

# Vanuatu nach Darwin, August 2016

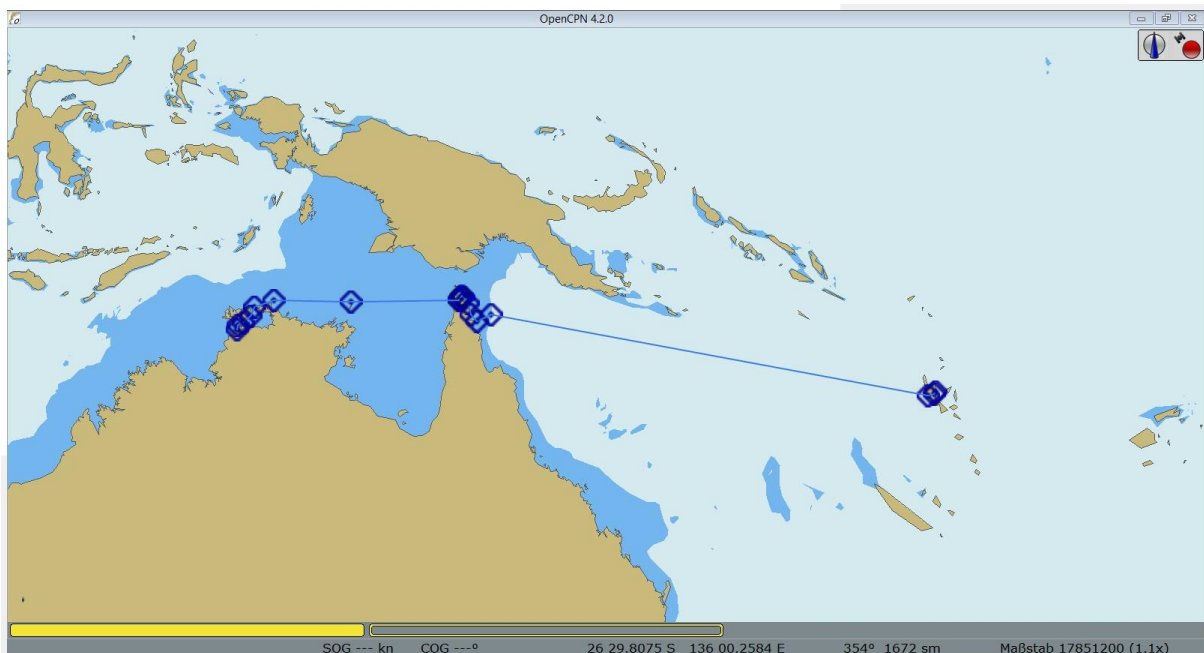
## Inhalt

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Wahl der Route .....        | 2  |
| Abschied von Vanuatu .....  | 4  |
| Coral Sea .....             | 6  |
| Rainee Island Passage ..... | 8  |
| Cape York .....             | 11 |
| Seisia .....                | 13 |
| Arafura See.....            | 15 |
| Van Diemen Golf .....       | 17 |
| Fannie Bay.....             | 20 |

## Vanuata nach Darwin, August 2016

### Wahl der Route

Ca. 2270 Meilen liegen vor uns, ein Törn mit sehr unterschiedlichen Bedingungen. Zunächst 1380 Meilen in der Coral Sea bis zum Great Barrier Reef, sodann 110 Meilen durch das Great Barrier Reef hindurch nach Nordwesten zur nördlichsten Spitze Australiens, dem Cape York.

