

Malaysia: Puteri Harbour bis Admirals Marina



Table of Contents

Malaysia: Puteri Harbour bis Admirals Marina	1
Puteri Harbour	2
Defekte Maschinen, mühsame Bürokratie.....	3
Advent in Puteri Harbour	4
Den Fluss entlang bis zur See....	6
Kukup	9
Aufkreuzen in der Straße von Malakka	13
Rickmers Flotte, große Städte	18
Admirals Marina	20

Puteri Harbour



Gegenüber von Singapur, auf dem malaischen Ufer wird heftig gebaut. Hochhäuser entstehen, Gewerbegebiete wachsen, Legoland hat hier einen Fun-Park eröffnet, es gibt Autobahnen, Städte, Supermärkte... Wer da meint Malaysia sei Dschungel, Fischer, Tiger, Piraten, Armut ist enttäuscht. Sauber und gepflegt, wohlhabend im industriell-westlichem Sinn präsentiert das Land hier in der Nähe von Singapur. Auf der Seekarte ist Puteri Harbour nicht verzeichnet, statt dessen schlängelt sich auf der Karte eine Flussarm durch Mangroven. Doch heute liegt nördlich der Hochhäuser ein Fähranleger, Schnellfähren aus Indonesien legen hier an, in dem Empfangsgebäude befindet sich auch die Immigration. Gleich anschließend führt ein kurzer Kanal in den



Yachthafen. Drei Schwimmsteganlagen sind in Betrieb, es besteht reichlich Platz für Erweiterung. In den Hochhäusern drum herum sind Hotels, Restaurants, eine Einkaufsstraße, Büros und Eigentumswohnungen untergebracht. Zweistöckige Reihenhäuser mit über 250 m² Wohnfläche werden für unter 300.000 Euro angeboten: in Singapur ist für das zehnfache nur eine kleine Wohnung zu bekommen.

Mit nur einer Maschine ist das Manövrieren auf engem Raum erschwert, deswegen machen wir an einem außen liegenden Ponton fest und können dort auch bleiben; es sind noch zahlreiche Liegeplätze frei, obwohl die Liegegebühren mit ca. 13 € pro Tag bescheiden sind. Am Steg gibt es Wasser und Strom(220Volt, 50 HZ).

Hier können wir bleiben.... Das Einklarieren muss erst am kommenden Tag erfolgen, die Immigration ist schon geschlossen, das Marinabüro ist mit zwei engagierten jungen Frauen besetzt. Eine davon fährt uns am kommenden Tag mit einem Elektrobuggy zur Immigration, nach zehn Minuten ist alles erledigt, wir haben Visa für drei Monate.

Doch zunächst mal ein Ruhetag, die Schwierigkeiten mit Singapur, den Maschinen und dem ausgefallenem Plotter haben sich ermüdend auf das Gemüt gelegt.

Defekte Maschinen, mühsame Bürokratie....

In der Einkaufsstraße kaufen wir eine Sim Karte für unser Pocket-Wifi, wir sind wieder online und los gehts mit Recherchen und Anfragen bei Werften, bei Volvo Penta und Raymarin. Nach vier Tagen wissen wir, dass in der Nähe von Singapur niemand Interesse hat den Job zu machen, die einzigen konstruktiven Antworten bekommen wir aus Langkawi - nur bis dahin sind es noch 400 Meilen. Auf dem Weg dahin gibt es noch zwei Marinas, die in Frage kämen, doch von denen bekommen wir keine Antworten. Wir müssen uns darauf einstellen diesen Weg mit nur einer Maschine ohne weiteres Back up zu machen.

Die Kontrolle des Kühlwassereinlasses zeigt, dass irgend etwas wie ein Ventil den Einlass blockiert, raus gehts, rein nicht. Zudem ist der Impeller beschädigt und der Seewasserstrainer zieht Luft, all dieses lässt sich mit Bordmitteln richten, am Ende kommt das Seewasser aus dem Einlass für die

Deckwaschpumpe, diese wird aus dem Kreislauf genommen und die Kühlung funktioniert wieder einwandfrei.

Ärgerlich nur, dass wir nicht mehr nach Singapur können, die Agentin schreibt, dass wir auf keinen Fall einfach so hätten abreisen dürfen (siehe letzten Bericht), all dies müsse ordnungsgemäß geschehen, ansonsten habe man, so man denn wieder nach Singapur komme mit erheblichem Ärger zu rechnen. Auf unsere Anfrage wie wir denn dieses Problem jetzt lösen könnten bekommen wir keine Antwort mehr – Singapur ist für uns gestrichen.

