

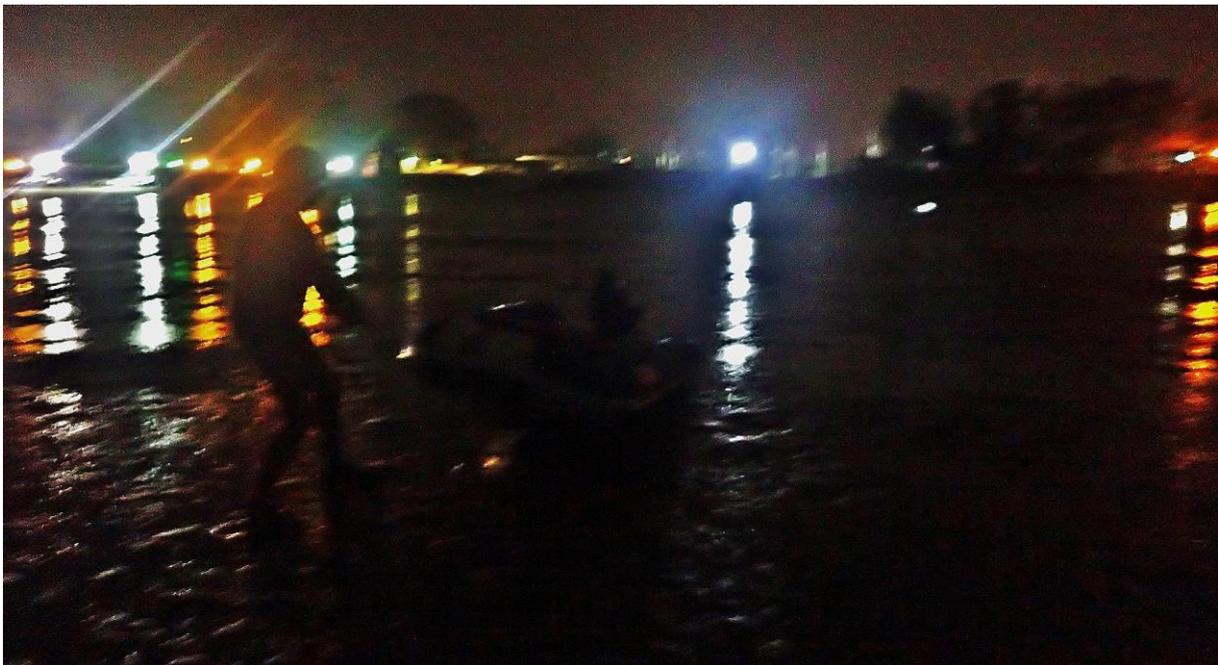
Inhaltsverzeichnis

Abschied von Australien, Törn nach Timor	2
Fannie Bay, Darwin	2
Tiede, Quallen, Trockenfallen	3
Arbeiten	6
Behörden.....	7
Abreise am 30.9.2016	7
Timorsee.....	10
Timor in Sicht, 8.Okt.	15
Einklarieren	16
Weiterreise	17

Abschied von Australien, Törn nach Timor

Fannie Bay, Darwin

Nach zwei Wochen Tour durch das Outback, Besuch von Freunden und Verwandten in Brisbane kommen wir in der Nacht gegen 02:00 wieder beim Darwin Sailing Club an. Müde... Weit ist das Wasser vom Strand entfernt, die Ebbe hat ihren tiefsten Stand; wir müssen das Dingi den Slip hinunter rollen und danach 500 Meter durch das Watt bis zur Wasserkante schleifen, einige Ankerlieger in Ufernähe sind trocken gefallen. Zusammen mit Hauruck geht



es jeweils zehn Meter voran, Pause und verschnaufen, Rasmus, alter Halunke, warum hast Du uns keine Flut geschickt?? Dann endlich nach einer halben Stunde ist das Wasser erreicht, das Dingi muss nur noch geschoben werden, der Motor springt an. An Bord der Twiga ist alles ok, ein kaltes Bier ist auch noch da, sogar genügend Vorräte für ein Frühstück stehen unverdorben im Kühlschrank.

