

Lau, die verbotenen Inseln

Bisher durften die Lau-Inseln im Osten von Fiji nur mit einer speziellen Fahrtgenehmigung besucht werden. Das Permit wurde erst nach einer persönlichen Einladung eines Dorfes oder einer Familie erteilt und musste in Suva beantragt werden. Diesen Mehraufwand haben sich bisher nicht mehr als 20 Schiffe pro Jahr angetan.

Seit einem Jahr gilt in den Gewässern um Fiji nun aber eine allgemeine Fahrtgenehmigung, die auch die Lau-Inseln beinhaltet. Trotzdem ist die Anzahl der Yachten nicht wirklich gestiegen. Ob das an der Unwissenheit der Segler oder an der Abgeschiedenheit dieses Gebietes liegt, wird sich erst in ein paar Jahren herausstellen. Trotz allem bleibt Fakt, dass man in den Lau-Inseln nicht einklarieren kann und sehr wenige Yachten den beschwerlichen Weg gegen die Passatwinde auf sich nehmen wollen.



Bay of Island / Vanuabalavu, Hauptinsel der Exploring Islands

Fiji verfügt über vier offizielle Einklarierungshäfen, dies sind Suva (die Hauptstadt), Lautoka, Savusavu und Levuka. Es ist in Fiji generell möglich die Offiziellen überall hin zu bestellen, also auch nach Lau. Aufgrund der sehr hohen Kosten wird dieser Service jedoch nur sehr selten und dann meist nur von Superyachten genutzt. Hat man ordnungsgemäß einklariert und eine allgemeine Fahrerlaubnis bekommen, kann man sich ohne weiteren Bürokratismus nach Osten aufmachen. Der kürzeste Weg ist sicher von Savusavu nach Vanuabalavu und von dort nach Süden, dieser Weg ist jedoch aufgrund der meist herrschenden südöstlichen Winde meist schwierig. Es kann einfacher und komfortabler sein den längeren Weg von Suva aus in Angriff zu nehmen. Zu den Lau-Inseln zählen 31 Atolle mit unzähligen Inseln und vielen Saumriffen. Obwohl das Befahren der Inseln bisher eher schwierig war, konnten dennoch viele reiche Ausländer in den vergangenen 20 Jahren einige der Inseln erwerben. Trotz der relativ hohen Anzahl an Inseln und Inselgruppen, sind diejenigen

mit sicheren Ankerplätzen sehr überschaubar. Dies liegt vor allem daran, dass einige Inseln entweder kein Saumriff oder aber keinen Pass durch dieses haben. Man muss also auf offener Reede liegen. Der zweite Grund liegt an den relativ hohen Tiden von circa 1,50 m, die bewirken, dass bei Hochwasser nur die Inseln jedoch nicht das Riff als solches Schutz vor der Dünung bieten.

Wir haben in etwa acht Wochen vier Inselgruppen besucht. Allgemein wäre zu sagen, dass das Kartenmaterial sowie die Revierführer in diesem Gebiet eher bescheiden sind. Unsere digitalen CM93 Karten bieten wenig Details und haben eine Abweichung von mindestens 0,5 NM auch die Navigation mit Google Earth Karten ist aufgrund der geringen Auflösung kaum möglich. Wir benutzen einen oft kopierten Kartensatz einer britischen Fregatte von 1877, welcher uns mit seinem Detailreichtum oft erstaunt. Bei einigen Atollen haben wir selbst Karten angefertigt, die wir in diesem Bericht auch heranziehen. Da aufgrund der vielen ungekennzeichneten Korallenstöcke praktisch immer auf Sicht navigiert werden muss ist jederzeit auf gutes Licht zu achten.