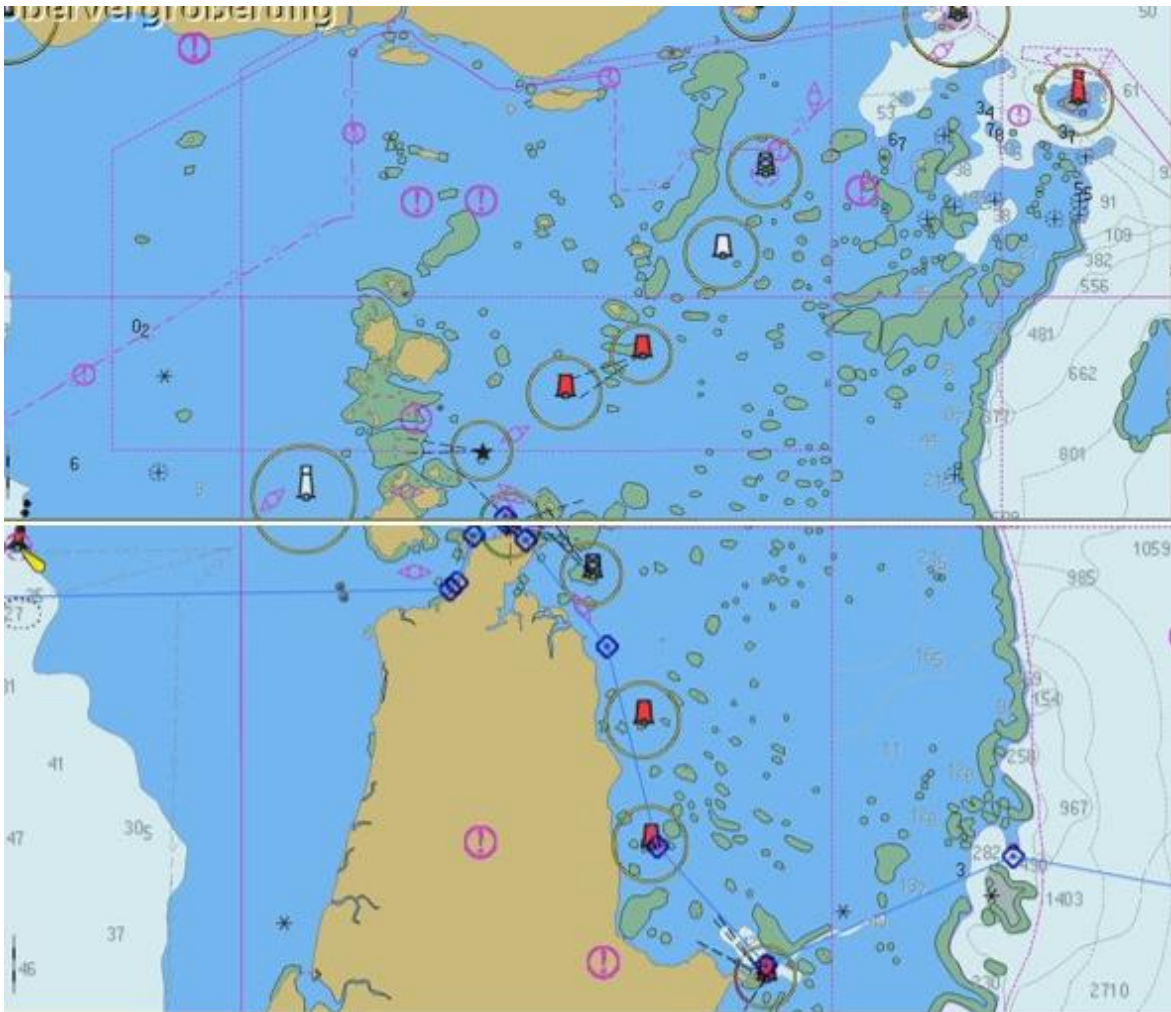


Es folgen 650 Meilen nach Westen über den Golf von Carpentaria und die Arafura See bis zur Dunda Strait. Hier biegen wir ab nach Süden in den Van Diemen Golf; bis nach Darwin sind es noch 100 Meilen.

Und wieder müssen wir das passende Wetterfenster abwarten bis endlich ein stabiler Ostenwind loslegt, der einige Tage mit 20 bis 30 Knoten blasen soll. 30 Knoten ist für unseren Geschmack schon etwas heftig, aber von achtern und mit achterlicher See schreckt uns dies nicht ab und günstigere Bedingungen haben wir in diesem Seegebiet in den Wochen zuvor auch nicht beobachten können. Helga hat uns in Australien via Email angemeldet, die Visa sind per Internet erteilt.