Ruhetag. Das Land von See aus sehen, Distanz zu den hohen Geschwindigkeitsweiten, den vielen Leuten: unsere Tour war ereignisreich, wir

haben vieles gesehen, Menschen getroffen, es waren bereichernde z.T. wunderschöne Momente dabei. Und nun wollen wir nur schauen, ein klein



wenig Leckeres einkaufen, die E-Mails öffnen.

Tiede, Quallen, Trockenfallen

Die Tiedenhöhe variiert in Darwin erheblich. An manchen Tagen werden nur 1.5 Meter Höhendifferenz erreicht, an anderen wiederum bis zu 6.5 Metern und diese Tage sind just bei unserer Ankunft. Neben dem Slip steht am Ufer ein solides Gerüst an dem Einrumpfboote zum Trockenfallen fest gemacht werden, wenn Arbeiten am Unterwasserschiff ausgeführt werden sollen. Der Boden rundherum besteht aus gutem, steinfreiem Sand, wir entschließen uns die Gelegenheit zu nutzen um das Unterwasserschiff vor der Weiterreise nach Indonesien zu putzen. Üblicherweise führen wir solche Reinigungen schnorchelnd aus, doch in der Fannie Bay ist das Wasser trüb und zudem gibt es hier Würfelquallen, deren Nesselgift sogar Menschen töten kann. Für zusätzliche Würze sorgen Nachrichten über gesichtete Salzwasserkrokodile und Tigerhaie, man braucht sie gar nicht selber zu sehen! Die Saison für diese Viecher beginnt gerade, am Strand stehen die fürsorglichen Warnschilder, von Oktober bis Mai- im hiesigen Sommer !- ist das Baden im Meer verboten...

Niedrigwasser ist passenderweise Mittags, so können wir gleich nach dem Frühstück zum Strand fahren, Rasmus ist uns gnädig, spendiert uns glattes Wasser und Flaute, die Kiele gleiten auf Grund, die Maschinen laufen noch einige Minuten weiter bis das Schiff sicher festliegt,



Einige Stunden braucht es bis die Rümpfe wieder glatt sind, das Coppercoat rauhen wir mit etwas Sand an, es muss mal wieder aufgefrischt werden. In der Mittagshitze können wir Pause machen, über das Watt blicken; die Segeljugend bringt ihre Laser und Optis mit Jollenwagen über den Strand zu Wasser, ein Begleitboot wird mittels Trecker zu Wasser gebracht.



Passend, noch vor Sonnenuntergang, kommt die Flut über das Watt, nun jedoch begleitet mit 15 Knoten aufländigem Wind und einer kurzen steilen Brandungswelle. Wir bringen einen seewärtigen Anker nach Luv aus, der

verhindern soll, dass die Twiga vor dem völligen Aufschwimmen quertreibt bzw. ruckweise höher auf den Strand getrieben wird. Sobald die Flut die Sailandrives umspült werden die Maschinen gestartet und langsam im Rückwärtsgang gefahren; das Wasser steigt weiter, einige kleine Rucke, dann gleitet das Schiff auf seinen langen flachen Kielen zurück ins Meer, so fix, dass wir den Anker nicht mehr aus dem Grund bekommen. Macht nix, Leine über Bord und am nächsten Tag können wir das gute Stück bei Ebbe wieder einsammeln.

