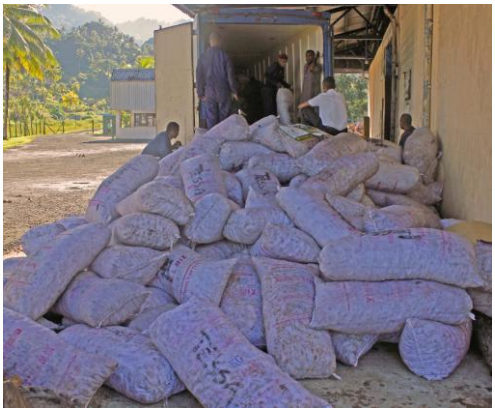
13. Reisebericht

Fidschi - Neukaledonien - Southport/ Australien 15. Mai - 9. November 2012

Am 14. Mai hatten wir Savusavu, unseren Einklarierungshafen auf der Insel Vanua Levu in Fidschi, erreicht. Die Ortsbesichtigung am Folgetag ist überschaubar: Auf der einen Seite der etwa 500 m langen Dorfstraße gibt es Geschäfte, in denen man das Lebensnotwendige bekommt, auf der anderen Seite den Busbahnhof und einen Gemüsemarkt. Am Markteingang blicken wir etwas verständnislos auf ein Schild „No Grog inside!!!“ Grog in dieser Affenhitze? Des Rätsels Lösung: Grog ist einfach nur ein anderer Name für Kava, dem leicht berauschenden Nationalgetränk in Fidschi, das aus den Wurzeln des Pfefferstrauchs gewonnen wird und sich hier größter Beliebtheit erfreut.

Eine Rundfahrt gibt uns ein umfassenderes Bild von Vanua Levu, der kleineren der beiden Hauptinseln des mehr als 300 Inseln umfassenden Fidschi-Archipels. Bei strahlendem Wetter geht es auf der einzigen asphaltierten Straße zum 100 km entfernten Hauptort Labasa. Wir fahren durch eine üppig grüne Landschaft, durch kleine Dörfer, deren Häuser von liebevoll angelegten Gärten umgeben sind.

Danach geht es durch große Kokosplantagen, die sich auf der regenreichen Südseite der Insel befinden. Die Erzeugung von Kopra für den Export stellt in diesem Inselteil den wichtigsten Wirtschaftszweig dar.



Die Straße führt über Vulkanberge mit unberührten, großflächigen Regenwäldern auf die trockenere Nordseite von Vanua Levu. Hier wird Zuckerrohr angebaut, nach wie vor Devisenbringer Nummer eins.

Von der örtlichen Bevölkerung werden wir überall sehr freundlich begrüßt. Fast die Hälfte der Einwohner sind Inder, die im 19. Jahrhundert von den englischen Kolonialherren als Arbeitskräfte für die Zuckerrohrplantagen angeworben wurden und mittlerweile das Straßenbild, das Geschäftsleben und auch die regionale Küche in hohem Maße prägen. Melanesier - die traditionellen Bewohner von Fidschi - und Inder leben, oft nach Dörfern getrennt, weniger mit- als nebeneinander.

Auf dem bunten Obst- und Gemüsemarkt in Labasa - wir fallen auf, denn wir sind die einzigen Europäer hier - erwerben wir einige Portionen Kava als Gastgeschenke für die „Chiefs“ abgelegener Inselgruppen.

Der Schlangentempel in der Nähe von Labasa ist um einen großen Felsblock gebaut, der an den Kopf einer Kobra erinnert. Hindugläubige beschwören, dass der Fels wächst, so dass das Tempeldach bereits erhöht werden musste.

Auf dem Weg zurück zum Schiff machen wir einen Abstecher zur Palm Lea Lodge, die zauberhaft auf einem parkähnlichen Grundstück liegt. Sie ist im Besitz eines australisch-amerikanischen Paares, das zweimal die Welt umsegelte und ein offenes Herz für Yachties und deren Belange hat. Wir sind in dieser Saison die ersten Segler, die hier erscheinen, und werden mit einem phantastischen Fischcurry verwöhnt.

Nach diesem Ausflug ist das schöne Wetter erst mal vorbei.

