

01.12.2010

Nelson/New Zealand,

Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,

ich will mich nun mit meinem letzten Kurzbericht von der Segelreise "NY-Nelson/New Zealand" bei Euch verabschieden. Vorher möchte ich mich bei Ilse und Uli für ihren Bericht bedanken. Ich habe selten einen so erfrischenden, informativen und humorvollen Beitrag gelesen.

Wie Ihr in meinem letzten Bericht lesen konntet haben wir endlich - am achten Tag auf See, mit Wind aus Nord - gute Segelbedingungen. Aber leider nur für 20 Stunden. Das Barometer steigt in den kommenden Tagen in ungewohnte Höhen. Wir motoren sehr viel. Es gibt natürlich auch die Möglichkeit auf den Wind zu warten. Aber die Gefahr, nach einer Woche wieder im Sturm zu segeln, ist gross. Die Australier und Neuseeländer empfehlen für 1.000 sm Diesel zu bunkern. Dann kann man eine lange Flautenzeit überbrücken oder einem Sturmtief entkommen. Wir sind hier mit unseren 450 Litern einigermaßen im "Grünen Bereich". Die FREYA kommt mit leichtem Wind gut zurecht. Die Fahrtsegelyachten in AU und NZ sind weitaus robuster und schwerwettertauglicher als entsprechende Yachten in Europa. Genau das Richtige für die Tasman Sea. Aber sie sind auch schwerer und langsamer bei leichtem Wind.

So quälen wir uns in den letzten Tagen über die verbleibenden Seemeilen. Es ist gut dass wir den Plotter nicht angestellt haben. So können wir nicht das Zickzack-Muster des Tracks auf dem Monitor sehen.

Keine erschreckenden Vorkommnisse auf dem Rest der Reise. Der Bügel der Grossschotführung ist bei dem oft herrschenden Schwell aus dem Grossbaum gerissen, die Holeleine zu der Fockrolle ist zwei Mal gerissen und musste erneuert werden. Alles kein Grund uns die Stimmung an Bord zu trüben. Nur ein wenig geärgert hat es uns schon, dass wir von den 1.450 sm durch die Tasman Sea 355 sm motoren mussten.

Dieses Seegebiet im Oktober nach Osten zu durchsegeln ist oft nur mit "Am Wind" Kursen zu bewältigen. In unserem Fall waren es ca. 90%. Wolfgang und ich kommen darin überein, dass es mal wieder Spass macht gefordert zu werden. Passat-Segeln ist wie immer nur Sonnenschein erleben. Wir können uns auch über Regen freuen....wenn er nicht zu lange andauert. Es liegen über 14.000 sm hinter uns, wovon 10% unter Motor zurückgelegt wurden. Wir sind zufrieden.

Die FREYA liegt bei der Dickson Marine in Nelson in der Halle. Die Masten sind gezogen, und die hölzerne Fussreling ist zum Teil entfernt. Rumpf, Deck, Masten und Bäume werden neu lackiert. Die Arbeit geht schnell voran. Schon am Ende der nächsten Woche soll unser Schiff wieder strahlen.

In der Zwischenzeit haben Wolfgang und ich 10 Tage lang die Nordinsel von NZ bereist. Jetzt werde ich mit dem Shuttle zum Flughafen von Auckland fahren. Am Mittag habe ich meinen Freund Wolfgang dort verabschiedet, und um 2000 wird Jytte landen. Dann fahren wir schnell zur FREYA wo wir die ausgeführten Arbeiten begutachten und mit dem Werftmanager Basil die weiteren Arbeitsschritte besprechen.

Von der anschließenden Rundreise über die Südinsel werde ich an dieser Stelle nicht berichten. So endet unsere Reise mit der FREYA in Nelson/NZ.



Eine wunderschöne Mahi-Mahi

Noch ein Foto von mir und einem weiblichen Lebewesen im Arm. Ihr fragt Euch wohl woher ich weiss, dass es "eine Mahi-Mahi" ist. Ganz einfach, so wie bei den Menschen. Das Weibchen hat einen schönen runden Kopf und das Männchen einen kantigen Schädel.

Ein Frohes Weihnachtsfest und ein Glückliches Neues Segeljahr wünschen Euch

Jytte und der Peter

03.11.2010 Tasman Sea / 34°41 S - 161°24 E,

Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,

Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrüder, am 2.10.10 haben wir, mein bayerischer Freund Wolfgang und ich, in Bundaberg/AU abgelegt. Nach einem Tag Aufenthalt in Newport-12sm nördlich von Brisbane beginnt unsere Seereise nach Nelson/New Zealand (41°16' S - 173°15' E). Es geht quer durch die Tasman Sea. Ein Seegebiet das nicht zu unterschätzen ist. Der Wetterbericht ist gut. Ein großes und stabiles Hoch von Tasmania bis Brisbane. Darunter ein flaches Tief.

Es wird aber auf dem Weg nach Norden von dem Hoch aufgefüllt. Nichts wie los. Die ersten vier Tage müssen wir "Hoch am Wind" segeln. Es herrscht leichter Wind und gelegentliche Flaute. Mit für uns ungewohnten Etmalen knapp über 100sm kommen wir nur langsam voran. Als das Lord Howe Island querab liegt sieht der Wetterbericht weiterhin nach bestehenden Vorgaben gut aus. Wir beschließen keinen Stopp einzulegen. Mein Freund Peter aus Hamburg schickt uns jede zwei Tage die neuesten Wetterdaten in Form von Grib-Files über Iridium. Aber das Tief wird nicht aufgefüllt sondern vertieft sich. Kein gutes Zeichen. Am Nachmittag des 6. Tages werden die Lifebelts angelegt. Wir sollen sie, die Gummistiefel und das Ölzeug die kommenden 60 Stunden nicht mehr ablegen. In dieser Zeit segeln wir am Wind bei 7 Bft und Seegang 6. Einmal am Tag müssen die Batterien geladen werden. Heute nicht. Der Motor verweigert uns seinen Dienst zu tun. Der Seegange hat den Schmutz in dem Stb-Tank vermutlich hoch gewirbelt. Dabei sind die Tanks vor 2 Jahren total gereinigt worden. Der Diesel aus Gambier sah sehr grau aus. Neuen Filter und auf den Bb-Tank umgestellt, alles ist wieder ok. Zu den Arbeiten und anschließendem Laden der Batterien liegen wir bei. Als wir die Fahrt fortsetzen wollen hat der Wind auf 40-43kn zugelegt. Das sind 9 Bft. Wir belassen es beim Beidrehen. Die FREYA verhält sich gut. Auch wenn sie parallel zu den anrollenden Wellen liegt macht sie es ausgezeichnet.