Zwei Tage später erleben wir wie leicht so ein Manöver schief gehen kann. Die



„Katfish“, ein Wharram Katamaran, lässt sich wie wir trocken fallen und wird beim Aufschwimmen von der Brandung quer gedrückt, liegt dann parallel zu Strand, der Wind bläst mit 18 Knoten, drückt das Schiff mit dem steigenden Wasser immer höher. Der landwärtige Rumpf schlägt mit jeder Welle auf den harten Sand, die Maschinen nutzen in der Situation nichts, sie sind mittig zwischen den Rümpfen montiert: für seitlichen Schub völlig ungeeignet...Wir sehen vom Ankerplatz deren Notlage; mit dem Dinghi hin, zwischen dem Leerumpf und dem Ufer haben wir noch 60 cm Wassertiefe, genug Platz um mit dem Bug des Beibootes den Katamaran zu schieben. Was natürlich mit dem kleinen 10 PS Außenborder nicht gelingt– doch zumindest können wir so verhindern, dass die Katfish höher auf das Ufer gedrückt wird. Ein anderer Skipper kommt ebenfalls, er hat mehr PS, nimmt eine Leine von Luv, will die Katfish seewärts ziehen. Die steile Brandung macht ihm zu schaffen, eine Welle

steigt ihm ins Boot, der Motor säuft ab, er ist außer Gefecht. Jeder Wellenschlag lässt die Katfish erbeben, lange kann dies keine Yacht aushalten. Doch das Wasser läuft schnell auf und nach einer Viertelstunde kommt das Schiff kurz vor Sonnenuntergang endlich – und ohne Schäden – wieder frei. Wäre dieses in der Dunkelheit passiert hätten wir nichts bemerkt...

Arbeiten

Schon vor unserem Landausflug hatten wir einen neuen Kühlschrank gekauft und den alten entsorgt. Nun muss der neue noch eingebaut werden, er soll so hoch wie möglich gestellt werden um an die Fächer gelangen zu können ohne am Boden zu kriechen. Ein Zwischenboden muss zugeschnitten und eingebaut werden, natürlich gibt es auch bei diesem Werkstück keine rechten Winkel, für



so eine kleine Arbeit braucht dann doch einen halben Tag... Ölwechsel, einen neuen Keilriemen einbauen, die Hochdruckpumpe des Watermakers ausbauen und durch das Ersatzteil, das uns Aquagiv zugesandt hat ersetzen – nun läuft das Gerät wieder! Einkaufen müssen wir auch noch, in Indonesien soll es fast keine Molkereiwaren geben und ein Leben ohne Käse wäre ein kulinarische Folter. Beim Stauen wird uns klar, dass die Kapazität des neuen Kühlschranks zu klein ist, also besorgen wir noch eine Kühltruhe. All diese Dinge müssen wir über das Watt zum Dingi bringen und dann an Bord, man manchen Tagen



ein nasser Ritt, wenn der Wind auflandig mit kurzen steilen Wellen die Schiffe tanzen lässt und die Beiboote durch eine gischtende Brandung hindurch müssen.

Behörden

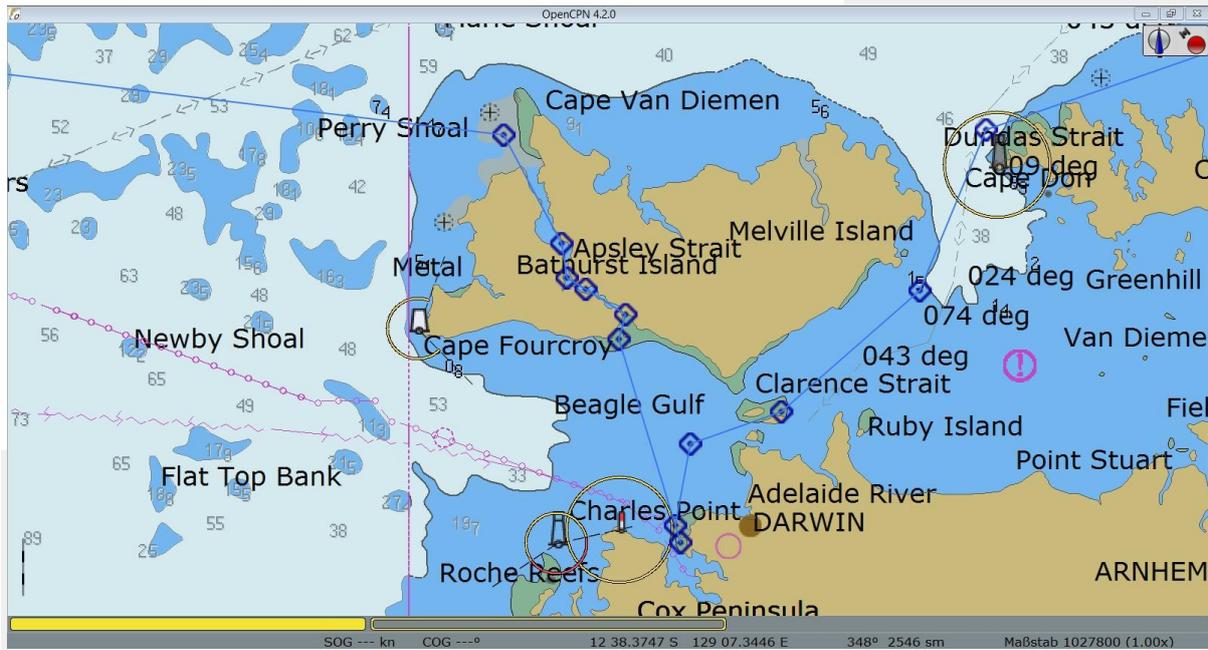
Dicht am Busbahnhof von Darwin befindet sich das indonesische Konsulat. Dort müssen wir um die Visa nachsuchen, Bearbeitungszeit 4–5 Tage und die Pässe sowie 140 Dollar müssen wir auch abgeben.

