

Mit der

## SY "FREYA"

Von Mamaroneck / NY / USA nach Bundaberg /QLD/Australien

Drei Monate sind seit dem 13. Oktober 2009 vergangen. Drei Monate in denen wir - das sind Jytte und meine langjährigen Freunde Peter und Wolfgang - die FREYA von New York zu den Galapagos Inseln gesegelt haben.

Es ist sehr kalt als wir die Brewer Marine in Mamaroneck nördlich von New York verlassen. Wolfgang ist bereits an Bord, und wir genießen es, bei leichtem Wind und starkem Strom mit uns, den East River das erste Mal nach Süden segeln zu können. Als wir die Liberty querab haben frischt der Wind auf. Nach dem ersten Segeltag sind wir gezwungen, Schutz am Sandy Hook vor dem starken Südwest zu suchen. Nach dem Wetterbericht soll der Wind in den nächsten Tagen stürmisch wehen. In den kommenden zwei Tagen bleibt uns genug Zeit, einige notwendige Reparaturen an der FREYA vorzunehmen. Nach diesen Arbeitstagen können wir die 270 sm zum grössten amerikanischen Marinestützpunkt bei unterschiedlichen Winden zurücklegen. Auf dieser Strecke nach Norfolk fällt der Antrieb unserer Selbststeueranlage aus. Peter gibt uns über das Telefon von Hamburg aus alle nötigen Informationen, wie und wo wir in Norfolk einen neuen Antrieb bekommen können und welche Marina in unmittelbarer Nähe liegt. Die letzten 90 Meilen müssen wir auch noch kreuzen. Es sind wirklich nur einige hundert Meter bis zu dem Raymarine Shop. Dort erwartet uns schon Oliver. Die Zahnräder des Getriebes haben ihre Zähne nach 20 Jahren verloren. Oliver besorgt uns einen leicht gebrauchten Antrieb aus zweiter Hand. Nach einer Nachtsitzung können wir schon am nächsten Tag Norfolk verlassen. Leider müssen wir den Umweg über den Intra Coastal Waterway machen. Für die kommenden Tage ist wieder starker Südwest angesagt. Da ist es besser, nicht um das Cape Hatteras zu segeln. Selbst im ICW müssen wir uns einen halben Tag vor dem angekündigten Sturm in einer Bucht verstecken. Aber der Wind meint es gut mit uns. Wir können nach drei Stopps den ICW in Beaufort/North Carolina verlassen und nun "non stopp" nach Charleston segeln. In Charleston kommt Peter an Bord. Zu dritt lassen wir die FREYA bei herrlichem Nordwind so richtig fliegen. Ein Etmal von 180sm und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,5 kn lassen uns jubeln.

Natürlich wird in den Segeltagen auch erfolgreich der Köder durchs Wasser gezogen. Einmal ist ein Kingfish, dann ein Albacore und einen Wohoo an der Angel. Südlich vom Cape Canaveral überqueren wir den Golfstrom. Das bedeutet acht Stunden sehr ungemütliches Segeln in hohen, eckigen Wellen. In den Bahamas dreht der Wind immer weiter auf Ost. Nach 700 sm geben wir am Cat Island unseren Plan auf, bis Santiago de Cuba durchzusegeln. In den nächsten zwei Tagen ist Daysailing angesagt. Bei 6, in Spitzen 7Bft bolzen wir gegenan. Doch bei Dunkelheit liegen wir in Lee eines Cays halbwegs ruhig vor Anker. Hier können wir auch einmal an die Körperpflege denken. Nach ein paar ungepflegten Tagen ist es ein Genuss, im türkisfarbenen Wasser zu plantschen. Und dann das Frühstück im Cockpit ohne grosse Schiffsbewegungen und der Angst die Kaffeetasse könnte umfallen.

Nach drei Stopps haben wir so viel Luv gutgemacht, dass wir erst einmal in Crooked Island 40 sm unter Land herrlich dahingleiten. Da macht die Vorbereitung des Essens beim Segeln auch mehr Spass. Das hatten wir nun seit einem Monat nicht mehr. Jetzt geht es mit einem guten Schrick in den Segeln zur Ost-Spitze von Cuba, die wir gut anliegen können. Am Morgen passieren wir Guantanamo und segeln in die Bucht Mooro de Santiago in Cuba ein. Wir müssen erst einmal vor der Marina ankern. Nach dem Anlegen kommen 14 Offizielle mit drei stinkenden Drogenhunden an Bord. Aber alles Uebel nimmt mal ein Ende. Die Marina macht von weitem einen vernünftigen Eindruck. Sie ist aber bei genauerem Hinsehen in einem schlechten Zustand. In der Marina liegt

nur noch eine verlassene französische Yacht. Die Anlage scheint auch nicht unbedingt für Boote zu sein. Gegen Mittag werden Touristengruppen in Bussen zum Restaurant gefahren, wo Sie mit Essen und kubanischer Musik beglückt werden. Doch da wir in den vergangenen Wochen wenig Kontakt zu Menschen hatten nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns unter sie zu mischen. Und das hiesige Bier schmeckt uns vorzüglich.

Die Kubaner dürfen seit einigen Jahren Gäste in ihren Häusern gegen Entgelt bewirten. Das nehmen wir zum Anlass, bei Angel uns zum Abendessen anzusagen. Er wohnt in einer einfachen Hütte. Seine Frau kocht riesige Langusten und danach gibt es für jeden noch einen Snapper. Dieses vorzügliche Essen wird standesgemäss mit einer Cohiba beendet.

Santiago liegt einige Kilometer von der Marina entfernt. Giovanni faehrt uns mit seinem Taxi wieder in die Stadt. Wir gehen im Regen durch das Zentrum und begeistern uns an dem Leben und Treiben auf den Strassen und an der Architektur. Natürlich führt uns Giovanni durch die junge Geschichte der Revolution und der Zeit danach. Viele für uns ungewohnte Bilder in dieser grossen Stadt: Bullen auf den Strassen, und von Japan gestiftete und 1981 erbaute Einrichtungen auf dem Kinder-spielplatz, Denkmale, die an die Zeit der Befreiungskriege gegen die Spanier und an die Revolution erinnern, wechseln sich im Stadtbild ab. Die Kaserne ist der Schauplatz des ersten Angriffs von Fidel Castro 1953. Mit 72 Gleichgesinnten versuchte er erfolglos die Machtstruktur in Cuba zu ändern. Eine weitere Sehenswürdigkeit, die uns Giovanni zeigt, ist der Friedhof mit dem Mausoleum des Nationalhelden José Julián Martí y Pérez. Es ist das Symbol für den Unabhaengigkeitskampf des Landes. Alle zwei Stunden ist hier Wachwechsel am Krematorium. Beeindruckende Grabsteine werden uns gezeigt, wie der vom letzten Arzt Napoleons, der von den Kubanern verehrten Familie Bacardi oder der von Franzisco Mundoz, uns bekannt als der älteste Musiker des Buona Vista Social Clubs.

Am Abend fahren wir mit der alten Fähre zum Cayo Granma. Mich erinnert die Stimmung an den Film 'Tod in Venedig'. Wir haben uns zum Essen bei Emanuel angesagt - natürlich wieder eine Fischplatte bestehend aus Red Snapper, Languste und Shrimps. Aber der Höhepunkt des Abends ist der Sandalentausch zwischen Wolfgang und Emanuel. Der Kubaner will unbedingt Wolfgangs Sandalen besitzen. Ein ungleicher Tausch bei dem viel gelacht wird.

Bevor wir Cuba verlassen gehen wir noch mit Giovanni auf den Markt. Für einen US \$ kauft er reichlich Gemüse und Obst für uns ein. Unsere Pesos Covertibles brauchen wir dieses Mal nicht aus der Tasche zu ziehen. Wolfgang verabschiedet sich von den von ihm geliebten Oldtimern. Noch ein letzter Blick auf die Villa von Fidel Castro beim Verlassen der Bucht, und Cuba liegt hinter uns.

Unvorhergesehen laufen wir Port Antonio an. 30 sm vor Jamaica ändern wir unseren Kurs wegen einsetzender Flaute. Unerwartet finden wir einen Port of Entry, die Errol Flynn Marina. Als einzige auswärtige Yacht im Hafen geniessen wir die Ruhe, die landschaftlich schöne Umgebung und die interessante Stadt. Wir befinden uns in einem Gebiet mit der geringsten Kriminalität in Jamaica. Visavis der Marina befindet sich eine kleine Mall. Die Zuckerbäcker-Architektur ist hier nicht so störend wie an anderen Orten. In den Bäumen haägen für uns unbekannte Früchte, die auf den Strassen verkauft werden. Die einheimischen Verkäuferinnen verraten uns wie man die Akees zubereitet. Schon am Abend können wir uns vom guten Geschmack überzeugen. Auf dem Weg zum Autovermieter sind wir von der Sauberkeit in den Strassen angetan. Der Linksverkehr ist für uns als Fussgänger etwas ungewohnt. Doch wenn man eine Weile hinter dem Steuer sitzt gewöhnt man sich schnell daran. Am nächsten Tag wollen wir nach Kingston. Wir verlassen früh die Marina und müssen sofort zur Tankstelle. Hier in Jamaica werden Autos mit maximal einem halben Liter Benzin im Tank vermietet. Gegen Mittag erreichen wir die Festungsanlage von Port Royal. Die Stadt war Anfang des 17. Jahrh. eine der reichsten Städte der Welt. Sie diente zur Verteidigung der sicheren Bucht. Da die Engländer Schwierigkeiten hatten, sich gegen die Spanier zu verteidigen stellten sie Piraten in den Dienst der Krone. Kein Geringerer als Henry Morgan kämpfte mit seinen

Piraten - bei den Engländern Privatiers genannt - im Namen der englischen Krone. 1692 wurde die Stadt von einem Erdbeben und nachfolgendem Tsunami völlig zerstört. Port Royal verlor seine kommerzielle Bedeutung und Kingston entstand. Viele Erdbeben folgten. Eindruckvoll erinnert daran das halb versunkene Munitionslager. Die Stadt Kingston hat für uns nicht viel zu bieten. Es macht uns keinen Spass, durch die schmutzigen Strassen zu laufen. Doch das Bob Marley Museum lassen wir uns nicht entgehen.

Am dritten Tag besuchen wir die Sommerset Falls. Wir haben unsere Badehose dabei und können unter verheerenden Mückenangriffen 100 m in die Schlucht schwimmen und erfrischen uns unter den kleinen Wasserfällen. Die Rückfahrt zur Marina führt uns durch die Kaffeepflanzungen im Gebiet der Blue Mountains. Hier wird einer der teuersten Kaffeearten der Welt angebaut. In einer Bar an der Strasse trinken wir keinen Kaffee sondern ein Red Stripe Bier. Hier geniessen wir als einzige Gäste die Ruhe. Nicht umsonst heisst der Ort das Tranquility-Pub.

600sm bis zu den San Blas Inseln liegen vor uns. Mit einem Schnitt von 6,8 kn ist die Strecke in knapp vier Tagen bewältigt. Zwei Etmale ueber 180 sm bringen uns in der Nacht so nahe an die San Blas Inseln, dass wir die Genua zum Teil einrollen, um nicht in der Dunkelheit Porvenir anlaufen zu muessen. Auch hier erleben wir ein angenehmes Einklarieren bei lustigen Beamten. Wir warten drei Tage auf Jytte, die pünktlich aus Berlin kommend auf der ca. 250m langen Piste halbsprecherisch mit einem kleinen Flieger landet. Die Insel ist nur 350 / 250m gross.

Seit einer Woche segeln wir in dem Archipel, lassen uns von den Kuna-Indianern, die nach den Pygmäen das zweitkleinste Volk der Welt sind, ihre Inseln und Wohnhütten zeigen. Es ist für uns sehr beeindruckend wie archaisch Menschen in der unmittelbaren Nähe von hoch technisierter Zivilisation leben. Hier wird noch Fischfang von einem Einbaum aus betrieben - teilweise besegelt, teilweise mit Aussenbordern ausgestattet. Die San Blas Inseln sind für uns einfach umwerfend. Zwischen den Kuna-Indianern zu sein, vom Häuptling der Isla Gertie begrüsst zu werden und einen sehr nahen Einblick in ihren Lebensablauf zu bekommen - das hatten wir uns so nicht vorgestellt. Die meisten Yachten ankern an den Ausseninseln. Unter Land fühlen wir uns nicht wie Touristen - eher als Teilnehmer einer Expedition. Die FREYA ist auf der Isla Gertie die 11. Yacht in diesem Jahr. Seit Juni hat hier kein Segler mehr vor Anker gelegen. Zwei Wochen segeln wir im San Blas Archipel, das 300 Inseln umfasst. Dann müssen wir aus zeitlichen Gründen nach Colon/Panama segeln. In den vergangenen Wochen haben wir alle Formalitäten zur Passage des Kanals am 13.01.10 erledigt.

Morgen kommt die FREYA aus dem Wasser. Ein neues Antifouling ist nicht unbedingt erforderlich, doch der Anstrich soll dann bis Australien halten. Am Sonntag verlassen uns unsere Freunde Wolfgang und Peter. Wir fliegen am 15.12.09 nach Costa Rica. Ein Mietwagen wartet in San Jose auf uns. Wir wollen in den kommenden drei Wochen das Land erkunden. Bei über 30 Grad Celsius und bei einer Luftfeuchte von 90 % kommen wir nicht so recht in Weihnachtsstimmung. Doch vergessen haben wir das Fest nicht.

