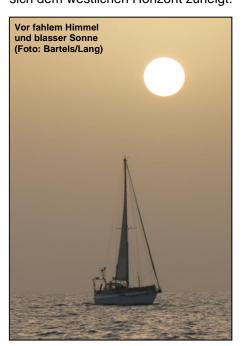


In der Ausstellung in der maritimen Abteilung des "Museums des Weihrauchlandes" (The Museum of the Frankincense Land) in *Salalah* gibt es viele faszinierende Exponate. Sehr schön wird der Bau der Schiffe, die Navigation, der Gebrauch und die Bedeutung der Schiffahrt dokumen-tiert und erläutert. Hier die drei Schiff-bzw. Bootstypen, die mich besonders faszinierten. Wer in Salalah weilt und sich für Seefahrt interessiert, dieses kleine Museum ist ein unbedingtes

1.404 (Mi. 04.03.09) **1. Tag – 331 miles to go.**² 07:45 schmeißen wir Stefan und Martina aus dem Bett. Skipper Stefan muß mit. Ausklarieren. Das bedeutet lange Fußmärsche. Hinauf auf den Hügel zum Hafenkapitän, wieder hinunter zur Zahlstelle, wo wir lediglich einen Stempel bekommen, aber als Ankerlieger keine Abgaben zahlen müssen, dann zu Zoll und Immigration. In der Luft liegt immer noch viel Staub, aber bei weitem nicht so viel wie in den vergangenen Tagen. Die Behörden erweisen sich wieder einmal als zuvorkommend und effektiv, und knapp zwei Stunden später ist der gesamte Seglertroß ausklariert. Es folgt eine kurze Aufwartung bei YARA und wir bringen Gesche ein Geburtstagsständchen. Und Gesche überreicht mir einen der traditionellen Omanikopfbedeckungen. Ich hatte sie gebeten, mir eine aus der Stadt mitzubringen. Zurück an Bord beginnen wir mit Spülarbeiten. Der Staub der letzten Tage soll von Bord. Ein nicht ganz einfaches Unterfangen, denn der Staub ist so fein, dass er sich durch kleinste Ritzen zwängt und überall festsetzt. Und wo er sitzt, da haftet er auch richtig. So spülen und bürsten und schwemmen wir auch noch, als wir den Hafen längst verlassen haben. Und wie sollte es auch anders sein, auf allen anderen Booten können wir ähnliche Aktivitäten beobachten. Wie sich die Bilder gleichen.

Gegen Mittag bekommen wir das OK der Hafenbehörde und fahren im Kielwasser eines Frachters aus dem Hafen. Das Hafenwasser ist heute erstaunlich schmutzig. Ganz anders als in den letzten Tagen. Auf der Oberfläche ein schmieriger Ölfilm. Seltsam. Bislang war das Hafenwasser ungewohnt sauber.

Auf dem Meer wirkt der Staub dichter als an Land. Unsere kleine Flottille, bestehend aus ESPERANZA, JUST DO IT, MULINE, YAGOONA und YARA formiert sich. Wir bleiben in gegenseitiger Sichtweite. Bei uns an Bord gibt es weitere Einweisungen für die neue Crew. Um 16:35 Ortszeit meldet ESPERANZA eine Leine bzw. Fischerboje, die sich an ihrem Bugschleppbeschlag verhakt hat, kann aber wenige Minuten später bereits Entwarnung geben. Die Sonne ist fahl und blaß. Sie verschwindet nahezu hinter einem Staubvorhang, als sie sich dem westlichen Horizont zuneigt.



Mit Beginn der Dunkelheit schließen wir alle ein wenig zueinander auf. Die Boote fahren ihre Positionslichter im Top. Mit Ausnahme der YAGOONA, deren Toplicht und Radar ausgefallen ist. Radarwache übernimmt umschichtig ein Boot, heute die MULINE. Die Radarwache soll vor allem sicherstellen, dass die Flottille nicht von einem unbeleuchteten Großschiff übergemangelt wird. Allgemein herrscht etwas Frustration über Gegenstrom. Zeitweise stehen volle 2 Knoten gegen uns. Das Leben ist halt schwer. Jaja.

Wir probieren, da zu dritt, ein neues Wachsytem aus. Drei 3,5-Stunden-Wachen ab 21:30. So können zwei Personen 6 Stunden durchschlafen und nur eine - ich melde mich freiwillig - hat eine Unterbrechung, da ich die Mittelwache von 01:00 bis 04:30 übernehme. Ab Mukalla wird dann gewechselt.







Wir haben Salalah verlassen. Anke und Martin befreien JUST DO IT vom Sand und Staub wie schön für den Skipper, wenn er hilfreiche Hände an Bord hat

04.03. - 09.03.09Salalah - Aden 602,3 sm (34.425,0 sm) Wind: SSE - ENE 1-4, Stille, Liegeplatz: vor Anker

² Nach Mukalla

1.405 (Do. 05.03.09) **2. Tag - 242 miles to go.** Der Mond ist blaß, nur wenige Sterne sind zu sehen. Immer noch viel Staub in der Luft. Das Meeresleuchten ist dagegen unverändert, immer präsent, kräftig, aber nicht spektakulär. Ab und zu ziehen hell leuchtende Lichtpunkte am Boot vorbei, die scheinbar nicht verlöschen. Nach wie vor haben wir Gegenstrom. Die Fahrt über Grund geht nur selten über 3,5 Knoten hinaus. Am frühen Morgen ist das ganze Boot erneut von einer feinen Staubschicht bedeckt. Auch im Bootsinneren sieht es nicht besser aus. Ansonsten gibt es keine besonderen nächtlichen Vorkommnisse.

Um 11:00 entdeckt Anke ein "speedboat" auf 2 Uhr. Über UKW informieren wir die Flottille, die gerade munter auf Kanal 17 plaudert und das Boot scheinbar noch nicht gesehen hat. Bei näherem Hinsehen handelt es sich um einen offenen hölzernen Kahn. Drinnen vier Leute, drei stehen im Vorschiff. Das Boot rast mit full power durch die Wellen, gleitend, die Gischt zur Seite schmeißend. Die Besatzung nimmt keinerlei Notiz von uns. Fischer auf dem Weg zu ihren Fanggründen? Schmuggler auf dem Weg nach Sokotra? Wenige Minuten später taucht ein weiteres Boot auf. Gleiche Bauart, ebenfalls vier Leute. Es geht hinter uns durch.

13:45 passiert uns ein kleinerer Frachter. Er kommt von achtern auf und überholt uns sehr langsam. Sein AIS ist nicht in Betrieb. Um 15:00 taucht wieder eins dieser "Fischerspeedboote" auf. Diesmal von der Seeseite. Sein Kurs führt mitten durch unsere Flottille. Es nimmt kurz die Fahrt weg, als es vor der YARA durchgeht,

beschleunigt wieder und hält auf uns zu. Die Spannung steigt etwas. Ich bitte Anke, sich ein wenig situationsgerecht zu kleiden. Wir wollen ja keine Begehrlichkeiten wecken. Das Boot nähert sich und die vier Leute werden deutlicher. Alle hellhäutig,





Oben: Wir kreiseln umeinander. Gibt es hier Piraten? (Foto: Bartels / Lang) unten: Die Fischer haben verstanden und warten auf uns (Foto: Anke Wendelborn)



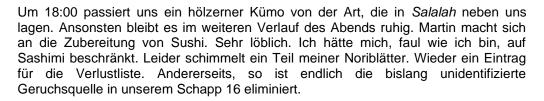
Nachdem wir von gegenseitiger Harmlosigkeit überzeugt sind, beginnt der Handel: Fisch gegen Zigaretten. (Foto: Bartels / Lang) also schon mal keine Somalis. Sie drehen etwas ein und machen Zeichen. Fischer oder nicht? Vorerst halte ich Kurs und Geschwindigkeit und lasse sie näher herankommen. Dabei versuche ich zu erkennen, ob ich auf ihrem Kahn irgendwelche Anzeichen von Waffen entdecken kann. (Was bei Jemeniten auch nicht viel besagt, da dort angeblich jeder halbwegs erwachsene Mann mit Feuerwaffen reichlich gesegnet ist. Da sind die Amis die puren Waisenknaben gegen.) Als sie mir zu nahe kommen, drehe ich etwas ab. Sie gestikulieren, aber die Gesten sind mir nicht recht verständlich. Im zweiten Anlauf lasse ich sie näher heran. Keine Waffen zu entdecken, die Gesten nach wie vor unverständlich. Als sie sich mir plötzlich zu schnell nähern, drehe ich wieder ab, sie kommen nahe ans Heck, ich mache eine harte Kehre mit einem kräftigen Gasschub.

"Please keep some distance!"

Ob sie Englisch verstehen? Ansatzweise? Großer Schreck, unmittelbar vor uns geht YAGOONA durch. Mist, schnell weiter drehen. Nicht, dass wir uns bei solchen Manövern noch gegenseitig über den Haufen fahren. Hatte auf die Fischerpiraten fixiert gar nicht mitbekommen, dass die anderen aufgeschlossen haben.

Sie haben jedenfalls verstanden, dass wir misstrauisch sind und ändern ihre Taktik. So nehmen sie die Fahrt aus ihrem Kahn und schwenken einen Thun. Das ist nun ein verständliches Zeichen. Wir drehen nun erneut und kreisen unsererseits zweimal um den Kahn. Als Zeichen der

Friedfertigkeit bewerfen sie uns mit ein paar Fischlein. Aus ihren Gesten lese ich jetzt, dass sie Fisch gegen Zigaretten oder Zigarren tauschen möchten. So kommen wir ganz gut ins Geschäft. Ein Schachtel Marlboro fliegt zu ihnen, ein Thun fliegt in unser Cockpit. Noch ein paar unverständliche Gesten, dann trennen sich unsere Wege.



1.406 (Fr. 06.03.09) 3. Tag - 154 miles to go. Nach wie vor laufen wir unter Maschine. Weit und breit kein Segelwind. Die gribfiles versprechen auch für den heutigen Tag nicht viel. Dafür tut sich viel. In der Funke. Ein Containerfrachter meldet sich und berichtet von drei suspicious objects in seinem Kielwasser, die ihn verfolgen. Ein anderer Frachter meldet sich ebenfalls und bestätigt, die Meldung und dass es sich um Schlauchboote handele. Leider betet der Offizier seine Position derart schnell herunter, dass ich sie nicht richtig mitbekomme. Das Schiff muß sich jedenfalls fast 50 Meilen weiter südlich befinden, aber die Längenposition bleibt völlig unklar. Ein anderes Schiff, ein Tanker, gibt einen all ships call und meldet, er sei under piracy attack. Er steht rund 100 Seemeilen SSW von unserer Position. YAGOONA empfängt einen weiteren Hilferuf als DSC-call. Angeblich von einer Segelyacht. Bei uns ist der call nicht eingegangen. Die Überreichweiten spielen nach wie vor eine große Rolle und beeinflussen den Funkverkehr. Um das Ganze Szenario noch weiter zu untermalen sind zwischendurch mehrmals aufgeregte russische Stimmen zu hören. Ich bin schwer beeindruckt. Statt dass sich alle Schiffer hier auf eine englische Kommunikation konzentrieren, spricht anscheinend ein jeder auf seiner Heimatsprache mit "seinen" Fregatten. Die Russen haben ja auch ein oder zwei Schiffe in den Golf von Aden entsandt. Ganz nebenbei ärgere ich mich ein wenig über das viele Gefunke, denn es fördert weder meinen Schlaf noch die Entspannung in unserer Flottille.

Am Nachmittag beobachtet Martin, wie bei YARA ein Fisch an Bord gezogen wird. Wenig später meldet Yannic den Angelerfolg per Funk. Eine Regenbogenmakrele. Gibt es die? Allgemein bricht Aktivität aus. Wir sehen Helmut eine Rute ausbringen und kräftig mit ihr arbeiten. MULINE berichtet auch von einem Fisch, kaum dass die Angel draußen war. In Sekundenschnelle spult auch unsere Relingsrolle ihre Leine ab. Kaum draußen ein kurzes Anrucken. Dann nichts. Nur ein Probebiß? Ich rege an,



Martin hat den eingehandelten Fisch in Sushi verwandelt

dass Martin den Köder kontrolliert. Und in der Tat, der ist weg. Einschließlich Vorfach. Ist ja mal wieder gediegen. Hole etwas zögernd neues Material und kaum ist der Köder draußen, ein Anbiß. Wir reduzieren die Drehzahl, damit das Risko für die Leine geringer wird. Der Fisch nimmt das als Anlaß, abzuhaken. Mist. Wenige Minuten später ein erneuter Anbiß. Diesmal bleibt die Drehzahl. Der Fisch hakt dennoch ab. Doppelmist. Dann vergeht lange Zeit und gar nichts geschieht. Es dämmert schon ansatzweise, da ein erneuter Anbiß. Diesmal bin ich gerade zur Stelle. Und spule den Fisch schön vorsichtig heran. Zum Gaffen ist er glatt zu klein. Aber wir bekommen ihn auch so gut an Bord. Ein kleiner Weißer Thun. Fast noch ein Baby. Aber wir essen ja auch Stubenküken und Kalbfleisch, da kann auch ein Babythun auf den Speisezettel. Er wird schon genug Fleisch für uns drei haben.

Am Nachmittag gibt es auch erste Segelversuche, leider nur mit mäßigem Erfolg. Und schnell schläft der Wind auch wieder ein. Mit Beginn der Dunkelheit tauchen mehrere Lichter auf. Feste weiße Lichter, blinkende weiße und rote Lichter, ein Suchlicht. Letztlich erweisen sich alle Lichter als Fischerboote oder als Markierungsbojen. Markierungsbojen? Gerade haben wir eine rot blinkende Boje passiert. Da entdecke

ich seitlich achteraus Wellenschlag. Delphine? Am Meeresleuchten kann ich ablesen, dass irgend etwas im Bogen auf unser Heck zuschwimmt. Kein Delphin, aber ein anderer Fisch? Dann verbleibt es etwa anderthalb Meter hinter dem Heck. Ab und zu zeichnet sich ein bogenförmiges Leuchten ab. Schon wieder Mist.

"Anke, sag mir bitte mal unsere Geschwindigkeit!" "Nimmt sie ab?"

Sie nimmt ab, ganz dramatisch. Eindeutiger Befund, wir haben eine Leine eingefangen. Kopfleuchte auf.

"Anke, informiere doch bitte die anderen Boote, dass wir eine Leine eingefangen haben und Geschwindigkeit reduzieren müssen!"

Die Flottillenboote antworten und stoppen auf.

"Martin, hol doch bitte mal den Pickhaken! Anke, ich brauche das Tauchermesser."

Ich klettere auf die Heckplattform und angele nach der Leine. Beim dritten Versuch habe ich sie. Glücklicherweise ist nur wenig Zug drauf. Ich übergebe den Pickhaken an Martin und Anke, und ritscheratsch sind wir wieder frei. Die Übung aus peruanischen Gewässern macht sich bezahlt. Als ich den anderen Booten mitteile, dass wir wieder frei sind, kommt bei mir dennoch eine gehörige Portion Frust raus, denn die Erinnerung an die vielen Leinen, die wir dort eingefangen haben, ist gleich wieder präsent. Nur sind wir damals gesegelt. Hier motoren wir, was mich viel mehr beunruhigt. Eine Leine im Propeller wäre äußerst unerfreulich. Anke beruhigt mich. Martin würde bestimmt mit Freuden die erforderlichen Nachttauchgänge machen, um das Boot zu befreien. Bin leider nur bedingt beruhigt und bereite mich auf eine schlaflose Nacht vor. Glücklicherweise ist die Zone, in der sich Fischer aufhalten, schnell durchquert und es wird doch wieder eine – hoffentlich - ruhige Nacht.

1.407 (Sa. 07.03.09) **4. Tag - 281 miles to go**³. Im Vergleich zu gestern eine sehr ruhige Nacht. Kaum Funkverkehr. Dennoch finde ich keinen richtigen Schlaf. Und als ich am frühen Morgen endlich wegdämmere, weckt mich sogleich wieder eine kleine Flottillendiskussionsrunde. Es geht (letztendlich) um die Frage *Mukallah* oder *Aden*. Gestern hatten eigentlich alle Crews gesagt, dass sie im Prinzip bereit sind, direkt nach *Aden* zu gehen. Lediglich ich hatte angeregt, noch einen letzten Check von Wetter und Spritbeständen zu machen. Jetzt wird über *Mukallah* ja oder nein noch diskutiert, dabei wissen wir längst, dass der Sprit der Flottille reichen wird. Und bei einem Blick auf die Seekarten, besonders die elektronischen, wird sofort deutlich, dass Muline schon die ganze Zeit einen Kurs steuert, der *Mukallah* zwar noch bequem ermöglicht aber im Grunde auf *Aden* zielt. Und als mir das schlafstörende Gefunke zu lange dauert, gebe ich meinem Ärger freien Lauf.



Die Flottille bleibt dicht zusammen

_

³ neue Zählung nach dem Zielwechsel auf Aden

"Wir steuern doch die ganze Zeit schon nach *Aden*, und im Grunde haben wir doch schon eine schleichende Abstimmung gehabt. Also fahren wir nach *Aden* und schlaft weiter."

"Was hast Du denn für eine schlechte Laune?" folgert Gesche messerscharf und in der Folge ärgere ich mich über mich selber und finde darüber erst recht keinen Schlaf.

Die Stimmung in der Flottille ist nach wie vor etwas nervös. Mehrere Begegnungen mit diesen offenen Fischerbooten tragen dazu bei. Zumal die Jungs im Grunde nur Stop oder Vollgas kennen, und man mit genügend Power ja fast jeden Verdränger zum Gleiter machen kann. So schmeißt auch hier ein jedes Fischerboot jede Menge Gischt auf. Und es heißt ja, die Piraten hätten Speedboote. So sichten wir die ersten Boote gegen 08:30, um 09:15 kommt erstmals ein größeres, gedecktes Boot in Sicht. Um 12:50 wieder eine Gruppe von drei Booten, die landeinwärts rasen.

Spannend wird es um 13:15. Am Horizont machen wir ganz schwach erst zwei, dann drei, kurz darauf vier, fünf Boote aus. Über UKW berichten wir uns gegenseitig über die Sichtungen, Peilungen und unsere Einschätzung der Lage. Mark setzt mehrere Rufe über UKW an die Coalition Forces ab. Da er keine Antwort erhält soll ich es auch mal versuchen. Habe aber ebenfalls keinen Erfolg. Wenig später meldet sich schließlich doch ein Schiff.

"Sailing vessel YAGOONA, sailing vessel YAGOONA, this is Polish warship 61!"

Aha, das Schiff, das schon mehrfach Securité-Meldungen abgegeben hat. Perfektes, akzentfreies Englisch. Sie bitten um unsere Position werden selbstverständlich auf standby bleiben. Inzwischen können wir sogar sieben Fischerboote zählen. Sie bewegen sich erkennbar von See kommend in unsere Richtung. Die Flottille rückt zusammen, die Fischer stoppen in einiger Entfernung auf. Wir haben den Eindruck, sie beraten sich. Wir beraten auch und verteilen Rollen. Mark auf der YAGOONA soll weiter den Kontakt zur Fregatte 61 halten, da sie ihn nun per Namen gerufen hatte. Ein Boot startet und rast in unsere Richtung. Vollgas, wie üblich.

"Na, die sind vielleicht auch skeptisch und schicken erst mal ein Boot zur Kontaktaufnahme," versuche ich die Gruppe zu beruhigen. "Und unser Iridium ist die ganze Zeit schon in Bereitschaft."

Mit dem Iridium-Satellitentelefon können wir die Zentrale des ganzen Einsatzes⁴ nötigenfalls auch telefonisch erreichen. Gleichzeitig mache ich unserer Gruppe den Vorschlag, JUST DO IT'S AIS wieder in den Sendebetrieb zu schalten. Die vermeintlichen bösen Buben haben uns ja eh gesehen, und das AIS erlaubt durch seine ständige Positionsausstrahlung einen direkteren Zielflug für Helikopter und Flugzeuge. Die Truppe stimmt zu. Im gleichen Moment starten drei weitere Boote, und wenige Augenblicke später sind praktisch alle mit schäumenden Bugwellen unterwegs. Sie zielen etwas nach achtern, dorthin, wo sich YARA aufhält und schleifen dann ganz leicht ein.

"Warship 61, warship 61, we need helicopter assistance, we need helicopter assistance! Urgently!"

Mark sendet auf Kanal 16 einen Notruf an das polnische Schiff. Wenige Augenblicke später heult der Alarm unseres UKW-Funkgerätes auf. Mark hat parallel zu seinem Funk-Anruf noch einen DSC-Notruf ausgelöst. Schnell unter Deck und den DSC-Ruf quittiert. Das Alarmgeheule nervt sonst nur und lenkt ab.

Es vergehen einige Augenblicke, da tauchen zwischen den sich nun in spitzem Winkel nähernden Fischerbooten Delphine auf. Ganze Scharen Delphine. Und alle sind mit großer Geschwindigkeit unterwegs. Manche stecken nur die Rückenflossen aus dem Wasser, andere zeigen den ganzen Rücken, viele springen in gestrecktem Bogen.

-

⁴ Zentrale Kontaktstelle ist die UKMTO-Zweigstelle in Dubai. Das Kürzel steht für United Kingdom Maritime Traffic Organization. Der Hauptsitz ist natürlich in Großbritannien, aber das Operationszentrum für die Piratenabwehr liegt natürlich etwas näher am Ort des Geschehens.

Über Funk tauschen wir schnell unsere Eindrücke aus. Fischer, die Jagd auf Delphine machen? Oder Fischer, die gemeinsam mit den Delphinen einen Fischschwarm verfolgen? Jedenfalls setzt sich der Eindruck Fischer durch. Besonders auf der YARA, dem Boot, das den "Fischerpiraten" am nächsten ist, und die auch ein Kind an Bord haben, ist die Crew angenehm ruhig und gelassen. Mark gibt schließlich eine Entwarnung an die Coalition Forces durch. "Silence fini!"

Ich bin schwer beeindruckt. beherrscht noch die Grundregeln der einmal gelernten Funkerei. Allerdings nehme ich an, dass es wohl keinen echten silence-Zustand⁵ gegeben hat, da Marks Helikopteranforderung nicht als Mayday-Ruf gegeben wurde. Die Polen verifizieren Position einmal unsere bekräftigen, dass sie auf Kanal 16 und 72 auf standby sind. Einige der Boote stoppen auf, und die Männer an Bord werfen. zumindest für uns im Fernglas gut sichtbar, dünne Leinen ins Wasser und machen pilkende Armbewegungen. Nach wie vor führt der Kurs die Fischer etwas näher an unsere Flottille heran. YARA ist ihnen am nächsten und Helmut und Gesche beruhigen ebenfalls. Sie können die



Eine Breguet Atlantic – ein französischer Seeaufklärer schaut vorbei

Angelaktivitäten gut verfolgen. Dennoch bleibt unübersehbare Unruhe in unserer Flottille. Und nachdem die Fischer längere Zeit parallel zu uns fahren. Mal rasend, dann wieder stoppend und angelnd, entscheiden wir uns zu einem Kurswechsel. Zunächst gehen wir achtern hinter den letzten beiden Fischern durch (die vor unserer nun auf sie zustrebenden Flottille regelrecht flüchten) und setzen uns dann mit einem etwas südlicher führenden Kurs ab. In der Zwischenzeit erhält Mark die Meldung, dass ein Flugzeug auf dem Weg zu uns sei. Das taucht etwa eine halbe Stunde nach dem DSC-call auch tatsächlich auf. Eine Seeaufklärer der französischen Marine, eine Breguet Atlantic. Ob sie von Djibouti aus gestartet ist? Die Breguet überfliegt uns mehrmals, fragt nach der Peilung der Fischer und der Peilung und Entfernung eines größeren Schiffes, das wir vorübergehend in der Nähe gesehen haben. Sie können letzteres allerdings nicht finden, sondern lediglich weitere Segelboote, etwa sieben Meilen voraus. Das dürften NJORD, SUNBURNT und BLUE MARLIN sein, die ebenfalls von Salalah aus gestartet sind. Dann fliegt es eine erneute Ehrenrunde und checkt die Fischer, die wir noch immer am Horizont sehen. Ergebnis dieser hochoffiziellen Überprüfung, die Fischer sind Fischer.

Bei uns an Bord ist die Stimmung die ganze Zeit solide und gut geblieben. Keine Unruhe, keine Nervosität. Niemand ist auf den Gedanken gekommen, unser bescheidenes Waffenarsenal⁶ bereit zu legen. Bin stolz auf meine Crew.

Später am Tag bekommen wir sogar Segelwind und können mit Genua und Groß, später mit ausgebaumter Fock und Groß im Schmetterling segeln. Bei einem Motorstartversuch zwischendurch gibt der Motor ungekannte Heulgeräusche von sich. Die Einspritzpumpe? Die Lichtmaschine?



Ein Portwein auf die ruhig gelassene Crew

⁵ Funkstille, um einen ungestörten Notfall-Funkverkehr auf Kanal 16 zu gewährleisten. Diese förmliche Funkstille ist angesichts des Schiffsverkehrs im "Schiffahrts-Korridor" und der Möglichkeit mehrerer parallel erfolgender Piratenattacken kaum zu gewährleisten.

⁶ das eh nur aus Signalpistole, Axt und Machete besteht

Mark wird irgendwann unruhig und fordert mehr Tempo. Die schwächeren Boote müssten sich halt bis zum Möglichsten ins Zeug legen. Ich widerspreche und fordere Rücksicht auf die "Schnecken" unter uns. Das sind JUST DO IT unter Segeln und MULINE unter Motor. Jaja, Flottillensegeln ist nicht einfach, schon gar nicht unter diesem Druck, der sich durch die ja nicht zu verleugnende Piratengefahr ergibt.

1.408 (So. 08.03.09) 5. Tag - 170 miles to go. Gestern war ich zum Zeitpunkt unserer täglichen, an die Heimat adressierten Be(un)ruhigungsmail noch ziemlich unglücklich über das ständige Motoren, aber das nächtliche Segeln hat meine Seele doch sehr erfreut. Auch die andern Boote sind durchweg gesegelt, und es gab nach ganz wenigen Anfangsdiskussionen keine Probleme, selbst als die Geschwindigkeit über Grund deutlich unter die 4-Knoten-Marke sackte. Vorteile der Segelei: es ist endlich mal angenehm ruhig an Bord, und zweitens werden die Spritvorräte geschont, die bei MULINE, so scheint es, schon sehr knapp sind. Mit Tagesanbruch setzen wir den Blister. Das Setzprozedere zieht sich hin wie Kaugummi, aber die Crew muß sich erst einspielen. Außerdem will ich ja alles erklären, damit meine beiden das Boot schnell und besser kennen lernen. Entsprechend fällt JUST DO IT zeitweise nur unter Groß laufend zurück, was prompt besorgte Nachfragen der Gruppe nach sich zieht. Die können wir leicht entkräften und dann steht sie asymmetrische, bunte Blase endlich, das Groß steht auf der anderen Seite, und wir machen mit schäumend rauschender Bugwelle plötzlich richtig Fahrt. Die Distanz zur Gruppe ist bald aufgeholt, und bald genießen wir das selten gekannte Gefühl, vorne weg zu segeln. Natürlich ist das subjektiv. Würden Gesche und Helmut auf ihrem Kat den Spi setzen, wären sie wahrscheinlich innerhalb von 2 Stunden hinter dem Horizont verschwunden.

Kaum ist der Blister oben, piept die Handfunke und der erste heutige "Fischerpirat" wird gemeldet. Genau in unserer Kurslinie. Ein wenig Unruhe schwingt nach wie vor mit, in unserer Gruppe. Noch hängen wir ein wenig achteraus, aber bis die Gruppe den Fischer erreicht hat, werden wir sicher auf gleicher Höhe sein.

"Keine Sorge, wenn er uns im Weg ist, mangel ich ihn über. Kann mit dem Blister (und meiner in der schnellen Handhabung des Segels ungeübten Crew) eh keine großen Ausweichmanöver fahren."

Im Fernglas schaue ich mir den Fischer näher an. Ein größeres gedecktes Boot mit einem festen Aufbau. Das mit dem forschen Übermangeln haut da wohl doch nicht so ganz hin. Aber der Fischer weicht seinerseits bald aus, schließlich kommt eine ganze Flottille auf ihn zu. Oder er versteht Deutsch und hat meinen dummen Spruch für bare Münze genommen.

Irgendwann am frühen Nachmittag, wir haben doch glatt vergessen, dieses Ereignis im Logbuch zu notieren, fängt der Blister deutlich an zu killen. Der Baum wedelt seltsame Zeichen mit der Nock beschreibend in der Luft herum, senkt sich dann immer tiefer.



Schnell, schnell durchs Piratengebiet.

Der Blister sorgt für Speed
(Foto: Bartels / Lange)

Der Schäkel des Topnanten⁷ hat sich geöffnet. Ich stürze aufs Vorschiff. Erst einmal den Topnanten einfangen, bevor der sich sonst wo vertörnt. Leider senkt sich der Spibaum zwischendurch besonders tief, oder es war eine Gierbewegung des Bootes, jeweils gerät die Spibaumnock ins Wasser. Der Wasserdruck hält den Baum sofort fest und das dünne Ausschubrohr unseres Teleskopbaumes biegt sich eindrucksvoll nach achtern. Bekommen den Baum zunächst nicht wieder heraus. Der nach wie vor herumschlagende Blister muß runter und die Fahrt aus dem Schiff. Das dauert, da sich das große Tuch natürlich um Genua und Vorstag schlingt und wickelt. Aber schließlich ist es mehr oder weniger geordnet an Deck. Der Druck weicht von dem Teleskopbaum. Ich



Noch ziehen die Segel, im Hintergrund MULINE

kann ihn noch immer außenbords hängend einfach zusammenschieben. So kommt er aus dem Wasser, nun lässt er sich auch problemlos an Bord schwenken. Es dauert einige Minuten des Sortierens, dann wird das Segel erneut gesetzt. Leider hat, von uns unbemerkt, der Wind ein wenig südlicher gedreht. So was Blödes. Der Blister muß auf die Steuerbordseite des Bootes geschiftet werden. Also wieder runter mit dem Ding und auf der anderen Seite wieder gesetzt. Mittlerweile habe ich einen leichten Sonnenbrand. Ständig muß ich unvorbereitet raus. Müde und etwas erschöpft bin ich außerdem, da ich in der Nacht nicht gut schlafen konnte. Aber jetzt ist ja gut, der Blister zieht wieder. Vielleicht eine halbe Stunde. Haha. Dann ist der Wind soweit eingeschlafen, dass wir das Segel bergen müssen. Wir schlagen die Dieselgenua an.

Ansonsten läuft es bei uns nach dem Motto business as usual. Egal, ob wir Fischermeldungen haben oder nicht, die Stimmung ist gut, wer gerade kocht, backt abwäscht oder sonst was treibt, bleibt bei seiner Arbeit. Keine Nervosität, wohltuende Gelassenheit. Habe mit Anke und Martin einen guten Griff getan, scheint es.

Um 20:30 meldet Mark, dass er von der SUNBURNT, die mit ihrer Gruppe etwa vierzehn Meilen vor uns auf der gleichen Nordbreite steht, eine dichte Begegnung mit zwei Fischerbooten. Die hätten sehr aggressiv manövriert bis der Skipper seinerseits auf die Boote zugehalten hätte. Daraufhin wären sie abgedreht. Mark schlägt vor, die Positionslichter auszuschalten und den Kurs um 10° nach Süd zu modifizieren. Die Gruppe bleibt aber bei dem anliegenden Kurs und behält auch die Positionslichter bei. Die Gründe sind letztlich einleuchtend:



Business as usual

Die 14 Meilen bedeuten über zwei Stunden Zeit. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass die Fischer nach zwei Stunden noch auf der gleichen Position oder genau auf unserer Kurslinie stehen.

Es gibt keine Garantie, ob eine Kursänderung uns nicht genau zu diesen Fischern führt.

Die Begegnung der SUNBURNT war in der Dämmerung, wahrscheinlich sind die Fischer eh schon auf dem Weg zum Hafen.

Wir wissen sowieso nicht, wer sonst noch hier herumgeistert und können auf jedem Kurs ein anderes Boot treffen.

Ohne Lichter besteht die Gefahr, dass wir uns aus den Augen verlieren.