Die australische Border Control will eine Woche vor der Abreise unterrichtet werden, die Ausreisepapiere werden beantragt, es wird nachgeforscht ob irgend etwas gegen den Antragsteller vorliegt und nach dieser Frist können wir die Ausreisepapiere, die „Clearance“ bekommen. Ohne dieses Dokument bekommt man im nächsten Land Schwierigkeiten, man kan ja nicht einfach von irgendwoher kommen! Zwei Vormittage sind somit der Bürokratie zu opfern, ein Trost ist, dass wir so auch die Steuern für unsere Besorgungen(Kühlgeräte, nautische Literatur) erstattet bekommen.

Abreise am 30.9.2016

Endlich ist alles geregelt, Wasser, Treibstoff, Lebensmittel sind an Bord. Innerhalb von 48 Stunden nach der Clearance muss man das Land verlassen.

Nur leider haben wir Flaute, tagelange Windstille über Darwin und der Timorsee. Nördlich von Darwin liegen Melville Island und Bathurst Island, getrennt durch die schiffbare Apsley Strait. Über das spiegelglatte Wasser motoren wir am Freitag mit Sonnenaufgang und ablaufendem Waseer los, kein



Windhauch berührt uns, auch die nächsten Tage soll es so ruhig bleiben. Also tuckern wir die 40 Meilen in die Apsley Strait, beide Inseln sind fast unbewohnt, Aboriginal Gebiet, anlanden verboten. Von den Besitzern ist nichts zu sehen, keine Siedlungen, keine Fischer, lediglich das Militär unterhält einen Stützpunkt; zusätzlich gibt es eine Verladestation für Holzschredder auf Melville Island. Landschaftlich ist der Kanal schön, die Tide führt zu rasanten Strömungen, wenn sie nicht passt wartet man vor Anker. Gute Sicht ist erforderlich denn in der Strömung treiben einige entwurzelte Bäume, auf



denen sich Seevögel durch den Kanal kutschieren lassen. Manche Bäume haben dicke, solide Stämme, die bei Kollision das Schiff schwer beschädigen könnten.

