



Endlich Charif: Einmal im Jahr können die Einwohner Wadi Darbats im Grünen sitzen.

FORTSETZUNG VON SEITE 63

Regen in Oman

Dann sind die Hotels bis auf den letzten Platz gefüllt, und die Mieten steigen dramatisch. Eine Vier-Zimmer-Wohnung kostet für gewöhnlich 50 Omanische Rial am Tag. Im Charif sind es 100, umgerechnet 230 Euro. Oder 6000 Euro im Monat. „Der Monsun ist für die Einheimischen zum Geldmachen da“, sagt Salim Baluch. Baluch muss es wissen, denn er ist Gastarbeiter aus Pakistan und wohnt selbst zur Miete. „Wenn du hier eine Wohnung mieten willst, bekommst du sie nur für zehn Monate. Die Saudis zahlen in zwei Monaten mehr als du im ganzen Jahr.“

Im Juli und August versucht jeder in der Stadt, seine Wohnung meistbietend zu vermieten. Wer dann die Salalah Bypass Road herunterfährt, der kann das ganze Ausmaß des Irrsinns auf einen Blick sehen: Im Stadtteil Itin haben sie eine Stadt für mehr als 10 000 Menschen errichtet. Ohne Ziegel, ohne Mauern, nur aus Zeltstoff. Die Stadtverwaltung hat Strom und Wasser verlegt, öffentliche Toiletten installiert, Kinderspielplätze und sogar eine Polizeistation. Doch es sind nicht Touristen, die in den Zelten wohnen, sondern Einheimische. Es ist an Kuriosität kaum zu überbieten: Da bauen sie für ein paar Wochen eine Zeltstadt auf, viermal so groß wie die Münchner Theresienwiese, nur um vor die Haustür zu ziehen und die eigenen vier Wände zu Monsterpreisen zu vermieten. Und die Stadt zahlt alles. Selbst die 100 Euro Pfand für das Zelt gibt es bei ordnungsgemäßer Rückgabe zurück.

Vater dieser bahnbrechenden Ideen ist Sultan Qabus. Seit 1970 herrscht der Regent quasi autokratisch über den Oman. Immerhin: Binnen vier Jahrzehnten hat er aus dem rückständigen Land einen modernen Staat geformt, in dem die Kin-

der zur Schule gehen, es ausreichend Krankenhäuser und Tausende Kilometer Asphaltstraße gibt. Neuerdings setzt der Sultan auch auf den Tourismus, um den Wohlstand zu fördern. Derzeit zaubern Tourismusplaner 25 Kilometer vor den Toren Salalahs eine gigantische Urlaubswelt mit 3000 Hotelbetten, einer Marina mit 200 Plätzen, Restaurants, Cafés und zwei Golfplätzen aus dem Nichts. Mit seinen venezianischen Kanälen und quaderförmigen Häusern wirkt der Salalah-Beach wie eine exakte Kopie der ägyptischen Retortenstadt El Gouna. Kein Wunder, wurde die Urlaubswelt doch von der Orascom-Gruppe des ägyptischen Immobilien-Tycoons Samih Sawiris, geistiger Vater El Gounas, konzipiert. Die Vision des Sultans: Während des Monsuns kommen die Araber, den Rest des Jahres Europäer. Auch deutsche Reiseunternehmen sind schon auf den Zug aufgesprungen und preisen die Region als „Karibik des Orients“ an.

Am sechsten Tag, es ist Viertel vor sieben Uhr morgens, geht nach fast einer Woche zum ersten Mal die Sonne über dem Ozean auf. Eine Scheibe, orange wie ein Kürbis. Nach tagelangem Nieselregen ist das ein irritierender Anblick. Doch es ist der Beginn des Endes des Monsuns. Ab Anfang September verschlingt die Sonne die Wolken. Wie auf ein unsichtbares Zeichen hin verwandelt sich das diesige Licht in strahlenden Sonnenschein, das Wasser gewinnt seine phantastische Farbe wieder, das tägliche Leben zerfließt in Schweiß. Nach wochenlangem Dauergrau ist der erste Sonntag wie ein Faustschlag ins Gesicht. Wir reisen zum Glück wieder ab. Für die Einheimischen dagegen beginnt nun das Warten auf die Monsunwolken im nächsten Jahr. Nur noch zehn Monate.



