

## Komodo Islands, Sumbawa, Lombok



### Inhaltsverzeichnis

Komodo Islands, Sumbawa, Lombok .....	1
Etwas Bedauerliches vorweg.....	2
Komodo Islands.....	3
Rinja Island und die Komodo Drachen.....	6
Riffe, Strände, Ankerbuchten .....	10
Sumbawa.....	15
Tambora Vulkan, Turners Malerei, Hungersnot.....	18
Schwimmende Villa.....	21
Medang Island .....	22
Gili Lawang.....	26
Lombok, Medana Bay Marina.....	28

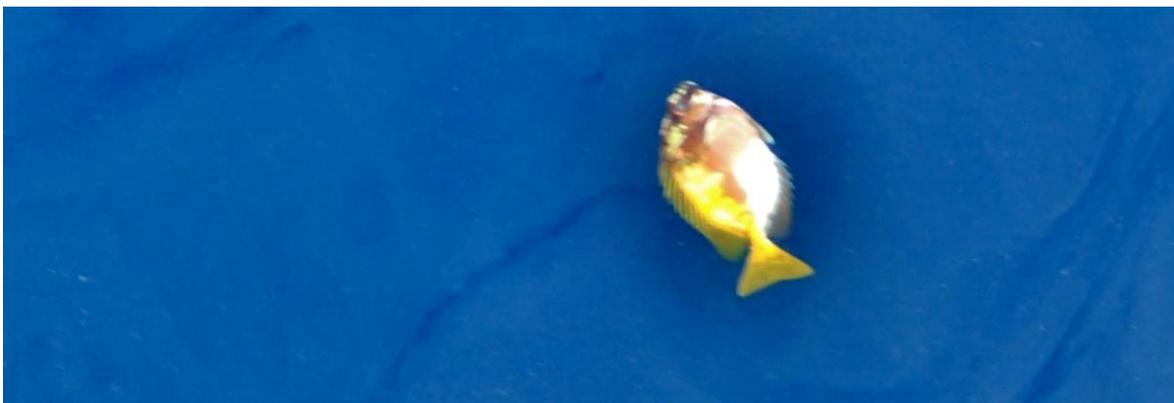
### Etwas Bedauerliches vorweg...

Nur mit Widerwillen berichten wir dieses: In Indonesien und besonders hier am Beginn des Komodo Nationalparkes schwimmt jede Menge Plastikmüll im Meer herum, der typische Haushaltsmüll, Tüten, Milchtetrapacks, Plastiksandalen etc.. Nutzlos ist es die Angel an der Schleppleine auszulegen, kein Fisch beißt



an, nur Plastiktüten verfangen sich im Haken. Und auch die Fischer scheinen ihre Not zu haben: es kommt keiner mehr zu uns um etwas von seinem Fang zu verkaufen, wir erfahren später, dass die Chinesen und Japaner das Revier leergefischt hätten, nur die kleinen Riffische sind übrig geblieben. Wer vor 15 Jahren noch an der Küste kreuzte, konnte mit Sicherheit so im nebenbei sein Dinner aus dem Meer angeln!

Wohl hätte dieses Land die Möglichkeit Fischwilderei zu unterbinden, wenn jedoch die eigene Regierung die Fischereirechte billig an eben diese Länder vergibt... Gewinne werden so privatisiert, Verluste sozialisiert. Und den einfachen Fischern bleibt es mit den kleinen Tieren, mit dem Nachwuchs vorlieb zu nehmen. Dies geschieht denn auch auf höchst bedauerliche Art und Weise: mit Sprengstoff und wasserlöslichen Giften wird dem verbliebenen





diesen maritimen Irrgarten geleitet. Und in der Tat sind die Riffe im Archipel wunderschön, verfügen über einen großen Artenreichtum an harten Kalk- und Lederkorallen. International noch bekannter ist Komodo für die Komodo Warane, Echsen die bis zu 4 Metern lang werden, fix laufen, auf Bäume klettern können und sogar im Meer in Ufernähe schwimmen. Und weil diese Komodo Dragons gar so gefährlich sind – ein Biss kann wegen eines Giftes zum Tode führen– darf der Gast nur in fachkundiger Rangerbegleitung die Landtour zu den Tieren unternehmen.

Die Inselwelt imponiert durch ihre Kahlheit an Land. Nur gering ist der Bewuchs, meist beschränkt auf die Senken, rötliches Gestein dominiert. Schwefel und Eisen haltiger Fels leuchten an Abbruchkanten, an den frischen Erosionen.



In früheren Jahrhunderten sollen auch hier Sandelholzwälder gestanden haben,



deren Beliebtheit in China dazu führte, dass die europäischen Kolonialmächte deren Abholzung ermöglichten. China selber besaß zu dieser Zeit keine nennenswerte Handelsflotte, sodass der Import von den Europäern abhing. Aufgeforstet wurde nie und die jetzt bald zweihundert Jahre andauernde Erosion wird einen Neubeginn schwierig machen. Andererseits ist es aber gerade die Unwirtlichkeit der Inseln, die zum Naturschutztitel führen: fände hier schon oder noch Forstwirtschaft, Ackerbau und Viehzucht statt, wäre das Gebiet nie zum Naturschutzreservat erklärt worden...