An der Nock oder einem Beschlag mehr oder weniger mittig des Spibaumes angeschlagene Leine, die den Spibaum in der Höhe hält. Mit ihm kann gemeinsam mit dem Niederholer, Vorund Achterholer bzw. der Schot die Höhe bzw. Neigung des Spibaums eingestellt werden.

Mit den Lichtern machen wir deutlich, dass wir ein Konvoi sind und kein Einzelschiff und demonstrieren ja auch eine gewisse Furchtlosigkeit. Ein oder zwei Bösewichter würden es sich dann wohl auch überlegen, welches Risiko sie eingehen. Schließlich können sie unsere Wehrhaftigkeit nicht einschätzen.

So fahren wir, um mit Gesches Worten zu sprechen, heiter weiter und halten mehr oder weniger gut Ausguck.

1.409 (Mo. 09.03.09) **6. Tag - 47 miles to go.**⁸ Die Nacht bleibt ruhig. Keine besonderen Vorkommnisse. Ein, zweimal etwas aufgeregter Funkverkehr der Großschifffahrt. Ein Frachter bittet dringend um Helikopterbeistand. Als dieser sich meldet, wird die Position des bedrohlichen, sich schnell bewegenden Objektes mit 3,5 Meilen Abstand angegeben. Die Helikopterbesatzung stuft daraufhin die Gefahrenstufe deutlich zurück und verlangt einen Wechsel des Funkkanals, um den Notverkehrkanal 16 frei zu halten. Aber ansonsten bleibt es ruhig. Als ich gegen 01:00 Martin ablöse ist am nördlichen Horizont ein schwaches Licht zu sehen. Das ist alles.

Am Vormittag nimmt der Wind auf 3-4 Windstärken zu und wir reffen das stützende Groß aus. Eigentlich könnte man segeln, stattdessen wird motort. Der Nachteil des Konvois. Flottillenzwang. Anke berichtet von einer harschen Diskussion während ihrer Wache. MULINE wurde vorgeworfen nicht schnell genug zu fahren, sparen zu müssen, weil sie nicht genügend Kraftstoff gebunkert hätte usw. Ist der Auslöser dieser Unruhe nun die Angst vor Piraten oder die Angst davor, den Hafen von Aden nicht bei Nacht anlaufen zu dürfen. Diese Furcht zeichnet sich als neues Schreckgespenst ab. Ursache, in einigen älteren Führern wird erwähnt, daß technically yachts are not allowed to move within harbour limits at night. Dabei weiß niemand, ob das heute noch gilt. Und andererseits, Aden liegt an einer großen, flachen Bucht mit Sandgrund. Darf man nicht in den Hafen, dann geht man eben in der Bucht vor Anker und wartet auf Tageslicht. Die Tendenz der Stressentwicklung innerhalb unserer Flottille geht mir zunehmend auf die Nerven.

Gegen Mittag stoppen wir vorübergehend die Maschine und segeln. Natürlich dauert es nicht all zu lange, bis nachgefragt wird, ob wir nicht ein Brikett drauflegen könnten. Der Druck, der heute Morgen MULINE traf, trifft nun uns. Wobei ich zugegebenermaßen etwas irritiert bin über unsere nach wie vor langsame Geschwindigkeit. Helmut lästert öffentlich über die lahmen Reinkes. Was mich ärgert. Ich befürchte, es ist der Bewuchs des Unterwasserschiffes, der unsere Fahrt hemmt. Nehme mir vor Helmuts ESPERANZA bei nächster Gelegenheit nach Strich und Faden versegeln. Ansonsten wird verlangt, dass wir die Maschine zuschalten und ansonsten das Meiste rausholen, was rauszuholen ist.

Keiner berücksichtigt, dass meine Crew noch unerfahren ist. Keiner erinnert sich an die Absprache,

dass die Konvoigeschwindigkeit auf 5 kn festgelegt wurde und bei Segelwind sogar bis auf 4 kn über Grund sinken kann. Und wurde bisher bei Entscheidungen jeder Skipper bzw. jedes Boot direkt gefragt, so höre ich auf einmal, es sei längst entschieden, alles zu geben um *Aden* bei Tageslicht zu erreichen. Dabei haben wir in der Nacht erst das genaue Gegenteil beschlossen. Ich bin jedenfalls reichlich frustriert und schlage vor, das wir den Konvoi verlassen. Irgendwie pendelt sich dann doch alles ein. Die andern reduzieren ihre Geschwindigkeit, wir starten, man hört meine Zähne knirschen, die Maschine. Es dauert einige Zeit, bis sich meine schlechte Laune legt. Der von Anke und Martin gereichte Kaffee trägt dann viel zum Stimmungsumschwung bei. Doch wirklich gut, dass ich diese Crew gefunden habe.



Der Skipper hat seine flottillenbedingte Schmollecke verlassen

.

⁸ Zum Zeitpunkt des Mittagsortes

Um 13:45 passieren wir in 60 Meter Entfernung zwei offene Fischerboote. Wie üblich keine Probleme. 16:30 zieht im Dunst bzw. Staub ein Frachter, die PEARL OF SALALAH, vorbei, begleitet von einer Fregatte. wieder mal ein offenes Fischerboot auf dem Weg ins offene Meer. Um diese Zeit hole ich mühsam die emails aus dem Äther. Seglerfreund Großmann von der RHEINLAND-PFALZ Fregatte neben einem Wetterbericht den links abgedruckten Situationsbericht zum Besten. Seltsam, dass in den Meldungen stets steht "Lage im Bereich GoA zur Zeit ruhig", obwohl wir doch oft den aufgeregten Funkverkehr nächtlichen hören können.

Der Rest der mail ist natürlich noch spannender, denn er da sind wir ja unmittelbar betroffen. Natürlich geht es gleich wieder los. Habt ihr die mail auch bekommen? Kann man B) Situationsreport
Weiterhin mehrere Kriegsschiffe im Bereich entlang
des Transit-Korridores im Einsatz.
Erreichbar auf UKW-Kanal 16.
Ein Konvoi unterwegs im Korridor, ostgehend.
Allgemein: Lage im Bereich GoA zur Zeit ruhig.

Wichtiger Hinweis: Habe durch gesicherte (nachrichtendienstliche) Quellen erfahren, daß einzelne Gruppe (Bomben-)Anschlag auf Franzosen in Aden plant bzw. dazu aufruft! Entsprechend ist Vorsicht an Land geboten. Ausländer sollten sich so wenig wie möglich an Land bewegen! Frauen ist Landgang abzuraten!!! Zum Teil werden sie durch Bevölkerung bedrängt, belästigt, bespuckt etc.!

Wir selbst stehen kurz vor Mombasa, nachdem wir gestern einem mit Holzkohle beladenen Frachter zu Hilfe eilten, der brennend vor Mogadishu liegt. Haben soweit möglich Unterstützung geboten. Feuer ist nun unter Kontrolle und wir wieder auf dem Weg nach Süden mitsamt unseren neun Gästen. Werden morgen an kenianische Polizei übergeben.

Well, Euch allen die besten Grüße und eine ruhige Wache,

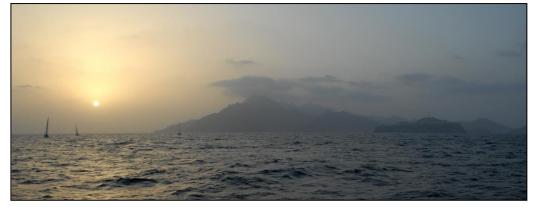
Heinrich+++

sich überhaupt an Land wagen? Usw. usw. Ich versuche zu beruhigen und schildere unsere bisherigen Erfahrungen. Wie sehr hatte man uns vor *Cuzco* und *Lima* gewarnt, uns völlig verunsichert, und wie harmlos war es dort in Wirklichkeit.

Auf etwa 10 Meilen Entfernung meldet sich Boot für Boot beim Hafenkapitän an. Der nimmt ein paar Daten auf und heißt uns in Aden willkommen. Noch gut vor Sonnenuntergang kommt der Felsen von Aden in Sicht. Ein wirklich spektakuläres, klüftiges Relief. Was für ein Panorama! Wir runden den Felsen bei letztem Büchsenlicht und laufen nach einer weiteren, kurzen Anmeldung in den Hafen ein. Ein seltsames Geräusch irritiert mich zunehmend. Ein ungekannter Warnton? Motorgeräusche? Erst mit nachhaltiger Verspätung fällt der Groschen. Muezzine, die die Stadt beschallen. Gebe noch ein bisschen Gas und laufe schließlich gleichauf neben ESPERANZA. Winke fröhlich hinüber, wie schön, dass diese Strecke hinter uns liegt. Ein bisschen Orientierungsgekreisel, Muringtonnen für die Großschifffahrt und zahllose Yachten erfordern die nötige Vorsicht, dann sitzt der Anker im Grund. Gesche will, dass wir noch mal umankern, da sie selber umankern wollen und wir über ihrem Anker lägen. Ich versuche dieses Ansinnen diplomatisch abzubiegen oder auf Morgen zu vertagen. Was letztlich auch gelingt. Der Motor erstirbt. Wir sind angekommen. Letztlich war doch alles einfach und unproblematisch. Am Ufer leuchten die Lichter einer größeren Stadt. Kohle- und Ölgeruch liegt in der Luft. Ein kleines, offenes Boot zieht vorbei.

"Welcome in Aden!"

schallt es zu uns herüber. Soviel zur Warnung vor dem Jemen.



Die Flottille nähert sich dem Felsen von Aden

1.410 (Di. 10.03.09) Während des Frühstücks lauschen wir einem Funkgespräch zwischen Gesche und Peter von der RISHU MARU. Er berichtet von ihren Erlebnissen und ihrem Ausflug nach *Sanaa*. Zu ihren Erfahrungen gehörte, dass Peters Frau Alexandra gleich am ersten Tag ihres Aufenthaltes mit einem Stein beworfen wurde. Das klingt erst einmal nicht so gut. Anke, Martin und ich diskutieren ein wenig über das, was uns wohl erwarten wird. Letztendlich kommen wir zum Ergebnis abwarten und selber sehen.

Unser erster Weg führt uns zur Einklarierung. Das heißt, ich mache noch einen Umweg zu Helmut, der grantelt, weil ich ESPERANZA gestern noch kurz vor dem Ankerplatz "überholt" habe. Nach einem Gespräch über die Bordwand habe ich den Eindruck, die Wogen sind geglättet, aber der täuscht, wie ich abends merken muß. Seufz.

Am Dingianleger – den Treppen in der Kaimauer des ehrwürdigen Prince of Wales Pier - wartet bereits ein turbangeschmückter Jemenit. Ein Abwimmelversuch schlägt fehl. Vielleicht nicht ganz falsch, denn die offiziellen Gebäude sind nicht ganz einfach zu erkennen. Er führt uns zunächst zur Immigration. Drinnen bereits großer Auflauf, die anderen sind schon da. Ein Mitarbeiter lotst uns in einen Nebenraum und legt uns die Formulare aus. So können wir auch mit dem Papierkram anfangen. Wir schreiben eifrig und sind letztlich sogar schneller fertig, als unsere Freunde im Hauptraum. Etwas unangenehm klingelt im Ohr, dass unser Mitarbeiter erwähnt, dass wir ihn nicht vergessen sollen und er sich ein Geschenk wünsche. Gelegenheit, sich an die in den nächsten Wochen



Der Ankerplatz von *Aden* am frühen Morgen. Im Vordergrund MULINE, hinten YARA

zu erwartende Bakschischmentalität zu gewöhnen. Das Büro war übrigens – ein seit langem nicht mehr gekanntes Bild, mit nicht einem einzigen Computer ausgestattet. Wenn ich da an die omanischen Behörden denke, perfekt möbliert, perfekt ausgestattet, perfekt klimatisiert, perfekt unterhalten ...

Vor dem Zollgebäude ein großes Schattendach. Eine Sitzbank vor dem Gebäude. Der Zollbeamte springt von der Bank, auf der er es sich gemütlich gemacht hat. In der Horizontalen. Ob wir ausreichend Crewlisten hätten. Haben wir. Ok, dann dürfen wir eintreten. Er schreibt die üblichen Daten auf. Ich kann sie nicht ansatzweise lesen. schließlich malt er sie in der arabischen Schrift auf das Papier. Lasse mir dann aber zeigen, wie man JUST DO IT auf arabisch schreibt. Mein Versuch wird etwas krakelig, aber immerhin. Martin und Anke sind in der Zwischenzeit in der Stadt verschwunden. Sie müssen Passkopien für die Visaanträge anfertigen. Bleibt man länger als 3 Tage in Aden, braucht man dieses Visum. Gebühr 58 US-Dollar. Die Wartezeit bis zu ihrer Rückkehr verbringe ich auf den Kaianlagen der Prince auf Wales Pier, die sehr schön hergerichtet wurde. Erzähle etwas mit den Einheimischen. Der Beamte aus der Immigrationsbehörde mischt sich ebenfalls darunter, noch immer darum bemüht, mich an ein Geschenk für ihn zu erinnern. Dummerweise muß ich noch mal in sein Büro, denn mein Visum wird erst gemeinsam mit denen meiner Crew erteilt. Übrigens ist das Visum ein sehr hübscher Aufkleber, nur leider sehr platzraubend. Bald wird der Paß bis auf den letzten Quadratzentimeter vollgestempelt sein. Dann wird noch mal hart über das Bakschischgeschenk verhandelt. Im Beisein des Vorgesetzten, der schließlich sagt, es sei an mir, ob ich ein Bakschisch zahle und in welcher Größenordnung. So ganz will ich mich der Forderung nicht entziehen. Aber die Gabe wird bei weitem nicht so groß, wie sich der Gute das vorstellt.

Wo wir eh an Land sind nutzen wir die Gelegenheit zu einem ersten Erkundungsgang durch die Stadt. Am Hafentor, untergebracht in einer ehrwürdigen Empfangshalle aus kolonialen Zeiten, müssen wir unsere Pässe und Visen vorzeigen, dann dürfen wir weiter. Wir streben einem kleinen Kiosk zu, um etwas Getränk zu kaufen. Da werden wir gleich von einem ersten Wegelagerer empfangen, der ungefragt für uns übersetzt, unsere Order weitergibt usw. Daran wird man sich wohl gewöhnen müssen. Und da er

Zeit hat, leider, will er uns unbedingt begleiten. Erste Eindrücke: Verfall, aber auch ausgeprägte Bautätigkeit nebeneinander. Typisch arabische Bauweise, koloniale Relikte und Zweckbauten in bunter Mischung. Viel Leben auf den Straßen.

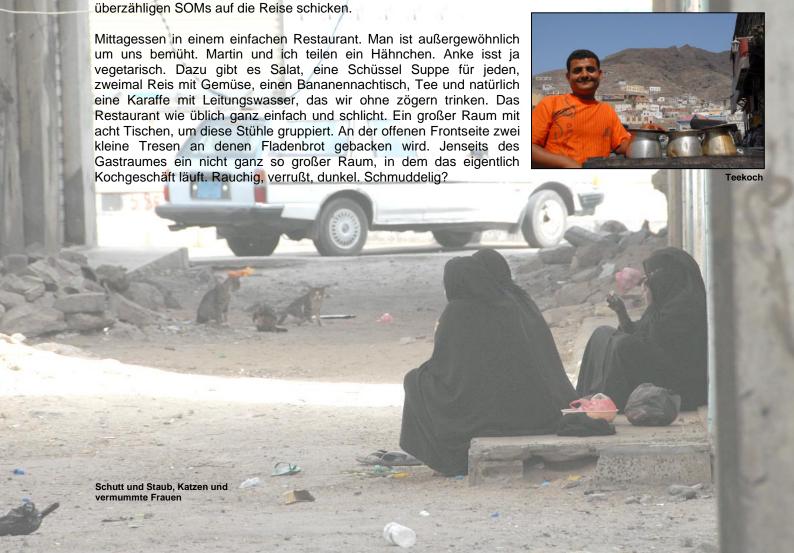
Wir splitten uns auf. Martin und Anke gehen interneten, ich lasse mich zu einem Friseur bringen. Unser Begleiter ist mit dem Friseur nicht zufrieden. Ich müsse zu lange warten, und schleift mich zu einem anderen, bei dem ich sofort dran komme. Leider sieht der Laden bei weitem nicht so originell aus, wie der erste. Preisverhandlungen. Der Inhaber macht mir unverständliche Zeichen. Schließlich bietet er einen Preis von 500 Riyal. Mein Führer ist nicht einverstanden und

zieht mich zur Tür. Ok, letztes Angebot, 300 Riyal. Etwas weniger als 2 Euro. Das wird gutgeheißen und ich kann mich setzen. Zweimal muß ich den Schnitt kürzen, dann endlich haben sie begriffen, wie kurz mein langes Haar werden soll. Über den Preis wird nicht mehr diskutiert. Mein Geldschein muß aushäusig gewechselt werden. Noch bevor das gewechselte Geld zurückkommt, taucht mein Führer wieder auf. Mist. So bleibt mir nichts, als ihn nun endgültig abzuwimmeln. Will ein wenig meine Ruhe haben. Nach einem Sicherheitsumweg, will ihm nicht gleich wieder begegnen, suche ich das Internetcafe auf, in dem ich meine Crew vermute. Nutze die Gelegenheit, um auch mal eben ins Internet zu schauen. Es ist sehr preiswert, eine Stunde interneten kostet etwa 33 Eurocent, und es ist superschnell. Endlich kann ich meine





Eindrücke im Hafenviertel von *Aden* - alte Häuser, eindrucksvolle Türen



Wirbelnde Gestalten. Sie schießen immer wieder in das Restaurant, in die Küche und an die Tresen vorne, gebratenen Fisch, Hühnchen, Reis auf den Tabletts. Der Chef kommandiert, informiert, vermittelt, leitet mit übertönender Stimme. Überhaupt ist das allgemeine Geräuschniveau beeindruckend. Ganz anders als die von Deutschland gewohnte, gedämpfte Restaurantatmosphäre. Danach streifen wir noch ein wenig durch die Stadt. Verschaffen uns einen Überblick über das allgemeine Warenangebot. Wenn ich fotografiere, verdrücken sich meine beiden stets unauffällig. Bis sie merken, dass die Leute das gar nicht schlimm finden. Im Gegenteil, in dem Moment, in dem ich meine Kamera offen trage, werde ich öfter aufgefordert, Fotos zu machen und man bedankt sich anschließend für die Ehre, auf dem Foto erscheinen zu dürfen. Ansatzweise besuchen wir auch schon mal den Markt. Hier ebenfalls ein tolles Angebot. Woher das Gerücht kommt, der Markt von Adens Hafenviertel sei sehr unsauber, bleibt uns unverständlich.

In dem brodelnden Gewusel viele Frauen. Ganz anders als im Oman, wo Frauen nur selten, und dann meist in Begleitung der Männer in den Straßen zu sehen waren. Hier in Aden sind Frauen überall präsent. Manche mit Kopftüchern und langem Gewand, bevorzugt in Schwarz, die Mehrheit aber traditionell vollverkleidet mit schmalem Seeschlitz. Nur die Augen sind sichtbar. Aber diese Frauen, die in Gruppen, aber auch einzeln auftreten, sind sichtbar selbstbewusst und keineswegs scheu. Und die braunen und schwarzen Augen, die der Seeschlitz frei lässt, sind überall, neugierig, munter, kontaktfreudig. Und mitunter hinreißend schön. Und wenn man die jungen Mädchen, die sich noch nicht unter die Volltarnung zurückziehen, sieht, dann ahnt man, nein, man weiß, welche durchaus atemberaubende Schönheit sich unter den Burkas verbirgt. Im Vergleich zu den omanischen Frauen sind die Jeminitinnen übrigens deutlich schlanker, so im Durchschnitt gesehen. Es gibt allerdings auch zahllose gutaussehende Männer, manche mit auffallend femininen Zügen.

Ja, und sonst. Natürlich werden wir auf der Straße beworfen.

Mit Ausdrücken. Wie

"Hello."

"Welcome!"

"Enjoy Aden!"

"Enjoy Yemen!"

Und wir werden genötigt. Zum Tee beispielsweise. Das kam, wie kann es anders sein, da wir auf offener Straße angesprochen wurden. Von einer Frau. Unverschleiert, nur mit Kopftuch. Sie will uns unbedingt in ihr Haus einladen. Sie habe ein Museum. Kostet auch wirklich nichts. Wir sind unsicher. Meine beiden mehr noch als ich. Dann entsinne ich mich meiner ersten Türkeireise, die ich als Zivildienstleistender unternahm. Und meiner damaligen Vorsätze. Sich nicht von Vorurteilen und Ängsten leiten zu lassen, sondern offen und aufgeschlossen auf Land und Leute einzugehen. Und so ist es eigentlich nur folgerichtig, das Angebot der Frau anzunehmen.

Sie schließt eine schwere Türe auf. Dahinter eine schmale Treppe ins erste Stockwerk. Wir steigen empor. Sie leitet uns in die Tür rechter Hand, schaltet Licht an, und wir befinden uns in einem Raum voller Kostüme, Alltagsgegenstände, Kunstgewerklichem. Das sieht tatsächlich aus wie ein Museum. Sie erklärt, dass sie das Museum aus privater Liebhaberei eingerichtet hat. Sie arbeitet für oder in einem Ministerium, und häufig kommen auch Gäste des Ministeriums in ihr Museum. So hat sie erstaunlichen Umgang mit Menschen aus aller Welt. Dann stellt sie uns ihren Bruder und Sohn vor. Ersterer ist Reiseführer und Polsterer und hat sich darauf spezialisiert, alte Sessel und Sofas im traditionellen Stil zu restaurieren. Wir werden aufgefordert, uns in einem größeren Gesellschaftsraum zu setzen und ihr Sohn serviert Tee und kleines Gebäck.





Aus dem Privatmuseum: kunstvolle Fensterblende und Kaffeekanne

Abends setzen sich alle Konvoiteilnehmer zu einer kleinen Nachlese zusammen. Die Stimmung bleibt anfangs allerdings ziemlich mau. Helmut ist immer noch vergnatzt. Sowohl auf Herbert von der Yara, der auf den letzten Metern ebenfalls schnell in den Hafen geeilt war, und erneut auf mich. Vor allem, er glaubt meinen Worten von heute Morgen nicht, dass ich nur aus Spaß an der Freud zum Schluß noch Gas gegeben habe und ist überzeugt, dass ich vordrängeln wollte, um den besten Ankerplatz zu bekommen. Da kann ich ihm natürlich nicht mehr helfen. Da ergreift Stefan, der während der ganzen Fahrt schon durch gekonnte Moderation und gekonntes Schlichten brilliert hatte das Wort und bricht eine Lanze für mich. Helmut kenne mich wahrscheinlich noch nicht zur Genüge, aber er Stefan wisse,



Anke, Martin, unsere Gastgeberin und ihr Sohn

dass ich etwas anders gelagert sei. Helmut müsse wissen, ich hätte ein ganz spezielles Verhältnis zu Ordnungssystemen und Behörden (wie bitte, was hat denn das zu bedeuten?). Und ich sei, obwohl es ja nicht ganz unverkennbar sei, dass ich schon ein halbes Jahrhundert auf meinem Buckel habe (danke schön!), im ganzen Wesen noch ein unveränderter Kindskopf. (Doch immer wieder interessant, wie man so gesehen wird.) Helmut brummelt sich was in den Bart.

Aber dann sagen wir, einfach Schwamm drüber und Schicht, und der Abend wird dann noch ein wenig alkoholselig und gemütlich.



1.411 (Mi. 11.03.09) Am Morgen herrscht ein böiger, durchaus heftiger Wind. Glücklicherweise nur mit wenig Sandfracht. Martin erfragt das bei den Hafenoffiziellen die Regeln für das Tankprozedere und ordert 420 Liter Diesel. Anke bricht zusammen mit den Frauen von MULINE, YAGOONA und YARA auf, die für eine Fahrt nach Sanaa erforderlichen Reisegenehmigungen des Tourismusbüros und Brot zu holen. Hier kann der Tourist nur

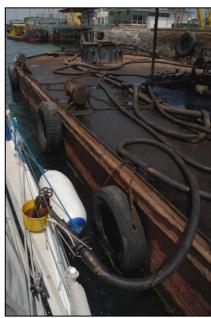
Links: Ein Paß und alle Kopien, die der einfache Reisende für eine Fahrt nach *Sanaa* benötigt

reisen, wenn er eine abgestempelte und vom Touristenbüro unterschriebene Reisegenehmigung hat. Und natürlich noch ein paar Paß- und Visakopien mitführt. Das erinnert uns doch an etwas ...

Ich beschäftige mich derweil mit der Lichtmaschine. Mit viel Mühe und dem Einsatz der kleinen Kamera lese ich die Lichtmaschinenspezifikation an der eingebauten Lima ab. Dabei fällt mir der völlig verschmutzte Luftfilter auf. Der wird sogleich ausgetauscht.

Danach fahren Martin und ich zum Tanken an die Tankschute. Unverhofft drängt sich NOMAD LIFE dazwischen. Was soll's. Wir gehen an ihr längsseits und befüllen schon mal unsere Kanister. Die Jungs von der Tanke verursachen eine Riesenschweinerei. Kein Kanister, der nicht aufs heftigste versaut und eingeölt wird. Nett sind die anschließenden Bakschischforderungen.





An der Tankschute. Das Füllen der Kanister mit dem überdimensioniertem Füllstutzen geht nicht ohne Schweinerei. Der kleinere Stutzen wird nicht genutzt, da dem Tankwart zu langsam.

Ich drücke dem man ein paar Zigaretten in die Hand. Auf dem Geldohr bin ich taub. Mit den Forderungen nach Geld kommt die Aufforderung, schnell zu machen. Schnell, schnell. Schließlich naht der Feierabend, und noch droht Arbeit. YAGOONA ist auf dem Anmarsch. Ich verlasse daher meinen öligen Liegeplatz so zügig wie es geht und lasse den armen Martin zurück, der irgendwo verschwunden ist, um die Rechnung zu bezahlen. Er hilft dann auch Stefan und Martina und wird von den beiden zurückgebracht.

Den weiteren Nachmittag verbringen wir auf YAGOONA. Die Boote treiben seltsam bei dem herrschenden Strom und Wind. Wir haben Glück gehabt. JUST DO IT ist gut platziert und kommt in keinerlei Richtung in Schwierigkeiten. Und

mit 40 Metern Kette bei acht Metern Wassertiefe ist sie auch gut gesichert. Am späten Nachmittag brechen wir auf, die Bustickets nach *Sanaa* zu kaufen. Leider mit Begleitung; denn am Hafenausgang stoßen wir Spiderman, meinen Friseurbegleiter, der uns nun natürlich unbedingt zum Busbüro begleiten will. Der Kauf der Tickets geht auch mühelos von statten. Doch statt nun den Kleinbus zurück zu nehmen führt Ibrahim uns nun in einen der Soukhs von Aden, den im Stadtteil *Schech Osman*.

Obwohl in einem nach Raster angelegten, relativ jungem Viertel der Stadt gelegen, entspricht das Leben hier dem vieler traditioneller Viertel und Souks. Hier gibt es viele kleine Läden für alle dinge des täglichen Bedarfs, Friseure, Schneider, Werkstätten und auch Verleihstationen, vom Fahrrad bis zur Petroleumlampe. Wir biegen ab zu einem Geviert, in dem die Straßen zu Fußgängergassen schrumpfen. Überdacht oder mit Tüchern gegen die Sonne des Tages geschützt. Ibrahim führt uns zu einem kleinen Saftladen. Hier gibt es Mangosaft für jeden. Und Fladenbrot mit Ei, ein, wie Ibrahim unterstreicht, typisch jeminitisches Essen. Um uns herum werden Wasserpfeifen, Hemden, Tücher, Wickelröcke, Petroleumlampen und vieles mehr feilgeboten. Schmeckt ein bisschen trocken. Spiderman isst auch mit. Beim Zahlen

staune ich etwas über den Preis, den uns Spiderman nennt, denn der ist für meinen Geschmack etwas stark überhöht. Es stimmt zwar, dass Mangosaft relativ teuer ist, aber ich werde den Verdacht nicht los, dass sich hier jemand an uns bereichert. Für weniger als die Hälfte hatten Martin, Anke und ich gestern viel besser gespeist.

Der blonde Yannic ist im Restaurant wie überall auf dem Weg der Schwarm aller Jemeniten. Wo auch immer wir stehen bleiben und uns Auslagen anschauen oder einem Handwerker bei seiner Arbeit beobachten, er ist der Star, wird angesprochen, angelacht. Man fährt ihm durch die Haare, er bekommt mal ein Bonbon und dies und das. Das ziehz sich hin bis zum Nachwuchs. Auch die kleinen Mädchen sehen ihn mit großen, leuchtenden Augen an.

Zurück geht es wieder mit einem Toyota-Kleinbus. Diese Mini-Vans und alte Peugeot 504 sind das Rückrat des privat organisierten Personennahverkehrs. Oft alt und sehr klapprig, rasen sie meist bis zum äußersten gefüllt durch die Stadt. Aber sie sind auch unvergleichlich günstig. Ein Verkehrsmittel, an das ich mich schnell gewöhne, und das ich dann auch gerne bei jeder sich bietenden Gelegenheit nutze.

1.412 (Do. 12.03.09) Der Morgen wird hektisch. Zeitknappheit. Muß packen, frühstücken, mich waschen und auch noch das Boot für die Abwesenheit vorbereiten. Martin wird in voller Ausgehkluft in die Cockpitluke genötigt, um das Seeventil zu schließen. Dann bringe ich ihn und Anke schnell an Land, die unabhängig reisen werden. Mir bleibt, das Dingi und den Außenborder allein



Unnötige Nacharbeit: die eingesauten Kanister werden vom Öl befreit.





Mangosaft und Brot im Soukh



an Deck zu nehmen. Wie üblich komme ich ganz schön ins Schwitzen. Bin gerade mit allem fertig, da taucht auch schon Stefan auf, der den Shuttle-Service übernimmt. Er bringt Mark, Svenja und mich an Land. Kurz darauf kommen auch Gesche, Herbert und Yannic. Gemeinsam machen wir uns auf den Weg zum Standplatz der Sammeltaxen. Unterwegs treffen wir auf "meinen Lichtmaschinenmenschen", Mann, der mir Hilfe beim Finden einer neuen versprochen hat. Er lässt es sich nicht nehmen, uns bis zum Busbahnhof des Jemen International Transport Busunterbegleiten. nehmens zu erwartet uns schon mit flatterndem Papier winkend Abdul, der von Gesche engagierte Reiseleiter.

Wenig später sitzen wir in einem Mercedes Benz-Reisebus, *made in Turkiye*. Jeder Passagier erhält

eine Wasserflasche und eine Süßigkeit. Über autobahnähnliche Ausfallstraßen verlassen wir die Stadt. Unmittelbar hinter den letzten Ausläufern von *Aden* beginnen Sanddünen. Dann folgt Felswüste. Berge und Bergketten entwickeln sich spektakulär. Wild, rau, zerklüftet, schroff. Dennoch wird viel Landwirtschaft betrieben. Die meisten Felder sind klein parzelliert. Später nimmt die Bewirtschaftung ab. Sträucher bzw. niedrige Bäume spreizen in

den feuchteren Senken und Tälern ihre Kronen wie afrikanische Schirmakazien. Manche Wadis sind sanfte, breite Rinnen, andere tief eingeschnittene Kerbtäler oder sie gleichen kleinen Canyons. In mehreren Schritten erklimmt der Bus die Höhe von rund 2.200 m, auf der *Sanaa* liegt.

Auf der Fahrt legt der Busfahrer mehrere Stops ein. Gelegenheit, sich mit frischen Getränken zu versorgen, etwas zu essen, und sich zu erleichtern. Glücklicherweise gibt es an einigen der Stops etwas bessere Restaurants, deren sanitäre Anlagen noch ganz erträglich sind, denn es ist nicht jedermanns Sache, eine der vielen Bauruinen aufzusuchen, die als Außentoilette dienen.

Der erste Halt ist einem Dorf gewidmet, das eine Hochburg der Herstellung von Halava ist, dem türkischen Honig. Ein Ladenlokal reiht sich an das andere, und in einem jedem stapeln sich dicke, kreisrunde Halavascheiben und in den Fenstern

angeschnittene Viertel oder Hälften. Stets so arrangiert, dass der Kunde die farbig marmorierte Struktur des Halava erkennen kann.

