

Borneo nach Singapur – das Südchinesische Meer



Inhaltsverzeichnis

Borneo nach Singapur – das Südchinesische Meer.....	1
Aufbruch von Kumai	2
An der Südküste Borneos	3
Im Netz gefangen	5
Pause auf Serutu Island.....	7
Südosten Wind, Ferientag an Bord.....	8
Gewitter, Meeresgiganten, Gegenwind	10
Kongka Island und Advent	14
Äquatortaufe	18
Senajang Island	21
Getriebekreischen und eine verstopfte Leitung.....	24
Karas Besar bis Nongsa Point	25
Singapore	28

Aufbruch von Kumai

Vom Hausboot, dem Kelotek, auf dem wir eine dreitägige Urwaldtour



unternommen hatten, siedeln wir wieder auf die Twiga über. Adi hatte auf unser Schiff gut aufgepasst, an Bord ist alles ok. In Kumai wollen wir nicht länger verweilen; wir müssen noch einkaufen, auf dem reichlich bestückten Markt am Ufer des Flusses erstehen wir Gemüse, Obst und Eier, für den Törn nach Singapore sind wir versorgt. Am nächsten Morgen gehen wir mit der Sonne Anker auf, die Tide ist mit uns, sogar der Wind pusted seewärts, beide zusammen bringen die Twiga mit 7 Knoten hinaus aufs Meer.

Die Wettervorhersage verspricht für die kommende Woche wenig Wind, Flauten und Gewitter, letztere haben wir in der Vergangenheit fast nur an Land oder in unmittelbarer Landnähe erlebt, nie auf der freien See.

Am westlichen Flussufer leuchten in der Morgensonne die Dächer und die Kuppel der Moschee eines Dorfes an der Flußmündung, ein fast schon idyllischer Morgen.



Ein Schlepper zieht einen gewaltigen Bagger flussaufwärts, Schuten werden



von Java kommend zu den Ölplantagen geschleppt.

An der Südküste Borneos

Draußen ist es, wie versprochen, windarm, wir müssen an diesem wie auch den kommenden Tagen weite Strecken und viele Stunden Motorsegeln um voran zu kommen. Auf segelbare Windbedingungen zu warten könnte noch Wochen dauern, eine Zeit die wir nicht mehr haben, denn unsere Visa laufen in zwei Wochen aus, d.h. wir müssen zuvor ausklarieren und das soll kurz vor Singapore erfolgen, ca. 600 Meilen nordwestlich von Kumai. Parallel zur Südküste reisen wir westwärts, sparsam mit dem Diesel haushaltend kommen



wir auf 3–3,5 Knoten Fahrt, wenn der Wind merkbar hinzukommt, sind es denn auch mal vier Knoten. Der Tag bleibt sonnig und trocken, der Sonnenuntergang glüht über dem Bb Bug,



hinter uns zieht eine Wolkenwand auf, ausgeleuchtet wie eine Theaterkullise.



Die Gewässer im Süden Borneos sind flach, 10 bis 30 Meter tief, erst weit draußen, dreißig Meilen vor der Küste wird es etwas tiefer, vierzig bis sechzig Meter. In so flachen Gewässern sind die Fischer mit Schleppnetzen, Grundnetzen, mit allem was das Handwerk hergibt unterwegs. Häufig werden verankerte Bambusflöße als Fixpunkte verwendet, Oberflächennetze ziehen sich dicht unter der Oberfläche viele hundert Meter weit hin. Die Fischerboote

sind, dank LED, meist beleuchtet, wir erkennen, da ist was! Nur was dieses Licht zu bedeuten hat ist der phantasievollen Interpretation anheim gestellt; farbige Blinklichter, grelle Scheinwerfer, trübe Funzeln, alles ist vertreten



nur keine Positionslampen. Rot und Grün wird gerne genommen, offensichtlich hat sich herumgesprochen, dass so etwas zum Boot gehört, es wird als modisches Zubehör, als fesches Outfit begriffen...

Im Netz gefangen

In der Nacht versuche ich zwischen zwei weit auseinander liegenden Blinklichtern zu passieren, da rumpelt es unter dem Stb.-Rumpf und bevor ich die Maschine abstellen kann hat sich der Propeller in der Nylonleine eines Netzes verfangen, das zwischen den Lichtern ausgespannt war – da habe ich die Beleuchtung falsch interpretiert...

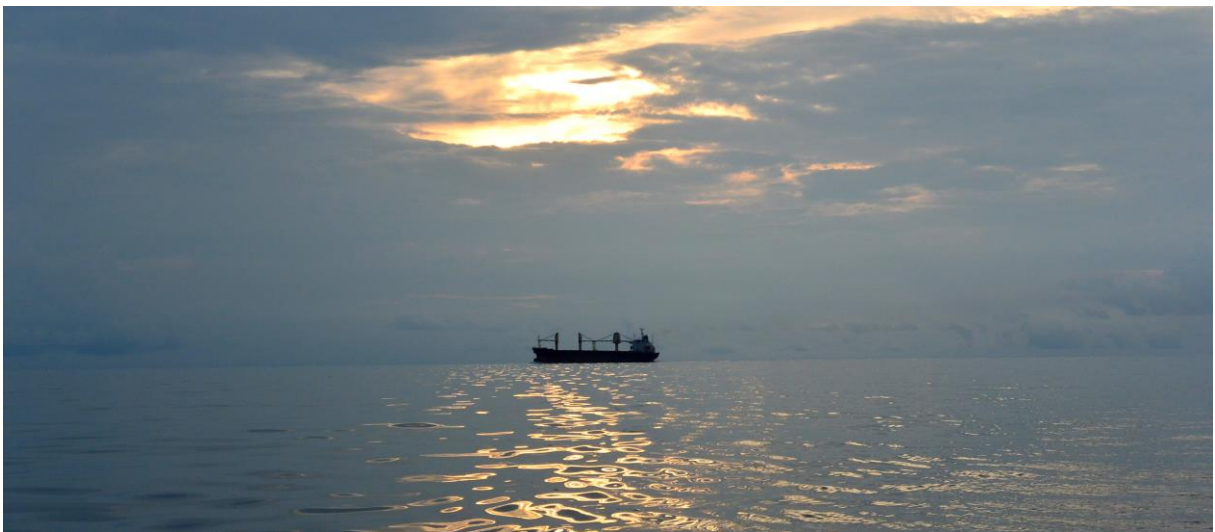
Helga hat Freiwache, raus aus der Koje und an Deck, Segel bergen und wir liegen sicher wenn auch unfreiwillig 10 Meilen von Land entfernt an einem Netz festgemacht. Das Wasser ist ruhig und warm, fast kein Wind. Mittels des Handscheinwerfers mit dem Helga von oben leuchtet finde ich die Schraube und den Schaft des Faltpropeller fest eingewickelt in die Leine und das Netz; so fest gespannt, das sie nicht wieder abwickelbar sind, ich muss sie durchtrennen, an mehreren Stellen durchsägen bis nach zwanzig Minuten Arbeit der Prop wieder frei kommt; Netzanteile haben sich im Faltmechanismus verfangen, auch diese müssen sorgfältig herausgezogen werden sonst kann sich der Propeller nicht entfalten. Rückwärts wegfahren, danach parallel zum

