

Sri Lanka – Dschibuti, 7. März–3. April 2017



Sri Lanka – Dschibuti, 7. März–3. April 2017	1
Galle	2
Der Hafen	4
Südlich von Indien	5
Drohende Kollision	10
Stippvisite auf Uligamu	11
Nachtwachen	14
Bei Sokotra	16
Golf von Aden	19
High Risk Zone	21
Dschibuti	22

Anfang März 2017. Die Zeit des Nordostmonsuns neigt sich zum Ende; schwach sind die Winde geworden, meist noch aus Nordost. In der Hauptsaison bläst der Monsum mit 15–20 Knoten, eine zügige Passage nach Westen versprechend. Doch nun füllen nurmehr 5–10 Knoten Wind die Segel, unsere Etmale bewegen sich zwischen 50–100 Meilen. Von Galle, Sri Lanka, wollen



wir nach Dschibuti in einem Törn durchsegeln, ca. 2270 Meilen, nach 14 Tagen haben wir erst 1200 Meilen im Kielwasser gelassen.

Galle

An der Südspitze von Sri Lanka liegt Galle, ein lohnendes Zwischenziel auf dem Weg von Malaisien ins Rote Meer. Die Stadt verfügt über eine koloniale



Altstadt aus dem 17. Jh., die Holländer und Engländer haben hier ihren Stützpunkt gehabt. Wohnhäuser, Speicher, Kirchen, Festungsbauten, alles erbaut mit dem Fokus auf Dauer, mit der Freude am Schmuck, an der Verbindung von Ästhetik und Funktion. Kolonialer Handel und Seefahrt bestimmten die Ökonomie dieser Stadt, die Stadtmauern blieben erhalten, innerhalb derer fast keine Neubauten anzutreffen sind. Die Autos bleiben

außen vor. Heute bestimmen Restaurants, Kunstgewerbe, kleine Läden, Tourismus das eher ruhige Straßenbild.

Die Stadt außerhalb des historischen Teils ist voll quirligen Lebens, kleine Geschäft, Handwerksbetrieb, Fisch- und Obstmärkte, überall wuseln die Tuck-



Tucks herum, der Straßenverkehr scheint ohne feste Regeln auszukommen, Umsicht und Rücksicht ersetzen die Gesetze. Architektonisch ist dieser neue Teil der Stadt ebenso fad wie in den meisten Städten der östlichen Welt; funktionelle Stahlbetonskelettbauten, deren phantasielose Schlichtheiten wie Wegwerfverpackungen anmuten. Es ist als ob der Beitrag dieser Bauten zur Lebensqualität sich in ihrer schützenden Funktion erschöpft.



Die farbige Pracht, die lebhaft und dennoch entspannte Atmosphäre dieser Strassen entspringt den Menschen, dem Alltag, den Auslagen der Geschäfte, dem Handwerk, dem Verkehr.

Der Hafen



Gut geschützt kann man hier liegen. Hinein darf der Segler erst nachdem die Navy an Bord gewesen ist um zu prüfen, dass der Besucher kein Sicherheitsrisiko darstellt. Auf die Soldaten müssen wir beim Einlaufen warten, eine Stunde vor der Mole ankern. Vor einigen Jahren haben die Tamil-Tigers im Hafen eine Bombe gezündet, seither sind die Sicherheitsbestimmungen sehr engmaschig, für das Betreten und Verlassen des Hafens werden Passierscheine ausgegeben, Gepäck und Einkäufe am Tor überprüft.

Innen liegen wir römisch-katholisch vor Buganker mit dem Heck zum Land, Tiedenhub maximal 1,5 Meter, die Betonwand ist schartig, Eisenteile ragen



heraus, mit strammer Ankerkette muss Abstand gehalten werden; Strom oder Wasser sind an der Pier nicht vorhanden, Duschen und Toiletten in großen, offenen, vor Schmutz starrenden Räumen, das Wasser kommt aus abgebrochenen Rohren, ist aber sauber und sogar trinkbar.

Ahmet mit seiner „Storm Bird“ und Frank & Evi auf der „Frieda“ sind auch hier zu einem Besuch Sri Lankas. Frank und Evi kennen wir seit 2013 als wir uns in

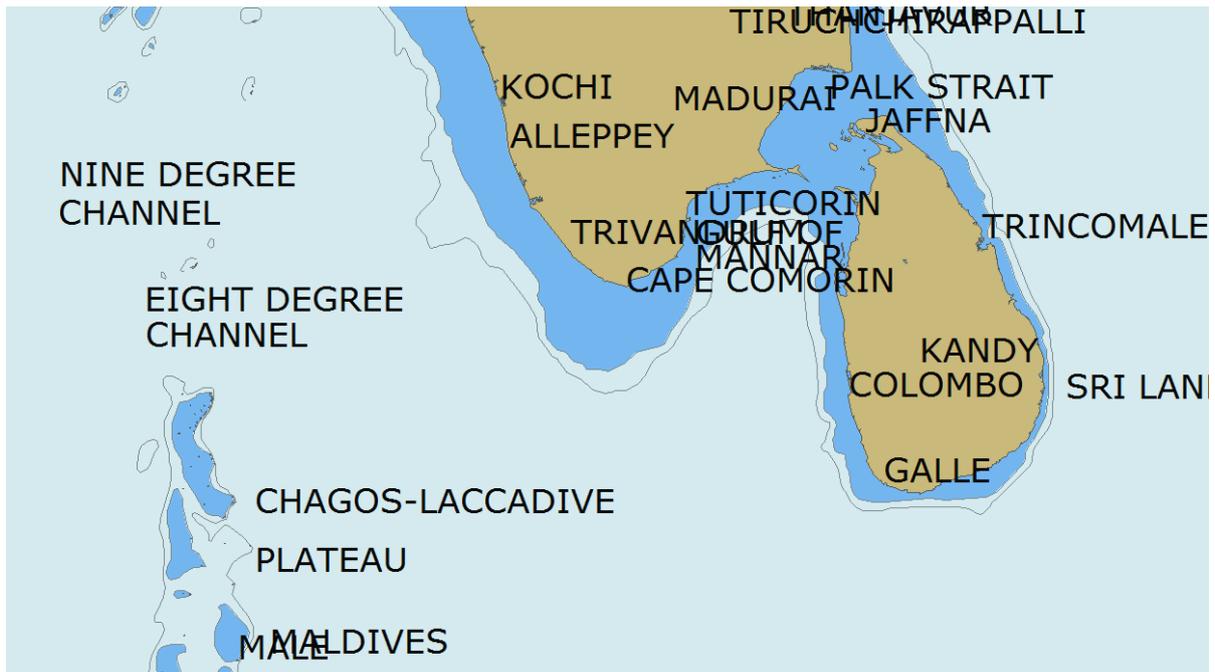


der Karibik begegneten. Wir haben einen vier tägigen Landausflug unternommen, Teeplantagen, Tempel, Dörfer besichtigt, die Segel zur Reparatur gegeben, Diesel gebunkert, eingekauft. Am Abend noch eine kleine Abschiedsparty, die Frieda wird Richtung Südafrika reisen, das nächste Treffen wird möglicherweise in einem Jahr im Mittelmeer sein... Ahmet will wie wir nach Suez.