An den Ufern einiger kleiner Inseln befinden sich erstaunlich große Dörfer vor



einem fast kahlem, erodiertem Hintergrund, früher lebten die Bewohner von der Fischerei, heute überwiegt das Einkommen aus dem Tourismus.

Noch gibt es den kleinen Fischerei Betrieb, wahrscheinlich eher eine Liebhaberei denn wirtschaftlich lohnend. Kleine, farbenfrohe und sehr gepflegt



Einmann- Auslegerboote sind unterwegs, eine Freude fürs Auge und sicherlich auch für den Besitzer.

### Rinja Island und die Komodo Drachen

Wir wollen nach Rinja Island, an dessen stark untergliederter Nordküste sich im Scheitelpunkt der Bucht Sok Kuas (Krokodilsbucht) eine Rangerstation befindet. Vor deren Anlegesteg kann man ankern. Die Bucht ist eng, Phinisis



und Ausflugsboote von Flores kommen mit Gästen die eine der drei angebotenen Wanderungen zu den Drachen machen wollen. Wir ankern und



verholen uns mit einer Landleine mit dem Heck zu den Mangroven hin.

Der Eintritt in den Park ist an der Rangerstation zu zahlen, besteht aus Gebühren, Steuern, Lohn für den Naturführer, alles sauberlich aufgegliedert und recht teuer, für uns zwei sind 40 Euro zu zahlen. Dafür gibt es eine zweistündige Wanderung mit dem Führer, ein freundlicher kleiner, schlanker Bursche in sauberer Uniform und einem gegabelten Stock als Waffe.. In der Nähe der Rangerstation leben die meisten Warane, denn aus der Küche gibt es regelmäßig Abfälle. Die „Drachen“ sind revierständig und so ist garantiert,



dass jeder Besucher diese eindrucksvollen Echsen zu Gesicht bekommt. Auf



der Wanderung sehen wir ein Gelege, in gebuddelte Erdlöcher legen die Weibchen bis zu 35 Eier ab, die sie bis zur Regenzeit bewachen; Vorsicht ist hier wirklich geboten, denn wer dem Gelege zu nahe kommt wird von dem Muttertier angegriffen. Zu Beginn der Regenzeit kommen gelegentlich Blesshühner, legen ihre Eier auf die der Warane. Wenn der Regen kommt wird warmer Schlamm angeschwemmt, bedeckt die Gelege, die weitere Bruterei findet ohne mütterlichen Schutz unterirdisch statt. Sobald die Jungen schlüpfen sind sie auf sich gestellt, klettern schnell auf Bäume, ein jeder suche sich den eigenen, denn sie sind Kannibalen, in aller Geschwisterliebe haben sie sich halt zum Fressen gern.

Die Landschaft der Insel ist hügelig, Savannenbewuchs, Büsche, Sträucher, Gräser, in den Senken auch Galeriewälder.



Affenhorden bevölkern das Unterholz. Frühere Siedler hatten Wasserbüffel



mitgebracht, diese sind verwildert; in den zwei kleinen Dörfern auf der Insel werden die Rinder eigenartiger Weise nicht mehr verwendet, sie gehören seit vielen Jahren zum Wildbestand. Hirsche leben ebenfalls auf dieser Insel, von



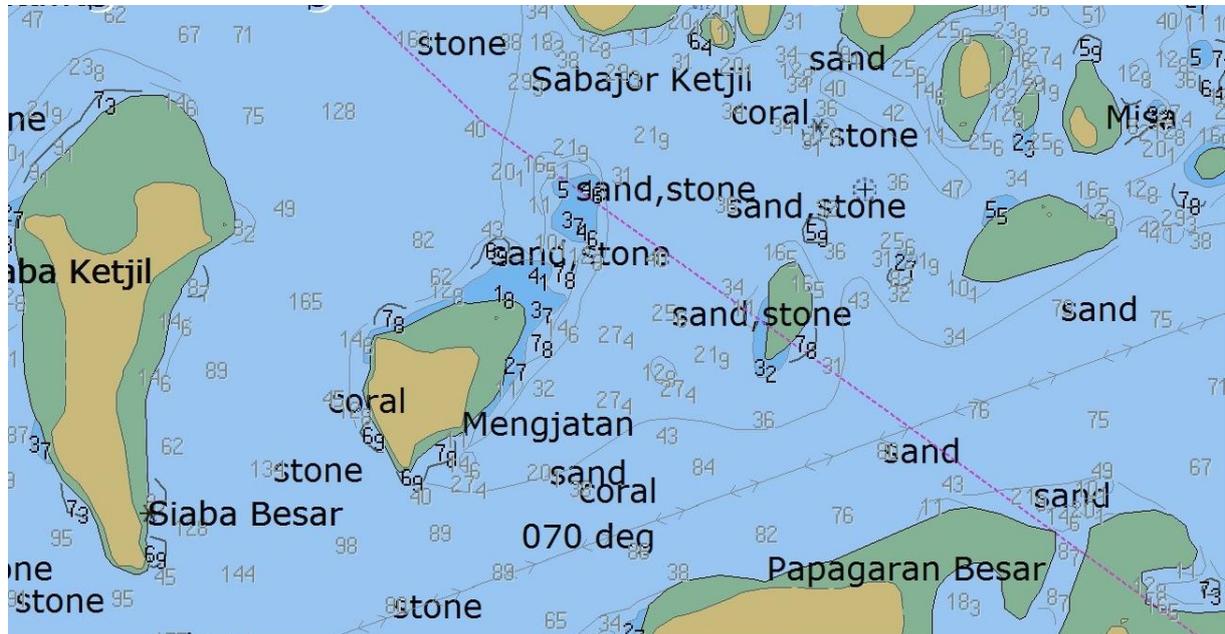
See aus hatten wir sie am Ufer gesehen. In der Nähe der Rangerstation fühlen sie sich ebenfalls gut aufgehoben, natürlich soll der Tourist sie nicht füttern – schließlich sind dies ja wilde Tiere!– aber in der Nähe der Küche gibt es dann doch Nahrung ohne Mühe zu ergattern. Die meisten Tiere sieht der Besucher direkt an der Station, wozu also lange wandern...

