

Lombok – Masalembo Besar – Kumai, 11.–19. November 2016



Inhaltsverzeichnis

Lombok – Masalembo Besar – Kumai, 11.–19. November 2016	1
Adieu, Medana Bay	2
Java See und die Squalls.....	3
Farbenfrohe Fischer und die nackte Doppelmoral	7
Masalembo Besar.....	8
Gastroenteritis und Hafenkino	13
Solar, Sprachprobleme und Weiterfahrt	14
Wachsamkeit	15
If you see me coming better step aside	16
Borneo in Sicht	18
Kumai River	19
Gold, Öl, Quecksilber.....	20
Hochhäuser und Schwalbennester.....	23
Kumai	24

Adieu, Medana Bay



9 Tage lagen wir vor der Madana Bay Marina(Lombok) an einer Mooring, haben die TWIGA hier in Peters(Besitzer der Marina) Obhut gelassen, während wir Bali besuchten; frischen Diesel bunkern, Obst und Gemüse einkaufen, eine Inlandstour auf Lombok, die Tage waren erlebnisreich angefüllt.

Treibstoff kann der Segler in dieser Jahreszeit und diesen Gewässern gar nicht



genug an Bord haben – der Begriff „Segler“ hat hier mehr mit Hoffnung denn mit der täglichen Praxis zu tun, schwache Winde, Flauten, Strömungen zwischen den Inseln– nur im Schneckentempo, wenn überhaupt, geht es unter Segeln voran. Der Diesel wird in Kanistern geliefert, umgerechnet 70 Eurocent

pro Liter sind zu zahlen. Später an einer Tankstelle sehen wir, dass der Tankstellenpreis mit 35 Eurocent ausgewiesen wird... Wir bunkern 180 Liter.

Java See und die Squalls

Nach Kumai auf Borneo werden es über 400 Meilen sein, ein kurzer Weg so



der Wind passt. Auf den ersten 70 Meilen prophezeien uns die Wetterdienste günstige südliche Wind, die aus der Straße von Lombok kommend nach Norden wehen. Diese Meerenge trennt Bali von Lombok, heftige, nach Süd setzende Ströme sollen dort vorkommen, wir werden nördlich davon bleiben. Und tatsächlich können wir am 11.11. die ersten 100 Meilen angenehm segeln, 10-12 Knoten Wind raumschots, Sonntags- Segeln, obwohl erst Freitag ist. Weiter nördlich, in der Java See, hält sich Rasmus nicht mehr an die Vorhersage,



statt der angekündigten 10 Knoten Ostenwind sind es denn nur 4–6 Knoten, jeder Hauch muss genutzt, Segelwechsel durchgeführt werden, um unsere



etwas übergewichtig–stabile TWIGA am Laufen zu halten, ach was schreibe ich da!, nicht laufend oder gar trabend segelt unser Katamaran durch die glatte See sondern schlendernd, schleichend, bummelnd geht es weiter westwärts. Für die tägliche Spannung sorgen die Squalls, kurze Gewitter und Regengebiete mit z.T. heftigen bis sturmartigen Böen. Diese tropischen Störungen kommen immer mit dem Wind auf, doch innerhalb eines solchen Gebietes bläst der Wind aus unvorhersehbaren Richtungen, also müssen wir, sobald die Begegnung mit einer solchen Wetterwand absehbar ist das Boot Starkwind–klar machen. Blister bergen, Genua setzen, diese kann, sobald es aufbrist schnell gerefft werden. Das Großsegel ist auf den Raumschotskursen eh unten geblieben. Luken dicht, und dann können wir in der tropischen



Wärme des Abends abwarten, das Farbschauspiel des Himmels, der Wolken



genießen, während sich das (Un)Wetter aufbaut. Dann erreicht uns das Regengebiet, die Böen kommen mit zahmen 25 Knoten aus Nord-Westen,



mit gereffter Genua segeln wir hart am Wind westwärts, die Twiga wird



gewaschen. Helga hat Freiwache, kann sich in die Koje verholen, ich beginne meine Nachtwache, die schwüle Hitze des Tages weicht der erfrischenden



Abkühlung des Wolkenbruches. Die Maschinen lassen wir während der Squalls mitlaufen, das Manövrieren wird leichter und wir kommen etwas weiter in unserer Richtung voran. Zudem gibt es in der Java See einen regen Schiffsverkehr: auf dem AIS haben wir meist 3–4 Schiffe in der Nähe und während eines Squalls ist Sichtkontakt erst im letzten Augenblick möglich; Fischer und kleinere Boote haben keinerlei AIS, dies ist nur für große Schiffe und besuchende Yachten vorgeschrieben. Schnelles Manövrieren kann unter solchen Umständen schon nützlich sein... Und so erleben wir diese Squalls nach guter Vorbereitung eher als Abwechslung denn als Bedrohung.