Das Ausklarieren muss einen Tag vorher angemeldet werden, der Agent arrangiert die Termine, Navy, Zoll, Immigration, Hafenmeister...

Südlich von Indien

Am 7.3.2017 laufen wir nach einer Woche Landaufenthalt wieder aus; die Wettervorhersage präsentiert schwache Winde, wechselnde Richtungen, auf bessere Bedingungen zu warten macht jetzt, gegen Ende der Monsumzeit, keinen Sinn. Wir wollen durch den Eight Degree Channel, von Galle aus 278°



am Nordrand der Malediven vorbei. Südliche Winde, schwacher Westwind, Flauten, bis zu den Malediven können wir um diese Jahreszeit keine guten

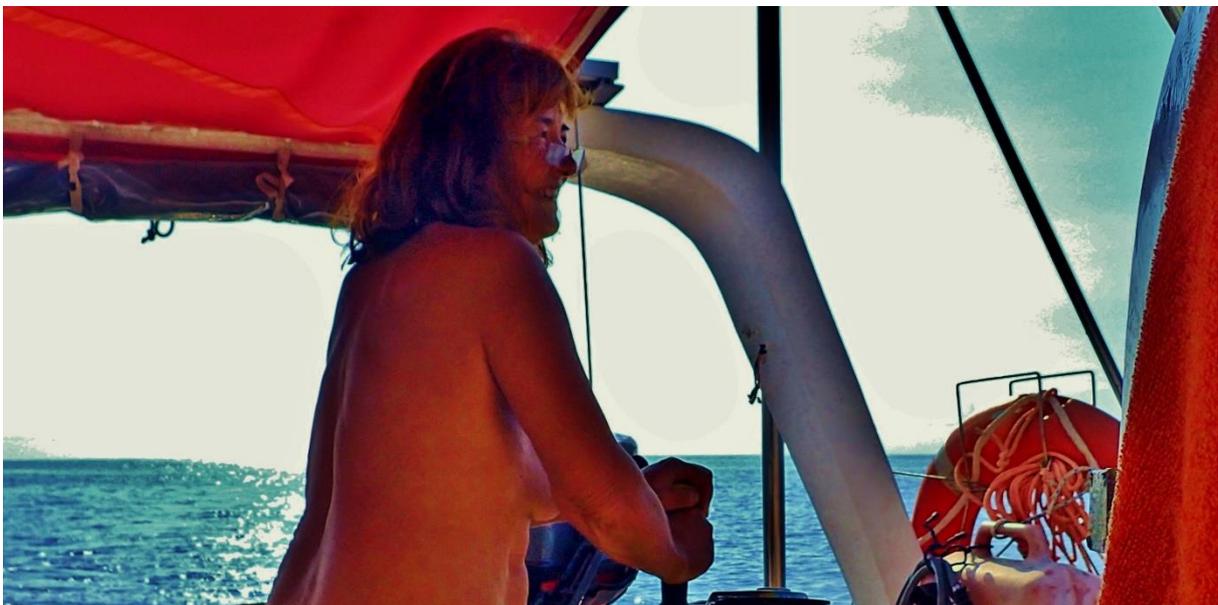


Segelwinde erwarten, wir müssen teilweise unter Maschine laufen um aus diesem südindischen Flautenloch herauszukommen. Dichter Schiffsverkehr bündelt sich hier am Südkap Indiens, die Brückenwachen sind aufmerksam, es wird über Passageabstände, Ausweichmanöver per Funk kommuniziert.



Die Berufsschiffahrt weicht den Seglern sorgfältig aus.

Jeder Windhauch muss von uns genutzt, die Segel sorgfältiger als ansonsten getrimmt werden, Flautensegeln bedarf weitaus mehr Aufmerksamkeit als bei



gutem Wind voranzukommen. Stundenweise dreht der Wind auch auf Nordost, Segelwechsel, Ausbaumen, Trimmen, am einfachsten wäre es durch zu



motoren, doch dazu reichen unsere Dieselvorräte nicht. Der Blister war in Sri Lanka in Reparatur, eine neue Bahn ist eingenäht worden, hoffentlich wird das



Segel bis ins Mittelmeer halten!