Der zweite Halt ist auch der längste auf der Fahrt. Zeit, in einem der Restaurants Mittag zu essen. Wir werden in das erste Stockwerk geführt. Das Familienabteil? Für Frauen und Reisegesellschaften mit Frauen? Man betritt den Speisebereich barfuß oder in Strümpfen, die Schuhe bleiben außen vor. Abdul will unbedingt, dass wir unsere Schuhe mitnehmen und neben uns aufbewahren. Als ob hier jemand klauen würde. An sich ist es ja eine angenehme Sitte, dass man beim Betreten eines Hauses oder eines Speisebereiches seine dreckigen Schuhe abstreift. Da die meisten Leute hier



Zahnarztglück: ein unglaubliches Halava-Angebot (Foto: Steinel / Wendelborn)



aber in einfachen Sandalen herumschlurfen. macht es allerdings keinen praktischen, besser hygienischen Unterschied. Die Füße, die man schlecht vor dem Restaurant abstreifen kann, sind schließlich genauso dreckig wie die Schuhe. Wenn die Angewohnheit Sinn machen soll, müsste man die biblische Sitte der Fußwaschung wieder einführen. Wir nehmen im Schneidersitz auf dem plastikbezogenem Fußboden Platz. Unter dem transparenten Plastik ein Teppich. Oben drauf große, runde Plastiksets, die "Tische". Abdul nimmt in ziemlicher Eile die Bestellung auf. Seltsam, dass dies immer so eilig erfolgen muß. Die Auswahl folgt in etwa dem Standard: Huhn, Lammfleisch, Brot, Salat, Reis, Tee mit Milch, Wasser. Natürlich haben wir letztlich viel zu viel. Gegessen wird mit den Fingern. Taschentücher oder Servietten gibt es nicht. Um die Hände zu entfetten, nimmt man notwendigerweise die großen dünnen Fladenbrotscheiben, die sowieso

Gesche in unserer Damenanpassungsbekleidung trinkt traditionellen jemenitischen Tee mit Milch

jeder anfasst. Irgendwie passt die praktische Handhabung des Speisens nicht so richtig zu den moslemischen Speise- und Reinlichkeitsvorschriften, die ja auch hygienischen Aspekten Rechnung tragen. Von modernen Erkenntnissen mal ganz abgesehen. Nach dem Essen sieht es rings um unsere Sitzpositionen aus, wie auf einem Schlachtfeld. Ein schneller Blick zur Seite zeigt, bei den Einheimischen sieht das Schlachtfeld noch schlimmer aus. Als Mär entpuppt sich auch die Ansage, immer schön mit der rechten Hand essen, die linke berührt keine Speisen. Auch bei den Jemeniten ist die linke Hand stets im Einsatz. Vielleicht führt sie die Speise nicht zum Mund. Das ist es dann aber auch. Die Rechnung ist ungewöhnlich hoch. Wir zahlen pro Person locker das Doppelte dessen, was Martin, Anke und ich erst gestern in einem Restaurant in *Aden* bei nicht weniger opulentem Umfang aufwenden mussten.

Ein weiterer Eindruck: Jemen hat ein Müllproblem. Überall entlang der Straßen liegt Müll. Und besonders dekorativ verteilen sich überall rosa Plastikeinkaufstüten. Beim richtigen Streiflicht kann man dem durchaus ästhetischen Reiz abgewinnen. Beispielsweise ein schattenschwarzer Hang vor untergehender Sonne, auf dem aufs gleichmäßigste verteilt rosa Plastiktüten leuchten. Oder ein Baum, dessen Krone über und über mit diesen Tüten verziert ist. Auch sie leuchten aufs eindrucksvollste im Abendlicht. Es könnte genauso gut ein eindrucksvolles Beispiel der Landart sein. In den Orten ist es am schlimmsten. Überall wird der Müll achtlos weggeworfen. Und die Männer sitzen und hocken oft mitten im Dreck, im Müll. Welch ein Unterschied zu den stolzen, sauberen Omanis, die stets aufrecht und in blütenweißer, frisch gebügelter Djellaba einherkamen.

Wieder ein Stop. Einige Kioske in u-förmiger Anordnung am Rande eines ebenso lockeren Straßendorfs. Vor einer der Kioskfronten eine Reihe aufgeständerter kleiner Verschläge. Jeder Verschlag mit einem knappen Quadratmeter Grundfläche. Drinnen sitzt jeweils ein Mann und verkauft Quat. Abdul fordert Gesche auf, uns alle darauf einzuschwören, nicht mit den Einheimischen zu sprechen. Das sei gefährlich. Er müsse für unsere Sicherheit sorgen. Ich beginne mich zu wundern. Was soll der Blödsinn? Wo ist denn hier etwas gefährlich?





Im Familientrakt des Restaurants

Irgendwann kommt dann der außerplanmäßige Stop. Eine Druckleitung der Luftfederung ist defekt. Der Bus ist vorne rechts in die Knie gegangen. Mittlerweile ist es empfindlich kühl geworden. Die unerfahrenen Reisenden, also wir, haben hübsch großzügig übersehen, dass Höhe auch Kälte bedeutet. Gut, dass der Busfahrer weiter den Motor laufen lässt. So ziehen wir uns nach und nach vor der Kälte in den geheizten Bus zurück. Nach einer Stunde kommt der Ersatzbus aus *Sanaa*.

Schon bei unserem Zusammentreffen am Busbahnhof in *Aden* war Abdul über unsere Hotelwahl entsetzt. Das in *Sanaa*s Altstadt gelegene "Arabia Felix", in das Gesche uns eingebucht hatte, sei kein Hotel, es sei ein Haus. Nur ein Hotel sei sicher. Und er Abdul, staatlich lizensierter Touristenguide könne es nicht verantworten, wenn wir in einem "Haus" untergebracht seien. So richtig hat keiner von uns verstanden, was der Unterschied zwischen einem Hotel oder einem Haus ist. Und welche Art von Sicherheitsrisiko in einem Haus besteht. Jedenfalls hatte er uns schließlich soweit gebracht, dass wir die Buchung telefonisch absagten und stattdessen das von ihm vorgeschlagene Sam City Hotel akzeptierten.

Mir wie den meisten in unserer Reisegruppe war überhaupt nicht klar, dass Sanaa die Hauptstadt des Jemen ist. Unser Bild war das einer alten Stadt in den Bergen, einer Stadt aus 1001er Nacht. Einer Stadt, in der Ausländer nur zwischen 06:00 und 18:00 zugelassen sind. Hatte überhaupt einer an eine riesige, arabische Metropole gedacht, in der die Altstadt nur ein kleiner Teil ist? Irgendwo in dieser Riesenstadt hält der Bus. Abdul verfrachtet uns, das sind immerhin sechs Erwachsene und ein Kind, in ein Peugeot 504 Sammeltaxi, er selber legt sich in den Kofferraum. Für die kurze Fahrt bezahlen wir einen astronomischen Preis. Abdul meint, Sanaa sei halt touristisch. Das Hotel liegt, wenn man dem Stadtplan Glauben schenkt, am Rande der Altstadt. Sieht auf den ersten Blick aber nicht danach aus. Es ist ein schlichter Klotz an einer vielbefahrenen Hauptstraße. Außen und innen deutlich in die Jahre gekommen. Immerhin, die Zimmer sind halbwegs sauber, Betten und



Für den Bedarf des Reisenden: Zahnbürsten der traditionellen Art







Savannenlandschaft mit Bergkulisse

Duschen ok. Und glücklicherweise bekommen wir alle Zimmer nach hinten raus, es ist also ruhig. Eingecheckt und frisch gemacht. Abdul führt uns in ein nahegelegenes Restaurant an besagter Hauptstraße. Das Speiseangebot entspricht dem bekannten. Huhn, Lamm, Brot, Salat, Reis, Tee, Wasser. Allerdings gibt es auch eine Art Pfannengericht. In einer schwarz geräucherten, ehemals grauen Steinpfanne. Gemüse mit Fleisch. Wieder erstaunlich teuer. Das Obergeschoß, in dem wir auch hier Zuflucht nehmen müssen, kann mittels vorbereiteter Vorhänge in verschieden große Separees abgeteilt werden. In den Separees können sich die Frauen ihrer Schleier entledigen. Wie sollen sie denn sonst auch essen? An den Decken ganz nette Verzierungen, aber letztlich ist doch alles sehr runtergekommen.

Für Morgen schlägt Abdul eine Exkursion in die Umgebung vor. Die kostet 60 US-Dollar einschließlich Fahrer. Ich würde lieber erst *Sanaa* besichtigen. Wenn es mir gut gefällt will ich ja vielleicht einen zweiten Tag hier verbringen, statt schon wieder im Auto rumzukutschen. Aber schließlich bleibt es durch Mehrheitsbeschluß bei der morgigen Exkursion.



Nach dem Essen wollen wir uns die Beine vertreten. Gesche setzt sich mit Yannic ab, der muß nun langsam ins Bett. Abdul was fragt wir vorhaben. Beine vertreten. etwas in die Altstadt. Er will uns begleiten. Er brauche das aber nicht. Doch doch, er müsse ja auf uns aufpassen.

Nach dem Essen: Abdul erklärt und die Reisegruppe hört zu. Eine gewisse Skepsis in den Gesichtern ist nicht zu übersehen

Wir stratzen los. Abdul führt uns die Hauptstraße entlang, ein Taxen- und Kleinbusparkplatz, ein Bankautomat. Und weiter, immer weiter immer die abgasschwangere Straße entlang.

"Wißt Ihr, wo Abdul uns hinführen will?"

Wir fragen Abdul. Abdul will sofort ein Sammeltaxi rufen, das uns zurückbringt. Nein, nein. Wir wollen in die Altstadt. Abdul will nicht so richtig. Irgendwie können wir ihn doch bewegen. Er biegt ab. Eine nichtssagende Gasse, dann geraten wir auf ein große Brachfläche. In der Ferne angeleuchtete Häuser der Altstadt. Auf halber Strecke ein Geländeabbruch. Keiner will in der Dunkelheit weiter gehen. Umdrehen? Nein, nach links. Ein paar ausdruckslose Gassen. Abdul will noch mal nach links. Ein shortcut. Eine Abkürzung? Wohin? Zurück zum Hotel. Abdul, wir wollen nicht ins

Hotel. Wir wollen in die Altstadt. Ja aber die Gruppe muß zusammen bleiben. Aber sie ist doch zusammen. Abdul möchte aber, dass die Gruppe richtig zusammen ist. Mit Gesche. Wie stellt er sich das denn vor. Sollen wir alle zu Gesche ins Zimmer ziehen? Es gibt einiges Hin und Her. Dann:

"Wir machen es, wie Sie wünschen."

Na endlich. Welch weiser Beschluß. Wir nähern uns irgendwie der Altstadt. Abdul entfernt sich von der Gruppe, als wir eine größere Straße erreichen. Schmollt er jetzt? Mark läuft ihm hinterher. Abdul hält ein Sammeltaxi an. Wir sollen zurück zum Hotel fahren. Wir sollen wieder zu Gesche. Nicht zu fassen. Wir wollen nicht ins Hotel (zum Teufel). Wir weigern uns. Herbert bekommt nach und nach heraus, dass Abdul eigentlich weg will zu seinem Freund, mit dem er sich zum Abendessen verabredet hat. Und zum Schnaps trinken. Selbstgebrannter Palmschnaps. Kein Abendessen ohne Palmschnaps. Dann soll er doch gehen. Nein, das kann er nicht, er sei doch für unsere Sicherheit verantwortlich. Abdul, du bist nicht für uns verantwortlich. Das Sammeltaxi, das die ganze Zeit gewartet hat, fährt, Abdul bleibt. Ein paar Gassen, äußere Altstadt. Abdul biegt schon wieder ab, dabei sieht es geradeaus vielversprechend aus. Ich koche langsam. Aber noch will ich keinen Widerstand leisten. Die anderen sind auch schon reichlich unwillig. Wieder eine Abkürzung. Ein Weg mit hohen, schmucklosen Mauern beidseits. Svenja streikt.

"Abdul, ich will jetzt hier lang gehen. Du sagst zwar immer wie Sie wünschen, aber Du tust nicht wie wir wünschen."

Noch ein wenig Gezerre, dann gibt Abdul auf. Er kann nicht zwei Herren dienen. Es hieß ursprünglich mal, er käme mit wie ein Freund, aber er erinnert mich im Moment mehr an die Gouvernanten, die uns weiland während einer studentischen DDR-Exkursion begleiteten.



Das Restaurant hat sicher schon bessere Tage gesehen. Bemalter Stuck und die Vorhänge, die es erlauben, Abteile für einzelne Familien zu separieren

Wir streunen noch etwas durch ein wenig Alt-Sanaa, dann geben wir auf. Rückkehr ins Hotel. Zu allem Überfluß setzt sich Abdul zu uns in die Lobby. Keiner hat so richtig gute Laune.

"Und, hat es Euch was gebracht? Ich sage Euch, Ihr habt nichts, nichts habt ihr gesehen."

"Das ist überhaupt nicht nett, was Du da sagst."

Svenja trifft den Nagel auf den Kopf. Ich frage mich, ob ich ihn würgen oder besser erschlagen sollte, virtuell natürlich. Der Mann geht mir ziemlich auf den Senkel. Wenn wir nichts gesehen haben, dann, weil er statt als Reiseleiter als Hemmschuh fungierte.

1.413 (Fr. 13.03.09) Der Fahrer ist überpünktlich da. Gefällt mir auf Anhieb. Ist ruhig, spricht englisch und vermutlich auch etwas Deutsch. Aber er lässt sich nichts anmerken. Die Fahrt kostet 10 USD mehr, da er für uns noch *permits* besorgen musste. Wir verlassen die Stadtgrenzen *Sanaas*, da reichen unsere *permits Aden-Sanaa* natürlich nicht aus.

Nach recht kurzer Fahrt ein erster Stop. Kontrolle. Wir verlassen das Stadtgebiet, also werden die *permits* geprüft. Die Kontrolle ist Sache des Militärs. Nach einigen Minuten dürfen wir weiter.

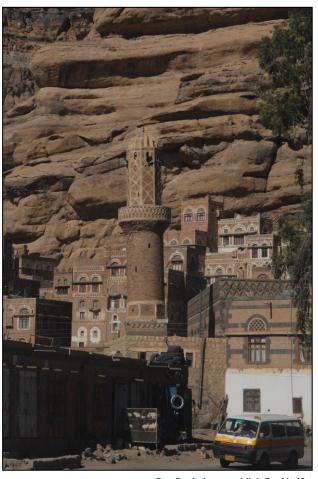
Wir fahren durch eine spektakuläre Landschaft. Schroff, steil, Abbruchkanten, Schutthänge, Erosionsterrassen und und und. Dazwischen die typisch jemenitischen Orte mit den mehrgeschossigen Lehmhäusern. Ein jedes Dorf wirkt wie eine

Miniaturstadt. Die Urbanisierung des Landes, von den Jemeniten schon Jahrhunderte im Voraus vorweggenommen. Stadtplaner und Städtebauer der ehemaligen DDR und die bundesdeutschen Freunde der städtebaulichen Dominanten hätten sicher ihre Freude daran gehabt.

Wieder fliegt uns malerisches Dorf entgegen. Ich zergele die Kamera aus dem Rucksack. Der Fahrer hält. Fotostop. So ein aufmerksamer Fahrer ist mir noch nie begegnet. Erste Fotos in der Totale. Der Fahrer hält dann auch in dem Dorf. Wir verstreuen uns. Keinerlei Tourismus. Nur Häuser, Dörfler, einpaar Hühner und Ziegen und wir. Die Menschen sind sehr freundlich. Fast alle grüßen. Niemand ist scheu. Die Kinder kommen und wollen fotografiert werden. Der blonde Yannic ist wie immer der Star. Der eine und andere ältere Mann nickt freundlich, wenn er sieht, wie wir uns mit den Dorfkindern beschäftigen. Mark versucht, in eine der hinteren Gassen des Dorfes zu entfleuchen und wird sofort von Abdul abgefangen. Wahrscheinlich zu gefährlich. Pech, dass Abdul dadurch Gesche, Yannic und mich übersieht. Wir eilen in die gleiche Gasse und haben uns abgesetzt. Letztlich sieht es hier genauso aus wie auf der Hauptstraße, nur teilweise enger und mülliger. Mädchen beim Spiel, zwei alte Frauen. Irgendwann grüßen sie uns. Ansonsten, ein phantastisches Dorf. Beeindruckende Architektur. Ausschließlich Lehmbauten. Mehrgeschossig. Ein Rundturm. Sonst nur Quader und Würfel, aber alle ein wenig aus er Flucht, aus dem Winkel, angepasst an die Notwendigkeiten des Ortes. Die Kubisten wären in Ekstase geraten. Und die Details, wie im Märchen. Aladins Wunderlampe erscheint gar nicht mehr so irreal.



Etwas Rand der Altstadt von Sanaa bei Nacht

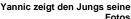


Das Dorf, das angeblich Dorf heißt. Absolut typisch für den Jemen

Ich frage Abdul nach dem Namen des Dorfes. Abdul behauptet, das Dorf heiße "Dorf". Manchmal ist er reichlich begriffsstutzig. Gut, er spricht neben Englisch relativ gut Deutsch. Aber für jemanden, der angeblich schon seit 24 Jahren im Tourismusgeschäft tätig ist, versteht er doch recht wenig.

Nächster Punkt ist der Kassr al Imam, der Imamspalast. Zunächst müssen wir Iernen, dass Imam im Jemenitischen nicht nur den Vorbeter einer islamischen Gemeinde meint, sondern den Regierungschef, den Präsidenten. Auch der Chef des Südjemen war ein Imam, während es im Nordjemen Sultane gab. Sultane sind heute die Häupter der Provinz- oder Bezirksregierungen. Soweit die Erklärungen Abdullas. So gesehen ist der Kassr al Imam ein Präsidentenpalast.







Auch die Mädchen sind interessiert

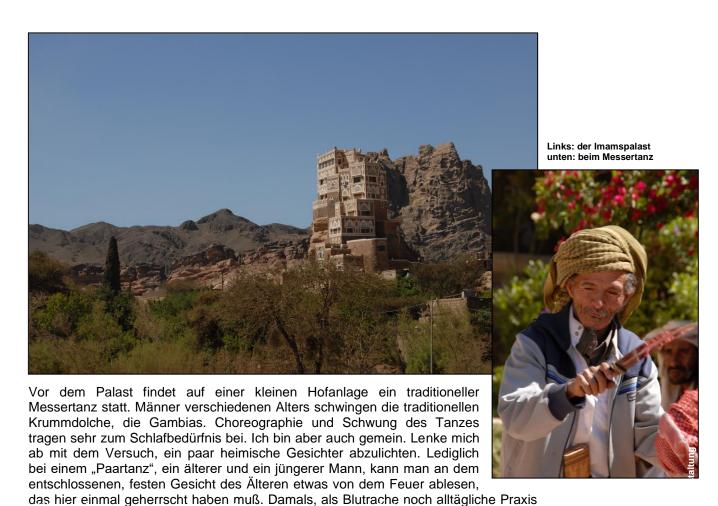
Das komplexe Gebäude wurde auf einem exponierten Felden errichtet, was ihm auch den Namen Felsenpalast einbrachte. Der Ort war schon in vorgeschichtlicher Zeit besiedelt. Damals wurden allerdings die Felshöhlen bewohnt. Schrittweise und in Intervallen von Jahrhunderten erfolgte später der Bau dessen, was wir heute sehen konnten. Die obersten Stockwerke wurden erst im 19. Jahrhundert geschaffen. Im Innern ist der Palast sehr verwinkelt und verwirrend gestaltet. Schmale Treppengänge führen aufwärts und abwärts, um Ecken herum und schaffen eine beinahe schon



Details aus dem Dorf – dreimal Fenster, eine Türe

labyrinthische innere Erschließung. Die schließt auch einen bereits aus vorgeschichtlicher Zeit stammenden Brunnen mit ein. Die Räume des Palastes sind sehr unterschiedlich in Größe, Exposition, Belichtung und wurden auch unterschiedlich genutzt. Beeindruckend die Küche mit drei großen Kochlöchern, quasi auf Tischhöhe gebrachten traditionellen Erdöfen. Kleine, durchlüftete Erkeranbauten dienten als luftgekühlte Kühlschränke. Die Wohnräume des Imam befanden sich ganz oben. Hier findet sich auch ein Bad und ein eingerichteter Meditationsraum.

Unter den Besuchern des Imamspalastes dominieren die Einheimischen. Die überwiegende Zahl stammt aus gehobener Schicht. Fast jeder spricht Englisch, und häufig werden wir aufgefordert, ein paar Fotos von den Kindern, den Männern und beinahe einmal von einer Frau zu machen.





Es geht weiter. Vom Palast aus hatte ich schon glitzernde Autos oben an der Abbruchkante des südlichen Hanges gesehen, der das Tal des Palastes abschließt. Nun fahren wir hinauf auf diese Höhe. Und erreichen den Aussichtspunkt oberhalb des *Wadi Dar el Hajr.* Uns erwartet eine großartige Aussicht über das sich weitende, in der anschließende Ebene verlierende Tal. Uns erwartet ein Falkner:

war und sich verschiedene Sippen bis aufs Messer befehdeten.

"Bitte macht ein Foto mit dem Vogel. Der Vogel ist harmlos und ihr könnt ihn auch auf Euren Arm setzen."

Und uns erwartet Harry Potter. Vielleicht etwas mopsiger als sein Vorbild, aber sonst ziemlich ähnlich. Auch Harry Potter bietet wie so viele andere hier in einem kleinen Handwagen Kunsthandwerk und Plastikplagiate an. Harry Potter ist zwölf. Und er spricht sieben Sprachen, behauptet er. Um ehrlich zu sein, es ist kaum zu bezweifeln.

Soweit ich es beurteilen kann, beherrscht er neben seiner Muttersprache das Englische, Deutsch, Französisch und Spanisch gut genug, um sich in diesen Idiomen mühelos verständigen zu können. Dann kann er noch Italienisch und Japanisch. Alles von Touristen aufgeschnappt und entwickelt. Eigentlich jemand, den man fördern müsste. Ein junger Mann mit potentiell großer Zukunft. Er erzählt, dass es in seinem Dorf da unten im Tal immerhin drei Schulen gibt. Eine islamische Schule, eine allgemeine Schule und eine englische Schule. Für weitergehende Ausbildung muß man dann in fortgeschrittenerem Alter nach *Sanaa*. Er hat seine Grundschulzeit hinter sich und ist aufgerückt in die allgemeine Schule. Und wenn ich es recht verstehe, steht nun die englische Schule bevor.



Gesche kommt an kleinen Pavillon, das an der exponiertesten Stelle des Abbruches errichtet wurde mit einigen einheimischen Frauen ins Gespräch. Sie erzählen, dass die jemenitische Frau Begleitung in ihres nur Mannes oder eines Bruders

reisen kann. Als Reise gilt bereits der Besuch des Nachbarortes. Nur im Heimatdorf oder der Heimatstadt könne sie sich unabhängig bewegen. Ich bin mir nicht sicher, ob man das so verallgemeinernd sagen kann. Die Frauen im Nordjemen scheinen weniger "frei" zu sein als die in dem ehemals kommunistischen Süden. Dort bewegen sie sich wesentlich selbstbewußter. Viele sprechen englisch, und kaum eine wendet den Blick ab, wenn man ihr als Mann oder gar als ausländischer Mann begegnet. Im Gegenteil, man wird interessiert gemustert und

häufig mit den Augen, mehr kann man meist nicht sehen, aufmunternd angelächelt. Die meisten der Frauen, mit denen Gesche spricht, haben ihren Schleier abgelegt und zeigen ihr Gesicht. Nur das Haar bleibt vom Kopftuch bedeckt. Gesche fragt, ob sie nicht ein Foto mit ihr gemeinsam machen wollten. Ja, gerne, aber zuerst muß die Vollverkleidung angelegt werden. Immerhin komme ich so zur Gelegenheit, einmal ungehemmt diese faszinierenden aus dem schwarzen Rahmen leuchtenden Augen ablichten zu können.

Noch ein Dorf. Thula. Die Dörfer haben also doch Namen. Von diesem Dorf sehe ich wie auch Mark nicht viel. Da wir den hier sehr präsenten Verkäufern in die Hände fallen. Abdul hatte uns bereits bei Fahrtantritt eingewiesen: kauft nichts bei den Händlern unterwegs. Ihr könnt alles besser und günstiger in Sanaa bekommen. Zunächst führt uns Abdul zu einem Hotel, dessen Dach wie besteigen. Von hier oben aus hat man einen wunderbaren Blick über die ganze Siedlung. Ein Angestellter des Hotels erklärt einiges zur Architektur. Daß die Juden beispielsweise kleinere Lehmziegel benutzten als die Araber. Daß ihre Häuser seiner Meinung nach zu den schönsten gehören. Er weist uns auch darauf hin, dass die Fensterrosetten nicht nur Schmuckelemente darstellen, sondern sich in ihnen auch eine gewisse Symbolik spiegelt. So tauchen immer wieder "Sterne" als Stilelement auf. Das Pentagramm als Symbol der Araber, der Davidstern als Symbol der Juden, der achtzackige Stern als Symbol der Osmanen.





"Ein Foto bitte!" drei Brüder, Vater und Sohn

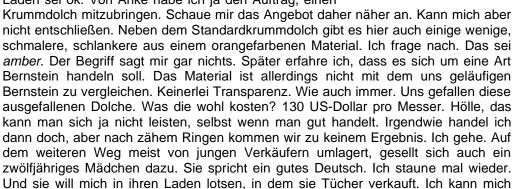




Falkner

Manche der Fenster, vor allem die kreisrunden, doch auch anders geschnittene bestehen auch heute noch aus Alabaster. Alte Alabasterfenster sind oft zersprungen oder verwegen verformt. Alabaster scheint wie Glas kein starres Material zu sein. Zurück im Hof des Hotels werden wir von einer Schar junger Männer umlagert. Jeder will uns im Dorf herumführen, aber vor allem will jeder uns in sein Geschäft führen.

Irgendwie lässt es sich dann auch nicht verhindern, dass ich in einem dieser Läden lande. Mark gesellt sich dazu. Das übliche Potpurree. Armreifen, Ringe, Ohrschmuck, Ketten, Krummdolche usw. usw. Das meiste angeblich alt. Wir fragen Abdul und der meint, der Laden sei ok. Von Anke habe ich ja den Auftrag, einen



gerade noch wehren. Ob ich verheiratet sei? Ob es schwer und teuer sei, in Deutschland zu heiraten? Ich frage, ob Jemeniten und Jemenitinnen auch Ausländer heiraten. Ja, das käme vor. Ich betone, wie hübsch die Jemenitinnen seien. Sie natürlich eingeschlossen. Noch ist sie im Alter, in dem sie sich nicht hinter der Burka verstecken muß. Und sie ist wirklich hübsch. Meine Komplimente gefallen ihr. Die Kinder lassen ahnen, wie viel Schönheit sich hinter der schwarzen Rundumverpackung verbirgt.



Blick in das Wadi Dar el Hair



Wie kommt man zu einem Foto dieser tollen Augen? Indem man ein Gruppenfoto mit Gesche macht. Wenn Gesche noch etwas Farbe bekommt, kann sie sicher auch als Jemenitin durchgehen



Hand aufs Herz. Beim Blick in diese Augen: Wie viel Schönheit lässt sich hinter diesem Schleier vermuten.

Dann wendet sie sich an Mark. Der will nicht so recht, kann aber nicht nein sagen. Er will aber zunächst irgendetwas anderes besichtigen.



"Ach, dann kommst Du nicht mehr zu mir. Du wirst dann zu den Großen gehen und ich kann nichts zeigen."

"Doch doch, ich werde schon gucken kommen."

"Versprichst Du das?"

"Ich verspreche es."

Wenig später kehrt Mark zurück und hält natürlich sein Versprechen. Sie zeigt ihre Stoffund Tuchschätze. Mark will eigentlich nichts kaufen.

"Nimm doch ein Tuch."

Irgendwie fragt Mark dann doch nach dem Preis. Aber so richtig will er nicht.

"Dann nimm doch zwei Tücher, aber verhandel doch nun endlich!"

Das ist schon herzerweichend und irgendwie noch richtig nett. Klar, dass Mark nachher zwei

Tücher gekauft hat. Svenja ist von dem Verhandlungserfolg nicht gerade angetan. Die Tücher waren zu teuer. Da kann sie sich ja über unseren Messererfolg ja nicht beklagen; denn in einer zweiten Verhandlungsrunde haben wir die Dolche, die ja mal für 130 USD zur Debatte standen auf 40 USD gedrückt, und jeder von uns hat einen gekauft. Echt Plastik, wie wir später herausfinden, und immer noch mehr als das Doppelte überteuert. Der Verkäufersack wird



Märchenhaftes Thula

nicht ein Foto von mir bekommen. Und wenn Svenja das erfährt wird sie Mark und vielleicht auch mir noch mal böse sein. Wie kann man nur so dumm sein. Na, vielleicht haben wir auch Glück, und die Griffe bestehen aus Amberoid, kleinen Bernsteinstückchen, die unter hohem Druck verpresst werden. Fließende Strukturen und Bänder sind Kennzeichen dieses Kunstproduktes lese ich später in der

Encyclopaedia Britannica nach. Na, Schlieren und ähnliches kann man an unseren Dolchen ja entdecken. Vielleicht sind sie ja halbecht.

Abdul winkt uns in einen Teeladen. Tee mit Milch? Tee ohne Milch? Wir entspannen ein wenig bis die Rechnung kommt. 100 Riyal will der Betreiber für Tee, der anderswo zwischen 20 und 30 Riyal kostet. Wir protestieren. Abdul:

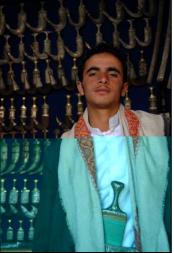
"Das nimmt man halt von Touristen." Und:

"Der Teeladen gehört zum Hotel, daher nimmt er Hotelpreise."

Wir beschweren uns über Wucher und Betrug, wollen nicht mehr als maximal 50 Riyal pro Tasse bezahlen. Abdul diskutiert mit dem Betreiber. Harsche Worte, schließlich füllt Abdul den Differenzbetrag aus eigener Tasche auf.



Ein Messer, wie man es in Hadramaut anfertigt (angeblich). Amberoid oder echt Plastik?



Gauner







Impressionen aus Thula

Nächster Stop: *Kaukaban*. Ein Ort auf einer exponierten Felsnase. Kaum touristisch. Die wenigen Händler, die vom Tourismus zu leben versuchen, fahren ihr schmales Angebot per Schubkarre an die "Brennpunkte" des momentanen Besucheransturms. Abdul hält sich mittlerweile völlig zurück. Den richtigen Mittelweg weiß er anscheinend nicht zu finden. Informationen zu geben, die für uns interessant sind, aber uns nicht zu bevormunden. Nun ja. Über einen Smalltalk mit einigen der Händler kommen wir nicht hinaus.

Zuletzt, es dämmert schon stark, besuchen wir noch schnell das Örtchen *Shibam* am Fuße der Felsnase von *Kaukaban*. Ein normaler Ort. Wir streifen kurz durch die Gassen, von einer stetig anwachsenden Kinderschar begleitet.

Zurück in Sanaa machen wir noch einen Abstecher zum Büro des Busunternehmens Jemen International Transport. Besser wir kaufen die Rückfahrkarten im Voraus. Abdul schlägt vor, Karten für morgen Nachmittag um drei zu kaufen. Um Alt-Sanaa zu besichtigen genüge der Vormittag. Wir sind einstimmig dagegen. Aus unterschiedlichen Beweggründen, aber keiner will nach nur zwei Nächten und einem halben Tag in Sanaa abreisen. Ob Abdul

in Aden auch eine Palmschnapsverabredung hat? Die Gruppe einigt sich auf den Bus übermorgen um halb neun. Ich ringe sowieso schon den ganzen Tag mit mir, ob ich

nicht in ein anderes Hotel in der Altstadt wechsele. Und wenn ich in der Altstadt residiere, dann wäre es doch blöd, gleich morgens abzuhauen.