Doch die „lange“ Wanderung, just zwei Stunden, lohnt sich, die savannenartige



Hügellandschaft beschert eine spektakuläre Fernsicht über die Insel und den Komodoarchipel.

### Riffe, Strände, Ankerbuchten



Reich durchzogen ist der Komodoarchipel mit kleinen und kleinsten Inseln, Sandbänken und Korallenriffen. Nördlich von Rinja Island liegt Mengjatan an das sich nach Nordosten ein langes Korallenriff anschließt mit Wassertiefen von 0 bis 8 Metern, bestens zum Schnorcheln geeignet. Wir suchen uns einen sandigen Platz zwischen den Korallen für eine nachmittägliche Schwimm- und



Ankerpause. Klares Wasser, leichte Strömung, gute Sicht. Die Korallenvielfalt ist am beeindruckendsten, die Fische weniger zahlreich als in den östlicheren



Gebieten Indonesiens. Kleine braune Rochen mit blauen Punkten auf dem Rücken ziehen am Boden entlang, verstecken sich seltsam scheu unter den Korallen wenn sich ein Schnorchler nähert; die Rochen, denen wir bislang begegnet haben sich nur wenig um menschlichen Eindringlinge gekümmert.



Dann ist noch das Unterwasserschiff der Twiga zu putzen, mit der Bürste und dem harten Schwamm sowie einem Plastischaber geht es dem Meeresbewuchs zu Leibe, bei dem die Entenmuscheln am schnellsten und zahlreichsten gedeihen, man kann fast zuschauen. Die gelösten Tierchen sind ein Fressen für kleine Fische. Leider nur kommt all dies Zeug auch in meine



Atemmaske und am Abend wird die Luft knapp, die Augen tränen, die Nase läuft, es ist eine Allergie, die ich am liebsten verleugnen möchte, versaut sie mir doch das Schnorcheln! Mit Antihistamin und etwas Kortison ist jedoch nach 24 Stunden die Welt wieder ok, seeliges Vergessen kehrt mein Gehirn bis zum nächsten Mal aus.

Ankerlauf und mit dem letzten Tageslicht können wir noch Loh Geba, eine tief eingeschnittene Bucht im Norden der zerklüfteten Insel Komodo anlaufen.



Die Ufer sind karg, die Berge fast kahl, eine Landschaft, die das Wenige was sie bietet großartig zur Geltung bringt, so als wolle sie sich und den Betrachter auf irgend etwas Wesentliches konzentrieren. Die Braveheart II liegt

auch schon dort, ein wahrer Kontrapunkt des Luxus in dieser Umgebung.



Eine ruhige Nacht, kein Schwell, gut haltender Sandgrund, ausgeschlafen gehts am nächsten Morgen weiter, nur müssen wir feststellen, dass unser nächstes Ziel auf Sumbawa mit unserer Reisegeschwindigkeit nicht an einem Tag erreichbar sein wird. Also reisen wir heute nur 17 Meilen weiter westlich bis zur letzten Insel des Komodoarchipels, Banta Island. Auch dieses weist tief eingeschnittene Buchten auf, auf der Seekarte werden alle von Riffen und Sandbänken blockiert, die in weitenn Bereichen der Phantasie eines Zeichners entsprungen sein müssen. Gute, geschützte Ankerbuchten, weiße Strände, Korallen zum Schnorcheln, klares Wasser in den Buchten der unbewohnten Insel sind der Lohn für den der der Karte misstrauend sich die Zeit für das eigene Hinschauen nimmt.

Etwas Treibholz liegt am Strand, keine menschliche Spur im Sand, Reiher



stolzieren im Flachwasser, ein kleiner Komodowaran macht seinen Abendspaziergang, mal schwimmend, mal laufend, dann über das Treibholz



kraxelnd, ein Echsentiathlon. Wir sind es zufrieden vom Ankerplatz aus zuzuschauen.