Exploring Islands

Die Exploring Islands mit ihrer Hauptinsel Vanuabalavu und ihren acht kleineren Inseln, sind das Zentrum der Lau-Gruppe und bietet sich, egal woher man kommt, als Startpunkt an. Das Atoll verfügt über drei größere Pässe wobei meist der Qilaqila-Pass im Westen und der Tongan-Pass im Südosten genutzt werden (so auch von uns). Beide Pässe sind sehr einfach zu befahren, vorausgesetzt man hat gutes Licht. Der

Qilaqila-Pass verfügt über Richtmarker, welche jedoch aufgrund der großen Distanz und der vielen, weit ins Fahrwasser hineinreichenden Korallenstöcke, nur als grober Anhaltspunkt zu werten ist. Der Tongan Pass ist wesentlich breiter, hat jedoch keinerlei Markierungen und eine Untiefe mitten im Fahrwasser.

Obwohl die Exploring Islands die einzige von uns besuchte Inselgruppe war, welche überhaupt Fahrwassermarkierungen aufwies, haben doch viele, zum Teil entscheidende, Zeichen gefehlt. Von Westen her kommend gibt es, wenn das Licht zu schlecht zur Weiterfahrt ist, gleich hinter der Richtmarkierung, beziehungsweise eine Bucht weiter, sichere Ankerplätze auf circa 12 m bestem Sandgrund. Hat man noch genug Zeit, kann man in die Bay of Island oder gleich nach Daliconi (den Eigentümern der Nordwestseite von Vanuabalavu) fahren.

Wie in Fiji üblich, muss man sobald als möglich seine Aufwartung beim Chef des Dorfes machen und sein Sevusevu (etwa 0,3-0,5kg Kava) abliefern. Nach einer kleinen Zeremonie, welche üblicherweise auch ein Kavatrinken beinhaltet, wird man als Dorfmitglied akzeptiert und hat dieselben Rechte und Pflichten wie alle anderen. Bei dieser Zeremonie wird einem auch ein Host zugeweiht, an welchen man sich mit allen Problemen wenden kann. Diese Zeremonie, die in West-Fiji, wenn überhaupt, zu einem „Gib Kava und Geld und lass uns in Ruhe“ verkommen ist, wird

hier auf den Inseln noch sehr hoch gehalten. Ein längerfristiges Anker im Gebiet des zugehörigen Dorfes ohne Sevusevu gilt als sehr unhöflich und kann dazu führen, dass man verjagt wird. Wenn man sich jedoch diesem Brauchtum unterwirft, ist man immer herzlich willkommen im Dorf und wird nie einen Mangel an Früchten oder Fisch haben.

Da fast alle sehenswerten Buchten von Vanuabalavu zum Gebiet von Daliconi gehören, wird man sich auch die meiste Zeit in ihrem Gebiet aufhalten. Die Bay of Island ist eine von schroffen Steinstrukturen eingeschlossene Lagune, in der es viele kleine und große pilzförmige Inseln und kleine versteckte Lagunen gibt. Die Lagune bietet sowohl Platz für Superyachten im großen Becken, als auch kleine versteckte Buchten mitten zwischen den Pilzinseln für unsereins. Bei Dämmerung erschallen die Schreie der unzähligen Flughunde die über den Inseln auf Futtersuche kreisen. Leider gibt es hier keine Sandstrände und das Anlanden ist wegen der schroffen und scharfen Kalksteine nur sehr schwer möglich.

Von der Bay of Island sollte man Bavatu Harbour im Norden der Insel nicht auslassen. In der kleinen Bay im Südwesten der Bucht kann man bequem anlanden und über 271 Stufen auf eine Anhöhe mit einer kleinen Plantage kommen. Diese gehört einem Neuseeländer und man wird vom Verwalter immer herzlich begrüßt. Vom Herrschaftshaus hat man eine grandiose Aussicht auf die Bay und seinen Ankerplatz. Ein kleiner Fußweg führt nach etwa einer halben Stunde zu einem Grab. Hinter diesem hat man eine phantastische Aussicht auf die Bay of Island.

Weiter westlich von Bavatu Harbour kommt man an zwei Buchten vorbei. Die zweite, in einigen Büchern Little Bay genannt ($17^{\circ} 11,42' S$, $178^{\circ} 57,13' W$) ist durch eine Insel und ein kleines Riff gut geschützt. Die Einfahrt ist etwas Zickzack jedoch nicht schwierig. Diese Bucht bietet neben erstklassigem Schutz auch eine riesige Lagune (nur mit dem Dinghy zu befahren) hinter steilen Felstoren und einen kleinen Sandstrand im Osten. Leider gehört diese Bucht zum Gebiet von Mavana, also wieder ein Sevusevu. Der Ort ist circa 1,5Nm entfernt und kann mit dem Dinghy oder bequem zu Fuß besucht werden. Mavana ist auch das Heimatdorf des letzten regulär gewählten Präsidenten von Fiji, der 1997 vom Militär abgesetzt wurde.



