16. Reisebericht

Von Kupang/Indonesien nach Langkawi/Malaysia

21. August bis 7. November 2013

Am 21. August erreichen wir unseren ersten Hafen in Südostasien: Kupang, eine quirlige indonesische Provinzhauptstadt im Westen der Insel Timor mit chaotischem Verkehr, mittendrin Straßenhändler und Minigarküchen. Nach einer nervtötenden, mehrtägigen Einklarierungsprozedur, für die Kupang unter Seglern berüchtigt ist, können wir dann endlich auf Landtour gehen. Es ist trocken, seit April hat es nicht mehr geregnet. Neben Kokospalmen und Bananen wachsen üppige Bougainvillea-Büsche sowie dichte Oleanderhecken.



Wir fahren zum drei Stunden entfernten Marktstädtchen Soe, in dessen Umgebung es noch zahlreiche *ume kebubu*-Siedlungen des Dawan-Stammes gibt. *Ume kebubu* nennt man die traditionellen bienenkorbähnlichen, fensterlosen Hütten.









Die indonesische Regierung hält die mangelhaft belüfteten, oft verrauchten Hütten für ein Gesundheitsrisiko und stellt den Dawan kostenlos "moderne" Steinhäuser zur Verfügung, die diese auch bereitwillig annehmen, jedoch nur, um unmittelbar daneben oder dahinter sofort ein neues *ume kebubu* zu errichten, in denen man bei der Hitze viel angenehmer wohnen und schlafen kann.

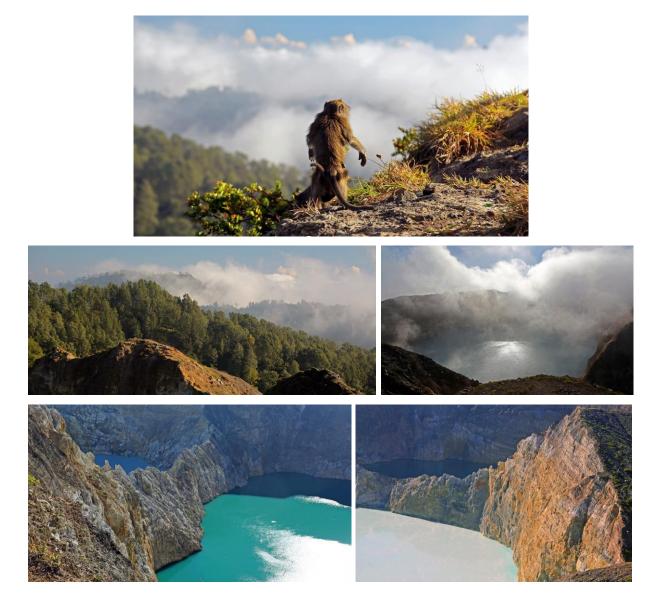




Es sieht witzig aus, wenn sie in direkter Nachbarschaft zu einer riesigen Satellitenschüssel stehen, die den Kontakt zur Außenwelt sicherstellt.

Wir segeln die Kette der Kleinen Sundainseln weiter nach Westen entlang. Unser nächstes Ziel ist die Hafenstadt Ende auf der touristisch ebenfalls noch recht unerschlossenen Insel Flores. Die 150 Seemeilen nach Ende müssen wir allerdings in weiten Teilen motoren. Die Windverhältnisse in Südostasien sind - und bleiben - halt nicht optimal. Als Entschädigung sehen wir mehrfach große Delfinschulen mit mehr als 100 Tieren, das haben wir lange nicht mehr erlebt. Die Annäherung an Ende, vorbei an einem riesigen Vulkankrater, ist beeindruckend.

