

Ricarda Wilhelm

POESIE DES PAZIFIKS

VON PANAMA BIS POLYNESIEN
eine Reise voller Natur und unbekannter Kultur



DELIUS KLASING

Hawaii

PAZIFISCHER

AQUATOR

Marquesas

Nuku Hiva

Ua Huka

Ua Pou

Hiva Oa

Tuamotus

Tahuata

Fatu Hiva

Gesellschafts-
Inseln

Tahiti

Raroia

Fakarava

Makemo

Tahanea

Gambier-Inseln

FRANZÖSISCH-POLYNESIEN





*Für das polynesische Volk.
Diese naturbewussten Menschen
wurden ihrer Kultur beraubt,
finden sie heute wieder
und leben sie
mit Stolz und Leidenschaft.*

Ricarda Wilhelm

POESIE DES PAZIFIKS

VON PANAMA BIS POLYNESIEN

eine Reise voller Natur und unbekannter Kultur

DELIUS KLASING VERLAG

Inhalt

Prolog	6
Erster Teil: Panamakanal – Technik trifft Natur	11
Kapitel 1: Abkürzung oder Umweg?	12
Kapitel 2: Hoffentlich klappt alles!	16
Kapitel 3: Ab durch die Mitte – ein Meisterwerk der Technik	21
Kapitel 4: Ahoi, Pazifik!	32
Zweiter Teil: Las Perlas – ein Paradies wie im <i>Avatar</i> -Film	35
Kapitel 5: Maritime Inselwelt und Rehe in der Südsee	36
Kapitel 6: Delfine, Wale und Seevögel im Vorgarten	42
Kapitel 7: Erste Lücken im Kühlschrank	49
Dritter Teil: Pazifik – unendliche Weiten	51
Kapitel 8: Start ins Ungewisse – 4.000 Seemeilen vor dem Bug	52
Kapitel 9: Traumstart – und dann kommt wieder alles anders	56
Kapitel 10: 1.000 Seemeilen Flaute – Dümpeln im Nirgendwo	62
Kapitel 11: Zweisamkeit, Routine und weiße Überraschung ..	66
Kapitel 12: Besuch vom Galapagosarchipel	72
Kapitel 13: Weit, weit weg – Heimweh und traurige Gedanken	76
Kapitel 14: Leichtwindprofis	79
Kapitel 15: Halbzeit – endlich segeln!	86

Kapitel 16:	Sternenstunde – Wunderwelt auf See	94
Kapitel 17:	Landfall	97
Vierter Teil:	Marquesas – natürlich, wild, polynesisch	101
Kapitel 18:	Erste Schritte auf Neuland	102
Kapitel 19:	Eintauchen in die Inselwelt	109
Kapitel 20:	Hiva Oa – Früchte im Überfluss	114
Kapitel 21:	Fatu Hiva – versteinerte Wächter	123
Kapitel 22:	Einführung in die Tattookunst	128
Kapitel 23:	Intuitive Rettungsaktion	134
Kapitel 24:	Tahuata – Wellen nagen am Felsen	137
Kapitel 25:	Die schwarze Blume der Azteken	141
Kapitel 26:	Morgentee mit Delfinen und Mantas	145
Kapitel 27:	Ua Huka – rote Insel und fauchende Felsen	149
Kapitel 28:	Nuku Hiva – Kleinstadtflair und Wildpferde	156
Kapitel 29:	Heilige Steine und Bäume	161
Kapitel 30:	Traurige Geschichte im Paradies	165
Kapitel 31:	Ua Pou – Schokolade und indigene Tänze	168
Fünfter Teil:	Tuamotus – Seenlandschaft im Ozean	181
Kapitel 32:	Erneut 58 Stunden auf See	182
Kapitel 33:	Raroia – türkisblaues Minenfeld	186
Kapitel 34:	Wie die Wirbelsäule eines riesigen Wals	195
Kapitel 35:	Südseeperlen	200
Kapitel 36:	Makemo – Kannibalin mit magischen Händen ..	205
Kapitel 37:	Tahanea – unbewohntes Schnorchelparadies	213
Kapitel 38:	Fakarava – gefährlich schön	216
Kapitel 39:	Alles hat zwei Seiten	225
Kapitel 40:	Tahiti – französisch-polynesisch	230
Epilog		234
Danksagung		236
Quellen und weitergehende Informationen		238

Prolog

Die endlose gerade Linie zeichnet einen vollständigen Kreis am Horizont und engt das weite Meer auf einen Durchmesser von etwa sieben Seemeilen ein. Dieses Stück Erde haben wir manchmal tagelang für uns allein. Die Welt scheint riesig und klein zugleich. Der Moment, indem nach wochenlangem Nichts eine schwache Silhouette zwischen Himmel und Meer auftaucht, ist emotional kaum zu beschreiben. Der immer schärfer werdende Scherenschnitt lässt so viele Gefühle gleichzeitig in mir brodeln. Neben einer tiefen Zufriedenheit spüre ich Dankbarkeit, Erleichterung, Neugier und Ungeduld. Diese Annäherung erlebe ich zumeist im Bugkorb unserer LADY und genieße den Film, in dem die unbekannte Insel Stück für Stück immer mehr Details preisgibt. Sie öffnet sich ganz langsam dem ankommenden Segler, prahlt schüchtern mit ihren Formen und Farben, um ihn dann mit weit geöffneten Armen zu empfangen.

Es ist nicht unsere erste lange Überfahrt auf dem weiten blauen Meer. Wir sind durchaus erfahren. Wir, das sind Stefan, mein Mann und Capitaño, mein Fels in der Brandung, und ich, die mitsegelnde Frau, Smutje, Kommunikationsoffizierin, Krankenschwester und Autorin. Inzwischen haben wir zweimal den Atlantik Richtung Westen überquert, einmal nach Osten. Dazu kommen einige längere Passagen im Karibischen Meer.

Vor etwa sieben Jahren änderten wir unser Leben komplett. Nachdem wir rund um die Uhr Familie und Business gemeistert hatten,

zogen die Kinder aus und das Haus wurde zu groß für uns zwei. Stefan spielte schon lange mit dem Gedanken einer Weltumseglung, schaute bereits etliche Videos, las einige Bücher und suchte im Internet nach einem geeigneten Boot. Das Leben und Reisen auf dem Wasser ist einer seiner großen Lebensträume.

Ich nehme das anfangs nicht ernst. Für mich ist das ein Zukunfts-traum, der vielleicht irgendwann später realisiert wird. Doch dann konfrontiert mich mein lieber Mann plötzlich mit Tatsachen. In der Karibik findet er geeignete Katamarane, die er sich anschauen will.

Obwohl wir bereits ein Segeltraining im Mittelmeer absolviert und einige Vorträge auf Bootsmessen besucht haben, bin ich nun doch etwas überrascht. Wollen wir wirklich jetzt schon aufbrechen? Möchte ich so schnell aufhören, Kinder zu unterrichten? Das bereitet mir doch so viel Freude, und meinen Fünfzigsten feiere ich erst im nächsten Jahr. Bin ich nicht zu jung, um aus dem Berufsleben auszusteigen? Würde ich nach ein paar Jahren wieder hineinfinden oder mit etwas ganz anderem meine Brötchen verdienen müssen? Wie lange lebe ich noch? Wird das Geld vom Hausverkauf bis zu meiner Beerdigung reichen? So viele Fragen, auf die es keine verlässlichen Antworten gibt. Aber ich möchte meinem Mann nicht im Wege stehen. Wenn er seinen Lebenstraum jetzt verwirklichen will, bin ich dabei. Schließlich sind wir seit fast zwei Jahrzehnten beruflich und privat zusammen unterwegs. Außerdem will ich nicht zu Hause sitzen, während er die tollsten Abenteuer erlebt.

