

Neuseeland: Teil 3

Inselhopping

Von Great Barrier Island bis Auckland – City of Sails





**Idylle pur
in der
Smoke-
house Bay.**



Durch die enge Man of War-Passage laufe ich in den kleinen Ort Port Fitzroy ein, an der Westküste von Great Barrier. Es herrscht eine eigentümliche Stille und außer einer soeben passierten Muschelzucht fehlt jegliches Anzeichen von Zivilisation. Mehrere enge Buchten liegen in diesem völlig geschützten Einschnitt, der nur durch zwei schmale Durchfahrten im Norden und Süden der Insel Kaikoura zugänglich ist. Wer hierherkommt, sucht und findet die Abgeschiedenheit. Fischen und Wandern sind die zwei Hauptbeschäftigungen, und die Landschaft sucht ihresgleichen. Kaum vorstellbar, dass Auckland nur gerade 50 Meilen entfernt ist.
Text und Fotos Rolf Erne

Ich laufe die Smokehouse Bay an, da für die nächsten Tage ein Frontdurchgang mit Westwindwetter angesagt ist. Hier liege ich, abgesehen von einigen Fallböen, geschützt. Kaum ist der Anker gesetzt, werde ich von Stefanie und Richard zum Fischcurry eingeladen. Sie sind von Picton auf der Südinself hierhergesehelt und kommen bei einem Glas Wein ins Schwärmen. Nein, vorerst würden sie wohl nicht zu den pazifischen Inseln hochsegeln, meinen sie auf meine Frage. Sie hätten ja eines der fantastischsten Segelreviere direkt vor der Haustüre.

Beide arbeiteten einige Jahre auf der Südinself als Tauchlehrer und finden die Temperaturen schon ziemlich warm – nach all dem, was sie von dort gewohnt sind. Na ja – immerhin zeigt mein Thermometer stolze 22 Grad und ich beschließe, nächstens endlich dem Unterwasserbewuchs zu Leibe zu rücken. Der nächste Tag macht dem Namen dieses Ankerplatzes alle Ehre. Ich steige gerade aus dem Wasser, als Philipp längsseits kommt und mich zum Mittagessen ans Ufer einlädt. Er hätte „plenty of fish“ gefangen und es sei genügend da für alle. Am Ufer geht's dann unkompliziert weiter: Der noch warme Räucherfisch wird zwischen zwei Scheiben



Toast geklemmt und mundet hervorragend. Nebenbei erfahre ich von den anwesenden Kiwis einiges über diesen besonderen Platz. Im Jahre 1948 erstand Eric Webster hier 4.1 Hektar mit dem Ziel, das Gelände der segelnden Allgemeinheit zugänglich zu machen. Selber ein aktiver Segler, baute er nach und nach mithilfe vieler Freiwilliger und eingehender Spenden den Platz zu einem einladenden Treffpunkt aus. Fließendes Wasser zum Waschen, ein Räucherofen für gefangenen Fisch und Picknicktische waren der Anfang. Hunderte von Fahrtenseglern machten von diesem wunderbaren Platz über all die Jahre regen Gebrauch und es war und ist selbstverständlich, dass der Ort sauber und aufgeräumt verlassen wird.

Im November 2005 passierte jedoch das Unvorstellbare: Ein heftiges Gewitter brachte den Abhang hinter der Smokehouse Bay ins Rutschen und alle Einrichtungen wurden verschüttet oder zerstört. Ein Wiederaufbau schien aus finanziellen Gründen unmöglich. Mit enormem Zeitaufwand und engagierter materieller und logistischer Unterstützung verschiedener Unternehmen baute die aktive Seglergemeinschaft den bereits legendären Platz, der über keinen Zugang vom Land verfügt, wieder auf. Der 15.000 Liter fassende Wassertank und

die Leitungen funktionieren wieder, eine Öko-Toilette ergänzt die Anlage, ein einfacher Holzgefeuerter Warmwasserboiler bedeutet in der Übergangszeit puren Luxus. Sogar etliche Kubikmeter Sand für den kleinen Strand wurden übers Meer hergeschifft.