In aller Früh geht es weiter nach Sumbawa, mit der Dämmerung laufen wir aus, die begrenzenden Riffe hatten wir beim Einlaufen auf dem Plotter markiert.

Vor der Nordostküste von Sumbawa liegt ein hoher kegelförmiger aktiver Vulkan. Tagsüber fast immer in Wolken verhüllt präsentiert sich der Sangeang



im frühen Morgenlicht in seiner vollständigen Schönheit, und als ob dies nicht genüge schwebt eine Kumuluswolke, einer hellen Kopie gleich, an seiner Seite.

## Sumbawa

Die Insel soll wirtschaftlich und touristisch nur wenig entwickelt sein, ihr wird Armut nachgesagt, nach unseren bisherigen Erfahrungen bedeutet dies meist Subsistenzwirtschaft und Tauschgeschäfte, nicht jedoch Armut im Sinne von Hunger, kein Dach über dem Kopf etc. Sicherlich eine eingehende Erkundung wert, aber wir wollen Strecke machen, die Zeit, gemessen in Monaten, wird knapp.



Schräg gegenüber vom Sangeang liegt der Ort Teluk Wera, Holzbootsbau am Strand, ohne Verwendung von Metall soll dort noch praktiziert werden- und wir segeln dran vorbei ohne es zu bemerken! Die Koordinaten in unserem Handbuch stimmen nicht und so identifizieren wir den Ort im Vorbeisegeln nicht korrekt - zugegeben, wir sind auch eher im Ruhezustand, der Ort am Ufer schaut aus der Entfernung gar nicht so bemerkenswert aus...



Die karge Küstenlandschaft,



die malerischen Boote, anzuschauen freut das Auge, ein früher Landfall passt



auch nicht so recht in die Stimmung dieses Tages.

Erst später, als wir bei den im Handbuch angegebenen Koordinaten ankommen wird uns der Fehler klar, denn dort ist schlichtweg nichts außer einem strandnahem Riff. Und zurückfahren wollen wir nun doch nicht. Erst vor wenigen Monaten besuchten Freunde von uns Teluk Wera, waren vom Bootsbau beeindruckt und noch mehr vom Ortspolizisten, der ihnen ein Strafmandat für Falschparken aufdrückte – sie hätten das Dingi an einer anderen Stelle am Strand anlanden sollen; wirklich eine gebührenschröpfende Phantasie!

Wir segeln und motoren weiter, wollen schauen ob wir in Kilo vor Anker gehen können. Doch dieses Ziel können wir bei Tageslicht nicht mehr erreichen; der Karte nach ist die Anchorage offen, man kann sie auch bei Nacht anlaufen. Es



wird dunkel und unter misstrauischer Beobachtung der Instrumente geht es weiter, wir halten respektvoll Abstand von der Küste und dennoch: plötzlich zeigt das Echolot nur 7 Meter Tiefe an wo doch die Karte mehr als 200 Meter verspricht! Im Schleichtempo geht es weiter, in der Umgebung brennen die Lichter der Squid Boote, die Wassertiefe bleibt bei sieben Metern... Also runter mit dem Anker, zunächst mal nur 15 Meter mal schauen ob wir Grund fassen?

Und unser Rocna-Tiefenmesser hängt einfach nur senkrecht runter, die Karte hat recht, das Echolot hatte einfach nur die letzte Messung eines Fischschwarmes gespeichert und beharrte mit elektronischer Impertinenz darauf. Etwas beruhigt, jedoch weiterhin sehr vorsichtig, nehmen wir wieder Fahrt auf. Zwei Stunden nach Sonnenuntergang sind wir vor Kilo, die Braveheart II liegt auch schon dort, hat ihr AIS noch angeschaltet, liegt exakt an der Stelle, die im Handbuch beschrieben wird. Einige einheimische Boote hängen an kleinen Mooringen, mit dem Handscheinwerfer suchen wir uns einen Platz für die Nacht.

### Tambora Vulkan, Turners Malerei, Hungersnot

Auf der Halbinsel an deren Küste wir am nächsten Tag entlangsegeln liegt der Tambora Vulkan. 1815 brach er aus, tötete in der unmittelbaren Umgebung über 70.000 Menschen, riesige Asche-, Bimstein- und Lavamassen wurden ausgespuckt, teils hoch bis in die Stratosphäre, sodass sich der Himmel über der Erde verdunkelte, auf der Nordhalbkugel wurde der Sommer 1816 zum kältesten seiner Zeit, Missernten und Hungersnöte sogar in Europa waren die Folge; aber auch Farbenspiele, Lichtverhältnisse, die einzigartig waren! Der Hunger ist vergessen, doch die leuchtenden Bilder von Turner dem es gelang diese phantastischen Stimmungen jenseits der schlimmen Folgen einzufangen begeistern uns noch heute.