Advent in Puteri Harbour

Es weihnachtet sehr auf der Welt. Auch hier in einem Land, das sich per Konstitution islamisch definiert wird die Geburt Jesu gefeiert; unwahrscheinlich nur, dass der Anlass dieses Festes den Feiernden bewusst ist. Inzwischen ist es der dritte Advent, noch zwei Wochen bis heilig Abend. In der Mall steht ein Weihnachtsbaum, davor lassen sich muslimische



Frauen mit den Kindern samt St. Claus fotografieren, online für Facebook und Twitter. Aus Lautsprechern schallen Weihnachtslieder, Jingle Bell, Ave Maria, unterbrochen von Werbebotschaften der umliegenden Geschäfte: it`s Chistmas, buy more! It`s a family event, buy gifts! Experience our SNOW ADVENTURE! und zweimal am Abend versammeln sich die Gäste um staunend aus einer kleinen Schneekanone für 5 Minuten beschneit zu werden.



In den Geschäfte tragen die Verkäuferinnen auf dem Kopftuch einen kleinen Weihnachtsmannhut, die Burschen müssen sich ein Elchgeweih in die Haare stecken, mitten auf der Mall sind in Zelten Verkaufsstände eröffnet, der Christkindelmarkt!, nur gibt es in diesen fast das gleiche wie in den regulären Läden zu kaufen und Glühwein suchen wir vergebens.

Zahlreiche Restarants haben in dieser Anlage ihren Platz, darunter ein belgisches Bierlokal, für hiesige Verhältnisse sehr teuer, aber was für ein



leckeres Bier!!!

Der halbe Liter kostet umgerechnet 6 Euro, das Dinner ca. 13 Euro und diesen Luxus leisten wir uns zur Nacht, nach Reparaturarbeiten und meist frustrierten Internetrecherchen. Und einen Einkaufsbummel müssen wir noch machen in einen großen Supermarkt. Auf dem gesamten Gelände von Puteri Harbour gibt es keine Lebensmittel zu kaufen, hierfür ist eine Taxifahrt vorbei an Legoland erforderlich, ein Weg ca. 7 Euro. Der Supermarkt ist riesig, das



Warenangebot auch, nur bei Fleisch, Wurst und Käse ist die Auswahl gering.

Den Fluss entlang bis zur See....

Am 14.12. 2016 verlassen wir Puteri Harbour, hoffen dass wir den Weg nach Norden unbeschadet schaffen können. Der Plotter hat im Hafen auch wieder einwandfrei gearbeitet, wir hören von anderen Seglern, dass ihnen genau das gleiche in Singapur passiert sei, und alle hatten ein Raymarine Gerät. Die Wettervorhersage ist seit zwei Wochen fast immer gleich: in der Straße von Malakka Wind aus nördlichen Richtungen, meist schwach so er denn östlich kommt und etwas kräftiger wenn er direkt in die Straße aus Nordwest hineinbläst. Zudem gibt es auf diesem Weg meist eine Strömung gegenan: Es ist kein Weg den man nur unter Segeln machen kann, in der Straße zu kreuzen ist nur beschränkt möglich wegen des lebhaften Frachtschiffverkehrs sowie – außerhalb dessen Fahrwassers – der zahlreichen Fischer, die ihre Netze nur spärlich markiert quer zu unserer Fahrtrichtung ausbringen, damit die Fische von der Strömung hinein getrieben werden. Wer hier unterwegs ist muss sich schon als Motorbootfahrer mit Hilfsbesegelung verstehen....

Gegen 11:00h mit Beginn des ablaufenden Wassers legen wir ab, wechselnder Wind, die Strömung schiebt mit zwei Knoten. Und kaum sind wir unterwegs versagt der Plotter wieder, umstellen auf das kleine Ersatzgerät, AIS und Radar sind nicht mehr nutzbar.

Wir müssen unbedingt auf der westlichen Flussseite bleiben, denn die Singapur Immigration könnte uns ggf. erheblich aufhalten, und Bussgelder wollen wir natürlich auch vermeiden. Also genau achtgeben, nicht an die Singapur Hafengrenze kommen! Eng wird es nur unter der Hochbrücke, denn hier trennen uns nur wenige Meter von Singapur. Ein Polizeiboot tuckert auf der Singapur Seite, die Security wird dort religiös ernst genommen.

