

## **Eine entomologische Expedition zur Insel Pantar, östliche Kleine Sundainseln, Indonesien**

An entomological expedition to the island of Pantar, Eastern  
Lesser Sunda Islands, Indonesia

**ULRICH PAUKSTADT & LAELA H. PAUKSTADT**

**Key Words:** Travel report, Alor, Pantar, Alor Archipelago, Eastern Lesser Sunda  
Islands, Indonesia

# **Eine entomologische Expedition zur Insel Pantar, östliche Kleine Sundainseln, Indonesien**

An entomological expedition to the island of Pantar, Eastern Lesser Sunda Islands, Indonesia

**Abstract:** This paper deals in particular with an entomological expedition, which was carried out by the senior author to the islands of Alor and Pantar, Eastern Lesser Sunda Islands, Indonesia in January 2016. Field studies on Saturniidae (Lepidoptera) and other insects were carried out. Some observations made are discussed herein. *Batocera humeridens* THOMSON, 1859 (Coleoptera: Cerambycidae) is recorded for the island of Pantar for the first time. *B. humeridens* is a species of flat-faced longhorn beetle belonging to the Cerambycidae family, Lamiinae subfamily, Batocerini tribe. A living specimen showing the original color pattern is illustrated herein for the first time being. The basic color of the body is dark greyish. Descriptions in literature mention clearer greyish dorsal irregular spots on the elytra usually four on each elytron. Field observations and attached illustrations confirm yellowish spots and a yellowish body pattern instead. Furthermore general information on the islands of Alor and Pantar is provided and observations on butterfly migrations between the islands are recorded.

## **Einleitung**

In diesem Beitrag berichten wir über eine entomologische Expedition, die der Erstautor im Januar 2016 auf den Inseln Alor und Pantar, östliche Kleine Sundainseln, unternahm. Es wird über Freilandbeobachtungen zu den Saturniidae (Lepidoptera) und über andere Insekten berichtet. Einige interessante Beobachtungen werden in diesem Beitrag diskutiert. *Batocera humeridens* THOMSON, 1859 (Coleoptera: Cerambycidae) wird hier erstmalig für die Insel Pantar genannt. *B. humeridens* ist ein Bockkäfer und gehört zur Familie der Cerambycidae, Unterfamilie Lamiinae, Tribus Batocerini. Ein lebendes Männchen wird hier abgebildet, das die Originalfärbung der Zeichnung der Elytren und des Körpers zeigt. Beschreibungen in der Literatur und im WorldWideWeb beziehen sich in der Regel auf alte Sammlungsexemplare aber nicht auf frische Tiere. Beschreibungen in der Literatur nennen dorsal graue, unregelmässige Flecken auf den Elytren, die aber in der Natur gelblich sind, ebenso wie die laterale Zeichnung des Körpers. Es wurden Schmetterlingswanderungen über die offene See beobachtet und darüber hier berichtet. Allgemeine Eindrücke speziell von der Insel Pantar werden geschildert.

## **An- und Abreisen nach Alor**

Die Anreise nach Alor erfolgte wie üblich von Jakarta aus. Das bedeutete für den Erstautor zuerst eine zehnstündige Fahrt mit einem Nachtexpressbus von Pangandaran nach Depok (beides Prov. West Java), einer Stadt südlich von Jakarta. Die Infrastruktur hatte sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, und Bus- und Zugreisen sind sicherer und schneller geworden, jedenfalls solange auf den Überlandstrassen und Autobahnen keine Staus bestehen. Während der Fahrt wurde ein Halt an einem Strassenrestaurant eingelegt. Für den Passagier war es wichtig, dass er sich die neben der Tür befindliche Busnummer merkte, um dann den richtigen (seinen) Bus wiederfinden zu können, denn die standen zu bestimmten Uhrzeiten sehr zahlreich auf den Parkplätzen der Restaurants. Um 0200 Uhr morgens ging es mit dem erstmöglichen Airportbus vom Busbahnhof in Depok weiter zum Flughafen. Nachts dauerte die Fahrt nur eine gute Stunde während sie tagsüber auch mal drei bis 4 Stunden dauern konnte. Der planmässige Flug mit Lion Air mit einer Boing 733 über Surabaya (Ost Java) nach Kupang, Insel Timor (östliche Kleine Sundainseln) startete in den frühen Morgenstunden um 0500 Uhr Ortszeit und dauerte 4 Stunden. Der Weiterflug mit der Tochtergesellschaft Wings Air dauerte von Kupang (Timor) nach Mali (Alor) mit einer ATR-500 nur eine gute Stunde. Die ATR Turbopropmaschinen wurden von einem Gemeinschaftsunternehmen der Airbus-Gruppe und Alenia Airmacchi (Italien) in Frankreich gebaut. Diese kleinen Propellermaschinen waren richtige Arbeitstiere und im Verhältnis zu der Anzahl ihrer Flüge stürzte nur sehr selten eine ab. Wegen der beschränkten Anzahl Sitzplätze mussten Inlandflüge, insbesondere Flüge auf die Ausseninseln in der Regel langfristig geplant und rechtzeitig gebucht werden. Mit einem geliehenen Motorrad ging es von Mali in einstündiger Fahrt weiter nach Kalabahi, der einzigen richtigen Stadt (ca. 60.000 Einwohner) auf Alor. Die Anreise von Jakarta nach Kalabahi (Alor) dauerte insgesamt nur 10 Stunden. Die tägliche Pantar-Fähre hatte bereits abgelegt und somit musste eine Nacht in einem der wenigen Hotels verbracht werden. Die Klimaanlage war defekt, der Ventilator funktionierte nicht und unzählige Mücken verhinderten einen tiefen Schlaf.