Selten dass ein Brecher unser Deck überrollt. Ich hätte sie lieber etwas mit dem Bug zum Wind. Aber bei diesem Seegang mit dem Treibanker auf dem vorderen Deck herum zu hantieren, das halte ich in dieser Situation nicht für gut. In voller Montur sitzen wir unter Deck bei 97% Luftfeuchte. Wir hängen herum und langweilen uns. Ich rufe Peter um 0730 MEZ an. Er schläft noch. Ich lasse mir die neuesten Grib-Files schicken.

Nach Erhalt dieser wussten wir, dass das Tief unter uns durchzieht und uns die 48kn Wind nicht erreichen werden. Viel besser. Pünktlich um 0300 ist der Wind plötzlich weg. Um 0400 setzt er aus N mit 16kn ein. Schnell wird die Genua ausgerollt und der Besan gesetzt. Der Seegang ist noch immer 5. Nach 755 "Am Wind" gesegelten Meilen fieren wir

	<p>die Schoten. Jetzt geht es mit "rauem Wind" fast auf direktem Kurs nach Nelson. Die Sonne scheint und heute Abend wird das Schiff von innen wieder trocken sein. Wir sind derzeit bei 34°41' S - 161°24' E. Ich vermute, dass wir mit guten Wetterbedingungen (Die Tasman Sea ist ja bekannterweise unberechenbar) in 6 Tagen nach den verbleibenden 680 sm in Nelson anlegen werden.</p> <p>Am 2. Tag der Seereise hatten wir einen 14 kg Mahi-Mahi an der Angel. Durch zwei "Ausfalltage" wird er nun zum "Sieben Tages Mahi". Fast die Hälfte des Fisches ist süß-sauer eingelegt. Nun müssen wir in den kommenden Tagen viel essen. Bis NZ werden alle verderblichen Lebensmittel verspeist sein, oder sie gehen über Bord. So wollen es die Kiwis. Das wird uns nicht schwer fallen, denn wir haben in letzter Zeit nicht viel zu uns genommen. Auch dem Biervorrat ist das sehr zu Gute gekommen.</p> <p>Von (hochgehender) Tasman Sea grüssen Euch</p> <p>der Peter und Wolfgang Unger .</p>
13.09.2010	<p><u>Bundaberg/QLD/Australien,</u> Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,</p> <p>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.</p> <p>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/QLD/Australien (24°52' S - 152°21' E). 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 zurück auf unvergessliche Erlebnisse und Eindrücke. Das Paradies haben wir nicht gefunden, aber Menschen, die in paradiesischen Verhältnissen leben.</p> <p>Einige Anmerkungen zum heutigen Fahrtensegeln auf langen Strecken:</p> <p>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 um die Welt zu segeln. 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 gehen jetzt fuer zwei Monate zu unseren Freunden auf die Insel X. 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.</p> <p>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 Problem treten auf. Trotz der wenigen technischen Einrichtungen an Bord</p>

	<p>vermissen 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.</p> <p>Die neuen technischen Errungenschaften haben das Fahrtensegeln verändert. Ich will hier nicht von der guten alten Zeit reden, aber auch sonst hat sich vieles verändert. Was waren das in den achtziger Jahren in der Karibik für schöne spontane Partys- und BBQ Abende am Strand. Heute sitzt der Segler 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 spontan auf Segler zu, und 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 kommende Jahren die Fahrtensegelei auf den Ozeanen verändern. Sextant oder Waffen an Bord? Was ist gut, was ist schlecht? Ich will sagen: auch in der Fahrtensegelei spiegelt sich die Zeit wider in der wir leben.</p> <p>Herzlichen Gruss</p> <p>Von der FREYA</p> <p>Jytte und Peter</p>
11.07.2010	<p><u>Vuda Point Marina/Fiji.</u>, Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,</p> <p>Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrüder,</p> <p>Hier ist unser Bericht : Von Samoa nach Vanuatu.</p> <p>Am 08. Juni 2010 verlassen wir den Ankerplatz in Asau/Savaii (13°30`S - 172°39`W ) und setzen die 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 nicht traurig über unser Schicksal, 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. Wir tippen auf Altersschwäche. Der Voreigner der "FREYA" konnte uns das Alter 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.</p> <p>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.</p>



"FREYA" im Nudeltopf

So nennen wir einen kleinen Ankerplatz der von drei Seiten mit Riffen und dem Ufer umgeben ist. Der Ort Gahi/Wallis (  $13^{\circ}20'S - 176^{\circ}09'W$  ) 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 Extase. Wir sollen das auf den vor uns liegenden Inseln noch öfter erleben.

In unserem Handbuch werden die Einwohner 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.

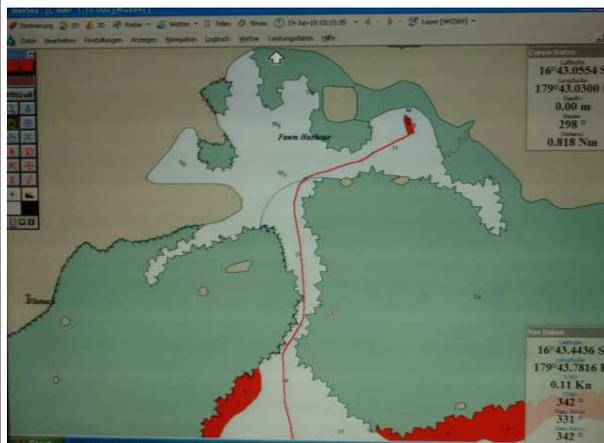
Am vierten Ankertag ist die Stb. Logge durch Umpolen aktiviert worden, die Bb. Logge muss komplett erneuert werden. Am Tag, bevor wir Wallis verlassen, segelt die "Lizza Forte" in unseren "Nudeltopf". Die Brüder Mathias und Hubert aus Österreich sind auf einer Weltumseglung. Wir sitzen bei ihnen an Bord 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 Gambier. 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 (  $14^{\circ}20'S - 178^{\circ} 03'W$  ). 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 Suwarrov 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 ( 16°07' S - 179° 18' W ) 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 gegen an. 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 ganz geschützt, umgeben von Mangroven.



Ansteuerung Fawn Harbour/Fijis

Zwei Tage in den Gewässern von Fidschi und wir haben noch nicht inkлариert. Das erledigen wir am nächsten Tag in der Waitui Marina/Savusavu (16°46' S - 179°21' E , man beachte die Länge). Das Inkларieren 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 Herren macht uns darauf aufmerksam, dass sie in ihrer Arbeitszeit mit dem Inkларieren 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 Inkларieren verhindern müssen. Wer weiss denn das alles?