Fast 3000 Meter ragt der Tambora hoch, fast immer verdeckt von Wolken. Es handelt sich um einen stratigraphischen Vulkan, dessen Eruptionsmassen sich in unterschiedlichen Schichten ablagern und so den typischen, fast symmetrischen Kegel bilden. Die Lavamassen bleiben relativ kühl, sind zähflüssig und verstopfen nach Beendigung des Ausbruches den Schacht im Inneren so solide, dass sich neue Ausbrüche meist durch Seitenspalten den



Weg ins Freie bahnen. Solcherlei Nebenvulkane zieren heute die Flanken des Tambora bis hinunter zur Küste und sogar noch etwas weiter hinaus: in zwei Meilen Entfernung liegt die kleine Insel Satonda mit einem vollständigen Vulkankraterrand, die Caldera gefüllt mit Salzwasser, es fließt über eine

Sandbarre in den Kratersee, verdunstet und sorgt so für einen sehr hohen Salzgehalt, eine Art totes Meer in Miniaturformat.



Hierher kommen auch Kreuzfahrtschiffe, landen ihre Gäste an, ein gutes Geschäft. Jeder Gast muss ca 20 € Eintrittsgebühr zahlen!

Auf dem Törn hierher wieder Flaute, schwache Winde, es verleitet zum Ruhen, zur Schläfrigkeit. Und dennoch ist ständige Aufmerksamkeit angesagt, die



Fischereiboote, die kleinen Netz- Inseln, die trotz erheblicher Wassertiefen bis zu 2 Meilen entfernt von der Küste verankert liegen, erfordern den



Rundumblick. Dieses verankerte Floß entdeckten wir erst auf dreihundert Metern Entfernung.

Gegenüber von Satonga liegt der Ort Kananga, malerisches Strandleben mit



Hütten, Auslegerbooten, Fischern und einem sicheren Ankergrund.

Der Ort und die Boote machen von außen betrachtet einen gepflegten Eindruck, die im Reiseführer behauptete Armut findet sich hier sicherlich nicht wieder.

## Schwimmende Villa

Die Braveheart II ist mal wieder vor uns angelangt, sie reisen normaler Weise mit 8 Knoten Geschwindigkeit, für ein Schiff ihrer Größe gemächlich und ökonomisch. Am Abend sind wir bei Bob und Diane an Bord, ihre Motoryacht



gleichet einer schwimmenden Villa. Bob ist Ingenieur, er wartet die gesamte Schiffstechnik selber und dies ist eine nie endende Herausforderung, immer muss irgend etwas gewartet werden, geht irgend etwas kaputt, wir hören dies mit Sympathie, so ergeht es uns auch nur Gott sei Dank auf einem wesentlich anderem Technik- und Kostenniveau. Ein Ölwechsel verschlingt 40 Liter Öl, gebunkert wird der Diesel nach Tonnen, der Generator hat mehr KW als unsere Maschinen zusammen...

Doch die Wohnqualität an Bord ist phantastisch, vergleichbar mit einem bestens ausgestattetem Haus an Land. Die Braveheart ist aus Aluminium vor ca. 30 Jahren in Holland gebaut worden, seither immer bestens gepflegt und modernisiert worden, ein maritimes Schmuckstück selbst in den Augen eines eingefleischten Seglers. Und an Bord haben sie reichlich all die Luxusgüter, die in Indonesien nur sehr teuer oder gar nicht zu erhalten sind, Whisky, Rum, gut gefüllte Tiefkühltruhen, der Kühlschrank spendet an der Vorderseite auf Druck mit dem Glas Eiswürfel...

Am nächsten Morgen mit Sonnenaufgang geht es weiter, etwas schwerfällig kommen wir in die Gänge, nach dem feucht fröhlichem Abend haben wir es sogar unterlassen das Dingi mit der David hochzunehmen, Schlamperei!



Also aufklaren, Dingi hoch, Maschinen an und Anker auf, auf der Braveheart ist noch Ruhe.

### Medang Island

25 Meilen sind es bis zum Ankerplatz an der Nordküste von Medang Island.



Die Lagune am Südufer ist vollständig geschlossen, schade, denn diese wäre ein perfekter Hafen. Medang besteht an sich aus zwei Inseln die durch ein sumpfiges Mangrovegebiet miteinander verbunden sind. Die Bucht an der Nordseite weist große Korallenfelder auf vor denen man auf gut haltendem

Sandgrund ankern kann. Diese Bucht wird jährlich zweimal von den Teilnehmern der Indonesia Ralley angelaufen. „Frei“ segelnde Yachten sind nach wie vor eine seltene Ausnahme, denn erst vor einem Jahr, 2015, wurden die formalen Einreisebedingungen für Yachten so verändert, dass auch der Einzelreisende die Bürokratie bewältigen kann. In der Zeit zuvor hat sich die Teilnahme an Ralleys, deren Organisatoren die gesamte Bürokratielast schulterten, durchgesetzt und auch heute wollen die meisten Segler weder auf diesen Service noch auf das soziale Miteinander der Teilnehmer verzichten, die Seglerszene hat sich hierdurch im Einklang zum ARC erheblich gewandelt.