Ich bitte Abdul, mir die auf arabisch angeschlagenen Buszeiten vorzulesen. Abdul erzählt mir, dass wir morgens um 09:30 fahren und faselt was von der Gruppe. Ich brauche drei Anläufe bis er endlich die Zeiten abliest. (Und entschließe mich, sofort die arabischen Zahlen zu lernen.) Bei einer Fahrzeit von etwa sieben Stunden wäre der Ein-Uhr-Bus ideal. Ich käme um acht an. Nicht zu spät, um noch etwas zu essen.

"Abdul, nimm's mir nicht übel, aber ich nehme den Bus um eins."

Abdul versteht nicht. Will nicht verstehen.



Ausblick von Kaukaban



"Abdul, ich fahre nicht mit der Gruppe zurück. Bitte laß mein Ticket für den Bus auf 13:00 ausstellen. Und einen Fensterplatz bitte."

Bin mittlerweile ziemlich grantelig. Immerhin, wenige Augenblicke habe ich das gewünschte Ticket in der Hand.

Plötzlich höre ich vor mir einen Disput. Und Abdul recht heftig:

"Ich kann diesen Mann nicht alleine fahren lassen. Ich werde diesen Mann begleiten!"

Wie bitte? Ich bin kurz davor, endgültig zu explodieren. Für was hält Abdul mich? Für ein unselbständiges Kind? Meine Laune ist schon mal restlos verhagelt. Überlege, ob ich in einer Stunde wiederkomme und heimlich auf einen anderen Bus umbuche. Wenn ich mir vorstelle, die ganze Fahrt über neben Abdul sitzen zu müssen. Da koche ich jetzt schon. Nicht, dass er unsympathisch wäre. Aber dieses Gouvernantengehabe kann ich beim besten Willen nicht ausstehen. Wenig später entlassen wir Abdul zu Freund, Abendessen und Palmwein. Den Rest des Abends wollen wir allein bestreiten. Meine Stimmung bessert sich nachhaltig, als ich erfahre, dass Gesche Abdul ausgeredet hat, mit mir zu fahren. Hatte ich vor lauter Ärger gar nicht

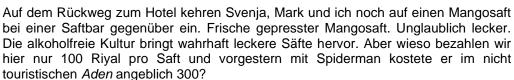
Diesmal, ohne Führer, gelangen wir sofort und mühelos in die Altstadt. Durch belebte Gänge und Gassen, eine Marktstraße, alles in das gelbe Licht vieler Glühlampen und nicht ganz so vieler Gas- und Petroleumlampen getaucht. Und überall diese faszinierenden

mitbekommen.

Fassaden. Und überall der ganz normale Mensch, so, wie er hier schon seit Jahrhunderten gelebt, gewohnt, gehandelt, geliebt und gelitten hat. Kein anderer Tourist weit und breit. Unsere Begeisterung wächst und wächst. Hier und da hören wir ein hello, ein welcome oder ein where are you from? Wir fühlen uns wohl, keinesfalls unsicher. Da Yannic bald etwas essen muß suchen wir zügig ein Hotelrestaurant auf. Im Sanaa Night Hotel. Zwar sieht das Restaurant so aus, als sei nicht geöffnet, aber man versichert uns, es habe geöffnet. Vielleicht sind wir ja auch zu früh. Wie auch immer. Die Küche muß erst angefahren werden und entsprechend dauert es, aber das Essen ist in Ordnung. Man ist hier a la carte, anders als in den gewöhnlichen Restaurants. Was ja nun wirklich touristisch ist. Aber wir kommen nicht teurer weg als in den Restaurants, in die uns Abdul bislang geschleppt hat. Die Wartezeit nutzen Gesche und ich und lassen uns die Zimmer des Hotels zeigen. Ein schönes



Dreipersonen-Zimmer, ein super schnuckeliges Zimmer mit französischem Bett und ein Doppelzimmer ganz oben mit herrlicher Aussicht und quasi arabischer Einrichtung. Ich entschließe mich sofort. Morgen werde ich das Sam City Hotel verlassen und hierher kommen. Zumal es hier auch noch billiger ist. Gesche würde wohl auch gerne umziehen, aber Herbert scheut den Umstand.



1.414 (Sa. 14.03.09) Während des Frühstücks gehe ich noch mal mit mir selbst ins Gericht, dann habe ich mich aber endgültig entschieden und checke aus dem Hotel aus. Abdul ist, als er es erfährt anfangs irritiert, dann umarmt er mich. Wir seien doch prima Freunde und kulturelle Missverständnisse seien ja so leicht geschehen. Blablabla. Alter Spinner.



Schnell weg, Touristen mit Fortoapparaten – Shibam

Einfaches Pfannengericht mit einer Art Pommes-Salat und dem obligatorischen Fladenbrot Fast alle aus unserer Gruppe brauchen Geld. Also auf zum Geldautomaten. Der Automat, den Abdul uns gestern zeigte, verweigert leider die Annahme unserer Karten. Wir wären ja jetzt zur nächsten Bank gegangen und hätten es dort probiert, aber Abdul meint, wir müssten zum Lulu-Supermarkt. Dort gäbe es mehrere Automaten, die alle funktionierten.

Die folgende Stunde verbringen wir nun mit zwei preiswerten, zeitraubenden Sammeltaxenfahrten zu besagtem Supermarkt. Womit eins von Abduls Argumenten für das Sam City Hotel – es läge am Schnittpunkt von alt und neu und damit in der Nähe von Geldautomaten, entkräftet wäre. Ich vermute, dass Sam City ist für Abdul einfach deshalb interessant, da es kostenlose Unterkunft für Reiseleiter bereithält. Ausgestattet mit neuem Geld geht es endlich in die Altstadt. Unser "Luxusbus", die seitliche Schiebetür festgebunden, so dass sie permanent geöffnet ist, hält nahe des Bab el Jemen. Des früher einzigen Tores, durch das man diesen Stadtteil betreten konnte. Der Imam öffnete es morgens um sechs und schloß es zwölf Stunden später. Hatte man Alt-Sanaa nicht rechtzeitig verlassen, musste man zusehen, wie man die Nacht drinnen verbrachte. Das ist allerdings lange vorbei. Über eine in der Stadtmauer untergebrachte kleine Galerie besteigen wir die Befestigungsanlage. Man kann über das Tor wandern. Von dort aus bietet sich ein toller Blick auf das Gewusel beiderseits des Tores. Der ein- und ausströmende Verkehr der Fußgänger, fliegende Händler, Kleinhändler, die ihre Waren auf dem Pflaster ausgebreitet haben, Polizisten, die sich auf ihre Tagesarbeit vorbereiten, und vor den Gebäuden, die den Platz hinter dem Tor umgeben, schattenspendende Schirme. Darunter weitere Händler, Teeküchen, Läden. Es sind fast nur einheimische Gesichter zu sehen. Kaum Touristen. Der ganze Stadtteil lebt noch sein eigenes Leben. Denkt man sich die Autos und Motorräder weg, dann ist es praktisch die Stadt, die es vor 300 Jahren schon war.

Wir schlendern durch die Gassen. Überall werden Gambias angeboten, die Krummdolche. Und die dazu gehörenden, mehr oder weniger kunstvoll bestickten Gürtel. Andere Laden-

geschäfte bieten Wasserpfeifen an. Große Geräte mit einem starken Metallgefäß und einem Schlauch, lang genug, um auch in großer Runde das Mundstück bequem kreisen zu lassen. Es gibt hochglänzend polierte Kupferwaren, im Lichte der Morgensonne eine wahre Irritation für das Auge. Läden mit Wasserkesseln aus Kupfer, und Alu, Schuhläden, Stoffläden und kleine Anbieter von Herren und

Damenkleidung. Hemdenschneider. Hosenschneider. Am beeindruckendsten jedoch immer die Läden mit den bunten Stoffen und Tüchern. Abdul führt uns in ein Gebäude mit einem großen überdachtem Atrium. Wir dürfen auf das Dach steigen und können von dort aus den Kern dieses Architektur-Wunders bestaunen. Ich habe mich an dem Ausblick schnell satt gesehen und studiere lieber Details des Gebäudes, das wir gerade besuchen.







Oben: Sammeltaxen – Mitte: Gesche, Yannic u. Svenja in einer ziemlichen Schlurre Unten: Yannic in einer besseren Taxe, dafür mit offener Tür



Noch viel enger und winkeliger wird es im Kern der Altstadt, dem Souk. Hier versteckt sich der Gewürzmarkt. Dennoch nicht zu verfehlen, denn deren Gerüche weisen den Weg. Die Reize für die Nase sind derart überwältigend, dass ich einen Niesanfall bekomme. Im Gewühl nahe des Gewürzmarktes verlieren Svenja, Mark und ich die Gruppe. Immerhin wissen wir, dass Abdul uns zu einer alten Ölmühle führen wollte. Wir umkreiseln die große Moschee, die sich gerade in unserer Nähe befindet, leider kann man sie nicht besuchen, und fragen uns dann erfolgreich mit Händen und Füßen zur Ölmühle durch. In der Tür des kleinen Gebäudes stehend entdeckt uns Gesche. Großes Hallo und große Erleichterung für Abdul.

"Wir sind Deutsche, Du brauchst Dir um uns keine Sorgen zu machen, wir finden uns schon zurecht." Ob ihm das seine Sorgen nimmt?

Die Ölmühle ist noch eine der ganz alten Art. Angetrieben von einem Kamel, das mit verbundenen Augen immer im Kreis herum geht. Die Sesamsaat befindet sich in einem hohen, schmalen, hölzernen Trog, in dem ein dicker, walzenförmiger Holzstumpf an der Wandung entlang zirkuliert. Wenn ich es richtig verstanden habe, wird der bei dem Mahlprozeß entstehende Brei schließlich herausgelöffelt und das Öl durch ein Tuch oder ähnliches von den festen Rückständen getrennt. Das Antriebsgestänge vom Kamel zum Trog sieht abenteuerlich aus, scheint aber doch zu funktionieren. In der Mühle ist es dunkel und düster, doch der Herr des Kamels ist freundlich und macht auch Arbeitspausen, um seinen Besuchern einen Blick in den Holztrog zu ermöglichen. Bei jedem Stop nimmt er dem Kamel sofort die Augenklappen ab. Für seine Bemühungen wird er mit bescheidenen 50 Riyal pro Gruppe belohnt.

"Abdul, wie sieht das weitere Programm aus?"

"Wir fahren mit einem Sammeltaxi in eine andere Stadt." Abdul will schon wieder Auto fahren, Schreck laß nach. Mit Stadt meint er wohl eher Stadtteil, vielleicht sogar nur einen Teil der Altstadt von *Sanaa*. Man muß ihm noch mal ein paar Begriffe beibringen.

"Was gibt es denn da zu sehen?"

"Das gleiche wie hier."

Ob das stimmt? Oder hat Abdul eigentlich keine Lust mehr? Jedenfalls hat keiner von









Und er verkauft Gambias und

uns Lust, mit einem Auto in eine andere Stadt zu fahren, in der es das gleiche zu sehen gibt. Wir entlassen wir Abdul. So können ungestört herumschlendern, vielleicht ein paar Einkäufe machen, und vor allem können wir diese phantastische Altstadt genießen.

Die rechteckigen Dächer im Vordergrund gehören zum Soukh, dahinter die "normale" Altstadt







Türen im Soukh

Hunger und Durst treiben uns zurück in die Nähe des Gewürzmarktes. Dort gab es kleine Garküchen oder Restaurants. Der nahende Mittag zeigt sich allerorten. Ein Teil der Ladeninhaber schließt seine Geschäfte. Bei den Katverkäufern, die in unglaublich kleinen Verkaufsbuden von nicht vielmehr als vielleicht anderthalb Kubikmeter Volumen (!) residieren, setzt zunächst reges Treiben, dann ein wahrer Ansturm ein. Es wird laut. Die Männer schreien sich an, sie schreien ins Getümmel, ein jeder will so schnell wie möglich seine Kat-Ration haben. Aber gute Qualität, und zu einem guten Preis. Und der Kat muß geprüft werden, also angefasst und beschnüffelt. Es wird gedrängelt, gerempelt und geschubst. Zimperlich sind die Jemeniten untereinander nicht. Gelegentlich wird eine Schlägerei nur knapp vermieden. Wer glücklich mit einer transparenten Plastiktüte voller frischer grüner Blätter aus dem Getümmel entkommt, muß sich gelegentlich vor Nachstellungen in Sicherheit bringen. Wer weiß, wer sich gerade behindert, zurückgedrängt oder sonst wie ausgetrickst und benachteiligt

vorkommt. In etwas stillerer Gemütslage werden dann die Blätter und Stengel zurechtgezupft und nach und nach in den Mund gesteckt. Ungewaschen. Wasser würde nach Ansicht der Konsumenten dem Kat einen Teil seiner Wirkstoffe entziehen. So kaut ein jeder die x-mal angefassten, vielleicht noch pestizidbehafteten Blätter ganz langsam vor sich hin. Zwischen den Lippen bildet sich ein feiner, grüner Saum zerbissener Blattstückchen, eine der Wangen schwillt im Laufe des Nachmittags zu einer wahrhaft dicken Backe, da stetig nachgestopft wird. Ein wahrhaft unästhetischer Anblick, der aus dem schönsten Mann ein abschreckendes Zerrbild machen kann.

Kat ist mittlerweile ein echtes Problem. Der Konsum ist über die Jahre nachhaltig gestiegen und die gezahlten Preise sind hoch. Kat wurde anfangs noch auf Flächen kultiviert, die anders nicht genutzt werden konnten. Heute dagegen verdrängt es zunehmend die Produktion von Nahrungsmitteln. Die Kaffeeproduktion, ein wichtiger Exportartikel des Landes, ist mittlerweile nachhaltig eingebrochen. Die Bauern verdienen mit Kat mehr. Der Stoff wird nur in geringem Maß nach Eritrea und Sudan exportiert. Der Hauptkonsum erfolgt im eigenen Land. Neben diesem Schaden für den Außenhandel trägt der ausufernde Kat-Konsum zum allgemeinen Niedergang der Wirtschaft bei. Überall sieht man im Lauf des Nachmittags den männlichen Teil der Gesellschaft zunehmend untätiger darnieder sinken. Kat kauend, Nichts tuend.





Teil einer Dachlandschaft – formschön gemauertes Geländer am umlaufenden Gang, rechts geht es in die Tiefe, ein Lichthof

Abdul nimmt kein Kat und meint, der Effekt sei reine Einbildung. Ein Placebo. Die Wissenschaft hat allerdings herausgefunden, dass Katblätter ein Alkaloid enthalten, das durchaus eine stimulierende Wirkung entwickeln kann. Kat (*Catha edulis*) ist ein ursprünglich aus Ostafrika stammender Baum, der bis zu 25 m hoch werden kann.

Auf dem von uns gesuchtem, kleinen Platz herrscht ebenfalls Gedränge. Allerdings nicht ganz so wüst wie bei den Katverkäufern. Und hier sieht man auch wieder das Bild der Hand in Hand gehenden Männer. Ein typisches Verhalten guter Freunde in dieser Kultur. Die Menschen streben den Restaurants zu, ein jeder bemüht, möglichst schnell einen Platz und etwas zu essen zu bekommen. Wünsche und Bestellungen werden lauthals geordert, das aktuelle Angebot noch lautstärker in die Menge gebrüllt. Welch eine Geräuschkulisse. Durch Türen, Tore und schmale Gassen erhalten wir Einblicke in die in zweiter Reihe gelegenen Küchen. Mächtige Gaskocher fauchen und donnern, in Töpfen und auf Rosten wird gebrutzelt und gekocht. Mitten im Trubel treiben sich Frauen herum, in einer Vollständigkeit verschleiert, wie wir es bislang noch nicht gesehen hatten. Kein Schlitz gibt einen Blick auf die Augen frei. Unter dem schlicht schwarzen Kopftuch ist ein buntgemusterter teppichgleicher Stoff befestigt, der das Gesicht der Trägerin vollständig im Verborgenen hält. Diese Frauen offerieren auf dem Kopf getragenes Fladenbrot. Einzelne bitten um eine milde Gabe.

Irgendwann erkennen wir, dass auch diese bedrängten Garküchen über versteckte Restaurationsräume verfügen. Das macht es uns leichter. Über eine schmale Stiege erreichen wir das erste Geschoß eines solchen, beim Aufstieg neugierig auf die neben dem Eingang gelegene Küche schielend. Wir bekommen ein gutes Essen zum halben Preis dessen, was wir in den letzten Tagen gezahlt haben. Vielleicht haben wir etwas weniger bestellt, aber bitte, es geht doch. Nach dem Essen kehren wir noch bei einem Saftstand ein. Vitamine tanken und den Durst löschen. Und immer wieder machen wir Kaufstops. Und immer wieder werden wir willkommen geheißen oder wir werden um ein Foto gebeten. Kinder fragen, ob wir Buntstifte oder Kugelschreiber für sie haben.







In der Küche



Durch eine niedrige Tür werden wir in ein Kellerverlies gebeten. Erst zögern wir, aber wir sind ja viele. Was kann uns passieren? Der führende Junge öffnet eine niedrige Tür, dann geht es weiter in die Tiefe, noch eine Tür. Uns wird merklich wärmer. Wir passieren einen düsteren Raum, der sich durch erstaunlichen Uringestank auszeichnet. Igitt. Weiter. Von Zelle zu Zelle, die wir nun aufsuchen wird es wärmer und feuchter. Mir dämmert, wir befinden uns in einem Dampfbad. Und das in voller Montur. Mit unseren Straßenschuhen. In der letzten Zelle rinnt der Schweiß, die Brille beschlägt und benebelt meine Wahrnehmung. Schnell wieder raus. "Hast Du die Kakerlake gesehen?"

Links: mehr Verhüllung geht nicht: Vor dem Gesicht eine Art Teppich, nicht einmal ein Sehschlitz ist verblieben – Brotverkäuferinnen im Soukh von Alt-Sanaa. Diese extreme Form der Verhüllung ist allerdings eine große Seltenheit.







Hab ich nicht. Aber der Hinweis bestätigt meinen Schmuddeleindruck. In dieses Dampfbad würde ich nicht gehen. Und auch bei den Aspiranten für einen Dampfbadbesuch unter uns sinkt die Bereitschaft und das Wollen gegen Null.

Im "Arabia Felix" kehren wir für eine Tasse Kaffee ein. Staunen über 15 % Serviceaufschlag, der in der Speisekarte nicht vermerkt ist. Und beschließen dennoch, hier unser heutiges Abendessen einzunehmen. Nach der Kaffeepause trennen wir uns erst einmal. Ich will in meiner neuen Bleibe einchecken.

In der verbleibenden Zeit streune ich noch ein wenig durch die Altstadtgassen. Einige schwarze Gestalten in Nadelstreifenanzügen begegnen mir. Unter ihnen ein untersetzter, leger gekleideter, etwas hellhäutigerer Mann.

"Hello, how are you?"

Wir kommen ins Gespräch. Der leger gekleidete Mann stellt sich als der Botschafter Äthiopiens vor. Ob ich sie nicht begleiten wolle. Sie würden mich einladen. Die dunkelhäutige Gruppe nickt. Oh, schlecht. Bin für heute schon verabredet. Na gut, aber ich soll unbedingt in der Botschaft vorbeischauen. Ob ich Äthiopien nicht besuchen wolle? Ja, gerne.

"I am sailing with a sailing yacht to Red Sea, and for sure I will stop in Massala." Mist. *Massala* liegt ja in Eritrea. Das kommt bestimmt nicht gut an.

"From there I will go to Ethiopia."

Puh, gerade noch die Kurve gekriegt. Zustimmendes Nicken.



Kannen und Wasserpfeifen in unendlicher Vielfalt



An der nächsten Ecke werde ich von einer Jungenhorde zum Fußballspiel eingeladen. Die kleinen Überraschungen der Hinterhofgassen. Ich gebe mir reichlich Mühe, gebe aber keine all zu gute Figur ab. Die Händler werden zuneh-

mend phlegmatisch. Sie liegen in den Läden, in den Ecken, irgendwo auf der Straße und kauen Kat. Das Stehen, Sitzen und Liegen im Dreck ist auch hier sehr verbreitet.

Nach einem ausgezeichneten Essen im "Felix Arabia" – Abdul ist zwar mit von der Partie, verzichtet aber aufs Mites-

sen – schließlich wartet sein Freund mit Palmschnaps und ganz persönlichem Abendessen, versammelt sich die Truppe bis auf

Zwei Blicke in mein Zimmer mit Aussicht

Herbert und Yannic in meinem kleinen Zimmer mit Aussicht. Nach angemessener Frist kommen zwei Leute des Hotels und bringen eine Kanne Tee mit den typischen

Gläsern und eine Wasserpfeife. Es dauert einige Minuten, bis wir sie angeraucht haben, aber dann ist sie in Schwung. Wir genießen den Zauber dieses Raumes, die Aussicht, diskutieren das hiesige Leben, speziell die Rolle der Frau, und wir genießen in tiefen Zügen den kalten Rauch der schischa.

1.415 (So. 15.03.09) In der Nacht fällt mir siedend heiß ein, dass ich vor der Abfahrt

Abendlicher Genuß in einem Zimmer aus 1001er Nacht: Gemütliches Erzählen auf niedrigen Sitzkissen, Tee, aus einer tollen Schnabelkanne und der Rauch aus einer Schischa

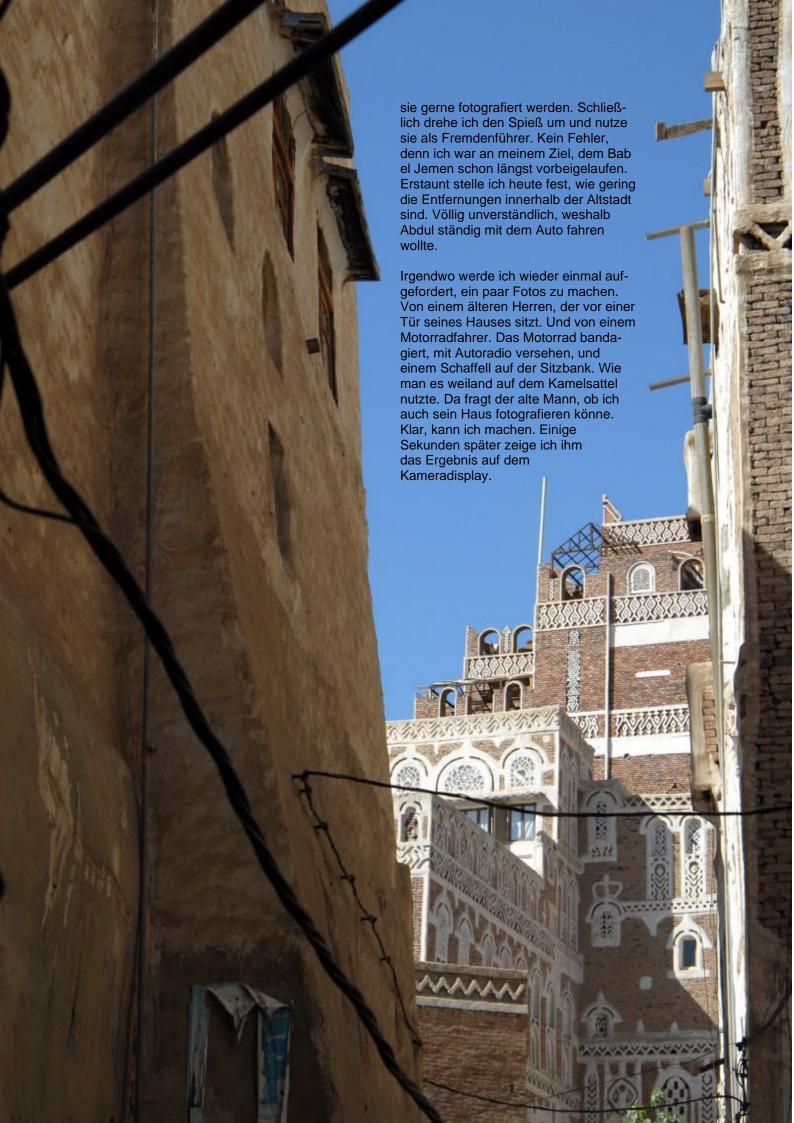
nach *Sanaa* den Wassermacher hätte spülen müssen. So ein Mist. Nun ist es zu spät. Hoffentlich ist es nicht all zu schlimm. Ich hoffe, dass gründliches Spülen das Schlimmste verhindert.

Am Morgen genieße ich im "Gartenrestaurant" des Hotels mein Frühstück. Die Luft ist noch ganz schön frisch. Die Höhe, inder Sanaa liegt macht sich bemerkbar. Das Frühstück ist ähnlich, wie das im Sam City Hotel, nur kann ich hier sogar aussuchen, ob ich meine Eier gekocht, als Spiegel- oder Rührei oder als Omelett haben will.

Mache mich gleich anschließend auf, um nun endlich meine Mitbringsel zu erstehen. Und um das Leben und Treiben ein letztes Mal auf mich wirken zu lassen. In einem winzigen Ladengeschäft

betreibt ein alter Mann eine Kaffeerösterei. Fast wie in biblischer Zeit. Nur dass es damals noch keinen Kaffe gab. Er sitzt im Schneidersitz vor einem kleinen Feuer, darüber eine flache, an drei Ketten aufgehängte, äußerlich rauchgeschwärzte Kupferschale. In der Schale befinden sich die Bohnen. Mit raschen Handbewegungen läßt er die Schale kreisen und schwingen. Die Kaffeebohnen befinden sich so ständig in Bewegung und werden rundum gleichmäßig der Hitze ausgesetzt. Eine ältere Frau wartet geduldig, bis er die Bohnen für genügend geröstet hält, dann füllt er sie in ein Tütchen, und die Kundin zieht von dannen. Frischer geht es nimmer. Leider möchte er im Gegensatz zu vielen anderen nicht fotografiert werden. Ich streune durch die Gassen und suche neue, bislang noch nicht gegangene Wege. Dabei gerate ich ins Schlepptau von Ali und Muhammad, zwei Jungs, die mir zunächst ständig kichernd folgen, sich dann aber offen zu mir gesellen. Vor jeder Tür, vor jedem Haus möchten

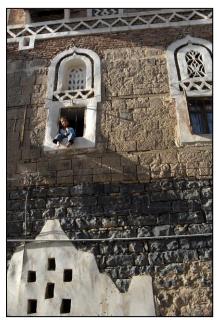




"My house, my house!"

Er ist außer sich vor Freude. Bedankt sich, tanzt herum, bittet mich zu einem Nachbarn, dass er auch das Foto sehe, bedankt sich nochmals und nochmals und strahlt und strahlt. So viel Freude für eine so einfache Sache.

Getrennt erstehe ich einen der typischen Krummdolche und den dazugehörigen Gürtel. Hätte ich ein Paketangebot genommen, wäre ich bestimmt billiger gefahren. Aber die Teile sollen mir ja erstens beide gefallen, und ich wollte nun mal keinen der stark golden bestickten Gürtel, sondern lieber einen mit großen weißsilbrigen Farbanteilen. Ärgerlich ist nur, dass ich mir den Gürtel anpassen und mit Schnallen und Befestigung für das Messer versehen



Bilder ohne Worte

lasse. Schnalle und Befestigungsleder sind der reinste Schund und außerdem derart willkürlich auf den Gürtel genietet, dass ich den Handwerker eigentlich erschlagen müsste. Ein Teil dieses Mülls reiße ich gleich wieder runter. Dann entdecke ich die gleichen Messer, die Mark und ich in *Thula* gekauft haben. Der Verkäufer meint echt Plastik und der Einstandspreis, also noch vor Verhandlung, liegt bei 25 US-Dollar. Ich sollte vielleicht noch mal schnell nach *Thula* fahren und den guten Mann verhauen. Er hat auch Messer mit echten Ambergriffen. Der Unterschied fällt sofort ins Auge.



Werde mal einen islamischen Religionswissenschaftler oder Imam fragen, wie es sich mit den Vorschriften des Koran verträgt, dass so viel Touristen betrogen und grob übervorteilt werden. Wir haben nämlich mehrfach kostenlose Informationsschriften über den Islam, den Koran und Jemen bekommen, die wir mehr oder weniger eifrig studieren. Und da wird vom Muslim ein rechtschaffenes Leben gefordert. Wie auch nicht anders zu erwarten.

Ich mache mich auf den Rückweg zum Hotel. In der Nähe trinke ich noch ein Glas Tee und etwas Saft. Für ungewöhnlich teures Geld. Die Nähe von Hotels scheint die Preise in die Höhe zu treiben. Das Gepäck auf dem Rücken erkundige ich mich nach der Busstation. Die sei nicht weit. Vielleicht 10 Minuten. Sie wäre in der Nähe des Bab

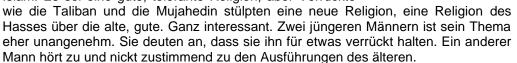
el Jemen. Ich wundere mich mal wieder, denn Abdul hatte gesagt. man bräuchte von dem ebenfalls nicht weit entfernten Sam City Hotel ein Sammeltaxi, um zur Busstation zu kommen. Ich mache mich nun einfach zu Fuß auf den Weg. Zunächst folge ich der Straße, die auch ein Wadi ist. Klingt sonderbar, ist aber so. Quer durch die Altstadt verläuft ein schmales, eingeschnittenes Tal. Heute rundum befestigt, mit querenden Brücken, und die Talsohle als Straße ausgebaut. Auf Fotos kann man allerdings sehen, dass dieses Wadi auch tatsächlich als solches dient. Bei starken Niederschlägen ist es komplett geflutet und dient nach wie vor seiner natürlichen Bestimmung. An der dritten Brücke über das Wadi biege ich links ab und folge nun der Stadtmauer. Vor der Stadtmauer eine große

In dieser Welt hat man noch viel Zeit. Links alte Männer beim Plausch. Man sieht, der Griff der Gambia dient auch der Bequemlichkeit: die Männer nutzen ihn als Handstütze (links). Der Mann, dessen Haus ich fotografieren sollte (unten).



Straße. Ein Bus der Jemen International Transport fährt vorbei. Da bin ich ja auf dem richtigen Weg. Wenig später hält ein Bus der Gesellschaft an einer Parkbucht vor der Stadtmauer. Ich gehe hin und frage. Und habe soeben die genau richtige Haltestelle gefunden. Soll mich in einer halben Stunde wieder einfinden.

Ich nutze die Pause, um noch schnell ein paar Datteln zu kaufen und Tee zu trinken. Bin ja sonst kein Dattelfreund, aber die hiesigen Datteln sind ein wirklich Genuß. Weich, saftig und von einer angenehm milden Süße. Auf der Bank vor dem Teegeschäft komme ich mit einem älteren Herren ins Gespräch. Er spricht ein leidliches Englisch und fließend Russisch. War neun Jahre als Agraringenieur im Kaukasus. Von sich aus kommt er auf das Thema, wir seien alle eine Familie. Egal was wir glaubten. Schließlich stammen wir alle von der gleichen Mutter und dem gleichen Vater ab. Und in seinen Augen seien alle Religionen gleich. Es sei doch letztlich die Sache der einzelnen Menschen, wie sie an Gott glaubten. Und er bedauert den schlechten Ruf des Islam. Es sei eine gute, tolerante Religion, aber Verrückte





Ein mechanisches Kamel: alle empfindlichen Teile gegen den Wüstenstaub bandagiert, und auf dem Rücken des Transportwesens das von den Kamelen her gewohnte klassische Schaffell.



Der Bus fährt pünktlich ab. Nach einer scheinbaren Odyssee durch die Außenbezirke der Stadt geht es wieder durch die wildzerklüftete, ursprünglich anmutende Landschaft des Jemen. Ich staune erneut über die Intensität der Landbewirtschaftung. Viele terrassierte Felder, viel Gartenbau unter schattenspendenden Planen. Und immer wieder diese so typischen Häuser. In einigen Gegenden eine Häufung von Türmen mit quadratischem Grundriß. Die Bedeutung wird mir nicht klar.

Der Busfahrer ist richtig in Schwung. Mit zunehmendem Katkonsum scheint er noch schwungvoller zu werden. Bin froh, als wir die kurvenreiche Gebirgsstrecke hinter uns haben und auf den autobahnähnlich aus-

gebauten Teilabschnitt kommen. Da kann nicht mehr ganz so viel schief gehen. Der ältere,

hellhäutige Kenianer und der schlanke, zartgliedrige, sehr große, rabenschwarze Student aus Djibouti, die beide hinter mir sitzen, atmen ebenfalls erleichtert auf. Im Vergleich zu Sri Lanka ist der jemenitische Verkehr aber noch immer harmlos. Hier weicht man sich aus, macht Platz und signalisiert dem Überholenden, ob die Straße frei ist oder Gegenverkehr droht. Ein doch recht kultiviertes Fahrverhalten.

