

LESEPROBE - Auszug

Wie alles angefangen hat Japanisch-chinesische Hilfeleistung Rote Holzboote und schwarze Männer – Piraten 2.0

Wie alles angefangen hat....

[...] Wir bekommen noch ein paar Eckdaten, bitten aber trotzdem um eine Mail mit allen Informationen weil der Empfang immer noch zeitweise abreißt und es eher blechern in der Leitung klingt. Dazu erbitten wir uns zwei Tage Bedenkzeit - mit Überführungen haben wir ja bereits Erfahrung aber letztendlich kennen wir weder das Rote Meer, noch waren wir bisher im Golf von Aden oder dem indischen Ozean. Segeln in einem Revier, was durch Piraterie bekannt geworden ist und eine wirkliche Herausforderung zu sein scheint? [...] Wir suchen den Kontakt zu den wenigen Seglern, die das Gebiet in den letzten Monaten durchfahren haben und stoßen auf Sicherheitsmechanismen und Länderinformationen, die uns zuversichtlich stimmen. Auch scheint es keine Berichte zu Übergriffen auf Yachten oder die Berufsschiffahrt zu geben, die jünger als achtzehn Monate sind. Das wird uns so auch schließlich durch verschiedene Organisationen, Behörden und Ämter bestätigt. Und so sagen wir spontan zu:

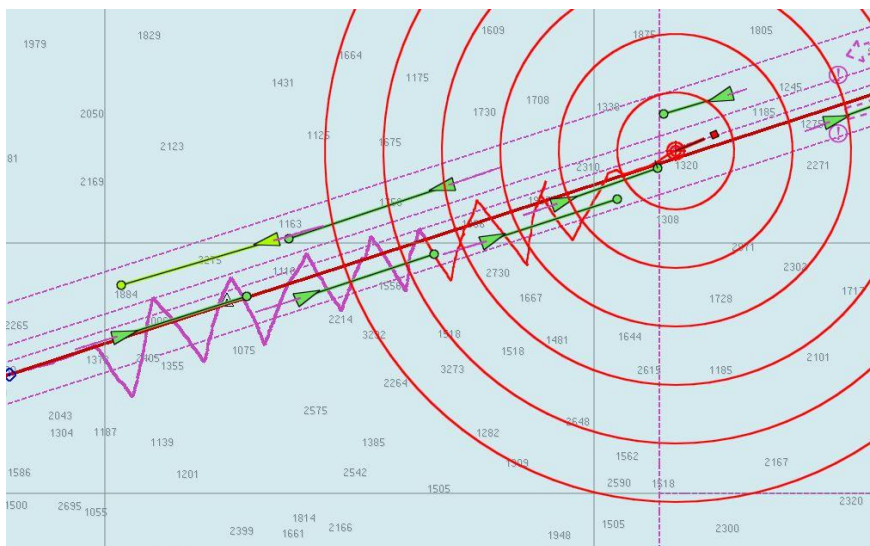
...auf in ein Abenteuer!

[...] Japanisch-chinesische Hilfeleistung

Wie jeden Morgen höre ich auch jetzt das Flugzeug, was das ehemalige Piratengebiet oder auch High-Risk-Area genannt, überfliegt. Aus der Luft kontrolliert, ob kleinere Boote unterwegs sind, die gegebenenfalls zur Piraten-Szene gehören könnten. Leicht zu erkennen: sie haben immer das gleiche Muster. Sie kommen mit mehreren Booten. Ein großes, was die kleineren, Skiffs genannten, mit Kraftstoff versorgt. Die kleinen Skiffs sind wendig und schnell, aber aufgrund Ihrer Bauart nicht für weitere Strecken geeignet. Vom großen Versorgungsboot aus nähern sie sich dann der „Beute“. Das lässt sich aus der Luft am besten beobachten denn natürlich haben diese Boote kein AIS und sind so gebaut, dass sie auch auf dem Radar nicht zu sehen sind. Auch die MSHOA kennt dieses Muster und ruft dazu auf, bei jeglichem Verdacht auf Piraterie sofort eine Meldung abzugeben.