Zwei Tage später machen wir uns mit Shandy und seinem Taxi um 4 Uhr morgens auf den Weg zum Kelimutu Nationalpark mit seinen drei Kraterseen, die mehrfach im Jahr die Farbe wechseln. Auf dem Gipfel des Vulkans angekommen, ist zunächst wegen dichten Nebels nichts zu sehen. Mangels Aussicht widmen wir uns den herumhüpfenden Affen, bis der Himmel dann doch noch ein Einsehen hat und den Blick auf die Seen sowie eine beeindruckende Landschaft preisgibt.



Die Rückfahrt zum Schiff unterbrechen wir in Saga, einem traditionellen Dorf, in dem die Bevölkerung inmitten der Grabstätten ihrer Verblichenen lebt, Gemüse anbaut und gelegentlich auch die wenigen Touristen herumführt.











Die ausschließlich Männern vorbehaltenen Versammlungshäuschen sind mit naiven Schnitzereien verziert, deren Symbolik sich mir allerdings nur ansatzweise erschließt.





Zurück am Dinghi möchte Shandy gern unser Schiff besichtigen. Grundsätzlich kein Problem, zunächst müssen wir jedoch durch die üble Brandung, die an den Strand rollt.

Eine Horde Kinder hat ein Mordsvergnügen, als zwei dicke Wellen voll über Org und mich hinwegklatschen. Doch dann ist es geschafft, und wir kommen patschnass aber unbeschadet zum Schiff, wo Shandy Familie und Freunde anruft, um ihnen von Bord aus zuzuwinken.

Danach geht es weiter in den Komodo Nationalpark, der aus einer Vielzahl von Felsen und Inseln besteht; die zwei größten sind Rinca und Komodo, Heimat der letzten vier- bis fünftausend Riesenwarane. Unser erster Ankerplatz ist eine sehr schöne Bucht auf Rinca. Heftige Fallböen, felsiger Untergrund und tiefes Wasser bis dicht unter Land machen das Ankern nicht eben leicht.



Die Landschaft ist karg, wirkt verbrannt, vereinzelt sieht man grünes Buschwerk und Palmen. Mich erinnert sie ein wenig an Marokko, andere sagen an Griechenland im Herbst. Zwei Tage später verlegen wir uns "nur eben um die Ecke" in die Nachbarbucht, was aufgrund eines extremen Gegenstroms von sechs Knoten und mehr - stellenweise fahren wir rückwärts - eine nachmittagsfüllende Aktion wird.



In den Meerengen zwischen den Kleinen Sundainseln, eben auch zwischen Komodo und Rinca, herrschen starke Strömungen - "als ob man Spucke durch die Zähne presst", wie sich eine Segelfreundin ausdrückte. Stromstärke und –richtung hängen maßgeblich von den Gezeiten (und der Monsunsaison) ab. Leider haben wir keine Tidentabellen für diese Gegend gefunden; aufgrund dieser ersten Erfahrung schätzen wir jedoch danach die beste Durchfahrtzeit anhand des Mondtransits mit dem Nautischen Jahrbuch ab, was auch ganz gut gelingt.



Es ist schon Nachmittag, als vor der Ranger-Station des Nationalparks unser Anker fällt.



Auf dem Plotterbild der Bucht kann man gut erkennen, dass auch in diesem Teil der Erde die Seekarten- elektronische wie konventionelle ziemlich "daneben" liegen können, weshalb unter den Langfahrtseglern ein reger Austausch von Wegepunkten (hier fünf) und GPS-Track-Dateien stattfindet, es in Riffnähe vor allem aber "Augen auf!" heißt. Am nächsten Morgen startet unser Besuch bei den "Komodo dragons".





Die Warane werden ausgewachsen etwa drei Meter lang. Sie gelten als unberechenbar, greifen ohne Vorwarnung an und erreichen kurzfristig eine Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h.





Unser Führer im Park berichtet, dass auch ihn gelegentlich nur der rettende Sprung auf einen Baum vor einem üblen Biss bewahrt hat. Auf den Bäumen halten sich im Übrigen auch die Jungtiere in ihren ersten drei Lebensjahren auf, sie laufen ansonsten Gefahr, von ihrer Verwandtschaft gefressen zu werden.