Nach drei Wochen Rundreise durch Costa Rica treffen wir am 08.01.10 wieder in der Shelter Bay Marina in Colon/Panama ein. Zwei Tage später kommt unser Freund Peter aus Hamburg. Am 13.01.10 passieren wir ohne Probleme den Panama-Kanal. Das Problem kommt danach. Wir wollen ankern, doch da streikt unsere Wunsch. Wir legen in Panama City in der Flamenco Bay Marina an. Hier stellen uns die Angestellten ihre Werkstatt zur Verfügung. Nach dem Ausbau der Wunsch finden wir eine gebrochene Zuleitung zum Relais. Abends ist alles wieder dort wo es sein soll. Am nächsten Tag können wir unsere Reise nach Westen fortsetzen und dabei den Äquator ueberqueren. Herrlicher Südwind bringt uns in sechs Tagen und fünf Stunden ueber die Strecke von 880 sm zur Wreck Bay / San Cristobal / Galapagos. In den kommenden Tagen werden wir geführte Touren auf den Inseln unternehmen, um die vielen Spezies zu erleben, für die das Galapagos-Archipel beruehmt ist. Seit zwei Wochen sind wir nun in diesem Archipel und unternehmen eine von Guides gefuehrte mehrtägige Reise mit dem Motorboot. DieTier-

welt an Land und unter Wasser begeistert uns. Vielen Menschen sind die Inseln aus unzähligen Filmen im Fernsehen bekannt. Doch es ist unvorstellbar aufregend und einzigartig, wenn man selbst mit den Seelöwen unter Wasser Kontakt hat, Haie unter uns hindurchschwimmen oder auch einem Iguana und Blaufußtölpel beim Fischen unter Wasser beobachten kann. Die Landtiere - speziell die Riesenschildkröten - in freier Natur zu erleben, ist diese Reise wert.

Von New York sind wir 3700 sm zu dem Galapagos-Archipel gesegelt. Wir haben herrliche Segelbedingungen vorgefunden. Wenn ich die 144 Motoren-Meilen im Intra-Coastal-Waterway abziehe, dann haben wir weniger als 10 % der Strecke motort. Wir sind ausgesprochen zufrieden. Gestern ist unser Freund Wolfgang erneut eingetroffen. In einer Woche werden dann 2000 sm vor uns liegen. Unser nächstes Ziel werden die Osterinseln sein.

Auf der Reise zu dem Galapagos-Archipel haben wir einige Erfahrungen gemacht, die anderen Seglern auf dieser Strecke von Nutzen sein können. Viele Gerüchte werden unter den Seglern verbreitet. Wir können hier unsere Erfahrungen weitergeben, die wir in den letzten zwei Monaten gemacht haben.

Ueber Colon/Panama wird behauptet :

“ die Shelter Bay Marina in Colon ist teuer, die Arbeit der Werft ist schlecht, Antifouling müssen wir selbst besorgen, auf den Rechnungsbetrag werden 1,5% Trinkgeld automatisch aufgeschlagen, den Werftarbeitern müssen wir auf die Füße treten und der Diesel ist in der Marina teuer, besser im Balboa Yacht Club tanken “!

Der Wochenpreis für unsere 44`Yacht beträgt 24,80 \$/Tag. Landliegeplatz 22,00\$/Tag. In der Marina ist ein Swimming-Pool, Whirl-Pool und saubere Duschen. Wir haben tiefe Kratzer am Unterwasserschiff, da wir beim nächtlichen Ankern in den Bahamas einer Koralle zu nahe gekommen sind. Es wird fachmännisch repariert, wie auch der Anstrich mit Antifouling, alles zu einem moderaten Preis. Der Service Manager Dave besorgt auch das Antifouling. Bei der Rechnungslegung wird man höflich gefragt ob man das Trinkgeld persönlich geben will oder es pauschal über den Zuschlag verteilen möchte. Wir können über die Werft nichts Negatives berichten.

Ausserhalb der Werft macht der österreichische Segelmacher Roman eine ausgezeichnete, pünktliche und preiswerte Arbeit an Segeln und Persenningen. Guido soll gute Arbeit an Motoren und Edelstahl ausführen. Hierbei hört man aus der Gerüchteküche, dass er in den Jahren, die er hier lebt, schon ein halber Panamese geworden sei. Unseren eingerissenen Beschlag am Achterstag des Besans hat Roberto zu unserer Zufriedenheit schnell und preiswert geschweisst und poliert.

Wir haben in der Marina getankt. Das war auch gut so, denn im Balboa Yacht Club gibt es oft keinen Diesel. Das müssen auch wir erleben als wir noch ein paar Liter nachtanken wollen.

Nur das Restaurant der Shelter Bay Marina hat eine sehr eingeschränkte Speisekarte. Das nächstgelegene Restaurant ist in Colon. Um dahin zu gelangen kostet die Taxe ein Vielfaches vom Abendessen. Und bei Dunkelheit sollte man Colon meiden, denn hier regiert die Mafia. Nächtliche Schiessereien sind an der Tagesordnung.

Über den Kanal:

“ Wartezeiten bis zu drei Monaten, alles geht nur mit Bestechung, hohe Gebühren schlechte Agenten und ein hohes Risiko für Havarien im Kanal !“

Die Wartezeiten sind normal- vier Tage bis man alle Formalitäten erledigt hat. Wir haben uns für 100 US\$ von Tito helfen lassen. Das Geld ist es wert gewesen. Er ist nicht nur Helfer beim Ausfüllen von Formblättern. Er hilft uns wo er kann, bei Einkäufen, er bringt uns zum Arzt (Impfung gegen Gelbfieber, 5 \$ mit der Einwegspritze ), ist Taxenfahrer...der Mann für alles. Wer sich jedoch um nichts kümmern will, der nimmt den Agenten Stanley. Der bringt eine Yacht für 150 US\$ innerhalb von 2 Tagen durch den Kanal. Alle Namen, die bisher genannt wurden, sind in der Marina bekannt. Die Manager

Russ und Dave geben sofort Auskunft, wann und wo man Roman, Guido, Roberto usw. treffen kann.

Die Passage verlief bei uns sehr angenehm. Wir haben uns vor dem Auslaufen mehrfach unsere Termine von der Hafenbehörde bestätigen lassen. Tito hat uns ein riesiges Fresspaket für die Crew mitgegeben, an dem wir vier Tage zu essen haben. Nach unserer Erfahrung sollte mindestens ein professioneller Lineholder an Bord sein. Zusammen mit dem Advisor ( so etwas Ähnliches wie Lotse mit eingeschränkter Befugnis ) sollte nichts schief gehen. Wenn der Skipper ruhig bleibt, den Anweisungen des Advisors folgt, und die Leinen immer gut beigeholt werden, dann kann die Durchfahrt viel Freude machen. Wir aus Europa sind ja das Schleusen gewohnt. Nur in der Mitte der Schleuse an vier Leinen gesichert zu sein ist etwas ungewohnt. Die ersten drei Schleusen, aufwärts haben wir im Päckchen mit einer grossen Jongert durch- fahren. Bei dem Fluten der Kammer entsteht viel Strömung. Die letzten drei Schleusen abwärts sind wir alleine geschleust worden. Die Strömung ist in dieser Richtung kaum merkbar. Auch wenn der Wind, wie in unserem Fall, stark aus Ost weht, stellt das für die Crew keine besonderen Anforderungen. In den Marinas bieten sich Segler an, die als Lineholder unentgeltlich an Bord sein wollen. Von denen haben wir viel über Havarien gehört. Wenn nur ein Lineholder beim Fieren die Leine loslässt, dann ist die Yacht oder das Päckchen nicht mehr kontrollierbar. Deshalb haben wir zwei Lineholder an Bord, was etwas teuer ist. Meine zwei anderen Lineholder sind Jytte und Peter. Unser Ratschlag lautet: lieber einen Lineholder für 100 US\$ als einen verbogenen Bugkorb oder einen noch grösseren Schaden.

Über das Galapagos Archipel:

“ nicht in Baquerizo Moreno/San Cristobal einklarieren. Unfreund- liche Beamte, besser in Santa Cruz. Unbedingt einen Agenten vor der Einreise benachrichtigen. Es läuft alles nur mit Bestechung. Wenn man von Panama kommt sind folgende Nachweise erforderlich: Impfung gegen Gelbfieber, Attest, dass man nicht die Schweinegrippe hat, dass man körperlich gesund ist, dass die Yacht frei von Ungeziefer ist usw“.

Wir haben den Port of Entry Baquerizo Moreno/San Cristobal gewählt. Ein freundlicher Hafenmeister ( untersteht dem Militär ) kam sofort an Bord. Einen Agenten kann man in diesem Moment auswählen. Der Hafenmeister ist dabei behilflich. Es gibt im Ort nur zwei Agenten. Uns reichen drei Wochen Aufenthalt in San Cristobal, das heisst “ in transit “. Wir dürfen aber nicht unseren Ankerplatz verlassen. Will man an vier vorgeschriebenen Plätzen ankern und sich länger als drei Wochen im Archipel aufhalten, dann muss man zwei Monate vor der Einreise einen Antrag in Ecuador stellen, um ein “autographo“ zu erhalten. In diesem Fall ist Puerto Villamil/Isabela der schönste Ankerplatz, geschützt durch die vorgelagerte Insel Tintorera.

Wir haben die Atteste, doch keiner fragt danach. Auch wurde unsere Yacht nicht gegen Ungeziefer ausgeräuchert. Bestechung war kein Thema für uns.

Alle sind hilfsbereit. Aber jeder will natürlich Geld verdienen.

Von Galapagos nach Samoa

Nach den unvergesslichen drei Wochen im Galapagos-Archipel verlässt uns Jytte, und unser Freund Wolfgang aus Bayern kommt zu uns an Bord. Wir machen einen letzten Spaziergang durch Baquerizo Moreno/ San Cristobal. Wie jeden Abend bevölkern nicht die Touristen die Seepromenade. Es sind die Seelöwen die grunzend und rülp send auf den Wegen und Parkbänken liegen.

Als reine Männercrew segeln wir die “FREYA“ über die Distanz von 2.090 sm in 12,5 Tagen nach Hanga Roa/Osterinseln. Wir erleben auf dieser Fahrt unbeschreiblich gute Segelbedingungen. Besondere Vorkommnisse: Bolzenbruch an der Schubstange des Autopiloten. Wir beheben mit Bordmitteln den Schaden innerhalb von zwei Stunden - und fangen endlich einen 9 kg schweren Wahoo. Er ermöglicht uns einen hervorragenden Speiseplan für die nächsten vier Tage zu erstellen. 150 sm vor Landfall können wir nicht mehr in den Leerlauf schalten. Der Pessimist an Bord tippt auf Getriebe- schaden, der Optimist auf eine blockierte Welle. Wir erlauben es unserem besten

Schwimmer Wolfgang nicht, bei dem Wellengang aussenbords zu gehen, um die Lage unterhalb der "FREYA" zu überprüfen. Doch in Hanga Roa angekommen können wir tief durchatmen. Der Teil eines Netzes hat sich in den Propeller gedreht und so die normale Funktion des Getriebes verhindert. Unser Line-Cutter kann nur Leinen schneiden, mit Netzen kann er nichts anfangen.

Wir ankern direkt vor Hanga Roa. Klippen sind einer kleinen Bucht vorgelagert. Hier landen wir mit dem Dinghy an. Der Schwell lässt es mitunter nicht zu, dass wir trocken an Land kommen, wenn beim Surfen eine Welle unmittelbar hinter uns bricht. Oft sind wir nahe am Kentern.

Das Einklarieren ist mal wieder furchtbar. Unser Schiff rollt, ein grosses Arbeitsschiff ohne Fender will bei uns längsseits gehen. Unsere Fender springen hoch, und so wird unsere hölzerne lackierte Fussreling sehr grob misshandelt. Von den zehn Insassen des Bootes kommen sieben Offizielle an Bord. Sie lassen sich mit dem Ausfüllen unzähliger Formulare viel Zeit - begleitet von den Rammings ihres wartenden Arbeitsbootes. Der Mann, der für das Obst und Gemüse zuständig ist, findet mit grosser Genugtuung in der Pantry Knoblauch, Zwiebeln, Äpfel und Eier. Mit einer vollen Tüte verlässt er uns. Als sich die Offiziellen von der "FREYA" verabschieden atmen wir auf.

Am 27.02.10 um 06.30 klopft jemand an unsere Yacht. Der Skipper der "Balena" informiert uns, dass sich ein Tsunami den Osterinseln nähert. Wir sollen auf Kanal 16 schalten und Instruktionen vom Hafenmeister abwarten. Mehr erfahren wir nicht. An der Uferstrasse fahren Polizei und Feuerwehr mit Sirenen und Blaulicht entlang und fordern die Bevölkerung über Lautsprecher auf, sich zur Kirche zu begeben. Sie liegt oberhalb des Ortes auf einem Hügel. Wir sind sieben Yachten, von denen fünf den Ankerplatz umgehend verlassen. Wir nehmen nur den Anker kurzstap und warten ab. Eine Stunde später kommt vom Hafenmeister die Aufforderung tiefes Wasser aufzusuchen. Nach einer Seemeile haben wir 600 Meter unter dem Kiel. Wir stellen den Motor ab und lassen die "FREYA" treiben. Jetzt wird erst einmal ausgiebig gefrühstückt. Um 10.00 gibt der Hafenmeister Entwarnung. Wir ankern wieder am alten Platz. Am Nachmittag rufe ich Jytte an. Sie freut sich meine Stimme zu hören. Alle unsere Angehörigen haben sich Sorgen gemacht. Wir erfahren jetzt erst von dem Erdbeben in Chile der den Tsunami ausgelöst hat.

Mit einem Mietwagen erkunden wir Rapa Nui/Osterinseln und besuchen fast alle Sehenswürdigkeiten : den Vulkan Rano Kau, die religiöse Stätte Orongo und das Ahu (zeremonielle Plattform mit Steinfiguren) Hanga Hahave. Auf dem Weg zur 'Fabrik' kommen wir noch an einigen Ahus vorbei. Hier wurden die Moais aus dem Lavagestein gebrochen und bearbeitet, um dann - wer weiss wie - zu den Standorten auf der Insel gebracht zu werden. Die 'Fabrik' sieht aus, als wäre sie fluchtartig verlassen worden. Halbfertige Moais liegen herum, unbearbeitete Figuren sind noch halb im Erdreich eingegraben. Von hier sehen wir in einiger Entfernung das auf jeder Postkarte zu findende Ahu Tongariki mit seinen 16 Moais. Wir verweilen lange an diesem mystischen Ort. Auch noch heute ist vieles ungeklärt: Woher kamen die Einwohner? Waren sie vom südamerikanischen Kontinent? (Neueste Erkenntnisse besagen: hier irrt Thor Heyerdahl.) Von den nahe gelegenen Marquesas Inseln oder sogar aus Asien? Weshalb sind die Einwohner plötzlich verschwunden? Wir sind von der Insel und ihrem Mysterium beeindruckt.