Netz, Helga lotst mich vom Bug aus, die Leine und deren Schwimmer im Blick, angeleuchtet mit dem Handscheinwerfer bis wir tatsächlich an dem mit einem kleinen Blitzfeuer ausgestatteten Bambusfloß ankommen, danach ist der Weg wieder frei. Bisläng sind uns solcherlei Markierung noch nicht begegnet, doch im weiteren Verlauf sehen wir diese noch häufiger, machen dann einen weiten Bogen herum. Nur wenn solche Funkelfeuer bei Annäherung auch noch weiter Lampen einschalten handelt es sich um Boote mit Menschen an Bord.

Weiter geht es durch die Nacht, der Mond geht spät auf, der Himmel bleibt meist diesig verhangen, Helga begegnet eine Flotte aus einem Dutzend



Squidfischern bestehend, die grell beleuchtet voraus liegen. Tagsüber bleibt die See spiegelglatt, kaum ein Hauch hilft uns weiter. Und dennoch muss



ständig einer von uns Wache halten, denn die Frachtschiffe, Fähren und Fischer

kommen schnell auf. Und Wache halten bedeutet hier wirklich ständig Umschau halten, aufmerksam sein. Bei den langen Passagen im Pazifik und Atlantik brauchten wir nur ca. alle 20 Minuten mal Umschau halten...

Pause auf Serutu Island

Am Nachmittag des dritten Tages sind wir in der Nähe von Serutu Island und könnten noch vor der Dunkelheit einen Ankerplatz erreichen. Im Indonesien Guide von Scott sind zwei Ankerplätze an der Nordküste eingetragen doch bis dorthin ist es zu weit; im Fernglas erkennen wir an der Südküste ein Dorf, davor liegen mehrere Squidboote vor Anker, also hin, Anker in den Grund, Vorfreude auf eine gemeinsame Nachtruhe, doch dann kommen zwei Fischer im Kanu an, entern die TWIGA und machen uns verständlich, dass hier später ein hopsiger Schwell einsetzen wird. Sie lotsen uns etwas weiter zu einer Mooring, sie erscheint solide, ein heftiger Regen setzt ein dann haben wir daran festgemacht; die Burschen haben sich je eins unserer Handtücher um die nassen Schultern gewickelt, wir verstehen, Helga bringt aus unserem Fundus zwei trockene und die beiden ziehen wieder ab, paddeln retour an Land. Und tatsächlich kommt etwas Wind auf, aus Süden sogar, wir könnten segeln! Doch wir haben festgemacht, die Freude auf eine ungetrübte Nachtruhe im Sinn, das Ankerbier steht auf dem Plichttisch, wir bleiben.



Ausgeruht und ohne Eile gibt es Kaffee am Morgen.

Die Häuser am Ufer sind auf Pfählen erbaut, mit Pandanusblättern gedeckt, jedoch ist nur wenig Leben zu sehen, Kinder scheinen hier nicht zu wohnen, möglicherweise ist dies nur eine Fischerei-Arbeitssiedlung. Auf dieser Insel sollen auch die Schwalben nisten aus deren Nestern die schon beschriebene Suppe gemacht wird. Wilderer suchen nach den Nestern, vor dem Preisverfall eine lukrative, wenn auch mühsame und riskante Angelegenheit, denn die Nester befinden sich häufig hoch oben an schwer erreichbaren Felsen.



Südosten Wind, Ferientag an Bord

Der Süden Wind bleibt uns noch erhalten, dreht sogar auf Südost und wir können unter Blister und Genua als Schmetterlingssegel weiterreisen.



Die Giraffe und der Autopilot segeln das Schiff



während wir einen Ferientag an Bord der Twiga verbringen.



Am Abend dieses Tages reißt das mürbe Tuch des eh schon mehrfach



reparierten Blisters erneut und wahrlich: keinerlei Bö zeichnete dafür verantwortlich; mit Bedauern bergen wir das Segel, Squalls kommen am Horizont auf.

Gewitter, Meeresgiganten, Gegenwind

Das Südchinesische Meer öffnet sich wie ein Trichter nach Norden und wir segeln weit unten im Süden. Oben, bei Vietnam, tobt sich dieser Tage ein kleiner Taifun aus, er schickt Wolken und Winde weit nach Süden. Dieser Meeresteil wartet mit Überraschungen auf, hier unten im Süden abgemildert durch die tropische Zone aber dennoch – es hat sein Tücken. Die Versicherer wollen denn auch für diese Gegenden keine Policen mehr ausstellen. Panthaenius hat uns mitgeteilt, dass in den neuen Verträgen dieses Gebiet als nicht versicherbar gilt; nun denn, wir haben noch einen alten Vertrag. Zusätzlich zu den Wetterrisiken müssen wir den Schiffsverkehr beachten, dicht an dicht fahren Meeresgiganten durch die Enge des südlichen Zipfels des chinesischen Meeres. Die wirklich großen Schiffe bereiten uns keine große Sorge, sie haben AIS und kommunizieren per VHF umgehend; doch die kleineren Frachter und lokalen Fähren halten sich weder an die Seeschifffahrtswege noch an andere maritime Gepflogenheiten; die CALAMARES wurde in dieser Gegend vor drei Monaten von einem solchen Schiff gerammt und innerhalb von drei Minuten versenkt. Das Schiff fuhr weiter, die Crew, ein österreichisches Rentnerehepaar trieb im Wasser ausgestattet mit nichts als dem nackten Leben...