Also fliegt Stefan in die Karibik, schaut sich zwei gebrauchte Kata-marane an und wird auf einen dritten aufmerksam. Die Outremer 42 soll es schließlich werden. Zwei Monate später segelt er sie allein von Martinique über die Bermudas und den Azorenarchipel, durch Biskaya, Ärmelkanal und Nordsee in die Ostsee bis nach Rostock, unsere Heimatstadt. In diesem Sommer testen wir meine Seetauglichkeit auf unserem kleinen Binnenmeer. Sechs Wochen erleben wir eine wunderbare Zeit zwischen den dänischen Inseln. Ein Leben auf dem Wasser wird nicht nur vorstellbar, sondern erstrebenswert. Haus und

Auto werden verkauft, der Katamaran vorn und hinten verlängert und seine Ausstattung verbessert. Wir wollen einfach lossegeln. Erst einmal Richtung Portugal und dann entscheiden, wie es weitergeht. Es gibt eigentlich nur eine wichtige Abmachung: Wir segeln, solange es uns beiden Spaß macht und unsere Beziehung nicht darunter leidet. Vielleicht wird es nur ein Jahr. Vielleicht werden es zehn oder 20. Stefan fällt der Abschied leicht. Für mich ist er deutlich schwieriger. Ich trenne mich von all meinen geliebten Gewohnheiten, den spontanen Treffen mit meiner Schwester, vom Bäcker um die Ecke und dem wöchentlichen Yogakurs. Meine antiken Möbel und viele andere persönliche Sachen erfreuen nun neue Besitzer. Bald bin ich weit, weit weg von unseren Kindern und Eltern, von meinen Schülern, Kollegen und all den täglichen sozialen Kontakten. Wird mir dies alles fehlen? Werde ich einen neuen Sinn im Leben finden? Ich beginne, erst einmal Englisch und Spanisch zu lernen. Alles Weitere wird sich ergeben, und zur Not kommen wir einfach zurück und fangen neu an.

Anfangs reisen abwechselnd unsere Kinder mit. Dann sind wir zu zweit unterwegs. Hinter Norderney werde ich zum ersten Mal seekrank und in der Biskaya fürchte ich ernsthaft um unser Leben. Im Dunkeln knallen die Wellen dermaßen unter das Brückendeck, dass für mich nicht mehr infrage steht, ob das Boot bricht, sondern nur wann. Wird es bis zum Morgengrauen halten? In welchem Rumpf sollten wir uns aufhalten, um länger über der Wasseroberfläche zu bleiben? Wie lange braucht der Hubschrauber, um uns zu retten? Ich hatte noch nie solche Angst um mein Leben. Mit dem ersten Tageslicht ist wieder alles gut. Wir genießen die weitere Reise. Erst viel später werde ich begreifen, dass ich in dieser Nacht das Vertrauen in den Katamaran verlor. Bald melden sich Rückenschmerzen von der unbewussten Anspannung. In Portugal erreicht uns ein verirrter Hurrikan. Wir pausieren, reisen drei Wintermonate in Asien über Land und überlegen, wie es weitergehen kann. Eigentlich gibt es nur zwei Möglichkeiten. Entweder auf andere Art über Land reisen oder ein Boot finden, auf dem wir uns beide sicher fühlen. Stefan stößt bei

seiner Recherche auf Amel. Das ist eine Firma, die besonders sichere Langfahrtboote baut. Es gibt etliche gebrauchte auf dem Markt, und wir schauen uns einige an. Die Entscheidung fällt. Der Katamaran steht bald in Marseille zum Verkauf. LADY CHARLYETTE, eine zwölfjährige Amel 54, wird unser neues Zuhause. Mit ihr starten wir in La Rochelle noch einmal über die Biskaya, überqueren den Atlantik, erleben den Corona-Lockdown in der Karibik, drehen eine Extrarunde über die Azoren, Kanaren und die Kapverden und landen schließlich in Panama.

Der Pazifik ist völlig neu für uns. Immer wieder raten erfahrene Weltumsegler: »Bleibt nicht so lange in der Karibik. Sie ist nichts gegen die Südsee!« Sie schwärmen von wilden ursprünglichen Inseln und türkisfarbenen, stillen Lagunen. Manche nehmen die lange Fahrt nur auf sich, weil sie dieses »schönste Seglerparadies der Welt« sehen und es unbedingt im eigenen Boot erleben wollen. »Dort muss man hin und bleiben!«, hören wir immer wieder. Doch zwischen Panama und den Südseeinseln liegen die unendlichen Weiten des Pazifiks. Ich bin kein Fan von diesen oft langweiligen Wasserwüsten. Delfine bieten Abwechslung, aber viel zu selten. Wale sind wie ein Sechser im Lotto. Bleiben Seevögel und Fliegende Fische. Alles andere versteckt sich unter der wabernden oder schäumenden Oberfläche, je nach Wetter.

Nun hatten wir bisher das Pech, immer sehr schnell unterwegs zu sein. Echte Segler würden es Glück nennen. Hohe Bootsgeschwindigkeiten werden bekanntlich nur mit mehr Wind erreicht, und dieser verursacht in der Regel größere Wellen. Also befinde ich mich auf einem schwankenden, hüpfenden, stampfenden Boot und kann nichts weiter tun, als mich festzuhalten und rauszugucken, auf das Wasser und die Wellen bis zum Horizont, stundenlang, tagelang, manchmal wochenlang. Lesen oder schreiben sind nicht drin. Sobald ich meine Brille aufsetze, wird mir mulmig in der Magengegend. Also bleibt mir das Hören von Podcasts, Hörbüchern oder Sprachkursen. Das geht eine Weile gut, bis der Kopf dröhnt. Dann wünsche ich mir wieder Delfine oder Land in Sicht. Während wir Tag und Nacht auf dem Was-

ser herumschaukeln, bin ich oft außer Gefecht gesetzt. Es ist, als hätte mich die Grippe erwischt. Man liegt nur noch rum, wird depressiv, alles schmerzt. Der Pazifik soll nun ganz anders werden. Er heißt ja auch der Friedliche, der Stille. Wird er seinem Namen gerecht? Werden die Wellen wirklich weicher? Kann ich während der Überfahrt ein halbwegs normales Leben führen, mich an Bord bewegen, ohne mir überall blaue Flecken zu holen?

Mein Capitaño will die knapp 4.000 Seemeilen von den Las Perlas im Golf von Panama bis zu den Marquesas in etwa drei Wochen zurücklegen. Theoretisch ist das möglich. Unsere bisher längste Segeltour auf dem Atlantik führte uns von den Bahamas in der Karibik nach Santa Maria im Azoren-Archipel. Fast 17 Tage und Nächte waren wir unterwegs, um 2.789 Seemeilen auf dem Ozean zu überwinden. Normalerweise kann man eine Pause auf den Bermudas einlegen. Die Einreisebedingungen waren aufgrund der Covid-Krise jedoch so schwierig, dass wir darauf verzichteten. Nun kommen noch einmal 1.000 Seemeilen dazu. Wenn ich daran denke, wird mir mulmig zumute. Vorsichtig frage ich meinen Liebsten, ob er sich nicht jemanden suchen möchte, der ganz scharf auf so eine Überfahrt ist. »Nein, auf keinen Fall. Das mache ich nur mit dir«, kommt sofort und eindeutig seine Antwort. Nun gut. Wer A sagt, muss auch B sagen, rede ich mir zu. Wenn wir die Chance haben, gemeinsam um die Welt zu segeln, unglaublich schöne Orte zu besuchen und unvergessliche Erlebnisse zu teilen, dann sollte ich ihn wirklich nicht allein auf dieses Segelabenteuer gehen lassen. Auch wenn mir ein wenig wehmütig jene Seglerfrauen einfallen, die sich einen kleinen Koffer packen und ihren Partnern einfach hinterher- oder vorausfliegen. Unsere Reisegeschwindigkeit auf einem Segelboot ist zwar mit einem Fahrrad vergleichbar, dafür haben wir unser Bett und die Küche immer dabei, mehr Platz als in einem Wohnmobil und leben mobil am Wasser mit bunten Fischen, Schildkröten, Haien, Delfinen und Mantas im Vorgarten. Diese Vorstellung reizt und überzeugt mich. Also sage ich bewusst und mutig B.



Aussicht auf die modernen Hochhäuser der Altstadt von Panama City.



Brüllaffen im Vorgarten der Shelter Bay Marina.



Großeinkauf vor dem Crossing.



Ein bewegender Moment im Panamakanal, die letzten Schleusentore öffnen sich.



Ein Tukan
auf San José.



Gesellschaft auf
dem Ozean: Ein
von Seevögeln be-
lagertes Fischerboot
kreuzt unseren Weg
(Mitte).



Die Las Perlas
in der Morgensonne.



Hinter dem Horizont erblicken wir die Skyline von Panama City.

Liebblingsplatz:
Auf hoher See, bei ruhigen Bedingungen wage ich mich in den Bugkorb.





