

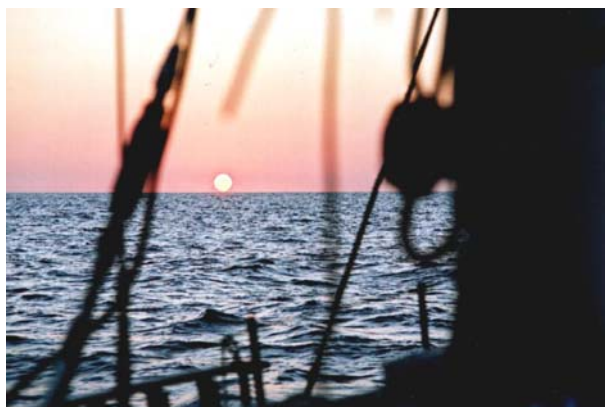
# Reisenotizen aus dem Logbuch der SAMIRA

## Pazifik, Neukaledonien (Noumea) – Australien (Brisbane)

10. Oktober 2004 bis 5. November 2004

### 10. bis 13. Oktober 2004

06.15 gehen wir Anker auf. Bis zum Pass müssen wir motoren, dann erhebt sich der SE-Passat mit 15 und bald 20kn. Wir kommen trotz des vielen Bewuchses am Schiff gut voran. 153sm, 131sm, 108sm sind unsere Etmale.



### 14. Oktober 2004

Nur noch 236 sm sind es bis Bundaberg und gestern haben wir uns pflichtgemäss beim Australischen Zoll angemeldet. Doch das letzte Stückchen des Pazifiks scheint nicht ganz so bequem zu überqueren, wie wir uns das gewünscht haben.

Der Wind ist zusammen gefallen und die Segel schlagen in der übrig gebliebenen Dünung. Der Motor schiebt uns von Zeit zu Zeit einige Meilen. Für morgen ist Gegenwind angesagt.

Gestern in der Abenddämmerung brach die Sollbruchstelle des Ruders der Windfahnensteuerung. Es gelang mir das Ruder und das Pendelruder an Bord zu nehmen. Selbstverständlich haben wir Ersatz für die Sollbruchstelle. Doch um diese zu montieren, muss ich zuerst eine festgehockte M10 Schraube aus dem Aluminiumruderschaft pressen und die Reste der Alten Bruchstelle abziehen. Das alles scheint ohne grössere Gewalt nicht zu gehen. Da das Boot stark in der Dünung rollt, habe ich die weiteren Versuche auf später verschoben. So steuert uns also im Moment der Grosse Autohelm 7000, der aber viel Strom frisst und wie wir das schon erlebt haben) jederzeit aussetzen kann.

### 15. Oktober 2004

Es scheint, dass Australiens Grenzen perfekt überwacht werden. Am frühen Nachmittag überflog uns eine Maschine der Küstenwache als wir eben 100sm von Sandy Cape, der äussersten Landspitze Australiens entfernt waren. Wir wurden auf Kanal 16 gerufen und mussten Schiffsnamen, Abfahrts- und Zielort angeben. Der Zoll wies uns darauf hin, dass wir weder

Ankern noch an Land gehen oder mit anderen Schiffen Kontakt aufnehmen dürfen bis wir einklariert sind.

Darauf verabschiedet sich der Beamte mit einem freundlichen "Wellcome in Australia!"

## 16. Oktober 2004

In unseren Unterlagen lese ich, dass Einklarieren in Australien unter der Woche 132.-\$ kostet, am Samstag kommen 140.-\$ Überzeitzuschlag dazu, am Sonntag nochmals 170.-\$ ! Am Sonntag an zu kommen würde uns also 442.- Australdollar kosten. Da es uns nicht mehr gelingen wird am Freitag ein zu laufen, beschliessen wir bei zu drehen.