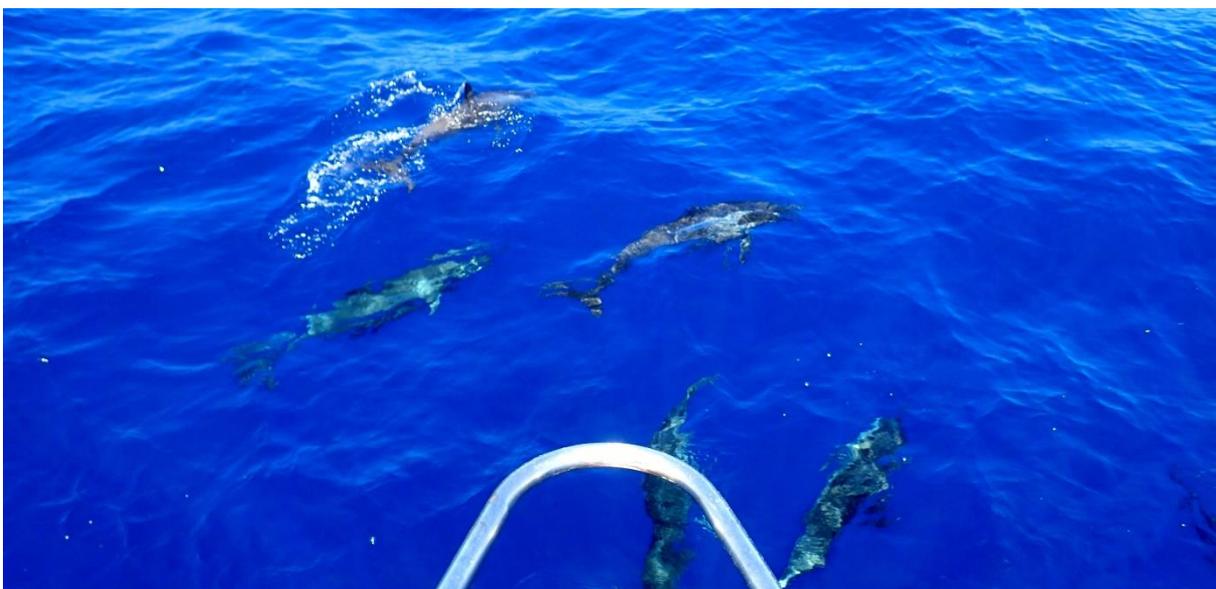
Gewaltige Schiffe passieren um uns herum, manche bis zu 400 Meter lang, Riesen, die für die alten Schleusen des Panamakanals viel zu groß sind. Gastanker, Containerschiffe wie hier die Vasco Da Gama deren Länge im AIS mit 0.24 Meilen angegeben wird.



Für uns ist es ein anhaltendes Sonntagssegeln, das Bimini bleibt über der Pflicht, Lesen, ein wenig basteln, wir haben Zeit.



Nach langer Zeit sichten wir wieder Delphine, die allerdings nur kurz in der

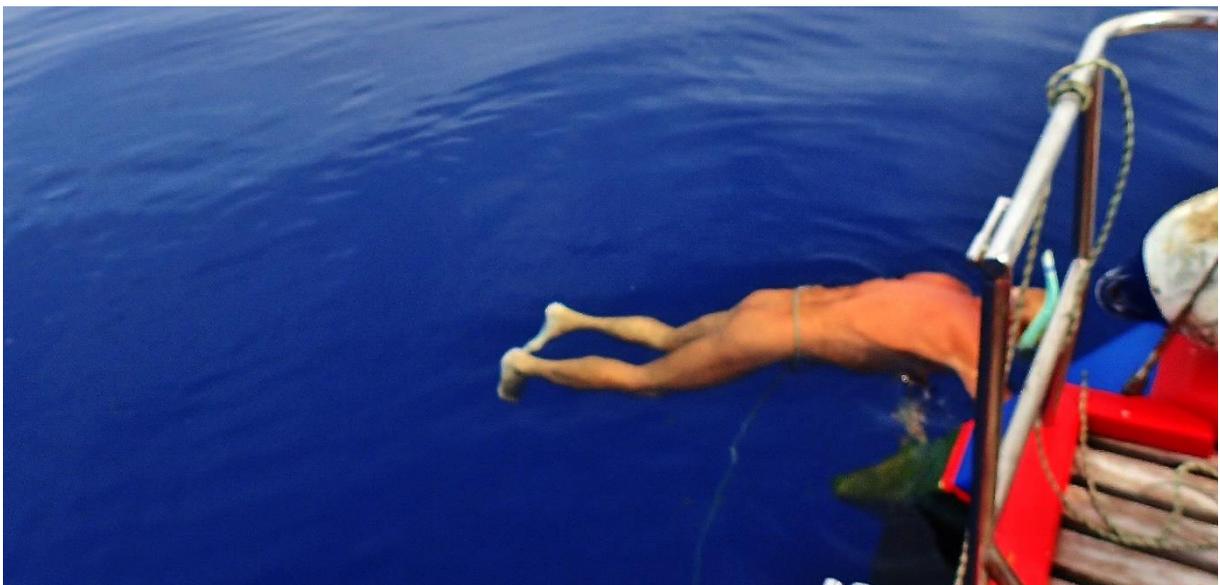


Nähe bleiben; das Spiel mit dem Ritt auf der Bugwelle kennen sie – anders als ihre atlantischen Artgenossen– offensichtlich nicht.

Dann bleibt der Wind völlig weg, Pause. Baden, das Unterwasserschiff reinigen,



die Schrauben putzen, schon wieder hatten sich Seepocken festgesetzt, die die



Wirksamkeit der Propeller erheblich mindern.

Drohende Kollision

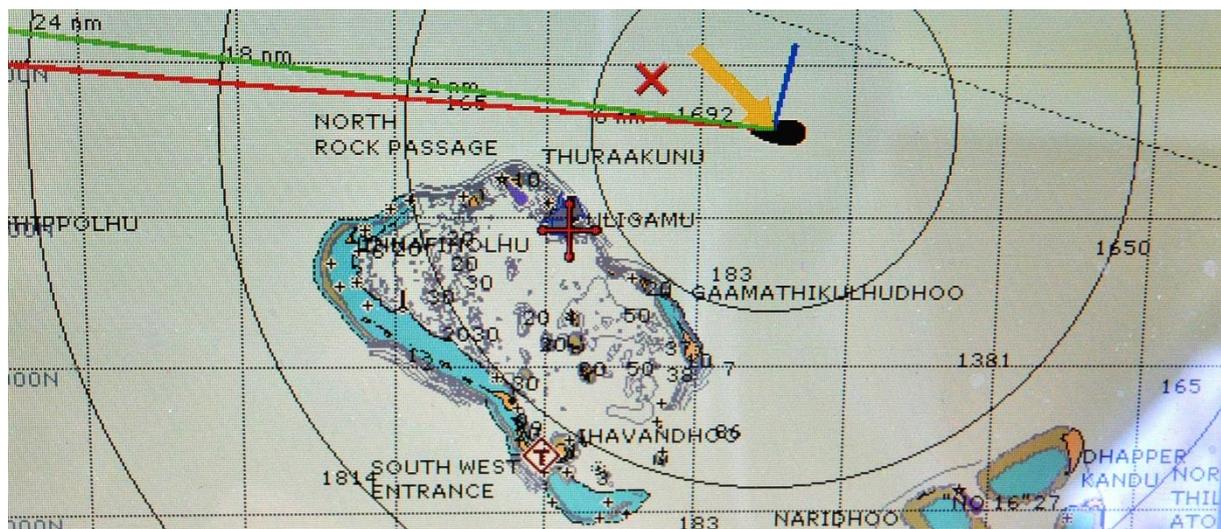
Die löbliche Wachsamkeit der Frachtschiffe nimmt mit dem schwindenden Verkehrsaufkommen ab. Ca. 100 Meilen vor den Malediven kommt von Steuerbord die NIUMATH II auf, sie ist auf dem Weg von Indien nach Male, ein älteres Frachtschiff anscheinend im Trampverkehr. Es ist 21:00h, Halbmondnacht, das Schiff seit einigen Minuten auf dem AIS zu sehen, bei dem diesigen Wetter sind die Lichter der Niumath erst in drei Meilen Distanz zu



