



PIRATEN ODER FISCHER

Im Zuge ihrer dreijährigen Segelreise rund um den Globus passieren die beiden Blauwassersegler Evi Strahser und Wolfgang Wirtl mit ihrem Fahrtenkatamaran SLEIPNIR2 auch die bekannte Malacca Strait – ehemaliges Piratenrevier, dessen Herausforderungen allerdings auf ganz anderen Gebieten liegen.

Text und Fotos: Evi Strahser und Wolfgang Wirtl



Die Straße von Malakka in Südostasien verbindet das Südchinesische Meer, Singapore bzw. die Jawa See im Süden mit der Andamanen See im Norden.

Bekannt ist diese Wasserstraße auch vielen Nicht-Nautikern eher durch die erhöhte Piratengefahr in früherer Zeit, denn als eine der verkehrsreichsten und wichtigsten Schifffahrtsrouten weltweit. 20 bis 25 Prozent des Welthandels der Seeschifffahrt führt durch die Meerenge, und südlich des Inselstaates Singapore ziehen Frachter und Container-Riesen im zwölf Minutentakt wie auf einer Perlenschnur aufgereiht nach Osten bzw. Westen.

Durch ein Kooperationsabkommen der betroffenen Staaten Singapore, Indonesien und Malaysien im Jahr 1992 wurde die Piraterie – bis auf vereinzelte Übergriffe auf kommerzielle Frachter – wesentlich reduziert; von Lloyd's of London wurde 2006 die Straße von Malakka von der Liste der gefährlichen Seegebiete gestrichen.

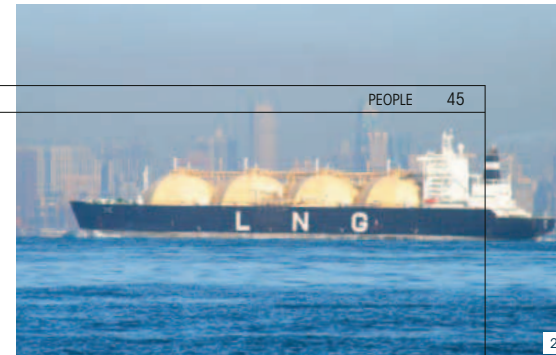
Die Evidenz von bewaffneten Patrouillenbooten entlang der Küste schränkt darüber hinaus die Schmuggelaktivitäten zwischen Indonesien und Malaysien ein und vermittelt den Fahrtenseglern ein ambivalentes, aber doch sicheres Gefühl auf ihrer Passage durch die Meerenge.

Route für Fahrtensegler

Eine große Zahl von Segelyachten fährt jedes Jahr durch die Malacca Strait nach Langkawi (Malaysien) oder Phuket (Thailand), um später über den nördlichen Indischen Ozean und weiter durch das Rote Meer in das Mittelmeer zu segeln. Die günstigste Zeit für die ca. 550 Seemeilen lange Durchfahrt scheint der Übergang zwischen dem Südwest- und dem Nordost Monsun von etwa Ende September bis Anfang November zu sein. Unter leichten, variablen Winden wird der überwiegende Teil der Strecke normalerweise unter Motor zurückgelegt – gesegelte Meilen finden sich nur wenige in den Logbüchern (SLEIPNIR2 liegt mit 100 Meilen unter Segel durchaus im Spitzenfeld).

Begegnungen mit Fischerbooten

Auch wenn die Seeräuberei weitgehend unter Kontrolle scheint, bietet die Straße von Malakka für Blauwassersegler eine Reihe von verschiedenen Herausforderungen und Hürden. Zunächst sieht man sich mit einer Unzahl von Fischerbooten unterschiedlichster Größe und Fischereitechniken konfrontiert. Im südlichen Abschnitt werden nahe unter Land lange Netze



mit weißen Bojen ausgelegt, die Durchfahrt zwischen den kleinen Bojen ist allerdings möglich, da die Netze dazwischen tief durchhängen. Im mittleren Teil der Wasserstraße prägen Formationen von Schleppfischern das Bild. Durch ihre besonders langsame Fahrt durchs Wasser kann auch meist, entgegen guter Seemannschaft, vor dem Schlepper gekreuzt werden – heckseitig müsste ohnehin beim Passieren viel Raum gegeben werden. Auf der Höhe von Penang schwimmen die Netze auf und werden überdies oft dreist quer über markiertes Fahrwasser gespannt.

