15. Reisebericht

Von Southport / Australien über Vanuatu, Solomon Inseln und Louisiaden/ Papua-Neuguinea nach Indonesien - 16. Mai bis 21. August 2013

Anfang Mai packen wir Alumni bis unter die Halskrause voll mit Lebensmitteln und Unmengen von Geschenken sowie „Tauschwaren“ für die nächsten Monate. Wir wissen von anderen Seglern, dass man bei einem Besuch der melanesischen Inseln davon nie genug an Bord haben kann. Dann beginnt das Warten auf geeignetes Wetter für den Start. Ein erfahrener australischer Segler warnt uns: Er ist die über 1.000 Seemeilen lange Passage nach Vanuatu gegen den vorherrschenden kräftigen Südost-Passat neunmal gefahren, es war wohl immer eine Quälerei. Ein einziges Mal hatte er die ganze Zeit Flaute, und das sei mit Abstand die angenehmste Überfahrt gewesen!

Auf Wiedersehen Australien!

Am 16. Mai kommt jedoch das erhoffte Wetterfenster: Für einige Tage sollen wir eine in dieser Jahreszeit sehr ungewöhnliche Windrichtung haben, nämlich West-Südwest. Das heißt, wir müssen nicht gegen den Passat anknüppeln, sondern können uns schieben lassen. Grund für diese Wettersituation ist ein dickes Tief, das sich statt der sonst üblichen Hochdruckgebiete südlich von uns befindet. Wir fahren immer ganz dicht an der Nordkante dieses Tiefs entlang und sehen Nacht für Nacht im Süden die Blitze zucken. Etwa fünf Tage lang laufen wir so mit guter Geschwindigkeit, dann haben wir unser „Ost“ gemacht. Wir können unser Glück kaum fassen, bedanken uns für den unerwarteten „shuttle service“ und ziehen nach Norden hoch. Der Wind wird etwas löchrig, und wir brauchen gelegentlich für ein paar Stunden die „Unterwassergenua“.

Es gibt aber auch einige Böen mit bis zu 40 Knoten, wenn Schauer über uns hinweg ziehen. Wir fahren in Sichtweite an der zu Neukaledonien gehörenden Ile des Pins vorbei, die wir im letzten Jahr besucht haben. Org nimmt erstmalig unsere neue Angel in Betrieb, und es dauert gar nicht lange, da haben wir einen kleinen Mahi Mahi am Haken und später auch in der Pfanne.
Am 23. Mai laufen wir beim allerletzten Büchsenlicht in die Bucht von Aneityum ein, dem südlichsten Port of Entry des Inselstaates Vanuatu. Für die 1.200 Seemeilen haben wir genau eine Woche gebraucht. Das erste Schiff, das wir sehen, ist die Pipistrelle von Bob und Elaine, wir kennen uns seit Galapagos. Nachdem wir erst mal ausgeschlafen und einklariert haben, treffen wir uns in netter Runde zum Brunch am Strand von Mystery Island, frischen alte Kontakte auf, knüpfen neue und feiern außerdem Geburtstag, und zwar den von Babsi von der österreichischen „Taurus“.

Zwei Tage später versinkt die Welt für eine Woche in Regen und Sturm. Wir sind in Gedanken bei Freunden aus Neuseeland, die nach langen Wochen des Wartens auf geeignetes Wetter gerade mit einer Reihe anderer Boote in Richtung Fidschi aufgebrochen sind.

Ihre Hoffnung, dass das Vanuatu-Tief eine andere Zugbahn einschlägt oder sich nicht zu einem ausgewachsenen Sturm entwickelt, erfüllt sich nicht. Wir verfolgen über Kurzwelle den Funkverkehr; bei 50 Knoten Windgeschwindigkeit ist die Stimmung auf den Booten mehr als gedämpft. Unser Freund John berichtet uns später, das dies seit 17 Jahren seine mit Abstand übelste Passage nach Fidschi gewesen sei, er habe aber auch eine goldene Regel verletzt: Nämlich niemals loszufahren, wenn eine „tropical depression“ auf der Wetterkarte erkennbar sei.

Wir wettern die Front an unserem gut geschützten Ankerplatz in Aneityum ab, dann machen wir uns allesamt nach Tanna auf, wo wir ein Highlight von Vanuatu besuchen wollen: Den Vulkan Yasur. Unterwegs bessert sich das Wetter zusehends.

Dies ist kein Fall für die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, sondern die „Anna Rose“ aus Tasmanien im Restschwell auf dem Weg zu unserer Ankerbucht Port Resolution, in der wir später alle ruhig wie in Abrahams Schoß liegen.