Am nächsten Tag meldet Skymate eine Wetteränderung: für zwei Tage soll Westen-Wind aufkommen, moderat, nur 10 Knoten, aber eben gegenan; und in der Java See erleben wir derzeit eine Strömung, die uns mit knapp einem Knoten nach Osten versetzt. Dagegen könnten wir nur mit Hilfe beider Maschinen unserem Ziel, Kumai auf Borneo, näher kommen. 200 Meilen bei 4 Knoten über Grund bedeutet 50 Stunden unter Maschinen, da wird der Diesel Vorrat knapp und der anhaltende Geräuschpegel der Motoren ist auch nicht unser Ding. Ein Blick auf die Karte: Vor uns in 28 Meilen Entfernung liegt eine kleine Insel, Masalembo Besar, laut Karte keine Anlandemöglichkeit, kein

Ankergrund, keine Ortschaft, aber das soll in dieser Gegend nicht allzuviel bedeuten, das Kartenmaterial ist schlichtweg grotteschlecht. Wir nehmen Kurs auf diese Insel, unter Segel und Maschine erreichen wir sie eine Stunde vor Sonnenuntergang und siehe da: Ein Ort, ein Hafen, Schiffe, zwei Moscheen... guter Ankergrund.

Farbenfrohe Fischer und die nackte Doppelmoral

Erstmalig auf unserer Reise begegnen uns so farbenfrohe, phantasievoll bemalte Fischereifahrzeuge, ich habe sie zuerst für schick aufgemotzte Touristendampfer angesehen, doch weit gefehlt, dies sind Nutzfahrzeuge im täglichen Einsatz! Mit Schleppnetzen sind sie unterwegs, manchmal im Verbund, aber auch einzeln agierend. Laute, weithin hörbar pötkende Dieselmotoren schallen als AIS Ersatz meilenweit über die See, die technische Ausstattung dieser seefahrenden Malereien ist auf das Einfachste



beschränkt und wird durch eine zahlreiche Besatzung (8–10 Mann auf einem 14 Meter Kutter!) ausgeglichen. Sogar auf sanitäre Einrichtungen wird verzichtet, jegliche Notdurft wird ungeniert in freundlicher Gesellschaft auch im Hafen an der Bordwand erledigt. Ein Eimerchen neben sich hocken, bzw. hängen sie auch als Gruppe da, der Hygiene wird durch eine ausgiebige Waschung Genüge getan. Ein anderer Mann erledigt sein „Geschäft“ direkt an



der gut besuchten Piermauer, für jedermann einsehbar. „Natürlich“ ist dieser lockere Umgang mit Nacktheit nur auf die Männer und Knaben beschränkt, undenkbar für Frauen und Mädchen. Diese Selbstverständlichkeit findet sich häufig wieder: Knaben, die nackt baden oder im Dorf rumlaufen, doch die Mädels bleiben selbst im Wasser voll bekleidet!

Masalembo Besar

Im Hafen, geschützt und umgeben von zahlreichen Riffen liegt an der langen Betonpier ein kleines, ca. 50 Meter langes Tankschiff. In zweihundert Metern



Entfernung wollen wir ankern, guter Sandgrund, da werden wir auf indonesisch über Kanal 16 gerufen, zu verstehen ist nur mit viel gutem Willen der Name TWIGA. Der Anrufer kann kein Englisch, wir kein Indonesisch, es dauert eine Weile bis klar wird, dass wir an just dieser Stelle nicht ankern dürfen. Ein grünes Fischerboot kommt vorbei, gelobt seien die Handys, der Anrufer – wahrscheinlich vom Tankschiff aus– hat den Fischer angewiesen uns zu einem anderen Ankerplatz zu lotsen; wieder Zeichensprache und Lächeln, es klappt, einige hundert Meter weiter nach Westen liegen wir ordnungsgemäß.

An der Pier haben die Fischer festgemacht, zur Nacht gehen sie jedoch auch



vor Anker, diese Betonpier hat garstige Scharten und vorstehende Armierereisen. Die Fischer werfen seewärts einen Anker um ihre schwimmenden Kunstwerke auf Distanz zu halten, beim Ablegen sind neun Leute am Ankertau um das



Grundgeschirr aus dem Sand zu hieven, die Crew ersetzt Ankespillund Wünsen. Diese größeren Fischerboote werden im Hafen von den kleinen Fischern angelaufen, sie liefern dort die großen Fische ihres Fanges ab, dort werden sie auf Eis gelegt. Die kleinen Fische werden als Eigenbedarf behalten.



Es ist ein ständiges Kommen und Gehen im Hafen und die meisten Boote



fahren dicht an der TWIGA vorbei, neugierig-freundlich wird unser buntes Schiff gemustert, I-Phones gezückt und fotografiert, inzwischen wird der Reisende für die Einheimischen zum exotischen Fotoobjekt.

Manche der Burschen sind vollständig verhüllt, weniger aus Sittlichkeit oder um dem Handwerk der Piraterie zu huldigen, sondern um keine Sonne an Haut



und Gesicht kommen zu lassen, denn eine blasse Haut gilt als Zeichen der Vornehmheit, nur arme Menschen arbeiten im Freien! Ähnlich stehts mit den Fingernägeln: sogar ein Fahrer auf Lombok hatte seinen Daumnagel lang wachsen lassen, sehr gepflegt, auf dass ein Jeder wisse, er muss nicht mit den Händen arbeiten! Solcherlei Signale sozialer Überlegenheit finden sich auch in



Tempeln auf Bali, so befindet man sich in schier göttlicher Gesellschaft.