Es ist Abend geworden, zweiter Tag nach Serutu Island, bei Tag haben wir eine der Seeschiffahrtsstraßen gequert.

An der Steuerbordmaschine betreiben wir zwei Lichtmaschinen; und nun leuchten die Kontrolllampen auf, beide Lichtmaschinen sind zugleich kaputt, eine hat ein festgefressenes Lager, die andere liefert keinen Strom mehr, dreht aber noch: ergo können wir den Motor noch benutzen. Ich versuche eine Reparatur, doch mangels Ersatzteile ist diese Aufgabe mit Bordmitteln nicht zu lösen. Die Lichtmaschine des Bb.-Motors arbeitet ungestört, solange diese funktioniert haben wir noch kein ernsthaftes Problem.

Kleinere Sqalls hatten wir zwischenzeitlich gehabt, doch nun werden die Wolkengebiete, die Regenwände, ausgedehnter, der Himmel verdunkelt sich.



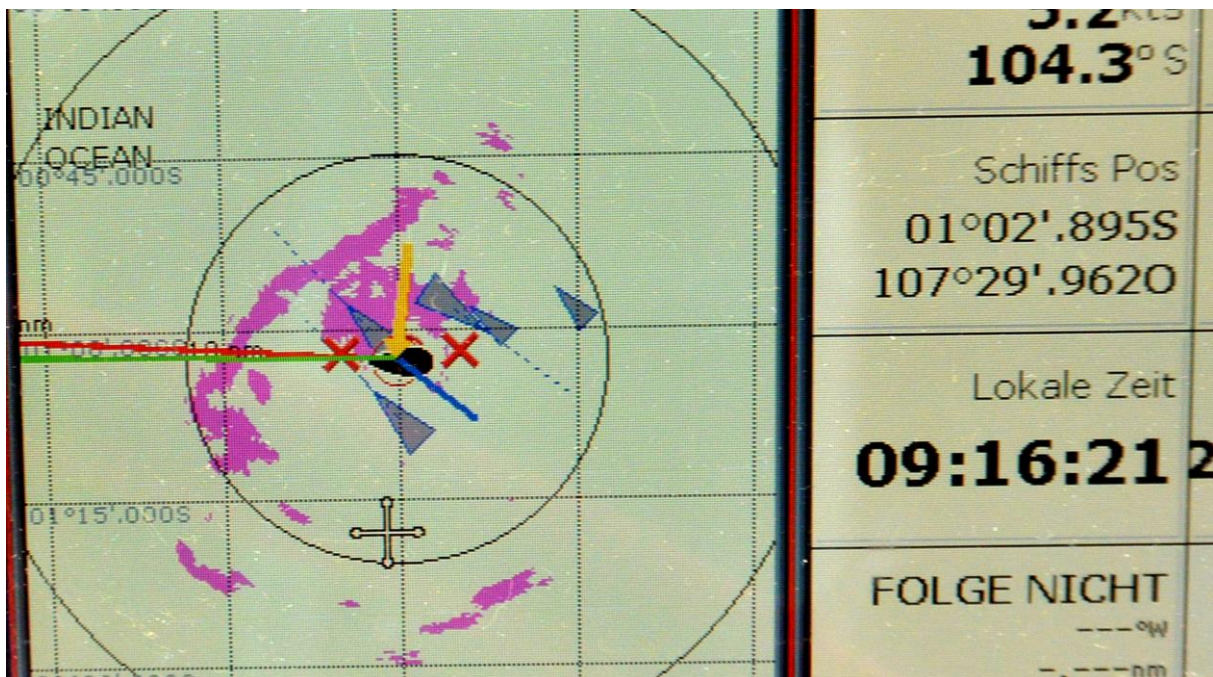
Regen setzt ein, die Sicht geht unter fünfzig Meter. Gut nur, dass es



tropisch warm ist, jetzt noch Kälte und nasse schwere Klamotten, brrrrrrrrrr, solange mir warm ist erscheint auch Mistwetter weniger bedrohlich.



Im Radar sind die umgebenden Schiffe nicht mehr zu sehen; das Gerät kann nicht zwischen den sintflutartigen Regenwänden und den Reflexen der Schiffe unterscheiden. Lediglich- und Gott sei Dank!- funktioniert das AIS unbeeindruckt von dem Wetterzauber, dieses könnte nur ein Blitzein Schlag ausschalten - wir drücken die Daumen...



Und um uns herum ist reichlich Verkehr; hier auf dem Bild sehen wir fünf Frachter in nächster Nähe, die violetten Felder zeigen die Regenwände in der Umgebung an. Jeweils für einige Minuten können diese pausieren dann sehen wir die anderen Schiffe wieder wie die ORE VITORIA, 400 Meter lang, 55 Meter breit und mit 18 Metern Tiefgang ein wahrer Riese.



Der Wind dreht immer weiter nördlich; wir sind noch 30 Meilen von Lingga Island entfernt, einer Insel am westlichen Rand des südchinesischen Meeres, dort können wir einen Ankerplatz suchen. Es wird Nacht. Die Gewitter lassen nicht nach, stürmische Winde und Sturmböen pfeifen stundenlang und mit wechselnden Richtungen durch die Takelage, eine kurze steile See baut sich flugs auf. Kurswechsel, Segel reffen und wieder raus, aufkreuzen, versuchen trotz des Scheißwetters in unsere Richtung weiter zu kommen. Mit einem mauen Gefühl im Bauch Ausschau halten denn zu sehen gibt es nix. Rasmus der Wettergott steht uns jedoch geduldig zur Seite, sieht unsere Müh und bewahrt uns vor weiterem Übel, da wird der Seemann fest im Glauben.