Einmal wieder steht uns eine längere Segelstrecke bevor. Pitcairn - unser nächstes Ziel. 1290 sm anfänglich mit Etmalen über 100 sm. Nicht sehr befriedigend für uns. Am fünften Tag lassen wir un

segellos treiben. Bei der Dünung geht das Schlagen der Segel zu sehr auf die Nerven, letztendlich leidet auch das Material. Wir entschliessen uns dann mit dem Motoren zu beginnen, um uns nach Norden zu verholen. 100 sm nördlich des direkten Kurses setzt leichter Wind ein, der sich immer mehr verstärkt. Am neunten Tag segeln wir in einen Trog, der uns Wind in Sturmstärke bringt. Das dauert jedoch nur einen Tag. Vor Pitcairn

müssen wir uns noch einbremsen, um nicht bei Nacht in Adam's Town vor Anker gehen zu müssen. Auf der nun hinter uns liegenden Strecke haben wir viel Fisch gegessen. Ein 10 kg schwerer Wahoo und ein 4 kg schwerer Mahi Mahi haben dafür gesorgt.

Im letzten Jahr haben nur 24 Yachten Pitcairn besucht. Der Grund dafür ist, dass diese kleine Insel mit ihren 60 Einwohnern weit von der Barfussroute entfernt liegt. Deshalb hatte sich auch Fletcher Christian mit der Bounty 1790 diese Insel ausgesucht, um vor der britischen Admiralität nicht entdeckt zu werden. Fast alle Einwohner sind Nachfahren der Meuterer. Im vergangenen Jahr haben wir in Nova Scotia Captain Sean Berkew von dem Schoner "Amistad" kennengelernt. Mehr als drei Jahre hat er als Kind auf der Insel bei Jay Warren und seiner Schwester Meralda gelebt. Er bat uns, Grüsse auszurichten, wenn wir Pitcairn erreichen. Das tun wir auch und werden sofort zum Lunch bei der Tochter von Meralda eingeladen. Pitcairn ist eine interessante Insel, auf der wir gern ein paar Tage verweilt hätten. Doch der Ankerplatz ist so stark dem Schwell ausgesetzt, dass mir nicht wohl ist, wenn ich an unsere Yacht denke. Wir werden von Brenda wieder in halsbrecherischer Fahrt im Longboat zur "FREYA" gebracht. Dort können wir uns kaum auf den Beinen halten, so stark bewegt sich unser Schiff in den Wellen. An Land wird von 'fair condition on the Anchorage' gesprochen. Wir erfahren aber auch, dass es in den letzten zwei Tagen nicht möglich war, mit dem Longboat anzulanden. Auch wenn der Anker sofort gelichtet wird sind wir froh, denn wir haben einen kleinen Eindruck von der Insel und ihren Bewohnern - von den 60 haben wir 25 kennengelernt - bekommen. Außerdem haben wir über die 'Meuterei auf der Bounty' viel Neues erfahren - auch von der naheliegenden unrühmlichen Geschichte der Insel. Darüber möchte ich hier nicht berichten.

In flotter Fahrt bei konstantem Wind von 4-5 Bft. sind die 317 sm zu den Gambier Inseln schnell gesegelt. Vor dem Ort Rikitea/Mangareva werfen wir den Anker. Die Gambier Inseln gehören zu einem grossen Atoll, bei dem das Aussenriff nur noch zum Teil über die Wasseroberfläche ragt. Auf den Inseln leben 700 Menschen. Ein Flugplatz aus der Zeit vor den ersten französischen Atomversuchen liegt auf einem langgestreckten Motu. Unser Freund Wolfgang wird von hier aus am 27.03.10 nach Deutschland fliegen. So haben wir noch 12 Tage Zeit um Segel zu reparieren, die Wartung des Motors bei 750 Betriebsstunden vorzunehmen, die Yacht von Entenmuscheln zu befreien, den Lack der Fussreling auszubessern und viele kleine Reparaturen auszuführen. Unser Bier trinken wir abends bei Fritz, dem Trans Ocean Stützpunktleiter. Seit 35 Jahren betreut er Segler in seiner ruppigen aber herzlichen Art. Vielleicht hat er diese Eigenart aus der Zeit als Fremdenlegionär. Jedenfalls fühlen wir uns bei ihm wohl und nehmen seine Hilfe und Ratschläge gerne an. Fast jeden Abend sitzen wir mit Fritz vor seinem 'Clubhaus'. Mein Freund Peter ist Mitglied bei TO. Obwohl sie angeblich bei TO seine Anschrift nicht haben, nachzulesen in den letzten TO-Nachrichten, können sie froh sein, so einen Stützpunktleiter in ihrer Organisation zu haben. Wir kochen bei ihm Thüringer Klösse, hören seine Lieblingsmusik - deutsche Schlager von 1945 bis 1970, benutzen seine Dusche, die Waschmaschine und helfen ihm bei der Reparatur des Getriebes seines kleinen LKWs. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Gambier ist bekannt wegen der 'Mother of Pearls', der schwarzen Perle. Es ist nicht einfach herauszubekommen, wo wir eines dieser Schmuckstücke erstehen können. Nach längerer Suche machen wir die Bekanntschaft der Besitzerin einer Perlenfarm. Es dauert lange aus einer Vielzahl von Perlen die schönste auszusuchen.

Wir bringen unseren Freund Wolfgang mit der "FREYA" zum Flughafen Mangareva/Gambier. Auf dem Motu (Koralleninsel am Rand eines Atolls) wird es zwei Mal in der Woche lebendig. Dann kommen aus allen Richtungen Motorboote in den kleinen Hafen des Flugplatzes, und in der Wartehalle geht es drunter und drüber. Nach so langer gemeinsamen Zeit an Bord ist es ein merkwürdiges Gefühl, unseren Freund winkend auf der Hafemole zu sehen. Während wir bei leichtem Wind das Atoll verlassen wird unser Freund immer kleiner und kleiner. 500 sm liegen vor uns. Das erste Atoll in den Tuamotus, das wir anlaufen, ist Hao. Unterschiedliche Windverhältnisse, Kurse und Segelführungen lassen die Reise länger dauern als erwartet. Doch nach gut vier Tagen

machen wir am Abend als einziges Schiff im kleinen Hafen von Otepa fest. Kaum haben wir die Leinen belegt, werden wir auch schon von vier Jungen im Alter von 10 - 12 Jahren 'überfallen'. Sie wollen am liebsten gleich auf die "Freya" springen, was wir gerade noch verhindern können. Nun kommt zum ersten Mal auf dieser Reise ein Teil unserer Gastgeschenke zum Einsatz. Jeder bekommt Buntstifte und einen Malblock. Für die kommende halbe Stunde herrscht Ruhe. Wir bewundern danach vier Bilder von unserem Schiff.

Den Abend genießen wir in der Ruhe der einbrechenden Nacht. Am Morgen schreckt mich ein geflüstertes "Sir, Sir!" aus dem Schlaf. Tuhiragi sitzt auf dem Pier. Seine Beine rutschen an der Seerelling hin und her. Als ich ihn begrüße schenkt er mir so ganz nebenbei eine herrliche Muschel.

Vom Hafen in den Ort ist es ein längerer Fußweg. Er führt uns an verlassenen Gebäuden der Fremdenlegion vorbei, an vielen verfallenen Containern mit sanitären Einrichtungen für die Camps und an einem Gedenkstein für die verstorbenen Legionäre. Darunter befindet sich auch ein Deutscher Legionär. Sie haben die Flughäfen von Mangareva und auf Hao gebaut. In Otepa sollen angeblich 2.000 Menschen leben. Nach dem Ausbau der Stadt mit ihrem rechtwinkligen Strassennetz vermuten wir, dass dieser Ort vor nicht allzu langer Zeit vergrößert wurde. Die Menschen von Moruroa und Fangataufa sind sicher nach Hao umgesiedelt worden. Dies konnte oder wollte uns niemand bestätigen. Der letzte Atombombenversuch fand 1996 statt.

Unsere Berechnung der Tide zum Verlassen von Hao stimmt nicht ganz. Im Passe Kaki haben wir schon ablaufendes Wasser mit 3 kn und einen dagegen stehenden Wind von 5 Bft. Was wir erleben nennen die Engländer 'overfall'. Der Bug taucht mehrmals tief ein, wir haben das blaue Wasser im Cockpit. Auch wenn wir durchnäßt sind macht das bei den hiesigen Temperaturen nichts aus. Es ist einfach erfrischend, mit den nassen Klamotten im Wind zu stehen.

Peter weckt mich in der Nacht. Wir müssen bei 5 Bft. schiffen - eigentlich ein gewöhnliches Manöver. Wir nehmen den Besan dicht. Doch zum 'rund achtern' kommt es nicht mehr. Die "FREYA" rollt fürchterlich. An der Nock des Besanbaumes bricht der Bolzen. Der Baum und das Segel knallen in die Bb-Wante. Wir bergen das Segel und zurren den wild schlagenden Besanbaum fest. Alle Teile des Beschlages sind noch vorhanden. Schau'n wir mal wo wir einen Schraubstock zum Richten finden. Am Nachmittag kommt wieder 'Leben in die Bude' - ein kleiner Mahi-Mahi hat angebissen. Nicht groß doch genug für die nächsten Tage bei nur zwei Essern. In der kommenden Nacht müssen wir uns mal wieder einbremsen. Im Morgengrauen fahren wir durch den Passe Manino in das Atoll Tahanea. Vor einem Palmenstrand finden wir einen einsamen Ankerplatz. Am Nachmittag fahren wir mit dem Dinghy zu einer nahegelegenen Korallenbank zum Schnorcheln - viele große Fische und Korallenstöcke, unterirdische Blumensträuße in weiss, rot und lila.

Gegen Abend rufen wir unsere Mails über das Iridium-Telefon ab. Dabei erfahren wir, dass heute Ostersonntag ist. Das haben wir total verschlafen. Beim Sundowner beobachten wir 'Blacktip Sharks'. Bei einer Länge von 2,10 m sind sie für Menschen ungefährlich. Einer ähnlich aussehende Art von 2,40 m sollte man jedoch ausweichen. Na, danke! Um unsere Yacht kreisen mehrere Hale von 1,50 m Länge. In der Nacht gehen wir sowieso niemals ins Wasser. Um 0430 ist die Nacht für uns vorbei. Im Dunkeln verlassen wir das Atoll auf dem Track, den wir zur Einfahrt gewählt hatten. Ohne Probleme und bei Slack fahren wir durch den Passe Manino. Ein guter Wind bringt uns zu früh zum 50 sm entfernten Atoll Fakarava. Zwei Stunden lassen wir uns vor Top und Takel zum Passe Tumakohua treiben. Wir durchfahren ihn bei auflaufendem Wasser von 0,5 kn Strom und werfen den Anker hinter einem kleinen Motu neben der 'Balena'. Der Eigner Rudi kommt zum Tee und bringt einen Schraubstock mit. Zum Richten des Besanbaumbeschlages braucht man einfach dieses Werkzeug. Mit dem Dinghy fahren wir zum kleinen Ort Tetamanu, wo wir im Passe Tumakohua am Steg einer Tauchschule anlegen. Tetamanu besteht aus einigen mit Palmenblättern gedeckten Hütten und vielen Ruinen von steinernen Häusern. Nach den zwei parallel verlaufenden und gepflasterten



Strassen, die jetzt mit Grünpflanzen überwachsen sind, hat dieser Ort schon bessere Zeiten gesehen. Eine schöne Kirche und ein Gemeindehaus von 1867 zeugen davon. Das Atoll ist mit Palmen bewachsen. Aber wer kauft heute Sisal und Kopra? Das ist wohl der Grund, dass die Leute abwanderten. Doch die Morbidität dieses Ortes hat einen besonderen Reiz.

Um 10.00 wollen wir unseren Ankerplatz verlassen. Doch der Anker hängt an einem Korallenstock fest. Mit Gewalt geht es nicht. Das führt nur dazu, dass die Kette über die Nuß springt. Wir haben leider keinen Kettenstopper, und so rauschen 60 m Kette und 10 m Ankertrasse aus. Ich springe mit Maske und Flossen ins Wasser und begutachte die Lage der Kette unter Wasser. Wir haben ein 'S' um zwei Korallenstöcke gelegt. Zwei Stunden versuchen wir vergeblich, die in 12 m Tiefe liegende Kette freizubekommen. Das Tauchboot vom Diving Center kommt vorbei. Ich winke es heran. In einer halben Stunde wollen sie zurück sein um uns zu helfen. Wir versuchen es weiter und schaffen es, die Kette zu klariieren. Als nach über einer Stunde das Tauchboot zurückkommt haben wir noch 20 m Kette draussen. Nun gut, wir hätten den Rest auch noch geschafft, doch der Divinginstructor ist schon im Wasser. So können wir nach drei Stunden die Segel setzen. Ohne Welle und bei gutem Wind erreichen wir nach 31 sm Segeln im Atoll kurz vor Sonnenuntergang Retoava. Der Ort ist nicht sehr eindrucksvoll. Am Abend werde ich auf der Strasse von deutschen Seglern angesprochen. Sie suchen ein Restaurant, das es hier nicht gibt. Es stellt sich heraus, dass sie zu einer Yacht gehören, die am 'ARC Round The World' teilnimmt. Das sagt uns: wir sind nach 5.000 sm wieder auf der Barfussroute. Sie führt von Panama über die Galapagos, Marquesas, nordwestlichen Tuamotus nach Tahiti und dann weiter nach Australien. Die Engländer nennen diese Strecke durch den Pazifik 'Coconut-Milk-Route', die wir nach den Galapagos verlassen haben.