Die Rückreise gestaltete sich etwas komplizierter, denn der Rückflug war aus verschiedenen Gründen noch nicht gebucht. Um einer Übernachtung auf Kupang wegen fehlenden Anschlussfluges zu umgehen, wurden zwei unabhängige Flugtickets von zwei verschiedenen Fluggesellschaften gekauft. Im Reisebüro verwies man mich auf das Ticketoffice im Flughafen von Mali und dort aber wieder auf das Reisebüro in Kalabahi, weil der Computer angeblich keinen Zugriff auf eine zweite Fluggesellschaft

erlaubte. Das machte leider mehrere Fahrten mit einem Motorrad zwischen Kalabahi und Mali notwendig. Schliesslich wurden aber die Tickets ausgestellt und waren sogar noch deutlich preiswerter als beim Hinflug. Der Flug von Mali nach Kupang mit TransNusa Air mit einer Fokker 50 dauerte wieder eine Stunde. Die Vulkaninsel Pura in der Strasse von Pantar und der südliche Zipfel von Pantar mit seinem Vulkan Delaki waren gut zu erkennen, ebenso bei Anflug Kupang die ausgetrockneten Flussbette und teilweise trockenen Felder der Insel Timor. Auch auf Timor hatte sich der Beginn der Regenzeit verspätet. In Kupang musste das aufgegebene Gepäck abgeholt und wieder neu eingeschickt werden, was sich aber wegen der zweistündigen Transitzeit auch nicht als Problem erwies. Es blieb sogar noch Zeit für eine Nudelsuppe in einem der Flughafenrestaurants. Der Flug von Kupang nach Jakarta dauerte einschliesslich eines kurzen Zwischenstopps in Surabaya (Ostjava) knapp 4 ½ Std. Nachdem der Rucksack vom Transportband geholt war ging es zur Bushaltestelle. Es dauerte keine 5 Minuten und der Airportbus zum Busbahnhof in Depok (West Java) hielt. Auch hier musste man aufpassen den richtigen Bus zu bekommen, denn die fuhren das Terminal im Minutentakt an und wurden dann vom Terminalpersonal ausgerufen. Oft standen fünf Busse oder auch mehr gleichzeitig an einer einzigen Haltestelle, und der richtige war dann nur schwer zu finden. Die Depok-Busse fuhren tagsüber halbstündlich und nachts stündlich mit einer längeren Pause um Mitternacht. In Depok wartete wieder mein Neffe mit seinem Motorrad auf mich. Nachdem ich mich von den Strapazen des Fluges einigermaßen erholt hatte, fuhr ich am Abend in zehnstündiger Fahrt mit einem Nachtexpressbus wieder nach Pangandaran an die Westküste Javas zurück, wo wir uns unser neues Domizil einrichteten.

### **Die Insel Alor**

Die nur etwa 2.100 km<sup>2</sup> grosse Insel Alor (Pulau Alor, Ombai, Malua) ist die grösste Insel des Alor-Archipels (Alor, Pura und Pantar – nur die grösseren wurden genannt - von Ost nach West). Alor gehört mit Flores, Sumba und Timor (nur die grösseren wurden genannt) zur Provinz Nusa Tenggara Timur (Provinz Östliche Kleine Sundainseln). Alor besteht praktisch aus zwei Halbinseln, einer grösseren zerklüfteten Halbinseln im Süden mit Erhebungen bis fast 2.000 m und einer kleineren flacheren Halbinsel im Norden. Beide werden grossräumig durch die Kalabahi-Bucht voneinander getrennt. Insgesamt ist Alor vulkanischen Ursprungs. Das letzte grössere Erdbeben war im November 2004. Alor liegt im östlichen

Teil des „Feuergürtels“ (Innerer Bandabogen) der von Sumatra bis in die Bandasee reicht. Südlich von Alor liegt die Insel Timor (östliche Kleine Sundainseln), östlich liegen die Inseln Wetar (Südwestliche Molukken) und Atauro (Timor Leste) und westlich die Inseln Pura und Pantar (östliche Kleine Sundainseln). Weiter westlich schliessen sich die Inseln Lomblen, Adonara, Solor und Flores an (von Ost nach West). Nördlich von Alor liegt die sehr tiefe Banda-See. Meeresstrassen mit starken Strömungen isolieren die einzelnen Inseln. Dieses sind die Ombai-Strasse im Süden, die Pantar-Strasse im Westen. Die nördliche Halbinsel Alor-Kecil ist weniger gebirgig, und deshalb hatten die Holländer diese im Jahre 1911 wohl auch für die Anlage der Hauptstadt Kalabahi (60.000 Einwohner, Stand 2010) und den Hafen in der geschützten, langgestreckten Kalabahi-Bucht ausgesucht. Die grössten Erhebungen auf Alor sind der Mt. Muna (ca. 1.440 m) im Westen und der Mt. Kolana (ca. 1.765 m) im Osten der Insel Alor. Einer der bekanntesten und gefährdetsten Vogelarten ist der Gelbwangenkakadu, *Cacatua sulphurea* (GMELIN, 1788), der auf Alor und Pantar in der Unterart *parvula* (BONAPARTE, 1850) (Aves: Cacatuidae) verbreitet ist, vgl. [www.birdlife.org/datazone/.../IBAs/AsiaCntryPDFs/Indonesia.pdf](http://www.birdlife.org/datazone/.../IBAs/AsiaCntryPDFs/Indonesia.pdf) und BirdLife International (2015) . “*Cacatua sulphurea*” . IUCN Red List of Threatened Species . Version 2.1 . International Union for Conservation of Nature (abgerufen am 03.03.2016). Im Alor-Archipel werden etwa 14 bis 50 (Schätzung) verschiedene Sprachen gesprochen, darunter die beiden austronesischen Sprachen Bahasa Alor und Kalabahi Malay; alle anderen Sprachen sind Papua-Sprachen („nicht-austronesisch“). Viele Sprachen sind „vom Aussterben bedroht“. Die offizielle Bahasa Indonesia wird fast überall verstanden, aber nicht immer gesprochen. Ein ortskundiger und sprachkundiger Führer ist deshalb vor Ort vorteilhaft um Missverständnissen vorzubeugen. Ebenso vielfältig wie die lokalen Sprachen sind natürlich auch die Gesichter der einheimischen Bevölkerung die oft eine fast globale Abstammung (Papua bis Portugal) verraten. Kalabahi ist auch die Handelsmetropole im Alor-Archipel. Deshalb machte es keinerlei Schwierigkeiten, die Lichtfangausrüstung zu vervollständigen. Selbst die Käufe eines Stromerzeugers und Mischlichtlampen erwiesen sich als unproblematisch wenn man bereit war, die verhältnismässig hohen Preise dafür zu bezahlen.

### **Die Überfahrt nach Pantar**

Nach einer schlecht verbrachten Nacht in einem im Internet als Highlight von Kalabahi angepriesenen Hotel ging es morgens mit dem Motorrad zum

Hafen. Das Ojek (Motorrad-Taxi) ist eines der Hauptverkehrsmittel in Kalabahi und auch bei grösseren Entfernungen recht günstig. Die etwa 20minütige Fahrt vom Hotel zum Hafen kostete umgerechnet nur 30 Cent.