Als der Flieger fast über uns ist, krächzt das Funkgerät neben mir. Anstatt miiiiiiiiiiiiiiii spricht diesmal tatsächlich wer und ich höre den Namen unseres Schiffes: Sunshine. Hab ich da wirklich richtig gehört? Ich traue dem Braten nicht, zum einen nicht meinen Ohren nach der fast schlaflosen Nacht und zum anderen auch nicht der Situation. Seit Eritrea sind wir alle etwas empfindlich und erwarten hinter jedem Baum den sprichwörtlichen Räuber. Aus dem Funkgerät kommt prompt die Wiederholung des Funkspruches und jetzt hab ich es kapiert: Wir sind gemeint! Ich greife mir das Mikro und antworte: „This is sailing catamaran Sunshine“. Die fremde Stimme stellt sich vor, es ist der Pilot des über uns fliegenden Flugzeuges.

Es handelt sich um ein Flugzeug der japanischen Navy. Hier sei gesagt, dass die „Coalition Warships“ aus Kriegsschiffen und Flugzeugen unterschiedlicher Länder besteht. Hauptsächlich der Länder, deren Frachtschiffe durch das Rote Meer fahren. Sie sorgen hier im Verbund und guter Zusammenarbeit für die Sicherheit der Cargo-Schiffe. Und natürlich auch für die eher selten vertretenen privaten Yachten und Segelschiffe Die Stimme aus dem Funkgerät fragt, ob bei uns an Bord alles okay ist. Man hat unsere Zickzackfahrt verfolgt und sich Sorgen wegen unseres Kurses gemacht. Natürlich sehen sie auch auf Ihren Bordsystemen die Strecke, die wir in den letzten 24 Stunden zurückgelegt haben. [...]



Im Zickzack durch das Verkehrstrennungsgebiet

[...] Außer einem Zeh guckt nichts unter der dünnen Decke hervor. Egal, ich wackele kurz dran und der Rest vom Skipper kommt unter der Decke raus gekrochen. Kurz erzähle ich ihm was los ist, da springt er auch schon aus dem Bett. Ziemlich verschlafen aber direkt hellwach. Mittlerweile hat auch Mario mitbekommen, dass irgendwas im Gange ist und kommt in den Salon geschlichen. Gut, dann muss ich das jetzt nur einmal erzählen. Als beide auf dem neuesten Stand sind, hören wir, wie der japanische Pilot alle möglichen Schiffe im näheren Umkreis über Funk anspricht. Die Antworten verstehen wir mehr schlecht als recht, anscheinend sind sie relativ weit weg oder das Signal ist wesentlich schwächer als das des Flugzeuges. Was wir verstehen können, hört sich nicht gut an. Einer hat keinen Diesel wie wir ihn brauchen an Bord, der nächste hat keine (technische) Möglichkeit uns zu betanken. Was wir gut nachvollziehen können, wie sollen wir auch an einer Bordwand mit über 30 Metern Höhe festmachen? Die Welle ist ja nach wie vor da und eher würde etwas kaputt gehen, als das es so klappen könnte. So geht das gut 2 Stunden und langsam werde ich etwas ungeduldig.

Was passiert, wenn keines der Schiffe helfen kann? Chris ermahnt mich, nicht ungeduldig zu werden. Dabei tippt er ohne Unterbrechung mit einem Fuß auf den Boden. Ich bin also nicht die Einzige, die nervös ist. Der Pilot funkt noch eine Weile und dann hören wir nichts mehr. Aus Verzweiflung und um die Zeit zu überbrücken setze ich Kaffee auf. Mario bekommt mal wieder „seine fünf Minuten“ und wird krabitzig. Er zweifelt so ziemlich alles an, was gerade passiert. Das können wir gerade jetzt gar nicht brauchen und ignorieren das Gehabe konsequent. Der Kaffee ist fertig, und zu dritt sitzen wir um das Funkgerät. Mensch, das Ding muss sich doch jetzt langsam mal melden! Haben