Das letzte Atoll der Tuamotus, das wir anlaufen wollen, ist Toau. Hier in der Anse Amyot lebt eine Familie, die neun Moorings für die Segler ausgelegt hat. Sie haben zwei Bungalows für Gäste und kochen abends für Segler. Sechs Hunde begrüßen uns am Steg. Sonst ist niemand zu sehen. Die Türen der Häuser stehen offen. Auf dem Rückweg zur "FREYA" machen wir einen Stopp bei dem italienischen Einhandsegler Massimo. Er kennt die Familie seit Jahren und erzählt uns, dass sie Gäste aus Fakarava abholen. Der Ruhetag in Toau beginnt mit einem Grossangriff auf die sich an Bord schnell vermehrenden Kakerlaken. Wir haben das Gefühl, dass es hier in der Südsee keine kakerlakenfreie Zone gibt. Schränke werden ausgeräumt, mit Spray ausgespritzt und Gegenstände mit Sagrotan gewaschen. So vergeht der Vormittag. Am Nachmittag wird geschnorchelt. An Land treffen wir Valentine und Gaston. Ja, sie kochen für uns - doch nur für ihre drei Gäste: Massimo und für uns. Aber nicht für die vierköpfige deutsche Crew eines am Nachmittag eingelaufenen Katamarans. Sie sind erst für morgen eingeplant. Wir besuchen die ARC Teilnehmer, um ihnen die Entscheidung unserer Gastgeber mitzuteilen, bleiben jedoch nicht lange. Im Dunkeln fahren wir an Land. Es erwartet uns ein geschmackvoll gedeckter Tisch in einer offenen Hütte - auch Restaurant genannt. Wir essen vorzüglich und plaudern mit den Anglern Ross aus Alaska und seinen zwei Freunden aus California, mit Massimo, Valentine und Gaston. Ein sehr netter Abend, an dem nicht viel über das Segeln gesprochen wird.

Nun sind es nur noch 230 sm bis Tahiti. In der ersten Nacht begegnen wir nach über 5.000 sm dem ersten Wasserfahrzeug auf See. Es ist ein Kümo, der die Inseln versorgt. Jetzt segeln wir wieder nachts mit Positionslichtern. Auf der gesamten Strecke herrschen leichte Winde vor. Im Morgengrauen liegt der Leuchtturm am Point Venus an Stb. querab. Nun sind es nur noch ein paar Meilen bis zum Passe Taapuna und der hinter den Riffs gelegenen Marina Taina. Der Liegeplatz in Papeete ist geringfügig billiger, liegt aber direkt am Boulevard Pomare, wo Tag und Nacht ein starker Autoverkehr für Lärm sorgt. Wir gehen längsseits an einen Schwimmsteg. Diesen Luxus leisten wir uns für die kommenden acht Tage. Die "FREYA" wird auf Hochglanz gebracht (das, was wir Männer so darunter verstehen), Wasser, Diesel und Lebensmittel werden gebunkert. Wir erwarten unsere Frauen, Peter seine Doris und ich Jytte. Mit viel Glück und sechs Stunden Verspätung wegen des Vulkanausbruchs auf Island landen sie in Papeete. Mit

dem Mietwagen erkunden wir gemeinsam die Insel. Auf der Rundfahrt besichtigen wir eine Kultstätte der Polynesier - Marae de Arahurahu mit seinen zwei Tikis (Statuen aus Stein) und einer grossen Opferplattform aus Basaltsteinen. Die Polynesier opferten nicht nur Tiere sondern auch Menschen - nur Männer, die vor der Opferzeremonie getötet wurden. Bei starkem Regen wollen wir uns die Grotte de Maraa ansehen, doch sie ist wegen Stein- schlaggefahr gesperrt. Vor dem Besuch des Gauguin-Museums nehmen wir einen kleinen Lunch im anspruchsvollen dazugehörigen Restaurants. Das Museum gefällt mir besonders durch seine Architektur. Pavillons mit überdachten Gängen verbinden die Gebäude und sind in einer gepflegten Gartenanlage angeordnet. Die Exponate der Ausstellung sind Kopien. Wir bekommen jedoch uns noch nicht bekannte Informationen über das Leben von Gauguin. Nach einem Stopp am hohen Wasserfall, dem 'Cascadede Vahipoiri', und die Nacht bricht herein. Eine ganz aussergewöhnliche Tour führt uns am nächsten Tag zum 'Relais de la Maroto'. Die 18 km lange Strasse ist nur für geländegängige Fahrzeuge zugelassen. Wir übersehen die Schilder und fahren mit dem kleinen Fiat durch Furten, über abenteuerliche Brücken, lange 15%ige Steigungen, zerfurchte Strassen und tropisch bewaldete enge Täler. Nach dieser aufregenden Fahrt erreichen wir das Relais, das im Krater des Vulkans auf nur 330 m Höhe liegt. Von der Terrasse haben wir einen unvergesslichen Blick auf die uns umgebenden Kraterwände, die bis zu 2.000 m emporragen. Das Relais hat viele Gästezimmer. Uns wundert es, da wir z.Z. die einzigen Gäste in dieser abgeschiedenen, malerischen Anlage sind. Die Wirtin macht uns auf ein nahes Marae aufmerksam, das wir noch kurz besichtigen. Wir vermuten, dass viele Polynesier diese Kultstätte besuchen und dadurch das Relais als Übernachtungsmöglichkeiten und das Restaurant genutzt werden. Danach besichtigen wir den Leuchtturm 'Pointe de Venus'. In der Abendsonne geniessen wir den schönen Blick auf die Landmarke und auf vier grosse Auslegerboote, die von Einheimischen in die untergehende Sonne gepaddelt werden.

Die Taina Marina liegt unmittelbar an einem grossen Supermarkt. Hier können wir herrlich proviantieren - doch leider zu einem sehr hohen Preis. Das einzig Billige auf den Gesellschaftsinseln ist das Bunkern von Diesel. Nach Erhalt der Genehmigung zum Tanken von zollfreiem Treibstoff können wir für 0,65€/l unsere Tanks füllen. Wir müssen schon in Papeete ausklariieren, obwohl wir noch mehrere Atolle besuchen werden. Vor 14 Jahren bin ich mit Jytte schon einmal hier gesegelt. So können wir Doris und Peter die schönsten Stellen zeigen, und wir sehen, wie sie sich in den vergangenen Jahren verändert haben.

Das erste Atoll ist Moorea. Hier laufen wir sofort die Oponuhu Bay an. Natürlich fällt der Anker in der Robinson Cove. Zu unserer Überraschung liegt in der kleinen Bucht keine andere Yacht vor Anker. Das hatte ich nicht erwartet. Ein beeindruckendes Panorama umgibt diesen Ankerplatz. Schrott ragt der 'Big Shark Tooth' in den Himmel. Er hat viele Namen. Doch bei den unzähligen Weltumseglern, die hier ihre Heckleinen an den Palmen belegt haben, wird er immer so genannt. Wir machen eine lange Wanderung zum 'Belvedere', einem Aussichtspunkt, von dem wir die Cooks Bay und die Oponuhu Bay überblicken können. Auf dem Weg dorthin erleben wir das sehenswerte Marea Tetiroa. Auch hier die üblichen Opferplattformen. Neu für uns ist eine Anlage aus Basaltstein, in der früher zeremonielle Bogenschliess-Wettbewerbe durchgeführt wurden. Der letzte Tag an diesem Ankerplatz verabschiedet sich von uns mit einer grossen roten Wolke, die den Gipfel des 'Big Shark Tooth' umhüllt. Nachts macht der Halbmond die Aussicht vom Cockpit nicht weniger 'kitschig'. Nach einem Stopp vor dem Ort Haapiti segeln wir die 92 sm nach Fare auf dem Atoll Huahine. Ein netter Ort, doch wir wollen in Abgeschiedenheit baden und schnorcheln. Ich erinnere mich an die Bay d'Avea. Es ist eine enge und flache Passage mit dem Riff an Stb., aber gut für die "FREYA" mit ihrem 1,5 m Tiefgang bei aufgehohem Schwert. Die Bucht ist immer noch unverändert reizvoll. Bei einem Spaziergang zur Parea Village vermissen wir die Grabstellen vor den Häusern. Als wir das letzte Mal in dem Ort waren, konnten wir fast vor jedem Haus mit Plastikblumen geschmückte kleine Grabhäuser sehen. Jetzt gibt es sie nur noch an sehr wenigen Häusern. Es scheint nicht mehr 'modern' zu sein.

Am Nachmittag bringt Peter seiner Frau Doris das Schnorcheln bei. Sie macht es zum

ersten Mal und ist begeistert von dem, was sie unter der Wasseroberfläche alles sehen kann. Jytte und ich hängen uns an das Dinghy und lassen uns mit dem Kopf unter Wasser mit der Strömung über die Korallen treiben. Es ist wie das Fliegen über eine Landschaft in drei Meter Höhe. Und weiter geht die Reise zum Atoll Raiatea. Hier greifen wir uns eine Boje vor der Apooiti Marina. Die Verständigung mit dem Hafenmeister ist schwierig. Er spricht so schlecht englisch wie ich französisch. Wir können die Waschmaschine benutzen - so höre ich aus seinen Sätzen heraus. Ich setze Jytte mit dem Wäschesack beim Hafenmeister ab. Als sie nach dem Schlüssel zur Laundry fragt meint er, er habe mir erklärt, dass heute der 1. Mai - also Feiertag - ist, und der Waschraum geschlossen bleibe. Jytte weiss nichts davon und macht ihn auf ihre energische Art darauf aufmerksam, dass sie unbedingt heute waschen wolle. Mir wird dieses Wortgeplänkel erst bewusst, als die Waschmaschine schon läuft. Ich versuche so gut es geht zu vermitteln. Alle sind wieder versöhnt, und um 1500 trockenet die Wäsche im Wind zwischen den Wanten. Wir segeln die kurze Strecke zum Nachbaratoll Tahaa und legen uns an eine Mooringboje des Restaurants, das zum Taravana Yachtclub gehört. Es hat einen guten Ruf. Doch seltsamerweise sieht alles verlassen aus. Als wir den Sundowner an Bord zubereiten, wird im Clubgebäude Licht gemacht. Wir springen ins Dinghy und bekommen den Drink auf der überdachten Terrasse serviert. Eigentlich wollen wir an Bord essen, aber der Wirt überzeugt uns - ohne grossen Widerspruch unsererseits - bei ihm zu Abend zu essen. Es schmeckt sehr gut. So muss denn unsere Lammkeule an Bord bis zum nächsten Tag warten.

In der Nähe ist die Hurepiti Bay. Über VHF spreche ich mit Christine. Sie organisiert zusammen mit ihrem Mann Alain eine sogenannte 'Vanilla Tour'. Eigentlich ist die Tour wegen der Hitze immer vormittags. Doch da die Tour für die nächsten Tage ausgebucht ist, läßt er sich zu einer Nachmittagsexkursion überreden. Die Tour ist einfach hinreissend. Mit viel Sachverstand erklärt er uns die Fauna und Flora der Insel. Es gibt Pflanzen zu medizinischen Zwecken, als Esswaren und sogar als Ersatz für Kerzen. Er zeigt uns Vanilleblüten, an denen er die künstliche Besamung der Pflanzen vornimmt. Das sollten eigentlich Kolibris oder eine spezielle Art von Bienen vornehmen. Doch die gibt es auf Tahaa nicht. So werden seit hunderten von Jahren die Vanillepflanzen künstlich befruchtet. Diese Technik hat ein 10-jähriger Junge zur damaligen Zeit herausgefunden. So die Geschichte. Nach neun Monaten ist die Frucht reif, und nach vier Monaten Dehydrierzeit hat sie ihr stärkstes Aroma entwickelt. Ein Arbeiter schafft die Befruchtung von 3.000 Blüten pro Tag. Das alles erklärt den hohen Preis für eine Stange Vanille. Dann beginnt eine Inselrundfahrt im Landrover. Auf steilen Strassen, durch tiefe Täler kommen wir zu einem Aussichtspunkt, von dem wir fast das gesamte Atoll überblicken. Alain hat im Jeep für uns unbekannte Früchte, die er schält und uns anbietet. Wir geniessen sie - und die herrliche Aussicht. Auf der Küstenstrasse fahren wir zurück zu seinem im polynesischen Stil (und mit hiesigem Material) erbauten Haus. Hier wartet Christine mit einem wohlschmeckenden Fruchtgetränk, das wir geniessen, doch noch nie vorher getrunken haben.