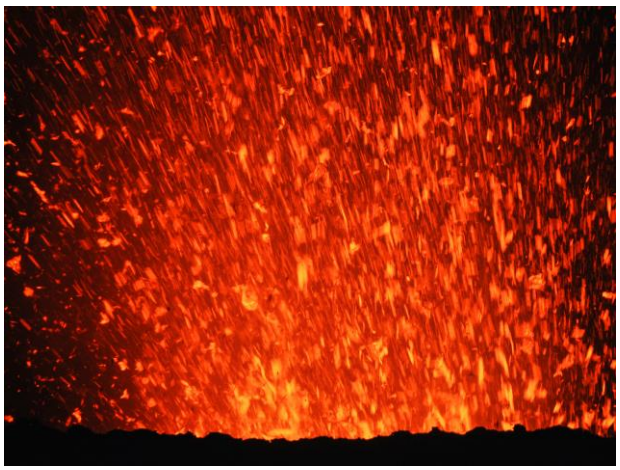
Wir besuchen den herrlich über der Bucht gelegenen Yachtclub, der aber wohl schon bessere Zeiten erlebt hat. Hier sehen wir, neben vielen anderen Flaggen, mit Gänsehaut einen Wimpel der amerikanischen Yacht „Quest“, deren vier Besatzungsmitglieder im Februar 2011 auf dem Weg ins Rote Meer von Piraten erschossen wurden.

Wie fast überall auf der Welt wird auch in Vanuatu mit Begeisterung Fußball gespielt, die Mädel lassen sich beim Feldhandball ebenfalls nicht lumpen.

Doch dann ruft der Vulkan: Auf der Ladefläche eines klapprigen alten Pickup, der auch prompt unterwegs zusammenbricht, rumpeln wir über die Piste zum Mt. Yasur.

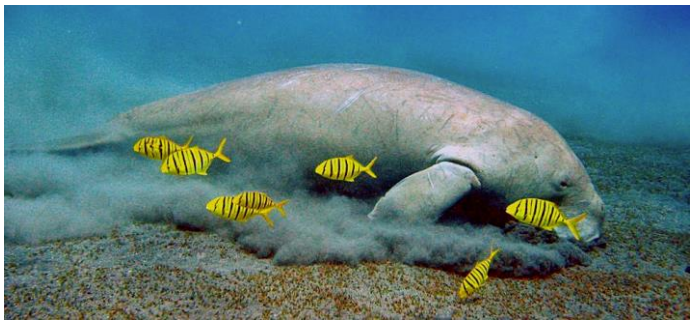
Weltumsegler aus 5 Nationen auf gemeinsamer Landtour

Was danach folgt, ist unvergesslich: Direkt am Kraterrand stehend, blicken wir unmittelbar in den Schlund der Hölle. Aus zwei dicht nebeneinander liegenden Schloten spuckt der Vulkan Feuer und schleudert große Lavabrocken hoch in die Luft, teilweise fliegen sie über unsere Köpfe hinweg. Es ist schon spät, als wir uns von diesem Schauspiel losreißen können.



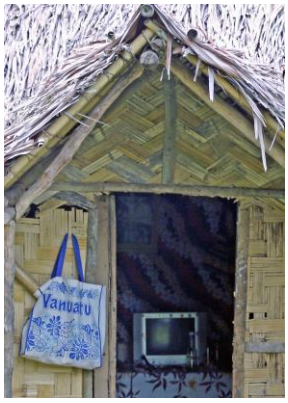
Wir bleiben noch einen Tag, dann machen wir uns auf zur Erkundung der weiteren Inselwelt von Vanuatu. Wir segeln ziemlich dicht am Vulkan vorbei; er grollt und schmaucht und lässt zum Abschied einen Ascheregen auf uns nieder gehen.

Die vielen wunderschönen Ankerplätze des Archipels teilen wir meist mit nur wenigen Booten sowie gelegentlich einem Dugong, wie hier in der Lamen Bay.