Ruhetage am Ankerplatz, schade nur dass auch hier das Baden nicht ratsam

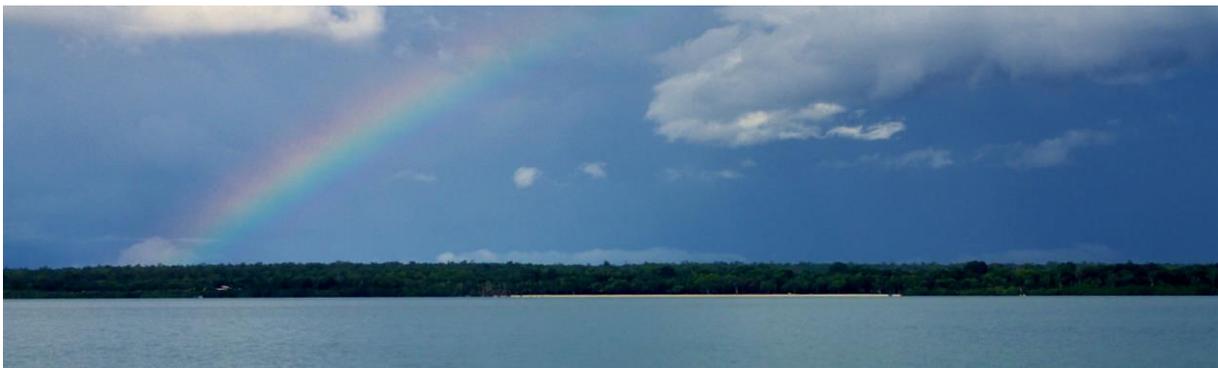


ist. Das Wasser ist trüb von den zufließenden Bächen, Salzwasserkrokodile soll es ebenfalls geben und die Würfelquallen können natürlich auch hier vorkommen.

Wir haben Zeit für uns, zum Lesen, zum Schreiben, es gibt keinen Internet Zugang, gut so. Es ist tropisch warm, eine Landthermik sorgt hier für etwas



Kühlung. Um einem Sonnenbrand vorzubeugen braucht es nur ein leichtes Tuch über die Schultern. Abendliche Schauer bringen Erfrischung und



Farbspektakel an den Horizont.

Helga hat endlich die Zeit die Zehennägel in Grün und Rot zu lackieren, Vorsorge natürlich nur für den Fall dass sie Steuerbord und Backbord vergißt!



Nur bescheiden runter schauen und schon weiß sie es wieder!

Timorsee

Am Dienstag, den 4.10. ändert sich das Wetter, eine anhaltende Ostwindlage entsteht, genau richtig für uns. 410 Seemeilen liegen vor uns über die Timorsee bis zur Südspitze Timors, ein kurzer Törn, jedenfalls nach pazifischen Maßstäben.

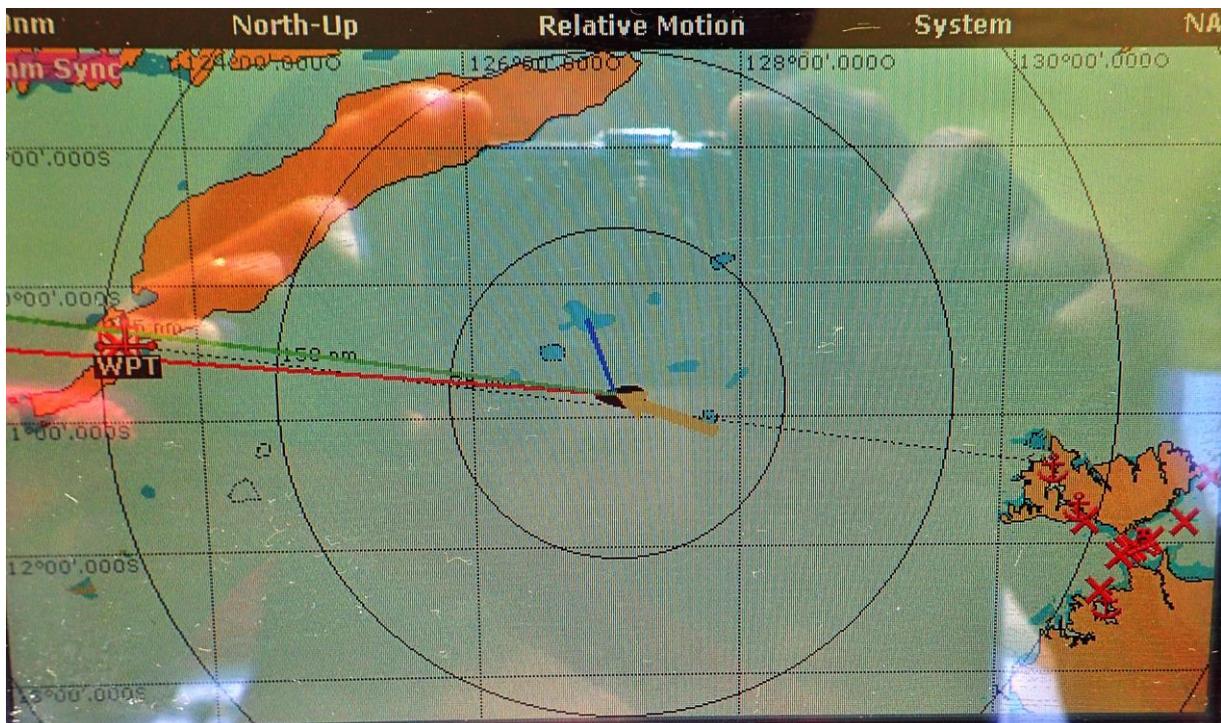
Mit Brace Point verschwindet dann Australien hinter dem Horizont.