Wir machen die üblichen Stops, allerdings keine Esspause, und nach sechseinhalb Stunden sind wir bereits in *Aden* angekommen. Der Kenyaner will mich zum Abendessen in sein nahes Hotel einladen, aber mich sorgt der Wassermacher. Richtig oder falsch? Nächstes Mal. Drei Minuten später sitze ich bereits in einem Sammeltaxi.

"This is 40 Riyal only. Very cheap. No touristic price."

Stimmt. Im Hafenviertel kaufe ich noch schnell ein Brot. Aber was ist das, an der Kaimauer liegt kein Dingi bereit. Es hängt am Heck von JUST DO IT. Da hat wohl die Kommunikation nicht geklappt. Ein Mitarbeiter der Küstenwache vermittelt mir einen *lift*. Einer der Skipper der kleinen Hafenbarkassen bringt mich mit seinem Beiboot ans Boot. Ich klettere an



Ali und Muhammad, meine *guid*es

Deck. Ah, er will ein Bakschisch. Ich gebe ihm 50 Riyal. Er schaut etwas enttäuscht, ist dann aber zufrieden. Wahrscheinlich hat er gesehen, dass mir ein paar Tausendernoten aus dem Portemonaie und genau in sein Boot fallen. Ich hab es erst am nächsten Morgen gemerkt. Jaja.

Meine erste Tat ist, den Wassermacher kurz laufen zu lassen. Hafenwasser hin oder her. Hier herrscht eine gute Durchströmung, da müsste das Wasser halbwegs brauchbar sein. Dann tauschen sich Martin, Anke und ich noch kurz über unsere Erlebnisse aus. Sie hatten mich erst in einer Stunde erwartet und daher das Dingi noch nicht an den Anleger gebracht. Und dann geht es nach einem Glas Wein ab in die Koje.



Stadtmauer der Altstadt von Sanaa

1.416 (Mo. 16.03.09) Martin verbringt den Morgen mit dem Versuch, unsere leere Gasflasche zu füllen. Leider wird er von "Spiderman" abgefangen und geleitet. Seine Odyssee endet ergebnislos. Theoretisch hätte er Gas bekommen können, aber nur mit mehrfachen Bakschischzahlungen. Spiderman hat ihn dann zu einem Mittagessen geschleppt und versucht, sein Essen und zusätzlich Zigaretten auf Martins Kosten zu bekommen. Irgendwann hat Martin die Aktion verärgert abgebrochen und ist unverrichteter Dinge zurückgekehrt. Auch weil die ganze Aktion unter dem Strich zu teuer wurde.

Anke und ich sichten derweil die Karten vom Roten Meer. Später werden Dingi und Kanister entseucht. Ein Kanister wird ausgesondert. Er hat ein kleines, seitliches Loch und all den Ärger verursacht. Ich niete mit Anke Zusammen noch das Widerlager für den Riegel der Badezimmerluke neu ein. Auch eins der Auflagehölzer für das Dingi wird neu aufgeklebt. Die üblichen Tätigkeiten vor einer neuen Etappe.

Abends gemeinsam in den Ort. Treffen Özcan, der heute erst eingelaufen ist. Landen in einem der einfachen Restaurants. Es gibt neben dem üblichen Hähnchen usw. eine sehr leckere Tomatenpaste zum Brot. Özcan schmeißt die Runde. Der Laden ist eindrucksvoll. Das übliche Gewusel. Hinter einer Zwischenwand mit quadratischen Öffnungen und einem mannshohen Durchbruch die Küche, in der es röhrt und faucht und ein Höllenfeuer flackert. Doch die Ergebnisse können sich sehen lassen. An einer Wand das obligatorische Waschbecken. In einer alten Konservendose Waschpulver. Für die Hände.

1.417 (Di. 17.03.09) Mein Plan sieht so aus: Bilder zu der Museumsdame bringen, erzählen was man vorhat (Lichtmaschine kaufen) und sich vom Bruder der Dame durch die Stadt chauffieren lassen. So sieht man mich am halbwegs frühen Morgen vor einer Haustür stehen und klopfen. Und lauter und nachhaltiger klopfen. Ein Passant macht mich auf den versteckten Klingelknopf aufmerksam. Es klingelt hörbar, aber kein Erfolg. Es gesellen sich mehr Passanten dazu. Schließlich wird geklingelt, geklopft und im Chor gerufen. Bis wir Schritte hören. Die Tür wird geöffnet, und ein bildschönes, schwarzes doch unverschleiertes Wesen öffnet. Ich werde herein komplimentiert. Oberhalb der Treppe empfängt mich die Herrin des Hauses. Willkommen, willkommen. Vielen Dank für die mitgebrachten Fotoausdrucke. Ich möge ins Museum gehen und mich entspannen.



Die Widerlager der Luke werden neu genietet

Wie soll das denn gehen. Im Museum eine Schar junger Frauen. Bis auf zwei alle unverschleiert. Und eine schöner als die andere. Studentinnen der Fotografie mit ihrer Dozentin. Sofort werde ich angesprochen. Wo ich denn herkomme, wie ich denn heiße. Ob ich Fotograf sei. Komisch. Meine Kamera steckt doch noch im Rucksack. Es dauert jedenfalls nicht lange und ich werde abgelichtet. Und bitte, auch ein Fotomachen zu dürfen. Allgemeine Schüchternheit. Und Esraa?

Esra gehört zu den beiden verschleierten Wesen. Ein schüchternes Kichern und dann ein impulsives, begeistertes Ja. Der Gesichtsschleier fällt, sie strahlt mich an. Mein erstes Porträt einer unverschleierten Jeminitin.

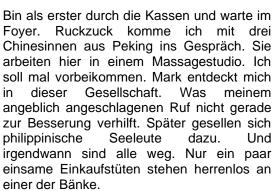
Der Bruder der Gastgeberin ist leider nicht da. Mein Plan scheitert. Also mache ich mich selbst auf den Weg. Mit einem klapperigen Kleinbus. Auf vielen Umwegen. Aber für nur 25 Riyal. Leider ist diese Art der Fortbewegung sehr zeitraubend. Immerhin erkenne ich den Stadtteil *Schech Osman*, den ich nur einmal nächtens besucht habe. Ich verlasse den Bus und streune durch die Straßen. Läden und Werkstätten zu Hunderten. Nur keinerlei Autozubehör.

Was nun. Ich spreche einen Taxifahrer an. Der bringt mich zu einem Mechaniker. Gemeinsam mit diesem suche ich zwei Läden auf. Beim zweiten werde ich fündig, im Prinzip. Aber wegen eines Messfehlers meine ich, die mir gezeigte Lichtmaschine passt nicht. Der Händler sagt, es gäbe nur dieses Modell mit diesen Maßen. Ich muß also noch mal zurück an Bord und nachmessen.

Auf dem Weg stoppe ich in der unter Seglern so heiß gehandelten Aden Mall. Ein Einkaufszentrum, wie es so viele gibt, in der Welt. Jetzt, gegen Mittag ist sie noch ziemlich leer. Das Obergeschoß wendet sich weitgehend an die Weiblichkeit. Ich staune über die zahllosen Dessoutläden und deren Angebot. Auch sonst verblüfft das Angebot mit ausgesprochen körperbetonender Mode. Mal knalleng, mal

transparent, mal knapp. Was die jemenitische Frau so alles unter der Burka trägt. Ich treffe auf Gesche, Herbert, Yannic, Mark und Svenja. Wir alle kaufen in Lulus Hypermarkt für die bevorstehende Reise ein. Die Auswahl ist allerdings recht bescheiden. Das von Martin und Anke ersehnte Müsli ist nicht zu bekommen. Und auch manch anderes nicht. Immerhin, Clausthaler Bier. Mark klärt mich auf, dass es mit Clausthaler nicht klappen werde. Spaßvogel.





"Schnell weg hier. Nachher ist darin eine Bombe."

Mark hört das Gras wachsen.

Nach einem kurzen Hafenintermezzo, wir besprechen an Bord der Yagoona die bevorstehende Segeletappe, bin ich wieder an Land unterwegs. Werde langsam geübt. Da ich mittlerweile die Preise kenne sage ich



Esraa unverschleiert

Links: Man erkennt, dass die absolut verschleierten Frauen durch locker gewebte Partien des Gesichtsschleiers sehen können (aus dem Privatmuseum) einem Taxifahrer, ich will da und da hin, dort muß er warten, und dann will ich wieder zurück. Dafür bezahle ich 1.000 Riyal. Er willigt ein. Geht ganz gut. Bekomme nach einigem Verhandeln meine Lichtmaschine.

"How much?"

"160 Dollar."

"100."

"140."

"120 Dollar."

"130 Dollar."

"120."

"130."

Ich lege 120 US-Dollar auf den Tisch

"Ok."

Ich fahre mit meiner Erwerbung zurück zum Boot. Ob sie auch arbeitet? Testen konnte ich sie nicht. Aber warum sollte sie auch nicht?

Kaum angekommen geht es auch schon wieder zurück an Land. Abendessen mit Anke und Mark. Der Rest des Seglerhaufens ist nicht da oder unpässlich. Im Restaurant treffen wir auf MULINES und ESPERANZAS. Sie sind gerade von ihrem Ausflug nach Sanaa zurück. Nach einem längeren Geschnatter und den üblichen, essensbedingt verschmierten Fingern brechen wir wieder auf. Ich setze mich ab, da ich noch interneten will. Und einige Fotomotive suche. Kaum habe ich meinen ersten "Schuß" getan, werde ich aufgefordert, noch mehr Leute zu fotografieren. Die da bitte. Und uns. Und die Kartenspieler da. Bin wieder einmal fasziniert. Statt der befürchteten Ablehnung das Gegenteil. Jeder will aufs Bild und bedankt sich für die Ehre.

1.418 (Mi. 18.03.09) Martin und Anke machen sich gleich morgens auf an Land. Da wir vergessen haben Brot zu

kaufen, gibt es kein Bordfrühstück. Sie wollen sich in einem der Lokale etwas suchen und außerdem Gemüse und Obst einkaufen. Ich begnüge mich mit Corn Flakes und beginne mit den letzten Vorbereitungen an Bord. Kontrolle der Maschine, also Kühlwasser, Schmieröl, Sichtkontrolle des Motors, der Bilgen, der Dieselfilter, Und ich verstaue noch dies und das, um das Bootsinnere halbwegs seeklar zu machen. Gegen 10:00 sind die beiden zurück. Nun ist es mein Törn, an Land zu gehen. Die Ausklarierung ruft. Habe mir die Pässe der beiden geschnappt, sie aber zum bleiben gebeten. Zu viele Leute in den Büros der Autoritäten fördern nur die Bakschischforderungen. Svenja und Mark und die ganze YARA-Familie sind auch schon am Dingi-Anleger. Bei der Immigration bekommen wir pro Boot einen handgeschriebenen Zettel für den Hafenkapitän. Der sitzt außerhalb des Hafengeländes in einem turmartigen Gebäude. Zu weit entfernt für einen Fußmarsch. Die YARA-Familie muß sich teilen, nur Herbert kommt mit. Per Taxi gelangen wir dorthin. Im Gebäude geht es etliche Stockwerke hinauf. Der Hafenmeister sitzt gerade in der Betriebszentrale. Alles ist dort ganz einfach und schlicht. Ein älterer Computer und ein moderner Computer mit großem Flachbildschirm. Ein Funkgerät, ein klassischer DSC-Controller. Schreibtische, Stühle. Sonst ziemlich nichts, bis auf eine phantastische Aussicht über die Bucht. Ein jeder von uns bekommt ein neues, hübsch buntes Papier. Am Fuße des Gebäudes schenkt uns eine junge Jemenitin Knabberzeug. Auf Wiedersehen und Gute Fahrt. Zurück zur Einwanderungsbehörde. Ob wir noch mal aus dem Hafengelände raus wollen? Einmal ausgestempelt sei kein Landgang mehr möglich. Wir lassen uns ausstempeln. Und gehen trotzdem noch mal hinaus. Der Beamte am Hafeneingang winkt uns nur freundlich durch, kein Problem.

Kurz nach zwölf stauen wir das Dingi an Deck. Der Motor wird gestartet, der Anker aus dem Grund geholt. Sitzt ganz schön fest. Eine kleine Ehrenrunde zur MULINE, die wegen nach wie vor ungelöster Anlasserprobleme noch warten muß, und dann





In den nächtlichen Gassen von Adens Hafenviertel: Billardpartie und Kartenrunde

18.03. – 22.03.09 Aden – Harmil Island 413,7 sm (34.838,7 sm) Wind: ENE – SE 3-5, S 2-4, NNW 2, Stille Liegeplatz: vor Anker dackeln wir gemächlich in das Fahrwasser Richtung offene See. Auf Kanal 16 verständige ich die Hafenbehörde, dass wir ausfahren.

"Aden Port Control, Aden Port Control, this is sailing vessel JUST DO IT, please come in."

Vielleicht sollte ich nicht so viele Worte machen. Die Leute im Tower sprachen bis auf die Frauen kaum englisch. Und die Frauen saßen natürlich nicht an der Funke.

"Aden Port Control, Aden Port Control, JUST DO IT."

"Sailing vessel, please go ahead!"

"Good afternoon, Sir! This is sailing vessel JUST DO IT. I want to inform you, that we leave Aden Harbour bound for Port Sudan."

"Your number please!"

Ich gebe die beiden auf dem Ausklarierungsformular angegebenen Nummern durch.

"Bye bye, have a good trip."

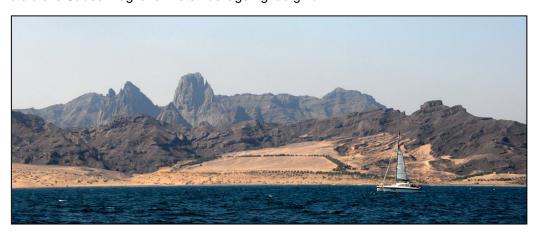
"Shukran, massalama!"

Knapp zwei Stunden später passieren wir Khawr Khadir, eine kleine Bucht am westlichen Ende der großen Bucht von Aden. Ein Boot mit einem Schattendach nähert sich. Voller Menschen. Darunter eine Frau in schwarzer Burka, das Gesicht unverschleiert. Sie winken und lachen. Wohin, Welches Land? Deutschland? Deutschland gut. Die Frau ruft uns auf Deutsch an. Gute Fahrt ...



Fröhlicher Abschied vom Jemen Bootspartie in der Khawr Khadir

Ansonsten verläuft die Fahrt ruhig. Der in der Bucht starke Wind lässt auf offener See schnell nach, und mit einem Ostnordost Stärke 4 geht es angenehm ruhig voran. Heute ist es an mir, zu kochen. Es gibt Nudeln mit Pesto-Käsesahne-Sauce. Und erstmals habe ich ein Problem, dass ich bisher stolz als auf JUST DO IT nicht existent von mir gewiesen habe. Da schwimmt doch was auf dem Nudelwasser? Ich hab das doch nicht gewürzt? Lesebrille geholt (jaja, das Alter) und genauer nachgeschaut. Rüsselkäfer und kleine Maden. Es ist nicht zu glauben. Die Tierchen stecken in den Nudeln. Ich schöpfe ab, was an der Oberfläche treibt, der Rest wird zur ergänzenden Proteinbeilage erklärt. Schlecht für Anke, die Vegetarierin. Angenehmerweise deckt die dicke Sauce mögliche Proteinbeilagen gnädig zu.



YARA vor der jemenitischen Küste

1.419 (Do. 19.03.09) Irgendwann in meiner Wache irritiert mich ein Lichtschein. Schaue mich um und entdecke am Himmel eine nachglühende, dicke Rauchspur. Der Lichtschein muß von einem explodierenden Meteoriten gestammt haben.

Der Wind kommt mittlerweile direkt von achtern. Wir fahren unter Groß und ausgebaumter Selbstwendefock. Schmetterling. *Goosewing* nennen es meine von Australien geprägten Gäste. Elender Schaukelkurs.

Morgens Viertel vor sieben setzen wir, veranlaßt von Gesche, die immer alles ganz genau wissen will, unseren Kurs ab auf die kleine Straße durch das Bab el Mandab. Um 08:40 stehen wir noch etwa 2,5 Meilen vor dem Tor. Es läuft ein bemerkenswerter Gegenstrom. Voraus sind Schaumkämme zu erkennen. Ein ganzes Stück vor uns eine Dhau mit braunem Lateinersegel. Sie zischt ganz schön ab. Schade. Die hätte ich gerne etwas näher betrachtet. Aber wahrscheinlich haben sie geschummelt. Heute haben auch die Dhaus eine Dieselgenua.

In der Straße wird es flach und außerdem steht die Strömung gegen den Wind. Die Wasseroberfläche wird rau und unruhig, kleine Strudel, kleine, brechende Wellen zeichnen sich vor uns ab. Um 09:35 laufen wir in die an der engsten Stelle nur eine Meile breite Straße ein, und zehn Minuten später haben wir die engste Stelle dieser Enge bereits erreicht. Linker Hand eine flache Insel, rechter Hand die wilde, strukturreiche Küste des Jemen. Die Welle ist wie erwartet rau, aber nicht sehr hoch. Das Boot läuft wegen der Wellen und Wirbel mehrmals aus dem Ruder. Aber alles bleibt unproblematisch. Wenig später nähert sich ein Boot der vor uns laufenden YAGOONA. Dann kommt es zu uns. Im Boot etwa 10 Gestalten, einige in Militäruniform. Sie winken freundlich und fragen nach Bier! Ich erkläre nicht ganz der Wahrheit entsprechend, wir hätten keinen Alkohol an Bord. Das finden sie letztlich gut.

"Muhammad, good!"

Der Daumen hoch und weg sind sie. Nun versuchen sie bei YARA ihr Glück. Wenig später kommt ein einzelner Fischer. Will einen fetten Thun gegen Zigaretten tauschen. Aber wir verzichten. Haben so viel Gemüse. Ein paar Zigaretten bekommt er dennoch. Als freundliche Geste. Muß die Zigaretten allerdings strecken. Sie werden knapp.

1.420 (Fr. 20.03.09) Der Tag wird bestimmt von moderaten bis mäßigen Winden aus Süd bis Südost. Immer wieder wird das Großsegel geschiftet. Mal wird gesegelt, mal muß der Motor ran. Zeitweise fahren wir Schmetterling. Gegen 03:00 morgens passieren wir die Lichter einiger Fischerboote an steuerbord. YARA hatte uns bereits vor unbeleuchteten Fischern gewarnt. Na, Gesche und Herbert scheinen sie genügend erschreckt zu haben, so dass sie nun ihre Lichter gesetzt haben. Wir sehen jedenfalls nur beleuchtete Fischerboote.



Am Morgen stehen wir knapp südlich der Hanish Inseln. Eine bergige, zerklüftete Silhouette. Passend für das Bild des Jemens. Wie werden von der OREANA, einem Kreuzfahrtschiff überholt. Nahe der Inseln gibt es erstaunlich viele Vögel. Tölpel und Möwen begleiten uns längere Zeit. Wir holen sogar die Angel rein. Wollen Fisch, nicht Vogel. Der Tag bleibt lange bewölkt. Ganz ungewöhnlich. Erst am Nachmittag setzt sich die Sonne durch und fegt die Wolken beiseite. Später haben wir doch Angelerfolg. Ein dickes Algenbüschel mit vielen kleinen Entenmuscheln. Neidisch lauschen wir in der Funke YAGOONAS Bericht von einem gefangenen Barrakuda.





Der Skipper freut sich, freundliche Winde aus achterlicher Richtung am gefürchteten *Bab*

Um Langeweile zu vermeiden rege ich einige Takelarbeiten an. Nach kurzer Einleitung takelt Martin schon ganz eindrucksvoll.

1.421 (Sa. 21.03.09) Eine Stunde nach Mitternacht können wir endlich die Maschine abstellen. Hat schon wieder 9 Stunden mehr auf der Uhr. Der Wind erlaubt wieder das Segeln. Wenig später besuchen uns vier Delphine. Feurigen Leuchtkörpern gleich umspielen sie JUST DO IT. Ihre Körperkonturen, die Schwanz- und die Brustflossen lassen sich durch das Meeresleuchten klar erkennen. Verbringe einige Zeit auf dem Vorschiff, um dem Schauspiel näher zu sein.

Beim vormittäglichen Brotbacken stürzt die Mehlbox

ab. Und öffnet sich. Schöne Schweinerei. Und ein Teil des Mehles hat sich unerreichbar in die Lüftungsöffnungen des Refleksofens ergossen. Beim Herausholen des Staubsaugers fällt eine Flasche mit Wollwaschmittel um. Ich weiß nicht, ob der Verschluß schon vorher gesprungen war. Jedenfalls ergießt sich nun klebrige Schmiere in den Segelzeugschrank. Wenig später wird der Köder vom Vorfach gebissen. Dann entdecke ich, dass sich das Segeltuch am Vorliek der Selbstwendefock auf Höhe der obersten Latte vollständig aufgelöst hat. Für eine Reparatur müsste ich den Kunststoffbeschlag öffnen, der die Segellatte vorne hält. Leder ist die Verschraubung des Beschlags praktisch unlösbar ausgeführt. Muß mir was einfallen lassen. Es gibt Tage, die sollte es nicht geben.

Martin betakelt heute die Festmacherleine des Dingis mit einem genähtem Takling, dessen Zurrtörns parallel zu den Kardeelen der Leine verlaufen. Das ist schon fast die Hohe Schule der Takelkunst. Ich lasse mich darüber in besonders guter Laune dazu überreden, den gestern verlorenen Köder durch einen neuen zu ersetzen. An einem Stahlvorfach selbstredend. Es dauert nicht lange und die Rolle ratscht. Nach einigem Kampf ziehe ich einen 65 bis 70 cm langen Barrakuda (Großer

Barrakuda – *Sphyraena barracuda*) ans Boot. Martin holt ihn an Deck. Nach dem Fischmord wird er filettiert. Und am Abend auf einem Zwiebel-, Paprika- und Apfelbett gedünstet. Lecker.

In der Nacht turne ich aus irgendeinem Grund auf dem Vordeck herum. Als ich aufblicke habe ich einen äußerst plastischen Eindruck von der Himmelkuppel. Mir scheint, als sähe ich tatsächlich in ein rundes Gewölbe, auf dem die Sterne angeordnet sind. Und es nicht der tropisch blasse Himmel der vergangenen Monate. Die Zahl der sichtbaren Sterne ist deutlich größer. Der Polarstern klettert Tag für Tag weiter in die Höhe, die Kurve, die das Kreuz des Südens beschreibt sinkt dagegen dem Horizont entgegen.

1.422 (So. 22.03.09) Man kann dieses Revier nicht so richtig einschätzen. Was fehlt, das ist ein ausführlicher *guide* wie der Patagonienführer von Mariolina und Giorgio. Unser Kurs führt bereits über die Flachwassergebiete westlich der tiefen Rinne, in der sich die Großschiffahrt im Roten Meer aufhält. Martin berichtet von einem Flach, bei dem das Echolot nur noch 12 m unter Kiel anzeigte. In meiner Wache (von 01:00 bis 04:30) verfolge ich das Echolot recht aufmerksam und vergleiche mit den Eintragungen in C-Map. Wegen einem der Gebiete, in denen nur noch 9 m Wassertiefe versprochen werden, fahre ich lieber einen Haken. Das führt uns zwar tiefer in die Zone der Flachs, aber im Grunde sollte es reichen. Wenn



Betakeln von 'nem Tampen von nem Ende. Martin ist ganz fleißig mit den Takelarbeiten.





die Vermessungen auch nur halbwegs genau sind. Das Echolot zeigt, dass es meist recht einheitliche Ebenen sind, über die wir uns bewegen. Mal auf höherem, mal auf niedrigerem Niveau. Nur gelegentlich weisen springende Angaben auf gehäufte Felsformationen oder Korallen hin.

Wir sehen zwei schwache nächtliche Lichter. Eins etwas voraus, deutlich über dem Horizont, ein zweites klar nach Osten versetzt. YARA und YAGOONA? Sie waren uns etwa acht Meilen voraus, aber sie sind weiter östlich im Tiefwasser verblieben. Könnte passen. Unsere Funkanrufe bleiben unbeantwortet.

Meine Freiwache kürze ich. Will die letzten anderthalb Stunden vor dem Ziel auf Wache sein. Keine Ahnung, wie zuverlässig die Karten sind. Außerdem ist es immer wieder schön, anzukommen.

Gegen halb acht Uhr kommt Seil Harmil in Sicht, ein blasser langgestreckter Streifen am Horizont. Nach der Seekarte hätte ich nur einen kleinen Felsklotz vermutet. Eine Dreiviertelstunde später zeichnen sich die Konturen der eigentlichen Harmil Insel ab. Flach, langgestreckt, fast einen Halbkreis beschreibend. Vor uns segelt YARA, ein ganzes Stück achteraus YAGOONA. Mittlerweile ist der Wind neu erwacht und bläst schwach aus Nord. Wir reffen das stützende Groß aus. Das bringt einen halben Knoten mehr. Und es bringt uns immer näher an YARA heran.

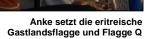
"YARA, YARA, JUST DO IT."

"Morgen Martin, was gibt's?"

"Ich wollte nur Bescheid geben, dass wir keinesfalls ein Rennen um den besten Ankerplatz aufnehmen. Natürlich lassen wir Euch vor, Ihr seid ja schließlich die ganze Zeit die ersten gewesen. Nicht, dass es nachher heißt, JUST DO IT dackelt die ganze Zeit acht Meilen hinterher und zum Schluß drängeln sie sich nach vorn."

"Keine Sorge."

YARA geht dann sogar in den Wind, um die Segel zu bergen und wir sind nun plötzlich tatsächlich vorn. Obwohl wir gerade die Geschwindigkeit reduziert haben, um die Einfahrt in die Bucht in aller Vorsicht vorzunehmen.



"YAGOONA, YAGOONA, JUST DO IT."

"YAGOONA hört."

"Moin Svenja, sieht so aus, als ob sich weder Gesche noch wir als erstes auf den Ankerplatz trauen. Haben wohl Angst, uns erneut einen schlechten Ruf einzuhandeln. Wir kreiseln bestimmt so lange höflich rum, bis ihr die ersten seid."

"Ach, keine Sorge, Helmut ist ja nicht da."

Ein wenig Spaß muß sein. Bei der Ankunft in Aden hatten sich Herbert, Gesche und ich bittere Vorwürfe anhören müssen.

Langsam bewegen wir uns in der tieferen Rinne, die die Seekarte zeigt, Richtung Scheitelpunkt der Bucht. Ich vergleiche die Tiefenlotungen und unsere Position mit C-Map und dem Radarbild. Habe den Eindruck, dass unsere wirkliche Position gegenüber der C-Map-Position um eine Kabellänge⁹ weiter östlich ist.

Wir scheuchen einen Hornhecht (Red Sea Needlefish - Tylosurus choram) auf. Auf seiner Schwanzflosse tänzelnd rast er 50, 60, vielleicht noch mehr Meter über die Wasseroberfläche. das Überhaupt, Wasser Großer lebt Fischreichtum.



Sandstrich am Horizont

⁹ Eine Kabellänge = der zehnte Teil einer Seemeile, also 185,2 m

Vorsichtig dringen wir immer weiter vor in die flachen Wasser des Scheitels, dann fällt der Anker. Auf rund 3,2 m Wassertiefe. Position: 16°29,89′ N und 040°08,57′ E. Nach C-Map liegen wir damit auf dem Riff im NW des Scheitels der weiten, u-förmigen Bucht. Immer noch weit vom Ufer entfernt. Sie beschreibt einen weiten, in der Sonne hell leuchtenden Bogen. Sanddünen mit dunkel abgesetzten Kappen. Im Fernglas erkenne ich einige Fragmente von Fischercamps, eine Ansammlung rostender Gaszylinder, einige verrostete Tonnen.

Von den wenigen Häusern, die wir im Osten der Insel gesehen haben, nähert sich ein offenes Boot. Offizieller Besuch. Erst bei YARA und YAGOONA, dann bei uns. Hochoffiziell und vorschriftsmäßig flattert bereits die hübsche eritreische Gastlandsflagge unter der Steuerbordsaling. Darunter natürlich die Flagge Q. In dem Boot sitzen vier recht hellbraune junge Männer. Eine olivgrüne Uniformjacke, der ganz hinten hat eine MP auf dem Schoß liegen. Im Grunde eine schwache Bewaffnung für eine Schutzmacht. Sie machen an JUST DO IT fest, sehr bemüht, den Rumpf auch nicht ansatzweise zu berühren. Die üblichen Fragen. Woher, wohin, welche Nationalität. Ob sie die Papiere sehen dürften. Klar, die liegen schon bereit. Ich lade sie an Bord ein, aber sie wollen nicht. Gut, dann steige ich eben in diesen "Piratenkahn". Sie studieren aufmerksam die Papiere. Ich erkläre: die Ausklarierung von Aden sehr hübsch, mit buntem Stempel. Die Crewliste mit Bootsdaten. Die habe ich dreisprachig geführt, und obwohl des englischen kaum mächtig, können sie die Angaben entziffern. Vielleicht wegen der Ähnlichkeit des Spanischen mit dem Italienischen. Eritrea war ja mal Italienische Kolonie. Bootspapiere. Alles In Ordnung. Natürlich dürfen wir bleiben, schwimmen und an Land. Was sie denn hier treiben. Sie passen auf. Protection. Was sie denn schützen? Na, dass niemand kommt. Das heißt, Yachties dürfen natürlich gerne kommen. Böse Militärs anderer Länder sind nicht so gerne gesehen. Jemeniten beispielsweise. Da gab es ja bekanntlich einige Grenzstreitigkeiten.

Ob wir etwas zu essen und zu trinken hätten, vielleicht. Anke macht sich auf meine Bitte hin an das Herauskramen einiger Konserven. Noch eine Bitte. Ob wir etwas zu lesen haben. Roman. Mir fällt das Geschenk des Philippinen ein, Robert Ludlums The Altman Code. Hole das Buch. Sie blättern aufmerksam in ihm herum. Suchen Bilder. Aha. Ob ich auch *romance* habe? Jetzt habe ich verstanden, heuchle ich. Leider nein, nur *adventure*. Sie wollten also doch Pornos haben. Ich schmunzele und wehre entschuldigend ab. Wie könnte ich, es sind doch Frauen an Bord. Sie lachen. Christen? Ja. Wir sind auch Christen. Sie lachen, bedanken sich und kehren zu ihrer Station zurück.

Martin, der andere, stürzt sich gleich darauf eifrig ins Wasser. Und säubert das Unterwasserschiff. Es ist schwer bewachsen. Seepocken, Entenmuscheln, Algen, und über allem eine dichte Packung kleinster Krebschen. Die lassen sich leicht entfernen, zwar aber sie schwimmen leider selbsttätig halten sich an allem fest,











Seltsames Harmil – Mit Mark, Herbert und Yannic mache ich einen Spaziergang, um seltsame Dinge zu entdecken. Yannic jat besonders viel Spaß was sie erreichen können. So sitzen gleich darauf wieder am Boot, aber auch an Martin. Am Nachmittag wandere ich mit Mark, Herbert und Yanic ein wenig über die Insel. Sie misst etwa fünf mal sechs Kilometer mit einem ebenfalls fünf Kilometer langem, nach Süden gerichteten Wurmfortsatz an der Südwestecke. Am Ufer neben den rostigen Fischerhinterlassenschaften jede Menge kleiner Sandkegel. Reichlich surreal, der Eindruck. Ansonsten ist *Harmil* ein Stück Halbwüste mitten im Meer. Niedrige Dünen, niedrige Sträucher, einige quellerartige Pflanzen, viel offener Boden. Weich und nachgiebig. Nie durch den Tritt von Mensch und Tier verdichtet. Eine

Strauchspezies steht in Blüte. Eine kleine Anhöhe, vielleicht 3 m hoch. Eine Senke, die eine Idee feuchter ist. Wo finden eigentlich die Mücken ihre Brutstätten? Es gibt sie zweifellos. Auf unserem Weg regelmäßig verteilt sind Flecken mit angesammelten Muscheln. Alle schon recht alt und von Sand und Wetter verwittert. Wir erreichen die Westküste. Ein kleiner Abbruch. Ein schmaler Strand. Die nächsten Inselchen nicht weit entfernt. Ein einsamer Greif zieht seine Runden, am Ufer ein paar Watvögel.