sehen. Sie macht keinerlei Anstalten auszuweichen. Keine Reaktion auf mehrfache Funkanrufe. Die meisten Frachtschiffe machen ihr Ausweichmanöver wenn sie ca. 4 Meilen entfernt sind, doch die Niumath II bleibt stur auf Kollisionskurs; wir warten ab und weichen eine halbe Meile vor dem Kollisionspunkt mit einem 90° Kursschlenker nach Norden aus. Von der ersten Sichtung bis zum Ausweichmanöver sind nur 20 Minuten vergangen...

Stippvisite auf Uligamu

Am nördlichen Ende der Maldiven am Eighth Degree Channel liegt eine Insel bei der der Segler ankern, eine Pause einlegen kann.



Auf den letzten 100 Meilen konnten wir wieder segeln, der Wind kam zaghaft, flau und leicht böig aus östlichen Richtungen, der Blister konnte gesetzt werden. Wir erreichen die Insel am Nachmittag des siebten Tages am Montag den 13. März, freuen uns auf eine gemeinsame Nacht ohne Wache, auf ein

Ankerbier... Der Versuch die Behörden via Funk zu erreichen schlägt fehl, die gelbe Flagge weht unter der Steuerbordsaling.

Riffe umgeben die Insel die Teil eines Atolls ist, nur wenige Sandflecken liegen zwischen den Korallen, spärlich sind in den gesamten Malediven die Ankergründe mit Wassertiefen, die weniger als 20 Meter aufweisen. Wir finden einen Ankergrund auf 8 Metern Tiefe, gut haltender Sand, morgen früh wollen wir uns an Land schlau machen ob wir hier den verbrauchten Diesel ergänzen können.

Ahmet mit seiner Storm Bird ist heute auch angekommen, er ist einen Tag nach uns von Galle aufgebrochen, hat die meiste Zeit motort, sein Tank ist fast

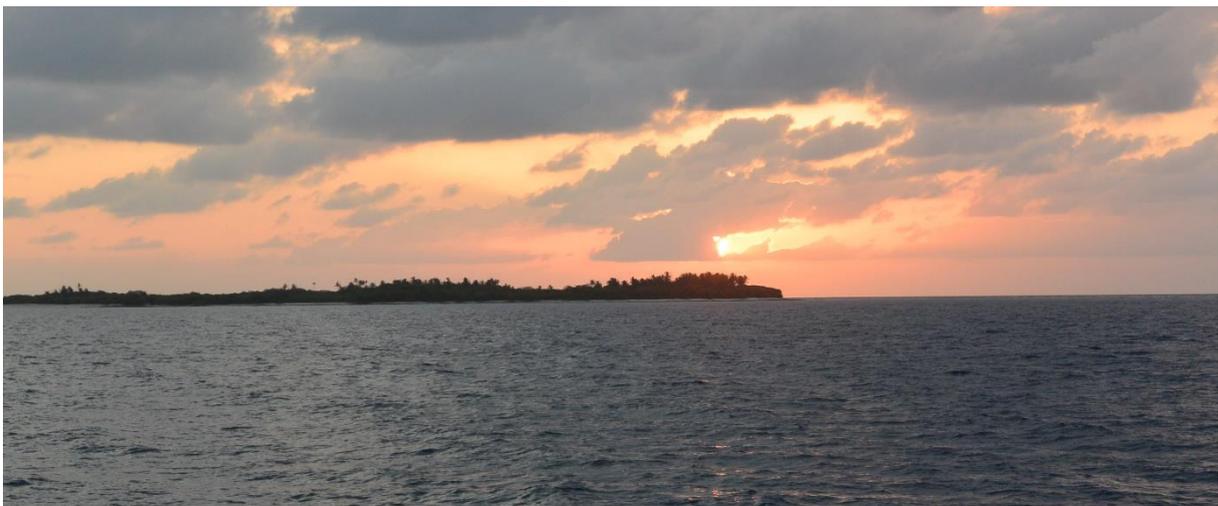


leer; er sitzt an der Bordkante, füllt Diesel nach. Geschützt durch vorgelagerte Riffe liegt der kleine Hafen, dessen Wassertiefe jedoch für die meisten Yachten nicht ausreicht; die Plätze drinnen sind eh von den Einheimischen belegt.



Das Ankerbier ist eröffnet, doch die Ruhe ist uns nicht vergönnt. Wir werden über VHF angerufen; formal höflich jedoch in der Sache unfreundlich werden wir informiert: wir müssten, so wir denn länger als 12 Stunden hier verbringen wollten, mit Hilfe eines Agenten einklarieren, ein Gesundheitszeugnis erlangen, ausgestellt von einem Verwaltungsangestellten, denn einen Arzt gibt es auf der Insel nicht, Visa beantragen und für diese wertvollen Dienste vor allem über 250 US Dollar zahlen. Erst danach sei daran zu denken den Ankauf von übersteuerten Treibstoff in die Wege zu leiten...

Die Malediven sind ein islamischer Staat, nur Moslems können Staatsbürger sein, die Touristen weilen auf eigenen Inseln, welche von Tourismus Konzernen vom Staat und den Clans gepachtet und danach in Eigenregie betrieben werden. Die Inseln auf denen die Einheimischen wohnen dürfen von Ausländern nur unter Auflagen oder gar nicht besucht werden. Maledivier können als Angestellte in den Resorts arbeiten, jedoch sind die meisten Beschäftigten Ausländer. Und die maledivische Bevölkerung gehört mit zu ärmsten der Welt... Der Staat achtet auf eine konsequente Trennung von Fremden und der eigenen Bevölkerung auf den entlegenen Inseln, fürsorglich bemüht diese vor den verderblichen Einflüssen des Westens zu schützen. Auf den Inseln besteht das Bildungswesen aus Koranschulen in denen geringes Basiswissen vermittelt wird, just genug um den Koran lesen zu können. In Summa ist uns dieses Land unsympathisch, wir argumentieren nicht lange mit der Stimme aus dem Zollgebäude, gehen wieder Anker auf,



verlassen das idyllische Atoll bei Sonnenuntergang und das war unsere Stippvisite auf den Malediven.