Bleibt noch zu entscheiden auf welchem Wege wir die Torres Straße, dieses Nadelöhr zwischen Australien und Papua Neu Guinea passieren wollen. Im Norden liegt der Great North Eastern Channel, den die Großschifffahrt benutzt, gut ausgetonnt, navigatorisch relativ einfach, aber: Viel Verkehr und ab dem

Eingang im Osten muss der Segler nach Südwesten segeln; die hier vorherrschende Windrichtung ist jedoch südlich, wir müssten also gegen Wind und Welle 120 Meilen gegenan...



Wir wählen die Südroute (130 Meilen südlicher), bei der wir bei Rainee Island in das Great Barrier Reef hineinfahren und dann küstennah mit achterlichem Wind zum Cape York hochsegeln können. Betonungen finden sich hier nur wenige, doch die Kartografie ist so excellent, dass wir – im Rückblick gesehen – die Riffpassage sogar bei Nacht und Nebel nur nach dem Plotter hätten machen können. Theoretisch könnten wir auch durch kleinere Durchlässe auf „geradem“ Wege das Riff durchsegeln, doch dort finden wir auf den Karten die Vermerke „non surveyed“. Ich glaub zwar nicht, dass die australische Marine dieses Gebiet unvermessen gelassen hat, insbesondere bei der hohen strategischen Bedeutung dieses natürlichen Schutzgürtels; dass sie jedoch ihr Wissen nicht teilen mögen ist auch verständlich. Im Zweiten Weltkrieg hatten die Japaner nicht nur ein begehliches Auge auf Australien sondern auch

massenhaft Bomben auf Darwin geworfen, so etwas vergißt ein Aussie nicht so leicht.

### Abschied von Vanuatu

Diese Inselwelt zu verlassen schärft das Auge,



Einzelheiten heben sich hervor.



Das Wrack des Lotsenbootes vor dem Zollgebäude von Luganville, das Ankerfeld,



der Second Channel durch den wir nach Südwesten segelnd Espiritu Santo verlassen. Eine Kuhherde erfrischt sich auf einer Sandbank,



ein Fischer in einem Ausleger- Einbaum Kanu paddelt vorbei,



ein Kunststoffboot heimischer Produktion transportiert schwer beladen Kopra Säcke nach Luganville,



dann öffnet sich der Blick auf das freie Meer.



### Coral Sea

In den 9 Tagen bis zum Great Barrier Reef segeln wir fast ausschließlich unter Genua ein durchschnittliches Etmal von 148 Meilen, Welle mit 3–4 Metern von achtern, Sonne, und der scheinbare Wind verwöhnt uns mit 15–20 Knoten. Die



achterliche See, die einen Mono ungemütlich rollen lässt, macht unserem Katamaran nichts aus, es geht recht gemütlich und dennoch fix voran; selbst die Seekrankheit hält sich in Grenzen. Aufmerksame Nachtwachen sind von Nöten, schnelle Frachter von Ostaustralien unterwegs nach Fernost kreuzen unseren Kurs, dank unseres AIS werden wir meist schnell erkannt und diese Meeresriesen weichen weiträumig aus. So ganz drauf verlassen sollte man sich jedoch nicht; einige Wochen später, in Australien, erreicht uns die Nachricht, dass die Calamares mit der wir durch das Rote Meer segeln wollten bei



Singapore von einem großen, unbeleuchteten Frachter nachts gerammt und binnen dreier Minuten versenkt wurde, der Frachter zog einfach weiter; die Crew hat dies trotz vieler Stunden im Wasser treibend wundersamerweise unverletzt überlebt.