**Figs. 1-3.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago. 1) Boarding of a local ferry at Kalabahi, Alor I., 2) crossing the Bay of Kalabahi with the island of Pura in the background, and 3) approaching Pantar I., the northeastern part of the island.

Vor Betreten des eingezäunten Hafengebietes musste natürlich für jede Person und das Motorrad offiziell eine Gebühr gezahlt werden. Es gab aber nicht immer ein Ticket, und viel Geld verschwand somit in irgendeiner Hosentasche. Die richtige Fähre nach Pantar war schnell gefunden. Wie sich später in Pantar herausstellte, gab es aber mehrere Fähren, die verschiedene Häfen auf Pantar anliefen. Unter dem Begriff Fähre musste man sich ein 6-10 Meter langes Holzboot mit Dieselmotor vorstellen. Ich schiffte mich rechtzeitig ein, um einen guten Platz an Deck zu bekommen und „bratete“ deshalb noch eine gute Stunde an Deck in der Sonne. Es kamen weitere Passagiere. Auch Motorräder wurden an Deck mitgenommen, Zementsäcke und allerlei Hausrat und Lebensmittel. Das Schiff füllte sich an Deck, aber unter Deck blieb der Raum leer, was sicher nicht zur Stabilität (Aufrichtungsvermögen) des Bootes beitrug. Die Beladung erfolgte über einen Steg, der die Pier mit dem Vorderdeck verband. Das war wegen des leichten Seegangs selbst für geübte Hafearbeiter nicht ganz ungefährlich denn gelegentlich fiel jemand, auch mal mit einem Sack Zement auf der Schulter, in das Hafenbecken. Die Abfahrt der Fähre erfolgte pünktlich. Es gab nur eine Abfahrt täglich und anschliessend eine Rückfahrt nach Kalabahi. Es ging westwärts dem leichten Monsunwind entgegen; der Fahrtwind brachte etwas Kühlung. Dem Dieselmotor fehlte der Auspuff und deshalb war eine Unterhaltung auf dem Achterschiff nur schwer möglich. Viele Passagiere legten sich trotz der lauten Motorgeräusche auf mitgebrachten Matten auf das Deck und schliefen. Die Fahrt ging entlang des Nordufers der Kalabahi-Bucht vorbei an Fischerdörfern und kleinere landwirtschaftliche Flächen. Primärer und sekundärer Wald war (noch) reichlich auf beiden Seiten der Bucht vorhanden, aber auch neue Ackerflächen. Nahe dem Südufer befand sich eine Perlenzuchtstation auf Flösse, die auch von der Landseite aus besichtigt werden konnte. Am Eingang der Bucht wurden starke Meeresströmungen beobachtet, die durch Ebbe und Flut hervorgerufen wurden. Die Bucht verlief in Ost-West-Richtung und war somit den Kräften des Mondes besonders ausgesetzt, die für die Gezeitenströme verantwortlich waren. Auch in der Strasse von Pantar war gelegentlich eine starke Strömung an den vorhandenen Stromschnellen erkennbar. Die Vulkaninsel Pura mit ihrem über 1.000 Meter hohen „schlafenden“ Vulkan wurde im Norden passiert. Wegen geringer Entfernungen zwischen den Inseln baute sich zwischen ihnen auch während des Monsuns kein hoher Seegang auf und es gab keine Dünung. Die Überfahrt verlief also verhältnismässig ruhig und erste Zweifel an der für die Überfahrt notwendigen Seetüchtigkeit des kleinen Holzbootes waren bald beseitigt. Rettungsmittel gab es übrigens an Bord nicht. Nach einer zweistündigen Überfahrt legte die Fähre bei Bukalabang im Nordosten der Insel an. Wieder wurde das Boot mit Tauern

mit dem Steven voran an Land festgebunden und die Passagiere mussten über einen wackeligen Laufsteg an Land balanzieren. Als letztes wurden Gepäck, Ladung und Motorräder an Land gebracht. Diese teilweise recht schwere und gefährliche Arbeit übernahmen wieder „Hafenarbeiter“ und erhielten von den Reisenden dafür einen angemessenen Obolus. Neben dem Inselverkehr mit Holzbooten wurde wöchentlich auch eine Abfahrt mit einer Fähre (Pelni) nach Kalabahi (Alor) und nach Larantuka (Flores) angeboten. Der erste Eindruck von der Insel bestätigte sich in den nächsten Tagen der Expedition. Die Insel sah überall trocken aus; der Wind war unangenehm heiss und trocken. Die Regenzeit hatte sich verspätet.

### Die Insel Pantar

Pantar ist mit 686 km<sup>2</sup> Grösse, einer Nord-Süd-Ausdehnung von etwa 50 km und einer durchschnittlichen Breite von etwa 11 bis maximal 29 km die zweitgrösste Insel des Alor-Archipels. Pantar ist übrigens die grösste indonesische Insel ohne Flughafen oder Landepiste. Der Verkehr von und nach Pantar findet somit mit Booten und Fähren über das Wasser statt. Östlich von Pantar liegt die Insel Alor, die zum gleichen Regierungsbezirk (Kabupaten) Alor gehört. Westlich von Pantar liegt die Insel Lomblen, die geographisch und administrativ bereits zum Solor-Archipel gehört. Die Strasse von Alor trennt den Alor-Archipel vom Solor-Archipel. Der Insel Pantar sah man bereits von weitem an, dass sie einen vulkanischen Ursprung hatte. Die Küstenregion im Distrikt Ostpantar war sehr zerklüftet mit tiefen Schluchten im tafelähnlichen Hochland. Die Strände waren übersät mit unterschiedlich grossen Gesteinsbrocken. Verschieden grosse Lavabomben lagen gut sichtbar im Grasland und auf den Feldern. Auch die Flüsse und Bäche waren mit rundgeschliffenen Steinen gefüllt, die in der Regel vulkanischen Ursprung hatten. Wasser fehlte aber überall in den Bächen, denn die Regenzeit hatte im Januar noch nicht eingesetzt. Man wusste, dass sich der Monsunbeginn verspätet hatte, konnte uns aber nicht

-----  
**Figs. 4-8.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. 4) Beach at Tamalabang with Vulcanoes in the Background, 5) local wooden ferry, 6) volcanic rocks, 7) coastal street, and 8) beach at Tamalabang, east Pantar.



sagen, wann der Monsun etwa zu erwarten wäre und ob dieser überhaupt noch eintrifft. In Indien werden für die Landwirtschaft täglich mehrmals Monsunkarten im Fernsehen ausgestrahlt und man kann die Wanderung der Regenfront von Südwest nach Nordost verfolgen und die Bestellung der Felder entsprechend planen. In Südostasien ist dies noch nicht der Fall. Wegen der komplexen Geographie sind Vorhersagen für den Indonesischen Archipel vielleicht auch nicht sicher.