Wir wettern ein dickes Sturmtief vor Anker liegend ab und treffen uns gelegentlich mit anderen Seglern zum Erfahrungs- und Informationsaustausch über die riffreiche Inselwelt von Fidschi. Die Liste der auf keiner Karte verzeichneten Riffe ist lang, die Position der kartographierten häufig fehlerhaft. Man behilft sich mit einigen verfügbaren Wegepunkten, aufgezeichneten Routen anderer Segler und insbesondere Fahrt nach Sicht, das heißt penibler Ausguck in Riffgebieten. Kein Wunder, dass es hier trotz wunderschöner Inseln mit herrlichen Ankerplätzen keine einzige „Bareboat"-Charteryacht mehr gibt; die Schäden und Verluste waren einfach zu hoch.

Am 21. Mai verlassen wir unseren Ankerplatz. Bei 20 bis 25 Knoten Wind und recht ruppiger See nehmen wir nach einem Zwischenstopp in der hübschen, gut geschützten Lagune der kleinen Insel Makogai Kurs auf Viti Levu, nicht nur die größte Insel des Archipels, sondern auch eine der größten Inseln in der Südsee. Nach einer bewegten Nachtfahrt entlang der Südküste erreichen wir die Marina von Port Denarau im Westen von Viti Levu. Hier liegt Alumni während unseres zweimonatigen Deutschlandaufenthaltes gut und sicher.

Am 29.Juli sind wir zurück an Bord. Wir sind nach dem langen Flug ziemlich zerknittert, Alumni reichlich schmutzig, ansonsten alles prima! Wie immer dauert es zwei, drei Tage, bis die Taschen ausgepackt, alle Ersatzteile verstaut und wir tatsächlich „wieder angekommen" sind. Danach mieten wir uns ein Auto für eine zweitägige Inselerkundung.

Unser Tagesziel ist das 300 km entfernte Suva, Hauptstadt von Fidschi. Schon bald erreichen wir unseren ersten Stopp, den „Garden of the Sleeping Giant", einen wunderschönen Park mit einer umfangreichen Orchideensammlung, der von dem amerikanischen Schauspieler Raymond Burr („Der Chef") Anfang der neunziger Jahre angelegt worden ist.

Wir kommen durch Lautoka, die größte Zuckermetropole der südlichen Erdhalbkugel. Das Zuckerrohr wird per LKW oder mit einer kleinen Schmalspurbahn in der Fabrik angeliefert.

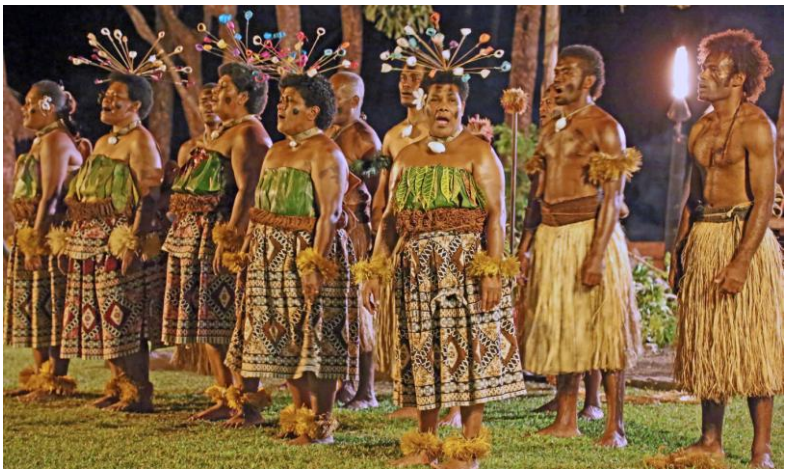
Die Luft ist klebrig und angefüllt mit schwarzen Schwebstoffen aus den Verarbeitungsanlagen. Bei entsprechender Windrichtung haben wir in unserer ca. 30 Kilometer entfernten Marina reichlich davon auf dem Schiff.

Wir fahren auf der Kings Road die Nordküste, die „Sunshine Coast“, entlang, kommen durch abwechslungsreiche Landschaften und malerische Dörfer wie Rakiraki. Hier wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts Ra Udre-Udre beigesetzt, der in seinem Leben fast 900 Menschen verspeist haben soll. Kurz darauf verlassen wir die Küste und fahren über teils unbefestigte Straßen durchs nordöstliche Inland Viti Levus. Die Strecke ist landschaftlich wunderschön, viele sehr gepflegte Dörfer liegen am Weg. Groß und klein winkt uns vom Straßenrand aus zu und grüßt mit einem freundlichen „Bula“.

Wir übernachten in der Raintree Lodge, einem idyllisch gelegenen Refugium nur wenige Kilometer vom Stadtzentrum Suvas entfernt.