wir keinen Empfang, keinen Strom, ist etwas kaputt? Was ist denn da los? Hat der uns vergessen? Und dann knackt es im Lautsprecher. Der japanische Pilot ist wieder da! Er erklärt uns kurz, was wir auch schon zum Teil mitgehört haben, nämlich dass die Cargo-Schiffe uns nicht helfen oder betanken können. Kurzzeitig sinkt meine Zuversicht, dass wir doch noch pünktlich und ohne weiteren Stress in den Oman kommen. Aber ich ermahne mich selber, weiter zuzuhören. Und dann kommt es: Der Pilot hat ein chinesisches Kriegsschiff in der Nähe ausgemacht, was Diesel an Bord hat uns bereit ist, uns zu helfen. Chris und mir fällt ein ganzes Gebirge vom Herzen, Mario nickt nur und geht mit dem E-Book-Reader in der Hand wieder nach draußen. Anscheinend meint er immer noch, die Kreuzfahrt gebucht zu haben. So ein arrogantes Den Rest vom Satz verkneife ich mir.

Wir versuchen, uns mit dem chinesischen Kriegsschiff in Verbindung zu setzen, aber aus irgendeinem Grund klappt das nicht. Der japanische Pilot bekommt das mit und hilft noch einmal. Aus der Höhe hat er eine bessere Funk-Verbindung zu dem chinesischen Kriegsschiff und wird so für uns quasi zur Relais-Station. Chris gibt unseren genauen Kurs und die Geschwindigkeit durch und der japanische Pilot vereinbart einen „Rendezvous-Punkt“, wo wir das chinesische Kriegsschiff in gut 2 Stunden treffen sollen. Also bergen wir die Segel und starten die Motoren – neuer Diesel ist ja in Sichtweite. Es scheint ja doch noch alles gut zu werden. Wir halten die Richtung, wo das Kriegsschiff sein soll, sehen es aber noch nicht. Das macht mich ein wenig nervös. Wenn wir es in 2 Stunden treffen sollen müsste es doch langsam irgendwo zu sehen sein? Anscheinend ist es aber noch weiter weg, als wir schauen können, irgendwo hinter dem Horizont. Hoffentlich hat Chris sich

nicht verrechnet, als er dem japanischen Pilot die Position mitgeteilt hat.

Und dann sehen wir es doch! Gute eineinhalb Stunde später sehen wir das chinesische Kriegsschiff am Horizont, genau wie Chris berechnet hat. Als es näher kommt, stellen wir fest, dass es doch ziemlich groß ist. Es ist die DDG-112 Harbin. Ein 144 Meter langer Zerstörer vom Typ 052. Wir sind beeindruckt. Eine weibliche Stimme mit fast akzent-freiem Englisch kommt aus unserem Funkgerät und stellt diverse Fragen zu Crew und Schiff. Wir halten mit ca. 100 Metern Abstand unsere Position. Dann beobachten wir, wie ein Boot herabgelassen wird. Wir sind etwas verwirrt, als das Boot mehrmals in großem Bogen um uns herum kreist. Mittlerweile stehen wir alle drei an Deck und warten gespannt darauf, was nun passiert. Sie kommen uns erst näher als ein weiteres Boot im Wasser ist und alles aus der Ferne beobachtet. Ein kurzes Vorstellen und 6 Mann kommen an Bord. Sie möchten gern erst Crew und Schiff kontrollieren, Piraten werden nämlich nicht unterstützt – sagt man uns mit einem Lächeln. Dafür haben wir natürlich vollstes Verständnis. Außerdem haben wir sowieso noch die Spuren der Stiefel aus Eritrea an Deck, da fällt es nicht auf, wenn weitere Stiefel über die Sunshine laufen.