Die Vegetation: In den Küstenregionen herrschten Kokospalmen vor während weiter landeinwärts Eucalyptuswäldchen zu finden waren. Neben Kokospalmen fand man gelegentlich auch die schlankere Lontarpalme. Kemirinusnbäume, auch Lichtnussbaum, *Aleurites moluccanus* (L.) WILLD. (Wolfsmilchgewächse, Euphorbiaceae) wurden angepflanzt. Die Kerne waren im rohen Zustand giftig, wurden aber im gerösteten Zustand in der indonesischen Küche als Gewürz und Geschmackverstärker verwendet. Das aus den Kernen gepresste Öl wurde zum Beispiel auch als Lampenöl, Kerzenöl und zur Herstellung von Seife verwendet und diente auch in der Medizin. Ein weiterer wichtiger Nussbaum für Pantar war der 40 bis 50 m hohe Kenarinussbaum, *Canarium indicum* L. (Burseraceae), auch Java-Mandel genannt. Die Schalen der Nüsse waren sehr hart, konnten aber vor Ort mit einem Stein aufgeschlagen werden. Entsprechende Steine, einen grossen flachen als Unterlage und einen runden handlichen als „Hammer“ fand man meist in der Nähe der Anpflanzungen oder neben den Pondok. Teile der Insel waren noch von schwer zugänglichen primären Wäldern bedeckt, allerdings auch hier mit abnehmender Tendenz. Grosse Flächen der Insel waren vom Silberhaargras, indonesisch Alang-Alang, *Imperata cylindrica* (L.) P.BEAUUV. (Panicoideae) eingenommen. Da dessen Wurzeln bis über einen Meter tief in den Erdboden reichten war eine Landwirtschaft unter Verwendung traditioneller Ackerbaugeräte nicht möglich. In der Nähe des Lichtfangplatzes wuchsen Mangobäume, *Mangifera indica* L. (Sumachgewächse, Anacardiaceae) deren wohlschmeckende Früchte den Durst stillten und den oft leeren Magen etwas füllten. Im unreifen Zustand konnten die Früchte kleingeschnitten und gekocht als eine Art Gemüse verwendet werden. Da der Lichtfangplatz in 377 m Höhe in einem aus Wassermangel aufgegebenen ehemaligen Dorf lag, konnte das Expeditionsteam dort zwar auf halb wilde Ananas, Papaya, Pfefferschoten und Kenarinüsse zurückgreifen, aber trinkbares Wasser gab es dort während der Trockenzeit leider nicht.

Geologie und Klima: Die Insel besteht aus zwei geographischen Zonen die vom Flugzeug gut zu erkennen sind wenn es die Bewölkung zulässt. Einmal der bergige Ostteil der Insel, an ihrer Südspitze mit dem 1.318 m hohen

Gipfel des Vulkans Gunung (= Berg) Delaki. Von dort erstreckt sich nach Nordosten eine etwa 14 Kilometer lange Vulkankette, im Nordosten mit dem 862 m hohen komplexen Vulkan Gunung Sirung mit seiner etwa zwei Kilometer breiten Caldera. Der Gunung Sirung besteht aus basaltischen Lavaströmen, seine letzte bekannte Eruption fand 1970 statt. Der Westteil der Insel ist nur hügelig. Wegen fehlender Berge bekommt der Westteil der Insel deutlich weniger Regen als der Ostteil und die Insel insgesamt aber viel weniger Regen als Alor und Timor. Die Trockenzeit ist auf Pantar sehr ausgeprägt. Heftige Regen gibt es praktisch nur während des Monsuns im Januar und Februar, wenn dieser sich nicht verspätet oder ganz ausbleibt wie ich es erleben musste. Klimabedingt gibt es nur eine Ernte im Jahr. Es werden überwiegend Trockenreis, Mais und Maniok (*Mandioca*, Cassava oder auch Kassave), *Manihot esculenta* CRANTZ (Wolfsmilchgewächse, Euphorbiaceae) angebaut und für den Bedarf während der Trockenzeit gelagert. Indonesien ist übrigens weltweit der drittgrösste Maniokproduzent, vgl. Offizielle Agrar-Statistik der FAO (abgerufen am 04.03.2016). Mais hing gebündelt nahe der Anbauflächen an den Ästen der Bäume. Zum Schutz gegen Mäuse und Ratten waren die Stämme in Augeshöhe mit dünnem Blech umwickelt. An der Nordküste der Insel soll neuerdings auch Seegras gezüchtet werden (keine eigenen Beobachtungen). Fischfang wird praktisch überall betrieben. Es gibt keine Sandstrände sondern alle Strände sind von mehr oder weniger grossen Steinen und Lavabrocken (Geröll) bedeckt. Das Seewasser ist selbst entlang der Küste sehr sauber. Man kann leicht bis in Tiefen von fünf Metern und mehr hineinblicken wenn die Sonne es zulässt. Korallen gibt es nur vereinzelt, beziehungsweise an einigen besonderen Strandabschnitten. Tauchparadiese sind vorhanden aber nicht so zahlreich wie auf anderen Inseln der Kleinen Sundainseln. Der Tourismus ist noch wenig ausgeprägt. Fische werden in der Regel nur für den Eigenbedarf geangelt oder harpuniert.