Wie andernorts auch sind die Korallen bei gutem Licht eindeutig erkennbar, jedoch nicht auf der Karte verzeichnet, uns kommt es Recht um die Mittagszeit bei bestem Licht den Ankerplatz zu erreichen.

Am Ufer der Nordbucht sehen wir keine Hütten, keine Boote, nur wenn die Ralley erwartet wird kommen die Bewohner aus dem Dorf, dann gibt es Geschenke! So hören wir nur in der Entfernung eine Motorsäge, ansonsten ist dieser Ort still.



Wir bleiben allein in der Bucht, uns freut es, auch die relativ kurze Reise hierher kommt unserem Erholungsbedürfnis nach dem gestrigen Abend sehr entgegen.



Und obwohl diese Aktivität Überwindung kostet, lohnt sich der Schnorchelexkurs, wir entdecken einen rot-violetten Seeigel, der sich geschwind über den Sand bewegt, sicherlich mit ca.3 Kmh – so einen flinken Wanderigel haben wir noch nie gesehen!



Und zwischen den Korallen begegnen wir einem schwarz-weißen, kleinen Fisch, dessen auffällige Zeichnung uns auch noch nirgends aufgefallen ist.



Im Meeresfaunahandbuch können wir diesen Gesellen nicht finden, weiß jemand von Euch wie er heißt?



Sonnenuntergang.

## Gili Lawang



Zu Beginn der Nordostküste von Lombok liegen die zwei kleine vorgelagerte flache Mangroven Inseln; sie bilden mit der Hauptinsel einen geschützten Ankerplatz den wir als nächstes anlaufen wollen, ca. 44 Meilen, eine für uns angenehme Tagesentfernung.

Schwacher Südwind, eine Maschine muss mitlaufen, so sind wir mit knapp 4 Knoten ab 05:30 unterwegs, im Schatten der Genua mit dem Windhauch auf dem Kajütdeck ist es so richtig angenehm, das Segeln überlassen wir der TWIGA.

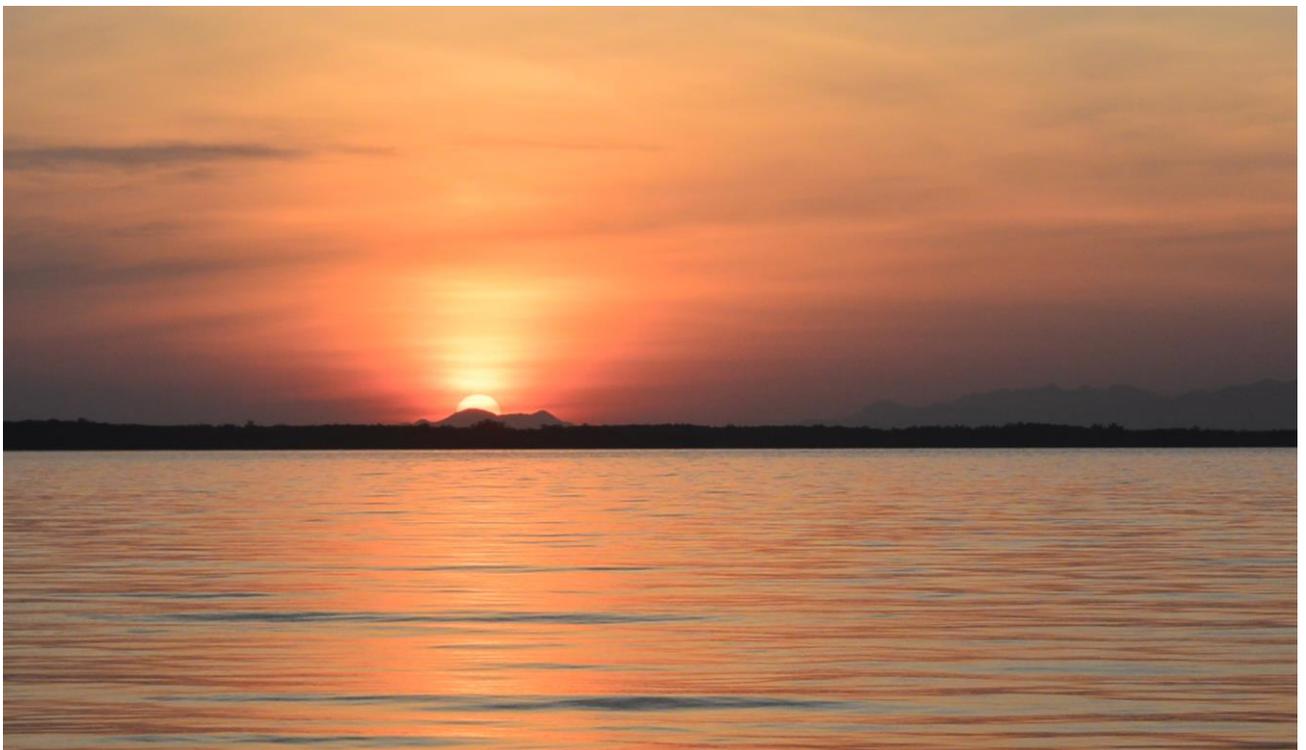


Noch vor der Dämmerung können wir durch den tiefen und sicheren Kanal



zwischen den Inseln einlaufen, ein Ankerplatz befindet sich fast genau gegenüber und natürlich – Haas und Igel – die Braveheart liegt schon dort.

