

Die Torres Straße

Die knapp 80 Seemeilen breite Meerenge trennt den Pazifik im Osten vom Indischen Ozean im Westen. Da dieses Gebiet eigentlich den nördlichen Ausläufer des Great Barrier Reef bildet, der, sich über gut 1000 Meilen entlang der Nord-Ostküste Australiens erstreckt, ist es flach und mit vielen Riffen und Untiefen durchsetzt. In der Torres Straße selbst liegen neben den unzähligen Riffen über 70 Inseln. Auf etwa 17 von ihnen wohnen die Torres Insulaner, die zweite indigene Bevölkerungsgruppe Australiens.

Besonders von Osten her kommend war diese Straße immer schon gefürchtet, da die Riffe kaum sichtbar und die Pässe nur schwer auszumachen sind. Außerdem ist durch den Düseneffekt in der Meerenge stets mit starken Winden zu rechnen. Dazu kommen noch zum Teil erhebliche Strömungen, da in den beiden Seegebieten, die die Torresstraße miteinander verbindet, unterschiedliche Gezeitsituationen herrschen. Heute ist allerdings dank Satellitennavigation, guten Wettervorhersagen und relativ genauen Strömungskarten das Befahren der Meerenge wesentlich einfacher geworden.

Formalitäten

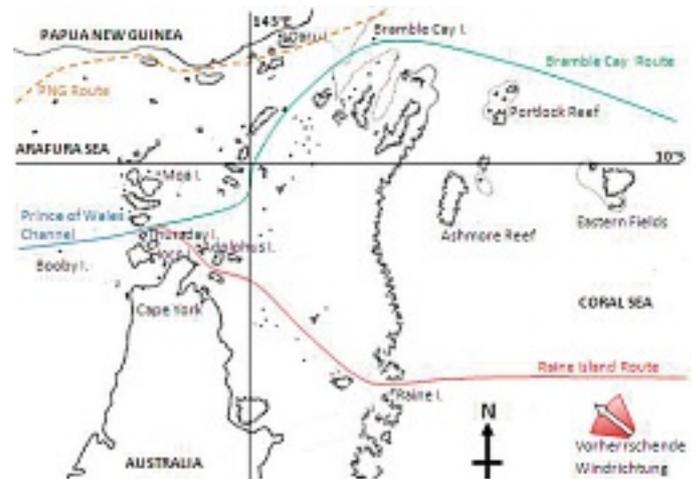
Die Australier achten sehr auf ihre Grenzen, so ist das An-Landgehen vor dem offiziellen Einklarieren strengstens untersagt und wird mit hohen Geld- und Gefängnisstrafen geahndet. Mindestens 96 Stunden vor dem Anlaufen eines Einklarierungshafens ist eine Vorankündigung per Fax, Telefon oder E-Mail zu übermitteln. Die einzige Möglichkeit in der Torres Straße einzuklarieren ist Thursday Island im Süden der Meerenge. Es ist jedoch auch erlaubt, die Torresstraße ohne Klarierungsformalitäten zu befahren, wobei dann die Ankündigung wegfallen kann. Direkt an der Route zu ankern ist ausdrücklich erlaubt, wobei man dann natürlich nicht das Land betreten darf. Die Australier haben eine sehr gute Küstenüberwachung und die Behörden sind recht schnell darüber informiert, dass man sich in ihrem Hoheitsgebiet aufhält.



Kontrolle aus der Luft, die Customs and Border Protection.