Der Aufstieg zum Lichtfangplatz: Wir erreichten Pulau Pantar im Nordosten der Insel, weit entfernt vom geplanten Lichtfangplatz. Nachdem das Gepäck ausgeladen war, stärkten wir uns im einzigen „Restaurant“ des Fährhafens. Das „Restaurant“ war ein schmaler Wandtisch und eine Holzbank in einem „Warung“ (Verkaufsladen) in dem man praktisch alles bekommen konnte was auf der Insel zum täglichen Leben benötigt wurde. Nur richtiges Essen und eine Speisekarte gab es nicht. Das Tagesmenü bestand aus Reis und gebratenem Fisch. Es war übrigens das letzte gute Essen, das wir auf der Insel bekommen sollten. Ich suchte mir ein zusätzliches Ojek für das viele Gepäck und die Ausrüstung. Mit zwei Motorrädern ging es dann der Küste entlang in südliche Richtung. Wie sich schnell herausstellte wären drei Motorräder, also zwei zusätzliche Ojek

besser gewesen. Die Asphaltstrasse verwandelte sich schnell in eine Geröllpiste. Das Motorrad war mit zwei Personen, Ausrüstung und Rucksack total überladen und die Stossdämpfer deshalb wirkungslos. Bergauf musste ich absteigen und mit viel Gepäck zu Fuss laufen, weil das Motorrad es einfach nicht schaffte und ich, wenn es besonders holprig wurde, das Gefühl hatte bald eine Rolle rückwärts zu machen. Es gab weder Griffe zum festhalten noch intakte Fussrasten für die Füße. Bergab musste ich ebenfalls absteigen und wieder mit viel Gepäck bergab laufen, weil sich das Motorrad im Sand und Geröll weder lenken noch bremsen liess. Auch als Sozius hatte ich keine Möglichkeit, mir die sicher grandiose Landschaft genauer anzusehen. Es fielen mir aber neben der Strasse die zahlreichen Lavabomben (Auswurfgesteine des Vulkans) und dicht neben der Strasse die steilen Abhänge zum Meer mit seinem glasklaren Wasser auf. Anpflanzungen von Teakholzbäumen, *Tectona grandis* L. F. (Lippenblütler, Lamiaceae) waren wegen der verhältnismässig grossen Blätter der Bäume unübersichtlich. Nach einer guten Stunde erreichten wir ein Dorf mit Zugang zum Hinterland. Wir wurden vom ehemaligen Bürgermeister von Kalabahi, der jetzt auf Pantar lebte, eingeladen. Nachdem wir unser Vorhaben ausgiebig diskutiert hatten, besorgte er insgesamt acht jüngere und kräftige Dorfbewohner als Träger. Er zeigte auf einen Betonweg und machte mit Hand und Arm eine eindeutige Bewegung, die eine leichte Steigung andeutete. Der Aufstieg sollte zwischen „sebentar“ (einen Augenblick), „dekat“ (nahe bei) und 20 Minuten bis eine Stunde dauern wie der Bürgermeister sagte. Aber es kam viel schlimmer.

Wir begannen den Aufstieg zum Fangplatz, einem ehemaligen Dorf am Mt. Abariboi. Nach etwa 100 Metern endete der betonierte Weg plötzlich und wir folgten einem Pfad der sich durch primären und sekundären Wald schlängelte, über mit Lavabomben übersäte Maifelder führte und dann zu einem ausgetrockneten Bachbett voller Geröll. Diesem Bachbett und anderen, vielleicht war es auch immer der gleiche Bach, folgten wir. Einige Träger liefen bereits weit vorweg und waren weder zu sehen noch zu hören. Mit einem schweren Stromerzeuger auf der Schulter, oder mit 20 Liter Benzin in Kanister konnte man sich nicht den Langsamsten der Kolonne anpassen. Die Steigungen im Geröllbett des Baches lagen zwischen 10 und 45 Grad und erforderten viel Beinarbeit. Ich trug meinen Rucksack und eine Reisetasche zuerst noch selber. Nach fast einer Stunde musste ich den Rucksack und kurz darauf aber auch die Reisetasche an zwei Träger abgeben, die dadurch doppelt belastet wurden. Ich behielt dann nur noch meine Wasserflasche bei mir. Das Ziel hatte ich lange vor Augen, ein kleines Plateau, aber es schien wegen des unwegsamen Geländes fast unerreichbar. Die letzten Meter führten einen steilen Hang empor; nur an

einigen frei liegenden Wurzeln und an Sträuchern konnte man sich festhalten. Drei Liter Trinkwasser und zwei Stunden später erreichte ich als letzter der Kolonne das Ziel auf 377 Metern Höhe. Auf der letzten Etappe musste ich nach jeweils fünf Minuten Marsch auch eine fünfminütige Pause einlegen. Während die Dorfbewohner barfuss liefen, trug ich als einziger feste Wanderschuhe. Es war bereits kurz vor der Abenddämmerung. Die Begleiter hatten bereits den Lagerplatz von Gestrüpp und Pflanzen befreit und Holz für den Aufbau der Lichtfanganlage geschlagen.



**Figs. 9-10.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. 9) Sunrise at the collecting site, the island of Trewek is still in the morning dust, 10) the collecting site with steep mountain slopes nearby.

## Lichtfang, entomologische und andere Eindrücke

Die Lichtfallen waren schnell aufgebaut. Uns wurde ein Pondok (offene Hütte mit Grasdach) zur Verfügung gestellt in dem wir tagsüber schlafen konnten. Auf dem Weg zum Fangplatz und am Fangplatz selber überraschte der Artenreichtum bei den Tagfaltern (Lepidoptera). *Hebomoia glaucippe* (LINNAEUS, 1758) (Weisslinge, Pieridae) war eine der auffälligsten Pieriden, aber andere kleinere Arten waren viel häufiger. Sie sassen bei Sonnenlicht oft an reifen Früchten und den leeren Schalen von Kemirinus und Kenarinuss zum saugen. Aus der Familie Papilionidae (Ritterfalter) waren es eine Unterart von *Papilio peranthus* (FABRICIUS, 1787) und eine Unterart von *Papilio memnon* (LINNAEUS, 1758) die häufig angetroffen wurden. *P. peranthus* liess sich leicht mit einem auf einem Stein liegenden beschädigten Männchen anlocken und beobachten.