Wir haben eine schönere Zeit, sogar Besuch stellt sich ein! Ein Rotfußtölpel



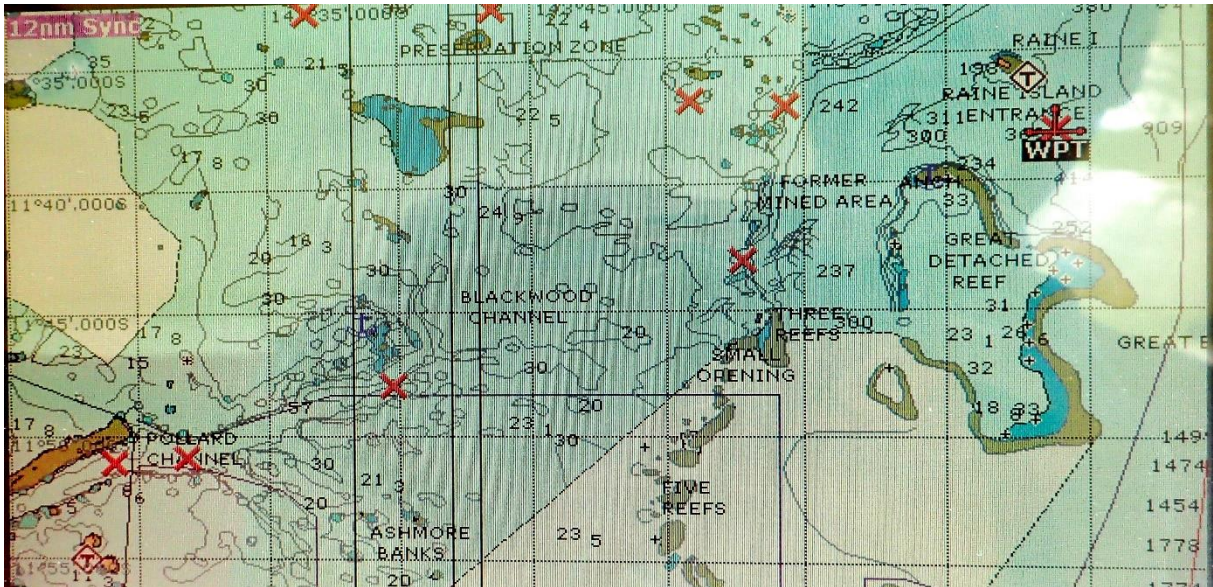
macht die Twiga für zwei Nächte zu seinem Heimatrevier und lässt sich erholsam durch die Wasserlandschaft schaukeln. Unsere Bordroutine hat uns wieder im Griff, die Nacht wird aufgeteilt in jeweils 7 Stunden, für uns eine Aufteilung die beiden zusammenhängende Schlafenszeiten gewährt. Tagsüber haben wir keine definierte Diensteinteilung. Es gibt nicht viel zu tun, die ausgebaumte Genua zieht uns nach Westen, der Autopilot arbeitet klaglos vor sich hin. Nur leider bricht am 7. Tag der Mastbeschlag des Spibaumes, das Segeln wird für zwei Tage unruhiger.

### Rainee Island Passage





Am Nachmittag des 9. Tages erreichen wir Raine Island, die See bricht sich an der Riffkante, Brecher schäumen auf. Der alte Leuchtturm auf der Insel ist nicht mehr in Betrieb. Wie auch andernorts werden die Leuchtfeuer eingestellt, man verlässt sich weltweit inzwischen überwiegend auf GPS und Plotter. Unsere Passage ist jedoch sicher: das Great Detached Reef liegt der eigentlichen



Zufahrt östlich vorgelagert, in seinem Schutz gelangen wir kommod in das Barrier Reef Gebiet. Die Kartographie dieses Gebietes ist präzise, wir überprüfen mit dem Radaroverlay die Position der Riffe und Inseln, alles ist auf den Meter am rechten Platz verzeichnet, die Tiefenangaben sind zahlreich und decken sich mit unseren Lotungen. Ankern ist in diesem Bereich verboten, das Gebiet war im Krieg vermint gewesen und am Meeresboden könnten sich noch Explosivkörper befinden.

Vor der Riffkante sind weite Strecken von Vögeln umschwärmt, die in das



brodelnde Wasser hineinstoßen, hier muss ein großer Fischschwarm locken,

also werfen wir fix unsere Schleppangel aus und werden prompt mit einem Fang belohnt! Drei Portionen für die Tiefkühle, zwei Suschi- Mahlzeiten, wir



freuen uns riesig, denn der letzte Fang ist lange her, unsere Angelkünste sind arg unterbelichtet.