Wir schlendern durch kleine Ortschaften mit ihren freundlichen Bewohnern, vor allem Kinder begleiten uns auf Schritt und Tritt, …

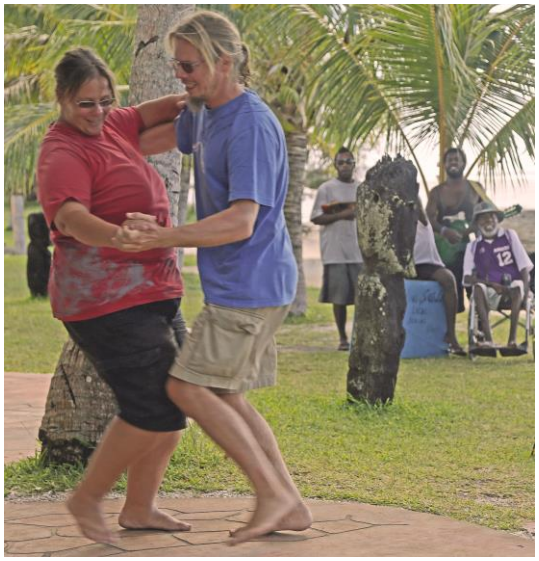
… statten dabei auch den Schulen einen Besuch ab, stets ausgerüstet mit Schulheften und Stiften, die hier Mangelware sind, …



… und erleben „Zukunfts“-Musik.

Übrigens: Es gibt hier nicht mal Strom, geschweige denn eine Internetverbindung.

Mit Babsi und Christoph von der „Taurus“ unternehmen wir eine gemeinsame Rundfahrt auf Efate mit Port Vila, der Hauptstadt des Archipels. Die „Gegenwarts“-Musik dieser Combo animiert die beiden zu einem gekonnt dargebotenen Tänzchen - die beiden kommen aus der Walzerstadt Wien -, das von der örtlichen Jugend allerdings mit einer gewissen Skepsis verfolgt wird.



Unsere Fahrt durch die Maskelynes, im Segelführer zutreffend beschrieben als Labyrinth aus kleinen Inseln, nicht markierten Kanälen und ausgedehnten Korallenriffen, ist beeindruckend, obgleich der Himmel leider sehr grau bleibt.
An Bord von Alumni feiern wir Anthonys Geburtstag. Sein Alter brauchen wir nicht zu erfragen, denn schon am frühen Morgen schallte von der „Cobalt“ sein Geburtstagsständchen zu uns herüber, auf der Klarinette von seiner Frau Kathryn, Musiklehrerin in ihrem früheren Leben, gespielt: „When I’m sixty four!“

Es wird ein vergnüglicher Abend, in dessen Verlauf die beiden uns erzählen, dass ihre Cobalt, eine schmucke 16-m-Holzyacht, von einer Werft kommt, in der ein berühmtes Schiff gebaut worden ist, das 1968 in Rekordzeit das Sydney-Hobart-Race gewonnen hat. 1968? Da gehen bei uns alle Lichter an! Das muss die „Fidelis“ sein, auf der wir im Sydney Harbour eine Regatta mitgesegelt sind - und sie ist es. Da die zwei sie noch nie gesehen haben, laden wir auf unserem Laptop schnell die Australienbilder hoch und berichten.

Am nächsten Morgen muss Org zunächst seine Taucherausrüstung anlegen und die Ankerkette klarieren, die sich auf 20 Metern gleich mehrfach um einen Korallenblock gewickelt hat. Dann brechen wir zu einem weiteren Highlight in Vanuatu auf: In Pentecost erleben wir das atemberaubende „land diving“ – Vorläufer des kommerziellen Bungee-Springens, das seine Wurzeln in Queenstown/ Neuseeland hat. Diese Mutprobe für junge Männer auf Pentecost fand traditionell nur in den Monaten Februar bis April statt, da in diesem Zeitraum die Lianen, an denen die Springer hängen, am elastischsten sind. Für Touristen macht man aber heute schon mal eine Ausnahme und bezieht auch den Mai noch mit ein. Schon die annähernd 30 Meter hohen Gerüste, von denen sich die jungen Männer in die Tiefe stürzen, muten abenteuerlich an.

Man trägt bei diesem Event traditionelle Kleidung oder - wie ein englischer Segler zutreffender formuliert - einen „interesting type of undress“.

Im Anschluss werden wir an den Strand zu einem Imbiss mit Musikuntermalung eingeladen.

Hier hat sich die Bevölkerung sämtlicher umliegender Dörfer versammelt, und wir müssen viel erzählen. Zum Glück schlagen die Touristen nicht gnadenlos beim Kuchen zu, so dass genug für die Kiddies übrigbleibt. Bevor wir den Rückweg antreten, werden wir in die Hütte des Dorfchefs zu Kava (für die Männer) und Kokosnussmilch (für die Ladies) eingeladen.
Nach gut sechs Wochen verlassen wir Vanuatu und machen uns auf den Weg zu den Solomon Inseln.