Der Lichtfang begann sehr vielversprechend mit einem sehr guten Anflug kleinerer „Motten“ und vieler anderer Insekten. Dieses änderte sich auch in den folgenden Nächten nicht wesentlich. Allerdings kamen wilde Seidenspinner (Lepidoptera: Saturniidae) nur ausnahmsweise in einer einzigen Art zum Licht: *Attacus supermani* PAUKSTADT & PAUKSTADT, 2002. Wegen der Saturniiden war ich aber nach Pantar gereist. Der verspätete Beginn der Regenzeit machte sich offensichtlich bemerkbar. Die Dorfbewohner berichteten, dass *A. supermani* etwa zwei Wochen nach Beginn der Regenzeit an den Lampen des Dorfes häufig zu finden sei. Die wenigen *A. supermani* kamen um 23:10, 01:15 und 03:05 Uhr Ortszeit zum Licht, was sich mit Anflügen am Licht auf Alor deckte. Es erschienen ♂ *Batocera humeridens* THOMSON, 1859 (Coleoptera: Cerambycidae) am Licht, die in der Färbungsmorphologie von Buchillustrationen abwichen. Bereits nach der ersten Nacht fanden sich zahlreiche Ameisen unter den Lampen ein, die unter Steinen auch schnell Nester anlegten. Ein kleinerer, aber nach Meinung der Bewohner gefährlicher Skorpion wurde gelegentlich auf dem Boden gefunden. Gottesanbeterinnen, oder auch Fangschrecken genannt, Mantodea BURMEISTER, 1838 waren bereits in der zweiten Nacht recht zahlreich in mehreren Arten und verschiedenen Grössen an den Lampen und am Leuchttuch. Es kamen Nacht für Nacht mehr Fangschrecken ans Licht. Uns fiel auf, dass keine einzige Fledermaus, Microchiroptera DOBSON, 1875 zum Licht kam, um sich ihren Anteil am Anflug zu holen. Dagegen waren bestimmte Frassspuren am Obst ein deutliches Indiz für das Vorhandensein von Flughunde, Megachiroptera DOBSON, 1875. Diese wurden uns von der Bevölkerung bestätigt, gesehen hatten wir aber keine. Fledermäuse und Flughunde gehören beide zu den höheren Säugetieren und in die Ordnung der Fledertiere (Chiroptera).

Der Pondok lud zum schlafen ein, obwohl es in ihm nach ranzigem Öl der Kemirinuss roch (milde ausgedrückt) und alles in ihm irgendwie klebte. Eine mitgebrachte Matte wurde im Innern auf der erhöhten Plattform ausgelegt. Allerdings machte ich den Fehler, dass ich noch einmal meine Augen öffnete und dann direkt in zwei Augenpaare recht grosser Taranteln unter dem Dach blickte. An Schlaf war nicht mehr zu denken. Ich verbrachte die Tagesruhe auf zwei Holzbretter vor der Hütte und hatte Regenbekleidung angezogen. Die Regenbekleidung sollte nicht vor Regen schützen, sondern vor tausenden von Mücken. Die Mücken waren recht klein aber extrem aggressiv. Sie waren nur zwischen etwa 0630 und 1000 Uhr und zwischen 1600 und 1900 Uhr aktiv. Während der übrigen Zeit war es wohl auch den Mücken einfach zu heiss gewesen. An Schlaf war während der Zeiten der Mückenplage kaum zu denken, ebenso nicht während der Mittagshitze. Neben den Mücken gab es ja noch die Fliegen, die mit Zunahme der Abfälle auch jeden Tag mehr zu werden schienen.



**Fig. 11.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. The senior author at the pondok.

Neben und unter dem Pondok wurde gekocht. Es gab abwechselnd Reis mit Instantnudeln und Instantnudeln mit Reis. Alle Bergbäche waren ausgetrocknet. Sie blieben auch nach dem einzigen kräftigen Regen

während der Expedition trocken. Unser Trinkwasser holten wir uns zu Beginn aus einem benachbarten Pondok, natürlich mit Erlaubnis der Besitzer. Das Wasser war allerdings nicht geniessbar, denn es war irgendwann einmal mit ranzigem Öl in Berührung gekommen. Es roch (milde ausgedrückt) und schmeckte ranzig. Also entliessen wir jeden Morgen einen der Träger, der uns während der Nacht assistierte. Er ging zurück zu seinem Dorf und brachte uns dann Spätnachmittags zwei Kanister Trinkwasser und Benzin für den Stromerzeuger. An einem Tag gab es auch gegrillten Fisch, den er während des Tages harpuniert hatte. Das Essen war also nicht abwechslungsreich und schnell waren überschüssige Pfunde verloren. Ich blieb am Fangplatz, weil ich mich mit dem Abstieg und folgenden Aufstieg sicher kräftemässig übernommen hätte. Eine fehlende Wasserquelle hatte natürlich auch zur Folge, dass keine Wäsche gewaschen werden konnte. Da sich in der Gruppe aber niemand waschen oder seine Wäsche waschen konnte fiel es nicht weiter auf. An einem einzigen Vormittag zogen Regenwolken auf und ein kurzer, aber schwerer Regen prasselte herunter. Das Dach des Pondoks erwies sich als nicht wasserdicht. Die getrockneten Heteroceren mussten schnell in Sicherheit gebracht werden. Der Poncho, der ursprünglich gegen Regen schützen sollte, wurde ausgebreitet und in ihm Regenwasser aufgefangen, um die Wasserflaschen zu füllen. Ich nutzte die Gelegenheit für eine schnelle Dusche im Regen. Gerade als die Seife durch den Regen abgespült war hörte der Schauer plötzlich wieder auf. Die Tagfalter waren nach dem Regenschauer noch zahlreicher als vorher. Einen grossen Nachteil hatte der Fangplatz. Es gab keinen Handy-Empfang und somit keine Möglichkeit der Verständigung über Handy oder andere Geräte.

Die Anflüge von Heteroceren am Licht waren nicht sehr berauschend, und deshalb beschloss ich einen vorzeitigen Abbruch der Expedition. Einige von uns sollten im darauffolgenden Monat nach Monsunbeginn noch einmal im gleichen Biotop Lichtfang betreiben. Diese Entscheidung erwies sich als richtig. Die Anflüge waren im Februar deutlich besser gewesen.