Doch die Fischer hier sind fleißig arbeitende Burschen, jeden Morgen beginnen die Diesel schon vor Sonnenaufgang zu pötern. Von einem Nachbarschiff



holen wir uns zwei Mahimahi, delikate Fische, zusammen drei Kilo Fleisch, kostet ca. 3 Euro.



Sogleich zubereitet werden die Filets mariniert, frischer gibt es nirgends den Fisch!

Das Fährschiff ist angekommen, nur Passagiere und Fracht werden transportiert, keine Autos. Die Pier ist gesteckt voll mit Menschen, Motorrädern und Karren, mit dem Ladebaum werden Berge von Säcken angelandet, später



kommen 5 Pick-Ups – neben dem Polizei-Pkw scheinen dies die einzigen Autos auf der Insel zu sein– und transportieren die Lieferungen ab. Handgeschobene Imbißkarren stecken im Menschengewusel, über sechs Stunden dauert die Aktion, erst in der Nacht legt das Fährschiff wieder ab.

Gastroenteritis und Hafenkino

In der Nacht und am nächsten Tag geht es uns beiden mies, Erbrechen, Durchfall, Dauergrummeln im Bauch, Übelkeit, wir stehen vor einem Rätsel. Haben wir uns am frischen Suschi überfressen? Schlecht kann der Fisch nicht gewesen sein und die Süßkartoffeln dazu stehen auch nicht so recht im Verdacht. Ein Ciguatera Vergiftung kommt auch nicht in Frage, denn der Mahimahi ist ein Hochseefisch, kein Riffräuber. Wir nehmen die Situation mit Geduld, bleiben an Bord, schauen dem Hafenenleben weiterhin zu, die meisten Orte sind eh von See her schöner als mittendrin. Die Muezzine der drei



Moscheen singen viermal am Tag um die Wette, die Lautsprecher tragen weit. Die Vielfalt der Bootsfarben- und Formen bietet dem Auge beständig neue



Anblicke, sogar Besegelungen, aus Markisenstoffen gefertigt, werden genutzt. Winddreher sorgen für Bewegung im Ankerfeld, ein Squall putzt die Pier und die Schiffe, nur der Strand neben der Pier bleibt voller Plastikmüll, ein seltsam abstoßender Anblick angesichts der Freude an Schönheit und Farbe von der die Boote zeugen.

Solar, Sprachprobleme und Weiterfahrt

Eins der Fischerboote geht an die Pier, ein Mopedrikscha kommt mit einem Fass auf der Ladefläche, der Tanklastwagen ist da!



Schnell das Dingi klariert, wir könnten überschlägig 60 Liter Diesel gebrauchen. Die Fischer, der Rikschafahrer sprechen kein Englisch – kein Wort! Und ich kein Indonesisch.

Fremdsprachen werden in Indonesien überraschend selten beherrscht; Drei Gründe sind vorrangig: das Schulsystem war bis vor einigen Jahren ausnahmslos kostenpflichtig, so dass viele Kinder schlichtweg nicht zur Schule geschickt wurden. Sodann ist Indonesien ein Vielvölkerstaat, mehr als 150 Muttersprachen werden benutzt. Erst nach der Staatsgründung 1949 wurde Indonesisch als Kunstsprache aus dem Malaischen entwickelt und zur Amtssprache erkoren, es ist also für die Indonesier die erste „Fremdsprache“

die sie zur Beherrschung ihres Alltags vordringlich erlernen müssen, da geraten weitere Sprachen leicht ins Hintertreffen. Und der internationale Tourismus, dieser starke Anreiz Sprachen zu erlernen, ist auf nur wenige Schwerpunkte des ausgedehnten Inselreiches beschränkt.

Doch jetzt geht es um etwas Einfaches, Diesel, auf Indonesisch Solar genannt, und Geld: Lautmalerei, Gestik, Versuche an aufgeschnappte Worte anzuknüpfen, die Lage klärt sich, eine Rechenmaschine wird gezückt und der Preis errechnet, leider mehr als wir noch Bargeld haben. 90 Eurocent pro Liter müssen wir zahlen, die Preise auf abgelegenen Inseln sind deutlich höher als z.B: auf Bali. Ob es denn auf der Insel eine ATM Maschine gibt?? Ich zücke die Karte, stecke sie in einen Spalt der maroden Pier, halte die Hand darunter, die Zuschauer lachen und verstehen, nein, keine Bank, kein Geldautomat! Unsere Barschaft reicht für 38 Liter, das Geld wird vorab gezahlt, nach 15 Minuten ist das Tanklastrikscha wieder auf der Pier mit zwei Kanistern, deren Inhalt auf der Twiga filtriert in den Tank gegeben wird, die Kanister gehen retour, und aus dem Filter ist ein Löffel Dreckrückstand zu entsorgen.

Der Wind dreht endlich– Wind? Ein Hauch nur, doch von Süden und Osten kommend; nach drei Anker Nächten können wir weiterreisen.