Wir freuen uns, Mathias und Hubert von der "LIZZA FORTE" hier wieder zu treffen. 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 Versicherungagentur 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

Kavazeremonie mit der Musik einer Blues Band zelebriert. Ich klatsche ein Mal in die Hände, bevor ich die 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 in der anderen Marina.

Der Ort ist nicht umwerfend, aber wir bekommen alles, was wir benötigen. Die Menschen sind freundlich, hilfsbereit und nicht aufdringlich. Bobby, unser Taxifahrer bringt uns zu dem wenig erforschten Wasavula Ceremonial Site. Zwei parallele verlaufende längliche Plattformen. Darauf stehen große Monolite. Am Ende eine flache Steinplatte, auf der die Kannibalen früher Menschen zerteilt haben.



Auf diesem Felsen wurde John Williams von Kanibalen gezerteilt

Daneben ein rund gewölbter Stein in dem man die Schädel zertrümmerte, 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 LKW`s und lange Eisenbahnzüge, beladen mit dem Zuckerrohr, stehen vor der Fabrik.



Die Zuckerrohrernte hat begonnen

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 berth". Die Yachten an Land stehen mit dem Kiel in länglichen Vertiefungen, der Rumpf liegt auf Autoreifen. Man sagt hier, dass es 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 mussten 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 sind wir um den Ausbau des Motors herumgekommen.

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, es kalt ist, unsere Kojen feucht sind, beide Autopiloten ausfallen und wir die letzte Nacht von Hand steuern müssen. Unser Anker fällt um 0800 in Port Resolution (19°32`S 169°25`E - 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 schmaler 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. Todmüde 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 Penisgöcher. Die Frauen zeigen sich in bunten Kleidern oder nur mit einem Bastrock bekleidet. Es sind rituelle Tänze.



Tänzerinnen Tanna

Dabei werben die Männer immer um die Gunst der Frauen. Laute Gesänge und vor allem das Stampfen der Füße lassen die Erde vibrieren.



Tanzende Einheimische, Resolution Bay Tanna/Vanuatu

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 Dunkelheit. Zurück auf der "FREYA" liegen wir 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 Yasur. Es ist dunkel, als wir ihn erreichen. Auf dem 400 m langen Fußweg zum 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 noch 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. Vier Jungen im Alter von vier bis 15 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. Und außerdem wird noch eine Hochzeit gefeiert werden. Zwei sechs Jahre alten Jungen sitzen bunt gekleidet auf dem Platz vor dem Versammlungshaus. Sie werden von den Frauen des Village mit Geschenken überhäuft. Ihre Mütter weinen lauthals. Auf dem Platz sehe ich drei mit Matten abgedeckte, mannshohe Berge von Lebensmitteln. Es sind die Geschenke der Familien untereinander. Es ist die Mitgift der Braut, die an einen Mann des Nachbarortes verheiratet wurde. 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 auf. Vier verendende Kälber gehören auch noch zu dem Bild. Als Alles abtransportiert ist, wird getanzt.

Männer in der Mitte, Frauen bilden einen Kreis darum, 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 Kavazeremonie eingeladen. Es ist dunkel, als wir den Platz erreichen. Die Kavazeremonie und Zubereitung ist hier etwas gewöhnungsbedürftig, anders als auf Fidschi.



Durchgekautes Kava wird ausgepresst

Männer kauen die Wurzeln, spucken das Durchgekaute in einen Behälter. Der Pamps wird etwas mit Wasser gemischt. in ein Tuch gelegt und ausgewrungen. Die Enzyme des Speichels lösen die berauschenden 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 wird. Ein kleiner transportabler Generator tuckert 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 einmal mehr 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 Erfolg mit seinem Traum hat. Mit dem Beiboot fahren wir zu einigen Höhlen. Nach einer kleinen Klettertour kommen wir zur ersten Höhle. Der kleine Eingang ist mit dicken Ästen verschlossen.



David spricht mit den Geistern der Verstorbenen

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 Höhle als Grabstätte. In der zweiten, höher gelegenen, finden wir noch Totenschädel und Gebeine.



Grabstelle Dillons Bay Erromange/Vanuatu

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 dem Strand von Erromango setzte, wurde er von den zu dieser Zeit hier lebenden Kannibalen erschlagen. Sie trugen ihn zu einem Felsen am Ufer des Flusses, zerschnitten 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 todkranken Mann von unserem Ankerplatz mit dem Beiboot über die Bucht zu einer Krankenstation. Als wir dort ankommen, ist der Mann schon wieder gesund. Er wollte nur eine schnelle, kostenlose Fahrt zu seiner 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 einem Kilo an meinem Finger.



**Die Mudcrab die mich in den Finger kneift**

Die Folge ist ein tierischer Schmerz, und die Zange hat sich in das Nagelbett meines Fingers vertieft. Sie hat einen Fehler mit ihrem Leben bezahlt, 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/Espirito 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 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. Schnell in die Rückwärtsfahrt und runter vom Korallenkopf. Ich bin ja eigentlich nicht abergläubisch. Wir ankern 0,2 sm neben dem "Pool".

Die größte Stadt von Espirito Santo ist Luganville. Hier müssen wir ausklariieren, da wir Vanuatu verlassen wollen. Wir verbringen hier zwei Tage. Aaron fährt uns mit seiner Taxe zu einem Fluss. Dort steigen wir in ein Auslegerboot mit dem wir zum Blue Hole paddeln.



**Blue Hole - Espirito Santo/Vanuatu**

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.



Kevin mit Familie im Village am 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.

Herzliche Grüsse den Gildeschwestern und Gildebrüdern von der

"FREYA"

Peter

13.09.2010 Cape Lisburne/Vanuatu,  
Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,

unsere Reise ist im Moment ein wenig ins Stocken geraten. Wir liegen seit ueber einer Woche in der Vuda Point Marina/Fiji. Es gibt zur Zeit viel zu reparieren. Ein neuer Regler für die Lichtmaschine ist aus Australien eingetroffen. Ich hatte letztlich in der Motorenbilge einen Bolzen gefunden. Ein Mechaniker hat schnell erkannt woher dieser stammt. Vier Bolzen halten den Motor auf einem Silentblock. Einer war draußen, zwei waren im Motorblock abgerissen und eine hielt noch. Der Mechaniker ist ein jungen Inder mit viel Erfahrung. Er sagte, er bekommt die Reste der Bolzen aus dem Block. In zwei Stunden hatte er alle Agregate entfernt, die den Zugang zu den Bolzen unmöglich gemacht haben. Dann hat er die Reste sehr vorsichtig herausgeschlagen. So sind wir um den Ausbau des Motors gekommen. Montag wird alles wieder installiert. Wenn es funktioniert werden wir am Mittwoch weiter nach Vanuatu segeln. Die Menschen sind hier überaus freundlich und lustig. Landschaften sind berauschend schön. Preise sind weit unter dem deutschen Niveau. Das nahegelegene Resort wird von Alex, einem Hamburger, gemanaged. Wenn wir nicht arbeiten, dann liegen wir in der Anlage am Pool und genießen das Leben, abends das Bier an der Bar....und morgens um 0630 die Spiele der WM.