Während Helgas Wache, so gegen 04:00h kommen die Gewitter näher, dem Blitz folgt in wenigen Sekunden der Donner, schnell sammelt Helga unsere mobilen elektronischen Geräte, verstaut sie im Backofen und einem Metallkoffer. Und dann erfolgt Blitz und Donner gleichzeitig, dicht hinter der Twiga schlägt ein greller Blitz ins Wasser, verschmährt dankenswerter Weise unseren Mast. Für die nächste Viertelstunde, bis das Gewitter etwas weiter gezogen ist, bleibt Helga unter Deck, das Salon Sofa ist zwei Meter vom Mast und den Wanten entfernt, der sicherste Platz bei Gewitter an Bord.

Im Morgengrauen–die Dämmerung mag auch nicht so recht aufkommen–bekommen wir erste Sichtungen unbeleuchteter Fahrzeuge: ein Schleppverband ohne AIS, ein Fischer, der auf den ersten Blick wie ein Wrack



ausschaut, aber noch zügig unterwegs ist, jedenfalls schneller als wir.

Nach der Wettervorhersage soll uns dieses Wetter(mäßige Nordwinde aufgelockert durch lebhafte Gewitterbeiträge) noch für drei Tage erhalten bleiben, wir streben einen geschützten Ankerplatz an.

Kongka Island und Advent



An der Westseite von Kongka Island liegt eine Bucht gebildet durch die Insel sowie einem Riff auf dem sich eine weiter kleine Insel befindet, Penoh Island. Und dieses kleine Eiland ist dicht besiedelt, eine Fischersiedlung steht auf Pfahlbauten am Ufer. Die Bucht bietet einen weiten Ankergrund mit Sandboden, geschützt von fast allen Richtungen, wir freuen uns! Die Ansteuerung ist nur bei guter Sicht zu empfehlen, unmarkierte Riffe und Fischfanggestelle müssen umfahren werden. Wir haben mal wieder Glück,

denn bei der Ansteuerung klart das Wetter auf, am frühen Nachmittag fällt der Anker vor dem Dorf auf 10 Metern Wassertiefe, hier werden wir bleiben bis die Nordwindlage vorbei ist!



Drei Tage verweilen wir hier, es regnet, schwarze Regenwände verlängern die Hügel der Insel zum Himmel, kühle Böen pfeifen im Rigg, kaum zu glauben,



dass wir nur 6 Meilen südlich des Äquators ankern! Die Fischer kommen beim Auslaufen vorbei, große Netze ordentlich auf dem Vorschiff in Lagen geschichtet, dahinter das Luk zum Laderaum für den Fang, daran schließt sich



eine flache Schlupfkajüte sowie das Steuerhaus an. Fünf Schiffe gleicher Bauweise und Ausstattung mit jeweils zwei Mann Besatzung kommen vorbei,



anscheinend eine zusammen gehörige Flotille. Ihren Fang müssen sie irgendwo weiter nördlich abliefern, hier im Ort gibt es weder eine Möglichkeit des Kühltransportes noch der Weiterverarbeitung.

Die Fischer die sich auf die hiesige Bucht beschränken kommen in offenen Booten daher, legen Hummerkörbe in einer langen, mindesten 1.5 Km



messenden Reihe aus, mit einer langen Leine verbunden: Korb-Schwimmer-Korb-Schwimmer mit jeweils ca. 30 Metern Abstand zwischen den Schwimmern. Von einer Nachbarinsel kommt ein kleines offenes Boot angesegelt, wie die anderen Boote aus rohem nicht weiter behandeltem Holz



gebaut, wir denken es ist ein haltbares Tropenholz.

Die Sonne kommt nach zwei Tagen wieder durch, die Ruhezeit haben wir zum Schreiben genutzt, all die aufgeschobenen Berichte, Mails, etc. sind bearbeitet, wir sind fast a jour! Und Helga hat die Weihnachtsbäckerei eröffnet, denn in den Emails aus Europa lesen wir von Weihnachtsmärkten und Advent; die passenden Gewürze konnten wir auf den Märkten der Gewürzinseln einkaufen,



und so duftet es während wir schreiben im Schiff nach Lebkuchen. Gut, dass die strengen Regelungen der alten Kirche schon 1917 von der katholischen Kirche aufgehoben wurden! Denn bis dahin war die Adventszeit auch Fastenzeit, ohne Tanz, ohne Feste.

Und der Sündenfall der Menschen muss auch vor weniger als 4000 Jahren stattgefunden haben, denn die vier Sonntage der Adventszeit stehen – gemäß kirchlicher Geschichtsschreibung – für die 4000 Jahre die die Menschheit seit dem Sündenfall im Paradies auf den Erlöser warten muss. Und wenn die Kirche das rechte timing verschlafen hat, dann kann es doch sein, dass wir schon erlöst sind? Also lassen wir uns die Lebkuchen fromm und frei von aller Sünde herzlich schmecken!

Äquatortaufe

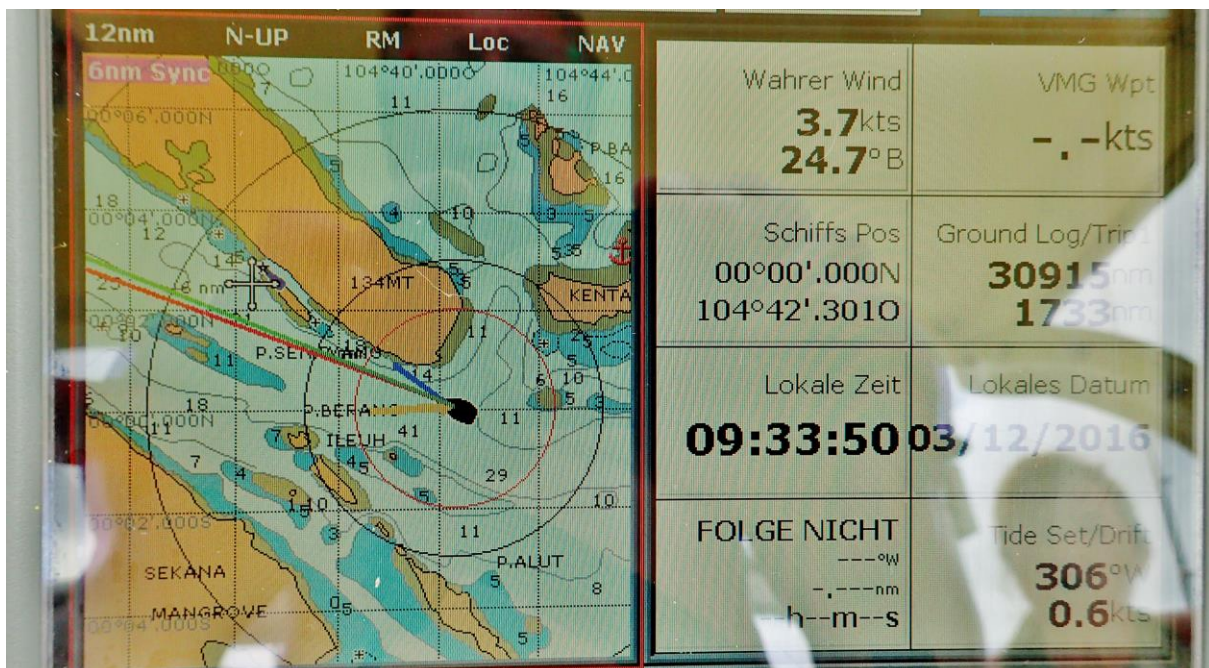
Samstag, 3. Dezember, Ankerauf und weiter geht die Reise nach Norden. Fast