Die Nacht ist ungemütlich und rollig. Alle 15 Minuten halten wir Ausschau, wie wenn wir unterwegs sind, denn hier vor der Küste ist mit Schiffsverkehr zu rechnen. Dabei trägt uns der Australstrom bis zum Morgen 20sm nach Süden. Den ganzen Tag über herrscht absolute Flaute. Damit wir nicht noch weiter nach Süden getrieben werden müssen wir gegen den Strom motoren! Am Abend runden wir die Nordspitze von Fraser Island, von dem nur das Feuer sehen. Dann drehen wir wieder bei.

## 17. Oktober 2004

Den ganzen Tag über liegen wir beiredreht, obwohl ein günstiger, leichter Wind weht, kein gutes Gefühl. Um 23h abends hören wir eine Starkwindwarnung. Ein sich schnell entwickelndes Tief soll NE-Winde bis 34 Knoten bringen. Wir kontrollieren die Reffleinen und eine Stunde später bläst es tatsächlich. Der Wind ist aufländig, die See steil und wir werden kräftig herumgeworfen. Zum Teufel mit unserer Sparsamkeit!

## 18. Oktober 2004

Um 05.00h erreiche ich über UKW Port control Bundaberg. Der Hafenmeister weist uns den Quarantäneankerplatz zu. Um 06.00h muss ich VMR488 auf UKW rufen. Ein weiteres Mal müssen wir den Schiffsnamen angeben, woher? Wohin? Tiere an Bord? Eigner? Wie viele Personen....? „Legt an Quarantänesteg in der Portmarina, rote Marke Nr16 an!“ Wir finden den Ort nicht und fragen zurück. Plötzlich sind mindestens vier Personen gleichzeitig auf der Frequenz. Alle wollen helfen! Wir finden den Platz, als ein Katamaran von dort ablegt und uns viele Hände zuwinken. Alle packen an und helfen beim Anlegen helfen. Der Wind drückt uns auf den Kai, die einlaufende Strömung setzt eben ein und das Echolot zeigt, dass wir eigentlich aufsitzen.

Um 07.28h machen wir unser Schiff an Australien fest.

Bis Quarantäne und Zoll vorbeigekommen sind, dürfen wir allerdings noch keinen Fuss an Land setzen. So warten wir, noch müder von der bewegten Nacht, ab. Die Dame von der Quarantäne erweist sich als freundlich und Kompetent. Sie sammelt einige Esswaren ein und erklärt warum. Souvenirs steckt sie in einen grossen Plastiksack, packt eine zischende Spraydose dazu und verschliesst alles. Keine der Horrorgeschichten, die im Pazifik erzählt werden erweist sich als wahr.

Lesley verlässt eben das Schiff als die Vertreterin von Zoll und Immigration eintrifft. Wir füllen die üblichen Formulare aus und sind frei. Peter, einer der freundlichen Helfer auf dem Steg erklärt mir sofort Australien, lässt uns dann aber etwas schlafen. „Kommt doch um 17h auf einen Drink auf mein Boot!“

So kommt es, dass wir schon am ersten Abend in fröhlicher Runde auf Peters Katamaran sitzen. Zwei dinge beschäftigen uns seit einiger Zeit: Wo finden wir einen bezahlbaren Platz um am Schiff zu arbeiten und wo bekomme ich zu einem bezahlbaren Preis eine neue Ankerwinde? Es scheint, dass diese beiden Fragen schon am ersten Abend in Australien gelöst sind. In Monthys

Marina leben und arbeiten viele Selbstbauer, es ist der billigste Platz in Westaustralien und ein an derer Gast der Runde entwirft Baupläne für Selbstbauer und weiss, wo Material zu akzeptablen Preisen zu bekommen ist.

Trotzdem ich todmüde in die Koje falle, bin ich zu meinen Wachzeiten hellwach! Es wird noch etwas dauern, bis wir uns an den Landrhythmus gewöhnt haben.

## 19. Oktober 2004

Um 08.30h beginnt die Tide ein zu laufen. Wir legen vom Steg ab und gleiten mit langsam drehender Maschine den Bernett River hinauf. Im kleinen Schiffszubehörladen der Marina haben wir uns die notwendigen Spezialkarten besorgt und können nun Tonne für Tonne und Pricke für Pricke abhaken. Alles ist anders als in den letzten 4 Jahren. An die Stelle der grossen, bewegten Weite tritt eine enge Flusslandschaft.