Diese Besucher kommen definitiv vom Galapagos-Archipel, sie zeigen kein Fluchtverhalten.



Für uns ein kapitaler Fang: Dieser Gelbflossenthunfisch kann noch viel größer werden.

Beschäftigung bei moderaten Bedingungen: Französischkenntnisse an Board sind für die Verständigung in Polynesien Gold wert.



Erster Teil:
Panamakanal – Technik trifft Natur

Kapitel 1: Abkürzung oder Umweg?

Noch ahne ich nicht, wie interessant der Panamakanal für mich wird. Er entpuppt sich nicht nur als beeindruckendes technisches Bauwerk, welches in die ursprüngliche Natur eingreift und sogar eine Gebirgskette durchschneidet. Wir entdecken neben riesigen Schleusen mit wuchtigen Stahltores eine zwar künstliche, aber doch wunderschöne Wasserwelt, die neuen Lebensraum schafft und sich harmonisch in die Berge fügt. Der Gatúnsee wirkt fast wie ein Naherholungsgebiet mit unzähligen Inseln und Buchten. Selbst jene vielfältige Tierwelt des Regenwaldes hat das neue Biotop für sich angenommen.

Um vom Atlantik in den Pazifik zu kommen, muss heute niemand mehr Südamerika umsegeln. Seit 1914 gibt es den Panamakanal, der beide Weltmeere verbindet. Den Umweg durch die Magellanstraße oder gar ums Kap Hoorn wagen eher nur ambitionierte Segler. Es gab Zeiten, in denen auch wir mit dieser Route liebäugelten. Die schwärzenden Berichte von der atemberaubenden Landschaft Patagoniens, von Pinguinen, Seelöwen oder gar Seeelefanten und großen Walen lockten. Nach einem Blick auf die Karte stellte sich jedoch großer Respekt ein. Auf dem Globus sieht immer alles so überschaubar aus, aber bis in die antarktischen Gewässer ist es in der Realität doch sehr sehr weit. Von Grenada in der Karibik durch die Magellanstraße bis zu den Galapagosinseln im Pazifik sind es etwa 10.000 Seemeilen, 18.520 Kilometer. Das ist fast die Hälfte der Länge des gesamten

Äquators. Inzwischen wissen wir, dass diese Zahlen nur einen Teil der Wahrheit erzählen.

Wer mit einem Segelboot unterwegs ist und im Durchschnitt 5 bis 7 Knoten schafft, der merkt schnell, wie groß unsere Erde wirklich ist. Heute sind viele Menschen an Auto-, Zug-, und Flugzeuggeschwindigkeiten gewöhnt. Obwohl wir es als Segler besser wissen müssten, hängen diese Erfahrungen in unserer Großhirnrinde fest, was unweigerlich und wiederholt dazu führt, dass wir Entfernungen immer wieder unterschätzen. Auf dem Atlantik benötigten wir während unserer ersten Überquerung von den Kapverden bis nach Martinique in die Karibik für 2.239 Seemeilen 14 Tage und elf Stunden. Den Rückweg von den Bahamas zu den Azoren mit 2.789 Seemeilen bewältigten wir in 16 Tagen und 20 Stunden. Dann ging es ein zweites Mal über den Atlantik Richtung Osten. Für 2.111 Seemeilen benötigten wir zwölf Tage. Unsere Reisegeschwindigkeit entspricht auf dem Land also eher einer gemütlichen Fahrradtour, nur mit dem Unterschied, dass man beim Segeln Tag und Nacht unterwegs ist und nicht einfach so zwischendurch aussteigen oder umdrehen kann. Es gibt unterwegs keine Pausen, Raststätten oder Sehenswürdigkeiten, um sich die Füße zu vertreten. Und wir sind mit unserer LADY noch verhältnismäßig schnell. Länge läuft, so sagt man. Die Amel 54 hat etwa 16 Meter. Zwei Masten können mit vier Standardsegeln, zwei Leichtwindsegeln und einem Parasail bestückt werden. Mit den unterschiedlichen Möglichkeiten kommen bis zu 190 Quadratmeter Tuch zusammen, die uns beständig voranbringen. Nur eben nicht so schnell, wie man es heutzutage gewohnt ist.

Die weite Strecke um den lateinamerikanischen Kontinent ist also grundsätzlich auf dem Segelboot eine große Herausforderung. Wären wir ein paar Millionen Jahre früher unterwegs, bräuchten wir den langen Weg um Südamerika nicht nehmen. Jene Landbrücke zwischen den beiden amerikanischen Kontinenten hebt sich erst vor etwa drei Millionen Jahren an und versperrt seitdem den Weg vom Atlantik in den Pazifik. Neben der Entfernung sind Wetter, Strömungen und

Ankermöglichkeiten weitere wichtige Bedingungen, die das Vorankommen im Segelboot deutlich beeinflussen. Heutzutage kann man auf viele Erfahrungsberichte zurückgreifen. Die sind zwar oft sehr interessant, aber Stefan will es genauer wissen. Während des antarktischen Sommers, wir entdecken und genießen gerade die Bahamas in der Karibik, recherchiert er täglich vom 01. Dezember bis zum 28. Februar die Wetterbedingungen in drei Varianten: von Ost nach West, mit einem frühen Start kurz vor der Magellanstraße Ende November und einem späteren einen Monat danach sowie umgekehrt im Dezember vom Westeingang. Alle Daten zu Windstärke und -richtung, Temperaturen, Niederschlägen, Wellen, Strömungen sowie voraussichtlicher Reisegeschwindigkeit trägt mein gewissenhafter Mann penibel in eine komplexe Tabelle ein und generiert daraus Diagramme. Das verschafft uns im März einen sehr guten Überblick und erleichtert unerwartet deutlich die Entscheidung. Wollen wir uns dieser Herausforderung, einem Segeltörn durch die Magellanstraße, stellen?

Nach nur wenigen Minuten wird klar: Eine Umrundung des südamerikanischen Kontinents mit dem Segelboot ist durchaus möglich. Mit etwas Zeit können Segler theoretisch passende Wetterfenster finden, um durch Patagonien innerhalb einer Saison vom Atlantik in den Pazifik zu gelangen. Eines der Diagramme lässt uns jedoch zurückschrecken. Und so fällt es uns plötzlich nicht mehr schwer, auf diese wundervolle Landschaft und Tierwelt zu verzichten. Denn trotz des antarktischen Sommers hätten wir durchschnittlich 10 °C, und das drei bis vier Monate, 120 Tage lang. Auf dem Wasser und in einem Boot kann man gefühlt noch getrost 10 °C abziehen. Diese und kältere Temperaturen akzeptieren wir zwar für zwei Wochen beim Skifahren, aber nicht für ein Vierteljahr auf dem Boot. Das ist eindeutig zu kalt. Das kommt für uns selbst mit Heizung an Bord nicht infrage. Die Entscheidung fällt daher ohne Bedenkzeit. Wir werden den Pazifik über den Panamakanal erreichen.

Der Panamakanal bildet die schiffbare Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik. Er wurde von den Vereinigten Staaten 1914 fertiggestellt. Am 03. August passierte der erste Frachter den Kanal. Da jedoch zeitgleich der Erste Weltkrieg ausbrach, wurde er offiziell erst am 12. Juli 1920 feierlich eröffnet. Seit 1999 gehört er dem panamaischen Volk, betrieben von der Autoridad del Canal de Panamá. Der Preis für eine Passage wird nach Art und Größe des Schiffes individuell berechnet. Das Abkommen zur Neutralität des Kanals verlangt seit 1977, dass auch Kriegsschiffe aller Nationen passieren dürfen. Der Panamakanal ist 82 Kilometer lang und führt zwischen Colón auf der Atlantikseite und Panama City am Pazifik in Nord-Süd-Richtung 26 Meter über dem Meeresspiegel durch das Land. An beiden Seiten gleichen je drei Schleusenkammern den Höhenunterschied aus. Von 2007 bis 2016 wurden neben den bereits vorhandenen weitere größere Schleusen installiert. Seitdem können bis zu 367 Meter lange und 51 Meter breite Schiffe mit einem Tiefgang von 15,2 Metern und einer Höhe von 57,9 Metern den Kanal nutzen. Die durchschnittliche Durchfahrtszeit beträgt etwa 15 Stunden. Drei Brücken verbinden die gegenüberliegenden Ufer. Seit 1984 steht der Panamakanal auf der Liste historischer ziviler technischer Landmarken (List of Historic Civil Engineering Landmarks).