Der Speichel der Warane ist ein übler Bakteriencocktail, darüber hinaus haben sie Giftzähne wie Schlangen. Beutetiere verenden nach einem Biss je nach Größe innerhalb von ein bis zwei Tagen. Die Warane warten geduldig, bis das "große Fressen" beginnen kann.



Dieses Exemplar hat an einer Wasserstelle einen Hirsch erlegt und verspeist ihn zum Frühstück. Für Menschen gibt es mittlerweile ein Gegengift, sinnigerweise wird es auf Flores gelagert, eine Tagesreise entfernt.

Weiter geht es die Inselkette entlang zu den drei Segeltage entfernten Gili-Inseln vor der Küste von Lombok, wo wir bei Gili Air an eine Mooring gehen. Der 70 Kilometer entfernte Vulkan Gunung Agun auf Bali scheint zum Greifen nah.





Neben uns liegt ein berühmtes Schiff, die "Wanderer V", die letzte Yacht von Eric Hiscock, der vor nunmehr fast 30 Jahren in Neuseeland an Bord verstorben ist. Für Nichtsegler: Eric Hiscock hat in den 50er Jahren mit Booten von gerade einmal sieben und neun Metern Länge Ozeanreisen unternommen, die bis dahin für diese Bootsgrößen als kaum durchführbar galten. Mit seinen Büchern über diese Reisen hat er maßgeblich den Boom der Weltumsegelungen ab den 60er Jahren ausgelöst. Heute gehört die topgepflegte Holzyacht "Wanderer V" einem Italiener und fährt weiter um die Welt.





Auf Gili Air treffen wir seit Monaten erstmals wieder auf eine touristische Infrastruktur. Wir spazieren die Uferpromenade entlang, teilen uns den Weg mit Ponywagen, dem hier üblichen Transportmittel, und genießen die gute Küche bei "Scallywags".



Org schließt sich einer Tauchergruppe an, ist von der Unterwasserwelt allerdings nicht sehr beeindruckt, denn das Korallenriff wirkt ziemlich tot.

Wir unternehmen einen Ausflug nach Lombok. Hier sehen wir Palmenplantagen, ausgedehnte Reisfelder sowie Wasserfälle, die direkt aus den Felsen herauszufließen scheinen.





Mitte September machen wir uns auf den Weg zur Nachbarinsel Bali, der westlichsten der Kleinen Sundainseln.

Unterwegs - ausnahmsweise haben wir guten Segelwind und kommen zügig voran - treffen wir auf eine ganze Armada kleiner Fischerboote mit bunten Segeln.





Die Vorfahrtsregeln beachtet (und kennt wahrscheinlich auch) keiner, aber seit jeher haben Fischer Wegerecht für uns, damit sind wir immer gut gefahren. Hier jedoch scheinen manche Boote absichtlich sehr plötzlich ihren Kurs zu ändern, um ganz knapp vor unserem Bug durchzuflitzen und uns sogar zu einigen abrupten Ausweichmanövern zu zwingen. Den Grund dafür erfahren wir später: Indonesische Fischer sind sehr abergläubisch. Wenn sie nichts gefangen haben, kann das nur daran liegen, dass sie schlechtes Karma an Bord haben. Um dieses woanders abzuladen, werden die abenteuerlichsten Manöver unternommen. Nun wissen wir auch, warum wir seit Verlassen des Pazifiks selbst keinen einzigen Fisch mehr an der Angel hatten!