Das Boot gleitet ohne merkliche Bewegungen vorbei an Mangroven, Stegen, verankerten Yachten und Fischerbooten. Grosse Pelikanartige Vögel die uns an unsere Störche erinnern, sitzen auf Pfählen, andere tauchen neben dem Boot nach Fischen. Insekten ziehen Schwalben an. Rundum ist ein Schnattern und Zwitschern zu hören. Das Wasser wird schnell braun und undurchsichtig. Sabina steuert mit grösster Konzentration, da des Flussbett neben der Fahrrinne sehr untief ist. Ein Richtfeuer das sogar am Tage brennt, Richtmarken und viele Tonnen und Pricken helfen uns den richtigen Weg zu finden. Hinter dem Buschwerk tauchen ein rauchender Kamin und einige alte Fabrikgebäude auf und bald liegt ein Duft von braunem Rum über dem Fluss. Hier wird also der berühmte Bundy Rum aus dem Zuckerrohr der grossen Felder in der Umgebung hergestellt. Nach einer letzten Biegung sehen wir die Stadt, oder wenigstens einige Holzhäuser zwischen den Bäumen am Fluss. Fischerboote liegen an Holzstegen, einige Yachten an den drei Schwimmstegen der „Midtown Marina“. Andere Boote liegen vor der grossen



Eisenbahnbrücke an Moorings oder vor Anker. Auch wir ankern auf 4.5m Tiefe und hoffen, dass wir bei Niedrigwasser nicht aufsitzen werden.

Schon den ganzen Tag über war es bewölkt, aber nun wird es richtig schwarz am Himmel. Blitze zucken, so dass ich, schon im Regen, alle Antennen von den Geräten trenne. Es ist dunkel, wie in Europa im Novemberregen. So etwas haben wir seit Jahren nicht erlebt. Wir sitzen im Boot, hören Musik, schreiben und erledigen kleine Alltagsarbeiten, während der Regen aufs Deck trommelt und alle Salzkrusten vom Schiff wäscht.

## 20. Oktober 2004

Der Regen hat nachgelassen und zwischen den tief ziehenden Wolken sind die ersten blauen Lücken zu sehen. So pumpen wir unser Beiboot auf und setzen es ins Wasser. Der Dingiesteg, an dem wir anlegen wurde von der Stadt erbaut und ist so vornehm und bequem wie wir das noch nie erlebt haben. Auf dem Parkplatz oberhalb der Uferböschung angekommen, sehen wir ein neues Häuschen mit einem sauberen Elektrogrill, gratis zur Benutzung für jedermann! Das Städtchen selbst liegt hinter einer breiten Strasse und besteht hier aus den höchstens zwei bis dreistöckigen Altstadt Häusern, alle erbaut zwischen 1898 und 1930. Die sehr breiten, rechtwinklig angelegten und von Palmen gesäumten Strassen lassen die Häuser niedrig erscheinen. Wir spüren, hier steht noch Land in unermesslicher Fülle zur Verfügung. Alle sind mit dem Auto unterwegs, nur vor den Geschäften in der Fussgängerzone schlendern Einheimische von Schaufenster zu Schaufenster.



Schon der Schnaps- und Getränkeladen nebenan ist ein Drive in Shop! Alles scheint uns gross. Wir setzen uns auf eine Bank und lassen Verkehr und Menschen an uns vorbeiziehen. Trotz der strahlenden Sonne sind die meisten Australier bleich und rosahäutig, oft gekleidet wie Engländer. Mädchen tragen knielange, karierte Faltenröcke, weisse Kniestrümpfe und schwarze Schuhe als Schuluniform! In einer feinen Bäckerei kaufen wir zwei schwammweiche „French Baguettes“. Klar, wir sind nach Neukaledonien wieder in einem angelsächsischen Land angekommen.