Der nächste Morgen beschert uns einen fantastischen Sonnenaufgang, wer so etwas nicht selber erlebt wird die Bilder eher für Postkartenkitsch statt für



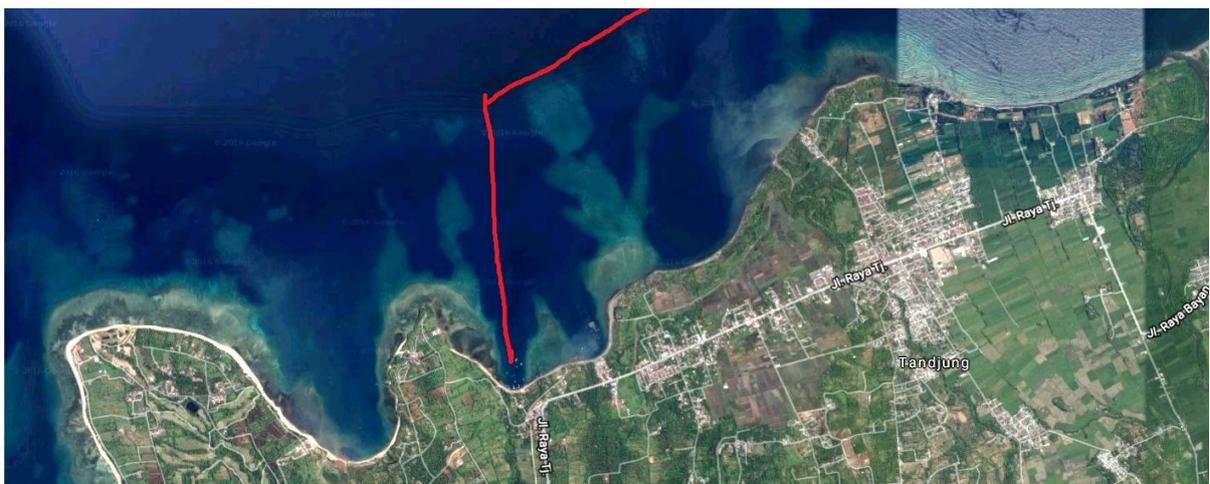
Wirklichkeit halten.

## Lombok, Medana Bay Marina

Eine ganz andere Stimmung geht vom gegenüberliegenden Ufer aus, an dem eine ausgedehnte Gefängnisanlage bedrückende Tristesse vor der bergigen



Kulisse von Lombok verbreitet. Dies ist jedoch nur ein erster und Gott sei Dank falscher Eindruck von Lombok, an dessen bergiger Nordküste wir den ganzen Tag entlangsegeln um nach 42 Meilen in der Medana Bay Marina an der Nordwest-Küste von Lombok anzukommen. An dieser Küste gibt es keinerlei Buchten oder geschützte Ankerplätze, steinige oder felsige glatte Ufer-Landschaften überwiegen, reichen bis ans Wasser, nur an wenigen Orten haben Fischer kleine Boote an schmalen Stränden hochgezogen.



Die Seekarten sind ein schlechter Witz, C-Map, Navionics, Open-CPN, alle zeigen sogar vor der Marina einen soliden Korallengürtel. Obwohl

Fahrtensegler seit Jahrzehnten hier herkommen haben die Kartenfirmen von der Realität dieser Gegend keine Notiz genommen.



In ganz Indonesien gibt es zur Zeit nur zwei Marinas, außer Medana Bay soll es noch in Jakarta eine geben, unglaublich wenn man bedenkt, dass Indonesien das Potential zu einem weltweit beliebten Segelrevier hat: keine Zyklone, Inseln, Riffe, Ankerbuchten, weite oder auch kurze Törnmöglichkeiten und Australien mit seinen Wetter geplagten Seglern direkt vor der Haustür.

Peter und seine Frau haben ein Hotel und die Marina errichtet, an sich sollte nur eine Marina entstehen, doch das indonesische Gesetz sieht so etwas nicht vor und was nicht vorgesehen ist darf auch nicht gebaut werden. Wenn schon, dann muss ein richtiger Hafen her mit Wendeböden, dicken Kaimauern, Hafenmeisterei, vorgeschriebenen Wassertiefen, die Liste der Anforderungen ist ebenso lang wie für eine Yachtmarina sinnlos. Ein Hotel darf jedoch eine Steganlage für seine Gäste betreiben, und die diesbezüglichen Genehmigungen sind Routine, da geht die Bürokratie schnell über die Bühne, nach nur zwei Jahren konnte mit dem Bau begonnen werden!