Kapitel 2: Hoffentlich klappt alles!

Wer glaubt, dass man mit einem Segelboot einfach in Panama ankommen und nach kurzer Wartezeit durch den Kanal fahren kann, irrt sich. Das Prozedere für eine Passage ist aufwendig, kostet einige Taler und erfordert einen genauen Termin. Wir suchen uns die entsprechenden Informationen im weltweiten Netz zusammen und sprechen mit anderen Seglern. Der eine weiß dies, andere das, und so fügt sich die ganze Planung Stück für Stück zu einem Bild. Bereits im November auf Aruba holen wir uns per E-Mail Angebote bei den lokalen Agenten ein und staunen, wie unterschiedlich ihre Marge ist. Jedes Boot benötigt extra lange Leinen, die in den Schleusen von sogenannten Leinenhaltern an Bord bedient werden. Weil wir nur zu zweit reisen und Stefan am Steuer steht, werden also auf der LADY drei zusätzliche Helfer benötigt. Außerdem sind große Fender gefordert. Um keine Schwierigkeiten zu bekommen und möglichem Stress vorzubeugen, engagieren wir einen autorisierten lokalen Agenten. Er weist uns in das Prozedere ein und besorgt den Termin. Das Ein- und Ausklarieren in Panama sowie die Cruising-Erlaubnis sind im Service enthalten. Alles in allem zahlen wir für die Kanalpassage etwa 2.000 € plus 500 € für den Agenten. Nun sind wir gespannt, wie die Praxis wirklich aussieht. Werden uns weitere Kosten erwarten? Wie lange müssen wir auf einen Termin warten? Ist unser Agent zuverlässig, und hält er sich an die Abmachungen? Finden wir drei Helfer, die an Bord kommen und mit uns den Panama-

kanal durchqueren? Benötigen wir zusätzlich Zeit, um im Gegenzug anderen Seglern zu helfen? Es wird auf jeden Fall spannend.

Vor der Kanaldurchquerung steht noch der Guna-Yala-Archipel, besser bekannt als die San-Blas-Inseln, auf dem Programm. Da es von Indigenen bewohnt und inzwischen autark verwaltet wird, ist dieses Gebiet ein besonders interessantes Ziel auf einer Weltreise. Außerdem liegen die Inseln für Segler direkt auf der Barfußroute, jener bei allen beliebten gemütlichen Schönwetterstrecke mit Rückenwind und besten Segelbedingungen. Um in Panama ordnungsgemäß einzuklarieren, segeln wir von Aruba zunächst direkt in die Shelter Bay Marina. Sie liegt am Eingang des Kanals und gilt als Startpunkt. Hier treffen sich die Langfahrtsegler vor der Passage, tauschen sich aus, helfen einander und kaufen schon einmal ordentlich ein.

Unser Agent heißt Stanley und ist bereits zwei Stunden nach unserer Ankunft an Bord. Da der junge Mann bereits einige Jahre in den USA gearbeitet hat, spricht er fließend Englisch. So muss ich nicht mein Spanisch bemühen, und Stefan kann auch problemlos folgen. Wir werden fröhlich begrüßt, und der junge Mann hinterlässt einen kompetenten Eindruck. Er bespricht alles mit uns und nimmt sich die dafür nötige Zeit. Auch Helfer könnte unser Agent organisieren. Die hier stationierten Soldaten lassen sich regelmäßig engagieren und haben somit Erfahrung. Die Cruising-Erlaubnis für die panamaischen Gewässer hat Stanley noch nicht, wird sie uns jedoch alsbald per Mail zusenden. Nun kann der junge Mann alles in Ruhe arrangieren, während wir erst einmal den Guna-Yala-Archipel vor der Küste Panamas entdecken. Dort verbringen wir vier wundervolle Wochen und feiern Weihnachten sowie Neujahr. Außerdem lernen wir Flurina und Ramon kennen. Das Schweizer Pärchen dreht auf seiner PACIFIC eine Runde durch das Karibische Meer, bevor es zurück nach Hause geht. Beide freuen sich, uns durch den Panamakanal begleiten zu können und diesen somit zwar nicht auf dem eigenen Boot, aber doch persönlich erleben zu dürfen. Sie bringen Jacqueline von einer befreundeten südafrikanischen Langfahrtssegelyacht mit. Bevor die

intensive Suche nach Helfern beginnt, haben wir sie bereits gefunden. So einfach ist das manchmal.

Der Guna-Yala-Archipel besteht aus 365 Inseln vor der Nordküste Panamas im Karibischen Meer. Es wurde im 17. Jahrhundert von Kariben besiedelt, die vor den mordenden und besitzergreifenden Europäern flohen. Auch dort mussten sie weiter um ihre Unabhängigkeit kämpfen, erst gegen europäische Kolonialmächte, dann gegen Kolumbien und Panama. 1930 konnten die indigenen Bewohner ihr Gebiet offiziell als autonom erklären. Die San-Blas-Inseln und ein Stück des Festlandes wurden zum Kuna-Yala-Gebiet. Da es in der Stammsprache kein K gibt, wird es wie ein G gesprochen und üblicherweise geschrieben. Das umgedrehte Hakenkreuz auf der Flagge symbolisiert den Oktopus. Dieser hat in der Mythologie der Kuna die Welt erschaffen. Ursprünglich trug die indigene Bevölkerung keine Kleidung. Sie schmückte sich mit Körperbemalungen. Missionare änderten das. Die einstigen Muster finden sich heute auf Stoffen und handgearbeiteten Molas wieder, welche die Frauen gern an Touristen verkaufen. Außerdem tragen sie Bänder aus kleinen Plastikperlen, die Schienbeine und Unterarme fast vollständig bedecken.

Unsere Cruising-Erlaubnis lässt auf sich warten. Während andere Segler sie bereits am Tag der Einklarierung erhalten, braucht unser Agent schließlich zwei Wochen. Da wir das Papier beim Einklarieren im Guna-Yala-Archipel nicht vorlegen müssen, stellt das kein großes Problem dar. Bevor wir wieder in den Gewässern Panamas schippern, erreicht sie uns per E-Mail. Am 04. Januar 2023 sind wir zurück in der Shelter Bay Marina und treffen uns erneut mit Stanley. Er hat alles im Griff. Der Termin steht. Der 10. Januar ist unser großer Tag. Tatsächlich sind es jedoch zwei, denn es soll erst am späten Nachmittag losgehen. Im Gatúnsee ist eine Übernachtung geplant. Am 11. Januar sollen wir dann den Pazifik erreichen. Die genaue Startzeit weiß unser

Agent noch nicht. Ein Vermessungstermin wird auf den 05. Januar festgelegt. Der Beamte kommt zwar mit ein paar Stunden Verspätung, aber immerhin am vereinbarten Tag. Mit der Hand füllt er ein mehrseitiges Formular aus. Jede Information fragt er mündlich ab, bevor er sie mühselig in sauberen Druckbuchstaben aufschreibt. Alle Angaben hatten wir bereits Wochen zuvor digital an das Datenbüro geschickt. Nach einer Stunde ist er zufrieden und holt Meterband und Zollstock heraus. Gründlich misst der Mann die Länge der LADY samt Bugkorb und Solarpaneeelen am Heck sowie die Breite an ihrer dicksten Stelle. Das Prozedere erscheint zwar aufwendig, aber so kann zumindest keiner schummeln. Er wird nun genau ausrechnen, welche Kosten für die Passage anfallen, und eine Rechnung schicken.

Die Preisgestaltung für die Durchquerung des Panamakanals ist sehr individuell. Nicht nur die Größe, sondern auch die Ladung wird in der Berechnung berücksichtigt. Ein Kreuzfahrtschiff mit 2.000 Passagieren muss inklusive aller Nebenkosten mit 400.000 US-\$ rechnen. Der Schwimmer Richard Halliburton hingegen zahlte 1928 nur 36 US-Cent (berechnet nach seinem Körpergewicht), obwohl man ihn zur Sicherheit allein schleuste. Er bewältigte die Passage in acht Tagesetappen und steht definitiv mit der geringsten Gebühr zu Buche. Täglich können 24 von insgesamt rund 40 möglichen Passagen im Voraus gebucht werden. Die jeweils 25. wird versteigert.