Wachsamkeit

Der Schwachwind bleibt uns erhalten wechselt mit völliger Flaute, motorsegelnd ziehen wir mit 3 Knoten weiter nach Nordwesten. Nachts mehr als am Tage sind die Fischer unterwegs. Einige scheinen den Tag zum Schlafen



zu verwenden, liegen in der flachen Java See (30–60 Meter Wassertiefe) vor Anker. Nach Sonnenuntergang locken sie mit blendenden Scheinwerfern ihre Opfer an. Die Schiffe sind meist im Rudel unterwegs, so zahlreich, dass die See



nachts rundum mit Lichtern beflastert ist, Lichter, die die Besatzungen so blenden, dass wir nicht erwarten können von den Steuerleuten gesehen zu werden. Gegen Mitternacht zählen wir im Radius unseres Horizontes über fünfzig grell beleuchtete Boote! Der Mond scheint, es sind Vollmondnächte, Dämmerung während der gesamten Nacht, von den Sternen sind nur wenige im Zenit blass erkennbar; der Orion steht um Mitternacht über der Top. Und als ob dieses Lichterspektakel nicht schon ausreichte, läßt auch Rasmus seine Lampen blitzen, Gewitter, Wetterleuchten erhellen den Himmel, beleuchten Wolken orange aufglühend am Horizont, begleitet von fernen Donnern.

[If you see me coming better step aside](#)

Positionslampen werden nicht benutzt, AIS ebenfalls nicht. Boote mit weiten seitlichen Auslegern und solche die am Heck Schoppnetze führen sind unterwegs, ihre Bewegungen nicht vorhersehbar, und dennoch können wir sie nicht weiträumig umfahren, es sind einfach zu viele unterwegs. Bei Annäherung – so wir denn überhaupt wahrgenommen werden – reagieren einige nervös, bei einer Flotte in der vergangenen Nacht kam ein nur wenig beleuchtetes Boot, möglicherweise ein Versorgungsboot der Gruppe, direkt auf uns zu, verfolgte uns, schien uns vertreiben zu wollen, eine unangenehme Situation! Die Erinnerung an die „SALMON“ die 2 Monate zuvor 100 Meilen südlich von hier in einer ähnlichen Situation der Bedrängnis durch Fischer auf ein Riff lief und aufgegeben werden mußte ist natürlich auch noch frisch ...

Doch auf unserer Position sind keine Riffe in der Nähe, wir können manövrieren und die Absicht uns zu versenken scheint nicht zu bestehen. Nach Vollendung der Drohgebärden bleiben diese Fischer achteraus.

Hinter so viel Lichterfesten kann natürlich der Sonnenaufgang auch nicht



zurückstehen! Zusätzlich zu den Fischern sind Frachtschiffe und Fähren unterwegs, diese meist mit AIS. Ausgewichen wird allerdings erst im letzten



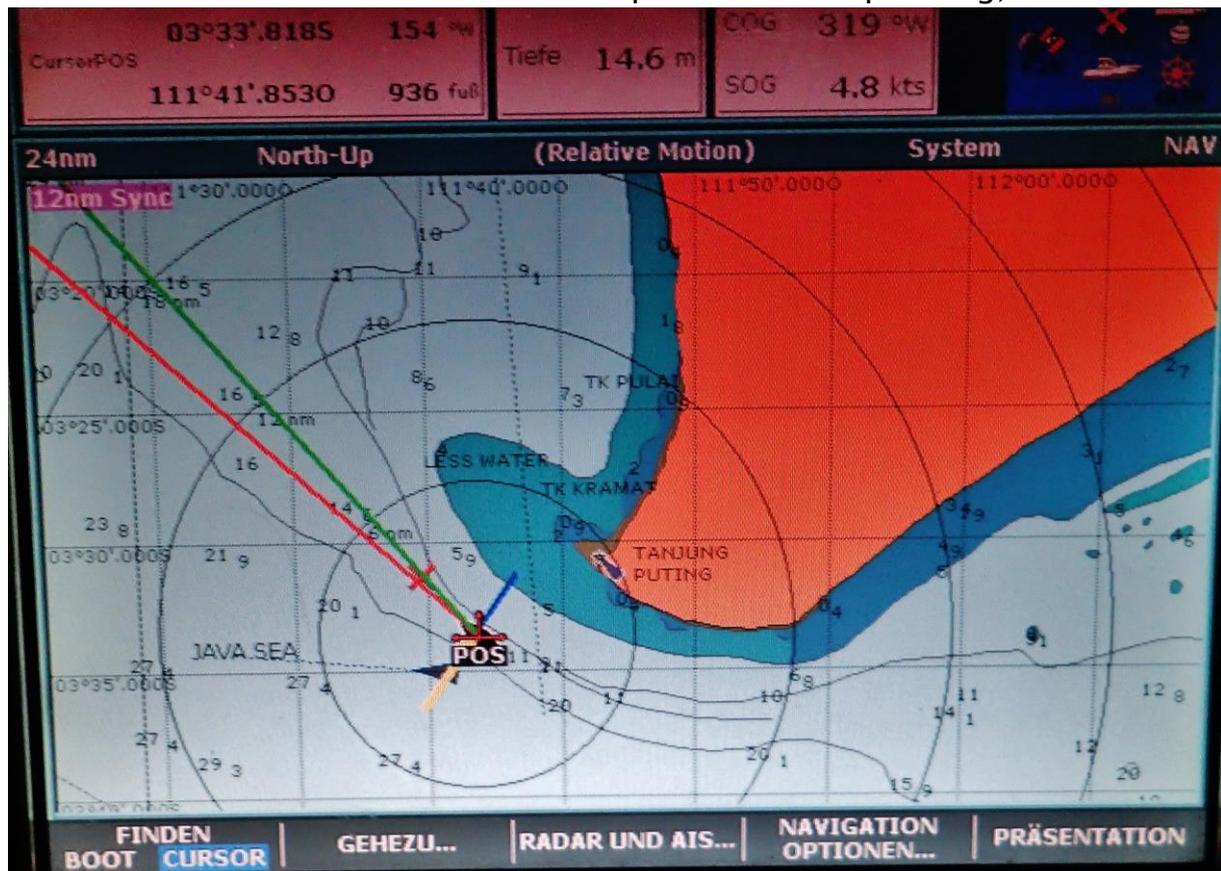
Augenblick als sei dies ein Ausdruck von mangelndem Mut: „if you see me coming better step aside, a lot of men didn` t, a lot of men died...” das Lied gewinnt an Überzeugungskraft! Potenzbalz auf dem Meer.