Für die 60 Seemeilen benötigen wir dank kräftigem Schiebestrom nur sieben Stunden. Problemlos passieren wir die durch die Lücke im Brandungssaum gut erkennbare Riffpassage zum Serangan Harbour und nehmen eine zuvor reservierte Mooring des "Royal Bali Yacht Club" auf. Wir werden von Jandi begrüßt, der sich als "Mann für alle Fälle" erweist, wie das Erledigen von Formalitäten, Unterwasserschiff reinigen, Diesel organisieren, Gasflaschen füllen, Taxifahrer besorgen und auf das Schiff aufpassen. Jandi kann sich unsere Namen nicht merken, findet aber einen netten Ausweg. Jedes Mal, wenn er sich unserem Schiff nähert, ertönt sein Ruf: "Papi Alumni, Mami Alumni!" - wir fühlen uns angesprochen.

Unser Taxifahrer Ruslan ist ein absoluter Glücksgriff. Mit ihm besuchen wir zunächst den Süden von Bali mit der gigantischen Fischereiflotte von Benoa Harbour, die Surfstrände von Kuta, wo sich Touristenmassen durch die engen Gassen schieben, das Memorial für die Opfer des Bombenanschlags von 2002, bei dem über 200 vornehmlich australische Touristen ums Leben kamen, sowie die hoch auf einer Kliffküste gelegene Tempelanlage Pura Luhur Uluwatu.







Wenige Tage später starten wir mit ihm zu einer mehrtägigen Inselrundfahrt. Unser erstes Ziel ist Ubud, das kulturelle Zentrum Balis.



Highlights sind der Sacred Monkey Forest mit seinen ausgedehnten Tempelanlagen und den ziemlich frechen Affen, das Museum Puri Lukisan mit Gemälden und Skulpturen balinesischer Künstler sowie die traditionelle Tanzveranstaltung im "Palace".











Wir fahren zum Kratersee Lake Batur und besuchen Pura Besakih, größte und älteste Tempelanlage Balis und bedeutendstes hinduistisches Heiligtum in Indonesien überhaupt. Wegen des heutigen Vollmonds finden zahlreiche Zeremonien statt.





Unser Eindruck von Bali: Mit etwa vier Millionen Einwohnern dicht bewohnt und ziemlich zersiedelt, jedoch immer wieder hübsche Buchten, üppige Vegetation und natürlich Reisterrassen, welche wir mit einem lokalen Führer durchwandern.



Danach geht es die Nordküste entlang. Ab jetzt begleitet uns Ruslans sympathische Frau Nur. Auf unserem Programm steht der Wasserpalast von Tirta Gangga, der neben der Wohnanlage aus vielen Wasserbecken, Teichen und Springbrunnen besteht.









Und immer wieder Hindutempel; Bali hat als einzige Insel Indonesiens eine hinduistische Bevölkerungsmehrheit, mehr als 90 Prozent der Balinesen bekennen sich zu dieser Religion.

















Durchs Inland geht es dann zurück nach Serangan. Es war eine lohnenswerte Tour, die uns einen wirklich umfassenden Eindruck von Bali vermittelt hat. Am 24. September verlassen wir den Hafen und nehmen Kurs auf Kalimantan, den indonesischen Teil von Borneo. Hier wollen wir die Orang-Utans besuchen, die im Tanjung Puting Nationalpark im Süden der Insel leben.

Zunächst müssen wir jedoch zurück durch die Lombok-Straße. Den ständig nach Süden setzenden Strom, der uns auf der Hinfahrt mit teilweise mehr als sechs Knoten geschoben hat, haben wir jetzt gegen uns. Um ihm zu entgehen, segeln wir dicht unter der Küste von Bali immer auf der 20-Meter-Linie entlang, fahren sauber jede Bucht aus - und tatsächlich, es funktioniert, wir kommen gut voran, gelegentlich schiebt uns sogar ein gegenläufiger Neerstrom. Entlang der Küste von Bali liegen hunderte bunter Fischerboote an Land, ein hübsches Bild. Wenn diese Boote jedoch am späten Nachmittag alle auf einen Schlag zum nächtlichen Fischfang auslaufen und wir uns darüber hinaus mit Dutzenden von Fischfallen herumschlagen dürfen, wird mein Nervenkostüm arg strapaziert.