Die angesagte Front macht sich schon bald bemerkbar und zieht am frühen Abend über die Bucht, wo sich bereits fast 40 Schiffe verankert haben. Kräftige Fallböen wirbeln das Wasser auf. NØRD zerrt an ihren fünfzig Metern Kette und schwojt. Der Ankergrund ist gut und einzig einige zu spät eingetroffene große Motoryachten haben ihre liebe Mühe mit den herrschenden Bedingungen. Mein Nachbarlieger hat Pech: eine driftende Motoryacht überfährt dessen Anker und bricht ihn aus. Nur mit einer manuellen Ankerwinch ausgerüstet und allein an Bord bin ich froh, dass es bei geschätzten 40 bis 45 Knoten Wind nicht mich getroffen hat.

Am nächsten Morgen ist weitgehend alles vorbei und zwischen den Wolken leuchtet schon wieder da und dort die Sonne aus blauen Himmelsfetzen. Am Radio erfahre ich von den millionenteuren Schäden, welche die Front mit heftigen Überschwemmungen zwischen Whangarei und der Bay of Islands verursacht hat: Ganze Landstriche sind überflutet und unpassierbar. Mein

Segelnachbar kommt mit dem Dingi längsseits und entschuldigt sich dafür, dass er mir gestern beim Manöver etwas nahe gekommen sei. Von meinen geschätzten Windstärken will er aber nichts wissen: Er habe einen Böenspitzenwert von 63 Knoten bei stetigen 50 Knoten gemessen. Manchmal ist es von Vorteil, keinen Windanzeiger zu haben – man schläft ruhiger!

Die kommenden anderthalb Wochen benutze ich für ausgedehnte Wanderungen auf dieser zerklüfteten, wilden und weitgehend von Wald und Busch bewachsenen Insel. Das üppige Grün des vermoosten, dichten Unterholzes und der Baumfarne kommt wunderbar zur Geltung, wenn die Sonnenstrahlen durch das Blätterdach eindringen. Szenen aus der Filmtrilogie „Herr der Ringe“ werden wach. Über 60 Prozent der Insel gehören dem Staat und stehen unter dem Schutz des „Department of Conservation“ (DOC).

Obwohl Great Barrier über tägliche Fähr- und Flugverbindungen gut und schnell erreichbar ist, leben weniger als tausend Einwohner auf der Insel – Tendenz stark abnehmend. Great Barrier bietet den Jungen neben Fischfang, Muschelzucht und etwas Tourismus wenig Beschäftigung und da die Jugendlichen das College bereits auf dem Festland besuchen, kehrt kaum einer hierher zurück. So bleibt die Insel wohl auch in Zukunft ein Paradies für Naturliebhaber, Vogelbeobachter und Wanderer.

Als Teil des „Hauraki Gulf Islands & Marine Reserve“ ist Great Barrier dank jahrelanger Anstrengungen des DOC ein bedeutendes Rückzugsgebiet für viele bedrohte Vogelarten und die größte aller neuseeländischen Glatt-echsen, Skinks genannt. Dies wurde nur möglich durch die Ausrottung der ansonsten landesweit allgegenwärtigen Plagegeister, insbesondere von Norwegischer Ratte, Opossum, Frettchen und Wiesel. Auf den Wanderungen stößt man immer wieder auf Zeugnisse einer wechselhaften Vergangenheit, als die bedeutenden Bo-

denschätze und Kauriwälder ausgebeutet wurden und über 200 Walfangschiffe im Haurakigolf kreuzten. Übrig gebliebene Mauern und Fundamente von gigantischen Stampfwerken erzählen die Geschichte vom Kupfer-, Silber und Goldbergbau.