Grüne Oase: Während der Monsunzeit erntet Salim Baluch Bananen.

Fotos Fabian von Poser

DER WEG NACH SALALAH

Anreise Oman Air (www.omanaair.com) fliegt über Maskat nach Salalah. Qatar Airways (www.qatarairways.com) über Qatar. Die reine Flugzeit beträgt etwa 7,5 Stunden. Tickets gibt es ab 700 Euro. Ab September bedient Sun Express Salalah ab Frankfurt und München als FTI-Vollcharter. Im November kommen Verbindungen ab Düsseldorf und Leipzig hinzu.

Einreise Deutsche, österreichische und Schweizer Staatsbürger benötigen für Oman einen Reisepass, der mindestens noch sechs Monate gültig ist. Das Visum ist bei der Einreise am Flughafen erhältlich und kostet zehn Euro.

Beste Reisezeit Während des Monsuns im Juli und August ist es in Salalah meist trüb und feucht. Die beste Zeit, um das grüne Salalah zu erleben, sind die Monate September und Oktober. Dann scheint meist die Sonne, das Meer ist ruhig. Die Tagestemperaturen liegen zwischen 25 und 35 Grad.

Pauschalreisen Eine Woche im Fünf-Sterne-Hotel „Salalah Rotana



Resort“ (www.rotana.com) kostet bei FTI (www.fti.de) inkl. Flug ab Frankfurt im DZ mit Frühstück ab 959 Euro. Im 4,5-Sterne-„Juweira Boutique Hotel“ (www.juweirahotel.com) ist die Reise ab 753 Euro buchbar. Allgemeine Informationen bekommt man im Sultanate of Oman, Ministry of Tourism in Berlin oder auf www.omantourism.de und www.omantourism.gov.om.

REISEBÜCHER

Für die Tasche Noch im Mittelalter galt die Seefahrt als ein Wagnis, das man bestenfalls mit dem Tod zu bezahlen hatte. Das Meer war wegen seiner Urschlamm, der Fäulnis und der lauernden Ungeheuer gefürchtet. Sträflinge wurden auf morschen Kähnen in die Fluten geschickt, um sie loszuwerden, und allem, was das Meer an verknäultem Treibgut an die Küsten spülte, begegnete man mit Abscheu.

Aber auch heute noch lauert auf dem Meer Gefahr. Vieles geschieht plötzlich, unvorhersehbar, und oft ist man schutzlos dem Taumel ausgeliefert. Schlagartig ist alles anders, eben war das Schiff noch ruhig, lag wohl ausbalanciert im Wasser, im nächsten Moment läuft es voll, legt sich zur Seite wie ein matter, sterbender Wal und droht zu versinken. Man wird hin und her geworfen, Dinge fallen herunter, mit den Fingern bleibt man in Haken hängen, und die Zehen geraten unter wild herumschwingende Türen. Wer den großartigen Film „All Is Lost“ mit Robert Redford gesehen hat, weiß, was einem geschehen kann, wenn man über das Meer segelt.

Selbst optimal vorbereitete Profis, wie die Teilnehmer großer Regatten um die ganze Erde herum, erleiden Verletzung, Krankheit und Schmerz. Sie müssen sich selbst zusammenflicken, sich gegenseitig verarzten. Im Dezember 2008 etwa lag der französische Segler Yann Eliès tagelang mit gebrochenem Bein und einer lädierten Lunge hilflos in seiner Rennyacht – ohne Schmerzmittel und Nahrung –, bis er von der australischen Marine gerettet wurde. Er war einer der Teilnehmer des härtesten Soloseglerrennens um die Welt, der Vendée Globe.

Man kann also nur empfehlen, sich auf den Notfall vorzubereiten. Zum Beispiel mit dem hervorragenden Buch „Medizin auf See“ von Meinhard Kohfahl. Schon auf den ersten Seiten findet man übersichtliche Ablaufdiagramme, die einen Schritt für Schritt anleiten, wie im Falle eines Notfalls zu handeln ist. Hat ein Verletzter noch Puls? Kann er selbständig atmen – und was, wenn nicht? Wie rettet man jemanden vor dem Ersticken oder belebt einen Verletzten gar wieder. Wie näht man eine Wunde. Wie holt man Hilfe, auf welchem Funkkanal sind nach internationalen Regeln Notrufe abzusetzen.