Am nächsten Tag geht es auf der Queens Road entlang der Coral Coast im Süden der Insel zurück nach Port Denarau. Fischerdörfer, Strände und hügeliges Farmland wechseln sich ab. Das Wetter verschlechtert sich zusehends, und wir fahren durch zum Teil sintflutartigen Regen. So fällt dann der Dünenspaziergang bei Sigatoka buchstäblich ins Wasser, und auch der angeblich schönste Sandstrand, die Natadola Beach, ist nicht so richtig einladend. Allein auf dem kurzen Weg vom Auto zum Schiff werden wir nass wie die Katzen.

Am 6. August verlassen wir Port Denarau. Am Vorabend besuchen wir eine Aufführung des Dance Theatre of Fiji und der Firewalkers aus Bequa.



Unser erstes Ziel ist Muscet Cove auf Malolo Lailai, ein beliebter Liegeplatz bei Seglern.

Muscet Cove ist ein idealer Ausgangspunkt zur Erkundung der vor der Westküste Viti Levus liegenden Mamanuca- und Yasawa-Inseln. Es gibt Inseln in allen Größen, flach oder hügelig, begrünt oder kahl, bewohnt oder auch nicht, einige wenige mit Ferienresorts, aber immer mit palmengesäumten Bilderbuchstränden. Zehn Tage lang bummeln wir durch dieses Revier mit seinen zahlreichen Ankerplätzen, von denen einer schöner als der andere ist.

Auf der Vulkaninsel Waya mit dem kleinen Ort Yalobi, hinter dem eine imposante Bergkulisse aufsteigt, schnappen wir uns ein Büschel Kava und gehen an Land, um Tom, dem „Chief“ des Ortes, unsere Aufwartung zu machen – Sevusevu genannt. Es gehört in Fidschi zum guten Ton, das jeweilige Dorfoberhaupt um Erlaubnis zu fragen, ob man in der Bucht ankern, schwimmen und schnorcheln oder das Dorf besuchen darf, und es ist üblich, auch ein Gastgeschenk mitzubringen. Tom spricht über unser Kava einen Dankessegen, dann heißt er uns - im Übrigen lebenslang - im Dorf willkommen und lädt uns ein, alles anzuschauen.

Die „Hauptstraße“ von Yalobi

Viele Male müssen wir den aufgeschlossenen Dorfbewohnern unsere Namen nennen, erzählen, wo wir herkommen und wie das Seglerleben so aussieht. Eine große Satellitenschüssel sorgt dafür, dass man auch auf den „Outer Islands“ nicht mehr völlig von der übrigen Welt abgeschnitten ist. Strom gibt es über einen Generator abends von 19 bis 22 Uhr, gekocht wird mit Holz in kleinen Büdchen neben den Wohnhäusern. Neben dem Ort befindet sich eine Internatsschule, in der sämtliche Kinder der Insel, derzeit sind es 140, von acht Lehrern unterrichtet werden.

Der große Sportplatz der Schule dient auch dem regionalen Rugby-Team als Trainingsgelände. Wir haben überhaupt den Eindruck, dass Sport überall auf den Inseln groß geschrieben wird.

Am 16. August verlassen wir dieses Inselparadies, fahren mit einigen Stopps die durch vorgelagerte Riffe geschützte Nordküste von Viti Levu entlang.

Nachdem Viti Levu nun auch per Schiff umrundet ist, nehmen wir wieder Kurs auf Vanua Levu und Savusavu, wo wir uns mit unseren Freunden John und Wendy von der Midnight Sun verabredet haben. Unterwegs passieren wir die Katie M, die wir bereits seit Tonga kennen, und Angela zückt ihren Fotoapparat.

Wir segeln einige Tage mit Midnight Sun die Südküste Vanua Levus entlang.

In Fawn Harbour gehen wir an Land, und John übergibt ein stattliches Fischgerippe mit Kopf und Schwanz, was - wir hätten es vorher nicht geglaubt - dort große Freude auslöst. Hinter den Mangroven leben etwa ein Dutzend Familien, alles „Pickerings“ englischen Ursprungs, wie sie betonen.

Vor der Viani Bay, gegenüber der „Garteninsel“ Taveuni, taucht Org mit John und Wendy an der „Great White Wall“, die weltweit als Tauchermekka gilt. Org berichtet begeistert von einem natürlichen Tunnel mit etwa drei Metern Durchmesser, der vom Riffdach in ein paar Metern Wassertiefe diagonal zu einer Öffnung im Außenriff rund 30 Meter tiefer führt. Der Anblick des aus dem tiefblauen Meer senkrecht aufsteigenden Riffs, dicht besetzt mit Fächerkorallen, die im Sonnenlicht gleißend weiß leuchten, ist atemberaubend.