Bei der Navigation ist die Sicht entscheidend, denn seit unsere Karte gezeichnet wurde hat sich der Fluss erheblich verändert; Sandbänke haben sich verschoben, an anderen Stellen sind Saugbagger am Werk, holen aus dem malaischen Flussbett Sand für die Landgewinnung gegenüber bei Singapur,



schwimmende Rohrleitungen sind dort wo laut Karte ein Fahrwasser sein sollte. Doch die Sicht ist gut und unser Tiefgang gering, Motorsegeln im Zickzack um all diese Hindernisse. Niedrigwasser rückt näher, wir können dennoch über Untiefen segeln, die mit unter einem Meter Wassertiefe angegeben sind, lieber riskieren dort aufzulaufen, als in den tieferen heftig frequentierten Fahrwassern vom Hafengebiet Singapurs zu navigieren; Plotter und AIS ausgefallen, eine Maschine mit nur 19 PS und die Immigration wollen wir auch nicht vergessen...Also hübsch langsam mit dreieinhalb Knoten über die ganz flachen Stellen, misstrauisch Ausguck halten nach Schläuchen und Pumprohren, hoffen dass sich nichts allzu Festes in dem trüben Fluss und Hafenwasser befindet.

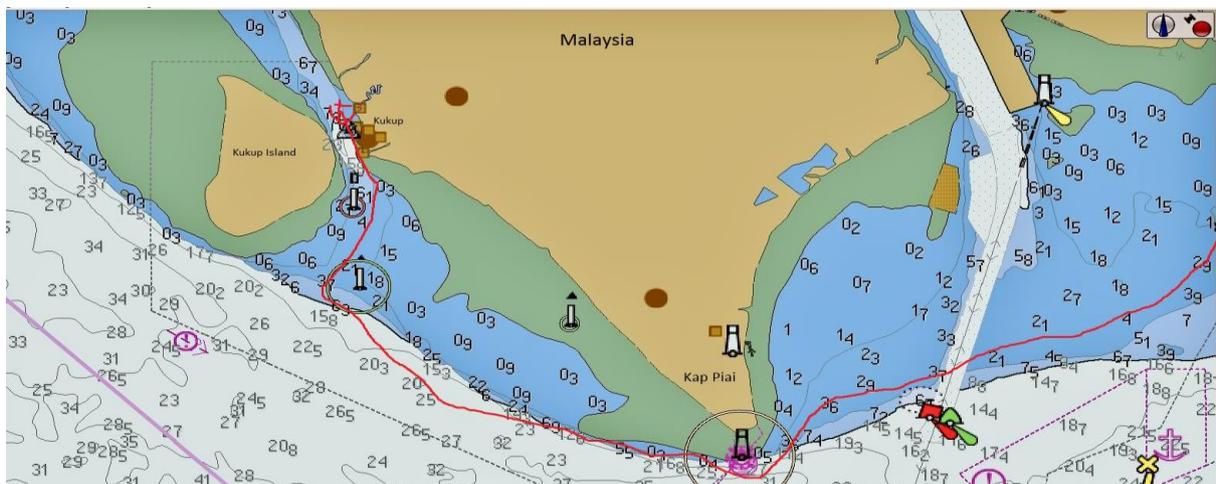
Auch auf der malaischen Seite herrscht ein reger Frachtverkehr. Ein moderner riesiger Containerhafen ist in Betrieb.



Gegenüber arbeitet ein großes Kraftwerk, das von Massengutfrachtern



beliefert wird, deren Ladung mittels großer Saugrohre gelöscht wird, Holzschredder oder Palmölreste aus der Ölerzeugung.



Auch am Kap Tanjung Piai wird fleißig Sand für Singapur abgebaut, wir runden

es, dann kommt der Wind mit guten 18 Knoten samt einer kurzen hackigen See direkt von vorne.

Kukup

8 lange Meilen müssen wir unter Maschine und dem Großsegel gegenan, fast vier Stunden dauert dieser kurze Abschnitt dicht an der küstennahen Untiefe entlang, es ist nur wenig Platz zum manövrieren, denn auch hier ankern zahlreiche Frachter, manche mit Ladung, tief im Wasser, die auf ihren Termin zum Löschen warten aber auch viele leere Schiffe, die Zeiten für Reeder sind hart, die Frachtraten sind im Keller.



Das Fahrwasser nach Kukup ist seicht, an manchen Stellen fahren wir mit etwas Bangen über nur 1,20 Meter tief liegende Sandbänke, erst kurz vor dem Ort, in der Enge zwischen Festland und Insel wird es wieder tiefer.