Die Zeit vergeht sehr schnell. Wenn ich bedenke, dass wir vor 9 Monaten durch NY gesegelt sind. Voraussichtlich werden wir im September in Berlin sein. Die "FREYA" lassen wir fuer einen Monat in Australien. Danach wollen wir hoechstwahrscheinlich weiter nach Thailand segeln.

Seid begrüßt von Jytte und Peter

23.06.2010 Suvasuva-Fijis,

Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,

Wir sind seit drei Tagen in Savusavu-Fijis. Alles sehr aufregend. Unsere zwei Batterien sind seit Wallis zusammengebrochen. Es war schwierig wenigstens 2 neue a 150Amps zu bekommen. Und dann auch nur als Säurebatterien. Wo wir doch 2x 245 Amps AGM haben. Müssen wir in Australien kaufen und eine von den Neuen wegwerfen. !50 Amps ist gut als Starterbatterie. Das war wieder einmal eine kleine Unterbrechung in dem guten Verhalten unserer FREYA.

Ich melde mich dann mit einem neuen Bericht von New Caledonia wieder.

Seid begrüßt von Jytte und Peter

15.06.2010

**Wallis / ehem. deutsche Kolonie ,**

Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,



Wallis - Unser derzeitiger Standort

Die Taina Marina liegt unmittelbar an einem großen Supermarkt. Hier können wir herrlich proviantieren, aber leider zu einem sehr hohem Preis. Das einzige Billige auf den Gesellschaftsinseln ist das Bunkern von Diesel. Nach Erhalt einer Genehmigung zum Tanken von zollfreiem Treibstoff können wir für 0,65 €/l unsere Tanks füllen. Wir müssen schon in Papeete ausklarieren, 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 ( 17°30,5`S - 159°51,1`W ) . Natürlich faellt der Anker in der Robinson Cove. Wir sind die einzige Yacht in der kleinen Bucht. Das hatte ich nicht erwartet. Ein beeindruckendes Panorama umgibt diesen Ankerplatz. Schroff 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 frueher zeremonielle Bogenschiess- 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. Der anschließende Halbmond macht die Aussicht vom Cockpit nicht weniger "kitschig". Nach einem Stop vor dem Ort Haapiti segeln wir die 92 sm nach Fare auf dem Atoll Huahine (16°42,9`S - 151°02`W).

Ein netter Ort, aber 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 ihren 1,50m Tiefgang bei aufgeholtem 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. Heute waren sie

nur an drei Stellen vorhanden. 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 Korallenköpfe schweben. Es ist wie das Fliegen über eine Landschaft in drei Meter Höhe. Und weiter geht die Reise zum Atoll Raiatea ( 16°43,4`S - 151°28,4`W ). Hier greifen wir uns eine Boje vor der Apooiti Marina. Die Verständigung mit dem Hafenmeister ist schwierig. Er spricht so gut Englisch wie ich Französisch. Und die Waschmaschine können wir benutzen, so höre ich es aus seinen Erklärungen. Ich setze Jytte mit dem Wäschesack beim Hafenmeister ab. Als Jytte ihn nach dem Schlüssel zur Laundry fragt, meint er, er habe mir gesagt, dass heute der 1. Mai ist, also Feiertag, und der Waschräum geschlossen bleibt. Jytte macht ihn auf ihre energische Art darauf aufmerksam, dass sie unbedingt heute waschen will. Ich komme erst zu der Auseinandersetzung, als die Waschmaschine läuft. Ich beschwichtige so gut wie ich kann. Alle sind wieder Freunde, und um 1500 trocknet die Wäsche im Wind zwischen den Wanten der "FREYA".

Wir segeln die kurze Strecke zum Nachbaratoll Tahaa (16°41`S - 151°29,1`W) und legen uns an eine Mooringboje des Restaurants und gleichzeitigem Taravana Yacht Clubs. Das Restaurant hat einen guten Ruf. Aber hier sieht alles verlassen aus. Als wir den Sundowner an Bord zubereiten geht eine Lampe im Club an. Wir springen ins Dinghy und bekommen den Drink auf der überdachten Terrasse serviert. Eigentlich wollten wir an Bord essen, aber der Wirt überzeugt uns, ohne großen Widerspruch unsererseits, das Abendessen bei ihm einzunehmen. Es ist ausgezeichnet. So muss denn unsere Lammkeule bis Morgen warten.

In der Nähe ist die Hurepiti Bay. Über VHF spreche ich mit Christine. Sie organisiert mit ihrem Mann Alain eine sogenannte "Vanilla Tour". Eigentlich ist die Tour wegen der Hitze immer Vormittags. Aber da er fuer die nächsten Tage ausgebucht ist lässt er sich zu einer Nachmittags excursion hinreißen. Und hinreißen ist auch die Tour.



**Fahrtensegler**

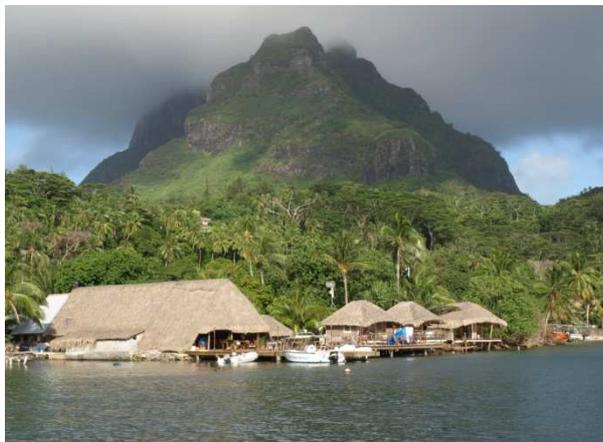
Mit viel Sachverstand erklärt er uns die Fauna der Insel. Es gibt Pflanzen zu medizinischen Zwecken, als Esswaren und sogar als Ersatz von Kerzen. Er zeigt uns Vanilleblüten an denen er die künstliche Besamung der Pflanzen vornimmt. Das sollten eigentlich Kolibris oder eine spezielle Art von Bienen vornehmen. Diese gibt es aber auf Tahaa nicht. So werden seit hundert Jahren die Vanille-Pflanzen künstlich befruchtet. Diese Technik hat ein 10 jähriger Junge zu damaliger Zeit herausgefunden. So sagt es die Geschichte. Nach neun Monaten ist die Frucht reif und nach vier Monaten Dehydrierungszeit hat sie ihr stärkstes Aroma entwickelt. Ein Arbeiter schafft 3.000 Blüten/Tag zu befruchten. 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 können. Alain hat im Jeep zum Teil für uns unbekannte Früchte, die er schält und uns anbietet. Wir genießen die Früchte und die herrliche Aussicht. Auf der Küstenstraße fahren wir zurück zu seinem im polynesischen Stil und mit den hiesigen Materialien erbauten Haus. Dort wartet Christine mit einem wohlschmeckenden Fruchtgetränk. Den Geschmack hat noch keiner von uns vorher genossen.