Auf fünfhundert Seiten sind nahezu alle drohenden Krankheits- und Verletzungsszenarien beschrieben. Leitsymptome von Herz-Lungen-Problemen oder auch Hautausschläge bei Kindern werden kompakt dargestellt. Hilfstabellen für die funktärztliche Betreuung findet man ebenso wie die Behandlung einer Fischvergiftung. Anleitungen zur Versorgung von Brandwunden sind nachzulesen und wie man einen Zahnwurzelabszess operiert. Man lernt hierzu, dass beim Schneiden an der Außenseite des Unterkiefers nicht viel schiefgehen kann – wohl aber zwischen den Zähnen vier und fünf, denn da verlaufen Nerven und Blutgefäße.

Den sagenumwobenen Luftröhrenschnitt bespricht der Verfasser nicht – stattdessen zeigt er, wie man mit einer Venenverweilkanüle in die Luftröhre sticht und so einen Beatmungszugang legt. Das funktioniert ganz gut bei Kindern – bei einem Erwachsenen muss man möglichst viele Kanülen verwenden, so steht es im Buch!

Es gibt eine sehr detaillierte Liste zur Zusammenstellung einer Bordapotheke – fast schon einer kleinen Bordpraxis. Lidocain zur Betäubung bei kleinen Operationen und auch starke Psychopharmaka zur Behandlung psychischer Erregungszustände sollte man dabei haben. Und natürlich diverse Geräte, Werkzeuge und Instrumente, falls mal eine Operation ansteht.

Kommt tatsächlich auf hoher See Hilfe, liest man, wie man einen Verletzten für den Abtransport im Hubschrauber vorbereitet. Und sollte man die Reise im Katastrophenfall doch ohne sein Schiff fortsetzen müssen: Das Überleben in der Rettungsinsel wird ebenfalls erläutert. Entscheidend in einer derartigen Ausnahmesituation ist übrigens: Nie aufgeben!

Meinhard Kohfahl: „Medizin auf See“, DSV-Verlag 2014, 508 Seiten, 49,90 Euro

Für die Tasche Auch das „Navy Survival Handbuch, Überleben auf See“ des Franzosen Bernard Robin von 1977 ist ein Überlebensklassiker. Bereits im Vorwort heißt es: Liebe das Leben und bereite Dich auf den Tod vor. Zur Einstimmung auf eine bevorstehende See-reise erzählt Robin erst einmal ein paar Anekdoten zu katastrophalem Schiffbruch. Man erfährt von der Havarie der französischen Fregatte „Medusa“, die 1816 vor Westafrika aufgegeben werden musste. Auf einem Floß trieben hundertfünfzig Menschen ins Verderben. Bereits nach wenigen Tagen drehten einige im Rausch durch, denn ein paar Fässer Wein hatten sie noch retten können. Die abgründige Mischung aus Angst und Panik, das Besäufnis und der

Sturm waren wohl Gründe dafür, dass der Bruch im wahrsten Sinne aus dem Ruder lief. Nach wenigen Tagen kannibalisierten sich einige der gebeutelten Seeleute und fraßen sich gegenseitig auf – am Ende blieben 13 von ihnen übrig.

Kaum vorzustellen: Auch aus einer kurzen Überfahrt von der Insel Pralin zurück nach Mahé, der Hauptinsel der Seychellen, kann sich ein echtes Unglück entwickeln. Das war im Jahr 1953. Die Hafenkapitäne waren nicht über die Passage informiert. Zuerst streifte der Motor, das Benzin war verbraucht, und dann riss auch noch die Ankerkette. Die zehn Seeleute und Passagiere hatten versucht, das Abtreiben mit dem Anker zu stoppen. Dann begann die Odyssee erst richtig. Manövrierunfähig, ohne Funkgerät, Essen und Trinken an Bord, trieb die „Marie-Jeanne“ zwischen kleineren Seychelleninseln hindurch 300 Seemeilen nach Süden