Wir fahren derweil mit dem Kleinbus der Marina zum Supermarkt in Colón, um unsere Bilgen und Kühlschränke zu füllen. Unter Seglern ist es kein Geheimnis, dass die Versorgungslage in Polynesien oft nicht den Maßstäben entspricht, die sie gewohnt sind. Man munkelt, dass sich die Angebote auf das Notwendigste beschränken und zudem sehr teuer sind. Wir glauben das aufs Wort. Schließlich muss ja fast alles über weite Strecken herangeschippert oder geflogen werden. Der Kunde bezahlt selbstverständlich auch die Transportkosten. Wir

hamstern also Früchte- und Gemüsedosen, Reis, Nudeln, Haferflocken, Mehl, Kaffee, Zucker, Salz, Nüsse, Müsliriegel, Toilettenpapier und vieles mehr in größeren Mengen. Hinzu kommen frisches Obst und Gemüse, Orangensaft, Milchprodukte, etwas Fleisch, Schokolade und alles, was uns auf der Wanderung durch die gut gefüllten Regale sonst noch ins Auge sticht. Fisch wollen wir unterwegs fangen. Mal sehen, ob das klappt. Zehn große Einkaufstüten werden gefüllt. Auf dem Rückweg ist es ordentlich voll im Kleinbus, denn fast alle Passagiere kehren mit einem ebenso umfangreichen Einkauf zurück zu ihren Booten. Es duftet verführerisch nach gegrilltem Huhn. Wir sind bereit! Pazifik, wir kommen!

Flurina und Ramon kommen bereits einen Tag vor dem Start an Bord. Ihr Boot liegt in der Linton Bay und die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein kleines Abenteuer. Um nicht zu spät zu kommen, haben sich die beiden lieber etwas früher auf den Weg gemacht. Ich genieße den Besuch der jungen Leute. Unsere Gästekabine wird endlich mal wieder genutzt und Erzählstoff gibt es unter Seglern immer genug. Jacqueline wird erst direkt vor dem Start kommen. Sie lebt mit ihrem Mann auf der *AVANTI*, die sich gerade an Land in der benachbarten Werft befindet. Beide werden in etwa vier Wochen durch den Kanal fahren. Die junge Blauwasserseglerin ist gern dabei, um einen ersten Eindruck zu bekommen und Erfahrungen zu sammeln. Der letzte Abend wird besonders gesellig. Wir sitzen bald nicht nur mit Flurina und Roman zusammen. Jacqueline und ihr Mann kommen dazu. Während ich den Wein öffne, klopft es noch einmal am Bootsrumpf. Die Crew der *MEERLA* will uns ebenfalls verabschieden. Wir kennen Nelly und Allan aus Aruba, haben sie im Guna-Yala-Archipel wiedergetroffen. Vor ein paar Stunden sind die beiden mit ihrem Boot hier in der Marina angekommen. Was für eine Überraschung! Die Passage durch den Panamakanal und der Pazifik sind die Themen des Abends. Und wieder wird uns versichert: »Für Polynesien müsst ihr euch Zeit nehmen. Die Atolle in der Südsee sind etwas ganz Besonderes.«



Schatzsuche: Das Gehäuse einer mittelgroßen Riesenmuschel auf den Tuamotus.



Ein gutes Team, an Land wie auf See.



Mantasalto, wie ein geschmeidiger harmonischer Tanz im Largo.

Traumhafter Blick über die Atolle des Tuamotu-Archipels.



Schwimmen und Schnorcheln mit Schwarzspitzenhaien.





LADY CHARLYETTE, unser schwimmendes Zuhause im Raroia-Atoll, bewachsenes Kon Tiki Motu im Hintergrund.



Dritter Teil:
Pazifik – unendliche Weiten

Kapitel 11: Zweismamkeit, Routine und weiße Überraschung

Wie übersteht man also zu zweit so viele lange Wochen an Bord? Uns hilft Struktur, und deshalb hat sich auf der LADY während der Überfahrten ein Tagesrhythmus etabliert. Zum Sonnenaufgang trinken wir unseren Morgentee. Danach gibt es Müsli aus Haferflocken und Früchten. Dann geht jeder etwa zwei bis drei Stunden seinen Beschäftigungen nach. Wenn das Boot so ruhig liegt, ist alles möglich. Ich lerne Französisch, lese oder schreibe, bearbeite Fotos oder bastle an einem Video. Schaukelt die LADY zu sehr in den Wellen, sitze ich einfach nur im Cockpit und schaue hinaus auf das weite Meer. Mit etwas Glück darf ich das mühelose Gleiten der Seevögel oder Fliegende Fische beobachten. Oft verlässt ein ganzer Schwarm gleichzeitig im 45-Grad-Winkel sein flüssiges Element und schwebt scheinbar endlos durch die Luft. Bei glatter See tanzen die schlanken silbernen Schuppentiere auf ihren Schwanzflossen über die Wasseroberfläche und hinterlassen eine kunstvolle, schnell vergängliche Spur. Stefan findet nun auch mal Zeit zum Lesen. Manchmal müssen es jedoch Bedienungsanleitungen sein, um wieder irgendein Teil an Bord reparieren zu können. Er schreibt das Logbuch, holt Wetterprognosen ab und berechnet die Route. Nebenbei werden die Segel kontrolliert und gegebenenfalls angepasst. Die Zeit vergeht wie im Fluge. Dann nehmen wir einen Snack, unterhalten uns über Wetter, Wegstrecke und Segeleinstellungen für den Tag. Nach weite-

ren zwei Stunden individueller Beschäftigungszeit muss das Mittagessen zubereitet werden. Auch das fällt je nach Wetterbedingungen sehr unterschiedlich aus. Wird mir unten übel, bereite ich oben im Cockpit alles vor, oder Stefan muss ran. Schütteln uns die Wellen zu sehr durch, bleibt die Küche kalt. Für diese Fälle habe ich genügend vorbereitet und eingekauft. Nach dem Essen halten wir nacheinander oder gleichzeitig Siesta. Dann teilen wir uns einen Apfel. Der Nachmittag will oft gar nicht vergehen. Deshalb hören wir gern gemeinsam einen Podcast. Vor dem Abendessen beginnt der beste Tagesordnungspunkt. Jeder bekommt vom anderen eine Massage. Je nach Verfassung, dauert diese Wellnessbehandlung ein bis zwei Stunden. Inzwischen ist die Sonne untergegangen. Wir gönnen uns noch einen Film, wenn die Bedingungen es zulassen. Denn bei zu viel Bewegung wird mir schnell schlecht. Dann gehe ich unter Deck und lege mich hin. Stefan liest noch eine Weile und macht sich dann im Cockpit lang. Wir sind zum Glück ohne Nachtwachen unterwegs. Die übernehmen unsere Geräte an Bord mit ihren Alarminstellungen. Ich bin ein absoluter Tagesmensch. Sobald es dunkel wird, werde ich müde. Die Morgendämmerung weckt mich. Wenn ich nicht mit den Hühnern schlafen gehe und mit den Singvögeln aufstehe, geht es mir nicht gut. Stefan akzeptiert das, schläft im Cockpit und ist einigermaßen fit, wenn er aktiv werden muss.

Dieser Ablauf bildet den groben Rahmen, der natürlich immer unterbrochen werden kann. Während der ersten zehn Tage ist es hauptsächlich das Setzen und Herunternehmen von Leichtwindsegeln, das uns in Bewegung hält. Ansonsten gibt es nicht viel zu tun. Ich komme mit dem Schreiben meiner Reiseerlebnisse und Französischlernen gut voran. Die ersten Kapitel der Kolumbiengeschichte, einer viertägigen Wanderung in die Verlorene Stadt, entstehen. Wir lesen ein Buch nach dem anderen und haben neuen Gesprächsstoff. Wäre nicht das Logbuch, müssten wir für die einzelnen Tage Striche an die Bordwand malen. Sie ähneln sich dermaßen, dass man nicht einmal mitzählen kann. Aber manchmal passiert dann doch etwas Überraschendes.