Am beeindruckendsten ist jedoch der Aufwand, mit dem zwischen 1850 und 1950 die riesigen Kauri-Wälder abgeholzt wurden, um den enormen Bedarf an Bauholz für die aufstrebende Siedlernation und für den Schiffbau zu befriedigen. Je weiter die Holzfäller ins Innere der schwer zugänglichen Insel drangen, desto schwieriger war es, die mächtigen Stämme mit bis zu vier Metern Durchmesser an die Küste zu schaffen. Von dort wurden sie bis 1910 in riesigen Flößen mit Dampfschiffen ans Festland gebracht, bevor in Whangaparapara, im Südwesten von Great Barrier, die damals größte Sägerei der südlichen Hemisphäre entstand.

Kreuz und quer durch die Insel verlegten die Siedler mit kaum nachvollziehbarem Aufwand sogenannte „tramlines“, Eisenbahnstrecken. Hunderte von dampfbetriebenen Seilzügen überwand die Steigungen. Während des Aufstiegs zum Mount Hobson, dem höchsten Punkt der Insel, bewundere ich die weitgehend intakten Überreste des größten Kauri-Damms im Kaiaraara-Tal. Solche Dämme – insgesamt zählte Neuseeland mehrere Tausend – stauten das Wasser und darin schwimmend Dutzende von geschlagenen Stämmen. Durch koordiniertes Öffnen mehrerer hintereinander liegender Dämme schleuste man die Holz- und Wassermassen mit lautem Getöse talwärts. Ich betrachte die alten Fotos mit Ehrfurcht und fühle mich angesichts der Entbehrungen, welche Generationen von Holzfällern und Minenarbeitern in dieser rauen Abgeschiedenheit auf sich nehmen mussten, klein und unbedeutend. Die wunderbare Aussicht vom Gipfel des 621 Meter hohen Hirakimata, wie Mount Hobson in Maori genannt wird, holt mich wieder in die Gegenwart zurück.



Links:

Auf schwankenden Planken, diesmal durch den Urwald.

Rechts:

Starkwind erwischt uns im Hauraki Golf.

Herrlich geschützt liegt Port Fitzroy wie ein Fjord vor mir. Wie Krakenarme dringen die vielen Buchten in die dicht bewaldeten Hügel. Draußen weht es immer noch kräftig und weiße Schäfchen rollen an die vorgelagerten Inseln. In der Ferne ist Little Barrier zu sehen. Diese und weitere 29 Inseln des Haurakigolfs dürfen ohne Erlaubnis nicht betreten werden. Ankern und Fischen, soweit es die Wetterbedingungen überhaupt zulassen, ist mit Ausnahme der Poor Knights-Inseln jedoch erlaubt. Insgesamt dreimal noch besteige ich Mount Hobson auf verschiedenen Wegen, erkunde einige Tramlines, genieße in wahrlich paradiesischer Umgebung ein ausgiebiges Bad in heißen Quellen und verpasse es dabei auch nicht, mich rechtzeitig in der Sails-Bar einzufinden. Diese einzige Kneipe am Port Fitzroy ist ohnehin nur von Mittwoch bis Sonntag geöffnet, jeweils ab 17 Uhr. Sie ist nebst dem kleinen Laden und der Poststelle der allgemeine Treffpunkt und einziges Restaurant weit und breit. So bleibt am Freitag und Samstag die Kombüse auf NØRD unbenutzt!

Hauraki Golf

Einige Tage später zeigt mir der Hauraki Golf die Zähne. Ich habe einem guten Freund versprochen, ihn kurzfristig in Auckland für einen Drei-Tage-Törn abzuholen, aber wie üblich schert sich das Wetter nicht um meine Routenplanung. Es bläst kräftig aus Südwest, als ich während der Morgendämmerung Port Fitzroy unter Motor durch die enge Passage verlasse.

Ich taste mich so lange wie möglich dicht unter Land nach Süden, geschützt von den „Broken Islands“. Im Windschatten von Mahuki setze ich das gereifte Groß und die Fock, und schon bald geht's draußen zur Sache. Tapfer stemmt sich NØRD hart am Wind gegen den hohen Schwell und das Wasser schäumt über das Lee-deck.

Pigeon Island passiere ich in Luv und weit voraus ist die schroffe Nordküste der Coromandel-Halbinsel zu sehen.