Unser Ziel ist Guadalcanal, die größte Insel des Archipels. Mit Ausnahme einer Regennacht haben wir herrliches Blauwassersegeln. Nach fünf Tagen und knapp 700 Seemeilen laufen wir in Honiara, der Hauptstadt der Solomons, ein. Honiara liegt etwa auf 9° Süd; wir sind dem Äquator deutlich näher gekommen und befinden uns jetzt in der tropischen Konvergenzzone außerhalb des Passatgürtels mit seinen angenehm kühlenden Winden. Entsprechend heiß und schwül ist das Klima; so etwas haben wir bisher im Pazifik kaum erlebt.

Der Himmel ist meist wolkenverhangen, und obwohl wir uns nicht in der Regenzeit befinden, prasseln jeden Tag mehrere tropische Regengüsse nieder.

Die Solomons sind ähnlich wild und abgelegen wie Vanuatu, traten jedoch in den Vierzigerjahren für kurze Zeit in den Blickpunkt der Geschichte.
Die Gewässer vor Guadalcanal waren Schauplatz heftigster Gefechte zwischen Japanern und Alliierten um die Vorherrschaft im Pazifik. Fast 70 Kriegs- und Transportschiffe sind hier gesunken und haben der Meerenge ihren Namen gegeben: „Iron-Bottom-Sound“. Ein Taucher erzählt uns, dass man auf dem Seegrund von Guadalcanal bis hinüber zu den 20 Seemeilen entfernten Flores-Inseln noch heute stets ein Schiffs- oder Flugzeugwrack im Blick hat.

In Honiara erinnert ein Monument an die Coast Watcher, in der Regel Australier, und ihre meist einheimischen Scouts, die die amerikanischen Streitkräfte

unterstützten. Ihnen verdanken der junge Kommandant und die Besatzung des amerikanischen Patrouillenbootes PT 109 ihr Leben. Ihr Boot war in einer Nacht im August 1943 von einem japanischen Zerstörer versenkt worden. Der Kommandant konnte sich schwimmend mit zehn Überlebenden seiner Mannschaft auf eine kleine, unbewohnte Insel retten und vor den Japanern verstecken. Die Insel trägt heute seinen Namen: „Kennedy-Island“. Da es hier, wie auch auf den benachbarten Inseln, kein Wasser gibt, wäre die Geschichte vermutlich böse

ausgegangen, hätte nicht ein australischer Coast Watcher den Vorgang beob-

achtet und zwei Scouts ausgesandt, um nach Überlebenden zu suchen. Sie wurden fündig, Kennedy ritzte eine Nachricht an die amerikanischen Militärs in die Schale einer Kokosnuss und wurde mit seinen Männern gerettet. Alles anzuschauen und nachzulesen im kleinen, aber interessanten Museum von Honiara.

Honiaras Stadtbild ist nicht hübsch, fasziniert jedoch durch pulsierendes Leben und ein buntes Rassengemisch. Touristen gibt es kaum.
Jung und Alt, Männlein wie Weiblein, frönen der Sucht des Betelnusskauens. Die Betelnüsse haben leicht berauschende Wirkung und werden zusammen mit Kalk und Pfefferblättern gekaut. Verräterisch sind die roten Lippen und Zähne - oft nur noch Stummel, denn das Ganze ist ziemlich ungesund. Auf Straßen und Plätzen sieht es aus, als wäre alle paar Meter ein Schwein geschlachtet worden - mitnichten: Es handelt sich um Betelnussflecke - Betel regt den Speichelfluss an, und der muss irgendwo hin entsorgt werden, gerne auch aus dem offenen Autofenster.

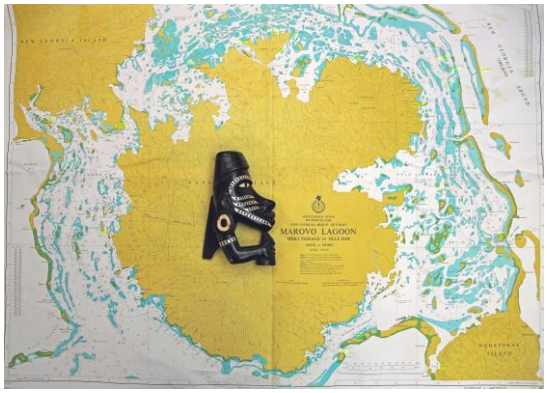
Wir fassen Proviant auf dem Green Market, auf dem es auch Garküchen mit lokalen Spezialitäten gibt.

Um diese Delikatesse schlagen wir einen großen Bogen, denn in den Bäumen gefallen uns die Tierchen - es handelt sich um Flughunde - schlichtweg besser.