## 21. Oktober 2004

Über die grosse, alte Eisenbahnbrücke, dann der Autostrasse entlang erreichen wir den Botanischen Garten. Er liegt auf der linken Seite des Burnett Rivers, etwas ausserhalb des Städtchens. Wir kommen in eine grosse, weite Parklandschaft mit drei Lagunen im Zentrum. Einige alte Villen beherbergen irgendwelche Museen.



Alles ist leer. Kein Mensch ist hier! An einem Plan versuchen wir uns zu orientieren und entdecken, dass das ein autogerechter Park ist! Die Geschwindigkeit für den Rundparcours ist allerdings auf 15km/h beschränkt. Wir finden einige Fusswege und können so die Insel mit den hunderten von Wasservögeln in Ruhe betrachten.

## 22. Oktober 2004

Bundabergs Markenzeichen ist die Rum Factory. So machen wir uns gegen 9h zu Fuss auf den Weg, immer den grossen rauchenden Kamin als Wegweiser vor uns. Der Weg, immer am Rand einer grossen Autostrasse zieht sich. Auch hier geht kein Mensch zu Fuss. In der Empfangsvilla bezahlen wir unser Ticket und werden sofort in den Videoraum geleitet. Da dürfen wir all die grandiosen Videospots für Bundy- Rum bewundern. Nachdem wir unsere Taschen geleert und Kamera, Portemonnaie und Uhr in einem Schliessfach deponiert haben, wird nur noch

kontrolliert, ob wir geschlossene Schuhe tragen, dann kann's los gehen. Die Grossbrennerei gleicht einer chemischen Fabrik. Ob in den Chromstahlkolonnen Rum oder Chemikalien destilliert werden ist nur vom Geruch her zu erraten. Einzig die vielen eichenen 75'000l Fässer in denen der Rum zwei Jahre lagert sehen nicht nach Petrochemie aus. Die Rumprobe am Schluss macht uns leicht schwindelig, obwohl jeder nur zwei Gläser erhält!

## **23. Oktober 2004**

Am Morgen kaufen wir noch frische Lebensmittel für die nächsten zwei bis drei Tage ein, dann bereiten wir das Schiff für die Fahrt den Fluss hinunter vor.

Gegen 16h ist die Tide so weit gestiegen, dass wir die niedrigste Stelle im Fluss passieren können und für die nächsten zwei Stunden noch leicht steigendes Wasser haben. Das bedeutet zwar, dass wir gegen das auflaufende Wasser den Burnett River hinunter motoren müssen, dafür haben wir die Sicherheit bei einer Grundberührung wieder frei zu kommen.

Der Anker ist schwarz und der letzte Teil der Kette voller schmierigem Mudd als ich ihn endlich aus dem gut haltenden Flussbett breche. Kräftige Böen wehen von der Flussbiegung mit der Rumfabrik her, aber der feine Duft ist heute nicht zu riechen. So kämpfen wir mit der Maschine gegen Strom und einen Wind, der laufend zunimmt. Als der Windgenerator zu heulen beginnt wissen wir, dass es mit mehr als 30 Knoten bläst. Zeitweise kommen wir nur noch mit 2.5Knoten vorwärts. Sorgfältig und hochkonzentriert steuert Sabina von Bake zu Bake und ich kontrolliere unseren Weg auf der Karte und suche die nächste Markierung mit dem Fernglas. Wir sind beide angespannt, denn nach dem Segeln in klarem blauem Wasser mit hunderten von Meilen Platz, scheint uns alles so eng hier. Auch ist das Flusswasser so trübe, dass das Flussbett allenfalls an der Kräuselung der Oberfläche zu erahnen ist.

Es dämmt bereits als wir vor der Burnett Head Marina zu ankern versuchen. Zwei mal setze ich den Anker, doch er will im weichen Mudd nicht halten. So gehen wir im allerletzten Tageslicht an einem Steg längsseits. Kräftige Männer halten uns ab, als der Wind uns auf den Anleger drückt. Unsere 6 Fender sind beinahe plattgedrückt als wir endlich fest liegen.