Ein weiterer Stopp ist die Baie Pufau, in der Cook dreimal vor Anker ging. Wir können hier leider nicht über Nacht bleiben, da für uns der Ankergrund zu tief ist. Bei herrlichem Segelwind liegt Bora-Bora bald rechts voraus. Am Aussenriff entlang - immer begleitet vom Rauschen der Brandung am Riff - kommen wir zum Passe Tevaanui. Ohne starken Strom und mit der vorhandenen guten Betonung bereitet die Durchfahrt in das Atoll und zum Bora-Bora Yacht Club keine Schwierigkeit. In dem Club zu sitzen und in der unter- gehenden Sonne einen Drink in der Hand zu halten, ist noch immer das Muss eines Fahrtenseglers. Ein junges amerikanisches Paar versucht seit drei Jahren den Club wieder zum Leben zu erwecken. Doch wir glauben, dass sie es nicht schaffen werden. Bier? Ist nicht mehr da! Rum Punch? Könntet Ihr vielleicht eine Flasche Rum von Eurem Schiff holen? Wie wäre es mit einem Vodka-Soda? Abendessen? Wir werden das Restaurant in Kürze eröffnen! Dafür wird für die Mooringbojen nicht unbedingt Geld verlangt. Man ist sehr erstaunt als wir die 1.000 CPF/9,00 €/Tag bezahlen wollen. Schade, was hatten wir vor 14 Jahren für eine gute Bewirtung hier im Club. Es gehören vier Bambushütten für Gäste zum BBYC. Sie sind auf Stelzen über dem Wasser gebaut. Vom letzten Zyklon sind die Hütten sehr beschädigt worden. Ausserdem bewohnt der

-10-

Betreiber des Clubs mit seiner Familie die malerischen Behausungen. Heute sehen wir an den Motus der Atolle riesige Hotelanlagen. Wie Kraken strecken sie ihre Stege ins Atoll, an denen bis zu 30 auf Holzpfehlen im Wasser stehende Hütten angeschlossen sind. Es ist sicher schön, morgens vom Schlafzimmer aus direkt ins Wasser springen zu können. Oder auf Glasfußböden stehend die Unterwasserwelt zu beobachten. Eine dieser Anlagen kann sich ja noch der Landschaft unterordnen. Aber drei hintereinander - so wie an der Ostseite von Bora-Bora - ist für mich zu viel. Doch an diesen Hotelanlagen müssen wir vorbeisegeln, wenn wir das beste Schnorchelrevier von Bora-Bora erreichen möchten. Vor 14 Jahren sind wir an manchen Korallenbänken gelegentlich aufgelaufen. Heute geht es auf einem ausgetonnten, frei gesprengten 3 m tiefen Fahrwasser zu einem herrlichen Ankerplatz. Von hier aus erkunden wir die Korallengärten mit ihren bunten Fischen.

Alles in allem ist Bora-Bora für uns noch immer beeindruckend. Die Farbe des Wassers, die Unterwasserwelt und der Anblick des im Gipfelbereich von einer weissen Wolke umhüllten Berges Otemanu werden unvergesslich bleiben. Vaitape ist der grösste Ort des Atolls. Er lebt von den Kreuzfahrtschiffen. Andenken- und Perlenläden bestimmen das Strassenbild. Von unbefestigten Parkplätzen wirbelt der Passatwind den Staub über die Touristen. Wir kaufen im Supermarkt ein, sind aber schnell wieder auf der "FREYA", die in der Abendsonne vor dem BBYC an der Boje vor sich hindümpelt. Morgen müssen wir uns einmal wieder von einem lieben Crewmitglied verabschieden. Nach drei schönen Wochen auf den Gesellschaftsinseln verläßt uns Doris.

Nun liegt die Cook Insel Suvarrow vor uns. 750 sm bei leichtem Wind sind zu segeln. Mit teilweise nur 2 kn Geschwindigkeit quälen wir uns durch die Dünung. Wenn es der Wind erlaubt, geht sofort der Spi hoch. Bei einem Durchschnittsetmal von 115 sm sind wir nur 3 sm motort. Das einzig Bemerkenswerte auf dieser Strecke ist der Fang eines 12 kg schweren Mahi Mahi und die gut berechnete Ankunft. Dieses Mal brauchen wir uns bei der Ansteuerung nicht einzubremsen. Wir gehen durch die Passe um 1000, und mit Jytte im Bugkorb finden wir den Weg vorbei an den Korallen zu einem sicheren Ankerplatz hinter dem Anchorage Island. Auf dieser Insel hat der aus Neuseeland stammende Einsiedler Tom Neale von 1952 bis 1978 gelebt. Damals war es üblich, dass die Weltumsegler hier vor Anker gingen und ihm Nahrungsmittel mitbrachten. An Land steht eine Tafel mit dem Hinweis 'Betreten des Naturschutzgebietes ab 1. Juni erlaubt'. Wir sind nicht die weite Strecke gesegelt, um nun nicht an dem Steg anzulegen, den Tom Neale zu seiner Zeit gebaut hat. Der Steg ist nicht mehr im Originalzustand. Nach jedem durchziehenden Zyklon muss er repariert werden. Vor seinem Haus am Strand ist nur noch die Fundamentplatte erhalten. Die darauf befindliche Holzkonstruktion würde noch nicht einmal einem starken Wind widerstehen. Es gibt noch mehrere Gebäude in der Nähe. Ein Grösseres scheint von den hier ankernden Fahrtenseglern benutzt zu werden. Alles sieht sehr verwahrlost aus, zum Teil von Vegetation überwuchert. Wir finden den Gedenkstein mit der Büste von Tom Neale - 'HE LIVED HIS DREAM ON THIS ISLAND'. In der Literatur finden wir keinen Hinweis darüber, welchen Traum er hier gelebt hat. Mit einem Kokosnussvorrat im Dinghy motoren wir zurück zur "FREYA". Hier ziehen Haie ihre Bahnen um das Schiff. Abfälle, die über Bord geworfen werden, verschlingen sie in Sekunden. Wenn Jytte ins Wasser springt entfernt sie sich nicht weit von der Badeleiter, und ich muss aufpassen, dass keine Haie in der Nähe sind. In der Nacht schreien die Seevögel auf dem Flug zu ihren Fischgründen.

Am 25.05.10 verlassen wir Suvarrow. Der Anker kommt mal wieder nicht frei. Das Wasser ist so klar, dass ich durch die Taucherbrille die Lage der Kette in 10 m Tiefe erkenne und dem Rudergänger die Fahrtrichtungen zurufen kann. Wieder in tiefem blauen Wasser werden wir von einem starken E-Wind und einer hohen Welle empfangen. In Böen zeigt der Windmesser oft über 30 kn Wind. Bei Seegang von Stärke 5 und 5 Bft stehen die Segel nicht mehr. Schwere Arbeit für den Autopiloten. 4 Amp/h entzieht er unseren Batterien. Wir müssen sie öfter als sonst laden... oder sind unsere Batterien vielleicht reif für die Entsorgung? Wir haben den 7. Montag. Da können wir fast die ganze Nacht ohne Positionslichter fahren. Und ausserdem sind wir seit Tahiti keinem Schiff auf See begegnet. Wir haben den Wind von achtern. Das bedeutet bei den heftigen Regenfällen,

-11-

dass die Luken geschlossen sind. Da hat es der Wachhabende am besten, auch wenn er im Regen steht. Unter Deck ist es stickig und heiss. Die Laken sind schnell durchgeschwitzt. Wirklich nicht angenehm. Wer in diesen Breiten segelt, der muss diese Nachteile eben erdulden. Die Schiffsbewegungen sind weiterhin heftig. Das Kochen wird zum Balanceakt. Oft hört man aus dem Schiff laute Schimpfworte oder das Geschepper von Geschirr. Doch die klaren Nächte entschädigen für diese Unannehmlichkeiten. Ich sitze im Cockpit, die "FREYA" rauscht durch die Wellen und über mir der Sternenhimmel. Aber was ist denn hier passiert? Orion ist im Kampf gefallen. Er liegt auf der Seite. Und da? Der grosse Wagen ist umgefallen. Ist denn das Himmels 'W' nur auf der nördlichen Halbkugel zu finden? Vielleicht muss ich nach einem 'M' Ausschau halten. Und dann der Mond! Wenn er zunimmt kann ich ein 'a' aus seiner Form bilden. Bin ich berauscht vom Sternenhimmel oder kommt es vom 'auf dem Kopf stehen'? Kommen die Kopfschmerzen auch daher, oder von dem preiswerten Wein im Tetrapack, den wir in Papeete gekauft haben? Oberhalb des Äquators mache ich mir keine Gedanken über den linksdrehenden Strudel, der beim Spülen in unserer Kloschüssel entsteht. Aber auf der südlichen Halbkugel dreht er noch immer links herum. Also muss jetzt die Toilette nicht richtig funktionieren? Die nächtlichen Wachen sind lange. Da habe ich viel Zeit, mir so meine Gedanken zu machen.

Nach genau drei Tagen und 476 sm laufen wir in die Bucht von Pago Pago/American Samoa ein. Von weitem sehen wir schon das gelbe Gebäude von McDonald's. Back in the USA. In den kommenden Tagen wird viel am Schiff gearbeitet. Kleine Reparaturen sind fällig. Zwei Elektroniker, die für die Thunfischfänger arbeiten, versuchen vergeblich, unseren kleinen Plotter zu reparieren. Die GPS-Antenne scheint defekt zu sein. An zwei Tagen wird nicht gearbeitet. Wir fahren mit den kleinen bunten Bussen über die Insel. Vieles erinnert an die USA. Gebäude, Strassen und gepflegte Grünanlagen. Wir sehen aber auch die Verwüstungen, die der Tsunami vom September 2009 hinterlassen hat. Auf der Insel wird auf der linken Strassenseite gefahren, und die Betonung in der Hafeneinfahrt ist nicht RRR (red right return) - verwunderlich. In der Gasfüllstation (wir haben Flaschen aus den USA) gibt es keine Probleme mit der Befüllung. Da wir an der Aussenmole vom Small Boat Harbor in Fagatogo liegen, können wir nicht vom Schiff aus ins Wasser springen. Deshalb machen wir einen Ausflug zu Tisa's Beach. Hier betreibt eine Samoanerin 'Tisa's Barefoot Bar and Restaurant'. Eine urige Anlage. Heute Abend soll hier ein samoanisches Feast stattfinden. Um 2030 wird das leckere Essen aus dem Garofen geholt. Er besteht aus heissen Steinen, die mit Palmenblättern abgedeckt sind. Zwischen ihnen liegen in Kokosnusshalbschalen Fisch, Fleisch und Gemüse an unterschiedlich heissen Stellen. Das Gemüse ist 'al dente' und die Lammteile sind knusprig gebraten. Wir schlemmen und trinken vorzüglich. Tisa ist eine perfekte und charmante Gastgeberin.

In den vier Hafentagen erreichen wir es nicht, die erforderlichen Clearance Papers von den Customs und Immigrations zu erhalten. Das Wochenende ist nicht der Grund dafür. Es ist mehr die unzulängliche Arbeitsweise der Behörden. Das bringt uns Probleme in Western Samoa auf der Insel Upolu. Dort liegen wir in der Marina von Apia. Die Customs erkennen unsere Ausklarierungspapiere nicht an. Sie wollen uns nicht einklarieren, bevor sie die Bestätigung aus US-Samoa erhalten haben, dass wir dort gewesen sind. Wir können uns aber frei bewegen. Es ist Flag-Day. Samoa feiert nicht die Unabhängigkeit von den Deutschen, sondern von den Neuseeländern, die sie von ihnen 1952 erhalten haben. Es kommt uns so vor, als wenn der Feiertag eine Woche dauert. Wir werden aufgefordert, über die Toppen zu flaggen und sind das einzige Schiff in der Marina, das dem Wunsch des Hafenskapitäns nachkommt. Für die kommenden Tage haben wir ein Auto angemietet. An einem Tag wird der Ostteil, am nächsten Tag der Westteil der Insel erkundet. Samoa ist berühmt für seine vielen Wasserfälle und seine unzähligen Kirchen. Auf den 30 km von Apia zum Flugplatz kann man über 75 dieser religiösen Stätten zählen. Nicht nur kleine, nein, auch viele riesige, pompöse Gotteshäuser stehen am Strassenrand. Sie gehören den Familien, die mitunter viele Jahre benötigen, um ihre Kirche zu errichten. Am Sonntag besuchen wir in Apia die Missionskirche. Dort soll ein sehr guter Chor singen. Leider wird der sehr melodiose Gesang von einer Gitarre mit Verstärker begleitet. Trotzdem ist es jedes Mal ein besonderes Ereignis für uns, der

Messe beizuwohnen. An der südlichen Küstenstrasse sehen wir auch wieder die Zerstörungen des Tsunamis. Der Besitzer eines neu erbauten Restaurants erzählt uns die erschütternden Ereignisse. An der 'Return to Paradise Beach' kommen wir nicht vorbei ohne in das Wasser gesprungen zu sein. Weisser Sand, schwarzes Lavagestein, türkisfarbenes Wasser und Palmen. Hier wurde in den 50er Jahren der gleichnamige Film mit Gary Cooper in der Hauptrolle gedreht. Nun ja, ein Stückchen vom Paradies. Auf dem Rückweg nach Apia kommt uns ein Pickup mit erhöhter Geschwindigkeit auf der schmalen Schotterstrasse entgegen. Peter bringt unser Fahrzeug zum Stehen. Das gelingt dem Samoaner nicht mehr. Er fährt uns in die Seite. Nach anfänglichen bösen Wortgefechten zwischen ihm und Jytte beruhigt Peter die unschöne Auseinandersetzung, während ich Jytte beruhige. Am Ende entschuldigt sich der Fahrer aus Samoa wort- und gestenreich für sein Verhalten und bittet uns, Samoa in guter Erinnerung zu behalten. Wir verabschieden uns wie Freunde. Unser Autovermieter nimmt es gelassen, und wir brauchen keinen Selbstanteil für den Schaden zu zahlen.

Von den Feierlichkeiten zum Jahrestag sehen wir die Longboatregatta zwischen American Samoa und Western Samoa. Letztere gewinnen die Regatta über sieben sm. 38 Ruderer sowie Steuermann und Trommler zählen wir pro Boot. Es können aber auch bis zu 48 + 3 in einem der langen und schmalen Ruderboote sitzen. Am Abend erleben wir in Aggie Grey's Hotel eine grandiose Show. Samoanische Tänzerinnen und Tänzer wirbeln über die Bühne. Anschliessend zeigen die Feuerakrobaten ihre Kunststücke. Auch wenn die Veranstaltung hauptsächlich für Touristen ist, hat sie uns einen Einblick in die samoanischen Tänze und Traditionen gegeben. Den Abschluss der Besichtigungen auf Upolu macht das Robert Louis Stevenson Museum. Das herrschaftliche Anwesen 'Vailima' (Wasser mit der Hand schöpfen) ist von einem Park umgeben. Hier verbrachte der an TBC erkrankte Stevenson die letzten vier Lebensjahre. Er starb 1894 im Alter von nur 44 Jahren. Er und seine Ehefrau Fanny Osbourne sind auf dem 475 m hohen Mt. Vaea in einer schlichten Grabstätte beigesetzt. Wir gehen den steilen Bergweg 'Track of Loving Hearts' in der Mittags-hitze. Am Grab weht ein kühler Wind. Wir lesen die von Stevenson verfasste Inschrift auf seinem Grab und geniessen die schöne Aussicht auf den Pazifik.