Der Versuch mit den indonesischen Fischerbooten und kleinen Fähren über VHF zu kommunizieren scheitert, auf diesen wird kein Englisch gesprochen. Zudem ist der Anrufkanal 16, der nach internationalen Vereinbarungen nur für die Kontaktaufnahme und Notrufe benutzt werden soll ständig blockiert – durch langes, launiges Palaver, sogar Musikclips werden übertragen.

Helga schaltet in ihrer Nachtwache nicht nur die Dreifarbenlaterne in der Top ein – unser übliches Licht – sondern zusätzlich noch die unteren Navigationslichter. Nicht so recht vorschriftsmäßig... Und wahrscheinlich deshalb bin ich selber gar nicht auf diese Idee gekommen. Doch so sind wir besser erkennbar, lieber regelwidrig erkannt als regelkonform versenkt werden!

Borneo in Sicht

Es geht langsam voran, erst gegen Mitternacht nach drei Tagen und 200 Meilen seit Masalembo Basar sind wir querab von Kap Puting, einer flachen

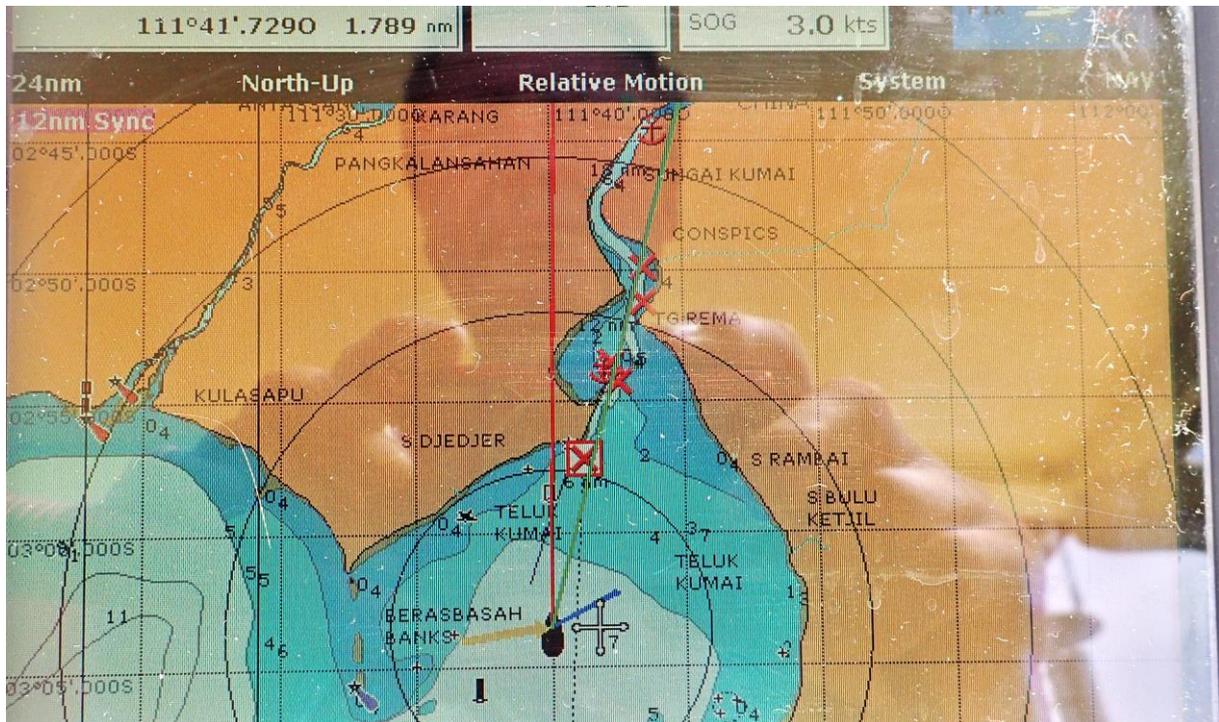


Landzunge deren Westufer nach Norden verläuft. Dem Ufer in gebührendem Abstand folgend sind nun noch 35 Meilen bis zur Mündung des Kumai zu segeln. Das Leuchtfeuer ist in Betrieb, die Tiefenangaben der Karte stimmen und ein indonesischer Frachter der auf Kollisionskurs läuft, ruft uns über VHF