Eine neue, andere Welt als Singapur oder auch Puteri Harbour. Auf soliden Stahlbetonpfählen sind die gepflegten Häuser am Ufer gebaut.



Vor dem Ort schwimmen Plattformen im Wasser manche bis zu hundert Metern lang, von denen Körbe ins Wasser gelassen werden, wahrscheinlich



Garnelenzucht.

Die Häuser am Ufer sind farbig, sauber, die Boote gut gepflegt, ein



chinesischer Tempel sowie das moderne Fährgebäude fallen auf.



Einige wenige Boote sind am späten Nachmittag noch unterwegs, es wird freundlich begrüßt, eine entspannte Atmosphäre.



Am nördlichen Ortsausgang werden die Wasserkulturen lichter, wir finden einen Ankerplatz auf 3 Metern Tiefe bei Niedrigwasser. Neben einfachen Schuppen und Wohnhütten gibt es auch prunkvollere Bauten wie dieses klassizistisch anmutende Gebäude; es hat, wie jede Fischerhütte, ihre Treppe und ihren Steg ins Wasser.



Kaum ist der Anker im Grund folgt der Sonnenuntergang über der Insel Kukup im Westen, 25 Meilen in sieben Stunden, mir kommt es vor als seien wir viel länger unterwegs gewesen...



Aufkreuzen in der Straße von Malakka



Morgendämmerung, es ist diesig, der Himmel im Westen dunkel, Blitze erhellen den Horizont, der Donner folgt ausdauernd, grollend nach dreißig Sekunden, ein Gewitter liegt über dem engsten Teil der Straße von Malakka. Es ist verlockend in diesem schönen Ort zu verweilen bis sich das Wetter verzieht... Wir widerstehen der Versuchung, Anker auf, Kukup verschwindet schnell im diesigen Morgenlicht.



Zehn Meilen lang führt ein schmales küstennahes Fahrwasser durch die Sandbänke nach Norden, das Wasser läuft auf, nach dreieinhalb Stunden sind wir durch und können versuchen zu segeln meint motorsegeln.... Es brist auf, nur leider gegenan, also kreuzen wir in kurzen Schlägen auf, es ist ein Hindernislauf, und bei einem Fischer geraten wir ins Netz, die Maschine können wir noch rechtzeitig stoppen, das Netz schnorchelnd klarieren, es ist

heil geblieben, er scheint dennoch erzürnt. Doch deren Netze sind lang und mit keinerlei Schwimmern gekennzeichnet;



Wenig später kommen eine andere Pirogge auf uns zu, möchte dass wir abdrehen, auch sie haben ein Netz im Wasser nur zu sehen ist es nicht. Wir folgen ihren Gebärden, die beiden Burschen sind vergnüglich drauf,



möchten etwas zu trinken und freuen sich über eine Flasche Sprudelwasser.

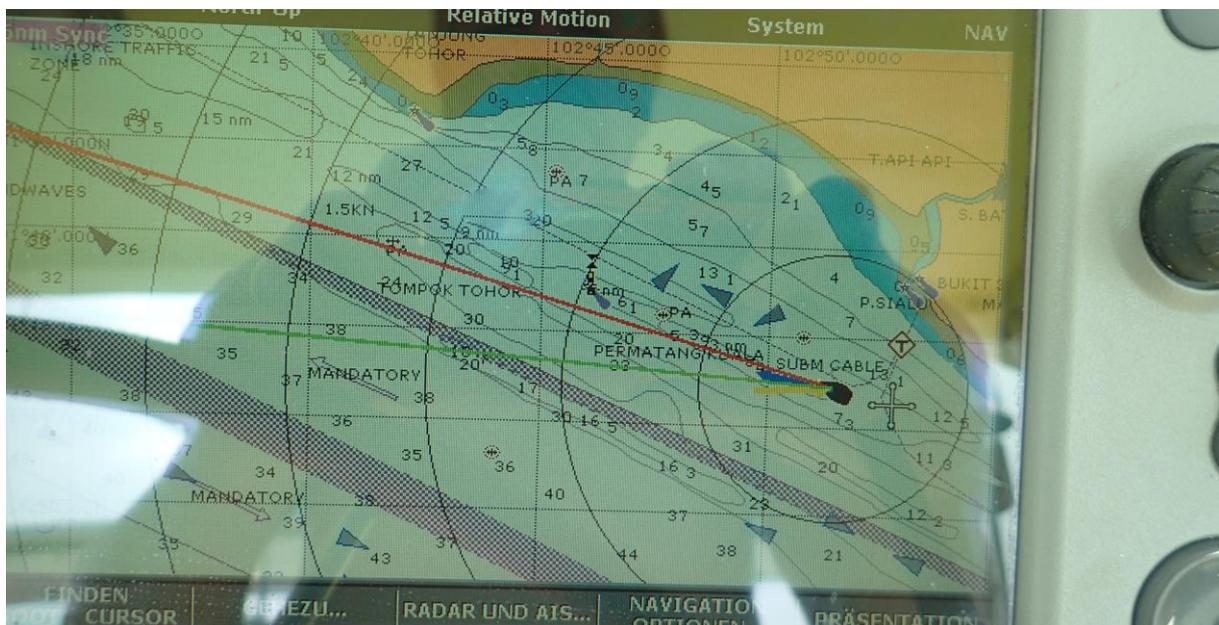
Das Wasser in der Straße von Malakka ist sandig trübe, die Großschifffahrt quirlt den Meeresboden auf, die tiedenabhängige Strömung verteilt den schwebenden Staub, an einigen Stellen treiben wolkenartige Wasserbereiche.