3 Männer durchsuchen die Sunshine, einer kontrolliert und fotografiert unsere Pässe und Schiffspapiere und die beiden anderen stehen mit Video- und Digitalkamera an Bord und filmen bzw. knipsen alles. Als klar ist, dass wir wirklich nichts Böses im Schilde führen, tauen die Männer auf. Sie fragen, woher wir kommen und was wir hier machen. Neugierig sind sie auch, was den Katamaran betrifft. Sicherlich ist dieser Einsatz

eine willkommene Ablenkung zu Ihrer normalen Arbeit. Endlich kommen wir zum Diesel. Der Kommandeur der kleinen Delegation fragt, welchen Kraftstoff wir brauchen. Wir brauchen Diesel! Und dann wird es kompliziert. Der Kommandeur fragt: „Welchen Diesel?“ Oh! Diesel eben! Damit kann er nichts anfangen und fragt nach der Spezifikation. Wieder nur ein „Oh!“ auf unserer Seite. Na eben den Diesel, mit dem auch ein Auto fährt – hoffentlich hat man in China nicht anderen Diesel? Der Kommandeur nickt, damit kann er etwas anfangen. Per Funk gibt er die Daten weiter und fragt nach der weiteren Vorgehensweise. Der chinesischen Sprache ist ja keiner von uns mächtig und so können wir nur vermuten, was gesprochen wird. Der Kapitän der DDG-112 stellt sein Schiff so, dass es uns Windschatten gibt und wir längsseits gehen können. Oh mein Gott – wir sind winzig!

Die Besatzung wirft lange Festmacher runter, die allerdings so dick sind, dass wir damit unsere Klampen nicht belegen können. Das sieht aus wie beim Modellbau: Maßstab 1:10! Wir holen ein paar unserer Festmacher und versuchen, uns irgendwie an der DDG-112 fest zu binden. Mit ein paar unserer Tampen und ein paar dünnen Tampen der Chinesen liegen wir dann nach fast einer Viertelstunde halbwegs fest auf der Seite des Kriegsschiffes. Die Fender, die sie anbringen, sind fast so groß wie unsere Sunshine. Wir unterhalten uns in dieser Zeit mit den Chinesen die an Bord sind, sie haben viele neugierige Fragen. Für sie ist es unvorstellbar, auf einer privaten Yacht um die halbe Erde zu segeln. Es dauert noch einen Moment, bis alle Vorkehrungen getroffen sind. Und dann wird ein dicker Schlauch herab gelassen, der gerade ben in unsere Tanköffnung passt. Dann fragt einer der Chinesen, wieviel

denn in den Tank passt und wo er sehen kann, dass der Tank voll ist. Er vermisst wohl eine Tankanzeige.

Woher soll er auch wissen, wie das auf so einer Yacht ist? Im Vergleich mit der DDG-112 sind wir ja eine Streichholzschachtel! Mario steht rum und macht heimlich ein paar Fotos, was man uns eigentlich ausdrücklich verboten hatte. Ich ermahne mich selber: Heike, wie immer, einfach ignorieren! Deine Energie kannst Du besser einsetzen! Weil unsere Tankanzeige im Salon ist, müssen wir improvisieren. Chris und einer der Chinesen stehen an der Tanköffnung während ich mit einem weiteren Chinesen drin neben der Tankanzeige hocke. Wir sollen Bescheid geben, wenn der Zeiger auf voll steht. Schließlich wollen wir nicht, dass etwas überläuft und in das Wasser gerät. Als ich drin das Okay gebe, ruft der Chinese seinem Kollegen zu, dass es losgehen kann. Der wiederum gibt über Funk die Anweisung, den Hahn auf der DDG-112 aufzudrehen. Nach 3 Minuten ist der erste Tank voll, keine schlechte Zeit für 400 Liter.