Im Colville Channel herrscht reger Frachtschiffverkehr und die Great-Barrier-Fähre zieht ihre Spur ungemütlich nahe an mir vorbei. Wieso weht der Wind gerade heute genau aus der Richtung, in die ich will? In der Hoffnung auf etwas Landschutz wende ich erst dicht unter Land, die zwei Knoten Gegenstrom machen mir aber einen Strich durch die Rechnung. Unterdessen ist das dritte Reff eingebunden und es weht mit konstanten sechs Beaufort. An Bord ist bei herrlichem Segeln unter sonnigem Himmel so weit alles klar, aber unter den gegebenen Umständen ist es mir unmöglich, noch bei Tag eine der nördlich von Auckland liegenden Ankerbuchten zu erreichen. Nach zwei weiteren Schlägen, einem ernüchternden Blick auf die bisher gesegelten Kurse auf der elektronischen Seekarte und der Konsultation des Revierführers schalte ich den Motor dazu. Ich befinde mich ziemlich genau 20 Seemeilen nördlich der Ostküste von Waiheke und kann mit dichtgeknallten Stützsegeln motorsegelnd Kurs auf „Kauri Point“ halten. Die Wellenhöhe beträgt nun gute zweieinhalb Meter, aber der Motor treibt mein Schiff weiter, verhindert ein Feststampfen. Mit dem letzten Licht erreiche ich nach 50 Seemeilen durchs Wasser die ruhige „Man o War“-Bay. Nach einem knappen Mahl mit kühlem Bier im Cockpit falle ich hundemüde in die Kojen.

Der kommende Morgen zeigt sich wie verwandelt: Kein Lüftchen weht und ich bringe die verbleibenden 22 Meilen bis Auckland erneut unter Motor hinter mich. Mein Herz schlägt höher, als zwei America's Cupper mit zahlenden Tagesgästen meinen Weg kreuzen. Das Hafengelände mit den riesigen Containerkränen, die vielen Schnellfähren und die imposante Skyline verbreiten Großstadtatmosphäre, als ich kurz vor Mittag mit einlaufender Flut in der Westhaven Marina eintreffe.

Ich kann mir kaum eine Weltstadt vorstellen, welche wie Auckland direkt vor ihren Toren über ein so abwechslungsreiches und traumhaftes Segelrevier verfügt. Schon in nächster Nähe, nur gerade mal zwei Segelstunden von den zentralen Marinas oder Bojenfeldern

Oben:

Ankern in Gesellschaft vor großartiger Kulisse der Great Barrier Forestry Bay.

Unten:

Der Rangitoto, Landmarke und Markenzeichen zugleich.





gelegen, finden sich Dutzende von lieblichen und attraktiven Ankerbuchten für jede Wetterlage. Zwischen den beiden Haupteinfahrtskanälen, dem „Motukorea Channel“ und dem „Rangitoto Channel“, durch den die Großschifffahrt den Handelshafen Auckland anläuft, befindet sich als unverwechselbare Landmarke der junge Schildvulkan „Rangitoto“.

Die letzten Tagestouristen verlassen mit der Fähre soeben die Insel, als wir mit dem Beiboot zwischen den scharfen Basaltklippen anlanden. Wir haben die Insel für uns und erklimmen den sanft ansteigenden Hügel über scharfkantige Lavafelder, dichten Busch und waldähnliche Vegetation. Hier befindet sich der weltweit größte „Pohutukawa“-Wald, bestehend aus jenen Bäumen, welche zur Südsommerzeit blutrot blühen und nebst dem Kiwi und dem Silberfarn als weiteres Markenzeichen Neuseelands gelten. Die Vulkaninsel ist erst vor rund 600 Jahren entstanden und gilt heute als erloschen. Vom Gipfel bietet sich uns eine fantastische Rundschau über den steilen, tiefen und dicht bewachsenen Krater, aber auch den ganzen Golf und Auckland.