Die Fischer nehmen für ihre Netzmarkierungen was immer sie an Materialien finden. Weiße Kanister sind recht gut auszumachen, doch auch grüne und blaue Schwimmer werden verwandt, sie sind, vorzüglich getarnt, aus der



Entfernung fast nicht zu erkennen.

Den Plotter haben wir wieder in Betrieb genommen und siehe da: außerhalb



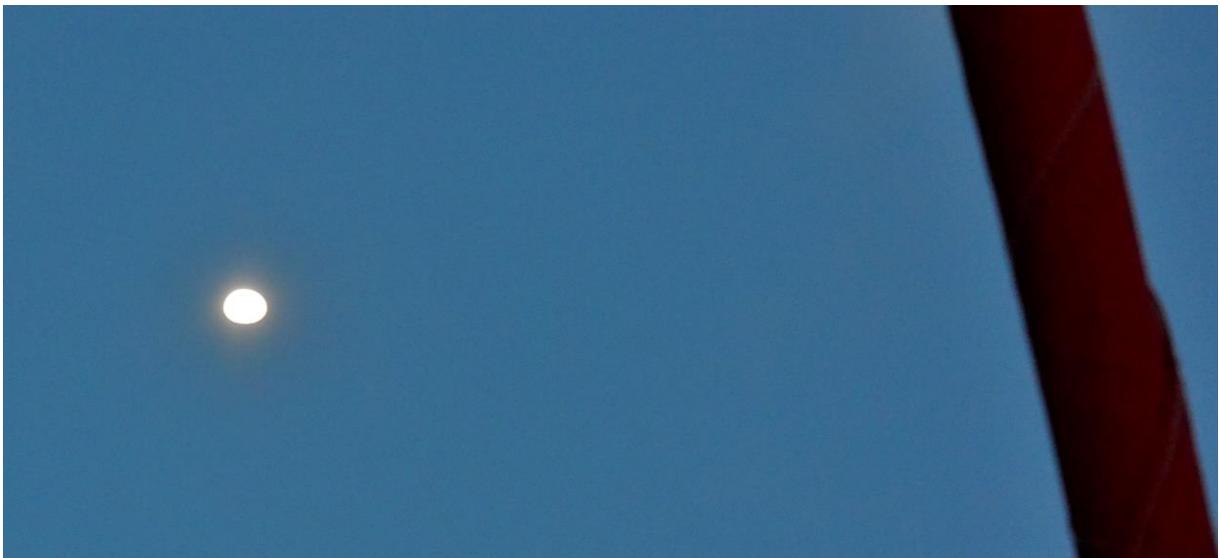
der Datenflut von Singapur funktioniert das Gerät wieder einwandfrei, es war schlichtweg überfordert! Wir sind sehr erleichtert...

In diesem Bereich der Straße von Malakka können wir zur Nacht fast überall in Küstennähe ankern noch eine Meile weit draußen gibt es auf 10 Metern Tiefe guten Sandgrund; wir segeln bei Tag soweit wir halt kommen, gehen

dann unter Küste und vor Anker. Noch sind die Nächte mondhell, vor zwei Tagen war Vollmond, morgens beim Ankeraufgehen und Segelsetzen



kommt im Osten die Sonne, während der Mond noch neben dem Vorstag steht.