**Bora-Bora liegt voraus**

Ein weiterer Stop ist die Baie Pufau, in der Cook dreimal vor Anker gegangen ist. Wir können hier leider nicht über Nacht bleiben da für uns der Ankergrund zu tief ist. Bei herrlichem Segelwind liegt Bora-Bora bald recht voraus.



**Bora-Bora Yacht Club**

Am Außenriff entlang, immer begleitet vom Geräusch der Brandung am Riff, die wie ein uns überholender Güterzug klingt, 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 Schwierigkeiten. In dem Club zu sitzen und in der untergehenden Sonne einen Drink in der Hand zu halten, war schon immer das Muss eines Fahrtenseglers. Ein junges amerikanisches Paar versucht seit drei Jahren den Club wieder zum Leben zu erwecken. Aber wir glauben, dass sie es nicht schaffen werden. Bier? Ist nicht mehr da? Rum Punch? Könnt Ihr vielleicht eine Flasche Rum von Eurem Schiff holen? Wie wäre es mit einem Votka-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,- € / Tag bezahlen wollen. Schade, was hatten wir vor 14 Jahren für eine gute Bewirtung hier im Club. Zu diesem gehörten vier Bambushütten für Gäste. Sie sind auf Stelzen über dem Wasser erbaut. Vom letzten Zyklon sind die Hütten sehr beschädigt worden. Außerdem bewohnt der Betreiber des Clubs mit seiner Familie die malerischen Behausungen. Heute sehen wir an den Motus der Atolle riesige Hotelanlagen dieser Art. Wie Tintenfische strecken sie ihre

Stege ins Atoll, an denen bis zu 30 auf Holzpfählen im Wasser stehende Hütten angeschlossen sind. Es ist sicher schön morgens vom Schlafzimmer aus direkt in 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 meine Begriffe zu viel. Aber an diesen Hotelanlagen müssen wir vorbeisegeln, wenn wir das beste Schorchelrevier von Bora Bora erreichen wollen. Vor 14 Jahren sind wir an manchen Korallenbänken bis zu zweimal aufgelaufen. Heute geht es auf einem ausgetonnten, freigesprengten Fahrwasser von 3m Tiefe zu einem herrlichen Ankerplatz. Von hier aus erkunden wir den Korallengarten mit seiner Vielzahl von bunten Fischen.

Für uns ist Bora-Bora im Gesamten noch immer beeindruckend. Die einmalige Farbe des Wassers, die Unterwasserwelt und der Anblick des grünen Berges Otemanu- sein Gipfel ist meistens von einer weißen Wolke umhüllt - werden unvergesslich bleiben. Vaitape ist die größte Village des Atolls. Der Ort lebt von den Kreuzfahrtschiffen. Andenken- und Perlenläden bestimmen das Straßenbild. Von unbefestigten großen Parkplätzen wirbelt der Passat den Staub über die Touristen. Wir machen Einkäufe in den zwei Supermärkten und 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 in den Gesellschaftsinseln verlässt uns Doris.

Nun liegt die Cooks Insel Suvarrow ( $13^{\circ}14,8'S$  -  $163^{\circ}06,4'W$ ) vor uns. 750 sm bei leichtem Wind sind zu segeln. Mit teilweise nur 2kn Geschwindigkeit quälen wir uns durch die Dünung. Wenn es der Wind erlaubt, geht sofort der Spi hoch. Bei einem Durchschnittsetmal von nur 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.



Unser bisher groesster Mahi Mahi

Dieses Mal brauchen wir uns bei der Ansteuerung nicht einzubremsen. Wir gehen durch den 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. In dieser Zeit war es üblich, dass die Weltumsegler hier vor Anker gingen, und ihm Nahrungsmittel mitbrachten. An Land steht eine Tafel mit dem inweis: " Betreten des Naturschutzgebietes ab 1. Juni erlaubt ". Wir sind nicht die weite trecke gesegelt, um nun nicht an dem Steg anzulegen, den Tom Neale zu seiner Zeit gebaut hat.



Hier wohnte Tom Neale

Der Steg ist nicht mehr in originalem Zustand. Nach jedem durchziehenden Zyklon muss er repariert werden. Von seinem Haus am Strand ist nur noch die Fundamentplatte erhalten. Die darauf befindliche Holzkonstruktion würde noch nicht einmal einem starken Wind widerstehen. Es sind weitere Gebäude in der Nähe zu finden. Ein größeres scheint von den hier ankernden Fahrtenseglern benutzt zu werden. Alles sieht sehr verwahrlost aus, zum Teil vom Grün 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.



Tinas Barefood Bar

Mit einem Kokosnussvorrat im Dinghy motoren wir zurück zur "FREYA " Hier ziehen die 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 19.05.10 verlassen wir Suvarrow. Der Anker kommt mal wieder nicht frei. Das Wasser ist so klar, dass ich mit der Tauchbrille 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 Amps/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 dass die Luken zu 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



**Mit Spi in den Sonnenuntergang**

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?



**Segeln Nähe des Äquators**

Oberhalb des Äquators mache ich mir Gedanken über den links drehenden Strudel, der beim Spülen in unserer Kloschüssel entsteht. Aber auf der südlichen Halbkugel dreht er noch immer links herum. Also muss jetzt die Toilette 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 (  $14^{\circ}16' S - 170^{\circ}44' W$  ) 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.