Der Abstieg vom Lichtfangplatz zum Dorf dauerte fast zwei Stunden, denn wegen akuter Rutschgefahr und schwerer Ausrüstung konnte nicht wesentlich schneller gelaufen werden als bergauf. Wir nahmen uns auch etwas mehr Zeit, um diesen fotografisch zu dokumentieren und für weitere Beobachtungen. Bei Passage der Felder sah man dem angepflanzten Mais an, dass ihm das Wasser fehlte. Er war überwiegend bereits verdorrt und sollte wohl keine Kolben mehr tragen. Wir fanden am Weg einen fast vollständig entlaubten Baum (unbestimmt) und auf ihm zahlreiche erwachsene Sphingidenraupen einer unbekannter Art. Wir fanden auch den



**Figs. 12-15.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. 12) The senior author and a friend resting in a dry river bed, 13) logging, 14) dry river bed, and 15) a typical volcanic rock formation which indicates a former pyroclastic flow during a volcanic eruption.

pohon duri, einen Dornenstrauch auf dem auf Timor die Raupen von *Samia kikibudiamini* PAUKSTADT, PAUKSTADT & SUHARDJONO, 2002 lebten; er war aber ohne Raupen und ohne Kokons. Tagfalter waren überall wieder häufig und artenreich. Die basaltischen Gesteinsbrocken, verschiedene Vulkanite und besondere Gesteinsformationen im Flussbett und an seinen Ufern zeugten von Vulkanausbrüchen und zumindest von einem gewaltigen pyroklastischen Strom. Pyroklastische Ströme sind ein 300 bis 800°C heisses Gemisch aus vulkanischer Asche und Gase, das mit einer Geschwindigkeiten von bis zu 400, andere Quellen sagen bis zu 700 km/h den Hang herunterstürzt und Entfernungen von bis zu 60 km zurücklegen kann, vgl. <http://pubs.nsgs.gov./gip/msh//pyroclastic.html>. Wir liessen uns mit dem Abstieg Zeit, denn die einzige Fähre nach Kalabahi (Alor) konnten wir wegen ihrer frühen Abfahrt gegen 0700 Uhr nicht rechtzeitig erreichen. Nach Ankunft im Dorf verschenkte ich meine Wanderschuhe. Die Sohle hatte sich von linken Schuh gelöst und die Gesteinsbrocken hatten das Obermaterial (Leder) zerschnitten und teilweise abgeschmirgelt.



**Fig. 16.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. 16) Crop field within a field of volcanic stones.

### **Die Rückreise nach Alor**

Eine Übernachtung beim Bürgermeister und ein gemeinsames Fischessen wurden kurzfristig eingeplant. Der Fisch wurde auf Bestellung in Strandnähe harpuniert und eine traditionelle Fischsuppe bereitet. Vormittags wirkten die Wege des Dorfes und der Strand fast wie ausgestorben, nachmittags, also nach Schulschluss tummelten sich sehr viele Kinder im

seichten Wasser. Seegang war nicht vorhanden, nur eine leichte Tidenströmung machte sich bemerkbar. Während unseres Aufenthaltes im Dorf stellten wir fest, dass regelmässig kleinere Fährschiffe in Strandnähe vorbei fuhren. Die Bewohner bestätigten uns, dass es von ihrem Dorf eine eigene Fährverbindung nach Kalabahi geben würde, aber nur mit einem etwas kleineren Holzboot. Bei Bedarf wurden auch ein oder zwei weitere Dörfer von der Fähre angelaufen. Wir entschieden diese Fähre für die Rückfahrt zu nehmen, um die strapaziöse Motorradfahrt zum uns bekannten Fährhafen im Nordosten der Insel zu umgehen. Die Abfahrt war für den nächsten Morgen gegen 0700 Uhr geplant.

Auf anraten des Bürgermeisters waren wir bereits eine Stunde vor der Zeit am Fährhafen. Die Pier war aber leer und die Fähre lag am Anker. Einige Händler eines nahen Wochenmarktes berichteten uns, dass die Fähre fahren würde. Wegen des niedrigen Wasserstandes könne die Fähre den Hafen aber nicht anlaufen und deshalb müsse mit einem Auslegerkanu zur Fähre übergesetzt werden. Wir fragten uns, wie das mit dem Gepäck und der Ausrüstung, insbesondere auch mit dem Motorrad möglich sein sollte. Wir warteten also ab bis die erste Überfahrt mit Passagiere und reichlich Gepäck glücklich vollendet war. Zuerst wurde das Gepäck im Kanu verstaut, danach einige Passagiere und zum Schluss wurde das Motorrad durchs flache Wasser getragen und in das Kanu gehoben. Das Kanu war voll, aber zwei Besatzungsmitglieder des Kanus fehlten noch. Für jedes Problem gab es in Indonesien aber meist eine einfache Lösung. Das Motorrad stand im Kanu und auf ihm sassen dann zwei Mann der Besatzung. Unsere Freude war gross, als wir sogar an der Fähre ankamen und besonders, nachdem wir diese erklimmen und unsere Ausrüstung und Gepäck sicher an Deck verstaut hatten. Das Übersetzen mit dem Kanu musste natürlich extra bezahlt werden; es kostete aber nur etwas mehr als umgerechnet einen Euro. Von der Fähre aus beobachteten wir die Prozedur bei anderen Fahrgästen und stellten fest, dass wir auch etwas Glück hatten, denn gelegentlich fiel mal eine Tasche oder sogar eine Musikbox über Bord ins Wasser.

Die Abfahrt war pünktlich und verlief zuerst dicht entlang der Küste in eine nordöstliche Richtung. Es wurden zwei weitere Dörfer angelaufen. Im ersten Dorf warteten bereits die Fahrgäste im Kanu vor der Küste und im zweiten Dorf waren wohl zu viele Kanus für zu wenige Passagiere vorhanden und es gab Meinungsverschiedenheiten. Jedenfalls dauerte das Boarding etwas länger als sonst üblich. Die Fahrt ging bei leichtem Rückenwind durch die Strasse von Pantar. Die Vulkaninsel Pura wurde dieses Mal im Süden passiert und in der Bucht von Kalabahi fuhren wir entlang des Südufers.



**Figs. 17-21.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Pantar I. 17) Transfer to the wooden ferry boat by outrigger canoe, 18-19) overloaded outrigger canoe, 20) departure from Pantar I., and 21) senior author with part of his luggage as deck passenger, in the background the volcano Sirimau at the southern tip of the island.