Dann machen wir uns auf den Weg zur Marovo-Lagune, dem interessantesten Segelgebiet der Solomons und Zentrum der traditionellen Schnitzkunst im Westpazifik.
Vor uns liegt ein simpler „Overnighter“ von 120 Seemeilen, der sich unterwegs jedoch etwas anders entwickelt als laut Wetterbericht zu erwarten war. Mitten in der Nacht kommen wir in einen „electrical storm“, fahren stundenlang durch heftige Gewitter mit wolkenbruchartigen Regenfällen - Alumni mutiert zum U-Boot. Irgendwann ist die Atmosphäre so aufgeladen, dass an Bord sämtliche elektrische Geräte ausfallen. Binnen Kürze baut sich eine ziemlich hohe See auf, die sich auch am nächsten Morgen kaum beruhigt.

An eine Einfahrt in die Lagune, einem schmalen Pass, in dem sich die Wellen brechen, ist nicht zu denken. Wir segeln also vorbei. Nach 170 statt der geplanten 120 Seemeilen und 27 Stunden älter - für mich gefühlte 48 Stunden - finden wir eine geschützte Bucht, in der wir vor Anker gehen.

Zwei Tage später manövriert uns Org dann durch eine flache, von einem Walhai „bewachte“ Passage tatsächlich in die Lagune. Unterstützt von Kartenplotter und Google Earth auf einem zweiten PC mogeln wir uns durch das knifflige Inselgewirr sowie die zahlreichen Flachs. Durch das rücksichtslose Abholzen des Regenwaldes werden ständig große Mengen Erdreich von den steilen Hängen in die Lagune gespült – das Wasser ist daher trübe und der Seegrund nicht mal zu erahnen.



Egal wo wir ankern, sind wir binnen Kürze von Kanus umringt, und zwar von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang.

Keine Ahnung, wo die immer herkommen. Viele wollen mit uns in „Handelsbeziehungen“ treten, insbesondere Schnitzereien verkaufen, andere wollen nur erzählen, das aber stundenlang.

Wer kein ganzes Kanu hat, schaut halt mit ‘nem halben Surfboard vorbei!

… und wer glaubt, sich dem Trubel durch Flucht unter Deck entziehen zu können, ist auf dem Holzweg, denn „glücklicherweise“ haben ja alle Kabinen Fenster im Rumpf …

Von anderen Seglern hören wir, dass sie sich mit einem - nicht ganz ernst gemeinten - Schild an der Reling „Trading hours from 10 till 12 am“ etwas Privatsphäre verschaffen wollten. Das habe erwartungsgemäß ein fröhliches Gelächter ausgelöst, mehr aber auch nicht.

Ein besonderes Erlebnis ist die Begegnung mit John Wayne (der eigentlich Wayne John heißt), dem renommiertesten, mit Sicherheit jedenfalls bekanntesten Schnitzer der Lagune, der spannend über die Geschichte der Solomons und seiner Vorfahren zu erzählen weiß. Wir besuchen ihn an Land in seinem Studio, lernen einige Mitglieder seiner großen Familie kennen und bewundern seine Ausstellung.

John zeigt eine stattliche Auswahl von „Nguzu-nguzus“ (Aussprache noosonoosos), Skulpturen eines Kriegsgottes, die als Gallionsfiguren die großen Kriegskanus schmückten. Jedes Kanu verfügte über drei unterschiedliche Nguzu-nguzus: Wenn sie ihr Heimatdorf verließen, ruhte der Kopf des Gottes auf den Schwingen eines großen Vogels. Kamen sie als erfolgreiche Krieger zurück, lag das Kinn des Gottes auf einem kleinen Feindeskopf, waren sie erfolglos, lag es hingegen auf verschränkten Händen.

John zeigt uns das Foto seines Urgroßvaters, eines von den Einheimischen geachteten „Kriegshelden“, der viele Feindesköpfe nach Hause brachte, bevor er von Missionaren bekehrt wurde. Den Schrein mit den Köpfen gibt es heute noch in einer hinteren Ecke seines Gartens.

Mehrfach sehen wir in den Solomons heruntergekommene Holzfrachter wie diesen Seelenverkäufer aus Malaysia.

Mit dem Primärwald sind die großen internationalen Holzgesellschaften längst verschwunden. Die immer geringere Holzqualität spiegelt sich in den nachströmenden „Playern“ auf diesem Markt und ihrer Ausrüstung wider, die - wie wir aus Gesprächen mit Einheimischen erfahren - bei der Lizenzvergabe mit großspurigen Wiederaufforstungsversprechen antreten, von denen im Nachhinein nur wenig zu sehen ist.