Wir wollen heute Abend Upolu verlassen. Als wir zu den Customs kommen erfahren wir, dass der Officer, der mit US Samoa Kontakt aufnehmen wollte, keinen Dienst hat. Sein Kollege weiss nichts von unseren ungültigen Ausklarierungspapieren. Wir geben ihm die Papiere von Tahiti. Nach zehn Minuten ist alles erledigt. Gegen 1800 verlassen wir im Dunkeln Upolu. Es sind nur 65 sm bis Savai'i. Bei dem herrschenden Wind müssen wir nur die Genua setzen, um bei Tageslicht und Slack Water durch den Passe zu fahren. Als die Sonne aufgeht liegen wir 0,5 sm vor der schmalen aus dem Riff gesprengten Einfahrt. Doch wir können das Richtfeuer nicht ausmachen. Jytte erkennt es in dem Moment, als der Samoaner Tai in seinem kleinen Angelboot an uns vorbeifährt und uns zuruft, wir sollen ihm folgen. Er bringt uns sicher durch den Passe und vor das Hotel Va-i-Moana. Wir verabreden uns zum Sundowner an der Bar. Am nächsten Morgen werden wir von Samoa Dundee (er könnte der Bruder von Crocodile Dundee sein) geweckt. Er sitzt im Auslegerboot und weist sich als Hafenskapitän aus. Peter gibt ihm eine Crewliste und sagt, dass wir alle nötigen Papiere aus Apia an Bord haben. Er glaubt es uns, wartet aber noch mit dem Ablegen bis er zwei Büchsen Bier in seinem Boot verstauen kann.

Jemand aus der Familie von Tai hat uns für zwei Tage sein Auto gegen ein Entgelt zur Verfügung gestellt. Eine Sehenswürdigkeit der Insel sind die Alofaaga Blow Holes. Die Dünung oder der hohe Wellengang presst das Seewasser durch Lavaröhren, und es entstehen Fontänen bis zu 80 m Höhe. Heute ist ruhige See, und wir können nach einem Fauchen mit anschliessendem Zischen sechs Meter hohe Fontänen bewundern. Ein Einheimischer wirft Kokos-nüsse in den Ausgang der Röhre. Wie Kanonenkugeln fliegen sie mit dem Wasser in die Höhe. Einige Kilometer weiter kommen wir zu den Mu Pagoa Falls. Das Wasser stürzt fünf Meter tief direkt in den Pazifik. Kinder versuchen, von einer Klippe zu angeln, Frauen stehen im Wasser und sammeln Muscheln und Schnecken in kleinen Blechbüchsen. Bilder, die wir noch lange in unserer Erinnerung haben werden.

Ein drei Kilometer langer Fussweg durch eine verlassene Kokosnussplantage bringt uns zu der Pulemelei Pyramide. An der Basis misst sie 61 x 50 m und ist 12 m hoch. Die aus Basaltstein gebaute Pyramide ist von tropischen Gewächsen total überwuchert. Sie wurde vor über 1000 Jahren erbaut. Das ist aber auch alles, was man bis heute erforscht hat. Nicht das Bauwerk sondern die Mystik, die es ausstrahlt, und der unvergessliche Blick zum Pazifik haben den weiten Weg gelohnt. Auf der Halbinsel Falealupo, am nordwestlichsten Punkt von Savai'i, dem Kap Mulinu'u, befinden sich im Wald zwei Felsenöffnungen. Diese führen in das Totenreich der Samoaner, in das die Seelen der Verstorbenen eingehen. Dieser Küstenstreifen mit seinen Lagunen, Felsen und Stränden gilt als der schönste von Savai'i. Traditionelle Ortschaften mit den typischen Fales (tempelartige Hausbauten) sind leider von den letzten Zyklonen schwer beschädigt worden. Zurück an Bord kommen wir zu dem Schluss: die Inseln Upolu und Savai'i (bis 1914 deutsche Kolonien) haben an Attraktionen nicht sehr viel zu bieten. Sie selber sind die Attraktion - und die Bewohner mit ihrer unvergleichlichen Ruhe und Freundlichkeit.

Ab Suvarrow haben wir uns wieder von der Barfussroute entfernt. Wir treffen seit Tahiti keine Segler mehr. Unsere nächsten Ziele werden die weiteren ehemaligen deutschen Inseln Wallis und Futuna sein. Stecknadeln im Pazifik, genau das, was wir suchen.

### Von Samoa nach Australien

Am 08. Juni 2010 verlassen wir den Ankerplatz in Asau/Savaii und setzen Segel. In den zwei Tagen, die wir bei leichtem Wind für die 225 sm zur Insel Wallis benötigen, gibt es einige Überraschungen. Die Angenehme ist der Fang eines Mahi Mahi von 19kg und einer Länge von 1,40 m. Das ist bisher der grösste Fang der Reise. Wir treffen Segler, die nur Bonitos fangen und welche, zu denen gehören wir, die fast ausschliesslich Mahi Mahi an der Schleppangel haben. Wir sind darüber nicht traurig, denn wir bevorzugen den Mahi Mahi. Die anderen Überraschungen sind der Ausfall der Logge, und die Tatsache, dass unsere Service-Batterien nicht mehr geladen werden. Der Voreigner der "FREYA" konnte uns das Alter der Batterien nicht verraten. Wir werden wohl bis zu den Fidschis mit dem Neukauf einer Batterie warten müssen. Das Nachrüsten von AGM Batterien wird erst in Australien möglich sein. Für das Laden der Starter-Batterie haben wir eine zweite Lichtmaschine. Die muss nun Schwerstarbeit leisten und unsere gesamten Batteriebänke versorgen.

Drei Stunden müssen wir vor dem Passe Honikula / Wallis treiben bevor der Tag anbricht. Die Zeit zum Einlaufen ist von Peter wieder einmal gut berechnet. Bei Hochwasser laufen wir in den "Nudeltopf" ein. So nennen wir einen kleinen Ankerplatz, der von drei Seiten mit Riffen und dem Ufer umgeben ist. Der kleine Ort Gahi mit seiner Kirche liegt keine 100 m entfernt. Die Nacht ist sternenklar. Ich koche gerade Mahi Mahi in Curry mit Reis, als Gesang von der Kirche zu uns hinüber schallt. Die Melodie ist einfach. Die Stimmen sehr gut. Nur wird das kurze Musikstück zwei Stunden lang permanent wiederholt. Die Teilnehmer dieser Messe singen und tanzen sich in Trance. Wir werden das auf den vor uns liegenden Inseln noch öfter erleben. In unserem Handbuch werden die Einwohner von Wallis als sehr freundlich und hilfsbereit beschrieben. Das erleben wir gleich am ersten Tag. Wir müssen in der Hauptstadt Mata-Utu einklarieren. Es gibt keine Busse oder Taxen auf der Insel Uvea. An der Strasse geht unser Daumen in die Höhe und der erste Pickup stoppt. Wir springen auf die Ladefläche und werden vor der Gendarmerie abgesetzt. Kurze Prozedur: die Pässe werden kopiert. "Wollt Ihr einen Stempel in Euren Pass als Andenken? Wie lange bleibt Ihr?" Peter: "Zwei Tage, bis Sonntag". "Nein, bis Montag", antwortet der freundliche Zöllner. "Nein, bis Sonntag!" Das geht so einige Male hin und her, bis einer der Custom Officers anfängt, schallend zu lachen. Erst da erkennen wir, dass wir auf dem Weg nach Wallis die Datumsgrenze überschritten haben. Es wird lange gelacht. Der 11. Juni 2010 wird in unserem Gedächtnis bleiben - ein Tag, den wir nicht gelebt haben. Wir werden im Gendarmerie-Fahrzeug zum Supermarkt gefahren. Von dort geht es dann wieder per Anhalter nach Gahi. Auch wenn die Leute nicht dorthin fahren müssen, bringen sie uns wohin wir wollen. Auch in den folgenden vier Tagen ist das Transportproblem auf dieser Insel für uns ohne Bedeutung. Selbst mit



einer 150 Amp Batterie nicht. Aber diese kann leider unser Problem nicht lösen. Am vierten Ankertag aktivieren wir die Stb Logge durch Umpolen, die Bb Logge muss komplett erneuert werden. Am Tag bevor wir Wallis verlassen, segelt die "Lizza Forte" in unseren "Nudeltopf". Die Brüder Mathias und Hubert aus Österreich sind auf einer Weltumseglung. Wir sitzen bei ihnen an Bord und verstehen uns sehr gut. Sie segeln seit längerer Zeit in unserem Fahrwasser. Von jetzt an werden wir ihnen öfter begegnen.

Unser Niroanker kommt an Deck. An den Stellen, an denen er im Schlick lag, hat er die Farbe Gold angenommen, die sich selbst mit Schrubben nicht entfernen lässt. Davon haben uns später auch andere Segler berichtet. Sie haben ebenfalls keine Erklärung für dieses Phänomen. Und Chemie war nicht unbedingt mein Lieblingsfach in der Schule. Wir verlassen die Inselgruppe Wallis. Sie erinnert uns stark an die Gambier-Inseln. Langsam entschwindet sie unseren Blicken. Gegen Nachmittag sehen wir die Umrisse der Inseln unter einer schweren schwarzen Wolke. Auch wir stehen im kräftigen Regen. Der Seegang ist nicht sehr magenfreundlich und ich gehe zusätzlich Jyttes Wache. Als es hell wird, segeln wir kurz vor Futuna. Trotz des schweren Regens sieht der Ort Leave von weitem malerisch aus. Aber nachdem wir etwas Schlaf nachgeholt haben, lädt der Ort nicht zum Besuch ein. Verwahrloste Hütten, viel Müll am Strand. Und ausserdem finden wir an den steinigen Ufern keinen vernünftigen Platz, an dem wir unser Dinghy an Land bringen können. Unser Entschluss ist schnell gefasst: hier gehen wir nicht an Land, und morgen wird weitergesegelt.

Seit Tahaa/Franz. Polynesien haben wir Egon nicht mehr gesehen. Wir hatten unseren Gecko schon abgeschrieben - tot. Aber nun schleicht er sich klammheimlich am Cockpitkissen entlang und verschwindet in einem Wassergattchen. Hoffentlich schaffen wir es vor Australien, ihn zu fangen. Alle diesbezüglichen Versuche sind bisher gescheitert. Er ist einfach zu schnell.

Eine herrliche Nacht. Mit halbem Wind und einer hohen aber angenehmen See zieht die "FREYA" ihre Bahn. Es macht Freude, Wache zu gehen. Keine Regenwolken und keine Winddrehungen. Am Morgen liegt die Einfahrt zur Naqueleleva Lagoon vor uns. Sie ist das Innere eines hufeisenförmigen Riffs, das weit vor Fidschis Küste liegt. Der Wind weht aus E mit 6 Bft. 3 sm motoren wir in der Lagune gegenan. Dann geben wir auf und drehen um. Für die restlichen Meilen hätten wir noch zwei Stunden bolzen müssen, ohne die Gewissheit zu haben, hinter dem Riff ruhig liegen zu können. Es sind noch 60 sm bis zu einem Ankerplatz "on the road" in Fidschi. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 7 kn erreichen wir den Ankerplatz noch vor Einbruch der Dunkelheit. Den auf den letzten Meilen gefangenen Tuna gibt es zum Dinner als "Poisson cru aux lait de coco". Am nächsten Tag suchen wir noch einen herrlichen Ankerplatz auf, Fawn Harbour, den wir durch eine lange, schmale Einfahrt zwischen den vorgelagerten Riffen erreichen. Hier liegen wir sehr geschützt, umgeben von Mangroven.

Zwei Tage in den Gewässern von Fidschi, und wir haben noch nicht einklariert. Das erledigen wir am nächsten Tag in der Waitui Marina / Savusavu (26°46`S-179°21`E, man beachte die Länge). Das Einklarieren wird schnell und freundlich ausgeführt. Wir sind heute die 11. und letzte Yacht. Viele davon sind von der ARC Round the World, die Barfussroute hat uns wieder eingeholt. Keiner der Customs-Officers macht uns darauf aufmerksam, dass sie in ihrer Arbeitszeit mit dem Einklarieren beginnen und ausserhalb der Arbeitszeit die Formalitäten beenden. Das erfahren wir am nächsten Tag, als wir die über 100 US\$ "Overtime" bezahlen müssen. Dumm gelaufen, wir hätten das gestrige Einklarieren verhindern können.

Wir freuen uns, Mathias und Hubert von der "LIZZA FORTE" hier wiederzutreffen. Sie berichten uns, dass die schwarze Wolke, die wir nach dem Auslaufen über Wallis gesehen haben, ein schweres Gewitter war. Ein Blitz hat ihre Yacht getroffen und sämtliche Elektronik an Bord zerstört. Ihre Versicherung hat, wie uns Seglern bekannt, sofort alle Kosten für die Neuanschaffung unbürokratisch übernommen. Als wir sie nach vier Wochen in Vanuatu treffen, ist bereits alles "Schnee von gestern". Es beruhigt mich sehr, dass ich seit über 30 Jahren bei dieser Versicherungsagentur Kunde bin.