Im Riffgebiet ist die Welle mit ca. einem Meter moderat, doch der Wind noch sehr frisch. Wegen der guten Kartenverhältnisse entschließen wir uns bei Dunkelheit weiter zu segeln in den Pollard Channel hinein. Nun, so ganz dunkel ist es wahrlich nicht, klarer Himmel und Vollmond spenden hinreichend



Licht um das sich abzeichnende Festland sowie die Kanten der umgebenden Riffe in ihrer weißen Gischt zu erkennen. Der Strom setzt kräftig nach Westen,

mit achterlichem Wind rauschen wir mit 9 Knoten durch die Nacht, ständig Ausschau haltend, das Ruder aus der Hand gefahren, die Maschinen im Stand-by sobald es enger wird. An manchen Orten ist die Riffpassage nur wenige hundert Meter breit, eine aufregende Nachtfahrt!

### Cape York

Nach knapp fünfzig Meilen erreichen wir das küstennahe Fahrwasser, eine Halse wird fällig und der Kurs nach Norden Richtung Cape York abgesteckt. In der Vollmandnacht ist das Festland erkennbar, fahle lange Strände zeichnen sich ab, zwei kleine Frachter kommen entgegen, ansonsten ist es ruhig in diesem Fahrwasser. Mit Sonnenaufgang finden wir uns in einer türkis-grünen



Insel und Rifflandschaft wieder, weiße, menschenleere, Kilometer lange Strände säumen die Ufer.

Vormittags fällt der Anker bei Albany Island (Port Albany), ein ruhiger Platz, nahe Cape York; wir wollen einen Ruhetag einlegen. In Australien ist es bei der Einreise erlaubt vor dem Einklarieren zu ankern, sofern man weder von Bord geht noch irgendwelche Gegenstände an Land geraten lässt. Ein sonniger Tag mit erfrischendem Wind, mit Freude riechen wir den Duft des Landes, schauen auf die grünen Hügel, sehen den wenigen Booten zu die vorbeikommen. Ein Sundowner zum Abend und nach Sonnenuntergang können wir zusammen in die Koje; auf See ist dies im Dienstplan nicht vorgesehen...



Anker auf am Morgen. Schwergängig müht sich die Ankerwinch, Glied für Glied kommt die Kette aus dem etwas trüb-türkisem Wasser; sie trägt einen alten mit Muscheln bewachsenen Admiralitätsanker aus 8 Metern Tiefe herauf,



froh sind wir über unsere kräftige neue Ankerwinch! Nachdem wir diese Antiquität losgelöst und Neptun zurückerstattet haben kommt die Kette schnell hoch, klemmt dann wieder und ein zweiter Admiralitätsanker, diesmal mit einer langen alten Nylontrosse dran erscheint – der Ankerplatz muss mal sehr beliebt gewesen sein. Das Manöver: Anker unterfassen mit einer Leine,

Kette ablassen, klarieren und Anker retour ins Wasser läuft nun schon viel schneller, routinierter ab.

Bei Bilderbuchwetter umrunden wir Cape York,



uns kommt eine Ketsch entgegen; sie muss gegenan gehen, wirft Gischt auf,



die Crew sitzt eingemummelt in der Plicht, die haben es ungemütlich... und wir haben gar keine Lust direkt weiter zu segeln.