Zunächst noch schwacher Wind, in den kommenden Tagen soll es auffrischen, es ist tropisch warm, hohe Luftfeuchtigkeit, mit Gewitterböen muss gerechnet werden. Doch zunächst können wir unter Blister geruhsam einen halben Tag



nach Westen ziehen, Feriensegeln.



Die Timorsee ist ein Flachwassergebiet(60–200 Meter) mit zahlreichen Untiefen, die sich bis zu 15 Meter unter der Wasseroberfläche erheben. Bei Sturm muss man hier mit Grundseen rechnen, eine Gefahr die bei den angekündigten Gewittern jedoch nicht besteht.

Wir sind bis zum 8.10 auf der Timorsee unterwegs, eher langsam, denn in den ersten drei Tagen bleibt der Wind zurückhaltend. Dennoch müssen wir recht aufmerksam bleiben, denn jeden Tag erwischen uns zwei Squalls mit stürmischen Winden. Zunächst zieht eine dunkle Wolkenwand von achtern auf



Dann bleibt noch eine viertel Stunde, bevor der Tanz los geht! Blister bergen, Genua reffen, Luken kontrollieren, derweil kommt die Front näher, zwei Meilen vor ihrem Eintreffen beginnt der Wind mit 35 Knoten zu pusten, dann kommt



der Regen hinzu. Die Sicht geht unter 50 Meter, macht nix, wir sind eh allein auf der Timorsee. Die Twiga kommt ins Galoppieren, wir reffen weiter bis wir



7 Knoten nicht mehr überschreiten, von der Genua steht nur noch ein kleines



Dreieck, reicht völlig aus! Die nächste halbe Stunde ist es unter Deck behaglich während die Twiga sich durch den Regen schieben lässt. Auf dem Radar lässt sich absehen wie groß das Squall Gebiet ist, wohin es zieht; nachts überwachen wir auf diese Weise den Horizont um vor einem aufkommenden



Squall rechtzeitig gewarnt zu sein.

Nach spätestens einer Stunde beruhigen sich der Himmel und die See, die



Genua kann wieder gesetzt werden, bei warmen und sonnigem Wetter geht es weiter Richtung Timor. Nachts bleiben wir auf diesem Törn von Squalls verschont, es scheint bei diesem in der flachen Timorsee um Wärmegewitter zu handeln.

Timor in Sicht, 8.Okt.

Am 8. Oktober in der Früh ist Timor mit Sonnenaufgang in Sicht.