Nachtwachen

Es sind ruhige Nächte. Die Sonnenuntergänge sind jeden Abend ein freudiges



Farbspektakel. Kurz vor Vollmond erscheint dieser bald nach Sonnenuntergang, meist sind noch Wolkenbänke am Horizont.

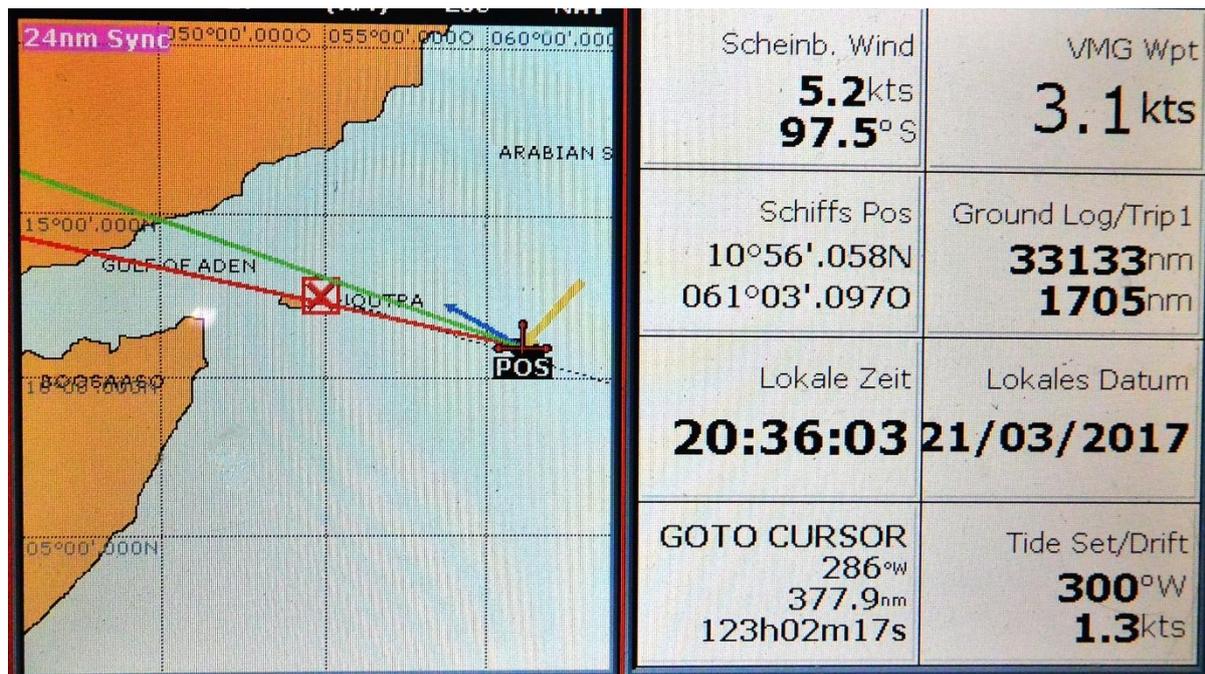


Der Orion steht fast im Zenit, der große Wagen wird mit zunehmender Dunkelheit an Steuerbord erkennbar, ja sogar der Nordpolarstern schimmert über der Kimm, wenn die Wolken den Horizont freigeben. Das Kreuz des Süden taucht kurz vor Mitternacht auf, am Ende der Milchstraße gelegen, zieht

es um den virtuellen Südpol rotierend an der Backbordseite von achtern nach vorlich während der Orion zum südwestlichen Horizont wandert.

Das Plankton leuchtet im Kielwasser, der Wind nimmt meist gegen Morgen ab, es ist eine betuliche Reise mit ca. 3 Knoten durchschnittlicher Fahrt. Die Segel richten wir zur Nacht so, dass wahrscheinlich kein Segelwechsel bei Dunkelheit erforderlich wird.

Drei Knoten Fahrt bei 5 Knoten Windgeschwindigkeit- mehr liegt nicht drin.



Der Wind bleibt warm, nur bei klarem Himmel wird es in der Nacht frischer, mehr als ein Hemd ist nicht von Nöten um komfortabel in der Plicht liegend in den Himmel zu schauen. Wetterleuchten und ferne Gewitter begleiten uns hinter den Malediven für drei Tage, in einer Nacht kommt Regen und stärkerer Wind hinzu, danach, weiter nach Westen segelnd, wird der Himmel klarer. Seit den Malediven tauchen nur noch gelegentlich Fracher am Rande der AIS Reichweite auf, Gedanken und Empfindungen schweifen ab, irrlichtern durch die Nacht.

Zeit wieder mit dem Schreiben fortzufahren, seit meinem Unfall vor zwei Monaten hab ich kein Wort mehr zu Papier gebracht...



Bei Sokotra

Dreihundert Meilen vor Sokotra haben wir erstmals Kontakt mit einem Kriegsschiff, die „Fort Victoria“ umkreist uns, will wissen woher wir kommen,



wohin wir wollen. Am nächsten Tag patrouilliert ein Hubschrauber in der Gegend, ein großes Passagierschiff fährt nachts mit nur notwendiger Beleuchtung und abgeschaltetem AIS parallel zu uns, andere Schiffe haben das AIS teilweise eingeschaltet, u.a. mit dem ausdrücklichen Vermerk, dass sie

AIS Zielinfo: LUKA			
Position	06°30'.620N 077°38'.431O	COG	098°W
Kurs	104°W	SOG	12.8kts
ROT	+000°/min S	CPA	3.954nm
MMSI	636014111	TCPA	00h32m46s
Rufzeich.	A8EW8	gesehen	09/03/2017 00:20:39
IMO Nr	9186742	Ziel	ARMED GUARD ON BOARD
Länge	505fuß	ETA	19/03 18:00:00
Breite	79fuß	Status	unter Maschine fahrend
Tiefgang	9.8m	Typ	Fracht

bewaffnete Streitkräfte an Bord haben. Eine martialische Stimmung wird so verbreitet... Wir lassen unser AIS eingeschaltet, die Gefahr nicht erkannt und gerammt zu werden erscheint um ein Erhebliches höher zu sein als das Piraterierisiko. Von der „Fort Victoria“ erfahren wir, dass es keinerlei neue Überfälle im Gebiet des Golfes von Aden gegeben habe.