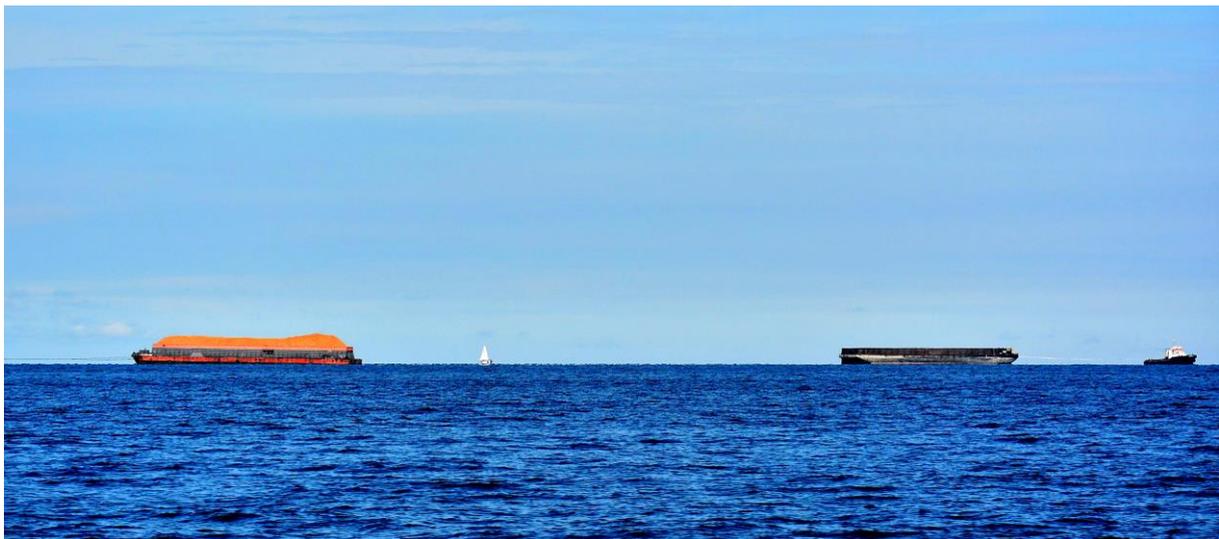
an, vereinbart in gutem Englisch(!) wie wir die Passage machen werden und plaudert noch ein wenig über das Woher und Wohin.

Kumai River

Mit Sonnenaufgang nähern wir uns der Mündung des Kumai Rivers, das Wasser



wird trüber, die Wassertiefen überschreiten selten 8 Meter. Schiffe liegen vor Anker, zahlreiche Schleppkähne werden hoch beladen seewärts gezogen, die



leeren sind flußaufwärts unterwegs. An der Mündung ist der Kumai 16 Meilen breit, die flachen Ufer sind als dunkle Striche am Horizont gerade ausmachbar. Sogar eine Segelyacht begegnet uns, die KIWIDREAM verläßt Kumai. Helga

purrt mich aus der Koje, Wachwechsel, bis zum Ankerplatz oben im Fluß liegen noch einige Stunden Flussfahrt bei ablaufendem Wasser vor uns.

Außer den Schleppverbänden muss noch nach Treibgut Ausschau gehalten werden, eine Palme treibt, einer kleinen grünen Insel gleichend, in der trägen



Strömung. Es wird schnell heiß auf diesem tropischen Fluss(vierzig Grad im Schatten); nach dem morgendlichen Rundgang an Deck mit einem Becher Kaffee in der Hand freue ich mich über den Schatten in der Plicht, Helga schläft



eine Weile, wenn wir im Fluss sind möchte sie natürlich wach sein.

Gold, Öl, Quecksilber

Die Schleppverbände sind hoch beladen mit der golden glänzenden Ölpalmenernte, die Früchte enthalten über 50% ihres Gewichtes Öl, das in Ölmühlen auf Java gewonnen wird, erneuerbare Energie, CO₂-neutral, Hurraaaa!. Gewaltige Flächen sind auf Borneo gerodet worden und werden noch gerodet um statt des Urwaldes Plantagen zu errichten. Nach dem Abbergen der tropischen Bäume wird das verbleibende Unterholz per

Brandrodung beseitigt. Der Boden ist Torf- haltig, er glüht bis in die Tiefe, ist schwer wieder zu löschen und am Ende bleibt im wahrsten Sinne des Wortes verbrannte Erde. Und nicht genug damit: um die Ölpalme gedeihen zu lassen werden für jeden Baum große Löcher ausgehoben und mit Sand aufgefüllt, der zuvor von den Ufern des Flusses abgebaggert wurde. Rudi, unser Naturguide während der nachfolgenden Dschungeltour, berichtet, dass nach einigen Jahrzehnten der Nutzung auch die Ölpalmen nicht mehr gedeihen und weite versteppte Landschaften zurückbleiben werden, so die Erfahrungen aus Indien. Und die Inder haben aus diesen Landschaftszertörungen gelernt: sie, wie auch die Chinesen kaufen in großem Stil Land in Borneo auf um eben diese Plantagen mit all ihren Gewinnen außerhalb der eigenen Landesgrenzen zu betreiben; die kurzfristigen bis langfristigen ökologischen Folgen bleiben bei den Einheimischen...