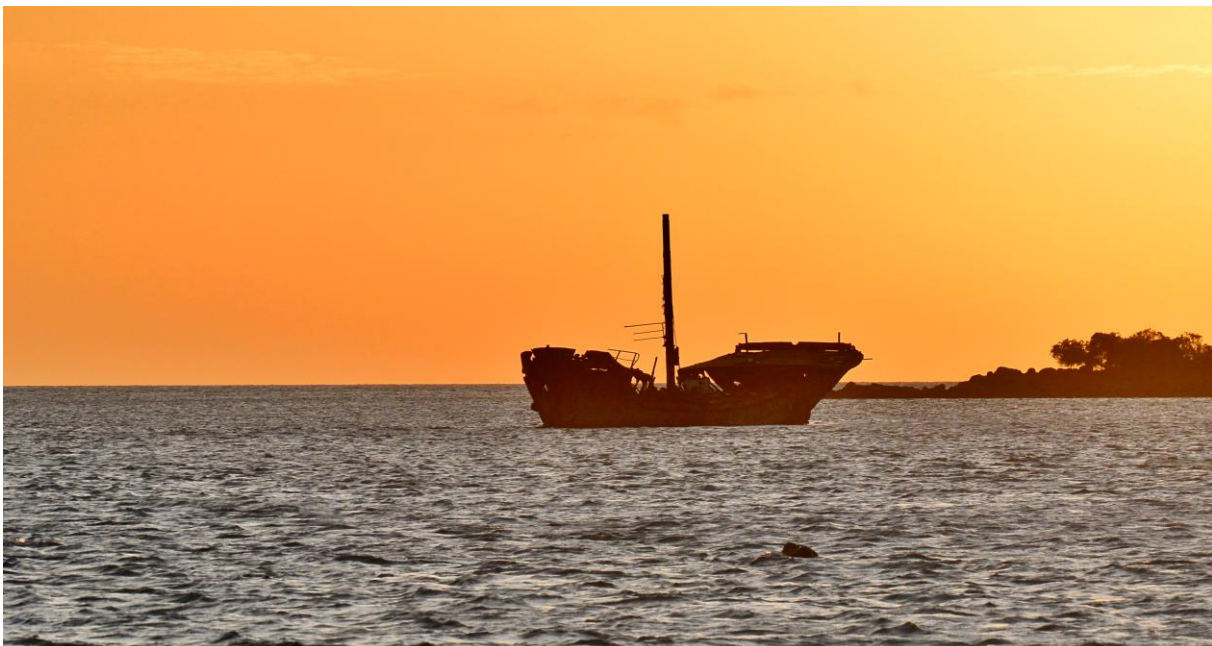
### Seisia

Vorräte sind auch noch reichlich an Bord und diese müssten wir beim Einklarieren wegschmeißen! Also machen wir noch zwei Ankernächte Pause und schauen uns Australien von der Wasserseite her an. 16 Meilen südlich von Cape York liegt der Ort Seisia, vorgelagert befindet sich Red Island, in dessen Schutz man sicher ankern kann. Container lagern am Ufer, auf der Pier stehen

angelnde Touristen, der Parkplatz ist gesteckt voll an diesem, von allen Städten so weit entferntem Ort. Pick Ups, Caravans, Trailer mit Anglerbooten aus Aluminium stehen dicht and dicht, einige haben ihre Boote im Wasser. Bei der Passage der Twiga schauen die Insassen – in diesem Fall Aborinines – gleichgültig herüber, beantworten keinen Gruß...eigenartige Menschen! Unsere späteren Erfahrungen mit den Australiern waren Gott sei Dank wesentlich freundlicher. Eine Fähre kommt, von hier



aus werden die dem Kap vorgelagerten Inseln versorgt, sogar ein Hubschrauber des SAR ist hier stationiert. Ein betagtes Wrack eines Kutters liegt an der Insel, genau die passende Abenddeko!



Zeit Brot zu backen, Öl nachfüllen, die Aufnahme für den Spibaum am Mast neu zu bauen, das Boot zu putzen, all dies ist vor Anker angenehm zu erledigen.

### Arafura See

Die nächsten 660 Meilen führen fast genau nach Westen quer über den Golf von Carpentaria vorbei an Cape Wessel bis zur Dundas Strait. Hier ist der Wind meist geringer als in der Coral Sea, kommt häufiger auch mal aus Süden und ab Oktober sind Flauten etwas alltägliches. Doch noch können wir auf bessere Winde hoffen. Es lässt sich langsam an, bei 10 Knoten östlichem Wind und einer freundlichen Strömung von achtern geht es gemächlich nach Westen. Der Blister wird repariert, er hatte einen Riß, den wir jedoch nicht übernähen, sondern an dessen Rändern wir einen Gewebegurtstreifen aufkleben und nähen, dazwischen einfach das Loch belassen. Die Reparatur klappt famos!



Und wir sind wieder unter unserem bunten, wenn auch schon etwas mürben alten Tuch unterwegs. Die Coast Guard fliegt über uns hinweg, ruft uns auf Kanal 16 und erfragt unsere Personalien sowie die Schiffdaten, überprüft ob wir unsere Visa haben, ein Fehler in dieser Hinsicht kann sehr teuer werden. Wir melden uns bei den Behörden über Iridium E-mail an, die Regel sagt 4 Tage vor dem Eintreffen müsse man sich melden(Advance Notice of Arrival)

Zwei Tage schwacher Wind, jedes Lüftchen will genutzt werden, lange stehen Genua und Blister als Schmetterlingssegel, ausgebaumt und fixiert, auf dass sie jeden Hauch in Fahrt umsetzen können– drei Knoten Wind an Deck und ein



Etmal von 45 Meilen, für die übergewichtige ältere Dame TWIGA gar nicht mal schlecht!