Der Chinese mit der Video-Kamera hält alles fest. Mal filmt er mich vor der Tankanzeige, dann wieder seine Kollegen draußen. Chris macht den ersten Tank zu, dann geht es auf der anderen Seite weiter. Das gleiche Spiel und nach weiteren 3 Minuten haben wir 2 volle Tanks – unglaublich. Das nenne ich mal Druckbetankung! Als Chris fragt, was wir zu bezahlen haben, guckt der Kommandeur ziemlich verdutzt. Seine Antwort bringt uns dann zum Schmunzeln: „Sir, we are a warship – we don't have a cash register“. Sir, wir sind ein Kriegsschiff – wir haben keine Kasse? Jetzt sind wir verwirrt und Chris fragt, wie wir dann abrechnen können. Es bleibt dabei: Kriegsschiffe haben keine

Kassel! Der Diesel ist gratis. Chris ist schon die ganze Zeit zwischen Steuerstand und den Tankstutzen hin und her gelaufen, die hohe Bordwand und die daran befestigten Tampen sind ein Risiko für uns bei dem Wellengang, der trotz der Abschottung ganz ordentlich ist.. Er hält die Sunshine auf den Motoren in Position damit nichts passiert. [...]

Ganz ohne weitere Gaben ging es dann doch nicht: Chris steht an Deck mit 2 Kisten Trinkwasser in Flaschen. Jetzt müssen wir erstmal sehen, wie wir ohne Schäden von der großen DDG-112 weg kommen, die Wellen werden einfach nicht kleiner und wir schaukeln während die DDG-112 wie festbetoniert auf dem Wasser steht. An Bord haben wir gar keine Wasserbewegung gespürt. Wenn die Leinen los sind muss Chris schnell mit den Motoren sein sonst schürfen wir an der DDG-112 entlang. Die Crew [...]

[...] Rote Holzboote und schwarze Männer – Piraten 2.0

Die meiste Zeit liegen unsere Handys und Tablets in der Mikrowelle, falls sich doch ein Blitz zu uns verirren sollte. Die Mikrowelle als faradayscher Käfig schützt unsere elektronischen Geräte und „Navigations-Back-up´s“ vor einer Überspannung durch einen Blitzschlag. Solange niemand den Grill unbedacht für das Abendessen vorheizt, ist das der beste Schutz für unsere Geräte. Trotz des unbeständigen Wetters ist die Stimmung an Bord ebenso ausgelassen wie beim gestrigen Fisch-Barbecue. Als es dunkel wird und die Einteilung der Nachtwachen geht, erleben wir eine neue positive Überraschung. Magnus ist es aufgrund seines Jobs gewohnt, Nachtwachen zu machen, und er liebt es, in der Dunkelheit auf dem Wasser zu sein. Was ihm gar nicht gefällt,

ist, dass er nur drei Stunden Nachtwache machen soll. Ihm wären sechs Stunden viel lieber! Das hatten wir noch nie, aber es lässt sich ja alles planen und wir sind ja ebenfalls recht flexibel, solange alles unter dem Aspekt der Sicherheit vertretbar ist. Also geht Chris eine Stunde eher ins Bett, wenn er möchte, Magnus startet mit seiner Wache um 23.00 Uhr, ich schlafe etwas länger als gewohnt und löse ihn dann um 5.00 Uhr ab. Die entspannte Stimmung und der Umgang miteinander sind sehr angenehm, so kann es gern bis Chalong, das ist unser Port of Entry in Phuket, weiter gehen.

Weil wir immer noch Mahi Mahi-Filets im Gefrierschrank haben und Magnus genau wie wir Fisch-Fan ist, steht schnell fest, was es heute Abend auf den Grill kommt. Dazu frischen Salat. Wer weiß, wie lang der sich sonst bei den feuchtwarmen Klimabedingungen und dem Geschaukel über die Wellen frisch hält. Gut gelaunt bereite ich den Salat vor, die beiden Männer sind für den Grill verantwortlich. In recht kurzer Zeit steht unser Essen auf dem Tisch und wir erfahren mehr über den interessanten Job von Magnus – natürlich immer mit einem Seitenblick auf das Laptop, was uns den Kurs und auch die anderen Schiffe in der direkten Umgebung anzeigt.