Unsere letzte Station in den Solomons ist Gizo, zweitgrößte Stadt des Inselreichs. Wie häufig in dieser Gegend, muss eine verzwickte Riffdurchfahrt passiert werden.

Kaum vorstellbar, dass ein paar Monate später Christoph, nach der dramatischen Erkrankung von Babsi, die „Taurus“ hier bei Nacht durchsteuern musste (www.sytaurus.com)!

In der Hafenbucht von Gizo angekommen, ankert man vor einer Reihe rostiger kleiner Blech- oder Bretterbuden.

In den Solomons haben wir übrigens unterwegs nur eine andere Yacht getroffen, lediglich in Honiara und Gizo sahen wir noch drei, vier andere Segelboote. Unruhen und Übergriffe auf Yachten halten die früher überwiegend australischen Segler fern; wir haben die Plätze mit schlechtem Ruf gemieden und fühlten uns nur an einem einzigen Ankerplatz etwas unwohl.

Wir klarieren aus und machen uns auf den Weg zu den Louisiaden, einem weitgehend unberührten Inselparadies, das zu Papua-Neuguinea gehört. Die 300 Seemeilen zu den Louisiaden sind im Grunde nur ein Katzensprung, wir müssen jedoch zwei Nächte auf See einplanen, um an der Riffeinfahrt bei Tageslicht anzukommen.
Wir starten bei Sonne und frischem Wind. Statt der angesagten 15 haben wir 25 Knoten Wind mit entsprechender Welle, die uns voll von der Seite trifft, sobald wir das schützende Riff um Gizo hinter uns gelassen haben. Und der Wind nimmt eher zu als ab, wir fahren beständig mit mehr als neun Knoten Geschwindigkeit und sind damit viel zu schnell. Bereits in der ersten Nacht reffen wir massiv unsere Segel und reduzieren unser Tempo auf etwa sieben Knoten – eigentlich schade, wir hätten ansonsten sicher ein Etmal von deutlich über 200 Seemeilen und damit neue persönliche Bestmarke erreicht.

Kurz vor Sonnenaufgang stehen wir vor dem Pass in das riesige Ring-Riff, welches das Louisiaden-Archipel umschließt. Bei Stillwasser fahren wir in die Lagune ein. Es ist ein strahlend schöner Tag.

Das Superwetter bleibt uns während der gesamten Zeit in den Louisiaden erhalten, ein ganz anderes Klima als auf den Solomons mit ihrer extrem feuchten Hitze. Statt auf Regenwälder treffen wir auf Inseln mit eher subtropischem Charakter, …

...aber wieder mit unzähligen Kanus! Hier jedoch häufig mit Segeln ausgestattet aufgrund der besseren Windverhältnisse und der größeren Entfernungen, die zurückzulegen sind. Im Übrigen geht in den Louisiaden nun endlich unser vor zwei Jahren zersegelter Parasailor von Bord, der immer noch gut genug ist, ein paar Kanus mit neuen Segeln auszustatten.

Neben den üblichen Bitten um Kleidung, Angelausrüstung, Tauwerk, Nähzeug und Wäsche werden wir auch auf Grundnahrungsmittel (Reis, Mehl, Konserven), Medikamente und Trinkwasser angesprochen. Da es lange nicht geregnet hat, sind die Zisternen auf einigen Inseln fast leer. In einem Dorf ist der Sohn des Chief schwer erkrankt; wir haben den Verdacht, dass dies mit der schlechten Wasserqualität zusammen hängt. Wir sind jedenfalls froh über die hohe Kapazität unseres Wassermachers, der an manchen Ankerplätzen stundenlang läuft, so dass wir wenigstens für die kurze Zeit unseres Besuchs mit einwandfreiem Trinkwasser aushelfen können.
Das Leben in den Dörfern ist noch einfacher als in den Solomons und erst recht im Vergleich zu Vanuatu. Die Handelsbeziehungen gestalten sich in der Regel recht einseitig, denn es gibt wirklich nichts außer Kokosnüssen, Wurzeln und ganz selten Eier – die sind kostbar!

Die winzigen Gemüsegärtchen, die man anzulegen versucht, geben entweder nie etwas oder aber zu dieser Jahreszeit nichts her.