Ganz unerwartet landet eine hübsche kleine, zarte Möwe auf dem Vordeck, schaut sich um und stakst mit ihren pechschwarzen, dünnen, langen Beinchen übers Deck. Diese Stippvisite bringt jetzt eine sehr willkommene Abwechslung. Erst bewege ich mich gar nicht oder nur ganz langsam, um sie nicht zu verscheuchen. Nach einer ganzen Weile schaut der vorsichtige Vogel durch das offene Frontfenster ins Cockpit hinein. Dieses Bild erinnert mich mehr an Disneys *Schneewittchen* als an ein freilebendes Tier. Es dauert nicht lange, und die neugierige Möwe stakst hindurch. Ängstlich schaut sie sich um, jederzeit bereit, den Rückzug anzutreten. Da die unbekanntenen Menschen sitzen bleiben, nur gucken und scheinbar doch nicht so gefährlich sind, entspannt sich der Vogel. Er guckt sich um, lässt einen Klecks fallen und kehrt aufs Vordeck zurück. Der freie Himmel über dem Kopf ist ihm dann wohl doch lieber. Zumal die tropische Sonne brennt, was diese Möwe offenbar genießt. Unsere Besucherin scheint ein Stück mitfahren zu wollen. Sie macht keine Anstalten, ihre Flügel zu benutzen, um aus eigener Kraft vorwärtszukommen. Ich hole ein paar Brotkrumen aus der Küche. Vielleicht hat sich der Seevogel zu sehr verausgabt und benötigt neue Energiereserven. Immerhin liegt Panama inzwischen etwa 600 Seemeilen nordöstlich hinter uns, und auch die Galapagosinseln befinden sich noch ein ganzes Stück südwestlich vor dem Bug. Dann sitze ich sogar mit dem zarten Wesen zusammen auf dem Vordeck. Das scheue Tier soll die restlichen Brotkrumen direkt aus meiner Hand picken. Nach einigem Hin- und Hergetippel überwindet es sich schließlich. Stefan filmt diese einmaligen Momente. Letztlich bleibt die kleine weiße Möwe den ganzen Tag bei uns. Erst als sich die Sonne rotglühend in unserem Bugkorb platziert, streckt der Seevogel seine weißen Flügel, als müssten sie erst einmal ein wenig gedehnt werden, und hebt ab, auf Nimmerwiedersehen. Gute Reise, kleiner Freund!

Die alten Polynesier waren aufgrund ihrer Inselwelt auch ein seefahrendes Volk. Sie haben ihre Heimat mitten in diesem wei-

ten Ozean nur mit Booten entdecken können. Thor Heyerdahls interessante Idee, die Südsee sei von Lateinamerika aus besiedelt worden, hat sich aufgrund neuer Gentechnikmethoden als falsch erwiesen. Auch wenn es im späten Mittelalter bereits Kontakte zum Kontinent gab, wurden die Südseeinseln von Westen aus besiedelt. Eine erste große Auswanderungswelle vom asiatischen Kontinent erfolgte bereits vor 40.000 Jahren über Australien bis zu den Bismarck- und Salomoninseln. Diese hatten damals zwar noch andere Namen, so sind sie jedoch heute auf der Landkarte zu finden. Das nächste Mal wurde es den Menschen in Asien erst wieder vor 2.000 Jahren zu eng. Über die Philippinen wandern sie nach Westen bis Madagaskar, und 1500 vor Chr. erreichten die polynesischen Vorfahren erneut den Bismarckarchipel. Erst danach drangen die Menschen weiter in den unbekanntem Osten vor. Neukaledonien besiedelten sie etwa vor 1.200 Jahren. Fidschi, Tonga und Samoa werden ca. 900 vor Christi angelaufen, und erst etwa 1.000 Jahre später die Gesellschafts- und Cookinseln sowie die Marquesas. Die Vorfahren der indigenen Bevölkerung von Hawaii, Neuseeland und den Osterinseln kommen aus den Marquesas.

Wer so weite Strecken auf dem Meer zurücklegt, benötigt nautische Kenntnisse. Erst recht, wenn man Kontakt zwischen den näher gelegenen Archipelen halten und diese vor allem im weiten Ozean wiederfinden will. Auch diese sind bereits mehrere Tagesreisen voneinander entfernt. Das ist eine beachtliche Herausforderung, ohne Karte, Sextant oder gar GPS-Gerät. Die Polynesier studierten also schon früh den Himmel sowie den Lauf von Sonne, Mond und Sternen. Ebenso lernten sie aufgrund genauer Beobachtungen von Wolkenbildern, die Positionen von Inseln und Atollen zu erkennen. Von Generation zu Generation wurde dieses Wissen weitergegeben. Seevögel boten zusätzliche Anhaltspunkte über die Anwesenheit von Inseln. Die Noddiseeschwalbe beispielsweise fliegt üblicherweise nur 25 Kilometer von ihrem Nistplatz weg. Der Fregattvogel entfernt sich während der Brutzeit bis zu 55 Kilometer. Aus dieser

Entfernung lässt sich keine Insel erspähen, selbst wenn ein hoher Vulkan hinaufragt. Atolle sieht man erst, wenn man schon da ist.

Der fünfte Tag beginnt, wie der letzte endete. Es bleibt weiterhin still. Immerhin stand zehn Stunden der Ochse und gönnte dem Motor eine Pause. Gestern um 22 Uhr Bordzeit mussten wir ihn jedoch leider wieder herunternehmen. Seitdem vibriert und brummt unser Zuhause erneut. Wir hoffen weiterhin auf Wind. In den nächsten 26 Stunden wird sich jedoch nichts ändern. Was nützt uns ein friedlicher Ozean, wenn das Segelboot nicht mehr segeln kann? Es ist so still, dass uns das Plätschern der Wellen aufschreckt. Was war denn das? Ein Fischschwarm, wie wir ihn in den Las Perlas so oft sahen? Eher nicht, denn Flossen sind nicht zu entdecken. Nach wenigen Minuten ist der Spuk vorbei, um irgendwann von Neuem zu beginnen. Ich springe von meiner Lektüre auf, um genauer zu schauen. Eine kleine Kreuzwelle, wie man sie aus Hafenbecken kennt, verursacht das Geräusch. Sie plätschert nur um den Rumpf der LADY herum. Weiter weg zeigt sich das Meer gewohnt glatt und wabernd. Wieder verschwindet das Wellenfeld, zieht sich jedoch gut sichtbar langsam über die Wasseroberfläche zurück. Später entdecke ich ein nächstes, bevor es uns erreicht. Normalerweise bringen Böen diese partiell unruhigere See mit sich. Daran sehen wir oft, dass Wind auf uns zu kommt. Hier weht aber nicht ein Lüftchen, und die kleinen spitzen Kappelwellen sehen auch ganz anders aus. Nach einigem Rätseln schieben wir dieses Phänomen den Strömungen zu. Sie müssen sich an einigen Stellen verwirbeln und kreuzen. Anders können wir uns dieses lustig plätschernde Wasserspiel nicht erklären. Wir werden es auf diesem Crossing noch häufiger beobachten, jedoch immer nur bei Flaute.

Unser Ochse beeindruckt. Eigentlich heißt er Oxley und ist dem Parasail identisch. Der Klang des offiziellen Namens und seine Zugkraft führten zu seiner Bezeichnung auf unserer LADY CHARLYETTE. Dieses leichte Kitematerial steht selbst bei 7 Knoten Wind und zieht die LADY mit 3 bis 5 Knoten durchs Wasser, je nach Richtung. Voraus-

gesetzt, die Wellen lassen den Mast nicht schwanken. Das bringt den Ochsen so durcheinander, dass er sofort knittrig in sich zusammenfällt und einige Zeit braucht, um sich zu finden. Erfunden wurden diese Kites für Katamarane und erst später an Einrumpfbooten getestet. Sicher sind sie auf den weniger schwankenden Schiffen nicht so wellenanfällig. Stefan probiert so einiges aus, lässt ihn höher und tiefer fliegen. Bei diesen Bedingungen fliegt er besser mit Seitenwind und steht sogar stabiler. Da sich zusätzlich das Boot ein wenig auf die Seite legt, schaukelt auch der Mast weniger. So kommen wir dann zwar sehr langsam, aber immerhin segelnd voran. Das schont nicht nur unsere Nerven, sondern auch den Dieselvorrat im Tank, der in Panama teuer gefüllt wurde. Leider verlängert sich dabei die Wegstrecke.