Piraten oder Fischer?

Immer wieder kommt es vor, dass ein Fischereifahrzeug abrupt den Kurs ändert, mit einer Yacht auf Kollisionskurs geht, oder „scheinbar“ die Verfolgung aufnimmt – dies geschieht in der Regel aus reiner Neugierde oder aus der Hoffnung auf ein Päckchen Zigaretten und Getränke. Die Einschätzung, ob „Verfolgungen“ dieser Art aggressiver Natur oder wie – in den allermeisten Fällen – harmlos sind, ist natürlich nicht leicht, und leider hat gelegentlich ein voreiliger Griff zur Schusswaffe grobes und absolut vermeidbares Unheil angerichtet. Spontane Kursänderungen und Annäherungen von Fischerbooten sind übrigens auch im Seeraum um Sri Lanka und natürlich im Golf von Aden des Öfteren der Fall.

Waffen an Bord

Nach Meinung der überwiegenden Zahl der Fahrtensegler wird durch das Zeigen oder gar durch den Einsatz einer Schusswaffe das Gefahrenmoment einer heiklen Situation eher erhöht. Für die SLEIPNIR2-Crew gilt, dass wir über keinerlei Ausbildung im Umgang mit Waffen verfügen und daher unter Stress mit größter Wahrscheinlichkeit falsch reagieren, oder uns womöglich sogar selbst verletzen würden ...

1 DREIST. Fischer innerhalb der Großschifffahrtslinie.

2 IMPOSANT. Frachter vor der Skyline von Singapur.

3 EINFACH. Fischerboote in Kuah, Langkawi.

4 FEHLKONSTRUKTION. Die Stadtmarina von Penang.

5 Knappe Begegnung mit einem Kreuzfahrtschiff.



FUNKKONTAKT

Während der Fahrt durch schwierige Gewässer ist regelmäßiger Kontakt zu anderen Yachten ein wesentlicher Sicherheitsaspekt.

www.sleipnir2.at



1



2



3



4

Weitere Hürden für Fahrtsegler

Man könnte meinen, dass sich die Segler an die häufigen (im weiteren Umkreis täglichen) Gewitter auf der Fahrt durch Indonesien gewöhnt haben. Die Hoffnung, dass von Singapore an mit jedem weiteren Breitengrad nach Norden die Blitze abnehmen, wird normalerweise nicht erfüllt. So werden sie, zumindest an Bord der SLEIPNIR2, als umso unangenehmer empfunden. In jedem Fall unangenehm wäre das Auftreten eines sogenannten Sumatras, östlich ziehende Squalls mit Regen und Gewittern, die hohe Windgeschwindigkeiten erreichen – bis Ende November muss mit diesen Starkwinden eher im nördlichen Abschnitt der Wasserstraße gerechnet werden. Die Strömungen zwischen Malaysien und Indonesien können durchaus drei Knoten betragen, kentern allerdings mit den Tiden und gleichen sich derart über den Tagesverlauf aus. Einige Segler, vor allem jene mit starker Motorisierung, meistern die Straße von Malakka mit bescheidenen Mühen. Vermutlich spielt ein wenig Neid mit, wenn wir immer wieder den Eindruck bekommen, dass eine nicht geringe Zahl von Cruisern weniger um die Welt segelt, als vielmehr fährt ...

Der Canossagang der SLEIPNIR2

Für die SLEIPNIR2-Crew wird dieser Abschnitt der Reise zum ganz persönlichen Drama. Trotz eines 1.100 Euro teuren 1.000-Stunden-Services der Yamaha-Motoren in Singapore bekommen wir bereits drei Stunden nach Verlassen des Stadtstaates Probleme mit einem der beiden Außenborder.

Nach einem wind- und strömungsbedingten Notstopp reagiert der Anlasser des Backbord-Motors erst auf dosierte Hammerschläge.

Abends am ersten Ankerplatz treffen wir den uns gut bekannten Holländer Hans mit seiner LIBERTIJN. Um die jeweils langen Tagesetappen zu bewältigen, wird in der Malacca Strait üblicherweise der Anker im (oder sogar vor dem) Morgengrauen gelichtet. Unsere Außenborder erweisen sich als Morgenmuffel und verweigern beide (!) den Dienst. Wolfgang rudert den hilfsbereiten Hans zur SLEIPNIR2, der die Maschinen im Schein der Stirnlampe wieder zum Leben erweckt und beschließt, darüber hinaus, die nächsten Tage mit uns gemeinsam zu fahren.