Wir gehen auf der Nachbarinsel Motuihe in der Whaia-orangataki-Bucht vor Anker. Wie wir am nächsten Tag

auf einem Rundgang erfahren, diente die Insel lange Zeit als Quarantänestation, später als Ausbildungsbasis für die neuseeländische Marine. Ein umfangreiches Aufforstungsprojekt soll ihre ursprüngliche Bewaldung wiederherstellen und eine langfristig ökologische Nutzung und Bewirtschaftung sichern. Aber Motuihe überrascht uns noch mit einer anderen spannenden Geschichte: Sie ist gewissermaßen auch Teil der deutschen Vergangenheit...

Nach dem Verlust der *SEEADLER* auf dem polynesischen Atoll Maupelia im Juli 1917 stach der legendäre Graf Felix von Luckner mit fünf Mann seiner Crew in einem offenen Rettungsboot mit der Hoffnung in See, unterwegs ein Schiff kapern zu können. Nach über 3.000 Seemeilen entbehrungsreicher und gefährlicher Fahrt nach Westen landeten sie im September 1917 in Fiji. Dort wurden sie gefangen genommen und als Kriegsgefangene nach Auckland überstellt. Zusammen mit den in Neuseeland lebenden deutschen Bürgern, dem Botschafts- und Regierungspersonal von Deutsch-Samoa und den übrigen Kriegsgefangenen wurden Luckner und seine Mannen am 8. Oktober auf Motuihe interniert. Die Neuseeländer gewährten den Internierten aufgrund deren Status



erhebliche Freiheiten, welche sogar gelegentliche Ausflüge nach Auckland mit der Barkasse des Lagerkommandanten beinhalteten. Graf Luckner ließ sich diese Gelegenheit nicht lange entgehen und am 13. Dezember flüchtete er mit der PEARL, zusammen mit vier weiteren Haudegen und sechs Kadetten eines in Kriegsgefangenschaft geratenen deutschen Schiffes nach „Red Mercury Island“ im Osten der Coromandel Halbinsel. Hier legten sie sich auf die Lauer, kaperten am 16. Dezember das Schiff MOA und zwangen dessen Kapitän zur Fahrt nach den rund 400 Meilen nordöstlich gelegenen Kermadec Inseln. Hier wollten sie die neuseeländischen Lebensmittelvorräte plündern und anschließend die restliche Crew des SEEADLERS in Maupelia abbergen. Der neuseeländische Kabel-Dampfer IRIS fing die Flüchtigen jedoch ab und diese mussten sich ergeben. Luckner verbrachte einige Zeit im Gefängnis, bevor er im Mai 1918 nach Motuihe zurückverlegt wurde. Hier blieb er bis Kriegsende und verbrachte insgesamt über neun Monate auf der Insel.

Im Jahre 1938 besuchte Graf Luckner zusammen mit seiner schwedischen Frau Gräfin Ingeborg Neuseeland auf einer Vortragsreise mit seiner Yacht SEETEUFEL. Im März 1938 kehrte er nach Motuihe zurück und zeigte seinen Gastgebern eine Höhle, wo er und seine Getreuen im

Jahre 1918 ein Lebensmittellager für einen erneuten Ausbruchversuch angelegt hatten. Dieser Versuch wurde jedoch aufgegeben, nachdem der Erste Weltkrieg mit einem Waffenstillstand geendet hatte. Luckner überlebte seine Zeit und starb 1966 als 85-Jähriger in Schweden.

Ganz so beschaulich wie auf Motuihe geht es auf der größeren Schwesterinsel Waiheke nicht zu. Im Stundentakt wird dieses „Juwel Aucklands“ an drei verschiedenen Orten von großen Katamaranfäheren angefahren. Waiheke ist Haupterholungsinsel, Schickimicki und Wohnlage für die „oberen Zehntausend“ in einem. Glücklicherweise beschränkt sich der ganze Tagestourismus vor allem auf den westlichen Teil mit all seinen Galerien, Restaurants, Grundstücksmaklerbüros und esoterischen Gesundheitsshops.