Unser Freund Fritz hatte geschrieben und uns hellseherisch statt „Mast und Schotbruch“ „Petri Heil“ gewünscht und es wirkt! Dreimal haben wir Beute an



der Leine, einen Mahi Mahi, eine Königsmakrele und einen Gelbflossenthunfisch, seit langer Zeit mal wieder frischen Fisch für die Tafel der Twiga!

Fischburger, gebackenen Filets, Mariniertes, der zarte Geschmack des Mahi



Mahi bedarf einer anderen Zubereitung als der eher kräftige Thunfisch.

Die Winde flauen weiter ab, 150 Meilen vor Skotra geht es bei 5 Knoten

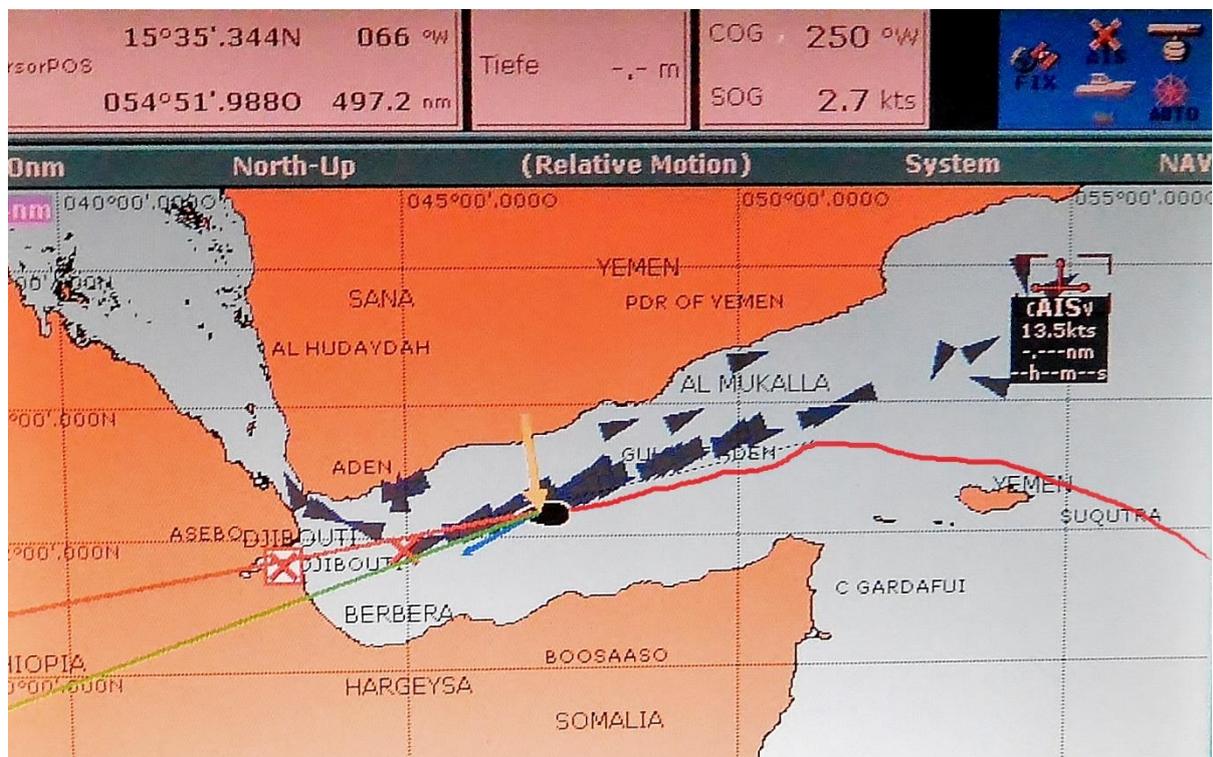


OstSüdOst Wind unter Genua und Blister mit 2.5 Knoten langsam weiter, noch über 800 Meilen nach Dschibuti, wenn es so weitergeht noch über zwei Wochen. Und es bleibt in diesen Tagen flau, jeder Hauch muss genutzt werden. Zudem ist es diesig, nur in den Mittagsstunden kommt genügend Sonne durch um über die Solarpaneele die Batterien zu laden; ab dem frühen Nachmittag

verschatten der Blister bzw. die Genua die Paneele und der Windgenerator hat bei der schwächlichen Brise von achtern eh ein Schaffenspause. Und so kommt zu wenig Strom herein um die Kühlgeräte, die Navigation, den Autopiloten zu betreiben: nachts müssen wir jeweils zwei Stunden die Maschine laufen lassen; noch haben wir ausreichend Treibstoff an Bord. Ansonsten sind wir nur unter Segel unterwegs, Wir beschließen an Sokotra vorbeizusegeln.

Golf von Aden

Hundert Meilen nördlich von Sokotra beginnt der international vereinbarte Fahrweg Richtung Dschibuti in dem der Verkehr aus dem Persischen Golf, dem Golf von Oman, von Indien und Fernost kommend gebündelt wird. Die Empfehlungen lauten dicht an dieser Linie zu fahren, damit die militärische Überwachung vereinfacht wird. Wir erreichen diese Schifffahrtslinie erst westlich von Sokotra, halten uns in den folgenden Tagen immer 5–8 Meilen südlich um uns von dem dichten Verkehr der Großschifffahrt freizuhalten. Andererseits sind wir so immer noch dicht genug an der Linie um von den Seeaufklärern ohne zusätzliche Schlenker gesehen zu werden.



Die Reichweite des AIS ist hier erstaunlich, wir sehen die Schiffe in 200 Meilen Entfernung, einmal bekommen wir sogar ein Signal aus über 500 Meilen herein. In diesem Abschnitt haben alle Schiffe das AIS eingeschaltet.