kein Wind, das Segel mehr ein nostalgisches Symbol denn Vortrieb. Beide Maschinen laufen mit halber Kraft mit 4.5 Knoten kommen wir voran. Bei all der Schreiberei haben wir vergessen Diesel nachzufüllen, also wird eine Meile vor dem Äquator noch getankt. 80 Liter kommen in den Tank, sorgfältig gefiltert und diese Vorsichtsmaßnahme lohnt sich denn am Ende ist wieder einiger Dreck zurückgeblieben.



Und dann nähern wir uns dem Äquator; es ist unsere dritte Überquerung dieser Linie an der die Erde am umfangreichsten ist, doch bei den beiden Malen zuvor



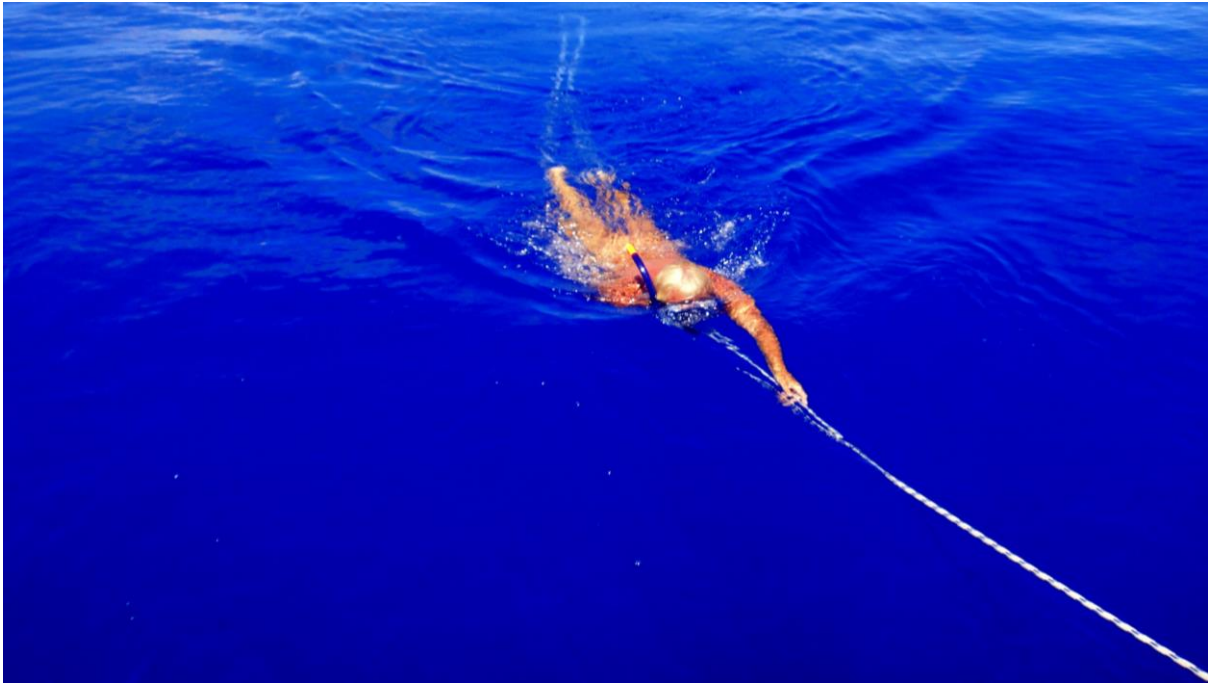
haben wir nur Rasmus begrüßt und die Passage gefeiert, eine Äquatortaufe unterblieb...Und überhaupt: was hat Rasmus mit einer Taufe zu tun? Im Urchristentum, ja sogar bis hinein ins 12. Jh. fand die Taufe durch das

vollständige Eintauchen ins Wasser statt; und ohne dass es irgend jemand bemerkte wurde jeder Täufling zum rituellen Besucher jenes Meeresgottes, der da über alle Gewässer dieser Erde herrscht! Und Rasmus verstand diese feierlichen Besuche natürlich als Huldigung – dass es nur einen Gott geben soll hatte er zwar amüsiert vernommen, jedoch niemals wirklich ernst genommen, er und seine Kollegen wussten dies wahrlich besser. Dann im 12. Jh. – die katholische Kirche wird dies natürlich vehement bestreiten! – bemerkte die Kirche in welchem ungeheuren Ausmaß sie den Meeresgott bediente und stellte das Taufverfahren um: Nur ein wenig geweihtes Wasser war noch nötig, ein Verfahren mit dem zuvor nur Totkranke als Nottaufe von ihrer Erbsünde befreit werden konnten. Und Rasmus begann die Verehrer zu vermissen! Er lässt sich doch so gerne verehren! Dann kamen die Entdecker, die Seefahrer, es wurde lebhaft auf den Meeren und Rasmus sah seine Chance, instruierte seine Meerjungfrauen, die Nereiden, jene steckten es den Matrosen, und wenig später griff die Äquatortaufe um sich, in der der Meeresgott den Seefahrer von allen navigatorischen Fehlern frei spricht, es soll sogar schon Versicherungen geben die dem Äquator-getauften Skipper Rabatte einräumen!