Diese bis zu fünfmal fünf Meter großen Fallen werden überall in Indonesien eingesetzt, oft dicht nebeneinander und nicht nur in Küstennähe. Meist sind sie aus Bambusrohren zusammengebaut, zunehmend jedoch leider auch mit Schwimmhohlkörpern aus Beton. Allesamt sind sie natürlich nachts unbeleuchtet, und wir können von Glück sagen, auf unserer Tour kein solches Hindernis gerammt zu haben.



Nach einem letzten Blick auf Bali und den Gunung Agung, an dessen Hängen Buschfeuer lodern, überqueren wir die Java-See und erreichen am Morgen des vierten Tages die Südküste von Kalimantan. Kurz vor Hochwasser gelangen wir über eine sehr flache, nicht betonnte Barre in den Kumai River. Dabei müssen wir in dichtem Abstand eine im Schlick festgefahrene Schute passieren; Schlepper bemühen sich gerade darum, sie wieder flott zu bekommen. Hinter der Mündung erwartet uns ein Lotse, den unser Agent für den Nationalpark-Besuch vermittelt hat. Der junge Mann gibt einen deutlich vom Kartenplotter abweichenden Kurs vor, und wir freuen uns über unsere Umsicht, in diesem seichten Gewässer mit seinen sich ständig ändernden Untiefen auf lokales Know-how zurückgegriffen zu haben... bis die Echolotanzeige bis auf fast zwei Meter fällt und Org gerade im letzten Augenblick noch aufstoppen kann. Der Lotse, inzwischen auf das Achterdeck verbannt, räumt betreten ein, bisher nur mit flachgehenden Motorbooten hier unterwegs gewesen zu sein!

Ohne weitere Zwischenfälle fällt 15 Seemeilen flussaufwärts unser Anker vor der Stadt Kumai, deren Kulisse von hochbunkerähnlichen Gebäuden bestimmt wird. Was diese zu bedeuten haben, erfahren wir von unserem Tour-Organisator, bei dem wir den Nationalparkbesuch gebucht haben:



In den Gebäuden brüten Aberhunderte von Schwalben, Vogelgeschrei aus Lautsprechern soll weitere Tiere zum Brüten animieren. Die Nester samt Eiern werden von Arbeitern, mit Motorradanzügen und -helmen geschützt, eingesammelt und können für bis zu 150 Dollar pro Stück als Hauptzutat für Schwalbennestersuppe verkauft werden. Ob diese Spezialität in den lokalen Restaurants erhältlich sei, wollen wir wissen. "Nein, so etwas essen wir hier nicht. Tastes like sh... - wird alles nach China verkauft!"





Für drei Tage ziehen wir um auf ein traditionelles Klotok, zwölf Meter lang und nur zwei Meter breit, mit dem wir den Tanjung Puting Nationalpark mit seinen schmalen Kanälen befahren. Das Oberdeck ist für uns reserviert, während sich die vierköpfige Besatzung einschließlich unseres Parkführers das niedrige Unterdeck teilt. Alles ist extrem einfach - wir schlafen unter einem Moskitonetz auf Matratzen direkt an Deck und waschen uns per Schöpfgefäß mit Flusswasser -, aber die Crew ist sehr freundlich, und die Köchin versteht ihr Handwerk!





Von dem langsam tuckernden Bötchen aus sehen wir Vögel in der dichten Ufervegetation, hier einen Nashornvogel, Gibbons und die immer etwas trübsinnig wirkenden Langnasenaffen. Doch dann geht es endlich in den Wald, in dem die Orang-Utans, die "Waldmenschen", leben.