Am 28. März kreist über uns ein deutscher Seeaufklärer, es sei alles ruhig,



keine negativen Nachrichten bekannt. Der freundliche Flieger, Kapitänleutnant Jens Parnow, dokumentiert seine Schiffbegegnungen und schickt uns später per Email die Ansicht der Twiga aus der Luft.



Kriegsschiffe melden sich über Funk, informieren darüber, dass es keine erkennbaren Risiken gäbe, doch ein jeder soll verdächtige Boot oder Ereignisse sofort über VHF, Kanal 16, an die „Coalition-Warships“ melden. Die Großschiffahrt kommuniziert ständig über Ausweichmanöver, wir sind in einer High Risk Zone! Das Risiko hat sich indess dank der internationalen Bemühungen und den bewaffneten Frachtschiffen von der Piraterie zur Kollisionsgefahr hin verlagert.

High Risk Zone

Und ich habe Geburtstag- beginne heute mein siebtes Lebensjahrzehnt- ganz offensichtlich gerate ich unaufhaltsam in meine individuelle High Risk Zone in der kein Militär helfen kann. Also immer gut Ausschau halten, dass mir der



Himmel nicht auf den Kopf fällt!

Ein liebevoller Wachwechsel um Mitternacht, das Wetter ist ruhig, der Wind beständig, die Großschiffahrt 8 Meilen nördlich, wir lassen die Twiga eine Weile alleine Wache schieben...

Und Helga hat einen Schoko- Geburtstagskuchen gebacken, sogar Kerzen



sind an Bord! Rasmus meint es auch gut mit uns, endlich haben wir angenehmen Segelwind, traben behände mit 5 Knoten unter Genua und Blister in Schmetterlingsformation nach Westen.

Die Nächte sind derzeit dunkel, es ist Neumond, die Sterne durch die diesige Atmosphäre nur verhangen sichtbar. Nach Sonnenuntergang erscheint



achteraus das hell fluoreszierende Heckwasser um so spektakulärer, eine hundert Meter lange Spur nachziehend.

Dschibuti

Zwei Tage vor Dschibuti: Motorpanne, die Bb. Maschine hat eine defekte Antriebsübertragung, die Antriebsachse zum Getriebe und die Dämpferscheibe sind ausgeschlagen und mit Bordmitteln nicht reparierbar; und soweit wir wissen kann dieser Schaden in Dschibuti nicht zügig behoben werden. Doch wir sind etwas in Druck, die beste Zeit für die Passage des roten Meeres nach Norden ist der April, der Törn soll eh mühsam sein und später im Jahr nehmen die Gegenwinde noch mehr zu. Also werden wir wohl mit nur einer Maschine weiter segeln und hoffen, dass wir auch die lange Strecke durch den Suez Kanal ohne weiteren Schaden bewältigen können. Die meisten anderen Boote sind eh nur mit einer Maschine unterwegs... Rasmus scheint uns trösten zu wollen, denn es zappelt wieder ein prächtiger Mahi Mahi an der



Leine, mit dem Haken hochheben, einen Stamperl Schnaps in die Kiemen des Fisches und er ist hinüber! Sofort wird die Beute filettiert, eingefroren, sowie etwas Suschi mit einer Senf- Pflaumen-Marinade bereitet.

Auf den letzten 10 Meilen begegnen wir der entgegenkommenden österreichischen Segelyacht SANUK II; sie läuft gerade Richtung Suakin, Sudan, aus, ein Plausch über Funk, sie informieren uns über Liegeplatz und Behörden.

Vor Dschibuti liegen 12 Frachter auf Reede, Im Hafen ankern Dhaus, neue Containerterminals und Massengutpiers sind entstanden, die Seekarte und das



Hafenhandbuch haben nurmehr historischen Wert. Die Anlagen werden reichlich genutzt, die auf Reede liegenden Schiffe sind in Warteposition. Dschibuti ist ein wichtiger Hafen nicht nur für das Land sondern auch für Äthiopien, das hier eine Freihandelszone besitzt. Zudem ist Dschibuti, an der

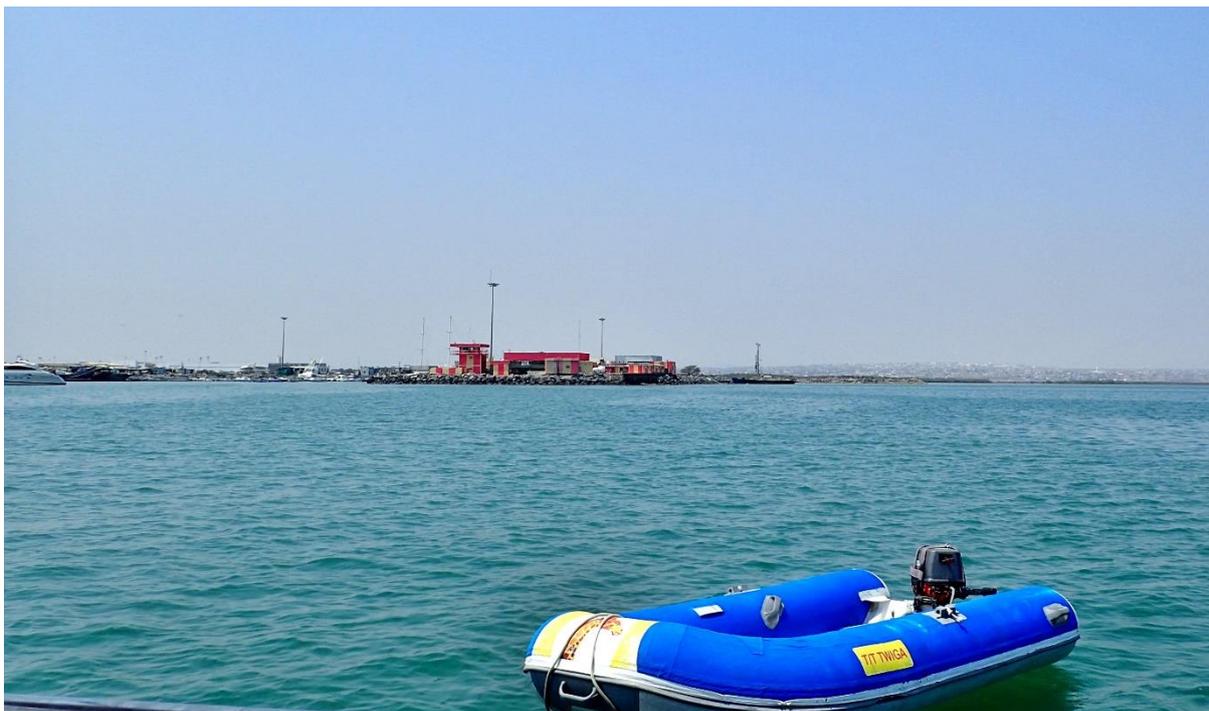
Meerenge zum roten Meer gelegen, ein strategisch bedeutsamer Standort, weswegen auch die Franzosen hier eine Kolonie, das französisch- Somalia errichteten. Heute haben hier die Flottenkontingente der internationalen Koalitionsstreitkräfte ihr Hauptquartier, die Marineflieger patrollieren von hier aus.