Helga ist katholisch erzogen worden, die Eintauchtaufe ist ihr allzu fremd! Doch nur ein paar Tropfen Wasser – das geht auch nicht – schließlich segelt sie schon über 9 Jahre auf den Ozeanen, hat auf diesen Reisen auch seeweblich gesündigt, so eine Absolution bedarf schon einiger Kübel Äquatorwassers.



Ich segele ein paar Jahre länger, die Eintauchtaufe mit dem rituellen Überschwimmen des Äquators ist in diesem Fall notwendig um der



meeresgöttlichen Entschuldung teilhaftig zu werden. Anschließend wird Rasmus in einer Ansprache gewürdigt, sodann lenzen wir zu dritt einen Becher Rotwein während die TWIGA gemächlich weiter segelt auf die Südspitze von Senajang Island zu.

Senajang Island

Zwanzig Meilen erstreckt sich diese schmale Insel von Südosten nach Nordwesten, an der Ostseite liegt das südchinesische Meer, an der Westseite ein geschütztes Binnenrevier mit zahlreichen kleinen Inseln, Ankerplätzen und Orten, die auf den Seekarten nicht verzeichnet sind. Diese Dörfer stehen an den Ufern, auf Pfählen erbaut, recht praktisch für Fischer! So haben sie den



Anlegeplatz direkt am Heim und wenn das Haus erweitert werden muss, kann man weitere Pfähle in den Grund rammen und seewärts anbauen ohne dass Grundstückskosten entstehen. Die kleinen Behausungen werden aus Brettern auf den Pfahlplattformen errichtet, für die Dächer werden meist Wellbleche verwendet. Kleine Läden sind zuerkennen, Familienleben und Arbeit an einem



Ort, Wäsche wird gewaschen und aufgehängt, Fischer sortieren ihre Netze, Buben baden, wir segeln an einem ruhigen Alltagsleben vorbei. Und die

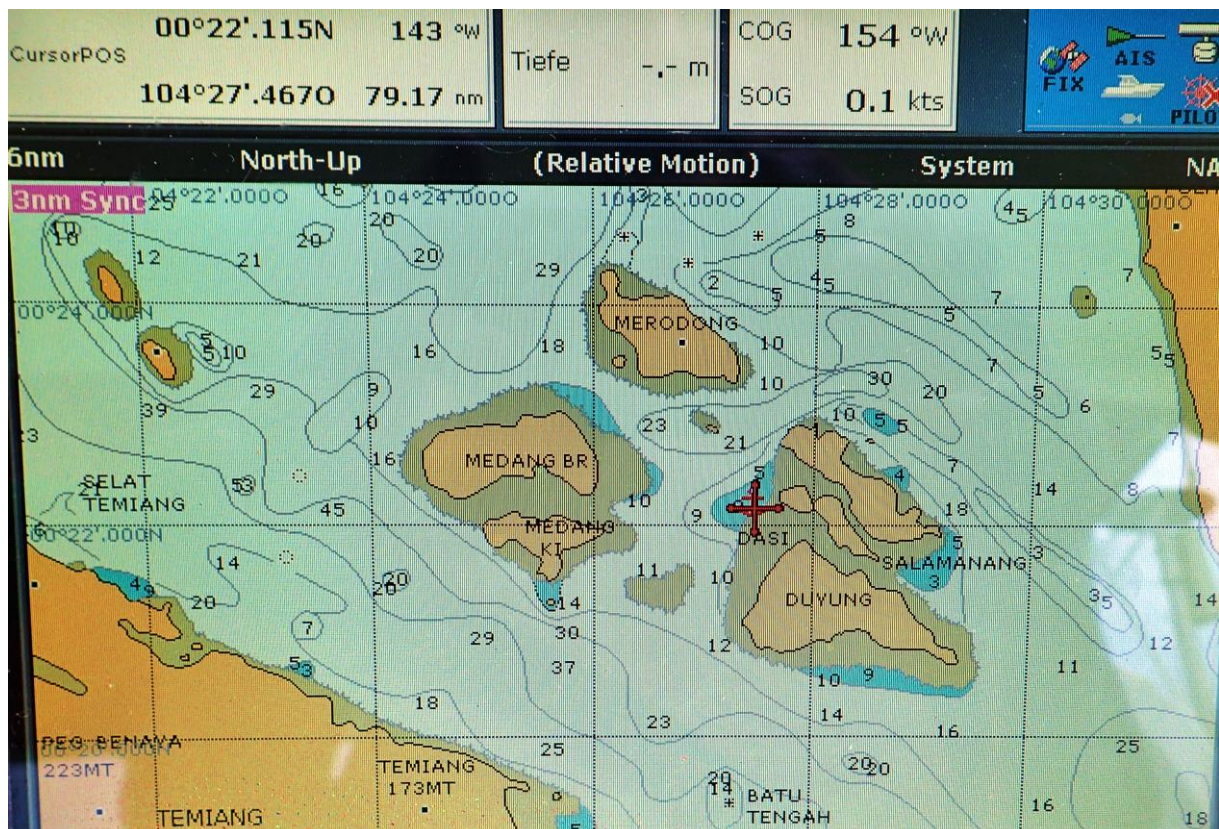


Großstadt Singapore mit ihren gewaltigen Hochhäusern, den Wolkenkratzern ist nur noch 90 Meilen entfernt...

In kleinen Werftbetrieben werden Holzschiffe hergestellt, keine Anzeichen für



größere Maschinen, soviel wir wissen entstehen diese Boote sogar noch ohne Schrauben und Nägel; Planken, Spanten, Decksbretter werden verlegt und durch Keile und Zapfen verbunden. Die Familie lebt direkt nebenan, im gesamten Ortsbereich sind Gewerbe und Wohnungen eng verbunden. Drei Orte dieser Art passieren wir bevor unserer Kurs wieder



nordöstlich zu einer kleinen Inselgruppe führt in der wir über Nacht ankern wollen.

Getriebekreischen und eine verstopfte Leitung

Doch noch bevor wir den Ankerplatz erreichen ertönt eine knirschender, ja kreischender Lärm aus dem Bb. Maschinenraum, der nach dem Auskuppeln sofort aufhört. Unter einer Maschine hin zum Ankern, ich hoffe, dass wir nur irgend etwas in die Schraube bekommen haben... Aber nein, die Schraube ist frei und das Kreischen kommt einwandfrei vom Saildrive. Außerdem kann ich beim Schnorcheln den Prop mit der Hand drehen obwohl er eingekuppelt ist.