Kapitel 12: Besuch vom Galapagosarchipel

Noch befinden wir uns zwei Tagesreisen nordöstlich des Galapagosarchipels. Während ich im Cockpit sitze, fallen mir drei Töpel auf, die schon eine Weile um unser Boot fliegen. Ihre Kreise werden immer kleiner. Dann entdecke ich die leuchtend roten Patschefüße im Gefieder. »Die kenne ich doch!« Auf den Galapagos haben wir im Herbst letzten Jahres drei Töpelarten aus nächster Nähe erlebt. Die mit den blauen Füßen sind besonders berühmt und auffällig. Der weiße Nascatöpel ist nahe verwandt mit den Maskentöpel, die es in großer Zahl auch anderswo gibt. Jene mit braunem Gefieder und roten Füßen sollen ebenso nur auf den Galapagos leben. Wenn sie jedoch so weit von den Inseln entfernt anzutreffen sind, wage ich das zu bezweifeln. Schließlich könnten diese Vögel dann auch an die südamerikanische Küste oder zu anderen Landflecken im Pazifik fliegen, und warum sollten sie das nicht tun. Auf den Galapagos sahen wir so viele, dass man sich Sorgen machen muss, ob das Nahrungsangebot überhaupt reicht. Ich filme sie während ihres Fluges, um das Markenzeichen dieser Tiere aufs Bild zu bekommen. Vergeblich! Mit der Zeit werden es immer mehr Vögel. Sie ziehen ihre kreisförmigen Bahnen enger und enger um unsere beiden Masten.

Rotfußtöpel sind auf den Galapagos nicht endemisch, zeigen jedoch nur dort dem Menschen gegenüber kein Fluchtverhalten. Sie lieben warmes Wasser und sind deshalb auf allen tropischen Mee-

ren zu Hause. Der Rotfußtöpel ist die kleinste und schnellste Art seiner Familie. Er jagt im Sturzflug und bevorzugt Fliegende Fische sowie Kalmare. Sein Federkleid ist je nach Unterart weiß oder braun. Alle ausgefärbten Tiere haben jedoch einen auffällig blauen Schnabel und leuchtend rote Schwimmpfüße. Da sie mit ihnen nur ungeschickt watscheln können, erhielten sie ihren Namen. Töpel leben in Kolonien, oft mit anderen Seevogelarten zusammen. Ihre Nester bauen sie auf den Ästen von Bäumen oder Büschen. Meist wird nur ein Jungtier aufgezogen. Die Rotfußtöpel gelten nicht als gefährdet, obwohl in einigen Populationen die Zahl aufgrund von Rodungen oder intensiver Fischerei rückläufig ist. Auch nesträubernde Ratten und Hausschweine sind daran nicht unschuldig.

Der erste Vogel versucht, auf dem Bugkorb zu landen. Das Edelstahlgestänge ist rutschig. So braucht es ein paar Versuche. Schließlich hält er sich mit dem Schnabel an der Stange fest und kommt mit ein paar Flügelschlägen in den aufrechten Stand. Es sieht aus wie ein Ab- und Aufschwung am Reck. Nach einigem Hin- und Herschwanken sitzt der Vogel ausbalanciert und fast ruhig auf der Reling. Nur wenige Ausgleichsbewegungen sind nötig. Andere folgen. Immer wieder gibt es lautstarkes Gezanke. Tiefes Krächzen begleitet jeden der unzähligen Landeversuche. Der erste Vogel will seine Stange für sich, muss sie dann aber doch wohl oder übel mit anderen teilen. Anfangs bin ich ganz leise und bewege mich vorsichtig, um unseren Besuch nicht sofort wieder zu verscheuchen. Langsam zum Bug tastend, werden die braunen Vögel von mir gefilmt. Sie sind eindeutig die Stars des heutigen Abends.

Während der Ozean wenig Abwechslung bietet, ziehen diese gefiederten Freunde eine regelrechte Show ab. Immer wieder rutscht einer vom glatten Edelstahl ab. Manchmal reißt ein Landeanflug den Nachbarvogel mit in die Tiefe. Was für ein Geschimpfe währenddessen! Der eine beschwert sich, weil nicht genügend Platz vorhanden scheint, der andere, weil er von seinem vertrieben wurde. Schließlich sitzen

sechs Tölpel wie übergroße Spatzen nebeneinander und gucken in der Gegend herum. Einer schaukelt lässig ganz vorn auf dem Riemen zwischen den beiden Relingseiten. Nun kann ich die roten Füße deutlich erkennen. Mich lassen diese Tiere so dicht heran, dass kein Zweifel mehr besteht. Es sind Vertreter der berühmten Galapagos-Rotfußtölpel. Ihr fehlendes Fluchtverhalten verrät sie unweigerlich. Ich mache etliche Filmaufnahmen und Fotos. Eine langweilige ruhige See ermöglicht das. Wahrscheinlich finden die Vögel unser Boot gerade deshalb so interessant, weil sich keine unheimlichen Segel über dem Deck bewegen.

Irgendwann bemerken wir weitere Tiere oben auf beiden Mastspitzen und den Salingen. Einige versuchen, auf dem dünnen steilen Drahtseil zwischen den beiden Topps zu sitzen. Das funktioniert jedoch nicht mit diesen Entenfüßen. Unweigerlich rutscht der Vogel zum kürzeren Mast herunter. Der dort sitzende Artgenosse verteidigt seinen Platz so eindrücklich, dass nur Weiterfliegen infrage kommt. Nach einer weiteren Runde ums Boot erfolgt der nächste Landeversuch. Ich erkenne viele Jungvögel. Ab und zu fliegt ein ausgefärbtes Tier vorbei. Auf der LADY sitzt nun eine vollständige Kindergarten-Gruppe.

Was anfangs eine willkommene Abwechslung auf dieser windlosen Wasserwüste ist, wird bald zum Albtraum, insbesondere für Stefan und sein Schiff. Wir wussten gar nicht, dass Vögel so oft kacken müssen. Dünne, weißgraue Flecken bedecken die Oberflächen der LADY. Sie sind oft größer als gespreizte Hände. Fensterscheiben, Solarflächen, Reling, Segel und Tampen sind genauso beschmutzt wie das weiße Deck. Bald können wir uns außerhalb des Cockpits nicht mehr bewegen, ohne auf Vogelschiss zu treten. Auch ich bekomme beim Fotografieren einen ab. Vor Sonnenuntergang putzt Stefan das erste Mal die Solarflächen. Selbst wenn der nun deutlich genervte Capitano mit den Armen wedelnd die Vogelscheuche spielt, sitzen sie kurz danach wieder auf ihren Plätzen. Die blinden Passagiere über uns lassen sich erst gar nicht verjagen. Schließlich übernachtet der

Kindergarten auf der LADY. Dies scheint selbstverständlich. Sie fragen nicht einmal um Erlaubnis. Auch an das Flappen der Segel gewöhnen sich die Tiere. Wir sind die willkommene Insel auf einem großen weiten Meer, fügen uns dem Schicksal und putzen am nächsten Morgen erneut Deck, Reling, Solarflächen, Scheiben, Kuchenbude und sogar einige Beschläge. Der Motor läuft, und wir sind ebenso beschäftigt. Stefan schrubbt mit Bürste und Lappen das Boot. Ich amüsiere mich und filme sein halbherziges Gemecker. »Ihr Schmutzfinken! Ich komme gleich zu euch hoch!« Nichts als leere Versprechungen, das weiß selbst das schlaue Federvieh. Und wer nicht einmal Singvögel und Töpel unterscheiden kann, ist sowieso nicht ernst zu nehmen. Die unerzogenen Besucher fliegen derweil übers Meer und besorgen sich ihr Frühstück.

Am sechsten Tag holen wir zweimal den Ochsen heraus. Er quält sich erneut mit Flaute und Wellen. Immerhin ersetzt er zeitweise den Motor. In der nächsten Nacht können wir mit Standardbesegelung fahren. Die Brise kommt von der Seite, nimmt jedoch im Lauf des folgenden Tages wieder ab. 80 Seemeilen südlich liegen die Galapagosinseln. Vielleicht sorgen diese für bessere Winde. Mit vier Segeln ist die LADY nun wieder unterwegs. Mittags tauschen wir das Groß mit dem Ballooner aus, einem Leichtwindsegel, welches zwischen den Masten steht. Nachts kommt wieder unser Groß zum Einsatz. Wir sind beschäftigt, kommen einigermaßen gut voran, haben am siebten Tag nur eine Motorstunde und das Etmal von beachtlichen 160 Seemeilen bei nur 5 bis 12 Knoten Wind.