Eine Eigenheit an dieser Küste sind große Reusen, erbaut aus langen Holzstangen die sich V-förmig zur Strömung hin öffnen. Im Scheitelpunkt befindet sich eine Plattform von der das Fangnetz ins Wasser gelassen wird, so erspart man sich die Mühe mit einem Schleppnetz unterwegs zu sein. Meist sind drei solcher Anlagen in unmittelbarer Nähe errichtet und auf auf einer



davon findet sich ein Unterschlupf, ein Boot hängt dann daran, hier findet die Wache Schutz. Gegen Abend haben wir derzeit Tidenwechsel; von Land kommen schnelle Fischerboote aus dem Ort, verteilen sich fächerförmig und laufen ihre Reusen zur „Ernte“ an.



Natürlich sind auch diese Anlagen unbeleuchtet, stehen in 3–9 Metern Wassertiefe und bis zu 2 Meilen weit von der Küste entfernt. In manchen Gebieten finden sich alle zwei Meilen mehrere dieser Reusengruppen sogar bei Tageslicht erfordert es einige Aufmerksamkeit zwischen diesen hindurch zu manövrieren. Man könnte natürlich parallel zur Hauptschiffahrtlinie motoren, für uns derzeit leider keine Alternative.

Rickmers Flotte, große Städte

Vor der Stadt Batu Pahat segeln wir an fünf Schiffen vorbei, alle auf die Namen der Rickmers-Frauen getauft, große Frachter der Panamax Klasse, doch nun



ohne Charter, sie liegen leer auf Reede und die Hamburger Reederei Rickmers ist leckgeschlagen, kämpft ums Überleben, die Kleinanleger, die in Schiffsbeteiligungen investiert hatten, verlieren ihr Geld, so lesen wir im Internet.

Die Städte am Ufer der Straße von Malakka sind gewaltig. Selbst der relativ kleine Ort Batu Pahat hat eine Hochhauskyline, kleiner Orte in den Flussmündungen haben Häfen, die meist tidenabhängig sind. Die Häuser sehen aus der Entfernung fast alle neu aus, so als sei dieses Land erst in den letzten zwanzig Jahren erbaut worden. Auf den Seekarten sind die meisten Orte nicht existent, am besten geht die Navigation mit google earth.

Malakka erstreckt sich über viele Kilometer an der Küste, Wolkenkratzer,



durchgehend moderne Bebauung, von der Idylle der Altstädte ist natürlich von See aus nichts zu sehen. Malakka ist eine alte Sultanatshauptstadt, sie soll über eine schöne Chinatown verfügen.– Wenn es sich ausgeht wollen wir dorthin noch einen Landausflug machen – Die gesamte Gegend prosperiert seit Ende des 19. Jh. vom Zinnabbau. Vor 800 Jahren war das Gebiet eine chinesische Kolonie, damals besaß China noch eine mächtige Flotte, sie wurden abgelöst von den Portugiesen und den anderen europäischen Kolonisten.

Nördlich schließt sich an Malakka ein ausgedehntes Industriegebiet an, Öltraffinerien, Frachtschiffhafen, alles modern und emsig in Betrieb. An den Uferbefestigungen wird gearbeitet, Sand für Dämme zur Hafenerweiterung werden von Saugbaggerschiffen geliefert.



Admirals Marina

Inzwischen, es ist früher Nachmittag, haben wir ablaufendes Wasser und der Strom ist mit uns, wir sausen mit 6 Knoten über Grund und so können wir es noch vor der Dunkelheit nach Admirals Marina schaffen, einer modernen



Marina mit sicheren Stegen, gut geschützt, natürlich mit Swimming Pool, Restaurant, Laundry, Internet, Wasser und Elektrizität am Steg und all dies für 12 Euro am Tag.

In den kommenden Tagen – die Wettervorhersage ist für uns ungünstig – werden wir Malakka besuchen und uns überlegen wie wir weiter reisen wollen; der Gedanke doch noch ein Jahr in Südostasien zu bleiben, sich nicht von Terminen und Reparaturen durch die Tage treiben zu lassen, macht sich breit und gewinnt an Charme. Und wenn wir für die nächsten 12 Monaten das Revier auf Malaysia, Thailand beschränken bleibt auch noch reichlich Zeit für weitere Landreisen sowie einen ausgedehnten Aufenthalt in Österreich, Vorbereitung auf das Landleben?...