Was für ein Mist! An der Kupplung ist von außen nichts, aber auch gar nichts zu richten, dafür muss das Schiff aus dem Wasser, der Saildrive muss ausgebaut werden. Erst bei den neueren Modellen hat Volvo das Design geändert, bei denen können Wartungen, Ölwechsel, Reparaturen von Innen erfolgen. Und an der Steuerbordseite sind die Lichtmaschinen defekt... Also montieren wir die heile Lima von Bb. an die Steuerbordmaschine denn diese muss bis zum Werftaufenthalt alle Arbeit alleine übernehmen, möge sie halten, klaglos laufen, ach wenn doch Stoßgebete Abhilfe schüfen, wie inbrünstig würde ich beten!

Der Ankerplatz zwischen den Inseln ist idyllisch, zwei Fischerboote passieren, ein Dorf liegt in einer Meile Entfernung, ansonsten gibt es hier nur Natur



rundherum. Am Morgen Ankerauf, noch zwei Tagestouren und wir könnten bei Singapore sein, mal schauen wo wir dort die Reparatur organisiert bekommen.

Nur leider will die Maschine nach 15 Minuten nicht mehr, nimmt kein Gas mehr an, 800 Umdrehungen macht sie, läuft dabei rund, gebe ich Gas dreht sie für wenige Sekunden brav hoch und geht wieder runter auf ihre gemütlichen 800 Rpm.

Sie bekommt nicht genug Treibstoff, ein wirklich dummer Zeitpunkt für so etwas, denn der Wind geht gegen null und eine solide Strömung treibt uns in Richtung Riff vor dem es zu tief zum Ankern ist und auf dem Riff zu flach. Einen Hauch nutzend, finden wir schleichend mit den schwächlichen 800 Umdrehungen ohne Grundberührung zurück zum Ankerplatz: eine Meile in anderthalb Stunden. Filter ausbauen, Leitungen durchblasen, die Übergänge von Schlauch zum Filter reinigen und genau hier hat sich bröseliger, schwarzer Dreck aus dem Tank kommend verfangen. Alles reinigen, den ausgelaufene Diesel im Motorraum aufwischen, einen neuen Filter montieren, System entlüften und nach 90 Minuten läuft die Maschine wieder, ich bin seelisch



geschafft! Anker auf, ein zweiter Versuch nach Norden zu kommen.

[Karas Besar bis Nongsa Point](#)

So übel es der Maschinen Gott, jener, der irgendwo in der Anonymität der Massenproduktion wabert, auch mit uns meint, Rasmus ist wiederum freundlich, hilft uns mit einem Hauch von der Seite und einem Knoten Strömung, so können wir trotz der fortgeschrittenen Tageszeit noch 25 Meilen weiter kommen. Und dort, an der Westspitze von Karas Besar liegen Bob und Diane mit ihrer Braveheart II vor Anker, ein Abend mit Freunden und gutem Whiskey on the Rocks, das Leben ist halt doch schön!



Von Karas Besar bis Nongsa Point reist der Segler in eine andere Welt. Dichte Bebauung beginnt abrupt, Industriebetriebe, Werften, Hochhäuser, städtische



Siedlungen säumen die Ufer, dichter werdender Schiffverkehr erfordert Aufmerksamkeit, Tanker liegen auf Reede, werden vor Anker repariert, das ist



billiger als ein Werftaufenthalt.

Und wieder haben wir Glück, statt der meistens vorhandenen Nord-Südströmung bekommen wir anderthalb Knoten Strom nach Norden, die 34 Meilen bis zur Nongsa Point Marina schaffen wir bis zum Nachmittag, in der Marina ist Platz, es gibt Internet, Einkaufsmöglichkeiten, nur leider keinerlei technische Hilfe. Doch hier können wir von Indonesien ausklariieren – dringend



erforderlich denn unsere Visa laufen aus und das Weitere recherchieren und organisieren.

Und Luxus gibt es hier! Duschen, einen Swimmingpool, Restaurant, Taxiservice zum Einkaufen in die Stadt, wunderbar... Der Marina Manager, Prakash, arrangiert für uns die Anmeldung für Singapore wir müssen ihm die Kopien unserer Dokumente dafür aushändigen. Ein holländischer Ingenieur kommt vorbei, schaut sich unser Maschinenproblem an und bestätigt, dass wir aus dem Wasser müssen, am besten sei dies in Singapore in der Raffels Marina zu machen. Also gehen wir einkaufen, etwas bunkern, Prakesh sagt, wir könnten umgehend los, wir werden in Singapore erwartet.

Singapore

Nach zwei Nächten in der Nongsa Point Marina segeln wir in der Früh los, rüber nach Singapore. Um dort einzuklarieren muss man auf einer Anchorage bei Sister Island auf die Immigration warten, zuvor soll man sich in Singapore angemeldet haben, d.h. man muss einen Agenten anschreiben, diesem die eingescannten Dokumente zuschicken, der Agent erledigt dann die Behördenarbeit.

Die Passage über die Straße von Singapore wird aufregend. Auf dem Bildschirm liegen die AIS Signale so dicht aneinander, dass von den sonstigen Karteneinträgen fast nichts mehr zu sehen ist; dicht an dicht rauschen riesige



Tanker und Frachter im südlichen Fahrwasser nach Westen, im nördlichen gen Osten, der Durchgangsverkehr mit bis zu 20 Knoten, Schiffe, die hier anlanden wollen langsamer, Schnellfähren huschen über das Wasser. Nach einer halben Meile fällt der Kartenplotter aus, schaltet sich ab und wieder ein, jeweils für wenige Sekunden gibt es ein Bild. Später, weg von Singapore, funktioniert er wieder und ein anderer Skppier erzählte habe er dort das gleiche Problem gehabt, einfach mehr Input als das Gerät verarbeiten kann.