Wir bewegen uns hier allerdings auch mit gemischten Gefühlen, denn an der Great White Wall ist die Touché, die wir auf dem Weg von Neuseeland nach Fidschi kennengelernt haben, aufs Riff gelaufen und musste aufgegeben werden. Ihren Eignern blieb nur das nackte Leben.

Irgendwann unterwegs kommen ein paar Kinder per Floß zu Alumni gepaddelt. Org besinnt sich auf seine neu erworbenen magischen Fähigkeiten und „zaubert“ einige Bonbons aus einem leeren Sack, sehr zum Vergnügen der Kids!

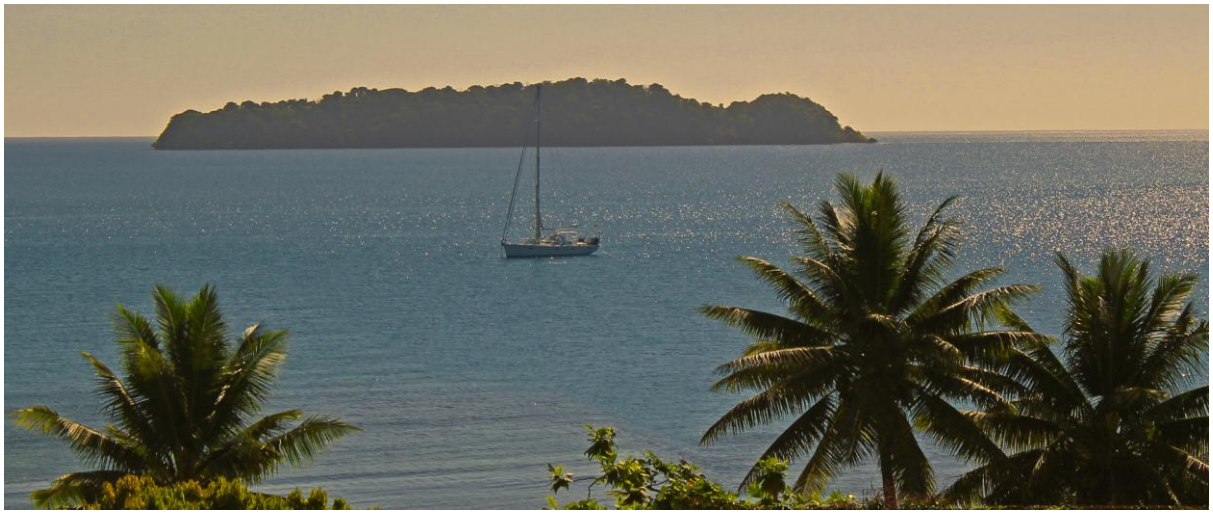
Neben zahlreichen Seminaren über Motorkunde, Amateur- und Seefunk etc. gehört eben auch ein Crash-Kurs in Zaubern (bei Artur, dem Vater unserer Patenkinder) zu einer ordentlichen Reisevorbereitung.

Letzte gemeinsame Station mit John und Wendy ist die Albert Cove auf Rabi. Versteckt unter Palmen am Strand leben hier drei Familien, die uns freundlich begrüßen, als wir an Land kommen. Es sind Banabans von den im Norden gelegenen Kiribatis, die hierher zwangsumgesiedelt wurden, als man ihre Insel zum Phosphatabbaugebiet erklärte. Die Familien leben vom Fischfang und den Produkten aus ihren Gärten: Bananen, Brotfrucht, Papaya und Wurzeln. Sie verkaufen in geringem Umfang Kopra und handgepresstes Kokosnussöl, um von diesem Erlös Dinge des täglichen Lebens zu erwerben, die sie selbst nicht herstellen können, wie Zucker, Mehl, Salz und ähnliches. Hühner und Enten laufen zwischen unseren Füßen herum, und es gibt auch zwei Schweine mit derzeit fünf Ferkeln.

Einen Stromgenerator besitzen die Familien nicht, wir sehen jedoch ein paar Solarlampen und ein winziges Solarpanel für das Transistorradio.

Nach hiesiger Einschätzung gelten die Familien als eher wohlhabend, zumal sie an den höher gelegenen Berghängen Kava anbauen können, das sie an Händler in Suva verkaufen. So lassen sich dann auch größere Anschaffungen wie ein Außenborder oder sogar ein Boot finanzieren.