Der Tag endet mit einem Potluck an Bord der YARA. Während der nächtlichen Fahrt zurück zur JUST DO IT eine Leuchtspur nach der anderen. Flüchtende Fische. Und das Geplatsche springender Fische. Das Meer lebt, auch in der Nacht.



Der Skipper im Gespräch mit eritreischen Offiziellen (Foto: Steinel /Wendelborn)

1.423 (Mo. 23.03.09) Eine ruhige, entspannte Nacht vor Anker. Ich wache bereits um halb acht auf. Da ich nicht mehr schlafen kann, stehe ich auf. Draußen ist es unerwartet ruhig. Ob das ein Zeichen ist? Sollte man doch schon zur nächsten Etappe aufbrechen? Eigentlich habe ich mir heute eine Inseldurchquerung vorgenommen und eine weitere Nacht vor Anker geplant. Die gestrige Wetterprognose verspricht nach einer wechselhaften Phase eine längere Periode mit Nordnordost-Winden. Nichts Genaues weiß man nicht.

Martin und Anke machen sich auf den Weg zur Insel. Sie haben sie ja noch gar nicht betreten. Ich will ein paar Bordarbeiten erledigen. Als sie zurückkehren berichten sie von einer feuchten, ja sogar brackiges Wasser haltenden Senke im Zentrum der Insel. Ich nutze die Zeit und befreie meinen Anteil am Unterwasserschiff von Seepocken und anderem Bewuchs. Das ganze Unterwasserschiff ist von einer kleinen Schicht krabbelnder und wirbelnder Larven übersät. Das werden doch keine Seepockenlarven sein?

Gegen Mittag meldet sich Mark. Er fragt nach aktuellen Wetterberichten. Niemand hat einen, aber ich setzte mich gleich an Computer und Funke und versuche mein Glück. Zwanzig Minuten später liegt mir der aktuellste Bericht vor. Ich unterrichte Yagoona und Yara und plädiere für einen sofortigen Aufbruch. Wir haben zwar gerade mit leichten Gegenwinden zu rechnen, aber denen folgt Flaute, ein leichter Südwind, erneute Flaute, bevor der Wind über östliche Sektoren nach Nord und schließlich NNE dreht und deutlich zunimmt. In Windeseile wird das Dingi an Bord genommen und JUST DO IT seeklar gemacht. Auf YARA und YAGOONA ähnlich hektische Aktivitäten. Jeder will die ruhige Phase bis zur letzten Minute nutzen. Und ich ärgere mich sogar, dass ich nicht schon wegen des ruhigen Morgenwetters gestartet bin. Eine halbe Stunde nach Empfang des Wetterberichts sind wir bereits unterwegs. Der Anker ist gestaut, das Dingi wird noch gelascht.

Herbert teilt in der Funke mit, dass ich gestern bei ihnen Schuhe vergessen habe, Ich schlage ein Übergabemanöver vor. Man kann nie sicher sein, ob man sich wirklich wieder begegnet. Das Manöver klappt reibungslos, und nach einigen Augenblicken enger Parallelfahrt sind meine beiden einzigen Ausgehsandalen wieder an Bord.

Wir verlassen die langgestreckte Bucht, runden die Südosthuk und machen uns auf den Weg nach Norden. Die Maschine treibt das Boot voran. Irgendwann dreht der recht schwache Wind über Ost auf Nord und wir setzen zum Groß auch die Fock,

23.03. – 24.03.09 Harmil Island – Khor Nawarat 162,6 sm (35.001,3 sm) Wind: NNW – NE 1-4, ESE – SE 2-3, Liegeplatz: vor Anker doch die Dieselgenua bleibt in Betrieb. Aus Nordost steht uns ein erstaunlicher Schwell entgegen. Macht das Leben auch nicht einfacher. Kurz vor Tagesende nehmen wir die Fock wieder weg. Sie steht in der Abdeckung des Groß. Schlägt nur und bringt keinen Vortrieb. Mit dem frisch gesäubertem Unterwasserschiff sind wir deutlich schneller, aber immer noch nicht da, wo ich das Boot haben möchte.

Wir ergänzen auf Wunsch der Mannschaft die bisherige dreiteilige Nachtwache durch eine vorgeschaltete, rotierende Zweistundenwache. Wegen dieses Vorschlages darf Martin auch die erste Zusatzwache übernehmen. Danach werden wir eh kaum noch Nachtfahrten machen und der Vorstoß verläuft ins Leere. Grins.

1.424 (Di. 24.03.09) Habe großes Glück in meiner Nachtwache. Um 01:47 zerplatzt mit vier aufeinanderfolgenden Lichtblitzen ein Meteorit am Himmel, eine quellende Rauchspur beleuchtend. Beim nächtlichen Logbuch- und Tagebuchschreiben entdecke ich mal wieder einen Additionsfehler bei der Summierung der Gesamtreisestrecke und muß die Zahlen über Wochen hinweg korrigieren.

Am Morgen kommt ein leichter, achterlicher Wind auf. Wir reffen das Groß aus. Gegen Mittag hat der Wind soweit gedreht, dass es Sinn macht, die große Fock zu setzen. Später wechseln wir auf die Genua. Überhaupt machen wir viele Segelmanöver. Schiften Vor- und Großsegel, Trimmen die Segel. Die ruhige Phase muß genutzt werden. Martin hängt die Angel raus. Es gibt zwar mehrere Anbisse, aber kein Fisch hakt sich endgültig ein. Am Nachmittag dreht der Wind in einer sichtbaren Bewegung auf Nord und darüber hinaus. Glücklicherweise erlaubt die Küste, dem Windverlauf zu folgen. Außerdem entwickelt sich ein freundlich schiebender Strom und so rauschen wir bald mit rund 7 Knoten über Grund voran. Auch wenn dabei die Maschine nach wie vor mithilft.

"Können wir nicht die Maschine abstellen?"

"Nein, der Wind ist viel zu schwach."

Etwas später:

"Müssen wir noch unter Motor fahren?"

"Ja."

Noch etwas später:

"Besteht eine Chance, dass wir heute nicht mehr motoren?"

"Keine."

Wünschen, Klagen und Begehren der Crew, die Maschine endlich abzustellen wird nicht stattgegeben. Klappt es doch noch mit einer Ankunft im Hellen?

Die Einfahrt in den *Khor Nawarat* ist dank der Wegepunkte der vorausgeeilten YARA und YAGOONA problemlos. Doch auch die elektronische Seekarte stimmt mit des Seglers Bedürfnis an Genauigkeit überein.

Ein paar dicke Tümmler tauchen auf und begleiten uns eine Zeit lang.

Der Wind dreht weiter, und bald kann ich ganz unerwartet die Maschine stoppen. Wir steuern auf die Einfahrt zum *Khor Nawarat* zu. Geht alles wunderbar. Eine ganze Stunde erstaunlich zügiges Segeln. Ein Schnitt von sechs Knoten über Grund. Dann haben wir uns der Südeinfahrt zur Lagune soweit genähert, dass ich die Order zum Bergen der Fock und einreffen des Groß gebe. Die Maschine darf wieder ran. Aufgaben werden verteilt. Martin der Andere geht ans Ruder, Anke soll den Funkverkehr überwachen, da die vorausfahrende YARA uns mit Positionen und Wegpunkten für die weitere Einfahrt versorgt, und ich beobachte C-Map und die Umgebung und gebe die nötigen Steueranweisungen.

"Martin, Kamele, guck mal die Kamele."

Martin beginnt eine Kurve in die angegebene Richtung.



Zur Freude von Martin und Anke besuchen uns Tümmler



Kamel im Meerwasser

"Der Rudergänger steuert und lässt sich nicht ablenken."

Der Skipper gibt klare Angaben, Disziplinlosigkeiten können nicht geduldet werden. Ist ja klar. ;-) Martin der Andere meint, das Martin der Ältere ja steuern könne. So weit kommt's noch. Der erstere hat aber auch Pech. Schon vorher, er hatte gerade eifrig das Vorsegel eingetütet, hab ich gemosert, das sei zu früh. Wollte das Segel natürlich schnell setzbereit haben, für den Fall der Fälle.

Ich muß aber zugeben, das Bild der Kamele auf der schmalen, langgestreckten Insel ist schon beeindruckend. Noch beeindruckender ist das Kamel, das im seichten Wasser zwischen zwei Inseln steht. Aber leider, jetzt ist nicht die Zeit für solche Genüsse, wir wollen sicher und möglichst zügig in die Lagune und an den Ankerplatz. Mit Hilfe der von YARA ausgegebenen Wegpunkte ist das ganze sehr einfach. Und um halb sieben liegt JUST DO IT an 45 Metern Kette sicher vor Anker. Vor wenigen Stunden hätte niemand von uns auch nur einen Pfifferling darauf gesetzt, dass wir im Hellen ankommen. Und nun hat es doch geklappt. Ein zwar schwacher aber unterstützender Wind aus der richtigen Richtung, des Skippers konsequente Haltung zum Maschineneinsatz und ein unerwartet kräftiger Schiebstrom haben zum Erfolg beigetragen.

Wir sind noch beim Ankermanöver, da kommt ein offenes Boot mit reichlich dunklen Gestalten auf uns zu. Sie erkennen, dass wir noch bei der Arbeit sind, signalisieren, sie kämen später, und besuchen die YARA. Wenig später sind sie dann wieder da. "Hallo."

"Hallo. Do you speak English?"

"Yes, I do. We are from Sudan army."



Wer hätte das gedacht. Immerhin haben alle mehr oder weniger deutlich als solche erkennbare Uniformen an. Und auf dem Schoß des Mannes am Außenborder ruht eine Kalaschnikow. Sie sind aber ganz fröhlich, lachen gleich, stellen sich vor. Daß es bei uns zwei Martins gibt, finden sie besonders lustig. Martin eins und Martin zwei. Ob wir ihnen, der sudanesischen Armee etwas Diesel spenden könnten. Aber nur, wenn wir etwas entbehren können. Eine sehr höfliche Anfrage. Spontan erkläre ich bereit. ihnen mich einen Kanisterinhalt zu opfern. Erst, als der Kanister schon bei ihnen an Bord ist frage ich mich, ob meine beiden das Geschenk so gut finden. Immerhin sind sie deutlich knapper bei Kasse Andererseits, bei den aktuellen politischen Problemen mit dem Sudan, Folge Anklageerhebung wegen Menschenrechtsverletzungen gegen den Präsidenten, sind kleine Aufmerksamkeiten an der richtigen Stelle

sicher kein Fehler. Ich staune, wie bemüht die Leute sind, beim Umfüllen in ihren Kanister möglichst keinen Tropfen des Diesels zu verschütten. Das klappt auf dem schwankenden Boot zwar nicht ganz, aber im Gegensatz zu den Beobachtungen andernorts sieht man hier wenigstens den Willen, es besser zu machen.

Dann gibt es erst einmal einen Ankunftsport. Die Küche bleibt wegen beschränkter Lust kalt. Ich

bereite einen Salat. Und wenig später geben wir uns den Freuden des Kartenspiels hin. Seit langem mal wieder eine hübsche Skatpartie.



Brütet inmitten zahlloser Schneckengehäuse: Eilseeschwalbe (Sterna bergii)

1.425 (Mi. 25.03.09) Anke weckt mich. Mitten in der Nacht? Das Großsegelkleid würde schlagen. Tut es auch. Der Reißverschluß, der das Segelkleid vor dem Mast schließt, hat endgültig den Dienst quittiert. Wir kriechen an Deck und bändigen das

Segelkleid mit Hilfe einer alten Schot. Erstaunlich, wie heftig es weht. Der Nieselregen, der uns etwas anfeuchtet entpuppt sich als Salzwasserspray. Vor wenigen Stunden noch frisch geduscht und jetzt schon wieder eingesalzen. Müde und ein wenig grantelnd kriechen wir zurück in die Kojen.

Laute Anrufe aus der Funke wecken mich erneut. So früh schon? Es ist doch erst halb neun. Später merke ich, dass meine verschlafenen Augen mich getäuscht haben. Es ist bereits halb zehn. Zeit aufzustehen. Der nächtliche Wind hat sich deutlich beruhigt. Der Himmel ist grau in grau, der Ausblick fast trostlos. Weite Wasserflächen und als dünne Linien die umgebenden Inseln. Nur ganz schwach im Dunst sind auf der Festlandsseite noch entfernte Berge und Hügel zu ahnen. Ich schaue mir die Barographenkurve an. Noch immer die tropentypischen Tagesschwankungen, aber man erkennt auch einen darüber lagernden Einfluß der Hoch und Tiefs.

Mark bietet mir überschüssiges Gas an. Aber leider verfüge ich über keinen Adapter, mit dem ich seinen neuseeländischen Flaschenstutzen mit meinem deutschen verbinden kann.

Per Dingi erkunden Martin, Anke und ich die Inseln, die *Khor Nawarat* vom Roten Meer trennen. Flache Sandstreifen,

bewachsen von niedrigem Buschwerk, das

gerade in Blüte steht. Eine brütende, erstaunlich große Seeschwalbe. Und überall Muscheln in unterschiedlichstem Verwitterungsstadium. Dazwischen jede Menge angeschwemmter Müll. Wir waten zur nächsten Insel hinüber. Das gleiche Bild, aber ergänzt durch eine Kamelherde und ein paar Tümpel. Die Tiere sind sogar recht neugierig, aber näher als drei Meter kommen wir nicht heran. Martin macht derweil einen kleinen Schnorchelausflug.

Möwe beim Muschelknacken, der kleine Fleck unten im Bild ist die abstürzende Muschel







Überall gibt es Müll

¹⁰ Eine Eilseeschwalbe (*Sterna bergii*)

Später treffen wir uns bei YAGOONA. Besprechung des weiteren Fortganges. Svenja hat Kuchen gebacken, Anke Plätzchen. Sollen wir morgen weiter oder nicht? Die eher Faulen wie Gesche und ich würden lieber noch einen Tag bleiben und genießen, aber die vernünftigen Argumente von Svenja plädieren mehr für Weiterfahrt. Ich denke, auch mit Rücksicht auf die Wünsche des tauchbegeisterten Martin sollte ich vielleicht doch fahren, denn die zu erwartenden nächsten Ankerplätze versprechen auch Schnorchelvergnügen. Als wir auseinandergehen, sind die Ergebnisse noch unklar. Aber an Bord gebe ich die Order, Dingi verstauen, seegerecht aufklaren. In der Funke fragt Mark:

"Ihr nehmt das Dingi hoch? Das heißt, ihr wollt morgen starten?"

Jaja, wollen wir. Aber wenn schon, dann auch schon um 06:00 Uhr. Sonst macht das alles keinen Sinn. Während ich funke verstaut Martin das Dingi, Anke bereitet das Abendessen. Gutes Team. Draußen ist der Wind auf schlappe 4 Knoten abgeklungen. Aus WNW. Seltsam.

1.426 (Do. 26.03.09) Eigentlich wollte der Skipper faulenzen. Aber nüchterne Überlegungen über Dinge wie Wetter, Wetterglück, Vorankommen, ausgelassene Chancen usw. lassen das nicht zu. Also: Bereits um 05:30 stehen wir auf. Zögernd wird es hell. Der Himmel grau in grau. Ein trüber Tag. Mit dem ganz zügigen Aufbruch klappt es dann aber doch nicht, da Anke feststellt, dass ihre Kamera und irgendwelche

Schuhe auf YAGOONA verblieben sind. Müssen erst noch eine Übergabeaktion von Schiff zu Schiff organisieren. Die amerikanische Navy, die solches ja perfektioniert hat, hätte ihre Freude an uns. Nun wieder voll ausgestattet verlassen wir *Khor Nawarat* durch die mittlere Zufahrt. Dem schon lange gesetzten Groß folgt die Selbstwendefock. Aber wie schon so oft, es will nicht richtig laufen. YAGOONA zieht uns davon, und YARA ebenfalls. Aber dort an Bord schummelt man und lässt die Maschine mitlaufen. Da wir zügig auf die Genua gewechselt haben, machen wir lange Kreuzschläge. Denn bei jeder Wende heißt es, die Genua einrollen und auf dem anderen Bug wieder aufrollen. Mit diesem großen Lappen erreichen wir jedenfalls eine zufriedenstellende Geschwindigkeit. Halbwegs wenigstens. Der blöde Windex jedenfalls ist keine Hilfe. Weder die Windrichtung noch die Stärke gibt er einigermaßen plausibel an. So sind denn auch die meisten Logbucheinträge, von meinen Gästen vorgenommen, für meinen Geschmack hinsichtlich der Windstärke deutlich zu niedrig angesetzt.







Kamele von Khor Nawarat

26.03.09 Khor Nawarat – Long Island 67,5 sm (35.068,8 sm) Wind: N 2-3, NNW 3-4 Liegeplatz: vor Anker

Khor Nawarat aus der Vogelperspektive (Foto: Steinel/Wendelborn) Nach drei langen Kreuzschlägen haben wir endlich unseren ersten Wegepunkt erreicht und können nun mit besserem Fortschritt rechnen, da wir nur noch wenige Holebuge brauchen. Der Streckbug bringt jetzt richtigen Fortschritt. Dennoch liebäugele ich mit einem Abstecher zur Insel *Dar Ah Teras*. Von dort aus könnte man morgen den *Shubuk Kanal* problemlos anliegen. Nach Erhalt des Wetterberichts lege ich meine Idee allerdings zu den Akten. Morgen wird es mehr Wind geben, und er wird mehr oder weniger aus Nordwest kommen, also reichlich auf die Nase. Besser, heute noch die moderaten, etwas nördlicheren Winde ausnutzen. So folgt nun der elenden Kreuzerei ein nicht weniger unangenehmer Am-Wind-Kurs. Immerhin, wir können nach einem kleinen Schwenk des Windes den Kanal fast durchweg anliegen.

Das Befinden der Mannschaft ist halbwegs ok. Nur Anke klagt über Müdigkeit und später über flaue Gefühle. Aber sie hält sich. Ich stelle sie zwischendurch mal ans Ruder. Das hilft ja meist. Auch Martin lasse ich tüchtig Ruder gehen. Muß meine Crew mal müde arbeiten lassen, dann gibt es weniger Beschwerden, wenn der Jockel ran muß.

"Kann man nicht vielleicht den Windpiloten einsetzen?"

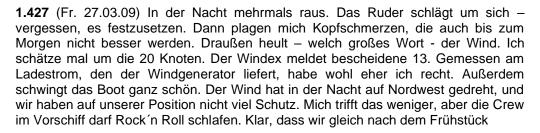
"Eigentlich nicht richtig."

Ich lasse mir eine lange Erklärung einfallen. Später allerdings, Onkel Heinrich ist tatsächlich am Rohr:

"Ich steuere mal wieder per Hand, ist doch ok, oder?"

Sieh mal einer an. Damit ich nicht ganz unsozial wirke, gehe ich natürlich auch Ruder. Meist als Ablösung nach einem Einstundensteuerintervall meines Vorrudergängers. Dann schaue ich mir die Angelegenheit an, und fünf Minuten später delegiere ich meine Arbeit an Onkel Heinrich, ohne dass es schlechter läuft. Am Nachmittag klart es auf, aber es bleibt ungewöhnlich kühl. Ziehe zum ersten Mal seit Menschengedenken ein langärmliges Hemd, Schuhe und eine lange Hose an.

YARA und YAGOONA sind mit Schummeln die einen und besserem Segeln die anderen weit voraus. In der Funke hören wir, dass sie mittlerweile - noch im Hellen - vor Anker gehen. Uns hat der letzte Holebug viel Zeit gekostet. Und wenn es schon unglücklich läuft, dann aber auch konsequent. So kentert die Tide und wir kämpfen plötzlich mit Gegenstrom, wo die anderen geschoben wurden, und der Wind, der YAGOONA noch von der Seite vorwärts puschte, gewährt es uns gerade noch so, das Ziel am Wind anzuliegen. Und selbst da müssen wir auch noch mal schummeln und schieben uns mit Motorhilfe wieder zur Kurslinie zurück. Aber so haben wir halt zwei Pfadfinder, die uns mit GPS-Positionen für die Riffansteuerung und Fahrt im Shubuk Channel versorgen. Wir segeln bis zur Einfahrt, dann nehmen wir die Genua weg und motorsegeln den Rest des Weges. C-Map ist hier außerordentlich akkurat und wir hätten den Weg auch ohne die Wegepunkte machen können. Auf den letzten Meilen helfen die Ankerlichter der beiden, den Kurs nach Long Island zu halten. Wir setzen nach einer vorsichtigen Proberunde auf Höhe der YARA den Anker. Mittlerweile ist es 22:00, dunkel und spät. Welche Erkenntnis! Ich schlage vor, dass sich zwei Besatzungsmitglieder ums Aufklaren bemühen, das dritte kocht. So entwickelt sich die klassische Arbeitsteilung, die Männer wurschteln an Deck herum, die Dame des Hauses unter Deck. Aber gut so, denn wenig später können wir den Tag bei einem improvisierten, aber leckeren Nudelgericht im warmen, gemütlichen Salon ausklingen lassen.





Draußen wird es langsam Dunkel. Anke verfolgt den Kurs auf der elektronischen Seekarte



umankern. Nun, bei guter Sicht, legen wir uns tief in die sandige Lücke zwischen den Riffen am Südufer der Insel. Und liegen plötzlich ruhig wie in Abrahams Schoß.

Wir brechen auf zum Schnorchelgang. Mein erstes Bad im Roten Meer. Mann, das Wasser trägt, man schwimmt ja oben auf wie eine Ente. Später stelle ich fest, auch der Wassermacher tut sich schwerer, er produziert messbar weniger Süßwasser. Aber schlimmer noch, wer hat behauptet, das Rote Meer sei warm? Fröstelwarm trifft eher zu.

Entsprechend fällt begrenzt mein Schnorchelausflug aus. Dennoch: Jede Menge bisher noch nicht gesehener Fische. Der Schnorchelgrund ist recht vielseitig, flache niedriae Korallenriffe. Sandpartien. Abbrüche wechseln miteinander. Dann habe ich Glück: Ein sehr hübscher Blaupunkt-Stechrochen (Taeniura lymma) mit grünlichem

Körper, der übersät von leuchtend blauen Punkten ist und in einen bläulichen Schwanz ausläuft. Er liegt halb unter einem Korallenüberhang, halb in einem Graben. Und verschwindet just in dem Moment, an dem ich Anke und Martin herangelotst habe. Pech.

Am Nachmittag mache ich mit Anke einen Landausflug. Wir sehen insgesamt mindestens zehn Fischadler, davon zwei Paare auf ihren Horsten. In Ermangelung

von Bäumen horsten die Greife auf dem Boden. Es scheint allerdings, als sei die Brutzeit bereits vorbei und die Tiere säßen nur noch aus Gewohnheit auf den Horsten. An einigen halten sich Elterntiere und Jungtiere auf. Ein großer Tern attackiert uns vehement, obwohl wir nicht wirklich das Gefühl haben, seinem Nest nahe gekommen zu sein. Sonst beschränkt sich der Blick auf eine flache, langgestreckte, buschbewachsene Insel. Ein paar kleine Vögelchen und ein Seidenreiher sorgen für Abwechslung.

Abends treffen wir uns bei YARA auf ein Stück Kuchen. Das ursprünglich geplante gemeinsame Musizieren fällt irgendwie aus. Vermutlich

Fischadler

wegen anerkanntem Kompetenzmangel. Auch nicht schlimm. Wer weiß, sonst hätten wir die Insel am nächsten Morgen vielleicht von allem Getier verlassen vorgefunden.



1.428 (Sa. 28.03.09) Afrika. Welch ein Wort. Welch ein Klang. Welche Farbe. Kein lächerlicher Sandhaufen liegt vor uns. Das, was sich da aus dem Dunst schält, blaß und hitzeflimmernd, das ist das echte, das wahrhaftige Afrika. Keine lächerliche Insel, so ein schlichter Sandhaufen mehr.

Fischadlerpaar auf bodennahem Horst

28.03.09 Long Island – Sheik Ibrahim 18,7 sm (35.087,5 sm) Wind: WNW 2-3, NNW 3, NNE 3 Liegeplatz: vor Anker



Gegen 07:00 sind wir aus den Kojen gekrochen, haben gemütlich gefrühstückt, und kurz nach acht das übliche Bild: Die Ankerkralle ist gelöst, die Maschine läuft im standby, die Kette rasselt in den Kettenkasten. Wir brechen auf. YAGOONA ist schon frei und dreht bereits auf den Kurs ein, auf YARA herrscht noch idyllischer Frieden. Der Wind hat seltsamerweise fast auf West gedreht. Es sah schon merkwürdig aus, als wir noch auf dem Ankerplatz lagen, und nun kommt er uns fast entgegen. Die Idee, ein Stück zu segeln wird schnell verworfen. Es wird motort. Immerhin, wenig später steigt wie eine schwache Entschuldigung das Groß nach oben. So ein bisschen. Als Stütz. Die vor uns liegenden Riffe und Inseln sind erstaunlich gut mit Baken markiert. Einfache Navigation. Wir zeichnen jeden wichtigen Wende- oder Passierpunkt mit ergänzenden Angaben auf. Vielleicht dient dieser Fleiß ja späteren Seglern als Hilfe. Ganz grob führt uns der Weg direkt nach Westen. Nach Afrika. Und eben dieses Afrika zeichnet sich immer lebhafter vor uns ab. Ein schwacher Mangrovensaum, ein hitzeflimmerndes, sanft ansteigendes Vorland, eine buschbestandene Halbwüste, dennoch erstaunlich, unerwartet grün aus unserer Perspektive, und dahinter ein blaß blaugrauer Gebirgszug. Mit jeder Kabellänge, die wir uns nähern, gewinnt dieses Afrika an Konturen. Wird farbiger und strukturierter. Und dennoch, nach einer gewissen Distanz verliert sich jede Schärfe in der über dem Land lastenden, flimmernden Hitze. Und es ist doch erst früher Morgen. Ich stehe im Cockpit und schaue und schaue. Unwillkürlich beginne ich die Luft ganz bewusst einzuatmen, so als ob ich den Kontinent erriechen wollte. Ein unbewusster Reflex. Werden da uralte Instinkte geweckt? Afrika hat mich seit jeher magisch angezogen.

Der Kanal führt uns bis unmittelbar unter die Küste. Dann schwenkt sein Verlauf, und wir folgen ihr. Seltsamerweise schwenkt auch der Wind. Keine Besserung der Verhältnisse. Wir motorsegeln weiter. Zur Auflockerung gleitet ein Hai an uns vorbei. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Ohne Probleme erreichen wir die Einfahrt der völlig geschützten Lagune Sheik Ibrahim. C-Map haut zwar nicht ganz hin, aber die Sichtverhältnisse sind gut und die Einfahrt in die Rinne, die in die Lagune führt, ist durch zwei Baken unmissverständlich gekennzeichnet. Der Verlauf der Rinne zeichnet sich beim herrschenden Licht deutlich ab. Und er ist durch knapp aus dem Wasser ragende Holzstümpfe markiert. Was will man mehr. Wir folgen ihrem Verlauf, und wenig später ankern wir ohne viel



Einfahrt in die Lagune von Sheik Ibrahim

Federlesens im braunen Lagunenwasser. In Afrika! Seichte Ufer, ein paar schüttere Mangroven, viel bloßer, barer Boden, was man erst jetzt, aus der Nähe erkennt.

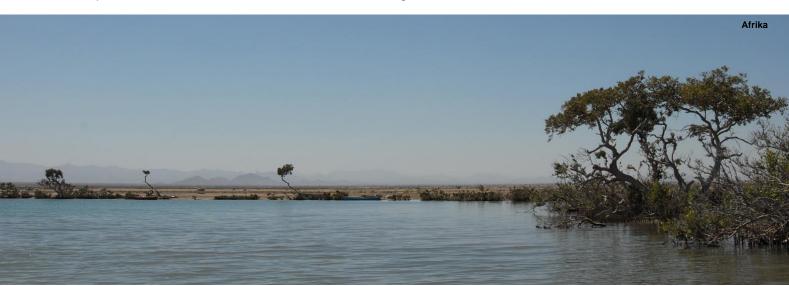


Am Ufer der Lagune ein paar kleine Unterstände aus Plastikplanen, nahe der Straße verstreut ein paar Zelte. Jenseits der Straße auch mal ein paar Büsche und Bäume. Doch nicht so grün, wie es aus der Ferne wirkt.

In der Funke ein Austausch erster Eindrücke. Der Tenor: "Ganz schön trostlos hier."

Trostlos? Ich bin fasziniert. Das ist Afrika! Was heißt hier trostlos? Was für Erwartungen hat der Einzelne mitgebracht? Die Fischercamps am *Rio Parana* sahen auch nicht besser aus. Mich kann das nicht erschüttern. Im Gegenteil. Dieses Land, das ich da sehe, zieht mich magisch an.

Es ist noch gar nicht spät. Also schnell Mittag gegessen und rein in die Aktivitäten. Der halbe Tag steht noch zur Verfügung. Das muß genutzt werden. Was sonst? Martin, der Andere, wandert nach dem Essen zwecks Mittagschlaf in die Koje. Martin der Erstere staunt. Wie kann man nur das Leben verschlafen? Und macht sich mit dem Dingi auf den Weg. Mittagshitze hin und her, Afrika ruft, Afrika muß erkundet werden. Zunächst rudere ich zu einem Mangrovensaum. Sehe dabei, wie einer der Fischer neben einer der einfachen Planen-Hütten am Ufer winkt. Erst mit den Armen, später mit einem T-Shirt. Werde wohl zu den Hütten gehen müssen.



Hübsch flach vor den Mangroven. Selbst mit dem Banana-Boot laufe ich alsbald auf Grund. Die Mangroven sehen ganz anders aus als die, die wir bislang in Südamerika und in den asiatischen Ländern kennen gelernt haben. Viel kleinere, sehr dicht beieinander sitzende Blätter, sehr helle Borke, sehr licht im Habitus. Aber um so malerischer in der grafischen Wirkung. Auf einem der Mangrovenstämme sitzt ein Milan. Er fliegt mich kurz an, dann setzt er sich wieder auf seinen Ansitz. Ich stecke gerade wieder mit dem Dingi fest und bin fasziniert. Ein ums andere Mal. Hinter den bizarren Stämmen dieselbe hitzeflirrende Ebene, dahinter die nun deutlich



konturierten und strukturierten Berge. Alles nahezu lautlos. Auf der Küstenstraße – asphaltiert, denn sonst zögen die Autos eine Staubschleppe hinter sich her ziehen ab und an Lkw oder Pickups ihres Weges. Lautlos und in der Hitze ein wenig irrlichternd. Zwischen den Zelten nahe der Straße eine Gestalt, die sich dunkel vom Hintergrund abhebt. Stoff flattert im

Wind. Kamele, die mit ihren seltsam langsamen Bewegungen einherschreiten. Immer wieder erfasst mich ein regelrechter Rausch. Das hier ist Afrika. Echtes Afrika. Zum Fühlen, zum Hören und Sehen, zum Anfassen, Ertasten und Begreifen. Wie kann man sich da abschrecken lassen. Im Gegenteil. Ich muß unbedingt zu den Fischern. Bei einem kleinen Abstecher zur YAGOONA sammle ich noch Mark auf, und los geht's. Mark hat sich noch schnell Zigaretten gegriffen, ich zwei Cola-Dosen.

Wir landen etwas nördlich der Hütten, das verkürzt den Rückweg. Dann suchen wir die erste Hütte auf. Ein kleiner Windschutz direkt am Ufer, nach Norden schützend, nach Süden offen. Mehr nicht. Sicher kein Nachtaufenthalt. Oder doch? Wir werden von einem großen, relativ athletischen, dunklen Fischer willkommen geheißen. Und sollen uns in den Windschutz der Hütte begeben. Ob wir Kaffee mögen. In einem kleinen. Kolbenförmigem Tongefäß wird der Kaffee gekocht. Auf einer kleinen, glutgefüllten Mulde. Effektive Feuerholznutzung. Der Ausguß wird von einem fein zerschnittenen Plastikgefaser verblüffend gut gefiltert. Es gelangt kaum Kaffeesatz in die Tassen. Die sind klein und zu einem Drittel mit Zucker gefüllt. Man spült sie sogar extra für uns. Der Kaffee



Kamele am Strand

ist heiß, süß und scharf. Scharf? Wir untersuchen das Kaffeegemisch, und tatsächlich, nicht nur zerstoßener Kaffee, auch zerstoßener Pfeffer befindet sich dazwischen.