Wer den Osten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erkundet, findet sich schnell in weitgehend intakter Landschaft inmitten von insgesamt 27 Weinbergen und Olivenplantagen. Waihekes Durchschnittstemperaturen sind bis zu fünf Grad höher als am Festland, die lokalen Weine sind gut gepflegt und von hoher Qualität. Nach erfolgreicher Degustation im Weinberg verläuft in der Putiki Bay die Rückfahrt im Beiboot beschwingter als die Hinfahrt. Wunderschöne Strände und Küstenstriche erschließen

sich dem Segler, Dutzende von geschützten Buchten laden zum längeren Verweilen ein. Viele Künstlerinnen und Künstler haben schon lange vor dem Massenansturm die Qualitäten dieser hübschen Insel entdeckt und hier ein reges Kulturleben etabliert, welches alljährlich zu Ostern mit dem internationalen Jazzfestival seinen Höhepunkt erreicht.

Coromandel Island und Mercury Islands

Mit einem anderen Freund an Bord unternehme ich während zweier Wochen eine Fahrt rund um den Hauraki Golf und wundere mich, dass in diesem herrlichen Segelgebiet nicht mehr Charterboote unterwegs sind. Neuseeland liegt wohl geografisch zu abgelegen und vielleicht deshalb habe ich bis jetzt einzig zwei kleine Charterfirmen in der Bay of Islands und im Zentrum von Auckland wahrgenommen.

Nur gerade zwanzig Meilen sind es von Waiheke bis zur Coromandel-Halbinsel. Eine Delfinschule begleitet uns ein Stück und da und dort sucht eine kleine Gruppe von Pinguinen vor uns das Weite. In der flachen Bucht vor Coromandel Town gehen wir vor Anker. Wir fahren vorsichtig zwischen den Fahrwassermarkierungen das idyllische, von Mangroven gesäumte kleine Flüsschen hoch und ziehen das Beiboot am Rande von Coromandel Town auf den Uferschlick. Der kleine Ort versprüht mit seinen Holzhäusern den Charme vergangener Jahrhunderte, als hier der Goldrausch Zehntausende anlockte und beschäftigte. Eine einstündige Wanderung bringt uns etwas außerhalb zu einer noch funktionstüchtig erhaltenen „Stamper Battery“ aus dem Jahre 1899, wo mittels eines Dampfmaschinenantriebs mit massiven Stahlstempeln die goldhaltigen Gesteinsbrocken zerkleinert worden waren. Steve versetzt uns mit seinen packenden

und mit neuseeländisch trockenem Humor gespickten Schilderungen in vergangene Zeiten und meint: „Dort draußen, wo ihr ankert, liegen noch Zehntausende von Kilogramm Gold, welche mit den alten Methoden nicht gebunden werden konnten und durch die umliegenden Flüsse weggewaschen wurden. Also passt nur auf, wenn ihr dann den Anker hochzieht!“ Im Geiste sehen wir unseren Bügelanker schon voller goldener Nuggets und prosten kräftig auf das uns bevorstehende Glück an. Am nächsten Tag erkunden wir per Mietauto den nördlichen Teil der Halbinsel. Durch eine vielfältige und wilde Landschaft fahren wir kilometerlang über Schotterpisten entlang der Steilküsten oder durch dichte Bergwälder.

An der Ostküste befindet sich in Whitianga die einzige Marina von Coromandel mit 186 Plätzen und einem Travellift. Die liebliche Ostküste bietet etliche schöne Strände mit Sicht auf die vielen vorgelagerten Inseln der „Mercury“- und „Alderman Islands“, ebenfalls noch Teil des „Hauraki Gulf Islands & Marine Reserve“. Leider schaffe ich es in den drei Monaten meiner Anwesenheit nicht mit dem Schiff hierher – zu wechselhaft waren die Wetterbedingungen für diese exponierten Inselgruppen und zu spärlich die sicheren Ankerplätze.