Am 30. August verabschieden wir uns von der Midnight Sun und nehmen Kurs auf Vanua Balavu im Norden der Lau Gruppe, der „Verbotenen Inseln“, die bis zum letzten Jahr für Segler praktisch nicht zugänglich waren und sich demzufolge viel von ihrer Ursprünglichkeit bewahrt haben. Wir segeln die Nacht durch, erreichen im Licht der ersten Morgensonne die Einfahrt durch das Barriereriff und gehen vor dem Örtchen Daliconi vor Anker. Nach einem kräftigen Frühstück machen wir unser Sevusevu und werden im Anschluss von Rosie durch den etwa 100 Einwohner zählenden Ort geführt.



Tags drauf verlegen wir uns in die Bay of Islands, wunderschön mit ihren unzähligen Inselchen, üppiger Vegetation und kristallklarem Wasser.

Viel zu früh, wie es uns scheint, müssen wir wegen eines aufziehenden tropischen Tiefdruckgebietes dieses herrliche Fleckchen Erde verlassen und uns auf den Weg zum 180 Seemeilen entfernten Suva machen, das wir nach einer Nachtfahrt erreichen.

In der großen Hafenbucht von Suva erleben wir einige bange Augenblicke, als eine vor Anker liegende, offenbar unzureichend bemannte Fähre bei dem inzwischen aufgekommenen Starkwind langsam auf uns zu driftet - und wir können nicht weg, weil die Nachbaryacht mit verklemmtem Ankergeschirr genau über unserem eigenen Anker liegt! Buchstäblich im letzten Moment kann die mit dem Lotsenboot abgesetzte Mannschaft den Dampfer in Sicherheit bringen. Einige andere Yachten mit rutschendem Anker werden später vom Matsch gezogen - offenbar ohne Schäden, denn glücklicherweise lagen keine größeren Steine im Weg. Es ist schon erstaunlich, wie viel Chaos ein paar Stunden Starkwind in dem als sicher geltenden Hafen anrichten können. Nach dem Proviantfassen auf dem Obst- und Gemüsemarkt von Suva klarieren wir aus mit Ziel Neukaledonien.

Am 8. September lichten wir in den frühen Morgenstunden den Anker, Suva verabschiedet sich im Sonnenschein. Bei östlichen Winden um 20 Knoten machen wir gute Fahrt. Der Wind bleibt uns bei der sechstägigen Überfahrt - 760 Seemeilen - mit Ausnahme einer Nacht gewogen, er bläst konstant mit 20 bis 30 Knoten aus der richtigen Richtung.

Wir haben eine schnelle Reise, die nur am Ende bei vier Meter Wellenhöhe etwas holperig wird. Am Morgen des 13. September bergen wir die Segel und lassen uns mit immerhin noch vier Knoten Geschwindigkeit in Richtung Havannah-Pass treiben, den wir um die Mittagszeit bei Stillwasser passieren. Danach geht es bei glattem Wasser und raumem Wind unter Groß und Genua zügig unserem Ziel Nouméa, der Hauptstadt Neukaledoniens im Süden der Insel Grande Terre, entgegen. Um 18 Uhr stellt die dortige Marina ihren Betrieb ein, das verpassen wir um eine Viertelstunde. Also ankern wir gemütlich vor der Hafeneinfahrt, feiern unsere Ankunft und futtern das bereits auf See gekochte Abendessen.

Am Folgetag verlegen wir uns in die Marina von Port Moselle, wo wir von Andreas und Migdaly von der Cosa Nostra begrüßt werden. Während der nächsten Tage erkunden wir Nouméa, schwelgen in französischem Käse und anderen Delikatessen – Neukaledonien gehört (noch) zu Frankreich - und mieten uns ein Auto, mit dem wir am 20. September auf Inselrundfahrt gehen. Die Westküste mit dem vom Nickelabbau schwer gezeichneten Bergland beeindruckt uns nicht sonderlich.

Die Traverse zur Ostküste mit ihrer üppigen Vegetation, riesigen Baumfarnen, Palmen, Nadelgehölzen und Buschwerk ist jedoch landschaftlich sehr reizvoll, wie die Ostküste selbst, wo die Berge bis fast an die Küste reichen.

Unser Tag endet in Hienghène an der Ostküste, dessen Umgebung mit den zahlreichen Kliffs, Felsformationen und vorgelagerten Inseln **das** Highlight von Neukaledonien ist.

Wir setzen unsere Fahrt an der Ostküste am nächsten Tag fort. Viele Flüsse münden ins Meer; von den Brücken, die sie überspannen, sehen wir immer wieder Wasserfälle.