den verhältnismäßig geringeren gehö- ren Hunger und Müdigkeit. Die sehr grauenvollen Übel sind das Ertrinken, die Kälte, die Panik und der Durst, erfährt man im Handbuch. Das ist zwar der Erkenntnisstand Ende der siebziger Jahre, das Handbuch kann aber dennoch helfen, denn die Grundlagen des Überlebenskampfes haben sich nicht verändert. Wie wehrt man sich gegen Haie, denn die kommen wohl schon sehr bald aus Neugier an eine Rettungsinsel oder ein Floß. Wie kann man kleinere von ihnen fangen und essen, und was kann ich gegen den Durst tun. Salzwasser in kleinen Mengen verteilt über den Tag zu trinken, wie es im Navy-Handbuch geraten wird, sollte man aber auf gar keinen Fall. Das ist aus aktueller medizinischer Sicht einfach nur lebensgefährlich.

Und etwas Positives gibt es auch zur Panik eines Schiffbrüchigen zu lernen.

schrrieben mit dem Ziel, wie er im Vorwort bemerkt, sich das Wetter zum Freund zu machen. Wie weit die Freundschaft dann allerdings geht und ob sie hält, ist eher schwer zu sagen, wenn man plötzlich unter Deck hin und her geschleudert wird, indem die Tassen um die Ohren fliegen, weil man die Gewitterfront unterschätzt hat, die da gerade auf einen zugerast kam, oder wenn man sich in einer tiefenden Rettungsinsel im Auge eines Zyklons befindet.

Schrader berät seit Jahren Profisseglern, analysiert die globale und lokale Wetterlage und leitet die Segler während der härtesten Regatten um die Welt über Funk und Satellitentelefon um Flauten, aber auch Gefahrenzonen herum. Es geht um Phänomene wie den Windsprung an einer Kaltfront, der einem plötzlich den Großbaum am Segelschiff vor den Kopf schmettern kann, und dichten Nebel, in dem sich, durch die hohe Luftfeuchtigkeit, der Schall fast so schnell wie im Wasser ausbreitet – gefährliche Fehleinschätzungen von Geräuschen und Distanzen können einen so in Not bringen.

Segelt man aber zur falschen Jahreszeit längere Strecken, wie etwa über den Atlantik, dann ist es oft nicht mehr möglich, dem Unwetter auszuweichen. Man befindet sich nun in Sturm und schwerer See. So lautet auch der Titel des Buches von Dag Pike im Delius-Klasing-Verlag. Der Atlantische Ozean hat bei Seeleuten einen schlechten Ruf, schreibt er. Nie kann man sich sicher sein, dass eine Überfahrt entspannt abläuft. Erfährt man nun, dass der perfekte Sturm mit Monsterwellen von 20 Metern Höhe gerne auch in den gemäßigten Breiten vorkommt, hilft vielleicht das letzte Kapitel des Buches. Hier gibt es einen Ausblick in die Zukunft. Wirbelstürme sollen durch Impfen mit chemischen Substanzen – Versuche gab es schon vor vierzig Jahren – kontrollierbarer werden.

Wer es nun mit Angst zu tun bekommen hat, bucht lieber doch eine Kreuzfahrt. Dann kann man nach der empfohlenen Lektüre immerhin sein angelesenes Wissen in gediegenen Gesprächsrunden beim Tee den verängstigten Zuhörern zur Unterhaltung darbieten. Und ein Krankenhaus gibt es auch an Bord.

Ivo Götz

Meeno Schrader: „Das Wetterbuch für Wassersportler“, Delius Klasing 2014, 192 Seiten, 24,90 Euro

Für den Tisch Regatten, Segeltörns, Kreuzfahrten, Atlantiküberquerungen und Weltumrundungen sind nichts für Feiglinge. Das Meer ist ein unbändiges Tier, das faucht und spuckt, wie es ihm gefällt. Wer also schon in der Badewanne einen flauen Magen bekommt und seinen Alltag eher defensiv beschreitet, sollte auf Seereisen jeglicher Art unbedingt verzichten. Es steckt nicht in jedem ein Abenteurer, aber zum Glück kann das Meer auch gedanklich entdeckt und erkundet werden.