Hadschi Halef Omars Enkeltochter

Zu uns gesellt sich ein weiterer Mann, der mich ein wenig an meine Vision von Hadschi Halef Omar Ibn Hadschi Dawud als Gossara usw. und so ähnlich erinnert. Krummbeinig, dünn, mit schmalem Bärtchen, seltsamer Wickelhose und Turban. Keiner von unseren Gegenübern spricht Englisch, unsere wenigen arabischen Brocken verstehen sie auch nicht. Umgekehrt ergeht es uns nicht besser. Dennoch verstehen wir, dass wir mir Halef Omar mitgehen sollen. Er bringt uns zu einem der größeren Zelte dicht bei der Straße. Dort halten sich auch Frauen und Kinder auf. Die Frauen mit Kopftuch und Gesichtsschleier. Der sitzt deutlich großzügiger als auf der arabischen Halbinsel. Frauen wie Männer sind eher abessinische. äthiopische oder arabische Gestalten, keinerlei negroide Züge. Und beide



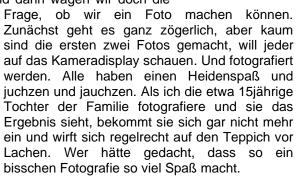
Viel Spaß mit den Beduinen

Geschlechter beteiligen sich sogleich am Gespräch. Wir werden in das Zelt gebeten. Ein sauberer Teppich bedeckt den Fußboden, bunte Stoffe schmücken die Zeltbahnen von innen. Ein paar Küchenutensilien. Vor dem Zelt zwei große blaue Plastiktonnen. Wir brauchen lange, bis wir uns halbwegs verständigen können. Die

Frauen wollen dekorative Perlenarbeiten verkaufen. Aber wir wollen nicht so recht. Auch haben wir ja keine einheimische Währung und die Dollars sind auch knapp. Dann unterhalten wir uns lange um eine Flasche mit Zweitaktmotoröl. Die Frage ist nur, wollen sie die Flasche an uns verkaufen, oder wollen sie ihrerseits Zweitaktöl kaufen. Zum Schluß vermuten wir ersteres. Dann taucht ein einfaches Schwert auf. Wollen wir auch nicht kaufen. Mist, klatscht der Wortführer in die Hände, als wir nein sagen, wieder nicht geklappt. Die Oma des Clans ergreift schließlich die Initiative. Sie bittet direkt um Geld oder um Lebensmittel. Sie hätten Hunger. Wir versprechen wieder zu kommen und etwas mitzubringen. Ich verschenke inzwischen die zwei Dosen Cola an die Kinder. Und dann wagen wir doch die



Was macht man mit den fremden Konserven?





Es ist ein hartes Stück Arbeit, gegen den Wind anzurudern. Aber schließlich ist es geschafft. Nach einem kurzen Intermezzo an Bord kehren wir mit Marks Dingi zurück. Diesmal ist auch Anke mit von der Partie. Wir werden schon am Ufer erwartet. Irgendwie versuchen wir unsere Gaben gerecht zu verteilen, aber das ist nicht ganz einfach. Jeder will etwas haben, aber niemand versteht so recht, was in den



Konserven ist. Große Diskussionen gibt es um eine Dose Corned Beef. Erst nach geraumer Zeit verstehe ich, dass es darum geht, ob das Fleisch durch religionsgerechte Schlachtung gewonnen wurde. Die Dose stammt aus Indonesien. Da müsste sie eigentlich koscher bzw. halal sein. Die Gemüter sind zufrieden, als ich eine klitzekleine Prüfplakette entdecke, auf der in mikroskopischer Schrift in arabischer und in lateinischer Schrift Halal steht. Ein weiteres Problem taucht auf, da Mark nur eine Tauchmaske spendieren kann. Es wird noch eine zweite gebraucht. Nur woher nehmen, wenn nicht stehlen? Na, unsere Fischer verstehen. Wir ziehen weiter zu den Zelten mit den Frauen. Anke wird herzlich willkommen geheißen. Natürlich die Frage, mit wem von uns sie liiert ist. Mit Mark nicht. Ah dann ist Mark ja noch frei. Die äußerst gescheite Oma tuschelt und gestikuliert. Es dauert nicht allzu lange, bis wir verstehen: Ob er nicht die da zur Frau haben

wolle? Vielleicht ist auch Dienstmädchen gemeint. So ganz genau kann man es nicht wissen. Mark wehrt ab, er habe eine Frau an Bord des Bootes. Die gleiche Frage an mich. Ich habe auch eine Frau. Och, kein Problem. Ich könne die da ja als Zweitfrau nehmen. Die da ist geschätzt neun Jahre alt. Sitten sind das. Ansonsten haben wir alle viel Spaß. Es wird wieder viel fotografiert, und schließlich landet Ankes Kamera in den Händen von Hamid. Das gibt nun viele zusätzliche Fotos mit ganz verwegener Bildgestaltung. Abgeschnittene Köpfe, halbierte Personen, aber vor allem noch mehr Anlaß zum Lachen. Nicht weniger lustig, als Oma die erste Konserve öffnet. Eine Maiskonserve. Innen die typische bleiche Brühe mit den gelben Kugeln. (Bonduellekonserven, fast weltweit erhältlich, sind deutlich besser.) Na, irgend etwas werden sie schon aus unseren Zutaten kreieren. Zumindest der Reis sollte unproblematisch sein. Das Milchpulver scheinen sie auch nicht zu kennen. Schon eine sehr einfache, abgelegene Welt, in die wir geraten sind. Aber irgendwie auch sympathisch. Ein bisschen bedauern Mark und ich, dass der Fischer, der uns zu Anfang mit Kaffee bewirtete, nun ein wenig unter gegangen ist. Er hat auch seinen Teil von unseren Gaben bekommen, aber er hatte uns ganz ohne Hintergedanken und Tauschideen bewirtet. Irgendwie ist es immer so, die einen sind die netten, unschuldigen, die anderen sind etwas cleverer und bekommen mehr.

Am Rande noch ganz interessant, erstmals werde ich hier als *Sidi* angeredet. Wer früher mal Karl May gelesen hat, weiß bescheid.



Zum Schluß bieten sich uns im Licht der untergehenden Sonne noch ein paar phantastische Stimmungen. Zwei Mädchen, die eine Ziegenherde heimholen. Bilder, wie in einem Film. Die typischen Laute, die Stimmen der Mädchen, das Meckern der Ziegen, ein Vogel, der Wind, sonst nichts. Ähnlich, als die Mädchen ein Kamel vertreiben, das sich an das Ziegenfutter heranmacht. Und welches Licht, als die Sonne über dem Kamm der Berge sinkt. Lang werdende Schlagschatten. Ein Fischer, der im letzten Abendlicht seine Stellnetze kontrolliert.

Wieder an Bord koche ich. Mehr schlecht als recht aus Konserven. Mir fehlt heute die Phantasie.

Am Ufer in der Nacht nur zwei schwache Lichter. Niemand hat hier Geld für Strom, Petroleum oder Kerzen. Nur die Sterne leuchten am Abendhimmel. Sogar sehr klar. Und im Norden funkeln überm Horizont die Lichter *Suakins*, aber das entdecke ich erst, als ich mitten in der Nacht einmal austreten muß.



Heimkehr der Herde

1.429 (So. 29.03.09) Moderates Aufstehen bedeutet um sechs Uhr. Blöd, das ich gestern solch unchristliche Zeit ausgegeben habe. Natürlich kommen wir nicht pünktlich um sieben los, da die Ankerkette voller Mud steckt. Guter Ankergrund halt. Es dauert, bis die Kette Stück für Stück per Eimer geduscht ist.

Am Ufer sind die Fischer ebenfalls aktiv. Ein zwei der besonders vermögenden Fischer sind in ihre kleinen Boote gestiegen und fahren im warmen Licht der Morgensonne aus.

Die Ausfahrt aus dem Kanal ist trotz der frühen Stunde ganz gut möglich. Das nördliche Riff lässt sich bereits ahnen, und die Markierungsstummel helfen auch weiter. Es weht aus WNW, gar nicht so schlecht. Wir starten mit Genua und Groß und können fast den Wunschkurs anliegen. Fast. Aber fast ist besser als gar nicht. Doch leider hat der Wind hier die Eigenart, im Tagesverlauf von westlichen Richtungen über Nord auf Ost zu drehen. Wobei die zeitlichen Anteile und das Tempo dieser Drehbewegung doch recht willkürlich und unfair erscheinen. So schwenkt er schon recht bald auf Nordwest und etwas nördlicher und nimmt zu. Die arg strapazierte Genua wird nach noch nicht einmal einer Dreiviertelstunde gegen die Fock getauscht, und dann geht es Schlag auf Schlag. Mit größeren und kleineren Distanzen zwischen den Wenden. So, wie es die Riffe und Flachs zulassen. Gesteuert wird von Hand, zum einen, weil es kaum Sinn macht, Onkel Heinrich stets neu einzutrimmen und wenig später wieder zu wenden, zum andern, um meine Crew mal ein bisschen zu ermüden. Das fördert die Akzeptanz der Maschine. Hoffe ich. Außerdem macht es deutlich, was Kreuzen bedeutet. Und ich hoffe, die Phantasie reicht aus, sich auszumalen, was Kreuzen bei mehr Wind bedeutet. Heute ist es noch moderat. Der Wind dürfte kaum über echte 18-20 Knoten hinaus gehen.

29.03.09 Sheik Ibrahim - Suakin 36,2 sm (35.123,7 sm) Wind: WNW 2, NW 2-4, N 3-4

Liegeplatz: vor Anker



Aufbruch am frühen Morgen

YARA schummelt mit Maschine, YAGOONA segelt effektiv und uns davon. Und zeigt uns eine lange Nase, als sie, später gestartet, bei einem Kreuzschlag direkt vor unserem Bug durchgeht. Der Wind dreht weiter und stellt sich dann auf Nord ein. Der erste Eintrag im Logbuch, der über die puren Daten hinausgeht, heißt dann auch elende Kreuzerei. Das Boot wird zunehmend eingesalzen, das Rote Meer ist ja eh salzhaltiger als andere Meere, als ob der allgegenwärtige Staub nicht schon genug wäre. Der Großschottraveller und seine Umlenkblöcke quietschen schon zum Gotterbarmen, und die Umlenkrollen der Reffleinen leisten auch schon herben Widerstand. Überall zeigen sich zunehmende Anhäufungen rötlicher Farbpigmente. Wüstenstaub.

Ich überlege mehrmals, die Maschine zu starten, doch nehme ich davon immer wieder Abstand. So segeln wir bis an die Einfahrt des Kanals nach *Suakin*. Da sticht mich der Hafer und ich beschließe, in den Hafen zu segeln. Wenn schon, denn schon. Und dann auch am besten mit einer Bierdose in der Hand. Da wir die Einfahrt anfangs nicht gut ausmachen können, beschränken wir uns allerdings nur auf das Groß. Und sicherheitshalber lassen wir die Maschine im Leerlauf mitlaufen. Alles klappt wunderbar. Unmittelbar vor dem Ankerplatz schießen wir in den Wind und nehmen das Groß weg. Dann eine Zickzackpartie durch das Feld der Ankerlieger – rund 25 Boote haben sich hier eingefunden – und schließlich setzen wir den Anker auf knappen 5 m. Entdecke unter den Booten ein paar bekannte Gesichter. TRIGLAW, ANTARES, PEGASUS sind hier. Und bei Umberto von der LE HOLLANDAISE ERRANTE werde ich gleich zum Kaffee eingeladen. Ein kleines, armseliges Bötchen, doch die technischen Instrumente und Gerätschaften sind in perfektem Zustand. Er ist gebürtiger Holländer, Vater eben dies, Mutter aus Südafrika, aufgewachsen in

Katalonien. Klar, dass ich versuche, mein eingerostetes Spanisch wieder ein wenig zu üben. Leider können wir den Faden nicht weiterspinnen, denn Mohamed taucht auf, der hiesige Agent, Helfer der Yachties. Er will unsere Einklarierungsunterlagen haben. Mohamed, groß, dunkel, in weißer Jelaba, ist gut organisiert. In Null Komma nichts sind alle Formulare ausgefüllt, geklärt, welcher Bedarf existiert, Diesel und Propan sind bestellt, lokales Geld ebenfalls, der Rechnungsbetrag ermittelt. Wobei Mohamed im Kopf rechnet, und ganz korrekt.

Später besuche ich noch Jürgen und Ingrid auf der ANTARES und bekomme erste Informationen zum Ort. Wo es einen Bäcker gibt, was man auf dem Markt bezahlt, wo der überhaupt ist, ob es sich lohnt, nach *Port Sudan* zu fahren, usw.



Fischer im seichten Meer vor Suakin

1.430 (Mo. 30.03.09) Während Anke und Martin auf dem Markt Obst und Gemüse einkaufen widme ich mich den üblichen Unterhaltungsarbeiten. Ölwechsel für die Maschine und die Einspritzpumpe stehen an. Nebenbei kontrolliere ich das ganze Umfeld des Motors und fülle rund 40 Liter Kraftstoff aus Kanistern in den Tank. Der ist

nun annähernd voll und zusätzlich sind 120 Liter Diesel als Deckslast gestaut. Mohammed, der "Agent", entpuppt sich als effektives Hilfsgenie. Die Dieselkanister waren überpünktlich und übervoll gefüllt zurück, die Gasflasche scheint auch mehr als voll zu sein, und auch sonst klappt fast alles.

Am Nachmittag mache ich mich mit dem Rest der Truppe auf in den Ort. Schon ein armseliger Flecken. Auch in der sogenannten "neuen Stadt" finden wir zahllose Häuser, die genauso gut dem Ruinenensemble der alten Stadt angehören könnten. Anfangs sind kaum Menschen zu sehen. Erst im Umfeld des Marktes belebt sich die Szenerie. Die meisten Menschen sind dunkelhäutig, aber wenig negroid. Ja, wie soll man es besser beschreiben. Die Mehrheit in Gewänder, Kaftane und Jelabas geüllt, oft mit einem Käppi oder einem

Garküche: hier



Menschenleere Neustadt

Turban auf dem Kopf. Die Frauen sind bunt gekleidet, und der Schleier bzw. Gesichtsschutz wird meist nur andeutungsweise getragen. Auch hier finden sich wieder bildhübsche Gesichter. Dazwischen auch hellere, arabisch wirkende Gestalten.

Der Eselskarren ist das bevorzugte Verkehrsmittel. Der Karren besteht oft nur aus

Der Eselskarren ist das bevorzugte Verkehrsmittel. Der Karren besteht oft nur aus einer schlichten Bretterfläche ohne irgendwelche Seitenteile, an denen die Güter Halt finden könnten. Die Esel sind erstaunlich willig und traben oder schreiten munter in die gewünschten Richtungen. Keine Anzeichen der sprichwörtlichen Störrigkeit. Manche ziehen auch Wassertanks hinter sich her. Gemeinsamkeit all dieser Fahrzeuge: absolut windschief angebrachte, eiernde Räder. Ausgediente Teile älterer Kleinlaster.



Wir streunen am Markt vorbei und dann

Richtung Busstation. Hier gibt es nämlich Garküchen und "Restaurants". Fasziniert schlendern wir durch die Gassen. Einzylindrige Langsamläufer sorgen für Energie und Grundwasser, große Woks brodeln über dem Feuer dürrer Zweige. In gewaltigen Töpfen werden Bohneneintöpfe gekocht und warm gehalten. Die einzelnen Anbieter haben sich spezialisiert. Einer offeriert Falaffel, Bohneneintopf und scharfe Soße samt Brot. Der Nachbar Hühnchen vom Grill, und der nächste Nachbar auf der anderen Seite Säfte. Das Essen kostet relativ wenig, ist aber vermutlich immer noch ein Touristenpreis. Dagegen waren die Preise auf dem Markt sehr teuer. Von Suakin berichtet übrigens die KAYA: Wir haben tatsächlich den ersten Ort auf dieser Welt gefunden, wo es keine Coca-Cola zu kaufen gibt! Das war 1999. Heute kann man hier selbstverständlich auch Coca-Cola erhalten. Nichts bleibt wie es war, die Welt ändert sich.

Nach dem Abendessen rufen wir Svenja und Mark an, ob sie Lust haben auf einen Doppelkopfabend. Haben sie. So verbringen wir einen gemütlichen Abend, während draußen der Wind heult. Anfangs wenigstens. Letztlich sind die Böen moderater, als es sich anhört. Draußen auf dem Roten Meer wird allerdings mehr los sein. Um Mitternacht haben wir scheinbar Windstille. Ich hänge meinen Gedanken nach. Hatten eine mail bekommen, in der eine





In vielen arabisch geprägten Ländern wird traditionell mit der bloßen Hand gegessen



vor uns reisende Yacht, im Schutze eines Kap liegend, schildert, "draußen hämmert es mit 15-20 Knoten. Was ich dann doch etwas übertrieben finde. 15-20 Knoten sind guter Segelwind, selbst an der Kreuz. Nur, nach all den Jahren mit vorwiegend raumen und achterlichen Winden sind wir das einfach nicht mehr gewohnt. Und niemand will sich die Kreuz antun auf einem Meer, das sich wie die Ostsee durch eine unangenehm kurze und steile Welle auszeichnet. Ähnlich ist es in der lieben Segelliteratur. So staune ich nicht schlecht über so manche Schilderung der örtlichen Verhältnisse. Da wird über die Passage durch den Shubuk Channel berichtet, dass der Stammplatz des Skippers in der Saling gewesen sei, eveball-navigation. Nun, auch bei uns stimmten Kartenbild in den elektronischen

Links: Sudanesische Kaffeemaschinen. Jeder Kaffeegenießer bekommt eine persönliche Maschine. Die Tongefäße werden mit vorgewärmtem Wasser und Kaffee gefüllt in die Glut eines kleinen Feuers gesetzt. Wenn der Kaffee kocht, bekommt man die Maschine auf einem stützenden Stoff- oder Lederring serviert. Der Kaffeesatz wird von einem kleinen Plastikgeflecht zurückgehalten

Seekarten und GPS-Position jenseits von Long Island nicht mehr überein, aber der Versatz betrug 1 oder 2 Kabellängen. Und natürlich haben wir nach Sicht navigiert, aber das ging bequem von Deck aus, zumal praktisch alle wichtigen Gefahrenstellen durch Baken markiert waren. So unterschiedlich kann die Wahrnehmung der gleichen Passagen sein. Vielleicht hatten wir auch nur eine günstigere Tageszeit. Ich dämmere weg.

1.431 (Di. 31.03.09) Draußen wird es bereits hell. Woher ich das weiß? Eine dieser aufdringlichen afrikanischen Fliegen ist in eins meiner Nasenlöcher geflogen. Klar, dass ich mit einem heftigen, kaum mehr zu stoppenden Niesanfall aufwache. Mistviecher. Nicht weit entfernt höre ich eine Ankerkette rasseln. Klingt nicht nach einer elektrischen Winsch. Wahrscheinlich geht Umberto Anker auf und versucht sein Glück. Wir werden sehen. Ich drehe mich um und versuche, noch ein wenig Schlaf zu finden. Gegen neun Uhr ist Umberto wieder da. Und mit ihm auch die anderen, die ihr Glück versucht haben. Scheint doch nicht nett zu sein, draußen.

Wie in all den vergangenen Tagen versuche ich auch heute kaum, dass ich aus der Koje bin, die gribfiles abzurufen. Aber wie gehabt, es kommt keine tragfähige Verbindung zustande. Nach wie vor haben wir damit keinen aktuellen Wetterbericht. Anke und Martin brechen nach dem Frühstück nach Port Sudan auf. Ich bleibe. Es gibt zu tun. Mein Tagebuch bebildern (Kür), Winschenwartung usw. (Pflicht). Letzteres steht im Vordergrund. Ich zerlege die Fallwinsch an Steuerbord, die in den letzten Tagen schwächelte. Ergebnis: die Kunststoffscheibe, die als Federelement für die selbstholende Klemmscheibe dient, ist gebrochen. Die Winsch ist zwar noch funktionstüchtig, aber die Bedienbarkeit ist etwas eingeschränkt. Habe zwar jede Menge Ersatzteile für die Winschen an Bord, aber eine Ersatzplastikscheibe habe ich nur für die großen Schotwinschen. Letztlich auch egal, jedenfalls ist die Winsch nun gewartet und gesäubert. Und weil ich gerade so schön in Schwung bin, wische ich noch mal im Schiff und putze das Klo. Die Schweinerei im Cockpit erledigt sich selbst. Die äußere Winschtrommel war mir, gesäubert und frisch gefettet, aus der Hand geglitten und genau auf die Schale mit dem (verschmutzten) Spülbenzin gefallen. Welche natürlich umkippte, und ... Kann man sich ja vorstellen. Glücklicherweise ist Benzin ein leicht flüchtiger Stoff. Das Problem erledigt sich also durch Aussitzen.







Am Nachmittag ziehe ich in die Stadt. Genauer, das Dorf. Wieder durch die halb verfallene "Hauptstraße". Bis zum Markt. Dort streune ich etwas herum. Die Fotografiererei klappt nicht so richtig. Heute wird mir mehrmals bedeutet, dass Fotografieren offiziell verboten ist. Hmm. Kennt man doch schon woher. Auch egal. Ich kaufe ein wenig ein. Eine sudanesische Kaffeemaschine, 1 kg Zwiebeln, 1 kg Tomaten, 20 Stück Brot, ein halbes Kilo Limonen. Zum Schluß sind immer noch ein paar Pfund übrig.

Wenig später erhalten wir, die als nächstes aufbrechen wollen, von Mohammed unsere Pässe und die Genehmigungen für die weitere Fahrt. Und geschlossen ziehen die Crews der YARA, YAGOONA und JUST DO IT erneut in das Dorf, um in einem Restaurant einzukehren. Auf dem Weg bewundern wir aufs neue die heimische Stromproduktion und die kleinen Händler und Anbieter von allerlei Waren. Gegessen wird heute an anderer Stelle. Die Sitzgelegenheiten sind mal wieder primitiv. Die aussteifenden Verstrebungen der kleinen Tische sind wahre Kniebrecher. Aber das Essen ist gut. Und einfach. Bohneneintopf mit Öl und scharfer Yoghurtsauce, Fladenbrot, würzige Falaffel und Salat mit Yoghurtsauce. Sechs Erwachsene und Yannic speisen für 12 sudanesische Pfund, also 6 US-Dollar. Zwischendurch werden wir öfter begrüßt. Einer der groß gewachsenen sudanesischen Männer begrüßt uns und schüttelt Yannic die Hand. So ein kleiner Blondschopf ist ein wahrer Magnet. Ein anderer Sudanese spielt uns eine kleine Melodie auf einem einfachen Instrument vor. Eine Mischung aus Gitarre und Harfe.

Nach dem Essen gehen wir noch in eine Kaffeebar. Dort wird der Kaffee traditionell in kleinen kugelförmigen Tongefäßen mit langem Hals bereitet. Auf offenem Feuer. Ursprünglich und lecker. Hier im Lande würzt man den Kaffee. Nach der ausgesprochen pfeffrigen Variante in *Sheik Ibrahim*, ist der Kaffee hier mit Kardamon

angereichert. Anke berichtet, dass sie in *Port Sudan* Ingwerkaffee erhalten hätten. Ein Sudanese, der als Seemann auch Hamburg besucht hat, gesellt sich zu uns. Eine humorvolle, weltläufige Unterhaltung entspannt sich. Und der Abend endet schließlich mit Doppelkopf bei uns an Bord.

1.432 (Mi. 01.04.09) Der Versuch, gegen acht zu starten klappt nicht ganz. Es dauert ein wenig, bis der Anker aus dem Grund ist. Solide eingegraben. Dann geht es aber los. Immerhin, es gibt noch Wind, und der erlaubt uns, einen Kurs von annähernd 50° (rechtweisend) über Grund zu segeln. Nicht wirklich zielorientiert, aber zunächst müssen wir aus den Riffen vor der Küste hinaus. Und dafür müssen wir sowieso genau diesen Kurs halten. Wir bleiben dabei, bis uns weiter draußen ein Riff zur Wende zwingt. Nun wieder zurück zur theoretischen Kurslinie. Leider steht uns Strom entgegen, so dass der Wendewinkel sehr unglücklich ist. Unkonzentriertes Steuern und unstetige Winde, die Onkel Heinrich das Leben erschweren, tun ihr übriges. Gegen Abend nimmt der Wind ab, und nachdem der zweite Kreuzschlag durch ist, starte ich die Maschine. Bislang sind wir über 30 Meilen gesegelt und haben lediglich 13 Meilen echte Strecke gut gemacht. Und auch dass nur, da der erste Schlag annähernd zu dem Kurs aus den Riffen passte.

Nun bolzen wir mit Stützsegel und unter Maschine gegen eine grobe Dünung an. Der Wind ist an sich nicht stark, dennoch steht wieder diese unangenehme Welle. Hoffentlich beruhigt sie sich im Verlauf der Nacht. Immerhin setzt sich das Boot mit dem neuen Propeller gut in der Welle durch. Sonst vergeht der Tag ereignislos. Kein Fisch beißt an, keine Meuterei wegen der Maschine. Wer sagt es denn.

1.433 (Do. 02.04.09) Der Polarstern steht mittlerweile höher am nächtlichen Himmel als das Kreuz des Südens, das sich nur noch knapp über dem Horizont blicken lässt. Wir nähern uns - täglich an den sich ändernden Höhen ablesbar - unseren nördlichen Breiten. Irgendwann lasse ich mich durch das eigene Toplicht irritieren. Es leuchtet reichlich rötlich. Erst nach einer Gedenkminute fällt der Groschen. Der rötliche Wüstenstaub hat den Farbton des Lichtes verändert. Muß wohl mal hoch und die Lampe putzen.

Gegen zehn in der Früh haben wir *Abington Reef* erreicht, einer unserer Wendemarken. Wir passieren es in etwa sechs Meilen Abstand. Seit kurzem

Schiebestrom, der zu gutem Vorankommen verhilft. In der Nacht hatten wir noch Gegenstrom. Der Wind ist seit Mitternacht eingeschlafen, doch die See wird nach wie vor vor von einer alten, kurzen und steilen Dünung bestimmt. Im Laufe des Tages wacht der Wind ein klein wenig auf. Aber nichts, um zu segeln. Vorschläge, zusätzlich zum stützenden Großsegel ein Vorsegel zu setzen, werden mangels Aussicht auf Erfolg – der Skipper weiß halt, dass die nur herumschlagen und -flappen werden - abgelehnt. Als Crew hat man es nicht leicht. Glücklicherweise dreht der Wind wenige Augenblicke später nördlicher und damit wieder vorlicher, so dass die Entwicklung dem Alten recht gibt. Irgendwann am Nachmittag ist es dann völlig vorbei mit dem Wind. Selbst die See wird, wie sie unter diesen Bedingungen sein sollte: spiegelglatt. Und das im berüchtigten Roten



Anke erweist sich als Steuertalent (Foto: Martin Steinel)

Über Funk beraten Svenja, Marc und ich über einen Zwischenstop beim *Shab Abu Fender*, einem Riff, hinter dem man leidlich ankern können soll. Eigentlich mehr ein Tagesankerplatz, aber angesichts der zu erwartenden ruhigen Bedingungen sicher unproblematisch. Hier können wir sicher schnorcheln und die paar Stunden mit etwas kräftigerem Nordwind abwarten, die für Morgen Nachmittag prognostiziert sind. Kräftig ist allerdings eine kleine Übertreibung. 9 Knoten sind vorhergesagt. Selbst wenn es etwas mehr werden. Man weiß ja nie. Das Wort von Gesche, wir würden dann die starken Winde dort abwettern mag mir in diesem Zusammenhang gar nicht gefallen. Irgend etwas zwischen 9 und 15 Knoten Wind ist nun wirklich nicht der Stoff zum Abwettern. Aber vielleicht entstehen so die vielen Geschichten von den harten Bedingungen im Roten Meer. Wer weiß?

01.04. – 03.04.09 Suakin – Shab Abu Fendera 268,1 sm (35.391,8 sm) Wind: NNE 1-3, NNW 3, Stille Liegeplatz: vor Anker Nach langen Mühen habe ich endlich auch wieder einen Kontakt per SSB. Mit der belgischen Station! Die Übertragung dauert zwar lange, aber sie klappt. Die Station Rotes Meer dagegen ist ein echter Versager. Na ja. So kommt endlich wieder mal ein Wetterbericht herein. Und der prognostiziert die nächsten Tage schwache Winde bis Windstille. Hochs und Tiefs wechseln nach der Wetterkarte zwar, aber wer kann bei einem Druckunterschied von 1 hP überhaupt von Hoch und Tief sprechen? Am Ende des 96-stündigen Vorhersagefensters liegen jedenfalls zwei Tiefs über dem Roten Meer. Eins im Norden, eins im Süden, und ein schwaches Hoch (mit 1 hP höherem Druck) recht mittig dazwischen, aber seitlich versetzt über dem Nil. Das verspricht auch über den Vorhersagezeitraum hinaus ruhiges Wetter. Was wollen wir mehr?



Segeln natürlich! Aber besser durchs Rote Meer motoren, als gegen steife Nordwinde anzubolzen. Hat es ja alles schon reichlich gegeben. Wenn ich da so in meinen Büchern nachlese.

Abends begleitet uns eine schöne Szenerie am westlichen Horizont. Das spiegelnde Meer, darüber im Dunst schwebend das Profil eines langgestreckten Gebirges, und über dieser akzentuierten Kante der rötlich nachscheinende Abendhimmel. Die Sonne ist schon verschwunden.

1.434 (Fr. 03.04.09) Keine besonderen Vorkommnisse, außer, dass das Frühstücksbrot knapp wurde. Anke hat dann auch gleich zwei Brote gebacken. Hat ein gutes Rezept, das man wirklich empfehlen kann. Der Teig von der Körnerrösterei abgesehen - schnell gemacht, er muß nicht gehen, und das Ergebnis sieht professionell aus und ist schmackhaft.

03.04 - 04.04.09Shab Abu Fendera – Dolphin 86,1 sm (35.477,9 sm) Wind: NNE 1-3, NNW 3, Liegeplatz: vor Anker

links: Vor dem Shab Abu Fendera

Gegen Mittag nähern wir uns unserem Zwischenziel, dem Shab Abu Fendera. Auf vier Meilen Distanz ist nichts zu sehen. Dann kommt so langsam ein kleiner Fleck am Horizont zum Vorschein. Die YAGOONA. Mark und Svenja sind uns ein paar Meilen voraus und ankern schon. Dann kommt noch ein dunkler Fleck dazu, ein Fischerboot, und ein weiterer ominöser Fleck. Die GPS-Positionen des Revierführers sind akkurat. Während Yagoona die Osteinfahrt gewählt hat, testen wir die Südanfahrt zum Riff. Einfach und unproblematisch. Vom Ansteuerungswegpunkt laufen wir mit einem rechtweisenden Kurs von 345 Grad auf das Riff zu. Mehrmals entern Martin und ich in den Mast, ohne dass wir irgendwelche Korallenköpfe ausmachen können. Eine klare Gasse. Kurz vor Erreichen der Riffkante, die den Ankerplatz wie eine Barriere schützt, wir sind inzwischen auf 360 Grad geschwenkt, zwei hell im Blau des flacheren Wassers sich abzeichnende Untiefen. Sie lassen sich problemlos umfahren. Dann

folgen wir der Riffkante ostwärts, bis wir YAGOONA erreichen und lassen den Anker auf 20 m Tiefe fallen.

Das Riff entpuppt sich als der beste Schnorchelspot seit den Tuamotus. Fast schon kristallklares Wasser, ein gesundes Riff mit einer wunderbar ausgeprägten Riffkante, einem Riffdach, das ebenfalls weitgehend intakt und belebt ist, und einigen netten kleinen Höhlen und Einschnitten in der Riffwand. Leider ist das Wasser mal wieder schweinekalt. In unserem Führer steht irgendetwas davon, dass das Rote Meer ein warmes Meer sei. Vermutlich ein Fehler beim Drucksatz. Richtig muß es wohl heißen: das Rote Meer ist kein warmes Meer. Wir sehen eine Menge interessanter Fische, auch einen relativ großen Weißspitzen-Riffhai, einen Blaupunkt-Stechrochen, Hornhechte und einige andere nette Arten.