Nur über den Ouaième führt eine (kostenlose) Seilfähre, denn nach einer lokalen Legende wohnt flussaufwärts ein Riese halb in Haigestalt, dem ein Brückenbau den Weg ins Meer versperren würde. Tatsache ist, dass die Flussmündung als haiverseucht gilt und man hier nie einen Schwimmer sieht.

Über die nördliche Traverse gelangen wir erneut zur Westküste und von dort zurück zum Schiff.

Am 24. September kommen Dieter und Brigitte an Bord, um mit uns drei Wochen in der „größten Lagune der Welt“ im Süden von Grande Terre zu segeln.

Wir besuchen das einem kanakischen Unabhängigkeitskämpfer gewidmete Tjibaou Cultural Center in Nouméa, dessen beeindruckende Architektur von dem Italiener Renzo Piano stammt. Verschiedene Ausstellungen vermitteln einen interessanten Einblick in die Kulturgeschichte der melanesischen Urbevölkerung, der Kanaken.

Danach heißt es Ansegeln zur Ilot Amédée mit ihrem berühmten, nach Plänen von Eiffel errichteten Leuchtturm aus Stahl.

Weiter geht’s zur Ile des Pins. Hier fällt unser Anker in einer wunderschönen Bucht mit türkisblauem Wasser, herrlichem Sandstrand und natürlich den Pinien, die James Cook zu seiner Namensgebung inspirierten.

Wir bleiben ein paar Tage, um die Gegend zu Land und zu Wasser kennenzulernen. Die folkloristische Einlage am Dinghianleger gilt nicht direkt uns, sondern den für einige Stunden einfallenden überwiegend australischen Kreuzfahrergästen.

Es gibt viele schöne Buchten, die allerschönste wahrscheinlich die Baie d'Oro.

Bei einem Besuch des Ehrenfriedhofs für die politischen Gefangenen der Pariser Kommune kann man sich auf geschichtsträchtigem Gelände bewegen, und vom 300 Meter hohen Pic N'ga wird man nach schweißtreibendem Aufstieg mit phantastischen Ausblicken belohnt.

Wir segeln bei gutem Wind mit einigen Stopps zur Ilot Mato, einer durch ein fast kreisrundes Riff perfekt geschützten „Lagune in der Lagune". Wir sind uns einig: Das ist unser schönster Liegeplatz in Neukaledonien!

Nachdem Brigitte ausgiebig gebadet hat, schwimmen drei recht große Haie dicht am Schiff vorbei – die stören im Paradies! Zwei Tage später treffen wir in der Baie de Tortue die Sail Away und die Amigo. Wir verbringen einen langen, vergnüglichen Abend an Bord von Alumni, danach sind unsere Rosé-Vorräte erschöpft.

In zwei Tagesetappen geht es dann zurück nach Nouméa, wo Brigitte und Dieter am 11. Oktober abmustern.

Am nächsten Tag laufen wir nach Mackay/ Australien aus. Dort haben wir uns mit unseren Freunden Fritz und Anne verabredet. Wir haben guten Wind und erreichen in den ersten drei Tagen Etmale um die 160 Seemeilen, danach flaut der Wind etwas ab.

Wir queren den Zwangsweg für die Großschifffahrt und sehen, 150 Seemeilen vor der Küste, wie die australische Wirtschaft funktioniert: Wie Perlen an der Schnur ziehen asiatische Massengutfrachter an uns vorüber, leer auf dem Weg zu den australischen Häfen, voll beladen mit Rohstoffen (Kohle hier an der Ostküste, Eisenerz an der Westküste) zurück nach Fernost, hauptsächlich nach China, Korea und Japan.

Als wir in den 50 Seemeilen breiten Capricorn Channel zwischen Great Barrier Reef und australischem Festland einbiegen, sind es noch 200 Seemeilen bis zum Ziel. Der Wind ist inzwischen ganz eingeschlafen, so dass wir die letzten zwei Tage motoren müssen. Am 17. Oktober macht Org im letzten Rot der untergehenden Sonne am Horizont Australien aus. Über dem Land stehen die schmale Sichel des Mondes und die Venus – Postkartenmotiv! Am 18., nach dem Passieren der Vernon Rocks, geht es dann auf die Zielgerade.

Als erstes Empfangskomitee erscheint eine Schule Delfine. Dann fliegt ein Zollflugzeug dicht an unserem Heck vorbei, um den Schiffsnamen zu identifizieren, und fragt über Funk nach unseren Schiffs- und Reisedaten. Offenbar sind die von uns zuvor per Email übermittelten Informationen direkt verfügbar – man wünscht eine gute Weiterreise und einen schönen Aufenthalt in Australien.