## **24. Oktober 2004**

Es weht den ganzen Tag über aus NW bis NE. So können wir von hier aus das Nordende von Frazer Island nicht anliegen und gegen Süden in die Great Sandy Street trauen wir uns bei dem zu erwartenden Seegang auch nicht. Wir warten also ab und sind unruhig. In Brisbane möchten wir Freunde treffen und wenn wir nicht zeitig dort eintreffen so sind all die schönen Plätze an den Pfählen im Fluss für die Hurrikansaison vergeben.

Abends treffen wir einen fröhlichen Italiener, der die Great Sandy Street von Süden her passiert hat. Alles überhaupt kein Problem, beteuert er uns bei einem Bier und erklärt uns den Weg. Etwas später sagt er dann allerdings, dass er eine Tide lang fast überkopf gelegen hat, da er einen Marker falsch ausgemacht hat!

## **25. Oktober 2004**

Wir schlafen beide schlecht. Der Wind rüttelt im Rigg und die Wellen schlagen seitlich ans Schiff. Immer wieder stehen wir auf. Um 03.30 piept der Wecker. Es ist stockfinster und der Wind drückt uns immer noch auf den Kai. Also nicht heute! Um 05h wird es langsam hell. Es weht immer noch, aber etwas weniger. So kommen wir nicht weg vom Steg. Um 05.45h helfe ich einem einheimischen mit einem schönen Motortrawler vom Steg weg zu kommen. Er kennt die Gegend und sagt der Wind sei günstig heute. Um 06.00h drücken uns drei Männer vom Steg ab. So hastig haben wir noch nie abgelegt!

Draussen empfängt uns eine See von sicher über 2m und schon bald laufen wir rollend platt vor dem Wind. Wir müssen unbedingt die Fairway Tonne finden, sie markiert die Ansteuerung der Great Sandy Street. Mit 6 – 7 Knoten rauschen wir durch langsam immer milchiger werdendes



Wasser. 12m, 10m, dann 6m zeigt das Echolot. Kein Land ist zu sehen, denn auch der Kimmel ist diesig. Dann finden wir die Tonne. Der Wind geht ein wenig zurück, dafür beginnt die Strömung uns nun zu schieben. Unser verwünschter Autopilot hält diesmal durch und so können wir uns beide auf das ausmachen und abhaken der Tonnen konzentrieren. Wir erreichen unseren Ankerplatz für die Nacht eben bei Sonnenuntergang. Er liegt hinter Bookar Island, ganz knapp vor der untiefsten Stelle die wir nur bei Hochwasser passieren können. Der Platz scheint mir sehr ungeschützt, aber der Wind hat sich gelegt. Nach einem wunderbaren Spaghettessen fallen wir todmüde in die Koje, trotzdem schlafen wir wieder unruhig.

## 26. Oktober 2004

Beim ersten Tageslicht sind wir beide wach noch bevor der Wecker piept. Heute kommt es darauf an den Weg ganz genau zu steuern. Noch einmal kontrolliere ich alle Tonnen, die ich nach der Detailkarte in den Computer programmiert habe. Dann schiebt uns die Maschine langsam über die heiklen Stellen. Das Wasser soll nach Rechnung noch 20 cm steigen. Oft haben wir nur noch 50 cm unter dem Kiel, doch wir schaffen die Passage ohne Grundberührung.



Als wir vor Garrys Anchorage passieren sehen wir dort im Seitenarm des Fahrwassers einige Boote liegen. Wir drehen ein, überqueren die Barre und ankern bei Hochwasser bald im nur 3.7m tiefen Wasser. Gegen 14h ist Niedrigwasser und wir schwimmen noch eben.

Der Wetterbericht sagt für morgen eine Starkwindwarnung für die Gewässer südlich von uns voraus. Später soll der Wind auf SE 20 – 30kn auffrischen. Das wäre Gegenwind auf der Strecke nach Brisbane.