Vanuabalavu

Vanuabalavu

Der Osten von Vanuabalavu bietet keine sicheren Ankerplätze und ist im Allgemeinen eher weniger sehenswert. Vor dem Hauptort der Insel, Lomaloma, kann man hinter einer vorgelagerten Insel ein wenig Schutz finden. Die Versorgungsmöglichkeiten hier sind jedoch nicht besser als in den restlichen Orten. Es gibt meistens ein kleines Magazin mit sehr eingeschränktem Angebot. Erst die im Süden der Lagune liegende Insel Susui hat wieder ihre Reize, sowohl der Ort als auch die Hidden Lagoon im Westen sind sehenswert. Nach dem obligatorischem Sevusevu im Ort helfen einem die ausgesprochen freundlichen Einwohner gern, die etwas seichte Einfahrt (bei LW ca. 1,5m) zu finden.

Nördlich der Exploring Islands kann Welagilala, im Westen Malima und im Süden Oneata, Como, Yagasa, Fulaga und Onea bequem und sicher angelaufen werden, in den westlichen Lau Islands noch Matuku und Totoya. Die übrigen Inseln haben entweder nur Ankerplätze außerhalb des Passes oder aber keinen ausreichenden Schutz gegen den sehr häufig vorkommenden Südwestschwell.

Die sehenswertesten Inselgruppen sind Yagasa, Fulaga und Matuka.



Ansteuerung und Einfahrt ins Yagasa-Atoll

Yagasa

Den Yagasa Cluster ist ein aus vier unbewohnten Inseln bestehendes Atoll mit umschließendem Riffsaum, der nach Norden eine sehr breite Einfahrt aufweist. Die Einfahrt ist sehr weit und in der Lagune gibt es kaum Korallenstöcke, daher kann man hier auch bei schlechter Sicht sicher navigieren. Der beste Liegeplatz ist nördlich der südlichsten Insel, in oder vor einer kleinen Bucht auf 5-15m Wassertiefe. Bei starkem Nordwind kann man sich hinter der Insel vor eine weitere sehr tiefe, jedoch nicht befahrbare Bucht legen. Vor allem diese südliche Insel ist wegen ihrer tiefen, mit pilzförmigen Inseln gespickten Buchten einen Abstecher wert. Im Gegensatz zur Bay of Island besitzen diese Buchten unzählige Sandstrände, die zum Strandgrillen einladen.

Ein ganz besonderes Paradies ist Yagasa jedoch für Taucher. Obwohl diese unbewohnten Inseln immer wieder von Fischern der Nachbarinseln besucht werden, haben die Fische trotzdem die Chance, zu ihrer vollen Größe heranzuwachsen. Dies bedeutet gewaltige Napoleons, Riesenmakrelen, Imperator Kaiserfische und Fledermausfischschwärme um nur einige aufzuzählen. Jeden Morgen werden wir hier auch von vier bis fünf Mantas umschwommen, welche auf knapp 5 Meter an das Schiff herankommen. Die besten Plätze sind ein Korallenkopf südlich der südlichen Insel und vor allem riesige Korallenstöcke im Nord-

pass, die sich von über 40m bis an die Wasseroberfläche erstrecken.