Die ersten Nachtwachen auf unserer letzten Etappe sind ruhig und ohne weitere Zwischenfälle verlaufen. Die Motoren schnurren vor sich hin. Wenn wir ankommen, werden sie das Doppelte an Betriebsstunden haben wie bei unserer Abfahrt von Korfu vor knapp zwei Monaten. Immer noch gießt es regelmäßig. Die meiste Zeit sitzen wir drin im Salon denn die Sitzpolster außen werden gar nicht mehr trocken. Wer raus muss, macht das in Badesachen, bei der Luftfeuchtigkeit

trocknet kaum etwas. Wenn die Sonne rauskommt, sitzen oder liegen wir irgendwo, wo das GFK schon abgetrocknet ist. Der einzige Vorteil der immer wiederkehrenden Regengüsse ist, dass sie das Salzwasser, was wir durch die Wellen immer wieder „übergeschüttet“ bekommen, abwaschen und die Sunshine blitzblank ist. Auf dem Radar tauchen immer wieder grün-gelb-rote ungleichmäßige Flecken auf, die die nächsten Regenwolken ankündigen. Verschwindet der eine bunte Fleck unten vom Radar kommt oben ein neuer nach. Mittlerweile ist zwar der Wind etwas weniger, hat sich dafür aber so gedreht, dass er uns die Wellen von der Seite unter der Sunshine durch schiebt. Und das ist eine ungemütliche Angelegenheit. Erst klettert die eine Kufe der Sunshine auf die Welle, dann die andere. Auf der Hälfte der Welle fällt dann die erste Kufe wieder runter, während die zweite Kufe noch auf der höchsten Stelle der Welle ist. Rutscht die zweite Kufe dann von der Welle, schiebt die nächste Welle schon wieder die erste Kufe hoch. Kamelreiten für Fortgeschrittene. Wer jetzt noch halbwegs geradeaus laufen kann, ist ein Held! So schaukeln wir uns durch den Tag.

Nach wie vor lassen wir aber nichts aus den Augen, was wir auf dem Radar oder am Horizont sehen. Immer noch sind wir in Alarmbereitschaft und auch Magnus nimmt das Thema sehr ernst. Wir haben schon mehrfach über die Situation in Eritrea gesprochen. Zum Ende seiner Nachtwache bekomme ich jeweils detaillierte Infos, was in der Nacht in unserem Umfeld unterwegs war, was sich wie auf dem Radar dargestellt hat. Und bevor er schlafen geht, kontrolliert er sogar noch gewissenhaft die Fender, die wir natürlich wieder über der Treppe aufgehängt haben. Es macht doch sehr viel mehr Spaß, wenn alle am gleichen Strang ziehen und mit derselben Einstellung ans Werk gehen. Ein

gutes Gefühl, wenn man sich auf seine Mitsegler verlassen kann und nicht auf einzelne Befindlichkeiten Rücksicht nehmen muss.

[...]Chris schläft – den wecke ich wohl mal besser, die Situation da vor uns ist mir nicht geheuer. Der arme Kerl, das wird heut nichts mit ausschlafen. Vorsichtig wackele ich an seinem Bein, diesmal ist er nicht komplett unter der Bettdecke verschwunden. „Schatz, schläfst Du noch?“ probiere ich es vorsichtig. Mit der nicht so ganz präzisen Antwort „mhshhhhhmm“ kann ich nicht viel anfangen. Ich probiere es nochmal: „Schatz, da kommt ein Schiff frontal auf uns zu und es ist weder im AIS noch auf dem Radar zu sehen.“ Aus dem „mhshhhhhmm“ wird in Sekundenschnelle ein „Waaaaaas?“ und der Skipper sitzt senkrecht im Bett! Ich wiederhole das nochmal und schon steckt Chris in Shorts und T-Shirt. Mit einem Satz ist er aus dem Bett und oben im Salon. Chris überprüft alle Systeme, alles läuft richtig und das Boot ist auf keinem Gerät zu sehen. Mittlerweile kann ich gut erkennen, dass es ein rotes Holzboot mit Aufbau ist, was dort auf uns zukommt. Auch Chris hält es für fast unmöglich, dass wir hier auf Fischer treffen und ist in Alarmbereitschaft. Wir beobachten beide gespannt, was da vor uns passiert, das Holzboot kommt immer noch frontal auf uns zu.