Einer von vielen Wasserfaellen Samoas

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 die Samoanerin "Tisa's Barefoot Bar and Restaurant". Eine urige Anlage. Heute Abend soll hier ein samoanisches Feast stattfinden. Um 2030 werden die leckeren Esswaren aus dem Garofen geholt. Er besteht aus heißen Steinen, die mit Palmenblättern abgedeckt sind. Zwischen ihnen liegen in Kokosnuss-Halbschalen Fisch, Fleisch und Gemüse an unterschiedlich heißen Stellen. Das Gemüse ist "al dente" und die Lammenteile 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 (  $13^{\circ}49,7'S$   $171^{\circ}45,7'W$  ). 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 Hafenkaptäns 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 schönen 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 und, kathedralenartige 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 verstärkten Gitarre 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 vom September 2009. Der Besitzer eines neuerbauten 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 fünfziger 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. Der Samoaner entschuldigt sich 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 ueber 7 sm der mit 38 Ruderern plus Steuermann und Trommler.



**Regatta Flag Day in Apia**

Es können aber auch bis zu 48 + 3 in einem langen und schmalen Ruderboot 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 fuer 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.



**Zieldurchgang US Samoa**

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 Mittagshitze. 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, nicht Dienst hat. Sein Kollege weiß von nichts, und wir geben ihm die Ausklarierungspapiere von Tahiti. Nach zehn Minuten ist alles erledigt. Gegen 1800 verlassen wir im Dunkeln Upolu. Es sind nur 65 sm bis Savai'i. (13°31'S 172°38,7'W).



**Blow Holes auf 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. Aber 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 zruft, 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 naechsten Morgen werden wir von Samoa Dundee (er koennte der Bruder von Crocodile Dundee sein) geweckt. Er sitzt im Auslegerboot und weist sich als Hafenkaptän 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 Fontainen bis zu 80 m Höhe. Heute ist ruhige See und wir können nach einem Fauchen mit anschließendem Zischen 6 m hohe Fontainen bewundern. Ein Einheimischer wirft Kokosnüsse in den Ausgang der Röhren. Wie Kanonenkugeln fliegen sie mit dem Wasser in die Höhe.



**Eine von 1000 Kirchen Samoas**

Einige Kilometer weiter kommen wir zu den Mu Pagoa Falls. Das Wasser stürzt 5m tief direkt in den Pazifik. Kinder versuchen von einer Klippe zu angeln, Frauen stehen im Wasser und sammeln Muscheln und Schnecken in kleine 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 m x 50 m, ist 12 m hoch, aus Basaltstein und von tropischen Gewächsen total überwuchert. Die Pyramide ist vor über 1.000 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 hat 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 Kirchen und Fales sind leider von den letzten Zyklonen schwer beschädigt worden.



**Folgen der Zyklone**

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 vor allem die Bewohner mit ihrer unvergleichlichen Freundlichkeit und der Ruhe, die sie ausstrahlen.

Ab Suvarrow haben wir uns wieder von der Barfussroute entfernt. Wir treffen seit Tahiti keine Segler mehr.



**Return to Paradise Beach**

Unsere nächsten Ziele werden die weiteren ehemaligen deutschen Kolonien Wallis und Futuna sein. Stecknadeln im Pazifik, genau das, was wir suchen.

Seid begrüßt von Peter, Jytte und Peter

27.05.2010 *Pago Pago /American Samoa* ,  
Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,



1,70m/62 kg fängt 1,25m/12 kg ;-)

ich schreibe gerade einen neuen Bericht.  
Wir verlassen heute das gute WiFi (Wireless LAN (WLAN)) in Pago Pago/American Samoa. Da schicke ich mal eben 2 Fotos im Voraus.

Herzliche Grüsse von Jytte und



Eurem Gildebruder Peter

23.04.2010 Marina Tahina / Tahiti,  
Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,



wir bringen unseren Freund Wolfgang mit der "FREYA" zum Flughafen Mangareva/Gambier. Zweimal in der Woche wird es aktiv auf dem Motu (Koralleninsel im Rand eines Atolls). Dann kommen aus allen Richtungen Motorboote in den kleinen Hafen am Flugplatz und in der Wartehalle geht es drunter und drüber. Nach so langer gemeinsamer Zeit an Bord ist es ein komisches Gefühl unseren Freund winkend auf der Hafenmole zu sehen. Er wird immer kleiner, während wir bei leichtem Wind das Atoll verlassen. 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 als erwartet werden. Aber nach gut vier Tagen machen wir am Abend als einziges Schiff im kleinen Hafen von *Otepa* fest ( $18^{\circ} 05,9' S - 140^{\circ} 54,7' W$ ). Kaum haben wir die Leinen belegt da 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 aber noch soeben verhindern können. Nun kommen das erste Mal ein Teil unserer Gastgeschenke zum Einsatz. Jeder bekommt Buntstifte und einen Malblock. Es ist für die kommende halbe Stunde Ruhe. Dann müssen wir vier Bilder mit der "FREYA" als Motiv bewundern. Wir genießen den Abend in der Ruhe der einbrechenden Nacht. Geweckt werde ich von einem geflüsterten "Sir, Sir !" Tuhiragi sitzt auf der Pier. Seine Beine rutschen auf der Seereling hin und her. Als ich ihn begrüße, schenkt er mir so ganz nebenbei eine herrliche Muschel.



Vom

Hafen in den Ort ist es ein legerer Fussweg. Er führt uns vorbei an verlassenem Gebäuden der Fremdenlegion, an vielen verfallenen Containern mit sanitären Einrichtungen für die Camps, und an einem Gedenkstein für die verstorbenen Legionäre. Unter ihnen 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 Aufbau der Stadt mit ihrem rechtwinkligem Straßennetz vermuten wir, dass dieser Ort vor nicht allzu langer Zeit vergrößert wurde. Nach *Hao* sind sicher die Menschen von *Moruroa* und *Fangataufa* umgesiedelt worden. Dieses konnte oder wollte uns niemand bestätigen. Der letzte Atombombenversuch hat 1996 stattgefunden.

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 und wir haben das blaue Wasser im Cockpit. Auch wenn wir durchnässt sind macht das bei den hiesigen Temperaturen nichts aus. Es ist vielmehr erfrischend, mit den nassen Klamotten im Wind zu stehen.

In der Nacht weckt mich Peter. Wir müssen bei 5 Bft. schiffen. Eigentlich ein gewöhnliches Manöver. Wir nehmen den Besan dicht. Aber zum "rund achtern" kommt es nicht mehr. Die "FREYA" rollt fürchterlich. An der Nock des Besanbaums 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. Mal sehen wo wir einen Schraubstock zum Richten finden. Am Nachmittag kommt wieder Leben in die Bude. Ein kleiner Mahi-Mahi von 4 kg hat angebissen. Nicht groß aber genug für die nächsten drei Tage - für uns zwei Esser. In der kommenden Nacht müssen wir uns mal



wieder einbremsen.