## 27. Oktober 2004

Die vielen Vögel mit ihren für uns fremden Stimmen wecken uns früh. So sieht Sabina schon um 05h morgens einen grossen Baum von der sandigen Uferböschung ins Wasser stürzen. Frazer Island ist die grösste Sandinsel der Welt. Fast 70 Meilen lang und an ihrer breitesten Stelle 13 Meilen breit soll sie ein Paradies für Geländefahrer mit ihren Vierradfahrzeugen sein. Grosse Teile der dicht bewaldeten Sanddünen sind aber auch ein Naturreservat. Einige der gefährlichsten Giftschlangen und Giftspinnen sollen hier leben, aber auch Ginkos wilde Hunde die manchmal Menschen anfallen. Wir litten diese Nacht am Ankerplatz unter den winzigen Nonos (Sandfliegen). Sie sind kaum zu sehen, aber ihre vielen Stiche beissen sehr und bilden wässrige Bläschen die noch nach Tagen zum Kratzen reizen.

Da hier der Tidenkalender unser Leben bestimmt, gehen wir um 08.30h Anker auf und folgen sorgfältig den roten und grünen Markern. Sie Gegend hier ist sehr gut betonnt, doch ist es nicht immer einfach die richtigen Marken aus zu machen. Nach und nach setzt der Strom ein und schiebt mit. Wir kommen so flott voran, doch dürfen wir jetzt auf keinen Fall auflaufen, sonst

fallen wir trocken und kommen wir erst beim nächsten Hochwasser frei. Da wir wegen der Australischen Quarantäne bestimmungen die meisten Vorräte aufgegessen oder abgegeben haben ist nur noch wenig Essbares an Bord. (Wir planten ja ursprünglich Brisbane in drei Tagen auf dem Weg aussen um Frazer Island zu erreichen.) So möchten wir den kommenden Starkwind in der Tin Can Bay Marina abwettern, Segler treffen und einkaufen. Leider ist der Hafen wegen der Starkwindwarnung voll, wie ich über Funk erfahre. So ankern wir halt hinter einer Sandbank.

## **28. Oktober 2004**

Etwa anderthalb Meilen sind es mit dem Dingi bis zur Anlegestelle. So sind wir froh, einen zuverlässigen Aussenborder zu haben. Gemütlich spazieren wir der Strasse entlang in Richtung der kleinen Marina. Auch hier ist alles autogerecht geplant, niemand ist zu Fuss unterwegs. Niedrige Häuser stehen in einer Parklandschaft weit von einander entfernt.



Wir informieren uns im Marinabüro über die Preise auf dem Trockenen und können nur den Kopf schütteln. Drei Monate auf dem Hartplatz würden etwa 3000.-AUS kosten! In einem kleinen Supermarkt kaufen wir ein und schleppen alles zurück aufs Boot.

## **29. Oktober 2004**

Das Wetter ist grau und unfreundlich wie in Europa im November, doch hier sollte der Sommer beginnen. So bleiben wir den ganzen Tag an Bord und schreiben und planen.

## **30. Oktober 2004**

Ein weiterer Bürotag an Bord. Eine so ausführliche Webseite zu gestalten braucht Zeit! Gegen Abend lässt der Regen nach und wir fahren an Land. In der kleinen Ship chandlery finden wir einen Solomonenführer. So können wir wieder von sonnigen Inseln träumen.

## **31. Oktober 2004**

Heute ist Sonntag und der Himmel strahlt wieder in klarem Blau. Mit dem Dingi fahren wir auf die andere Seite des Tin Can Inlet. Zu Fuss folgen wir der einzigen Strasse. Sie soll auf die Ozeanseite nach Rainbow Beach führen. Zuerst passieren wir einen fast ausgestorbenen Campingplatz, der in einem duftenden Eukalyptuswäldchen liegt. Dann folgen wir der schnurgeraden, heissen Strasse die uns durch flaches Buschland führt. Die 5km ziehen sich und von Zeit zu Zeit fährt ein bulliger Geländewagen an uns vorbei.