Bis in die 90er Jahre wurden nicht artgerecht gehaltene, verwaiste oder verletzte Affen nach erfolgreicher Behandlung hier im Süden der Insel ausgewildert. Einige alte Tiere sind also an Menschen gewöhnt, die überwiegende Zahl ist jedoch wild, man befindet sich beileibe nicht im Streichelzoo. In den entlegeneren Gegenden des Parks, die nur für Primatenforscher zugänglich sind, leben Affen, die noch nie Kontakt zu Menschen hatten. Mit Abu, unserem Parkführer, unternehmen wir mehrstündige Dschungelwanderungen, auf denen wir Orang-Utans in freier Wildbahn erleben können. Ich empfinde die Nähe zu den teilweise doch sehr großen Tieren ohne trennende Gitter oder Zäune einerseits faszinierend, jedoch auch etwas beängstigend, während Org mit der Kamera nicht dicht genug herangehen kann.



Die Affenbabys verbringen die ersten fünf Jahre ihres Lebens in engem Körperkontakt mit ihrer Mutter. Danach bleiben sie noch etwa drei Jahre in ihrer unmittelbaren Nähe, bevor sie alles gelernt haben, was man als Affe so zum Leben und Überleben wissen muss. Da die Orang-Utan-Weibchen immer nur ein Junges zur Welt bringen, ist die Reproduktionsrate sehr gering. Dies, zusammen mit der fortschreitenden Zerstörung der natürlichen Lebensräume, hat zu einem dramatischen Rückgang der Population geführt; Orang-Utans, die es nur auf Borneo und Sumatra gibt, sind vom Aussterben bedroht. Wir freuen uns daher besonders darüber, so viele Jungtiere und Babys zu Gesicht zu bekommen.





Als wir während einer Nachmittagswanderung auf einer Lichtung eine größere Affengruppe beobachten, hören wir plötzlich lautes Krachen in den Bäumen, das rasch näher kommt. Sämtliche männlichen Tiere, egal welchen Alters, düsen im wahrsten Sinne des Wortes mit "Affenzahn" auf die umliegenden Bäume. Dann erscheint Tom, das derzeitige gewaltige Alpha-Männchen, dem nicht nur alle Affen höchsten Respekt zollen.





Sein Gebiet umfasst etwa 40 km² - Gnade demjenigen, der es ihm streitig machen will! Schon ein normalgroßes Männchen hat die zehnfache Kraft eines Menschen, und Tom kommt nah an uns heran - viel zu nah nach meinem Geschmack! Es war interessant für mich zu sehen, wie die männlichen Orang-Utans im Alter von acht bis zehn Jahren ihre Gesichtsform völlig verändern. Haben sie bis dahin runde Affenschnauzen wie die Weibchen, wird das Gesicht danach eher flächig, und es entwickelt sich der große "Kragen" um den Kopf.





Nach einem letzten stimmungsvollen Abend am Flussufer brechen wir früh am nächsten Morgen Richtung Kumai auf. Es liegt noch leichter Nebel über dem Wasser, Eisvögel schwirren umher, und die ersten Affen springen durch die Bäume. Die Fahrt mit dem Klotok war ein herrliches Erlebnis! Wir verabschieden uns von der Besatzung und nehmen wieder Quartier auf Alumni.

Zwei Tage später geht es von Kumai zunächst weiter durch die Java-See, später über das Südchinesische Meer – beides flache Gewässer von häufig nur 10 bis 20 Metern Tiefe - nach Batam, unserer letzten Station in Indonesien.



Wir überqueren den Äquator und sind für eine begrenzte Zeit mal wieder auf der Nordhalbkugel. Tag und Nacht sind unzählige Fischer unterwegs. Manchmal rätseln wir über die vielfältigen Fangtechniken und Bootsformen.





Nachts ist das Meer taghell erleuchtet von den Tintenfischfängern mit ihren Scheinwerferbänken. Fast 200 Millionen Indonesier wollen ernährt werden! Wir haben inzwischen unsere eigenen Angelbemühungen wegen nachhaltiger Ergebnislosigkeit ganz eingestellt. Nach sechs Tagen erreichen wir Batam, wo wir in einer kleinen, jedoch großzügig angelegten und gut geschützten Marina liegen, hübsch in ein Ferienresort integriert. Von der Marina aus sehen wir bereits die Skyline von Singapur.