Südlich von Whitianga befinden sich auch die „Cathedral Cove“, eine beeindruckende Küstengegend mit weißen Sandsteinformationen, und die „Hot Water Beach“, wo wir es uns am Strand in einem selbst gebuddelten Loch im vulkanisch heißen Wasser vergnüglich gehen lassen. Bei einem Aufenthalt in Coromandel Town sollte man sich aber den Besuch in der örtlichen „Smokery“ keinesfalls entgehen lassen. Mit geräuchertem Fisch und Muscheln und zwei kühlen Flaschen Chardonnay unter dem Arm schlendern wir mit unverholhlener Vorfreude und guter Stimmung zurück zu unserem Beiboot. Dieses liegt nun bei Ebbe hoch und trocken und uns schwant

Oben:

Coromandel Cathedral Cove, wunderschöne Sandsteinformation.

Unten:

Das kleine Hotel in Coromandel Town versprüht Western-Charme vergangener Zeiten.





Schreckliches: Das Flüschen mutierte unterdessen zum seichten Rinnsal, die Kiele der örtlichen Boote stecken tief im Schlick und es dauert eine satte Stunde, bis wir uns und das Dingi mit den glücklicherweise montierten Heckrädern schiebend und ziehend durch Schlamm und über Kies ins tiefe Fahrwasser bringen. Nicht nur dem Chardonnay wird ob dieser Plackerei warm, aber selbst die von den scharfen Muscheln arg zerschnittenen Fußsohlen vermögen unseren Appetit und unsere gute Laune nicht zu beeinträchtigen.

Während der restlichen anderthalb Wochen segeln wir einen weiten Bogen von Coromandel nach Great Barrier, hinüber nach Kawau, dann mit Südkurs nach Whangaparaoa zur „Gulf Harbour Marina“ und von dort durch den Rangitoto Channel zurück nach Auckland. Wir loggen rund 170 Meilen in zwölf Tagen – eine schöne Zeit mit vielen Landgängen, Mußestunden und mehrheitlich angenehmen Segelbedingungen sowie reichlich Fisch am Haken bleibt in Erinnerung.

Auckland – City of Sails

Unverwechselbares Wahrzeichen und Landmarke Aucklands ist der „Sky Tower“, mit 328 Metern der höchste Turm der südlichen Hemisphäre. Beeindruckend und

ein „Muss“ ist die Aussicht von oben auf die moderne Stadt, das Hafengelände und die mit über 1.500 Plätzen größte Marina in Westhaven, direkt unterhalb der Autobahnbrücke gelegen, der einzigen Verbindungsstraße zwischen Auckland und dem Norden.

Aus der Vogelperspektive sind auch die vielen Hügel besser zu erkennen. Im Großraum Auckland befinden sich 48 kleinere Vulkane, Zeugen einer hohen tektonisch-vulkanischen Aktivität. In der Tat gilt Auckland als eine der vulkanisch am unsichersten Großstädte und im hervorragend gestalteten Auckland Museum kann der Besucher am eigenen Leib nachvollziehen, was passieren würde, sollte im Hauraki Golf wie vor 600 Jahren ein „neuer“ Rangitoto entstehen. Realistisch werden dem Besucher in einem rüttelnden Wohnzimmer mit Großleinwand die Folgen einer aktuellen Eruption vorgeführt: Was nach den Erdbeben von der Stadt noch stünde, würde durch die Druckwellen und die Tsunamis dem Erdboden gleichgemacht.

Auckland macht seinem Namen „City of Sails“ alle Ehre. Insgesamt zählt das offizielle Verzeichnis im Großraum Auckland zehn Marinas mit insgesamt 4.777 Plätzen, dazu 6.500 Murings und 1.000 Trockenplätze. Wer als Gast längere Zeit hier liegen möchte, tut aber gut daran, frühzeitig einen Platz zu reservieren, nicht nur in

der Hauptsegelsaison zwischen Dezember und Februar. Der Aufenthalt in der Westhaven Marina ist für mich ideal, da ich das Stadtzentrum mit Hafengelände, Museen und Einkaufsmöglichkeiten mit dem Fahrrad in einer knappen Viertelstunde erreiche.