Eines Morgens kreisen ungewöhnlich viele Seevögel um uns herum. Dieses Mal nicht, um eine Mitfahrgelegenheit zu suchen. Sie jagen und weisen deutlich auf die nahen Inseln hin. Ich erkenne unterschiedliche Möwenarten, Fregattvögel und Töpel. Unter der Wasseroberfläche scheint ordentlich was los zu sein. Wäre mein Tiefkühlfach nicht immer noch von den Las Perlas gut gefüllt, könnte ich wahrscheinlich mit Erfolgsaussichten die Angel aktivieren. Aber das muss noch warten, bis wieder etwas Platz im Eisfach ist.

Kapitel 13: Weit, weit weg – Heimweh und traurige Gedanken

Mein Schwesterherz feiert heute, am 06. Februar, ihren Geburtstag. In diesem Jahr ist es sogar der Fünfzigste. Wie gern wäre ich jetzt bei ihr. Nicht nur, um zu gratulieren, sondern vor allem, um sie in den Arm zu nehmen. Ich vermisse unsere gemeinsamen Zeiten, und in solchen Momenten wiegt das besonders schwer. Meine Gedanken wandern in die Vergangenheit, in eine Zeit, in der eine Nachricht genügte, um sich persönlich zu treffen, die gemeinsamen Stunden wie im Flug vergehen, unser Gesprächsstoff nie endet und ich danach fröhlich gestärkt zum nächsten Termin laufe. Heimweh ist nicht die Sehnsucht nach einem Ort. Es ist das Verlangen nach den Menschen, die einem lieb und wichtig sind. Unsere Reise kostet nicht nur Geld und Zeit, sondern auch Gemeinsamkeit und Miteinander. Wie einfach war es in Rostock, mich mit meinem Schwesterherz spontan auf einen Kaffee zu treffen. Ich vermisse diese persönlichen Kontakte sehr.

Wichtige Hilfsmittel sind heutzutage die Kommunikationsmöglichkeiten per Internet. Wir können uns Kurznachrichten schreiben und sogar mit Bildübertragung telefonieren. Das ersetzt zwar nicht das persönliche Zusammensein, ist aber ein annehmbarer Kompromiss. Hier auf dem weiten Meer, fernab von jeglichem Funkturm, ist das Surfen im Netz jedoch nur über Satellit möglich. Inzwischen gibt es das Starlink-System, mit dem man relativ preiswert die vom Men-

schen geschaffenen Himmelskörper im All nutzen kann. Wir haben uns angesichts der zusätzlichen Vermüllung unseres Umfeldes aber erst einmal dagegen ausgesprochen. Wenn man auf dem Meer lebt, wird einem dieses Problem auf unserer Erde dermaßen drastisch vor Augen geführt, dass es Entscheidungen beeinflusst. Ich habe das Gefühl, sämtlicher Plastikabfall landet irgendwann auf dem Ozean und an seinen Ufern. Die Wellen tragen ihn in die abgelegensten Winkel. Fast jeder Strandspaziergang wird auch zum Müllsightseeing. Seither hat sich meine Einstellung zum Plastikkonsum drastisch verändert. Bevor ich etwas kaufe, überlege ich zehnmals, ob ich das wirklich brauche und Alternativen aus Holz, anderen Naturmaterialien oder zumindest Silikon bekomme. Inzwischen verzichte ich lieber, wenn nur irgend möglich. Unsere eigene Bilanz auf einem Polyesterboot ist schon schlecht genug. Ich tröste mich damit, dass wir es gebraucht kauften, unsere LADY gut pflegen und sie irgendwann an einen neuen Eigentümer weitergeben werden.

Der Mensch produziert mit steigender Tendenz rund 300 Millionen Tonnen Kunststoff im Jahr. 60 Prozent des Plastikmülls sinken im Wasser nicht ab, treiben mit den Meeresströmungen, sammeln sich an Stränden und in Strudeln auf den Ozeanen. Dabei zerfällt er in immer kleinere Teile, um schließlich als Mikroplastik in unserer Nahrungskette zu landen. Eine dieser Müllinseln befindet sich nordöstlich von Hawaii, im Nordpazifik. Sie hat aufgrund ihrer Größe bereits einen Namen. Great Pacific Garbage Patch besteht aus 80.000 Tonnen schwimmendem Müll auf insgesamt 1,6 Millionen Quadratkilometern. Das ist etwa viereinhalb Mal die Fläche von Deutschland und entspricht etwa 500 Gramm pro Quadratmeter. 99,9 Prozent der Bestandteile sind Plastik. Davon stellen 53 Prozent besonders große Teile, wie zum Beispiel Fischernetze. Diese sind für Meerestiere besonders gefährlich, da sie sich in ihnen verfangen und sterben. 25 Prozent bestehen aus Flaschen und Kästen. 13,5 Prozent sind Verschlusskappen und Ähnliches in dieser

Größe. Etwa acht Prozent sind kleiner als fünf Millimeter. Seevögel, Schildkröten sowie Fische fressen diesen Kleinstmüll und sterben oft daran. Zudem beeinträchtigt es nachweislich ihre Fortpflanzung, dezimiert Populationen und führt schlimmstenfalls zum Artensterben. Bei jedem dritten untersuchten Seevogel findet sich Plastik im Magen. Heute existieren in unseren Ozeanen sechs nennenswerte Müllinseln. Hinzu kommt all der angespülte Abfall an den Stränden und jener für den Menschen unsichtbar versunkene auf dem Meeresgrund.

Quellen

- predict wind
- navionics
- WWF-Seiten
- Deutsche Stiftung Meeresschutz
- Deutscher Wetterdienst
- Unwetterzentrale.de
- GEO und GEOlino
- Welt der Wunder
- National Geographic
- science media center germany
- Seenotretter.de
- netdoctor.de
- de.whales.org/ueber-wdc
- ntv.de
- sz.de
- wikipedia, wikivoyage
- google maps
- derspiegel.de
- verbraucherzentrale.de
- gopandoo.de
- bund.net
- allygate.net
- trendsderzukunft.de
- tahitiheritage.pf

- noonsite.com
- windradar.org
- worldcruising.com
- tahiti.de
- tahititourisme.fr
- survivalinternational.de
- Ministerium für Landwirtschaft und Ernährungssouveränität
Frankreich
- UNDRR United Nations Office for Disaster Risk Reduction
- Woods Hole Oceanographic Institution
- Eine Weltumsegelung, die zum Albtraum wurde von Heike Dorsch
- youtube: @sailingavanti4902
- meersegeln.ch
- familyworldcruise.com

ricardawilhelm.wixsite.com/reise-mit-mir
[instagram.com/reisemitricarda](https://www.instagram.com/reisemitricarda)
[web.facebook.com/LiesmeineReisegeschichten](https://www.facebook.com/LiesmeineReisegeschichten)
 youtube: @reisemitricarda

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-13073-0

© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Lektorat: Kirsten Ochs

Umschlagfoto: istockphoto / SimonSkafar

Fotos: Ricarda Wilhelm

Einbandgestaltung: Jörg Weusthoff, Weusthoff & Reiche Design, Hamburg

Satz: Axel Gerber

Druck: Friedrich Pustet, Regensburg

Printed in Germany 2025

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages
darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen
oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, D – 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de



0 100 200 km

PAZIFISCHER
OZEAN

FRANZÖSISCH-POLYNESIEN

T U A



GESELLSCHAFTS-
INSELN



DAS PARADIES ALS REALITÄT

Ricarda Wilhelms Buch nimmt uns mit in eine wilde, bunte, fast noch ursprüngliche Welt – im Wasser, unter Wasser und auf hunderten von Inseln. Dabei schildert sie die faszinierenden Seiten ebenso ehrlich wie die Gefahren und Risiken jenseits verklärender Segelromantik. Das Bild, das dabei entsteht, ist lebendig, farbenfroh und voller kultureller Streifzüge. Es fühlt sich an, als reise man neben ihr im Bugkorb über das glitzernde tiefe Blau, begleitet von Pilotwalen, Pelikanen und Meeresschildkröten.

„Der kinoreife Naturfilm läuft hier 24 Stunden am Tag.“

Ricarda Wilhelm

DELIUS-KLASING.DE



 € 26,90 [D]
ISBN 978-3-667-13073-0

9 783667 130730