Per Fähre - sie startet praktisch neben dem Yachthafen, und die Fahrt dauert nur eine gute Stunde - unternehmen wir eine Stippvisite auf die andere Seite der Straße von Singapur. Nach Monaten der Einsamkeit, Ursprünglichkeit und oft einfachster Lebensumstände in den besuchten Ländern ist ein Ausflug in die Zivilisation auch mal wieder ganz reizvoll.





Singapur ist eine Metropole mit viel moderner, kühner Architektur. Nach dem kulturellen Erbe muss man suchen, findet es jedoch. So das Traditionshotel Raffles, an dessen Bar man einfach den hier erfundenen Singapore Sling trinken muss, Little India und Chinatown sowie die Quays entlang des Singapore River mit ihren zahllosen Restaurants.















Der Löwe ist das Wahrzeichen Singapurs











Ob man das Oktoberfest ebenfalls zu diesem Erbe zählen sollte, sei einmal dahingestellt. Wir gönnen uns dort auf jeden Fall ein Weißbier, und wie man sieht, ist die Wirkung – praktisch auf dem Äquator und nach einiger Abstinenzzeit - beachtlich!







Wir sind etwas "sehmüde" nach dieser nun fast acht Monate dauernden Etappe unserer Reise um die Welt, daher legen wir die letzten 450 Meilen von Batam nach Langkawi mit nur einem Zwischenstopp in Port Dickson/ Malaysia zurück.



Aber zunächst müssen wir das Verkehrstrennungsgebiet vor Singapur queren. Leichter gesagt als getan, riesige Schiffe fahren praktisch Bug an Heck, wie das Plotterbild mit AIS-Schiffspositionen zeigt, doch irgendwann ist es geschafft. Vor der Küste liegen unzählige Schiffe auf Reede und warten auf ihre Be- oder Entladung. Auf einigen sehen wir rund ums Heck verteilt Pappkameraden stehen – Abschreckungsmaßnahme gegen Piraten! Wir fahren in die Malakka-Straße, die Meerenge zwischen der malaiischen Halbinsel und Sumatra, ein. Sie macht ihrem üblen Ruf alle Ehre:



Tag und Nacht ziehen in dichter Folge schwere Gewitterwalzen über uns hinweg und bieten das volle Programm mit Sturmböen, sintflutartigen Regenfällen und dicht neben dem Schiff einschlagenden grellen Blitzen, so dass es deutlich nach Ozon riecht. In diesem Inferno wirkt selbst der 270 Meter lange Gin-Palast "SuperStar Virgo" klein.

Streckenweise ziehen wahre Müllawinen an uns vorbei, und da erleben wir alles von Plastikflaschen über Baumstämme bis zu Ölfässern.



Der Schiffsverkehr ist extrem dicht: Fast ein Viertel der von der Seeschifffahrt beförderten Welthandelsgüter passiert die Malakka-Straße.

Nachts fahren die Frachter gleißend helle Scheinwerfer am Heck, um ein unbemerktes Kapern zu verhindern. Kontrastprogramm dazu sind die unbeleuchteten Küstenfischer, die gelegentlich unseren Adrenalinpegel in die Höhe schnellen lassen.

Am 24. Oktober laufen wir in die Rebak Marina auf Langkawi, nahe der malaysischthailändischen Grenze, ein und beenden damit die Segelsaison 2013. 7.500 Seemeilen liegen seit unserem Start in Australien in unserem Kielwasser.







Am 7. November gehen wir von Bord und fliegen – mit einem Tag Zwischenstopp in Kuala Lumpur – über Weihnachten und den Jahreswechsel zurück nach Deutschland.

2014 wollen wir nach Thailand weitersegeln und auch einige Landtouren in Südostasien unternehmen. Doch das ist ein anderer Bericht.