Dank der Einnahmen aus dem America's Cup verwandelte sich die dereinst heruntergekommene Hafengegend rund um das Viaduct Basin in ein architektonisches Highlight – ich frage mich nur, wer sich die superteuren gestylten Lofts leisten kann. Gegenüber befindet sich auch die Basis von Team New Zealand und über dem ganzen Gelände weht ein Hauch von Regattafieber. Direkt neben den wie Perlen aufgereihten, gut besuchten Hafengebäuden liegen an bester Stelle die zwei ACC-Boote NZ 40 und NZ 41 zweiter Generation, auf denen für Einzelfahrten oder Matchraces angeheuert werden kann. Jeden Januar findet in Auckland eine große Boatshow statt und im Februar die größte Regatta Neuseelands. Allein zwei Nachmittage verbringe ich im „Maritime Museum“, welches sich aus Platzmangel nicht in allen Bereichen vorteilhaft präsentiert. Wer sich jedoch Zeit nimmt, findet unzählige Trouvaillen interessanter Seefahrts- und Regattageschichte – ein großer Ausstellungssaal ist allein der neuseeländischen Segellegende Sir Peter Blake gewidmet und an der Außenpier liegt der weltweit letzte, original dampfbetriebene und noch funktionstüchtige, schwimmende Riesenkran.

Man darf sich jedoch nicht blenden lassen: Ist nicht gerade America's Cup, laufen die „All Blacks“, das nationale Rugbyteam, dem Segeln den sportlichen Rang ab. An zweiter und dritter Stelle der beliebtesten Sportarten folgen dann sicher Fischen und Cricket. Erstaunt nahm ich in all den Wochen im Hauraki Golf die vielen Maydays und sonstigen Notmeldungen auf Kanal 16 zur Kennt-

nis. Was ich da alles zu hören bekam, ließ mich mit der Zeit doch ein bisschen am Image der „großen Segelnation“ zweifeln. Ich frage auf der zuständigen Polizeistelle nach und Sergeant Dene Duthie konsultiert die Statistik: Diese zählte im Jahr 2005/06 insgesamt 708 Wassersportunfälle. Für die vergangenen zehn Monate werden allein im Raum Auckland immerhin 135 schwere, teilweise tragische Fälle aufgelistet. „Sehen Sie, es herrscht Hochkonjunktur, viele können sich nun ein Boot leisten. Niemand braucht hier für das Führen eines Schiffes eine Prüfung und es gibt eine Menge Inseln und Felsen! Wir sahen uns gezwungen, eine Höchstgeschwindigkeit im Hafengebiet festzulegen, da einige große Motoryachten einfach andere über den Haufen gefahren haben.“, erläutert Dene.

Jimmy, der Hafenmeister, ergänzt und relativiert: „Jeder Unfall ist einer zu viel. Es fehlt an grundlegender nautischer Ausbildung. Auch das Wetter ändert sich hier sehr schnell.“ Aber angesichts von über 300.000 geschätzten schwimmenden Untersätzen allein in der Region Auckland seien einige hundert Unfälle doch nicht besonders auffällig, setzt er in cooler Kiwi-Manier hinzu. Erstaunt erfahre ich noch, dass für Wasserfahrzeuge, welche sich nur an der Küste oder im Inland Neuseelands bewegen, keinerlei Steuern, Registrierung oder gesetzliche Bauvorschriften gelten.

Anfang Mai segle ich NØRD nach Norden, wo sie in Whangarei aufs Trockene kommt. Eine schöne, ereignisreiche Zeit geht zu Ende, denn wieder einmal ist ein Heimataufenthalt vorgesehen – allerdings nicht ganz freiwillig: Die Bordkasse schreit nach Nachschub. Im nächsten Februar – rechtzeitig zum Südsommer – sind wir zurück. Dann geht's definitiv zu den Mercury Islands, versprochen. ■

Oben:

**Auckland, Yachthafen
und City im Morgen-
bel.**

Unten:

**Die NØRD vor Anker, be-
vor es ins Trockene geht.**