Im Morgengauen

fahren wir durch den *Passe Manino* in das Atoll *Tahanea* (16°50,7' S - 144°43,1' W). Vor einem Palmenstrand finden wir unseren einsamen Ankerplatz. Am Nachmittag fahren wir mit dem Dinghy zu einer nahegelegenen Koralle. Viele große Fische und Korallenstöcke die wie Blumensträuße aussehen, in den Farben weiß, rot und lila.

Gegen Abend rufen wir unsere Mail über das Iridium-Telefon ab. Dabei erfahren wir dass

heute Ostersonntag ist. Haben wir ganz verschlafen. Beim Sundowner beobachten wir "Blacktip Sharks". Wenn sie 2,10 m lang sind dann sind sie für Menschen ungefährlich. Einer ähnlich aussehende Art von 2,40 m Länge sollte man jedoch ausweichen. Na danke! Um unsere Yacht kreisen mehrere Haie 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* (16°29,3'S - 145°27,0'W). Zwei Stunden lassen wir uns vor Top und Takel zum Passe Tumakohua treiben. Wir durchfahren ihn bei auslaufendem 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. Dieses Werkzeug ist notwendig zum Richten des Besanbaumbeschlags. Mit dem Dinghy fahren wir zum kleinen Ort *Tetamanu*, wo wir im *Passe Tumakohua* am Steg einer Tauchschule anlegen. *Tetamanu* besteht aus einigen Hütten die zum Teil mit Palmenblättern gedeckt sind und vielen Ruinen von steinernen Häusern. Nach den zwei parallel verlaufenden, gepflasterten und von Grünpflanzen überwachsenen Strassen zu urteilen, hat der Ort bessere Zeiten erlebt. Eine schöne steinerne Kirche mit einem Gemeindehaus von 1867 zeugt davon. Das Atoll ist mit Palmenwäldern bewachsen. Aber wer kauft heute noch Sisal oder Kopra? Das wird der Grund dafür sein, dass die Leute abgewandert sind. Doch diese Morbidität hat seinen besonderen Reiz.

Otepa\_Hao.jpg

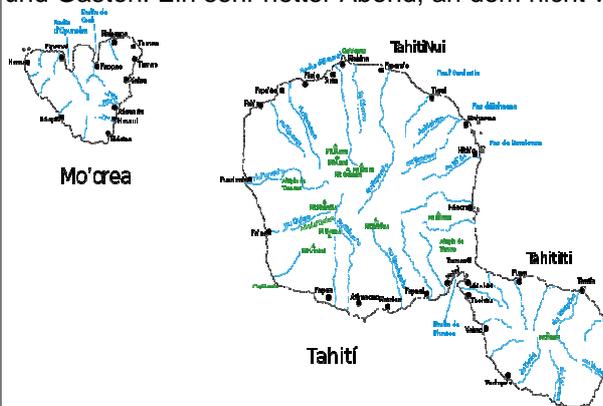


Um 1000 wollen wir unseren Ankerplatz verlassen. Aber der Anker hängt in einer Koralle. Mit Gewalt geht es nicht. Das führt nur dazu, dass die Kette über die Nuss springt. Wir haben leider keinen Kettenstopper und so rauschen 60 m Kette und 10 m Ankertrosse aus. Ich springe mit Maske und Flossen ins 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 frei zu bekommen. Das Tauchboot vom Diving Center kommt vorbei. Ich winke es heran. In einer halben Stunde wollen sie zurück sein und uns helfen. Wir versuchen es weiter und schaffen es die Kette zu klarieren. Als nach einer Stunde das Tauchboot ankommt haben wir noch 20m Kette draußen. Nun gut, wir hätten den Rest auch noch geschafft, aber der Diving-Instructor 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 Barfuss-Route. Diese geht 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* ( $15^{\circ}48,2' S - 146^{\circ}09,1' W$ ) lebt eine Familie, die neun Moorings für die Segler ausgelegt hat. Sie haben zwei Bungalows für Gäste und kochen Abends für die Segler. Sechs Hunde begrüßen uns am Steg. Sonst ist niemand da. Die Türen der Häuser stehen offen. Auf dem Rückweg zur "FREYA" machen wir einen Stop 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 Kakerlaken freie Zone gibt. Schränke werden ausgeräumt, mit Spray ausgeräuchert, ein Dutzend Kakerlaken-Hotels im Schiff verteilt 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. Aber nur für ihre drei Gäste, für Massimo und für uns. Nur nicht für die vierköpfige deutsche Crew eines am Nachmittag eingelaufenen Katamarans. Wir besuchen diese ARC Teilnehmer, um ihnen die Mitteilung unserer Gastgeber zu übermitteln, bleiben aber nicht lange. Als es dunkel ist, 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 beiden Freunden aus California, 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 Nachts wieder mit Positionslatern. 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 ( $17^{\circ}35,2' S - 149^{\circ}36,9' W$ ). Der Liegeplatz in Papeete ist geringfügig billiger, liegt aber direkt am Boulevard Pomare, wo Tag und Nacht ein starker Autoverkehr für viel 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, 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 das Marae (Kultstätte der Polynesier) de Arahurahu mit seinen zwei Tikis ( Statuen aus Stein) und einer großen Opferplattform aus Basaltsteinen. Hier wurden nicht nur Tiere geopfert. Die Polynesier opferten auch Menschen; nur Männer, die vor der Opferzeremonie getötet wurden. Bei starkem Regen wollen wir uns die Grotte de Maraa ansehen. Leider ist sie wegen Steinschlaggefahr gesperrt. Bevor wir ins Gauguin Museum gehen nehmen wir einem kleinen Lunch im anspruchsvollen Gauguin Museum Restaurant. Das Museum gefällt mir besonders durch seine Architektur. Pavillons mit überdachten Gängen verbunden sind in einer gepflegten Gartenanlage angeordnet. Die Exponate der Ausstellung sind alles keine Originale. Wir bekommen aber uns noch nicht bekannte Informationen über das Leben von Gaugin. Noch ein Stop am hohen Wasserfall , dem "Cascade de Vahipoiri", und die Nacht bricht herein. Eine ganz außergewöhnliche Tour führt uns am nächste Tag zum "Relais de la Maroto". Die 18 km lange Strasse ist nur für Autos mit Vierradantrieb zugelassen. Wir übersehen die Schilder und fahren mit dem kleinen Fiat durch Wasserdurchfahrten, über abenteuerliche Brücken, lange 15%ige Steigungen, zerklüftete Strassen und tropisch bewaldete enge Täler. Nach dieser aufregenden Fahrt erreichen wir das Relais, das im Krater des Vulkans auf nur 330m Höhe gelegen ist, 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 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 die Übernachtungsmöglichkeiten und das Restaurant vorhält. Anschließend die Besichtigung des Leuchtturms am " 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. In den kommenden drei Wochen werden wir die Gesellschaftsinseln bereisen. Danach müssen wir uns entscheiden, ob wir die Tonga- oder die Cooks Inseln besuchen. Das bedeutet: weiter auf der Barfuss-Route oder zu abgelegenen Zielen. Im nächsten Bericht werdet Ihr erfahren, wie wir uns entschieden haben.