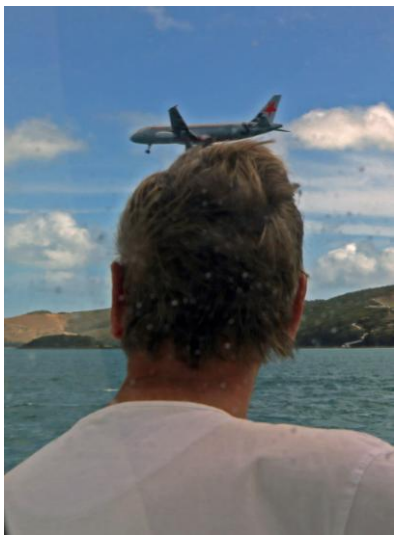
Wir passieren Hay Point, den weltweit größten Kohleumschlaghafen - 700 bis 800 Schiffe werden hier pro Jahr mit 85 Mio. Tonnen Kohle beladen -, bevor wir am frühen Abend in der Marina von Mackay zunächst am Dieselschwimmdock festmachen (der Tidenhub beträgt sechs Meter). Hier können wir am nächsten Tag die Einreiseformalitäten erledigen und uns dann in die Marina verlegen. Entgegen verschiedener Berichte ist das Einklarierungsprozedere völlig problemlos, die Beamten sind sehr freundlich und entgegenkommend.

Am 21. Oktober holen wir gegen Abend Fritz und Anne vom Flughafen ab. Am nächsten Tag laufen wir aus. Unser Ziel sind die Whitsunday-Inseln, eines der schönsten Segelreviere Australiens.

Nach einem ersten Flautentag schiebt uns ein kräftiger Passat mit in Spitzen rund 30 Knoten in die richtige Richtung.

Fritz übt sich unterwegs sehr passabel als Rudergänger, Annes Nervenkostüm wird allerdings etwas strapaziert, als sich Alumni in der einen oder anderen Böe leicht auf die „Backe“ legt.

Als wir Kurs auf die Marina in Hamilton nehmen, müssen wir die Einflugschneise des örtlichen Flughafens queren – und es kommt ein Flieger nach dem anderen! Ich halte die Luft an - unser Mast bleibt drauf.



Hamilton, Org von einem Segeltörn vor acht Jahren noch als verschlafenes Städtchen in Erinnerung, hat sich zu einem mondänen Touristenort entwickelt. Der örtliche Yachtclub erinnert in seiner Wuchtigkeit ans Kanzleramt in Berlin.

Seine Terrasse ist jedoch bestens geeignet, um von hier unsere gemeinsamen Freunde aus Münsteraner Studentenzeiten, Hermann und Maria, zu grüßen: Euer Schirm mit den Prinzipalmarkt-Motiven hat uns, von Kanada bis Australien, bei Sonne und Regen, schon gute Dienste geleistet!

Abends kreisen hunderte von Flughunden über dem Hafen.

Zu den Highlights dieser Etappe gehört unser Liegeplatz vor der White Haven Beach, dem schönsten Sandstrand der Whitsundays.

Beim Strandspaziergang stoßen wir auf unsere erste „frei fliegende“ Kakadu-Kolonie in Australien, im Wasser sehen wir neben Fischschwärmen die Rücken zweier Wale und etliche Schildkröten.

Zwei Tage verbringen wir bei herrlichem, ruhigem Wetter an einer der sechs verfügbaren Moorings im Bait Reef, das zum Great Barrier Reef gehört. Wir haben ideale Schnorchelbedingungen, unternehmen ausgedehnte Dinghitouren und genießen die absolute Ruhe dieses Platzes. Wir liegen wie im Aquarium, um uns herum schwimmen dicke bunte Fische.

Als wir uns dem nächsten Ankerplatz Cid Island nähern, passieren wir eine Inselkulisse, die mit ihrer Vegetation und ihren Felsformationen an Skandinavien erinnert. Die Ankerbucht gehört uns ganz allein, Schwalben schwirren ums Schiff.

Am 28. Oktober, viel zu früh, ist dann schon Absegeln für Fritz und Anne angesagt, und zwar zünftig unter Genua mit acht Knoten Geschwindigkeit nach Airlie Beach, mit seiner Kneipen- und Diskothekenszene magischer Anziehungspunkt vor allem für die „Backpackers“ aus aller Welt.