Auf halber Höhe einer grossen Sanddüne sehen wir die ersten Häuser, dann eine Strassenverzweigung, noch ist vom Strand nichts zu sehen. Uns scheint, das Dorf könnte leicht auf einem Zehntel der Fläche erbaut sein ohne eng zu wirken. Ein Souvenir- und T-Shirt Laden, ein Selbstbedienungsrestaurant und zwei drei weitere Geschäft liegen an der Hauptstrasse mit dem grossen Parkplatz. Dann sehen wir den breiten Sandstrand. Er erstreckt sich in einem leichten Bogen über viel Meilen. Nur direkt unterhalb des Ortes liegen einige Menschen im Sand, andere versuchen sich in der grossen anrollenden Ozeandünung mit Wellenreiten, von der gelb rot gekleideten Beach Patrol sorgfältig überwacht. Mit Fish und Chips im Bauch scheint uns der Rückweg auf der Heissen Strasse auch nicht kürzer.



Zum Sundowner fahren wir mit dem Beiboot wieder in die andere Richtung, zum Yachtclub der Tin Can Bay. Vielleicht bekommen wir hier einige Angaben zu Brisbane. Wir treffen Greg, der hier Hausboote vermietet und schon 9 mal von hier nach Tasmanien gesegelt ist. Er will uns morgen alles erklären.

## 1. November 2004

In seinem Office versucht Greg mit unzähligen Telefonaten einen Platz an den Pfählen in Brisbane zu reservieren, leider ohne Erfolg. Es scheint einfach niemand dafür zuständig zu sein. Dafür klappt es bei Monthys. Am 10. Januar 2005 um 09.30h wird der Kran die SAMIRA dort aufs Trockene stellen.



Im ersten Stock des Holzhäuschens nebenan ist der Volunteer Marine Rescue Service einquartiert. Der Diensthabende Funkoffizier bietet mir eine Tasse Kaffee an und bittet mich Bootsnamen, Registernummer sowie Farbe und Grösse des Schiffes an zu geben. Dann möchte er wissen wohin wir segeln und bittet uns morgen Vormittag ein zu checken sobald wir uns anschicken die Barre zu überqueren.

## 2. / 3. November 2004

Bereits um 07h motoren wir den Tin Can Inlet hinunter, obwohl die Tide noch steigt und damit gegen uns läuft. Wir möchten die Barre vor der Great Sandy Street bei Hochwasser passieren, denn dort soll je nach Strömung und Wind eine üble See stehen. Der Funkoffizier gestern hat mir noch drei Wegpunkte mitgegeben und mir eingeschärft mich genau an sie zu halten, wenn wir nicht auflaufen wollen. Vor dem Wegpunkt 3 melden wir uns über Funk bei VMR Tin Can Bay. Der Funker bittet uns, uns nach dem Passieren der Barre wieder zu melden. An der engsten Stelle zwischen WP3 und WP2 laufen wir in einen etwas chaotischen Seegang, doch draussen über der Barre ist das Meer ruhig. Wir melden uns bei VMR Tin Can Bay ab und der Funker bittet uns bei der Nächsten Küstenfunkstation ein zu loggen. Unsere Details habe er schon dorthin gefaxt! So werden wir nun von Station zu Station bis Brisbane überwacht!

Wir motoren durch die Flaute, als ich zuerst den Blast eines Wales und dann seine grosse Fluke sehe. Wenig später kommen zwei grosse Delphine pfeilschnell angeschwommen uns spielen vor unserem Bug. Langsam erhebt sich ein achterlicher Wind so dass wir Segel setzen können. Diesmal entdeckt Sabina den Blast dreier Humpback Wale direkt vor uns mit dem Fernglas. Langsam nähern wir uns ihnen. Wir passieren die kleine Gruppe mit nur einer Kabellänge Abstand, doch jetzt, wo ich mit der Kamera bereit stehe hebt keiner mehr seine Fluke aus dem Wasser. Nur ihre grossen Rücken tauchen auf.

Gegen Abend nimmt der Wind immer mehr zu und es dämmt bereits, als wir die von Untiefen und Sandbänken durchsetzte Moreton Bay vor der Mündung des Brisbane Rivers ansteuern. Sicherheitshalber folgen wir nun dem gut befeuerten Hauptschifffahrtskanal, wie wenn wir ein Containerfrachter wären. Die Nacht wird auch so spannend genug. Ein Riesenfrachter liegt vor Anker und wartet die Tide ab, Fischerboote kreuzen unsern Kurs mit Schleppnetzen, Grossschiffe kommen uns entgegen oder überholen uns und der Wind nimmt laufend zu. Da er genau von achtern weht, rollt unser Bötchen stark, oft können wir uns am Kartentisch nur mit Mühe halten, doch jetzt ist sorgfältige Navigation gefragt. Kurz vor Sonnenaufgang weht es mit gut 30 Knoten, dann legt sich der Wind langsam.