Fulaga

Ein absolutes Highlight ist diese circa 2 mal 3 Nm große, seichte Lagune mit tausenden Pilzinseln und unzähligen unberührten, weißen Sandstränden. Ein zum Teil hundert Meter hoher Inselring umschließt fast völlig dieses abgeschiedene Paradies. Der einzige Pass im Nordosten ist zwar etwas trickreich, jedoch bietet die Lagune bei allen Wetterbedingungen exzellenten Schutz. Der knapp 40 m breite Pass ist bei den üblichen südöstlichen Winden eigentlich kein Problem, eine sehr steile, markante Insel an der Backbordseite der Einfahrt ist ein perfekter Wegweiser. Hat man jedoch diese Insel querab, kommt man in ein Feld mit Korallenköpfen, welche bei Niederwasser kaum einen Meter unter der Wasseroberfläche liegen und Abstände von weniger als fünf Meter haben. Es empfiehlt sich daher den Pass knapp vor Hochwasser in Angriff zu nehmen. Erstens hat man dann eine freie Tiefe von gut zwei Metern und das einströmende Wasser ist sehr klar, daher sind Hindernisse leicht zu erkennen. In dem Zeitraum um Niederwasser herum muss man auch mit Strom mit bis zu vier Knoten rechnen. Bei auslaufender Strömung und stärkerem Nordost- bis Ostwind ist der Pass laut Angabe der Einheimischen nicht zu befahren. Vor einem Jahr gab es in solchen Bedingungen hier einen Totalverlust eines Segelschiffes. Ist man durch dieses Feld hindurch, erstreckt sich die ganze Pracht der Lagune und es gibt unzählige Ankerplätze. Obwohl wir beim Navigieren innerhalb der 5 m-Linie wenige Riffköpfe sehen konnten, ist es doch angebracht, sehr vorsichtig zu fahren, da das Wasser in der Lagune sehr türkis-milchig ist. Hindernisse sind deshalb nur sehr schwer und sehr spät auszumachen. Man kann auch in einigen Bereichen zwischen den Pilzinseln hindurch navigieren, jedoch nimmt allgemein mit dem Abstand zur Ringinsel die Wassertiefe ab. Der Hauptort Muanai cake liegt im Süden an der Außenseite der Ringinsel, man kann jedoch sehr bequem mit dem Dinghy an einem Strand (19°09,1´S; 178°34,2´W) mit zwei kleinen Schuppen anlanden und den Weg in den Ort nehmen. Es ist möglich mit der Yacht in dieser Bucht auf 4 Metern zu ankern, jedoch gibt es dort unglaublich viele Moskitos, weshalb es geschickt ist, weiter weg zu ankern. Auch hier wird selbstverständlich ein Sevusevu erwartet dies gilt für ganz Fulaga.

Matuka

Matuka bietet den sichersten Ankerplatz in den westlichen Lau´s. Die Einfahrt im Westen ist relativ breit und bietet keinerlei Hindernisse. Der sicherste Platz ist ganz im Südosten der Bucht auf rund 15 m gut haltendem Grund vor einem kleinen Ort, ein völlig von hohen Bergen umschlossener Platz. Sevusevu nicht vergessen! Einerlei welche Insel der Lau´s man anfährt, man muss sich vergegenwärtigen, dass die Einheimischen auch an den Er-



Selbst auf den Pilzinseln wachsen noch Palmen.

rungenschaften des modernen Lebens teilhaben wollen. Dies sind zum Beispiel zwei Stunden am Abend Generatorstrom zum Handyladen, einen Außenborder, Solarlichter, nicht immer nur frischen Fisch sondern auch mal Dosenessen?! - und vieles mehr. Leider kosten diese Dinge alle Geld, das auf den Inseln nur sehr schwer verdient werden kann. Viele junge Leute arbeiten daher in den Städten oder Tourismuszentren und schicken das Meiste ihres Einkommens nachhause. Weiter ist zu bedenken, dass nur einmal pro Monat ein Versorgungsschiff kommt und die Menschen einen permanenten Mangel an Dingen des täglichen Lebens haben. Alleine der Kraftstoff für ihre Außenborder kostet etwa 1,50 € pro Liter, also europäische Größenordnungen mit einem absolut nicht europäischem Einkommen. Meistens wird man als Segler großzügigst mit Fisch, Obst und Gemüse versorgt, jedoch erwarten die Einheimischen ihrer Kultur entsprechend stillschweigend auch eine Gegenleistung in Form von Lebensmittel, Kraftstoff, oder aber – wer es kann – die Reparaturen von technischen Geräten (meist Außenborder) Wenn sich also jemand überlegt diese Reise auf sich zu nehmen, sollte er auch an entsprechende Mitbringsel denken. Dies wären