Wir sind also wieder auf reine Sichtpeilung angewiesen um diese Seeschifffahrtsstraße zu queren, Gott sei Dank ist die Sicht gut. Der Ersatzplotter wird aus der Kiste geholt, funktioniert einwandfrei nur eben ohne AIS und Radar. Mit etwas Wind von Norden motorsegeln wir neben dem südlichen Fahrwasser 12 Meilen nach Westen bis wir genau gegenüber Sister Island sind, dort befindet sich die Immigration Anchorage. Nun wird es spannend, Peilung nehmen, wir müssen gegen den Wind mit nur einer Maschine, das meint gerade mal maximal 3,5 Knoten Fahrt und die Lücken zwischen den Frachtern lassen nur wenig Zeit um zwischen diesen



hindurchzuschlüpfen. Mit 5–6 Knoten Fahrt kein Problem, aber mit drei Knoten... Eine Lücke tut sich auf, los gehts, ersten Tanker geschafft, dem zweiten Frachter entkommen, die Mitte des Fahrwassers ist erreicht nun kommen sie von der anderen Seite. Es wird eng, fast eine stehende Peilung, und der Versuch der Maschine noch einen halben Knoten mehr Fahrt abzuverlangen wird mit einer Überhitzung des Kühlwassers quittiert – was zum Teufel ist denn da los? Hilft nix, lieber eine heiße Maschine als ein kaputtes

Schiff, wir schaffen es raus aus dem Fahrwasser, Maschine langsam laufen lassen, die Temperatur kommt wieder ins Lot, und gegen 13:00 lassen wir westlich von Sisters Island erleichtert den Anker fallen.



Wir rufen die Immigration über Kanal 74: wir sollen warten und nach 20 Minuten kommen sie in ihrem grauen Boot angerauscht, wollen unsere



Immigration- Nummer wissen, die haben wir nicht, müsste doch bei ihnen vorliegen, wir wurden doch angemeldet, oder??? Ne, nix bekannt! Die Pässe, Crew-list und Bootspapiere werden mit einem Käscher übergeben, wir sollen warten. Es wird schwierig, denn Prakash hatte uns gar nicht angemeldet, sondern nur dem Dockmaster der Raffelsmarina geschrieben und der hat sein Mails nicht gelesen. Die Beamten sind bemüht, ein Polizeibeamter wird an Bord

gebracht, lässt sich die Lage erklären, Helga kontaktiert via Skymate eine Agentin, diese macht flugs die Papiere fertig und nach drei Stunden haben wir unsere Visa sowie die Einreisegenehmigung, nur ist es zu spät geworden um weiter zu fahren. Bei dem Verkehr mit einer kränkelnden Maschine ohne Radar und AIS bei Dunkelheit die 15 ausstehenden Meilen zu segeln, nein Danke. Um zu bleiben werden wir vom Hafenmeister angewiesen unseren Ankerplatz 200 Meter weiter nach Norden zu verlegen; es wird Abend. Die tiefer tretende



Sonne beleuchtet die Skyline von Singapur.



Am Morgen gehts mit Sonnenaufgang Anker auf, Rasmus spendet uns sogar ein klein wenig Wind; unter Genua und Maschine laufen wir im Inselbereich des süd-westlichen Hafengebietes nach Westen. Dieser Teil Singapores ist über Meilen von der Ölindustrie beherrscht, riesige Tanks und Raffinerien



beherrschen die Skyline. Und nach 4 Meilen, wieder mitten in einem Schifffahrtsweg blockiert der Seewassereinlass der Maschine, null Kühlung, die Temperatur steigt über 100 Grad, Maschine stop, unter Segel knapp 1,5



Knoten Fahrt und drei Frachter auf Kollisionskurs. Helga muss fix das Ruder übernehmen, so gut es geht aus dem Fahrwasser steuern, ich tauch in den Maschinenraum – da gibt es noch die Deckwaschpumpe! Schnell einen Schlauch von der Pumpe an den Motorkühlkreislauf getakelt, Deckwaschpumpe an und Hurra! genug Kühlwasser rauscht durch, wir sind wieder unter Maschine... Puhhhhhh.

Danach geht es nach Norden, den Fluss hinauf, vorbei an eindrucksvollen



Werftbetrieben und Landgewinnungsarealen, an denen in schneller Folge Sandpumpschiffe von Malaysia kommend anlanden und Sand abladen.



Auf dem unteren Flussanteil geht es sehr lebhaft zu, er dient als Reede für Großschiffe, die Malaien betreiben am Westufer einen Containerhafen, Personen- und Frachtverkehr zum nördlichen Singapore und zu der Malaischen Stadt Johor Baharu ist unterwegs.

Die Marina liegt just südlich von der Hochbrücke, die mit 25 Metern für uns auch passierbar ist. An der Außenpier liegt eine Ausleger Yacht, da hat sich irgend jemand von den Ausleger Einbaum Kanus Melanesiens inspirieren



lassen. In der Marina angekommen müssen wir erfahren, dass es vor Ablauf von zwei Wochen keine Möglichkeit gibt unser Schiff aus dem Wasser zu heben, jedoch jeder Marinatag mit ca. 200€ zu Buche schlagen würde. Die Information, die wir in Nongsa Point erhielten, wir könnten einfach kommen, raus aus dem Wasser und innerhalb von drei Tagen fix und fertig repariert wieder zu Wasser war schlichtweg falsch...

Diese Marina können wir uns nicht leisten. Uns wird erklärt, wir müssten dann wieder ordnungsgemäß ausklarieren, d.h. retour zu Immigration Ankerplatz; wir lehnen ab, das ist zu riskant, erst muss das Motorkühlungsproblem gelöst sein und das AIS wieder funktionieren, ansonsten sind wir eine Gefahr für die Schifffahrt.

Zurück an Bord: ich hatte vergessen nach dem Abstellen des Motors die Deckwaschpumpe abzustellen, der Schlauch ist abgeplatzt, das Wasser wird in das Schiff gepumpt, die TWIGA wehrt sich mit der automatischen Motorraumbilgenpumpe – es reicht!!!! Auch dieses lässt sich richten und wir laufen ohne bürokratischen Segen aus, 5 Meilen flussaufwärts liegt auf der Malaischen Seite Puteri Harbour. Dort gibt es zwar auch keine technische Hilfe aber es ist preiswert und von dort aus können wir uns schlau machen wie es weitergehen kann.