Unterlagen

Es gibt zwar einige nicht so gut kartographierte Gebiete, jedoch entlang der möglichen Routen sind alle Papierkarten, sowie digitalen Seekarten (C-Maps) sehr genau und haben keinen Versatz zu WGS84. Die beiden Führer: Cruising the Coral Coast - QLD von Alan Lucas und Ken´s Torres Strait Passage Guide von Ken Hellewell geben einen ganz guten Überblick über die Routen und möglichen Ankerplätze. Gezeitentafeln oder entsprechende Software sind sehr zu empfehlen, Strömungskarten be-



Die Routen durch die Torres Straße im Nordosten Australiens.

kommt man unter anderem auf Thursday Island, wobei sie unserer Meinung nach nicht unbedingt notwendig sind. Man braucht nur die Höhenunterschiede westlich und östlich der Straße auf den Gezeitentafeln vergleichen. Bei großen Höhenunterschieden strömt das Wasser natürlich bergab, bei kleinen Unterschieden trägt auch der Wind seinen Teil dazu bei, was maximal zu einer zeitlichen Verschiebung führt. Dies gilt zumindest für den Prince of Wales Kanal.

Routen

Wenn man von der Korallen-See aus in die Torres Straße fährt, gibt es eigentlich nur zwei brauchbare Routen. Dies ist zum einen die von der Großschiffahrt benutzte Bramble Cay Route sowie die weniger bekannte Raine Island Route. Beide vereinen sich knapp vor Wednesday Island im Prince of Wales Kanal. Beide Routen sind nach deren pazifischen Einfahrtsfeuern benannt. Da die meisten Segler westwärts, fahren wird, wenn es nicht anders explizit erwähnt, diese Richtung beschrieben. Die Bramble Cay Route ist sehr breit, gut befeuert und birgt im Fahrwasser keinerlei Gefahren, jedoch verläuft sie nach Südwesten und bei den oft auftretenden starken SSO-Winden kommt es häufig vor, dass man mindestens 80 Seemeilen bei überaus kurzer und unangenehmer See sehr hart am Wind segeln muss. Außerdem hat man einen Großteil der Strecke den Gezeitenstrom von der Seite. Die Ankerplätze sind meist sehr tief und ungeschützt.

Die Raine Island Route ist praktisch unbefeuert und führt ein bisschen Zick Zack um die Riffe herum, jedoch immer sehr breit und ohne nennenswerte Hindernisse, sodass auch in der Nacht eine Navigation nur mit GPS sicher ist. Die Strecke verläuft jedoch nach Nordwesten, also hat man fast immer Vor- oder Raumwindkurse. Da man sich außerdem hinter der Cap York Halbinsel aufhält, spürt man sehr wenig Strömung und diese dann auch immer in oder gegen die Fahrtrichtung. Am Anfang der Route sind die Ankerplätze auch sehr zweifelhaft, jedoch knapp vor dem Prince of Wales Kanal gibt es zwei ausgezeichnete Plätze.

Da es zwischen Raine Island und Brumble Cay einen fast geschlossenen Riffsaum und viel unkartografiertes Gebiet gibt, ist uns keine weitere Route bekannt. Jedoch existiert entlang der Küste von Papua Neuguinea noch eine seichte, sehr schlecht kartographierte Passage mit starken Strömungen. Wir konnten allerdings keinen Segler finden, der diese Route schon befahren hat.



Die Osteinfahrt in den gut befeuerten und kontrollierten Prince of Wales Kanal. Im Vordergrund liegt die hügelige Wednesday Island.

Vom australischen Südosten kommend wird man dem Fahrwasser entlang der Küste bis zum Prince of Wales Kanal folgen.

Bramble Cay Route

Die Einfahrt befindet sich bei 09°12,7´S, 143°54,6´E. Jedoch Achtung - Von Südosten kommend durch die Pandora Passage liegen noch rund 120 Seemeilen davor einige Riffe auf der Strecke! Ist man einmal auf der Route ist gibt es auf rund 120 Seemeilen gut gekennzeichnetes Fahrwasser. Die Ankerplätze auf der Route sind mit Vorsicht zu nutzen. Bei Niederwasser noch recht komfortabel, sind sie bei Hochwasser sehr unruhig:

Renell Island	09°45,71´S, 143°15,41´E	8 m
		ein bisschen Schutz, nur Koralle
Warrior Reef	09°44,69´S, 142°58,79´E	5 m
		ein bisschen Schutz, Sand mit Koralle

Schlechte Karten!