Am späten Nachmittag laufen wir ein, ankern zwischen den Dhaus vor dem



ehemaligen Yachtclub auf 6 Metern Wassertiefe, gut haltender Grund. Nur ein weiterer Fahrtensegler liegt hier, Wang, ein chinesischer Einhandsegler auf seiner 8 Meter Aluyacht HORIZON. Eine Novität für Dschibuti: er ist der erste chinesische Segler seit es im Hafen Aufzeichnungen gibt! Er läuft einen Tag später aus Richtung Suez, möchte in Mittelmeer.

Für drei Tage Aufenthalt muss ein Visum beantragt werden, pro Person werden 60 US\$ fällig. Das Hafengelände darf nur mit einem Passierschein betreten und verlassen werden. Der Hafenmeister verlangt für die kleine TWIGA 12 US\$ pro Tag Ankergebühr. Einen Dingiesteg gibt es nicht, auch Toiletten, Duschen und Müllcontainer sucht man vergebens. Beim Fischereihafen kann man das Dingi



am Steg der Coast Guard festmachen, an allen anderen Stellen kommt sofort jemand an und will das Boot bewachen...das Coast Guard Gebäude ist auffällig rot-gelb dekoriert. In die Innenstadt zu laufen ist ein weiter, heißer und staubiger Weg, wir nehmen ein Taxi. Klapperige weiß-grüne Autos werden benutzt, und teuer sind sie zudem. Und natürlich kann sich der Gast nicht seinen Taxifahrer aussuchen! Am Hafentor gibt es eine genaue Hackordnung, wer den nächsten Gast kutschieren darf, der Preis ist – zumindest an dieser Stelle – nicht verhandelbar. Offiziell anmutende Herren mit Quittungsblöcken wollen eine Torgebühr, Ankergebühr, Zahlungen für Wasserbenutzung kassieren, drängen sich um den Reisenden, sind aufdringlich bis dicht an die Aggressivität heran. Keine dieser Forderungen bestehen zu Recht, doch das weiß der neu angekommene Gast noch nicht. Und flugs taucht ein rettender Engel auf, bietet sich als „local guide“ für die nächsten Stunden an, will die bedrängten Gäste vor Übervorteilung schützen. Es kommt Ruhe in die Situation, der Taxifahrer ist natürlich sein Freund und beide wissen wo es welche Güter günstig zu kaufen gibt. Und die Dienste dieser beiden sind natürlich auch teuer...

Dschibuti sieht von der See her flott aus, weiße Gebäude, eine Stadtsilhouette,



doch sobald man näher kommt überwiegt der Dreck, der Zerfall der teilweise schönen kolonialen Bauten. Bettler sind allenthalben anzutreffen, der Hafen scheint (außer den Behörden für die Staatsangestellten) der einzige Arbeitgeber zu sein.

Die Preise für Lebensmittel sind hoch, alles muss importiert werden! Nirgends im Land wird Acker- oder Gartenbau betrieben, die Viehzucht scheint sich auf



Ziegen zu beschränken. Auch die Fischerei scheint darnieder zu liegen, im Fischereihafen wird fast nichts angelandet, eine relativ neue Fangflotte liegt im Päckchen und ungenutzt verrottend auf Reede. Es gibt einige Supermärkte, die von den Reichen und den Europäern genutzt werden, die Preise liegen etwas über dem deutschen Niveau. Die Kunden sind schwergewichtig, die Freuden des Lebens von Dschibuti sind überwiegend kalorischer Natur und werden offensichtlich nur hier erworben...

In den Vororten gibt es breite, vierspurige Boulevards von denen nicht asphaltierte, vor Müll strotzende Straßen abgehen an denen Werkstätten, Läden, Wohnsiedlungen liegen. Die größeren Gebäude sind mit Mauern umgeben, auf deren Kronen Stacheldraht und einbetonierte Glasscherben etwaige Eindringlinge abschrecken sollen.

Der allgegenwärtige Dreck und Verfall kontrastiert auffällig zu den penibel sauberen Uniformen und Kleidungen der Beamten und der privaten Sicherheitskräfte. Doch schon jenseits der unmittelbaren eigenen Haut hört die Gepflegtheit auf; in den Amtsstuben, auch denen der höheren Chargen, hängen verschmutzte Gardinen, rinnen Dreckspuren die Wände hinunter, häufen sich verstaubte Aktenstapel in Regalen, die Polsterungen der Sitze sind zerfetzt, nur die Flachbildschirme der Computer sehen sauber aus.

Wir kaufen Käse, Kaffee, Fleisch im Supermark sowie Obst und Gemüse auf einem Markt ein. Baguettes gibt es sackweise frisch aus der Boulangerie, ein



hoch auf diesen verbliebenen Rest französischer Kultur!

Wir bunkern noch 120 Liter Diesel, man muss mit eigenen Kanistern und einem Taxi in die Stadt fahren um den Treibstoff zu holen. Mit ca. 1 € pro Liter ist der Diesel recht teuer. Sonnenuntergang am letzten Abend in Dschibuti, Dinner, als Sundowner einen Pastis, und das einzige lokale Segelboot Dschibutis, das nur aus Freude am Segeln betrieben wird,



passiert uns im Abendlicht.

Uns reizt es nicht mehr hier zu verweilen. Wir klarieren aus, nach drei Nächten im Hafen gehen wir wieder Anker auf, 1300 Meilen sind bis Suez zu segeln, für das Rote Meer werden wegen der vorherrschenden nördlichen Winde zwei Monate Passagezeit empfohlen – wir sind gespannt wie diese Reise wirklich sein wird...