Savusavu ist ein angenehmer Platz. Hier liegen wir für die kommenden Tage an einer Mooring. Aseri ist der gute Geist der Marina, die von Kendra und Michael geführt wird. Micheal besorgt uns eine zweite neue Batterie, die aber unsere Probleme auch nicht löst. Abends spielen in der Waitui-Marina gute Bands. Am Donnerstag wird eine Kava-Zeremonie mit der Musik einer Blues Band zelebriert. Ich klatsche ein Mal in die Hände, bevor ich die mit Kava gefüllte Schale gereicht bekomme. Drei Mal klatschen wenn ich die Schale ex ausgetrunken habe. Daraufhin klatscht auch der Geber drei Mal in die Hände. Nach der sechsten Schale stellt sich bei mir ein taubes Gefühl im Mund ein. Der Rauschzustand hält sich in Grenzen. Es sind nur Einheimische anwesend. Wo sind nur die vielen Segler? Wohl an der Bar der Coprashed- Marina.

Der Ort Savusavu ist nicht umwerfend, aber wir bekommen alles was wir benötigen. Die Menschen sind freundlich, hilfsbereit und nicht aufdringlich. Bobby, unser Taxifahrer, bringt uns zu der wenig erforschten Wasavula Ceremonial Site: zwei parallel verlaufende längliche Plattformen. Darauf stehen grosse Monolite. Am Ende liegt eine Steinplatte auf der die Kannibalen früher Menschen zerteilt haben. Daneben ein rund gewölbter Stein, in dem man den Schädel zertrümmert, um das Gehirn essen zu können. Ein Nachkomme der Kannibalen bringt uns zurück zum Taxi. Bobby zeigt uns noch die Zuckermühle. Es ist Erntezeit, und viele LKWs und lange Eisenbahnzüge, beladen mit dem Zuckerrohr, stehen vor der Fabrik. In der Palmea Lodge trinken wir Kaffee und essen Kuchen. Die australischen Segler Julia und John haben hier in den letzten Jahren ein zauberhaftes kleines Hotel gebaut.

Nach vier Hafentagen wollen wir mehr von den Fidschi-Inseln sehen. Wir segeln in Lee von Namena Island. Als wir eine Mooringboje ausmachen beschliessen wir, an diesem schönen Ankerplatz die Nacht zu verbringen. Ein Schild an Land weist uns darauf hin, dass wir auf Kanal 14 anrufen sollen. Es geht um die Gebühr für die Benutzung der Mooring. Eine Frauenstimme erklärt: es ist eine Privatinsel. 600 m entfernt ist ein Hotel. Damit die Gäste nicht gestört werden, dürfen wir unter keinen Umständen an Land. Wenn wir nicht ins Wasser gehen, tauchen oder schnorcheln, können wir kostenfrei an der Mooring liegen. Das hatten wir uns anders vorgestellt. Wir laufen noch weitere malerische Buchten an: Dalice/Makogai, Nananu Island und Vatubuli Island.

In Lautoka müssen wir wieder einklarieren. Der Ankerplatz vor der Queens Wharf ist in Ordnung. Aber nur bis zum nächsten Morgen. Von der nahegelegenen Zuckermühle kommt Asche auf unsere Yacht geflogen. Wir verlassen fluchtartig den Ankerplatz und legen uns in die 7 sm entfernte Vuda Point Marina. Eine kreisrunde Hafenanlage. Hier kann man auch einen Zyklon überleben. Eine Besonderheit der Marina sind die "graveyard berths ". Die Yachten an Land stehen mit dem Kiel in länglichen Vertiefungen, der Rumpf liegt auf Autoreifen. Man sagt hier, dass diese Lagerung gegen Stürme einzigartig in der Welt ist. Wir finden die Idee sehr gut.

Schon am Nachmittag ist der Elektriker der Werft an Bord. Die Lichtmaschine ist kaputt. Wir bauen sie aus. Die Bürsten müssen angeblich nach einem Jahr Betrieb ausgetauscht werden. Wieder eingebaut lädt sie aber immer noch nicht. Der Regler ist kaputt. Ein neuer wird aus Australien bestellt. Das dauert ein paar Tage. Um es kurz zu machen: wir geben viel Geld für eine Sache aus, die auch weiterhin nicht funktioniert. Bis Australien müssen wir wohl mit einer Lichtmaschine auskommen. Dafür haben wir Glück. Vor einer Woche habe ich einen abgerissenen Bolzen in der Motorenbilge gefunden. Der Mechaniker der Werft stellt schnell fest, woher er kommt. Drei von vier Bolzen einer Motorhalterung sind abgebrochen. Sie liegen schwer sichtbar hinter der Wasserpumpe. Er schafft es nach der Demontage des Kühlkompressors und der Wasserpumpe die Reste der Bolzen aus dem Motorblock mit Hilfe eines feinen Körners zu schlagen. Durch die gute Arbeit des Mechanikers ist uns der Ausbau des Motors erspart geblieben.

Zwei Wochen liegen wir in der Vuda Point Marina. Die Zeit vergeht schnell. Wir sind mehrmals in der grossen Stadt Nadi. 30.000 Menschen leben hier. Wir machen Ausflüge, Jytte und ich joggen jeden zweiten Tag, wir sehen alle WM-Endspiele zu Zeiten in denen uns normalerweise niemand wach kriegen würde, treffen nette Segler im "First Landing

Resort“. Dieses wird von dem Hamburger Alex geführt. Eine wunderschöne Anlage mit Swimming Pool, den wir kostenlos benutzen dürfen. Wir essen oft im Resort. Bei den günstigen Preisen hat keiner so richtig Lust, an Bord zu kochen. Alex ist ein sehr angenehmer Mensch. Wir verbringen viele nette Abende mit ihm, vielen Bieren vom Hahn und mit den Seglern, die in der Marina festgemacht haben. Am letzten Tag erscheint noch der Eigner der "TARITA" Claes Brodin aus Schweden. Er ist der derzeitige Eigner der F&C 44, die wir vor 18 Jahren in Medemblik kaufen wollten. Damals kam uns ein Engländer zuvor. Wir zeigen uns unsere Yachten und tauschen Erfahrungen aus.

Heute ist der letzte Abend. Wir bestellen uns Langusten. Sie schmecken vorzüglich, auch wenn wir sie nicht selbst gefangen haben. Wir verabschieden uns von Alex und den Seglern. Wann wird man sich wiedersehen? Früh steht Abdul am Steg. Er bringt uns zum Flughafen. Jytte verlässt heute die "FREYA", Peter und ich die Vuda Point Marina. Wir segeln zur berühmten Musket Cove. Der Besitzer des Resorts hat mehrere Langstrecken-Regatten ins Leben gerufen, die von hier aus starten. Viele Segler liegen in der Bucht. Der Abstecher hierher wäre nicht nötig gewesen. Alles zu touristisch aber in einer umwerfenden Landschaft. Wir haben Musket Cove gesehen. Nun können wir mitreden !!!

In drei Tagen wollen wir in der Vanuatu-Inselgruppe ankommen. 410 sm liegen vor uns. Bei durchschnittlichem Wind von 4-5 Bft ist das kein Problem. Abgesehen davon, dass wir viele Regenschauer erleben, ist es kalt, unsere Kojen feucht, beide Autopiloten sind ausgefallen, und wir müssen auch noch die letzte Nacht von Hand steuern. Unser Anker fällt um 0800 in Port Resolution - 1774 tat James Cook das Gleiche an dieser Stelle. Kaum haben wir den Anker in den Grund gezogen, da ruft uns Harald von der "VIVACI" über VHF an. Sie haben zu 0930 ein Auto mit Fahrer, der ihn, Caroline und von der "COCOMO" Rachel und Tom zum Einklarieren nach Lenakel fahren wird. Wir sind hundemüde, sagen aber spontan zu ohne zu ahnen, was uns da erwartet. Wir gehen zu einem der vier Villages der Bucht, und da steht das Auto. Ein alter Pickup, der den Dörfern gehört. Schmale Holzbänke sind auf der Ladefläche befestigt. Sehr hart sind sie, aber es wird schon gehen. Wir sind nicht die Einzigen. Es steigen noch Einheimische dazu. Von denen erfahren wir, dass die Fahrt über zwei Stunden dauern wird. Ausgewaschen sind die Wege, deren Oberfläche aus feinem Vulkansand besteht. Oft halten wir die Luft an, wenn der Fahrer des Pickups Stellen passiert, die schmalere als das Fahrzeug sind. Wenn wir diese Schräglage auf der FREYA hätten, dann wäre nichts mehr mit Segeln. Beeindruckend ist die Fahrt am tätigen Vulkan Yasur vorbei. Der letzte Ausbruch war im Mai dieses Jahres. Bei dem Befahren von Pisten auf der Caldera und durch Wasserläufe in hohem Tempo wird unser Sitzfleisch auf eine harte Probe gestellt. Leider kann ich bei dieser Fahrt meinen Schlaf nicht nachholen. Totmüde fülle ich die vielen Formulare bei den Customs und Immigration aus. Für 80 US\$ sind wir offiziell in Vanuatu angekommen.

Am Nachmittag wohnen wir der Einweihung eines Informationszentrums bei. Auf dem Gebäude ist noch kein Dach. Dafür sitzen die Chiefs und einige Auserwählte unter einem Zelt. Bewohner der jeweiligen Inseln des Archipels tragen Tafeln mit grossformatigen Fotos unter Beifall der Anwesenden in das halb fertige Informationsgebäude. Danach führen Gruppen der Inseln ihre Tänze vor. Die Männer tragen nur einen Penisbüchse. Die Frauen zeigen sich in bunten Kleidern oder nur mit einem Bastrock bekleidet. Es sind rituelle Tänze. Dabei werben die Männer immer um die Gunst der Frauen. Laute Gesänge und das Stampfen der Füße lassen die Erde vibrieren. Wir sind begeistert. Denn heute erleben wir etwas, das nicht für die Touristen geboten wird. Wir fühlen uns dazugehörig. Ein schönes Gefühl. An die Rückfahrt kann ich mich kaum noch erinnern. Wir erreichen die Village in der Dunkelheit. Zurück auf der FREYA liege ich auch schon bald in der Koje, die ich erst nach 11 Stunden wieder verlasse. Tagsüber machen wir uns an die Problembeseitigung unserer Autopiloten. Den Robertson können wir zum Leben erwecken, der Autohelm sträubt sich energisch.

Unsere Gesässe werden auch am nächsten Tag strapaziert. Gegen Abend fahren wir zum Vulkan Yasur. Es ist dunkel als wir ihn erreichen. Auf dem 400 m langen Fussweg zum

-17-

Kraterrand sehen wir einen wiederkehrenden rötlichen Schein. Er wird begleitet von zischenden, grollenden und darauf folgenden explosionsartigen Geräuschen. Am Kraterrand angekommen blicken wir in den Vulkan. Alle ca. zwei Minuten kündigt sich eine Eruption an. Erst ein Atemgeräusch, Fauchen, dann Blubbern. Plötzlich beginnt ein Inferno, ein Feuerwerk, eine Explosion aus dem Inneren unserer Erde. Glühende Gesteinsbrocken fliegen bis kurz unter den Kraterrand. Es ist der vierte aktive Vulkan, den ich erlebe. Wie immer fühle ich mich klein und bin sprachlos. Ich habe das Gefühl, auf einer zerbrechlichen Schale zu stehen, unmittelbar an der direkten Verbindung zu dem nicht erkalteten Inneren unserer Erde. Nach zwei Stunden muss uns unser Fahrer von dem Geschehen wegzerren.

Am folgenden Tag wird ein besonderes Fest in der Village gefeiert. Zwei Jungen im Alter von sechs Jahren sind vor einem Monat beschnitten worden. Nach der Beschneidung leben sie einen Monat nur mit Männern zusammen. Nach dieser Zeit werden sie in die Männergemeinschaft aufgenommen und können wieder zurück zu ihren Müttern. Das ist der eine Anlass zu der um 0700 beginnenden Zeremonie. Ausserdem wird noch eine Hochzeit gefeiert. Die beiden Jungens sitzen bunt gekleidet auf dem Platz vor dem Versammlungshaus. Sie werden von den Frauen der Villages mit Geschenken überhäuft. Ihre Mütter weinen lauthals. Auf dem Platz sehe ich drei mit Matten abgedeckte, manns-hohe Berge von Lebensmittel. Es sind die Geschenke der Familien untereinander. Einer der Berge ist die Mitgift der Braut, die an einen Mann des Nachbarortes verheiratet wird. Die Mütter suchen die Frauen für ihre Söhne aus. Auf dem Platz liegen sechs zum Teil halbtote Schweine. Was sich noch bewegt, bekommt weitere Schläge mit der Keule auf den Kopf. Die drei Rinder sind geschächtet worden. Die Dorfköter schlecken das Blut. Nachdem alle Geschenke abtransportiert sind wird getanzt. Die Frauen bilden einen Kreis um die tanzenden Männer, singen, stampfen mit den Füßen, hüpfen im Rhythmus und rennen zum Schluss im Kreis. Dieses wird stundenlang wiederholt. Gegen 0200 ist der erste Teil der Zeremonie beendet. Auf dem Weg zu unserer Yacht sehen wir wie die Männer die Tiere zerlegen und die Frauen die Erdöfen aufbauen. Wir werden von einem Einheimischen um 1700 zur Kava-Zeremonie eingeladen. Es ist dunkel, als wir den Platz erreichen. Die Kava-Zeremonie und Zubereitung ist hier etwas gewöhnungsbedürftig, anders als auf Fidschi. Männer kauen die Wurzeln, spucken das Durchgekaute in einen Behälter. Der Pamps wird etwas mit Wasser gemischt, in ein Tuch gelegt und ausge-wrungen. Die Enzyme des Speichels lösen die berauscheden Stoffe. Kava wird auch hier in einer Kokoschale gereicht und ex getrunken. Schmeckt gut und wirkt stärker als auf Fidschi. Es darf nur geflüstert werden. Wenn jemand laut spricht, würde die Zeremonie sofort abgebrochen werden. Alles läuft wie im Zeitraffer ab - nur spärlich vom Mond beleuchtet. Wir sind hier wirklich in einer uns unbekanntem Welt.