Bereits bei Abfahrt beobachteten wir einige Pieriden auf See, die die Strasse von Pantar zielstrebig von West nach Ost überquerten. Später wurden es deutlich mehr, und neben Pieriden waren gelegentlich auch andere Tagfalter am Flug beteiligt. Deren Anzahl schätzte ich auf mindestens ein Exemplar pro einhundert Meter Distanz. Bei etwas Wellengang flogen die Tiere selten höher als einen Meter über dem Wasser, und bei ruhigem Wasser flogen sie sogar sehr dicht über der Wasseroberfläche. Auf Windverhältnisse wurde offensichtlich keine Rücksicht genommen. Es war schwachwindig und der Wind kam vermutlich geographisch bedingt aus umlaufenden Richtungen. Eine generelle West-Ost-Richtung wurde von den Faltern eingehalten, auch in der Bucht von Kalabahi, die in Südwest-Nordost-Richtung verlief. Ich vermute, dass sich die Falter an Erhebungen auf den Inseln orientieren.

Nach einer dreistündigen Fahrt erreichten wir den Hafen von Kalabahi. Die Fähre machte mit dem Vordersteven an der Pier fest. Steven und Pier lagen auf gleicher Höhe und das aussteigen und entladen bereitete somit keine besonderen Probleme. Das umfangreiche Gepäck und die Ausrüstung blieben auf der Pier liegen. Für einen Obolus fand sich jemand, der aufpasste. Mit dem Motorrad ging es durch die Stadt auf Hotelsuche und die Flugtickets mussten gekauft werden. Anschliessend wurde das Gepäck vom Hafen geholt. Im Stadtbereich waren alle Hotels wegen eines Behörden-treffens ausgebucht, oder zumindest die Zimmer mit Klimaanlage.

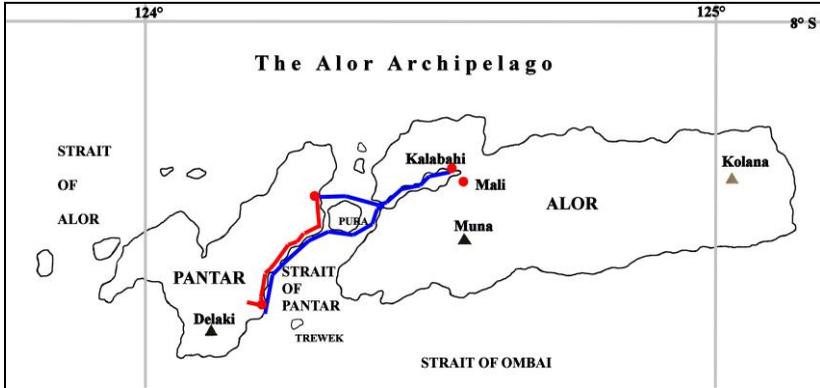


**Fig. 22.** The Indonesian Archipelago, Eastern Lesser Sunda Islands, Alor Archipelago, Alor I. 21) A motorbike is discharged from a wooden ferry.

Am Stadtrand fand ich dann aber ein kleineres Hotel in einer Hanglage am Berg, übrigens direkt neben einem Militär-Kommando und somit in absolut sicherer Lage. Der Besitzer bestätigte, dass eine Klimaanlage vorhanden wäre und zeigte das einzige freie Zimmer – aber ohne Klimaanlage. Auf meine Frage wo denn die Klimaanlage sei sagte er, dass er diese holen würde. Er kam mit einem Ventilator zurück worauf ich dann laut lachen musste. Er meinte, dass nachts eine kühle Brise vom Berg her wehen würde und eine Klimaanlage deshalb überflüssig wäre. Das Zimmer war sauber, der Ventilator funktionierte und das Bad war im Zimmer und befand sich nicht irgendwo ausserhalb. Hotel und Zimmer wurden aber erst akzeptabel nachdem ich den Preis für eine Übernachtung mit Frühstück um die Hälfte reduzieren konnte. Zur nächtlichen Temperatur hatte der Besitzer Recht, selbst der Ventilator musste wegen der kühlen Luft in der Nacht abgeschaltet werden. Ein Restaurant mit javanischem Essen befand sich in der Nähe und auch Einkaufsmöglichkeiten. Letztere wurden aber nicht genutzt denn ich hatte vergessen, dass die Geschäfte in christlichen Gemeinden bereits gegen 1700 Uhr schlossen. Nach einer ruhigen Nacht ging es am Vormittag mit dem Motorrad zum Flughafen nach Mali.



**Map. 1.** The Indonesian Archipelago. Domestic flights of the author (Jakarta – Surabaya – Kupang – Mali – Kupang – Surabaya – Jakarta). Map by U.Paukstadt.



**Map. 2.** The Alor Archipelago. Travel routes by the author on the islands of Alor and Pantar (blue by boat, red by motor bike). Map by U. Paukstadt.



**Fig. 23.** ♂ *Batocera humeridens* THOMSON, 1859 (Coleoptera: Cerambycidae) from Pantar I., Alor Archipelago, Indonesia. The specimen is showing the original pattern coloration of the elytra, which is yellowish in fresh (living) specimens.



**Fig. 24.** ♂ *Batocera humeridens* THOMSON, 1859 (Coleoptera: Cerambycidae) from Pantar I., Alor Archipelago, Indonesia. The specimen is showing the original pattern coloration of the body and the elytra, which is yellowish in fresh (living) specimens.

Unsere Pantar-Expedition war glücklich beendet. Es konnten auf dieser ersten Reise zahlreiche Eindrücke gesammelt und auf den Inseln Pantar und Alor einige Bekanntschaften geschlossen werden. Entomologisch gesehen, jedenfalls was unsere Lieblinge die Saturniiden betraf, hatten wir grössere Erwartungen gehabt die sich leider nicht erfüllten. Weitere Reisen nach den östlichen Kleinen Sundainseln sind deshalb geplant.

**Verfasser:**

**Ulrich PAUKSTADT & Laela Hayati PAUKSTADT**

Knud-Rasmussen-Strasse 5, 26389 Wilhelmshaven, Germany

e-mail: [ulrich.paukstadt@t-online.de](mailto:ulrich.paukstadt@t-online.de) <http://www.wildsilkmoth-indonesia.com>

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Beiträge zur Kenntnis der wilden Seidenspinner](#)

Jahr/Year: 2016

Band/Volume: [14](#)

Autor(en)/Author(s): Paukstadt Ulrich, Paukstadt Laela Hayati

Artikel/Article: [Eine entomologische Expedition zur Insel Pantar, östliche Kleine Sundainseln, Indonesien. An entomological expedition to the island of Pantar, Eastern Lesser Sunda Islands, Indonesia 3-26](#)