Erst wird der Anker abgetaucht. dann folgt das Vergnügen (Foto: Martin Steinel)

1.435 (Sa. 04.04.09) Bei Tagesanbruch verlässt uns die kleine Schwalbe, die die Nacht über unter der Sprayhood untergeschlüpft war. Nur noch ein paar weißliche Hinterlassenschaften auf dem Teakholz erinnern an ihre Anwesenheit.

Auf den letzten Meilen entwickelt sich eine unangenehme Welle. Nicht hoch, aber kurz und steil. Genau richtig, um die Fahrt aus dem Schiff zu bremsen. Das Rote Meer ist eine einzige Wiederholung. Die Welle und etwas Gegenstrom kosten uns glatt 2 zusätzliche Stunden. Immerhin, JUST DO IT setzt sich gut in der Welle durch, und ganz ungewohnt, gehen wir heute mal in Führung. YARA, YAGOONA und die hier ebenfalls laufende NOMAD LIFE haben mehr Mühe. Von wegen, Reinkes wären per se langsam. Wie gestern erreichen wir auch heute unser Ziel exakt gegen Mittag. Das Dolphin-Reef bildet im Norden eine geschlossene Mauer, im Süden dagegen wird es von einem lückigen Barrieresaum begrenzt. Die Einfahrt zwischen den Korallenköpfen ist sehr eng. Der Ansteuerungs-Wegepunkt des Revierführers sitzt genau vor einer kleinen Lücke. Mittäglicher Sonnenstand ist für so was natürlich ideal. Mühelos finden wir den Durchschlupf. Einmal innerhalb der Lagune ist die Navigation recht einfach. Man kann direkt auf die beiden Ankerplätze zuhalten. Nur selten nötigt ein Bommie zum Ausweichen. Und natürlich gibt es mehr Ankermöglichkeiten, als im Revierführer markiert. Wir suchen etwas, bis wir mit dem Angebot zufrieden sind, dann fällt der Anker genau in ein schönes, sandiges Fleckchen. Als erstes wird das Boot versorgt. Beim Großsegel scheren wir eine neue Leine für das erste Reff. Die alte war einfach zu kurz. Dann wird das Segel abgedeckt, das Sonnensegel aufgespannt, das Dingi entgegen einiger Widerstände der Crew ins Wasser gelassen, etwas gegessen. Es dauert nicht lange, da sind Mark und Svenja mit ihrem Dingi längsseits. Sie wollen ganz zum Westende des Riffs fahren, da dort die Delphine schwimmen sollen. Das wollen wir auch. Also Schnorchelausrüstung raus, in die Neoprenbeutel gezwängt, und los geht's. Bedenken, dass man das Banana-Boot vom Wasser aus nicht wieder besteigen könne, werden bei Seite gewischt. Schließlich werden wir uns bei YAGOONAS Schlauchboot befestigen, dann können wir erst ins Schlauchboot und von dort ins Banana-Boot. Ist doch einfach, oder? Schon als wir uns nähern, sehen wir die dunklen Rückenflossen spielender Delphine. Sie reagieren auf das Geräusch unseres kleinen Außenborders und kommen uns entgegen. Schnell an YAGOONAS Dingi festgemacht, und dann ins Wasser gesprungen. Sofort sind wir von Delphinen umgeben, etwa dreißig, vierzig Stück an der Zahl. Ihr Gefiepe ist unüberhörbar, und sie beginnen mit uns zu spielen und zu tauchen. Vor allem Martin, er taucht nur mit T-Shirt, gelingt es, sie mit lebhaften Schwimm- und Tauchgängen zu gemeinsamen Manövern zu verleiten. Mir gelingt das nicht ganz so gut, denn meine dicke Neoprenhülle erzeugt reichlich Auftrieb. Hätte einen Bleigurt umlegen sollen. Aber ab und zu komme ich doch ganz gut runter, und sofort kommen die Tiere an, wirbeln um mich herum, schwimmen mich aus allen Richtungen an, und kommen ganz dicht ran. Aus einem halben Meter Entfernung gesehen erhalten die stromlinienförmigen Körper eine ganz andere Plastizität. Genau sieht man individuelle Hautmuster, Narben, verheilte Verletzungen, letztere vor allem an den Rändern der Finnen und Flipper. Aus der Atemöffnung strömt eine kleine Schnur fein perlender, silbriger Luftblasen. Und man kann den Tieren tief in die Augen sehen. Auch zwei Jungtiere sind in der Gruppe. Bei einem sieht es so aus, als würde es gerade unterrichtet. Du musst hierhin schwimmen, jetzt sorum drehen, dann mit der Flosse usw. Jedesmal stubst eins der begleitenden ausgewachsenen Tiere das Junge an betreffender Stelle mit der Schnauze. Die meisten der Tiere schwimmen bei genauer Betrachtung paarweise, und nicht wenige legen sich Bauch an Bauch aneinander, um ein wenig für den weiteren Nachwuchs zu tun.

Wieder an Bord ziehen wir unsere schlauen Bücher zu Rate und kommen zum Ergebnis, dass es sich um eine Gruppe Spinner-Delphine (*Stenella longirostris*) gehandelt hat. Sehr schön konnte man die unterschiedlichen Grauschattierungen des Körpers wahrnehmen: oberseits ein dunkleres grau, an den Flanken ein mittleres grau und die Bäuche relativ hell. Und sehr deutlich sah man auch die fast schwarz abgesetzte Schnauzenspitze, von der sich das Schwarz als klar konturiertes schmales Band bis zur Melone (Kopfansatz) hinzog. Wir alle sind restlos begeistert.

Nach einer Ruhepause gehen Anke und ich noch mal ins Wasser und schnorcheln zum Riff direkt vor unserem Boot. Hier ist es etwas trüber, da der immer noch stehende Wind und die damit einhergehende Welle für reichliche Turbulenzen sorgt.

05.04.09

Gimal

NNE 2

Dolphin Reef - Gezirat Wadi

Wind: WNW 2, NNW 2, N 1,

47.4 sm (35.525.3 sm)

Liegeplatz: vor Anker

Vor dem Riff treibt losgerissenes Kraut über den Grund, gleitet im Rhythmus der Brandung vor und zurück. Überall tanzen die bekannten Fischlein. Und mitten drin ein kleiner, auffallend sandfarbener Rochen. Eine Art Igelrochen mit pockiger Haut und größeren Flossen am Schwanz.

Am Abend spielen wir noch einen zünftigen Skat. Und ich bekomme Nachrichten von zu Hause. Zwiespältiger Natur zwar, aber es sieht so aus, als ob ich nicht im Mai nach Deutschland fliegen muß. Das entspannt meinen knappen Zeitplan etwas.

1.436 (So. 05.04.09) Um sechs Uhr Bordzeit, die um eine Stunde der ägyptischen Zeit hinterherhinkt, die Nase aus dem Niedergang gesteckt. Und die Abfahrt um eine Stunde verschoben.

Bei schwachem Wind aus WNW pirschen wir uns langsam und mit Hilfe des GPS aus der Lagune hinaus. Müssen nahe an die Kette der Korallenköpfe heran, die den südlichen Abschluß der Lagune bildet. Die frühe Morgensonne steht uns entgegen und erschwert die Sicht ins Wasser. Drei andere Boote starten zeitgleich. Auch die RISHU MARU. Erstmals können wir sehen, wie gut der Wharram mit seinem Dieselaußenborder durch die Wellen geht. Durchaus beeindruckend. Die anderen Boote halten weiter nach Ost, sie folgen einem anderen Kurs. Wir bleiben lieber dicht unter Land und versuchen auf dem kürzesten Weg die nächsten knapp 50 Meilen hinter uns zu bringen.

Seit langem mal wieder ein Angelerfolg, eine kleine Goldmakrele beißt an. Dann noch etwas Größeres, und dieses Größere verabschiedet sich mitsamt Köder und Vorfach. Und meinem letzten guten Gummisquid. Muß nun selber Köder basteln. Mal sehen, ob ich mit einer Eigenkonstruktion auch was fangen kann.

Für eine Stunde segeln wir sogar unter Maschine. Der Wind würde es sogar zulassen,

länger zu segeln, aber die Zeit, die Zeit. Wir können nicht zu spät am Ankerplatz ankommen. Ohne Grundsicht lässt sich der Anker schlecht setzen. Und wer will ihn schon auf Korallen schmeißen, oder so, dass sich die Kette um irgendwelche Steine oder Korallenköpfe wickelt.

Am Abend gibt es nach langer Abstinenz mal wieder *cebiche* und bei mir Migräne. Unseren Doppelkopfabend muß ich vorzeitig verlassen. Auf der Rückfahrt von YAGOONA Richtung Koje sehe ich nach langer Zeit mal wieder Lichterreihen am Ufer. Keine wirklichen Siedlungen. Ägypten ist praktisch auf den Nil fokussiert. Dies hier sind Ressorts. Wahrscheinlich auf den Tauchtourismus konzentriert.

Abendstimmung auf dem Riffankerplatz. Im Hintergrund die ägyptische Küste (Foto: Steinel/Wendelborn)

1.437 (Mo. 06.04.09) In der Nacht herrscht dichter Nebel und eine Totenflaute senkt sich über Insel und See. Am Morgen haben wir seltenen Südwind. Leider zu schwach, um zu segeln. Stört aber nicht, denn Anke und ich wollen noch einen Landausflug machen und den Gipfelpunkt der Insel ersteigen. Gar nicht so einfach. Wir müssen ganz schön weit mit dem Dingi fahren, bis wir eine Stelle haben, die bis ans Ufer tief genug für uns ist. Sonst müssten wir das Dingi lange durch flaches Wasser und über flachen Strand schleifen.

Dann wandern wir über eine flache, wüstenhafte Insel. Nur vereinzelte, niedrige Büsche. Zwei dienen Fischadlern als Ansitz bzw. Horst. Einer hat seinen Busch mit einer Menge zusammengetragenem Müll aufwendig dekoriert. Nach längerem Spaziergang haben wir die 17 m über dem Meeresspiegel liegende Anhöhe erreicht. Anke legt noch einen zusätzlichen Stein auf das Gipfeltürmchen. Das sei alter Brauch. Gleich jenseits gibt es einen steilen Abbruch. Hier geht es senkrecht hinunter, und am Fuße folgt das Meer. Welch ein Gegensatz. Im Westen ein flacher, kaum merkbarer Anstieg, und hier eine Steilküste.

06.04.09 Gezirat Wadi Gimal – Marsa Tundaba 27,4 sm (35.552,7 sm) Wind: S 1-2, E 2, N 1-2 Liegeplatz: vor Anker



Eine Wüsteninsel namens Gezirat Wadi Gimal

Als wir das Dingi wieder ins Wasser schieben, trete ich fast auf einen kleinen Rochen. Glücklicherweise handelt es sich um einen Igelrochen ohne Stachel. Ein schon seltsames Gefühl, wenn plötzlich so ein Rochen um den Fuß streichelt.

Wir verlassen unseren Ankerplatz in Richtung Festland, denn wir müssen zwei lang nach Westen hinausgezogene Flachs umfahren. Erst nach rund anderthalb Meilen können wir auf Nordkurs gehen. Wir wählen die Abkürzung und halten uns in der Rinne zwischen Festland und den vorgelagerten Riffen. Unsere Seekarte ist dort zwar zurückhaltend in ihren Aussagen, aber es sollte gehen. Jedenfalls halten wir gut Ausschau nach irgendwelchen Gemeinheiten. Während der Fahrt mache ich mich nützlich und tausche die Regulierkartuschen des Wasserhahns im Bad. Der hat schon mächtig getropft, und der Wasserverlust war einfach nicht mehr vertretbar. Leider habe ich keine Originalersatzkartuschen und muß mich mit ähnlichen zufrieden geben. Immerhin, der Hahn tropft nicht mehr, allerdings sind die Hebel nun etwas schwergängig.



Gezirat Wadi Gimal mit Blick auf Ägyptens Festlandkulisse

Beim Samadai-Riff legen wir einen Zwischenstop ein. Herbert hatte uns gewarnt, man dürfe dort weder Ankern noch sich an eine Muring legen noch schnorcheln. Er sei von Rangern des Nationalparks, zu dem das Riff gehört, vertrieben worden. Aber wir wollen unser Glück versuchen. Mit Hilfe des Wegpunktes aus dem Revierführer tasten wir uns an den Rand des fast kreisförmigen Riffs. Eine Anhäufung von Tauchbooten hat uns schon von weitem den Weg gewiesen. Vorsichtig geht es durch eine gleich dahinter folgende enge Passage und dann zielen wir auf eine markante Muringboje, die weitab von den anderen Murings und der Tauchbootanhäufung liegt. Schnell fest machen und dann scheuche ich uns auch gleich ins Wasser. Kein Neopren, schnell, schnell, bevor die Ranger uns verscheuchen. Wenn wir erst mal im Wasser sind, wird man uns so schnell nicht wieder raustreiben. Und so kommen wir in den Genuß eines kleinen Ausschnitts eines der beeindruckendsten Riffe im Roten Meer. Mit einer schön gestaffelten Riffkante, voller Risse, Klüften und Höhlen, mit vorgelagerten Steinen und allmählichem Übergang zum tief gelegenen Sandgrund. Die Fische sind nicht so zahlreich wie sonst, dafür werden die Individuen scheinbar größer als andernorts. So sehen wir ein paar Flötenfische, mit quasi doppelter Schwanzflosse und darüber hinaus verlängerter, lang ausgezogener Spitze, einen mächtigen Zackenbarsch, einen für meine bisherigen Beobachtungen ebenfalls sehr mächtigen

Papageienfisch, der mir gegenüber deutlich sein Gebiß klappen lässt. Und natürlich jede Menge anderer Tierchen. Leider ist es mir mangels geeigneter Bücher nicht möglich, die beobachteten Arten zu bestimmen. Und da ich auch keine Unterwasser-kamera habe, kann ich die Fische leider auch nicht fotografieren, um sie dann zu Hause in Ruhe zu bestimmen. Kann halt nicht alles gehen.

Als wir wieder aus dem kalten Wasser klettern, kommt ein Schlauchboot. Ein Parkranger, der auch ein leidliches Deutsch spricht, erklärt uns die Geschichte Nationalpark und das wir hier nicht übernachten dürfen. Ist ja alles kein Problem. Wenige Minuten später lassen wir die Muringleine sausen und machen uns auf die drei Meilen, die uns von der Marsa Tundaba trennen. Zwischendurch wird es etwas flach, sicher auch, weil ich etwas unsauber steuere und die Wegpunkte des Revierführers etwas abkürzen will. Das Echolot überzeugt mich dann, doch einen größeren Bogen zu steuern. YAGOONA liegt bereits als Wegweiser in Tundaba vor Anker. Als wir die letzten Meter in die trichterförmig zwischen Korallenbänken liegende Marsa einfahren, können wir Fischern zuschauen, die wenige Meter von uns entfernt im seichten Wasser stehend ihrer Arbeit nachgehen.

"Wie tief ist es hier?"

Beruhigende sechseinhalb Meter. Eine kleine Ehrenrunde, dann setzen wir den Anker. Und es dauert nur Minuten, da nähert sich ein Schlauchboot. Drinnen ein nicht

uniformierter Vertreter der *coastguard* und ein Übersetzer, von Beruf Tauchlehrer. Letzterer ist von uns Segelreisenden ganz fasziniert und würde gerne den ganzen Abend bei uns verbringen. Zum Ratschen und Tratschen. Aber er darf nicht. Der Mann von der Küstenwache ist zwar freundlich, doch bestimmt. Da wir nicht einklariert sind, dürfen wir nur für die Nacht ankern, aber nicht schwimmen, nicht an Land, kurz, wir dürfen das Boot nicht verlassen und auch keine Besuche empfangen.

Ob wir per Dingi zu Mark und Svenja rüber dürfen? Nein, auch das nicht. Aber wir dürfen ein *raft* bilden. Wenige Minuten später sind YAGOONA und JUST DO IT miteinander vertäut. Der Doppelkopfabend ist gerettet. Zunehmender Wind beunruhigt während der ersten Spiele. Doch die Anker sitzen gut. Uns geht es gut.

1.438 (Di. 07.04.09) Um sieben aufgestanden und wenig später bereits los. Ziel: das Ernesto Riff. Ruhiges Wetter. Fünf Minuten später, wir sind noch gar nicht richtig aus dem Trichter der *Marsa Tundaba* raus, bläst bereits heftiger Nordwestwind. Immer diese Überraschungen. Der Wetterbericht hat eigentlich 5 Knoten Wind aus NNW vorhergesagt, nicht 5 Beaufort. Und natürlich genau auf die Nase. In sprichwörtlicher Windeseile baut sich eine kurze, steile, ruppige See auf. Natürlich haben wir auch noch Gegenstrom. Sollen wir kreuzen? An Steuerbord muß ein Riff liegen. Leider ist die Seekarte hier sehr kleinmaßstäbig und gibt nur unpräzise Informationen. Zwar sehen wir keine Brecher, die auf ein Riff hindeuten, aber besser, wir kreuzen nicht und motoren, bis wir vom vermuteten Ort des

Riffs gut klar sind. Mark und Svenja sind mutiger und fallen auf rechtweisend 035° ab. Ihre Segel stehen kurz darauf und sie ziehen ab. Nicht direkt zielführend, aber der Wind soll ja angeblich gegen Mittag oder etwas später auf Ost drehen, da könnten sie nach dem jetzigen Schlag raus auf See das Ziel sicher gut anliegen. Ich entschließe mich dagegen anders. Befürchte, dass sich das ganze Wetter schneller entwickelt hat, als vorgesehen, und wir die Winddrehung auf Ost bereits in der Nacht hatten. Voll verschlafen, sozusagen. Gebe daher ein neues Ziel aus. Die etwa 10 Meilen entfernte *Marsa Alan.* Stunden später. Nach sehr mühsamer Fahrt, die steilen Wellen nahmen uns oft die Fahrt, haben wir die Ansteuerung erreicht. Die Riffe südlich und nördlich





Oben: Der Igelrochen streicht ab, durch eine Sandauflage noch bestens getarnt. Unten: Die nornale Färbung



Im Ankerpäckchen mit YAGOONA

07.04.09 Marsa Tundaba – Marsa Alam 10,5 sm (35.563,2 sm) Wind: NNW 4-5 Liegeplatz: vor Anker des "Eingangstrichters" sind gut auszumachen, und das eigentliche Ziel ist unverkennbar. Rund zwanzig schneeweiße Tauchboote markieren die geschützte Lagune. Eins dieser Boote ist ganz freundlich und verlässt bei unserer Annäherung den Liegeplatz. So können wir die schmale Rinne, die in die Lagune führt, schon früh lokalisieren. Die im Revierführer angegebenen Baken sind nicht auszumachen. Aber es ist eh sicherer, nach der Farbe des Wassers zu fahren. Die Rinne ist über die längste Strecke unerwartet tief, nur kurz vor Erreichen der Lagune sinkt die Wassertiefe auf 3,0 m. In der Lagune werfen wir nach einigen Runden an ziemlich exponierter Stelle den Anker. Leider. Aber die besseren Plätze sind durchweg durch die vermurten Tauchboote belegt. Wenig später meldet sich Mark auf der Funke. Sie haben abgebrochen und kommen ebenfalls hierher. Draußen erreichen die Böen mittlerweile 30 Knoten. Ein Fortschritt Richtung Ziel ist bei dem Wind, der Welle und dem Gegenstrom nicht mehr groß zu machen. Nun, mit Wind von der Seite, kommen sie förmlich angerast. Eine Stunde nach uns liegen sie auch bequem im Körbchen.

Wir ankern nach einiger Zeit noch einmal um. Unsere Kette hat sich an einem Korallenkopf verfangen. Die damit verbundene Ruckerei ist nicht auszuhalten. Und auch nicht gut fürs Ankergeschirr. Es bereitet einige Mühe, loszukommen. Schließlich stelle ich mich an den Bug und gebe Martin Anweisungen, wie er zu fahren hat. Nachdem wir uns mit einigen Tricksereien vom Korallenkopf befreit haben, stellt sich heraus, dass die Kette wenig später auch noch in einem spaltigen Felsen klemmt. Auch da kommen wir mit viel Gewürge heraus. Nun bleibt nur noch ein großer Betonklotz. Auch darunter hängt die Kette. Das Grundgewicht einer alten Muring. Wir haben Glück und können uns auch hier ohne Taucheinsatz befreien. Nun aber nichts wie hoch mit dem Anker. Viele Suchrunden später setzen wir den Anker an neuer Position. Noch exponierter gegenüber dem Wind, aber der Grund ist deutlich besser.



Blick über das schützende Riff: jenseits der *Marsa Alan* geht es rau und heftig zu

Natürlich bekommen wir auch offiziellen Besuch. In diesem Fall durch einen Vertreter der Polizei. Er will unsere Boots- und Crewdaten - Willkommen in Ägypten - und gut ist. Wir dürfen bleiben und selbstverständlich auch an Land. Eine Gelegenheit, die wir gerne nutzen. Immerhin gibt es bei Marsa Alan eine richtige Stadt. Eine Retortenstadt in der Wüste. Wir machen uns auf den langen Fußweg, sie zu erkunden. Es sieht aus, als sei sie mal auf einem Plan entstanden. Nur, daß nach einer gewissen Bauphase jedwede weitere Entwicklung plötzlich zum Erliegen kam. Viele halb fertig gestellte Gebäude, Bauruinen. Cafés und Restaurants, die kaum entstanden wieder gestorben sind. Je mehr wir uns dem Stadtzentrum nähern, desto deutlicher wird, dass sich die Stadt anscheinend wieder aufgemacht hat, aus den Ruinen aufzuerstehen. Frisch gemalte Häuser, Cafés, Restaurants, kleine Lebensmittelläden und jede Menge Souvenirläden. Speziell italienische Kunden werden angesprochen. Die Leute sind freundlich, viele grüßen uns mit lautem hello und welcome. Bestimmt viermal laufen wir die Hauptstraße auf und ab, bis wir es schaffen, etwas Geld zu wechseln. Das Abendessen zahlen wir noch mit Euro. Kein Problem. Wer braucht noch US-Dollar? Nach dem Abendessen kehren wir noch auf Kaffee, Tee und Wasserpfeife ein. Mark

und mir ist das zu harter Stoff. Nach ein paar Zügen geben wir hustend auf. Der Abend endet mit dem unvermeidlichen Doppelkopfturnier. Diesmal wieder bei uns. Leider kein Wetterbericht. Wir befürchten, die nächsten Tage eingeweht zu bleiben.

1.439 (Mi. 08.04.09) Am frühen Morgen stelle ich die Uhrzeit um. Die aktuelle ägyptische Zeit ist UTC + 2 und entspricht damit exakt der Mitteleuropäischen Sommerzeit, also der Zeit in Deutschland. Ganz schon nahe herangekommen. Natürlich verpasse ich aufgrund der geänderten Uhrzeit prompt die morgendliche Funkrunde mit MULINE und ESPERANZA. Es weht mit anfangs 4-5, später mit satten 5 Windstärken. Die Böen können auch mal stärker sein. Am Riff, das den Ankerplatz von *Marsa Alam* schützt, brechen sich ununterbrochen die Wellen. Das Meer zeigt weiße Schaumkronen. Weiter draußen weht es bestimmt noch stärker. Und mit der Sonne wird der Seewind den vorherrschenden Wind noch weiter verstärken. Und natürlich kommt der Wind unbeeindruckt von der anderslautenden Wetterprognose aus Nordwest. Da macht es kaum Sinn, auszulaufen. Besser, man bleibt im Körbchen.



YAGOONA vor der Tauchbootflottille

Da wir sowieso gerade nur herumhängen, im wörtlichen Sinne sogar, denn wir hängen ja am Anker, beschließe ich, die Zeit zu nutzen und das Boot zu betanken. Das Dingi mit 13 Kanistern beladen machen sich Martin und ich auf, zur großen Dieseltransportaktion. Um uns die Arbeit zu erleichtern, habe ich den Hackenporsche ausgegraben, mit dem ich drei Kanister zugleich, also rund 60 Liter transportieren kann. Martin, will dass die Aktion schnell geht, als ob wir gerade unter Zeitmangel leiden würden. Und er meint daher, zwei Kanister tragen zu müssen. Meine Anmerkung, er möge doch seinen Rücken schonen, wird als altväterlicher Ratschlag abgeurteilt und abgelehnt. So weit ist es schon gekommen. Muß mich schon als altväterlich bezeichnen lassen. Da muß der junge Mann halt selber sehen, wie er mit seinen Rückenproblemen später klarkommt. Wer nicht aus Erfahrungen anderer lernen will, muß halt eigene Erfahrungen machen. Jaja.

Bis zur Tankstelle sind es rund 800 Meter in einer Richtung. Die werden bei der brüllenden Sonne eh schon lang. Und beladen noch länger. Der Tankwart versaut natürlich auch mal wieder die Kanister, weil er mit der Zapfpistole nicht umgehen kann. Und wundert sich auch noch, dass ich nach einem Lappen frage, mit dem man die Kanister säubern kann. Wir wundern uns dagegen mit großer Freude über den Spritpreis. 110 Piaster pro Liter, also 1 ägyptisches Pfund 10, oder umgerechnet etwa 14,5 Euro-Cent! Da lacht die Bordkasse. Und Martin, der anfangs über die Störung seiner Lesestunde(n) noch reichlich unglücklich war - macht das denn überhaupt Sinn, hier zu tanken? – ist nun ganz eifrig dabei. Billiger Sprit senkt den Kostenanteil. Und die Arme werden auf den 800 Metern zurück länger und länger, die Wirbelsäule kürzer und kürzer. Grins. Mit dem Hackenporsche hab' ich es da wesentlich einfacher. Die nächste Runde mache ich dann alleine, während Martin in den Ort geht, um nach Brot und Käse zu schauen. Der Tankstellenpächter redet eifrig auf mich ein, während der Zapfwart die Kanister füllt. Erst nach einiger Zeit verstehe ich: no tip! Ich soll dem Zapfer kein Trinkgeld geben. Kaum ist der Pächter weg, fordert der Zapfer ein tip. Sitten sind das. Weshalb ich ihm schließlich ein Trinkgeld gebe weiß ich selber nicht.

Und - ich habe Glück. Ein Tankstellenkunde fährt mich zurück zum Dingi. Er bietet mir auch gleich die letzte Fahrt an. Hin und zurück für 30 Pfund. Das ist mir zu teuer. Da er sich nicht runterhandeln lässt, bedanke ich mich für die erste Fahrt und zockele wieder zu Fuß davon. Unterwegs gesellt sich ein junger Ägypter dazu, der mir unbedingt helfen will. Ich will aber keine Hilfe. Das endet nur mit Bakschisch-Forderungen. Da er sich nicht abschütteln lässt, gelangen wir gemeinsam zur Tankstelle. Wieder werden 100 Liter in Kanister gefüllt. Und dann geht es zurück. Ich mittels Hackenporsche, Martin und unser Begleiter wechselweise die beiden anderen Kanister tragend. Ich glaube, trotz anfänglichen Widerstandes ist Martin doch ganz froh über den Helfer. Er erhält dann, obwohl er keine Forderung äußert, auch ein kleines Trinkgeld.

Insgesamt 260 Liter Diesel. Also auch rund 260 kg Last verstauen wir ins Dingi. Dazu kommen noch Martin und ich. Also hoffnungslos überladen. Ich überlege noch, ob ich Martin zurücklassen und in einer zweiten Runde holen soll. Aber wir wagen es dann doch. Mit geringstmöglicher Geschwindigkeit quälen wir uns voran. Ständig kommt Spritzwasser über. Wind und Welle haben scheinbar auch zugenommen. Wasser schwappt über meine Hand am Gasgriff des Außenborders, Wasser schwappt von achtern in das Dingi. Ich verlagere mein Gewicht soweit wie möglich nach vorn, um das Heckgewicht zu mindern. Der Wasserstand im Dingi steigt. Zu allem Überfluß haben wir kein Ösgefäß mitgenommen. Schön blöd. Wir hangeln uns gewissermaßen von Tauchboot zu Tauchboot. Vielleicht sollte ich Martin bei einem absetzen. Oder können wir es vielleicht bis zur YAGOONA schaffen? Wir schaffen es. Die Zuversicht steigt: Jetzt schaffen wir auch die letzten Meter zur JUST DO IT ohne abzusaufen! Vorwärts. Mehr Gas. Martin ist reichlich durchnässt, ich mittelmäßig, aber wir schaffen es tatsächlich. Zwar mit reichlich Wasser im Dingi, aber immerhin. So schnell es geht entladen wir das Ding.

Nach dem Mittagessen wandert das ganze nasse Gut auch sogleich in den Tank. Die sechs von YAGOONA ausgeliehenen Kanister wollen wir gleich wieder zurückbringen. Morgen füllen wir unsere Kanister noch mal, dann hätten wir einen guten Kauf getan. Für heute soll es gut sein. Lieber vergnügen wir uns an Bord der YAGOONA mit Kaffee, Kuchen und Doppelkopf. Bis in den Abend.

1.440 (Do. 09.04.09) In der Nacht war es ruhiger. Aber am frühen Morgen beginnt es wieder zu blasen. Die Anzeige des Windex ist doch nach wie vor sehr zweifelhaft. Obwohl ich sie gestern korrigiert habe. Wahrscheinlich zeigt sie immer noch zu wenig Wind an.

Ich habe gerade Anke und Martin darauf eingeschworen, dass sie heute den restlichen Diesel holen sollen, da kommt ein Dingi von einem der Tauchboote mit zwei Männern drin. Der eine stellt sich als Tauchlehrer und "Hilfsübersetzer" vor, der andere als Vertreter der Küstenwache. In Zivil natürlich. Wir seien ja an Land gewesen. Das dürfen wir aber gar nicht. Wir dürften die Boote nicht verlassen. Und außerdem sollten wir umgehend nach *Port Ghalib* aufbrechen. Hier könnten wir nicht bleiben. Ich mache den Guten auf den herrschenden Wind aufmerksam und darauf, dass wir keine Chance haben, nach *Ghalib* durchzukommen. Er telefoniert mit seinem



Das Land, das wir bis auf weiteres, also bis zur Einklarierung nicht mehr betreten dürfen.

Handy. Gut. Wir dürfen bleiben. Aber nicht mehr an Land. Immerhin dürfen wir zwischen YAGOONA und JUST DO IT verkehren. Aber wirklich nicht mehr an Land! Haben wir ja verstanden. Und morgen gegen neun sollen wir ihn anrufen. Auf welchem Kanal denn? Nicht per Funk, per Handy. Wir haben aber keins. Ja, stutz, ja, dann kommt er morgen um neun zu uns heraus. Wir versprechen auch, artig aufzubrechen, sobald das Wetter es zulässt. Der geplante Dieselkauf Teil 2 fällt damit ins Wasser. Mark dagegen hat es gerade noch geschafft, vor der Ankunft des Küstenwächters seinen Diesel zu bunkern. Dort ist es gut gegangen.

Der Rest des Tages vergeht mit epischen Doppelkopfrunden. Martin bekommt dabei einen seltsamen Anfall und bezichtigt mich doch tatsächlich des Falschspiels, nur weil wir bei einer Regelauslegung unterschiedliche Ansätze haben, die sich mitten im Spiel als noch nicht ausreichend geklärt offenbaren. Er hat großes Glück. In einer anderen Zeit an einem anderen Ort hätte ich in einem solchen Fall sofort den Colt gezogen und ihn niedergestreckt. Wie gut, dass wir heute kultiviertere Umgangsformen beherrschen. So grummle ich nur still in mich hinein und gewinne die abendliche Partie souverän und mit haushohem Vorsprung. Jedenfalls sind leichte Spannungen zwischen den beiden Martins nicht zu übersehen. Die gruppendynamischen Prozesse auf dem beengten Raum eines Segelboots sind für jeden Verhaltensforscher sicher eine prächtige Studienquelle. Ein Laborexperiment mit ähnlichen Rahmenbedingungen: ein paar Versuchspersonen, eingeschränkter Raum ohne viel individuelle Rückzugsmöglichkeit, kaum bis kein Außenkontakt würde in vergleichbarer Form niemals genehmigt werden.