Seit 1400 Jahren gibt es die Plantagenwirtschaft, erfunden von den frühen islamischen Geschäftsleuten im 7.-9.Jh, die in Mesopotamien Sümpfe durch schwarzafrikanische Sklaven, den sog. Zandsch, trocken legen ließen um anschließend Luxusfrüchte(Zuckerrohr, Gewürznelken Datteln, Baumwolle) für den Export anzubauen. Und Plantagen wurden auch in den folgenden 1400 Jahren nur in Ländern mit kolonialer Charakteristik angelegt, was Fragen aufwirft über die tatsächliche politische Selbstbestimmung dieses Landes.

Das Flusswasser färbt sich ocker-braun, eine Gewitterwand steht über der



Halbinsel auf der sich das Naturschutzreservat der Orang Utans befindetet,

achterlicher Wind schiebt uns den Strom hinauf. Im Bereich der Flussmündung gibt es noch eine Halbinsel, deren Strand als Naherholungsgebiet belassen



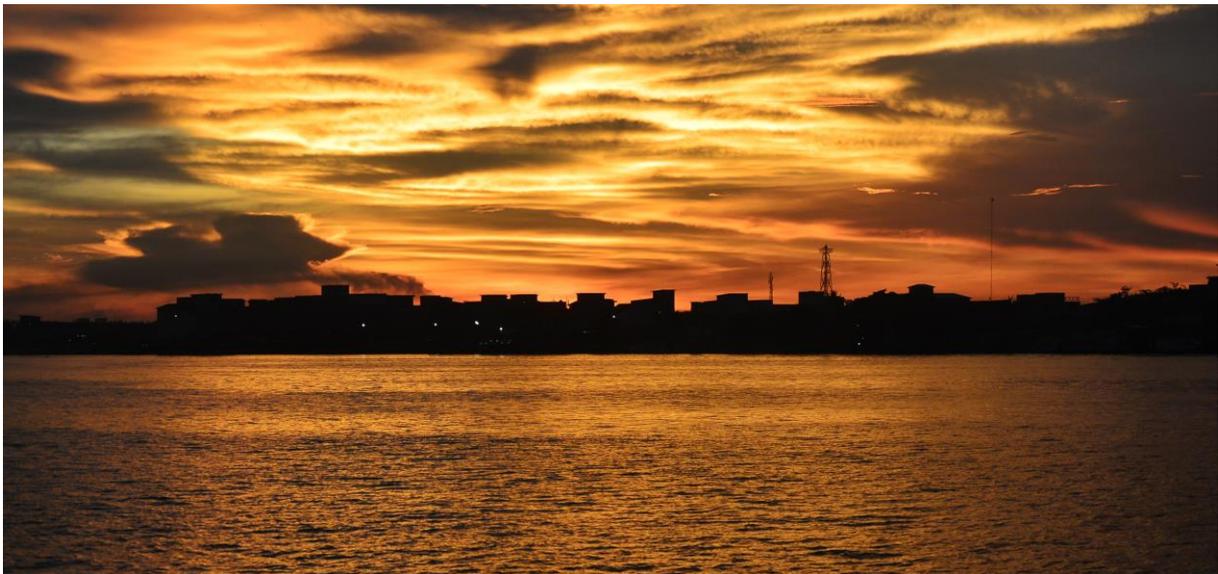
wurde. Später erzählt uns Rudi, dass die Ockerfärbung des Flusses erst seit ca. 20 Jahren besteht, früher sei das Wasser klar gewesen, es habe hellgelbe Strände an den Ufern gegeben als er noch als Bub über den Fluss geschwommen sei.

Doch seit im Oberlauf des Flusses und seinen Seitenarmen nicht nur Plantagen betrieben werden sondern auch Gold gewonnen wird ist dies anders geworden. Und das Gold hat eine Reinheit von 99% ! Nur gilt diese Reinheit ausschließlich für das Edelmetall nicht für die Methoden der Gewinnung. Quecksilberhaltiger Sand und Staub soll es sein der dem Fluss seine heutige Farbe verleiht, die Ufer sind verschlammt, die Stadt Kumai ist ohne entsprechende Abwasserreinigung gewachsen. Und dennoch wird im Fluss gefischt, Wäsche gewaschen, gebadet. Biologie oder gar Ökologie seien in Schulen keine Unterrichtsfächer. Der Versuch für diese Probleme ein Bewusstsein zu schaffen wird von den Vereinen, Stiftungen und Umweltsorganisationen unternommen, die das Reservat betreiben.