Bei Cape Wessel wird das Wetter lebhafter, herunter mit dem Blister, wir eilen durch die rauher werdende See mit 7 Knoten, was eine 50 Fuß Oyster natürlich nicht hindert um einen Knoten schneller als wir an uns vorbei zu ziehen. Es ist die BRIZO, sie nimmt teil am ARC, wir hatten sie und einige weitere Schiffe, die auch in Gegend sind auf Vanuatu und Fidschi gesehen. Die See lässt die



Brizo in Wellentälern versinken, manchmal schaut nur ein Teil des Mastes heraus.



Den Schiffen, die an der ARC teilnehmen wird gegen eine Gebühr von ca. 20.000 Dollar all die bürokratische Arbeit abgenommen, Abstecher unterwegs wie hier an der Küste zu einer Seelöwenkolonie sind organisiert, die Abfertigung beim Ein- und Ausklarieren geht allenthalben zügig voran. Landausflüge werden angeboten, es ist fast wie auf einer Kreuzschiffahrt! Und der einzeln reisende Segler – er lehnt natürlich solcherlei kostspielige Bemutterung ja gar Bevormundung! ab – muss sich denn gelegentlich(wenn er mal wieder bis zu den Ohren in Organisationsarbeit und Bürokratie steckt) den klammheimlichen Neid auf die Bequemlichkeit dieses Komforts eingestehen...

## Van Diemen Golf



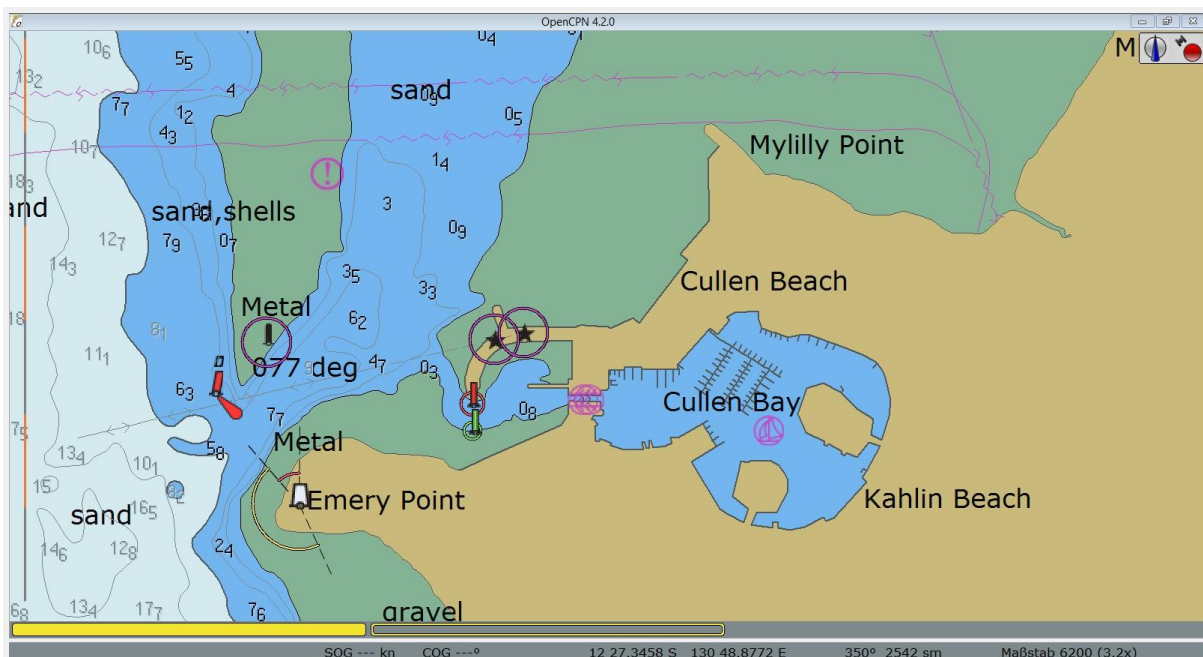
Die Zufahrt von Norden durch die Dundas Strait hat ihre Besonderheit. Die Tide ist in diesem Bereich Australiens ausgeprägt( in Darwin bis zu 7 Metern) und die beiden Öffnungen des Golfes führen zu komplizierten Interaktionen der Strömungen, die jedoch gut kartographiert sind – die Australier sind eben ordentliche Leute! Auch ohne genaue Planung haben wir das Glück mit einlaufendem Wasser an zu kommen, weiter drinnen kippt die Tide gerade rechtzeitig um uns weiter nach Westen zu ziehen, nur kurz vor Darwin müssen wir für zwei Stunden unter Maschine gegen den Strom angehen. Ein Mayday erreicht uns. Die Unglücksposition wäre für uns erst in 2 Stunden erreichbar, die Coast Guard hat zwar einen Heli, kann damit aber keinen Kranken abbergen und gerade darum scheint es zu gehen: ein Angler hat einen Herzinfarkt erlitten. Ein Schnellboot der Coast Guard kommt aus Darwin mit