Da an diesem Teil der Queensland-Küste viel Ungetier sein Unwesen treibt - eine lebensgefährliche Quallenart, Haie, Krokodile, perfekt getarnte und daher praktisch unsichtbare Steinfische mit hochgiftigen Stacheln, Krötenfische, die gleich ganze Zehen abbeißen, um nur einige zu nennen –, stellen Ferienorte wie Airlie Beach ihren Gästen kostenlose Schwimmbäder zur Verfügung, meist kleine Freizeitparks mit Grillplätzen, Sportanlagen etc.

Früh am nächsten Morgen verlassen Fritz und Anne das Schiff. Unsere guten Wünsche begleiten sie, möge der alte Hobel von Mietwagen die 150 Kilometer bis zum Flughafen in Mackay noch durchhalten!

Org und ich verlassen am 30. Oktober die Marina und machen uns auf den Weg zum 600 Seemeilen entfernten Southport etwas südlich von Brisbane. Wir kommen dabei etliche Tage in den Genuss einer um diese Jahreszeit nicht so häufig anzutreffenden Nordwindlage, das heißt eines schönen Schiebewinds, den mit uns eine Vielzahl australischer Boote nutzt, um die bald wieder Hurrikan- und überschwemmungsgefährdeten Gebiete im tropischen Teil des Landes zu verlassen.

Die Inselkette, die der Coral Coast vorgelagert ist, finden wir landschaftlich genauso attraktiv wie die Whitsundays. Viele Inseln sind unbewohnt, daher noch sehr ursprünglich, an Land kreischen Kakadus und Sittiche. Die White Bay in Percy Island mit ihren hohen weißen Sanddünen ist mir besonders in Erinnerung geblieben.

In Gladstone, laut Reiseführer der bedeutendste Exporthafen Queenslands, Betreiber des größten Kohlekraftwerkes des Bundesstaates und Sitz der produktivsten Aluhütte Australiens, legen wir einen ungeplanten Zwischenstopp ein. Es sind nicht die vorab aufgezählten Superlative, die uns hier verweilen lassen, nein, ich muss zum Zahnarzt! Vielleicht wurde der Seegang nach der Winddrehung am Ende doch etwas zu ruppig, auf jeden Fall verliere ich beim Frühstück am 2. November ein stattliches, recht neues Inlay. Org findet in der Bordapotheke eine Schachtel mit der Aufschrift „Der kleine Verbandskasten für den Zahn“, rührt eine etwas klebrige Masse an und füllt damit das Loch. Die Dentistin, die das Werk einige Tage später begutachtet und das Inlay wieder einsetzt, ist mit seiner Arbeit hochzufrieden - ich natürlich auch!

Am 7. November laufen wir aus zur letzten Etappe dieser Reise. Der Wettergott beschert uns nochmals zwei Tage herrlichen Raumschotsegelns. Als wir Frazer Island passieren, bietet sich ein grandioses Bild: Dicht unter der Küste vor der imposanten Dünenkulisse springen zwei große Buckelwale mehrfach hoch aus dem Wasser, drehen Pirouetten und produzieren mit ihren mächtigen Flunken Gischtfontänen. Kurz darauf meinen wir, über Funk eine „gale warning“ (Starkwindwarnung) zu vernehmen, tatsächlich heißt es aber „whale warning“: Die Schifffahrt wird um besondere Vorsicht und Rücksichtnahme auf Wale gebeten, die jetzt in Scharen entlang der Queensland-Küste unterwegs sind, alle auf dem Weg „nach Hause“ zu ihren „Futterplätzen“ in der sommerlichen Antarktis.

Am 9. November laufen wir in die Marina des Southport Yacht Club ein, Alumnis „Zuhause“ für die nächsten knapp sieben Monate.

Wir machen fest in Box SY 5, die hat endlich mal vernünftige Klampen!

Auch sonst ist die Umgebung mit den gepflegten Touristenzentren Southport und Surfers Paradise standesgemäß.

Tags drauf weht es mit 30 Knoten aus Südost und macht das Gatt in das Gold Coast Broadwater, durch das wir geschlüpft sind, fast unpassierbar. Doch das stört uns nicht mehr, denn für uns ist die Segelsaison 2012 nun zu Ende. Gut 5.500 Seemeilen haben wir zurückgelegt, das entspricht immerhin zwei Atlantiküberquerungen. In den kommenden Monaten werden wir „Australien rund“ gehen, wegen der gewaltigen Entfernungen jedoch nicht mit dem Boot, sondern per Auto und Flugzeug. Doch das ist ein anderer Bericht.