Es herrscht schon fast wieder Flaute, als wir in die breite Mündung des Brisbane River einlaufen. An Backbord sehen wir einen gigantischen Containerterminal.



Schlepper wenden eben eins der Riesenschiffe. Das Tidenprogramm zeigt genau Niedrigwasser, als wir unsere „Bergfahrt“ beginnen. Ich rechne nun eigentlich mit mitlaufendem Strom, doch scheinen wir immer knapp vor der Flutwelle zu laufen. Das Land ist flach und an beiden Seiten säumen grosse Industriebauten und Anlegestellen für Frachter das Ufer. Wir passieren eine 30m hohe Brücke und sehen Männer auf ihren Golfcarts durch einen grossen Park fahren. Viele kleine Werften und anschliessen die ersten Villen zeigen, dass wir uns der Stadt nähern. Hier mäandriert der Fluss in grossen Schleifen, Hochhäuser tauchen auf.

Nach dem Passieren einer weiteren Brücke sehen wir die Pfähle vor dem Botanischen Garten. Sofort steuert Sabina auf einen freien Platz los. Ich mache vorne fest und ein Mann in einem Dingi belegt unsere Achterleine. Todmüde nach der durchwachten Nacht sitzen wir noch einige Zeit in der Plicht, bis wir uns schlafen legen.

Der Abend dämmt bereits, als wir wieder in der Plicht sitzen. Alle Lichter der Stadt gehen an und die Fenster der Hochhäuser funkeln gelb in den blauen Abendhimmel. Eine Lichterkette ziert die alte Stahlbrücke über den Fluss. Das dumpfe Brausen des Verkehrs tönt über das Wasser und im Schritttempo passiert uns ein Discoschiff. Der Nachbar startet an Deck seinen Generator und verschwindet in seiner Kajüte, aus der ein blaues Neonlicht durch graue Vorhänge schimmert. Wir beschliessen so bald als möglich einige Pfähle Flussaufwärts zu verlegen.

#### **4. November 2004**

Zwei mal pro Woche kommt, wie heute, eine junge Frau mit ihrem Notebook und lässt sich im Sanitärblock neben der Waschmaschine nieder. Bei ihr muss man sich anmelden und die 50.-AUS pro Woche bezahlen, welche die Stadt für den Liegeplatz in der City, direkt neben dem Botanischen Garten verlangt.

Brisbane ist seit Panama die erste grössere Stadt, die wir sehen. So kommen wir auf einem ersten Rundgang zwischen den Hochhäusern nicht aus dem Staunen heraus. Die Menschen sind modisch und elegant angezogen, die meisten Männer im „City Manager Dress“, die Frauen scheinen alle aus dem Büro zu kommen. Ich fühle mich in Hemd, Shorts und Gummilatschen nicht eben overdressed!

#### **5. November 2004**

Ein kräftiger Wind hat bereits eingesetzt, als wir bei Stauwasser unser Boot zwischen die Pfähle 14 und 15 verlegen. Das nicht ganz einfache Manöver gelingt. Sabina steuert präzise und Jerry von der ARCTRACER reicht mir die Leinen, die ich an den Pfählen vorbereitet habe. Kaum liegen wir fest, strömt auch das einlaufende Wasser wieder unter dem Schiff durch.

Als Dank dafür, dass er uns helfen durfte, lädt uns Jerry heute Abend zum Essen auf seinen grossen Katamaran ein. Es wird ein vergnüglicher Abend und der Champagner zum Aperitif



schmeckt eben so gut wie der Australische Rotwein zum Essen. Nur fällt es uns immer schwerer uns auf den schnell gesprochenen amerikanischen Dialekt zu konzentrieren!