Um 2100 beginnen die Männer leise zu singen. Nach und nach kommen die Frauen auf den Platz, der von zwei Neonröhren nun matt beleuchtet ist. Ein kleiner transportabler Generator tuckert leise vor sich hin. Der Gesang und das Stampfen mit den Füßen wird immer lauter. Obwohl die Zeremonie bis zum nächsten Morgen geht, verlassen wir den Platz gegen Mitternacht. Was ich an dem heutigen Tag erlebt habe, muss ich erst einmal überschlafen. Eines ist aber sicher - dieser Tag wird unvergesslich in meiner Erinnerung bleiben.

Nach diesen einzigartigen Erlebnissen verlassen wir Tanna. Auf dem Weg zur Dillons Bay/ Erromango fangen wir schon wieder einen grossen Mahi Mahi. Wir zwei werden ihn nicht alleine essen können. Nach alter Gewohnheit reichen wir einen Teil unseres Fanges in einer Plastiktüte, die am Bootshaken hängt, an ein Seglerpaar, das bereits in der Bucht ankert. Es ist fast dunkel, als unser Anker fällt. Das hält aber die Bewohner des Villages nicht davon ab, ein Auslegerboot zu schicken. Es soll einmal wieder gehandelt werden. Wir bekommen von David einen grossen Korb mit Obst für eine Tüte Reis und eine Büchse Milchpulver. Nach Geld wird nicht gefragt.

Um 0900 sind wir am Strand und treffen David, der auf uns wartet. Er zeigt uns seine Village. Hier sind die Häuser aus Stein gebaut. Es sieht alles etwas schäbig aus. Aber es ist wie immer sehr sauber. Der Sand vor den Häusern ist gefegt, und die Gärten sind mit

Zierpflanzen angelegt. David hatte eine Vision: "Ich muss einen Yachtclub bauen". Terrassenförmig ist das steil ansteigende Gelände angelegt. Einige Gebäude sind im traditionellen Stil gebaut. Sie sind mit Wegen verbunden, die von Büschen und Blumen gesäumt sind. Er hat viel Arbeit investiert. Wir hoffen, dass er seinen Traum verwirklichen kann. Mit dem Beiboot fahren wir zu einigen Höhlen. Nach einer kurzen Klettertour kommen wir zur ersten Höhle. Der kleine Eingang ist mit dicken Ästen verschlossen. David muss erst die Geister seiner Vorfahren um Erlaubnis zum Betreten der Höhle bitten, bevor er den Zugang freilegen kann. Wir rutschen in die vom Tageslicht spärlich beleuchtete Höhle. Einige hundert Jahre ist es her, dass hier die Einheimischen vor angreifenden Feinden Schutz suchten. Später dienten die Höhlen als Grabstätten. In der zweiten, höher gelegenen finden wir noch Totenschädel und Gebeine. Am Nachmittag gehen wir mit David am Fluss entlang zu den Plantagen der 500 Einwohner zählenden Village. Hier wird heute Sandel- und Kauriholz angebaut. Früher kamen die weissen Männer und haben rücksichtslos Sandelholz geschlagen. Die Eingeborenen waren nicht gut auf die räuberischen Eindringlinge zu sprechen. Als der in Samoa erfolgreiche kanadische Missionar John Williams 1839 seine Füsse auf den Strand von Erromango setzte, wurde er von den zu dieser Zeit hier lebenden Kanibalen erschlagen. Sie trugen ihn zu einem Felsen am Ufer des Flusses, zerteilten ihn und aßen ihn anschliessend. Das gleiche Schicksal ereilte zwei Missionare kurze Zeit später. Hier hatten die Presbyterianer und Adventisten nicht den gleichen Erfolg wie auf Tanna. David steht mit uns auf dem Felsen. Wie zur Entschuldigung sagt er uns, dass die Dillons Bay in Williams Bay umbenannt werden soll.

Es war ein interessanter Tag mit David. In der Dunkelheit verlassen wir den Ankerplatz. Bei starkem Wind segeln wir schnell zu der nächsten Insel Efate. Hier legen wir uns vor Port Vila vor Anker, der Hauptstadt von Vanuatu. Die Stadt ist nicht unbedingt sehenswert. Aber wir verbringen angenehme sechs Tage hier. Nebenbei muss unser Outboarder repariert werden, Ein- und Ausklarieren, Mails an Freunde schreiben und den Feierlichkeiten zum 30. Jahrestag der Unabhängigkeit beiwohnen. Dann wird es Zeit, weitere Inseln zu besuchen. In der Ensema Bay bringen wir einen angeblich totkranken Mann von unserem Ankerplatz mit dem Beiboot über die Bucht zu einer Krankenstation. Als wir dort ankommen, ist der Mann wieder gesund. Er wollte nur eine schnelle, kostenlose Fahrt zu seinem Village.

Die Revolieu Bay/Epi ist eine kleine Ausbuchtung in der Uferlinie. Von weitem meinen wir bei dem herrschenden Wellengang unruhig zu liegen. Ein vorgelagertes Riff schützt uns unerwartet vor den anrollenden Wellen. Eine mondlose dunkle Nacht lässt uns die Sterne und Planeten in selten erlebter Anzahl und Klarheit erkennen. Wir sitzen lange im Cockpit.

Dann segeln wir zur Insel Awi / Maskelyne Islands. Unser Ankerplatz wird auch hier durch ein Riff geschützt. Bei Niedrigwasser stehen die Fischer auf dem Riff und werfen ihre ringförmigen Netze in harmonischen Bewegungen auf das Wasser. Sie bringen uns grosse Crabs, denen sie die Zangen an den Körper gebunden haben. Sie reichen sie uns aus ihrem Auslegerboot. Bei der zweiten Krabbe bin ich unvorsichtig. Ich habe mich auf die Verschnürung verlassen. Ein Fehler, denn sie hängt plötzlich mit ihrem Gewicht von gut einem Kilo an meinem Finger. Die Folge ist ein tierischer Schmerz, die Zange hat sich in das Nagelbett meines Fingers vertieft. Wir betrachten es als ihren Fehler, denn sie hat es mit ihrem Leben bezahlt und ich mit einer Wunde, die 24 Stunden blutet. Auch diese malerische Bucht werde ich nicht vergessen. Den nächsten Ankerplatz - Port Stanley - auch nicht. Vor Sonnenuntergang werfen wir den Anker auf 10 m Tiefe bei Hochwasser. Als wir am Morgen wach werden liegen wir keine 20 m von einer Sandbank entfernt. Die elektronischen Seekarten sind in der Südsee oft sehr ungenau. Auf dem Weg zur Palikulo Bay / Espírito Santo teile ich Peter mit, dass wir im Pazifik bei fast 10.000 sm keine Grundberührung gehabt haben. Als ich es ausgesprochen habe, hätte ich meine Worte gerne wieder rückgängig gemacht. In der Palikulo Bay sollen, wenn es nach der Seekarte geht, Seezeichen zu einem "Pool" führen. Die Tonne und Pricken sind nicht mehr da. Die Sonne steht schon zu flach, und das Wasser kräuselt sich. Keine gute Voraussetzung für das Befahren eines Korallengebietes. Es knirscht kaum hörbar.

-19-

Schnell in die Rückwärtsfahrt und runter vom Korallenkopf. Bin ich abergläubig? Ja! Wir ankern 0,2 sm neben dem "Pool".

Die grösste Stadt von Espirito Santo ist Luganville. Aaron fährt uns mit seiner Taxe zu einem Fluss. Dort steigen wir in ein Auslegerboot mit dem wir zum Blue Hole paddeln. Der Grund des Flusses ist weiss. Die Quelle im Fluss bringt sehr viel Kalksteinsand nach oben. Der feine weisse Sand lagert sich im Flussbett ab. Mit der Reflektion des Sonnenlichtes ist die Farbe des Wassers unnatürlich hellblau. Nach zwei Tagen in Luganville wollen wir in Richtung New Caledonia aufbrechen. Aber die Grib-Files sagen Starkwind bis 40 kn voraus. Wir verlassen schleunigst den ungeschützten Ankerplatz vor Luganville und verholen uns zu dem 24 sm entfernten Cape Lisburne. Hier werden wir die nächsten Tage auf eine Wetterberuhigung warten. Dann sind es noch einmal 1.000 sm zu dem Ziel dieser Seereise. Wir haben die Wegpunkte nach Bundaberg/ Queensland/Australien in die Karte eingetragen.

Am 12.08.10 erkennen wir in den Grib Files die Wetterbesserung auf die wir warten. Leider müssen wir die 45 m Ankerkette von Hand aufholen. Wie wir später feststellen ist mal wieder eine Kabelverbindung im nassen Ankerkasten oxydiert. Unser Robertson Autopilot wird in der Bucht unter Fahrt neu kalibriert. Er wird uns auf der Überfahrt nach Australien keinen Kummer mehr bereiten.

Bis auf einige schwere Regenschauern mit 35 kn Wind verlaufen die kommenden sieben Segeltage ohne besondere Vorkommnisse. Perfekte Segelbedingungen bringen uns zum Curtis Channel im Great Barrier Reef. Von hier aus sind es noch 50 sm bis nach Bundaberg. Vom Riff geschützt, und bei leichtem thermischen Wind segeln wir nach 10 h in den Burnett River. In der Bundaberg Port Marina beenden wir unsere Segelreise die wir vor 11 Monaten in Mamaroneck/New York begonnen haben. Wir blicken auf unvergessliche Erlebnisse und Eindrücke zurück. Das Paradies haben wir nicht gefunden, aber Menschen, die in paradiesischen Verhältnissen leben.

Einige Anmerkungen zum heutigen Fahrtensegeln auf langen Strecken:

Meiner Meinung nach gibt es auf den langen Strecken zwei Typen von Fahrtenseglern mit unterschiedlichem Konzept. Einmal die, die das Ziel haben, in einem mehr oder weniger engem Zeitrahmen um die Welt zu segeln. Dann gibt es diejenigen, die wie wir ein festes Ziel haben. Unser Ziel war es den Pazifik zu erleben und die Seereise in Australien zu beenden. Mit vielen "Weltumseglern in spe" haben wir uns unterhalten. Einige von ihnen segeln schon seit Jahren in den Gesellschaftsinseln, Tuamotus, Tongas, Fidschis oder Vanuatu. Sie begannen ihre Reise mit der Vorstellung die Welt zu umrunden. Und nun haben sie sich "in ihrem Gebiet" festgesegelt. Sie wissen nicht mehr wie es weitergehen soll. Sie bedauern uns und fragen: "Warum müsst Ihr weiter, bleibt doch auch ein paar Jahre hier, es ist doch so schön in diesem Gebiet? Wir segeln jetzt zu unseren Freunden auf die Insel X wo wir die kommenden zwei Monate leben werden. Warum habt Ihr keine Reservekanister für Diesel und Wasser an die Seereling gebunden, warum keine vom Wind getriebene Selbststeueranlage, keinen Watermaker, Generator, Solarpaneele, Windgenerator, keinen Plotter vor dem Ruder und keine Auffangmöglichkeit für den Regen?" In ihren Augen sind wir keine Fahrtensegler im herkömmlichen Sinne.

Die Versorgung mit Diesel und Wasser war auf der Strecke von New York nach Australien kein Problem. An Bord der FREYA befinden sich 400 l Wasser und 450 l Diesel. Frischwasser wird nur zum Putzen der Zähne und zum Trinken benötigt. Geduscht wird an Deck mit Salzwasser. Die FREYA segelt auch bei leichtem Wind hervorragend. Von den zurückgelegten 12.650 sm haben wir nur ca. 8% Motorenanteil. Mit Energie versorgt uns unser 53 PS Yanmar. Der Plotter und die Seekarten sind am Kartentisch einzusehen. Auf so einer langen Reise geht genug kaputt. Je weniger Technik an Bord ist, desto weniger Probleme treten auf. Trotz der wenigen technischen Einrichtungen an Bord ver-

-20-

missen wir nichts. Ein Seglerpaar, mit dem wir fast zeitgleich im Januar durch den Panama-Kanal geschleust wurden, hat in Panama City lange auf Ersatzteile für ihre Waschmaschine warten müssen. Uns wurde im August berichtet, dass sie z.Z. auf den Marquesas sein sollen. Auch wir haben leider eine unnütze technische Einrichtung an Bord. Der Vorbesitzer hat eine elektrische Klospülung eingebaut, die einfach nicht kaputt gehen will. Sollte das einmal der Fall sein, dann wird sofort eine Handpumpe eingebaut.

Die neuen technischen Errungenschaften haben das Fahrtensegeln verändert. Ich will hier nicht von der guten alten Zeit reden. Aber was waren das in den achtziger Jahren in der Karibik für schöne spontane Partys- und BBQ-Abende der Segler am Strand. Heute kommuniziert der Segler auf eine andere Art. Er sitzt unter Deck, erledigt seine Mails, muss seine Web-Seite und den Blog bearbeiten, oder per Internet oder SSB telefonieren. Durch unserer FREYA haben wir keine Kontaktschwierigkeiten. Wir gehen noch immer spontan auf Segler zu. Es gibt kaum einen in der Bucht der nicht mit seinem Dinghy anhält, um Details über unsere schöne Yacht zu erfahren. Dann verabreden wir uns mit ihnen zum Sundowner, zum Kaffee oder zum Abendessen. Aber wir haben auch schon Segler erlebt, die drei Tage nicht an Deck kamen. Die Yachten sind groß geworden. ARC Round The World Yachten konnten wir von weitem bewundern. Bis auf einige Ausnahmen bleiben diese Segler unter sich. Meiner Meinung nach wird diese Form des Segelns - in knapp 15 Monaten um die Welt - übertechnisiert, behütet, risikominimiert und "all inclusive" in den kommenden Jahren die Fahrtensegelei auf den Ozeanen verändern. Sextant oder Waffen an Bord? Was ist gut, was ist schlecht? Für mich bedeutet das: auch in der Fahrtensegelei spiegelt sich die Zeit wider in der wir leben.

Jytte und Peter

Im September 2010