Es ist Samstag, heute und am Sonntag einzuklarieren ist schwierig und mit extra Kosten verbunden, deswegen gehen wir in der Pelikan Bucht, gelegen auf Kambang Island, gegenüber von der Stadt Kupang für eine Nacht vor Anker(10°14'567Süd / 123°27'781Ost) In dem Kanal zwischen der Insel und der Stadt liegen Frachter auf Reede, neue Industrieanlagen säumen das Ufer, zahlreiche Fähren sind unterwegs, schmale, lange, offene Fischerboote mit Außenbordern oder den pöfendernden luftgekühlten Einzylinderdieseln ziehen umher, einige größere mit Kabinen bestückte Fischereiboote begegnen uns. Die Bootsbauweise ist hier deutlich anders als in Polynesien.



Die Fischer haben keinen Personalmangel, auf jedem Boot dieser Bauart sehen wir ca. 6 Mann Besatzung, sie leben offensichtlich an Bord, Wäsche hängt auf den Leinen.

Die Fähren und Frachter sind mit AIS ausgerüstet, Geräte, die wundersame Mitteilungen machen. So ist angeblich dieses hübsch bemalte Fährschiff



ohne verantwortlichen Kapitän unterwegs, so kann man sich auch vor Schadensersatzansprüchen schützen, da sage keiner er sei nicht gewarnt gewesen!

Einklarieren

Am Sonntag abend verholen wir uns auf den Ankerplatz (10°09'540Süd / 123°34'438Ost) vor der Stadt, am Ufer steht Teddys Bar, ein kleiner steiniger Sandstrand macht das Anlanden mit dem Dingi möglich. Eine norwegische Yacht, die Glöd, liegt dort vor Anker. Bei Teddys Bar warten verschieden Agenten, die ihre Dienste für das Einklarieren bei den Behörden anbieten, Diesel, Wasser, Vorräte besorgen wollen; freundliche, unaufdringliche Leute, die auch unsere Ablehnung nicht krumm nehmen, denn wir wollen die notwendigen Behörden Gänge selber erledigen. Und dies ist auch- sofern man sich richtig vorbereitet hat - ohne weiteres möglich. Wir haben keinerlei Versuch erlebt Bestechungsgelder zu erlangen, überall wurden wir zügig und freundlich abgefertigt. Es ist allerdings sehr wichtig die richtige Reihenfolge der Ämter zu beachten - Immigration, Quarantäne, Zoll, Hafenmeister - sowie die notwendigen Formulare bereits ausgefüllt zu haben; diese sind via Internet runter zu laden und auszudrucken. Und von den eigenen Papieren: Bootspapiere, Pässe, Visa, Clearance des letzten Hafens, Crewliste braucht man für jedes Amt eine Kopie, all dies sollte man schon auf dem Vorwege erledigt

haben. Am Ende dieser Prozeduren kommt noch ein Zöllner an Bord, auch die Quarantäne kann jemanden schicken. Finden diese Beamten dass alles ordnungsgemäß ist bekommt der Skipper die notwendigen Zollpapiere und Fahrerlaubnis. Die Ämter liegen weit auseinander, drei Stunden brauchen wir für die Besuche am Vormittag. Ein Taxi fährt uns herum, es kostet 100.000 Rupien pro Stunde(ca. 8 Euro), der Taxifahrer kommt mit auf die Ämter, er kennt diese Prozeduren und wir kommen ohne Agenten aus, der immerhin für seine Bemühungen über eine Mio Rupien erwarten würde, etwas heftig wenn man bedenkt, dass der einfache Zöllner ca. 7 Mio Rupien pro Monat verdient.

Weiterreise

Will man den Hafen verlassen muss erneut der Hafenmeister aufgesucht werden, Hafengebühr bezahlt werden und erst dann wird die Hafenclearance erteilt, ohne die man in keinen anderen Hafen Indonesiens einlaufen darf.

Da jedoch die wenigsten Ankerplätze und Häfen in Indonesien über solche offiziellen Stellen verfügen empfiehlt es sich die größeren Orte nach Möglichkeit zu meiden und/oder außerhalb der Hafengrenzen zu ankern, denn die jeweilige Bürokratie kostet leicht einen Tag.