Bizarre Wasserwelt: Wie Pilze wachsen die Inseln aus dem Meer.

neben dem absolut notwendigen Kava: Werkzeuge (vor allem Steck- und Gabelschlüsselsätze), Außenbordmotorenersatzteile (wie: Zündkerzen, Benzinfilter und Schläuche, Dichtungen, vor allem für Honda 15, 30 und 40 PS sowie Suzuki 15 und 30 PS, ausschließlich 2-Taktmotoren), Kraftstoff, Lebensmittel (Zucker, Mehl, Reis, Corned Beef,...), Schulsachen (englische Kinderlesebücher, Hefte, Schreib- und Malzeug), Kinderkleidung und ganz besonders freuen sich die meisten über Zigaretten.

Die GPS Positionen der einzelnen Ankerplätze können von unserer Homepage heruntergeladen werden: <http://www.sytaurus.com/revierbericht>.

Barbara und Christoph Einspieler
(Text und Fotos), SY TAURUS, Wien
www.sytaurus.com



Yagasa, ein Paradies auch für Taucher.

Unterwegs auf dem segelnden Stützpunkt

Auf ausgezeichneten Schiffen segelt es sich besonders gut oder vielleicht fühlt es sich auch nur so an. Sehen sie dann auch noch so frisch aus wie die *Alexander von Humboldt II*, sollte der Segeltörn zum besonderen Vergnügen werden.



Die Alexander von Humboldt II unter Vollzeug, anheuern erwünscht.

Erst seit knapp drei Jahren ist die zweite Alex, als Nachfolgerin der bekannten Bark mit den grünen Segeln, auf den Weltmeeren unterwegs und schon erhielt sie den ersten Preis. Während des internationalen Sail Training-Treffens (STI) in Riga wurde sie für ihre „überragenden Dienste am Sail Training junger Menschen“ mit der Sultan Quaboos Sailing Trophy, einem Preis des Sultanats Oman, ausgezeichnet.

Hervorgehoben wurde bei der Preisvergabe durch Paul Bishop, dem Regatta Direktor der STI, vor allem die hohe Professionalität an Bord, der große Einsatz der ehrenamtlichen Besatzung sowie der Mut, überhaupt ein solches Sail Training Schiff neu zu bauen. „Das Schiff ist sehr beliebt bei den Trainees, die auf ihm fahren“, betonte er während der Preisverleihung.

Für die TO ist die *Alex II* allerdings mehr als 'nur' ein Ausbildungsschiff oder die Möglichkeit einmal auf einem Windjammer zu segeln. Als aktiver TO-Stützpunkt ist sie weltweit im Einsatz, Anlaufpunkt für unsere Mitglieder an den unterschiedlichsten Fleckchen der Ozeane und natürlich auch Standerträger an unseren Küsten genauso wie in fernen Ländern

Wer das Schiff mit weißen Segeln über grünem Rumpf nun nicht nur besuchen sondern auf ihm mitfahren möchte, kann dies in diesem Jahr erst einmal fast vor der Haustür tun. Von April bis Mitte Mai ist sie zu Tagestörns ab Bremerhaven und zum Hamburger Hafengeburtstag unterwegs, dann geht es nach Schottland (evtl. mit Sprachkurs), in die Niederlande, nach Flensburg und zur Kieler Woche. Der Sommer steht unter dem Zeichen der Tall Ship Races mit den Zielen Århus, Helsinki, Riga und Szczecin. In Rostock nimmt sie anschließend an der Hanse-Sail teil, bevor sie von dort aus wieder heimatische Gefilde ansteuert. Ab August legt die *Alex* dann südliche Kurse an, Ziel: Mittelmeer.

Den exakten Törnplan unseres schwimmenden Stützpunktes gibt es mit Daten und Preisen auf www.alex-II.de oder postalisch in Bremerhaven: ALEXANDER von HUMBOLDT II, H.-H.-Meier-Str. 6 B, 27568 Bremerhaven.