Raine Island Route

Die Einfahrt befindet sich bei 11°38,6´S, 144°04,4´E. Von Osten kommend wird es bis zu diesem Punkt keine Probleme geben, jedoch ist der Raine Island Leuchtturm schon lange nicht mehr in Betrieb und tagsüber erst etwa ab einer Entfernung von zehn Seemeilen sichtbar. Die Route ist wie die Bramble Cay Route rund 120 Seemeilenlang und bis kurz vor dem Prince of Wales Kanal nicht gekennzeichnet! Für die Riffankerplätze gilt ebenfalls - bei Niederwasser noch recht komfortabel, sind sie bei Hochwasser sehr unruhig. Die beiden letzten Ankerplätze sind bei den vorherrschenden Winden von Süd bis Nordost sehr gut und sicher:

Riff 1	11°33,59´S, 143°42,83´E	12 m
		kein Schutz, schlechter Grund nur Koralle
Riff 2	11°03,14´S, 143°03,97´E	15 m
		kein Schutz, gut haltender Sandgrund
Adolphus Island	10°38,59´S, 142°38,62´E	7 m
		gut geschützt, sehr guter Sandgrund
York Island	10°40,92´S, 142°31,51´E	6 m
		gut geschützt, Sand

Prince of Wales Kanal

Knapp vor Wednesday Island vereinen sich die beiden beschriebenen Routen. Grundsätzlich gibt es dann mehrere Möglichkeiten das letzte Stück in Angriff zu nehmen.

Da wären der Yule-, Simpson-, Dayman-, Prince of Wales Kanal sowie die Endeavour Strait. Alle sind grundsätzlich befahrbar, jedoch kann es aufgrund der starken Strömungen in den Kanälen zu wandernden Sandbänken kommen. Lediglich der Prince of Wales Kanal wird entsprechend überwacht. Im Inselgewirr rund

um Thursday Island kann man sich bei Bedarf sehr gut einen sicheren Ankerplatz suchen, wenn der Strom durch die Passage ungünstig steht. Außerdem ist der Prince of Wales Kanal sehr gut befeuert, sodass man ihn auch leicht in der Nacht passieren kann, um dann einen günstigen Strom auszunutzen.

Aufgrund des Windes ist der nach Westen setzende Strom stärker als der nach Ost. Will man nach Westen kann man durch die Passage zwischen Thursday- und Horn Island auch gegen den Strom fahren. Von Einheimischen wird oft auch die Endeavour Strait, südlich von Prince of Wales Island, befahren. Sie ist sehr breit und frei von Hindernissen, jedoch erstrecken sich an ihrem westlichen Ende wandernde Sandbänke mit Tiefen von nicht mehr als drei Metern.

Die Großschifffahrt muss die Passage des Prince of Wales Kanals auf UKW 16 ankündigen. Allerdings, wenn einem ein Handelsschiff im Kanal begegnet, ist das auch kein größeres Problem, da es ausreichend Platz gibt, um sich gegenseitig auszuweichen.



Die Westeinfahrt in den Prince of Wales Kanal mit Booby Island.

Hat man Booby Island im Westen erreicht, verlässt man die Meerenge und kann sich aus der Großschifffahrtsroute heraus halten. Es gibt praktisch auf dem ganzen weiteren Weg nach Westen keine Unterwasserhindernisse mehr. Allerdings segelt man nun rund 1000 Seemeilen lang über Wassertiefen zwischen 20 und 70 Metern, was kurze, steile Wellen zu Folge hat. Insbesondere bei einer abrupten Tiefenänderung muss man mit ziemlich chaotischen Wellen rechnen (eben noch glatte See und plötzlich ein Brecher im Cockpit).