Hochhäuser und Schwalbennester



Aus zwei Meilen Entfernung erscheint die Stadt Kumai recht groß, die Silhouette der Stadt hat im Licht des Sonnenunterganges eine attraktive



Skyline gebildet durch ihre seltsam schmucklosen Betonhochhäuser, wir denken zunächst an Silos. Doch diese Bauten wurden nicht nur am Ufer sondern auch in einiger Entfernung vom Fluss errichtet. Über fünfzig dieser



Gebäude verteilen sich über das Ortsgebiet, dessen Wohn- und Geschäftshäuser eher Hütten sind. Die Betonbauten haben zahlreiche Löcher; in diesen Hochhäusern wohnen Schwalben (*Aerodramus fugiphagos*) die durch diese Öffnungen ein- und ausfliegen! Sie werden hier gehalten weil sie die in China so beliebten Schwalbennester herstellen, deren Verzehr allerlei Wundersames bewirken, das Leben verlängern, die Libido steigern soll. Und gut schmecken soll es auch, aufwendig angerichtet mit einer Kalbsboillon, wegen des Eiweißes zart gelierend! Ein Kilo dieser hochgeschätzten Delikatesse wird derzeit mit 7 Mio. Rupien gehandelt (500 Euro), vor wenigen Jahren soll der Preis bei 25 Mio gewesen sein. Ein „Weißnestalagane“ braucht für ein Nest drei Monate Bauzeit. Der Nestbau ist ausschließlich Sache des Männchens, als Baumaterial verwendet er den eigenen Speichel der in gummiartigen Strängen ausgelegt wird. In der Luft härtet dieser wie Zement aus. Er ist Eiweiß-reich und beinhaltet hohe Mineralstoff-Konzentrationen.

Die Nesterproduktionsanlagen werden mit Computern überwacht, die Hochhäuser sind auf jeder Etage in zahlreiche Räume untergliedert, ein Vogelhotel. Lautsprechersysteme rufen die Vögel mit Lockrufen regelmäßig heim, auf den Flachdächern gibt es Wasserkulturen in denen die Insekten, die nahrhaften Moskitos, für die fleißigen Vögel trefflich gedeihen. Nur brauchen die Moskitos neben dem Wasser auch andere Tiere zum Aussaugen, von daher ist der Standort einer solchen Anlage mitten in der Stadt ideal: hier steht der Stadtbewohner von Kumai am Anfang der Nahrungskette und der kultivierte chinesische Feinschmecker setzt sich an deren Ende zu Tisch. Dem einen drohen Malaria und Denguefieber, der andere erhofft sich Potenz und ein langes Leben. Und die Eigner dieser Betriebe sind- wen wunderts- auch die Chinesen. Bei dieser Gemengelage könnte es wohl sein, dass es in nicht allzu ferner Zukunft zum offenen Konflikt kommen wird. Doch derzeit erscheint der Ort friedlich, die Bewohner sind fröhlich- freundlich.

Kumai

Die Stadt liegt am Westufer des Flusses, am Ostufer gegenüber beginnen die Plantagen an die sich südlich der Nationalpark anschließt. Die Grenze verläuft



längs des Sekonyer Rivers, an dem sich auch die Ranger Stationen befinden.
Die Häuser der Stadt stehen am Ufer auf Pfählen, Terrassen und Anlegestege



sowie zahlreiche Boote bieten uns im Vorbeisegeln viel Abwechslung.



Der Gemüse und Fischmarkt befindet sich unter einem blauem Dach zwischen Uferstraße und Fluss gelegen, so kann er per Boot als auch zu Fuß erreicht werden. Wir schippern dicht am Stadtufer entlang, geankert wird gegenüber



vor dem Ostufer. Ein kleiner Flitzer kommt uns entgegen, darin sitzt Adni, ein zweiundvierzigjähriger Einheimischer, der Yachten begrüßt, Touren in den Nationalpark vermittelt, beim Treibstoffeinkauf hilft, was immer der Skipper möchte, wenn es denn überhaupt erhältlich ist, Adni organisiert dies. Er geleitet uns zum Ankerplatz. Mit ihm werden wir schnell handelseinig: Diesel bunkern, vier neue zusätzliche Reservekanister a 20 Liter, in die Stadt mit seinem Flitzer zum Einkauf, unser Internetzugang muss aufgeladen werden. Wir buchen bei Adni eine dreitägige Flusstour auf dem Sekonya River durch den Urwald zu den Orang Utans. Am Abend haben wir 210 Liter Diesel gebunkert und am nächsten Morgen werden wir von Bord der Twiga abgeholt,



auf das Kelotek(Hausboot) übergesetzt. Während unserer Abwesenheit wird eine Bordwache die Twiga beschützen, nicht nur gegen Kriminalität sondern



auch als Ankerwache, denn im Fluss treiben manchmal recht große Palmen- und Pandanus- Inseln, wenn sich diese im Ankergeschirr verfangen, muss zügig gehandelt werden....



Es ist ein etwas eigenartiges Gefühl die Twiga einem Fremden anzuvertrauen, doch wir folgen unserem Gefühl und Eindruck, dass Adni nicht nur tüchtig sondern auch ehrlich ist und werden darin letztendlich auch voll bestätigt.

Für die Tour, Eintrittsgelder in den Park, Führer, Hausboot, und Verpflegung sowie die Ankerwache auf der TWIGA zahlen wir ca. 350€, Geld gibt es beim neuen Bankomaten direkt beim Fähranleger, bis vor kurzem musste man für diesen Zweck noch in die nächste Stadt per Taxi fahren. Den Einkauf auf dem Markt verschieben wir auf unsere Rückkehr von der Urwaldtour.