Fast jeder Segler, der Indonesien besucht kommt bei Peter vorbei und dennoch rechnet sich die Marina nicht so recht. Wenn die Ralleys vorbeikommen ist der Betrieb gesteckt voll, Mooringe und Stegplätze belegt, selbst Ankerplätze weiter draußen werden genutzt. Das Restaurant ist preiswert und gut, eine

Wäscherei kümmert sich um die verschwitzte Schutzwäsche der Yachties, sogar eine Dusche und Toilette steht am Hafen. Doch außerhalb der Ralleys kommen die Gäste nur tröpfchenweise, – noch, so hofft Peter – sind es zu wenige Segler die das Revier nutzen, obwohl Bali nebenan und auch Lombok im internationalen Landtourismus eine herausragende Rolle spielen. Drei Schwimmpontons mit Wasser und Stromanschluss stehen zur Verfügung,



wir gehen nur längsseits um Diesel in Kanistern zu bunkern, wie immer unter



Verwendung eines eigenen Filters um Dreck und etwaiges Wasser abzuscheiden.

Ansonsten bleiben wir mit der Twiga lieber an einer Mooring und nutzen das



Dingi für den Landgang. Außer uns sind die Braveheart hier, sowie zwei Katamarane deren Eigner ihre Schiffe hier auf Dauer geparkt haben. Die „Hot Water“, ein wieselflinker Trimaran, ist auch angekommen; wir hatten sie und ihren Eigner Tony vor einem Monat in Kupang getroffen. Tony zieht mit Peters Hilfe sein Schiff auf den Strand um das Unterwasserschiff neu zu malern sowie



zwei Seeventile zu ersetzen.

Lombok ist wesentlich dichter besiedelt als Flores; direkt an die Marina schließt sich eine sehr schlichte Hüttensiedlung unter den Palmen an, es scheint sich

um eine „wilde“ Ansiedelung zu handeln, es gibt weder Sanitäreinrichtungen, kein Abwassersystem und der Strom wird von der Straße abgezweigt.



Buben spielen Fußball, allenthalben liegt Müll rum, die Zugänge zu den Hütten werden jedoch peinlich sauber gehalten.



Ein Wasserhahn für viele Hütten, Trinkwasserquelle und Badeplatz für die



Kinder. Die Männer sind mit Booten beschäftigt, Kanus mit Auslegern liegen am Strand ausgestattet mit alten Außenbordern, jenen deren Motorwelle direkt



die Schraube antreibt, ein Getriebe fällt flach. Solcherlei Maschinen sind in



Asien weit verbreitet. Andere, etwas größere Boote sind damit beschäftigt Bier und Mineralwasser auf die nahe gelegenen Gili Islands zu transportieren und das Leergut von dort wieder nach Lombok zu bringen. Auf den Gili Islands hat sich, ausgehend von Bali eine jugendliche Partyszene entwickelt, wer 24 Stunden am Tag Party haben möchte ist dort gut aufgehoben.

Angler sind zu Fuß im Wasser auf dem Riff unterwegs, wenn es trockenfällt werden Muscheln gesammelt, später stehen sie bis zum Hals in Wasser um mit



langen Angeln den leinen Riffischen nachzustellen. Familien kommen ans Ufer, ein bescheidener lokaler Tourismus findet statt, ein Bub badet, Vater



und Tochter schauen zu.

Die örtlichen Auslegerkanus bekommen zur Nacht Gesellschaft von Fischerei-Kooperativen, die im Schwarm über die Medana Bay herfallen, mit hellen Lampen ins Wasser leuchten um den Tintenfischen nachzustellen. Dabei treiben sie langsam durch die Bucht, auch dicht an den Yachten der Marina vorbei, grellweiß leuchten ihre wattstarken Scheinwerfer. Und diese werden von Benzingeneratoren versorgt, jedes kleine Boot hat so eine lärmende Maschine an Bord, bis in die frühen Morgenstunden hinein stinken und

knattern diese Fischer. Nur selten ist ein Fang zu beobachten und unverständlicher Weise folgt einer dem anderen nach, rund um die Twiga haben in einer Nacht über fünf Boote an der gleichen Stelle versucht ihren nächtlichen Lohn zu ergattern. Und wenn sie keinen Squid erwischen versuchen sie mit feinmaschigen Netzen auch noch die kleinsten Fische aus dem Wasser zu holen, die Netze wirken fast wie Schleier.

Dieser Mangel an nächtlicher Ruhe war der einzige, jedoch schwerwiegende Nachteil dieser Marina und wir hoffen, dass Peter imstande sein wird dieses Problem aus seiner Welt zu schaffen.

Ansonsten haben wir uns in der Medana Bay Marina bestens aufgehoben gefühlt, Peter bzw. sein Marina Manager Jackie haben uns geholfen einen Landausflug zu organisieren, wir konnten die Twiga dort lassen um für 5 Tage nach Bali zu reisen, für Einkäufe gibt es preiswert einen Wagen mit Fahrer zu mieten. Und das Bier ist (für indonesische Verhältnisse) mit 3 Euro pro 660ml Flasche im Marina Restaurant vergleichsweise billig, das Essen ist schmackhaft und billiger als wenn man selber kochen würde.

Über die Landausflüge auf Lombok und Bali werden wir an anderem Orte berichten...