Für alle Schöngesteirer und Kunstliebhaber, die sich dem Meer nicht praktisch, aber theoretisch verbunden fühlen, die Stürme lieber im Kopf bezwingen und denen das Herz ganz warm wird, wenn sie Sätze wie diese lesen: „Das Meer ist ein Ort der Sehnsucht. Das Meer ist eine Universität der Wellen. Das Meer ist ein Museum ohne Mauern“ – für sie ist dieses Buch. Der Bildband und Ausstellungskatalog „Das Meer“ bringt Kunstwerke von 125 Künstlern zusammen, angefangen bei Bas Jan Ader, Pierre Bonnard, Paul Cézanne, Hanne Darboven, Pablo Picasso, William Turner, Luc Tuymans bis hin zu Katharina Wulff. Traditionelle Meeresdarstellungen von Schiffbrüchen, endloser Eintönigkeit und wilden Stürmen aus dem 19. Jahrhundert werden zeitgenössischen Positionen gegenübergestellt. Darunter unter anderem die Studien zu „In Search of the Miraculous (One Night in L. A.)“ von Bas Jan Ader, diesem Künstler, für den das Meer auch immer mit der Suche nach Wundern verbunden war. 1975 versuchte der niederländische Video- und Konzeptkünstler mit einem sehr kleinen Segelboot eine Atlantiküberquerung. Es war ein performativer Akt, der scheitern musste. Tragischerweise. Nach drei Monaten riss der Funkkontakt ab, zehn Monate später fand man den kleinen Einmannsegler ohne Bas Jan Ader vor der Küste Irlands. Die Leiche wurde nie gefunden, und als hätte Ader es selbst vorausgesehen, schrieb er einige Monate zuvor: „Das Meer, das Land, der Künstler hat mit großer Trauer gewusst, auch sie werden nicht mehr sein.“ Es sind Bilder, Zitate und Anekdoten wie diese, die das Buch zu einer Art Muschelsammlung – im abstrakten Sinn –, einem Lexikon des Meeres, einer Schatz- und Wunderkammer werden lassen. Es ist auch eine Hommage an Jan Hoet, den Kurator der Ausstellung, der dieses Buch begleitete und der wie Ader viel zu früh sterben musste.

Carolien Würfel

Jan Hoet: „Das Meer – The Sea – La Mer – De Zee“, Hatje-Cantz-Verlag 2014, 320 Seiten, 49,80 Euro



Die See in der Kunst: Marcel Broodthaers', „Histoire d'amour“, 1971 Abb. a. d. b. Bd. „Das Meer“

ab. Nach vierundsiebzig Tagen wurden zwei Überlebende von einem italienischen Öltanker gerettet.

Ist man nun durch seine Phantasien über kommendes Unheil auf See vollends verunsichert und hat Zweifel, ob man überhaupt lossegeln sollte oder nicht doch besser eine Kreuzfahrt bucht, hat sich dann aber doch für das romantische Abenteuer des Hochseesegels entschlossen, ist der zweite Teil des Navy-Handbuchs Pflicht. Denn hier geht es bereits darum, den Schiffbruch, der nicht verhindert werden konnte, zu meistern. Auch in der Apokalypse gibt es eine Struktur, also auch verschiedene Kategorien des Übels. Zu

Ist man allein und hat seine Panik überwunden, kann sie auch nicht auf andere übergreifen, denn das führt meist zum Kontrollverlust der ganzen Gruppe, der wiederum zusätzliche Gefahren bringt. Hat man allerdings Nerven aus Stahl, könne man durchaus auch eine Meute durchdrehender Schiffbrüchiger in den Griff bekommen.

Bernard Robin: „Navy Survival Handbuch. Überleben auf See“, Prietsch-Verlag 2000, 224 Seiten, ca. 11 Euro

Für die Tasche Da auf See fast alles vom Wetter abhängt und mit ihm beginnt, sollte man sich auch ein wenig damit auskennen. Der Meteorologe Dr. Meeno Schrader hat ein Buch ge-