Vorsichtshalber wecke ich Magnus, falls hier wirklich ein ernsthaftes Problem auf uns zukommt, können sechs Hände mehr bewirken als nur vier. Magnus ist fast ebenso schnell in den Klamotten wie Chris. In der Zwischenzeit hat Chris unseren Kurs um zwanzig Grad nach Steuerbord geändert, so wie es die Kollisionsverhütungs-Regeln vorgeben. Vielleicht ist es ja doch nur ein Fischer und wir reagieren zu ängstlich?

„Yesssssssssss, there is something wrong“ höre ich von Magnus, der sich jetzt auch die Situation anschaut. Ja, da ist absolut irgendwas faul, denn das rote Holzboot dreht in unsere Richtung. Das Holzboot ist schon fast auf unserer Höhe und kommt auf etwa fünfhundert Meter auf Backbord an uns heran. Und es fährt weiter in unsere Richtung. Was nun? Wir müssen irgendwie Geschwindigkeit aufnehmen.

Chris zieht die Genua raus und ändert unseren Kurs nochmal um achtzig Grad damit wir die dreißig Knoten Wind bestmöglich nutzen können. Die Maschinen laufen auf höchstmöglicher Drehzahl von knapp 2500 Umdrehungen. Klar ginge mehr aber eine Überhitzung der Motoren ist gerade das Letzte, was wir jetzt brauchen können. Wir müssen hier weg – und zwar schnellstens! Egal, auch wenn das die falsche Richtung ist, nur weg. Ich schnappe mir die Kamera und das große Objektiv. Auch wenn es jetzt sehr unruhig auf der Sunshine ist, wir sind mit knapp elf Knoten unterwegs. Wer weiß, wofür Bilder des Holzbootes gut sind. Ich schieße vier Fotos bevor ich das Gleichgewicht suchen muss, die Wellen schieben mich von einer Seite auf die andere. Auf dem Display sehe ich in der Vergrößerung, dass auf dem Holzschiff drei Personen vorn am Bug stehen, schwarz gekleidet und auch ziemlich dunkle Haut. Weil die Bilder nicht scharf genug sind, kann ich nicht erkennen, ob sie etwas in den Händen halten. Zumindest sieht es so aus, als hätten sie Mützen an. Das graue Wetter, die Entfernung und die Bewegung der Sunshine lassen leider nicht mehr zu. Zumindest scheint der Abstand zwischen uns etwas größer zu werden oder ist das nur eine Täuschung?

Es sieht aus, als kommt die Sunshine mit den Bedingungen besser zurecht als das Holzboot. Oder täusche ich mich in der Aufregung? Wir sind wirklich etwas schneller unterwegs als unsere Verfolger. Um nicht

irgendein Ziel zu sein oder zu viele Informationen wie z.B. wie viele Personen an Bord sind, preis zu geben, halten wir uns im Salon auf und ziehen die Vorhänge auf der Steuerbordseite zu.

Wie auch schon bei der ersten Begegnung mit Piraten läuft alles ruhig und geplant. Wir stimmen uns ab und jeder weiß, was zu tun ist. Aber raus aus dem Schlammassel sind wir noch nicht. Auch wenn das Holzboot hinter uns langsam kleiner wird, die Normalität kommt erst dann wieder, wenn sie endlich außer Sichtweite sind. Ich schaue mir die Fotos noch einmal an. Einer der Männer hat die Hände vor dem Körper verschränkt, ein anderer stützt sich auf etwas ab. Ob es eine Waffe ist, lässt sich leider nicht erkennen, liegt aber irgendwie nah. Anscheinend waren wir zu weit weg, als dass er sie hätte einsetzen können.



Die hatten nichts Gutes im Sinn mit uns...