Ungeachtet dessen achten wir darauf, die vielen Dinge, die wir aus Australien mitgebracht haben, nicht einfach so wegzugeben. Wir möchten schon eine kleine Gegenleistung, beispielsweise eine schöne Muschel oder einen Stein, eine Führung durchs Dorf, Aufpassen auf das Dinghi oder ähnliches. Das ist einfach eine Frage der Gesichtswahrung; schiere Bettelei wollen wir nicht unterstützen. Dieses Prinzip gilt ausdrücklich nicht für Kinder, für die gibt es immer ein paar Bonbons, Lollies, Luftballons oder auch mal ein T-Shirt.

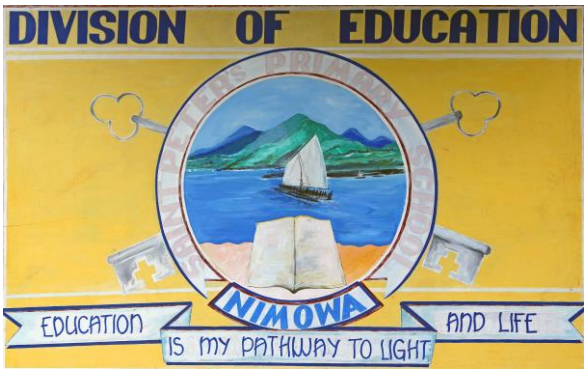
Als uns ein Dorfältester an Bord besucht, fällt sein Blick auf meine Ersatzlesebrille, die immer griffbereit am Kartenplotter hängt. Sie hat es ihm angetan. Nach einigem Hin und Her mache ich sie ihm zum Geschenk. Er ist begeistert, als er seine neue Sehkraft an Orgs Schmöker testet. Dass er das Buch dabei verkehrt herum hält, tut eigentlich nichts zur Sache.

Org ist an Land ständig von einer Kinderschar umringt. „Hans Dim Dim“, Hans den Weißen, nennen sie ihn, wollen auch alle mal anfassen, prüfen, ob er abfärbt, und ahnen vermutlich, dass er immer ein paar Luftballons oder Süßigkeiten in der Hosentasche hat, getreu seinem Lieblingsmotto aus der eigenen Kindheit: Ein Onkel, der was mitbringt, ist besser als ‘ne Tante am Klavier.

Wir besuchen das örtliche Wasser- und das E-Werk.

Die Solaranlage stammt von dem dänischen Segler Hans Ole Clemmensen, den wir bereits in Australien kennen gelernt haben. Hans ist Jahr für Jahr mit seiner „Seagoon“ in den Louisiaden unterwegs, um möglichst viele Dörfer mit elektrischer Beleuchtung auszustatten.

Schulen (und der Lehrerberuf!) genießen bei den Einheimischen hohe Wertschätzung und werden in den Louisiaden traditionell von der meist australischen Seglergemeinschaft unterstützt, manchmal sogar komplett errichtet.



Auch wir bringen Berge von Schulheften, Buntstiften und Kugelschreibern mit und berichten in den Klassen, wo wir herkommen und was wir so tun.

Einen Tag nach unserem Besuch prangt hier an der Wand das Klassenfoto, das Org aufgenommen und gleich an Bord ausgedruckt hat. Einige Kinder sehen sich erstmalig auf einer Fotografie.

Da es gerade Mittagszeit ist, wird der Unterricht für heute beendet, die ganze Horde flitzt zum Strand, um als Dankeschön unser Dinghi ins Wasser zu schieben, und das war …

… Spitze!

Als wir tags darauf auslaufen, versammelt sich die Klasse oben am Berg, winkt und singt uns ein Abschiedslied.
Noch einige Impressionen von diesem wirklich unberührten Fleckchen Erde.

Mit der Familie an Land tauschen wir zum Abschied Geschenke aus, danach sind Alumnis Schapps ratzeputz leer.

Es dürften mehr als 300 Kanus gewesen sein, die in den Solomons und den Louisiaden zu uns ans Schiff gekommen sind, und kaum jemand ging mit leeren Händen.
Wir verlassen Papua-Neuguinea und nehmen Kurs auf Indonesien.

Erstmals fahren wir ohne Wetterbericht los. In dieser entlegenen Ecke der Welt gibt es nicht einmal Satellitenempfang! Wir rufen ein riesiges Containerschiff an, das uns bereitwillig seinen Wetterbericht weiterleitet. Der fällt allerdings kurz und bündig und mit „ruhige See“ auch ziemlich generisch aus. Kaum nähern wir uns jedoch der Hauptschifffahrtslinie, funktioniert unser Satellitentelefon wieder, und bald darauf können wir auch den zuverlässigen australischen Seefunk über Kurzwelle empfangen.