34 Knoten über das Wasser geilt und lange bevor wir vor Ort gewesen wären ist der Kranke abgeborgen und unterwegs zum Krankenhaus.

Noch einige gemächliche Stunden auf See, ein prächtiger Sonnenaufgang, zum Frühstück werden die letzten Reste des frischen Obstes verzehrt.



Montag mittags(29.8.), am 8. Tage seit Cape York, erreichen wir Darwin. Über VHF werden wir angewiesen in der Cullen Bay an den Außensteg zu gehen dort wird uns Immigration, Biosecurity und der Zoll abfertigen.



Freundliche Beamte kommen an Bord, die Einklarierung ist kein Problem, 200 AU-Dollar sind zu zahlen, wir können auch sofort Diesel(ca. 90 Eurocent/Liter) und Wasser bunkern, eine ATM Maschine steht um die Ecke. Wer will mag in die Cullen Bay Marina gehen, nur das wird teuer. Die Marinas haben alle eine



Flutschleuse und einen Binnenhafen sowie zyklonsichere Steganlagen. Für Langzeitlieger kosten die Plätze zwischen 1500 und 2500 Dollar pro Monat...



Und die Marinabetreiber verlangen von den Bootseignern deren Schiffe von außerhalb kommen ein Zertifikat der Biosecurity, dass das Unterwasserschiff

frei von schädlichen Fremdorganismen sei; für dieses Zertifikat muss ein Biologe bestellt werden der den Rumpf abtaucht.

### Fannie Bay

An die Cullen Bay schließt sich nach Norden die weit geschwungene und nach Nordwesten offene Fannie Bay an, an deren Ufer der Darwin Sailing Club sein Gelände und die Slipanlagen hat. Gegen eine geringe Gebühr kann man dort mit dem Dingi anlanden, die Wäscherei, die Duschen benutzen, es gibt Internet und einen Chipchandler. Das Personal ist freundlich und sehr hilfsbereit. Das Ufer fällt über eine lange Strecke trocken, bei Ebbe kann der Ankerlieger einen einachsigen Dingiwagen ausleihen um das Beiboot über das Watt bis zur Wasserkante zu transportieren. Busse fahren regelmäßig in die Stadt(3 Dollar für 3 Std Fahrtberechtigung). Das Ankern vor dem Club ist kostenlos, wenn auch etwas unruhig; nachmittags setzt durch die Landthermik eine auflandige kräftige Brise ein, die kurze steile Wellen aufbaut und erst eine Stunde nach Sonnenuntergang wieder aufhört. Zum Sonnenuntergang hat man von der Terrasse einen weiten Blick über die See, die untergehende Sonne, die Ankerlieger davor.

Und im Büro des Klubs lagerte für schon ein Paket mit dem Ersatzteil für unseren Watermaker, zeitlich genau passend geschickt von Markus Reger von der Firma Aquagiv.