Tatsächlich wiederholt sich das Szenario am nächsten Morgen, allerdings eine halbe Stunde früher – also fast noch nachts. Am dritten Tag gelingt Wolfgang der Startversuch zur Abwechslung wieder selbst unter bewährter Hammermethode, wobei dieser schon im Cockpit bereitliegt.

In Port Dickson werden die Außenborder von einer Zweigstelle des Yamaha-Workshops aus Singapore abgeholt und erneut einem Service unterzogen. Um verlorene Zeit gutzumachen, versuchen wir – entgegen der Empfehlung der Seehandbücher keine Nachtfahrten zu unternehmen – nach Langkawi ohne weitere Zwischenstopps durchzufahren. Wir wollen entlang des Verkehrstrennungsgebietes weiter nach Norden – eine Taktik, die nicht aufgeht, da die Fischereiflotten mutig oder übermütig auch innerhalb der Großschiffahrtsroute agieren. Der aufkommende Seegang und vor allem starker Gegenwind zwingen uns ohnehin wieder zurück zur Küste, wo wir in einer Flussmündung Schutz suchen wollen.

Mann über Bord

Morgens, bei etwa zwei Meter hohen Wellen, mäßiger Sicht und 20 Knoten Wind von querab, verliert Wolfgang während einer an sich unwichtigen Arbeit an den Pinnen das Gleichgewicht und kann sich gerade noch an der Holzleiste, die ähnlich einer Fußreling seitlich das Deck abschließt, festklammern. Jahrelanges Krafttraining machen sich in diesem Moment mehr als bezahlt, und Wolfgang kann sich aus eigener Kraft rasch wieder an Bord ziehen.

In Fischernetzen gefangen

Bei nächtlicher Ansteuerung der Südbucht von Penang zwei Tage später übersehen wir offenbar eine schwarzgeflaggte Fischerboje und verfangen uns mit der Ankerkette erstmals in einem Fischernetz. Am folgenden Tag geraten wir durch Übermüdung und daraus resultierender Unachtsamkeit wieder in ein Fischernetz – diesmal können wir uns jedoch ohne Messersatz befreien und erreichen wenig später die Tanjung Ma-

rina, nahe Georgetown/Penang. Die Marina ist eine Fehlkonstruktion der besonderen Art. Über die halbe Länge der Schwimmstege fallen bei Niedrigwasser selbst Katamarane trocken – die im Hafenbecken schwimmenden toten Ratten laden darüberhinaus auch nicht zum längeren Verweilen ein.

Am Ziel in Langkawi

Am 4. Dezember ankern wir einen Tag nach Wolfgangs 50. Geburtstag endlich vor der Insel Langkawi. Diese nördlichste Insel Malaysiens und natürlich das 120 Seemeilen entfernte Phuket/Thailand sind beliebte Tummelplätze für Segelausstieger – auch einige österreichische Yachten fühlen sich hier wohl und verbringen gerne mehr als ein Jahr in diesem Revier. Die Straße von Malakka hat uns viel abverlangt, und so fühlen auch wir uns erholungsbedürftig und liebäugeln mit der Möglichkeit, eine Saison in Thailand und Langkawi „anzuhängen“. Letztlich brechen wir aber gemäß unseres Zeitplans mit Westkurs über den Indischen Ozean auf und müssen uns von vielen lieb gewordenen Freunden – darunter einige Landsmännern/frauen – verabschieden. In diesem Jahr scheint leider nur die SLEIPNIR2 unter Rot-Weiß-Rot weiterzusegeln. ★

1 SCHIESSÜBUNGEN. am Schießstand in Neuseeland, trotzdem haben wir keine Waffen an Bord.

2 RIESIG. Ölplattform vor Singapur.

3 MODERN. Abstecher nach Kuala Lumpur, Hauptstadt Malaysiens.

4 ROMANTISCH. Abendstimmung Kuah, Langkawi.

5 ENG. Knappe Begegnung zwischen SLEIPNIR2 und einem Frachter.



5