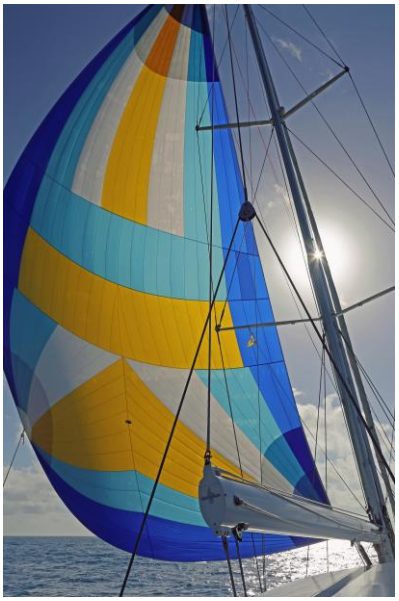
Es ist herrliches Segeln bei Wind um 20 bis 25 Knoten. Wir beschließen, auch mit Blick auf unsere noch fast vollen Dieseltanks und ausreichend Proviant, den ursprünglich geplanten Zwischenstopp in Port Moresby, der Hauptstadt von Papua-Neuguinea, ausfallen zu lassen. Die Kriminalität dort ist extrem hoch. Das eingezäunte, streng bewachte Gelände der Marina gilt als einer der wenigen sicheren Plätze im Freien. Wir haben gehört, dass viele Expatriierte daher nur hinter diesen Zäunen ihre Jogging-Runden drehen. Nicht unbedingt einladend also, daher werden wir bis Indonesien durchlaufen.

Zügig nähern wir uns der Torres-Straße. Dieses von Riffen, Untiefen und unzähligen flachen Koralleninseln durchsetzte Gebiet - es ist praktisch das Nordende des Great Barrier Reef - war früher bei Seefahrern wirklich gefürchtet. Oft weht hier der Wind mit 35 Knoten, da sich der Passat in der Düse zwischen Australien und Papua-Neuguinea um zehn Knoten verstärken kann, hinzu kommt eine starke Querströmung von zwei bis drei Knoten. Durch GPS und Kartenplotter ist die Navigation heute jedoch sehr viel einfacher geworden, zudem haben die Australier mittlerweile die Passage gut betonnt. Da wir „nur“ rund 25 Knoten Wind haben, halten wir es daher für verantwortbar, im Dunkeln in die Torres-Straße einzulaufen.

Bereits 20 Stunden später passieren wir Thursday Island, die australische Vorhut an der Nordspitze des Kontinents. Mit mehr als elf Knoten Speed über Grund werden wir - vier Tage nach unserem Start in den Louisiaden - von der Coral Sea in die Arafura Sea gespült. Nach mehr als zweieinhalb Jahren verlassen wir damit den Pazifik, einem faszinierenden, wenn auch navigatorisch nicht immer ganz einfachen Segelrevier. Wir sind jedenfalls dankbar, in dieser Zeit ohne eine einzige Grundberührung davon gekommen zu sein – wozu bei aller Umsicht angesichts der kartografischen Unzulänglichkeiten auch eine gehörige Portion Glück gehört.

Die Arafura-See, ein Randmeer des Indischen Ozeans, begrüßt uns mit einer komfortablen Überfahrt.

Der Wind weht zwar nur mit 10 bis 15 Knoten, wegen des ruhigen Wassers in Lee des australischen Kontinents laufen wir dennoch gutes Tempo.



Bei sehr konstanten Winden können wir - obgleich mit unserer Zweiercrew etwas schwach bemannt - den 210 qm großen Gennaker ziehen. Die Maschine brauchen wir erst am letzten Tag.
Mindestens einmal pro Tag werden wir von einer Maschine der australischen Küstenwacht überflogen und nach unseren Schiffs- und Reisedaten gefragt. Nach ein paar Tagen kennt man uns offenbar und ist überzeugt, dass wir keine illegalen Einwanderer nach Australien bringen wollen, jedenfalls werden wir schon von weitem über Funk freundlich begrüßt: „Hello Alumni ...“

Am 21. August, knapp zwei Wochen und 2.000 Seemeilen nonstop nach unserem Start in den Louisiaden, erreichen wir Kupang auf der indonesischen Insel Timor. Etliche pilzförmige Häuschen auf Stelzen im Wasser sowie laut knatternde Longtail-Boote mit alten Automotoren auf dem Heck, die ohne Getriebe über eine meterlange Welle den Bootspropeller direkt antreiben, sind die Vorboten einer uns noch fremden Welt; von Land rufen aus vielen Lautsprechern die Muezzins zum Gebet: Wir sind in Südostasien angekommen.
Doch das ist ein anderer Bericht.