Herzliche Grüße von Jytte, Doris, Peter und  
Eurem Gildebruder Peter

29.03.2010 *Atoll Hao / Tuamotus*,  
Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder,



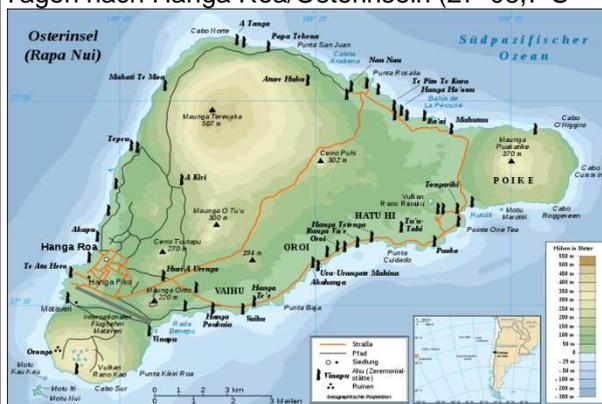
Wir werden uns in der naechsten Zeit in den Tuamotus aufhalten. Haben vor zwei Tagen die Gambier Inseln verlassen und so auch unser Freund Wolfgang uns. Jetzt sind wir nur noch zu zweit. Aber in Papeete wird Jytte und Doris, die Frau meines Freundes an Bord kommen. Melde mich dann aus Papeete. Uebermorgen wollen wir im Atoll Hao vor Anker gehen. In diesem Teil der Tuamotus war ich noch nie.  
Wir wuenschen Euch einen baldigen Fruhling.  
Peter

23.03.2010 Rikitea auf Mangareva / Gambierinseln,

Liebe Gildeschwestern,  
liebe Gildebrueder,

Wir waren 3 Wochen im Galapagos Archipel und haben eine von Guides gefuehrte, mehrtaeigige Reise mit dem Motorboot unternommen. Die Tierwelt an Land und unter Wasser begeisterte uns. Vielen Menschen sind die Inseln aus unzuehligigen Filmen im Fernsehen bekannt. Aber es ist unvorstellbar aufregend und einzigartig, wenn wir selbst mit den Seeloewen unter Wasser Kontakt haben, Haie unter uns durchschwimmen sehen, oder auch einem "Iguana" (Leguan) und Blaufuettöpel beim Fischen unter Wasser beobachten koennen. Die Landtiere, speziell die Riesenschildkroeten in freier Natur zu erleben, ist diese Reise wert. Jytte verlaesst uns und dafuer kommt unser Freund Wolfgang aus Bayern zu uns an Bord.

Als reine Maennercrew segeln wir die "Freya" ueber die Distanz von 2.090 sm in 12 1/2 Tagen nach Hanga Roa/Osterinseln (27°08,7' S - 109°26,2' W).



Wir erleben auf dieser Fahrt unbeschreiblich gute Segelbedingungen. Besondere Vorkommnisse sind der Bolzendurchbruch an der Schubstange des Autopiloten zur Pinne. Wir beheben den Schaden innerhalb von 2 Stunden mit Bordmitteln. Ferner fangen wir endlich einen 9 kg schweren "Wahoo" (2,50 Meter langer und maximal 83 Kilogramm schwerer Raubfisch).



Er verhilft zu guten Speisen und in den folgenden vier Tagen. 150 sm vor Landfall können wir nicht mehr in den Leerlauf schalten. Der Pessimist an Bord tippt auf Getriebeschaden, der Optimist auf eine blockierte Welle. Wir erlauben es unserem besten Schwimmer nicht, und das ist Wolfgang, bei den Wellen außenbords zu gehen und die Lage unterhalb der "Freya" zu überprüfen. Aber in Hanga Roa angekommen können wir durchatmen: Der Teil eines Netzes hat sich in den Propeller gedreht und so die normale Funktion des Getriebes verhindert. Unser Line-Cutter kann nur Leinenschneiden - mit Netzen kann er nichts anfangen.

Wir ankern direkt vor Hanga Roa. Die Klippen sind einer kleinen Bucht vorgelagert. Hier können wir mit dem Dinghy anlanden. 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 Umkippen.

Das Einklarieren ist mal wieder furchtbar! Unser Schiff rollt und ein großes Arbeitsboot ohne Fender will bei uns längsseits gehen. Unsere Fender springen hoch und so wird unsere hölzerne, lackierte Fußreling sehr grob misshandelt. Von den 10 Insassen des Bootes kommen 7 "Offizielle" an Bord. Sie lassen sich viel Zeit mit dem Ausfüllen von vielen Formularen, begleitet von den Rammings ihres wartenden Arbeitsbootes. Der für das Obst und Gemüse zuständige findet mit großer Genugtuung in der Pantry Knoblauch, Zwiebeln, Äpfel und Eier. Mit einer vollen Tüte verlässt er uns. Wir sind froh, als sie sich von der Freya entfernen.

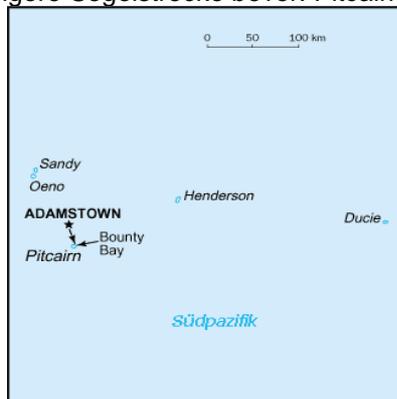
Am 27. 02. 2010 um 06:30 Uhr klopft jemand an unsere Yacht. Der Schipper der "Balena" macht uns darauf aufmerksam, dass sich ein Tsunami den Osterinseln nähert. Wir sollen auf Kanal 16 schalten und Instruktionen vom Hafenmeister abwarten. Mehr erfahren wir nicht. An der Uferstraße fahren Polizei und Feuerwehr mit Sirenen und Blaulicht entlang und fordern die Bevölkerung über Lautsprecher auf, sich zur Kirche zu begeben. Diese liegt oberhalb des Ortes auf einem Hügel. Wir sind 7 Yachten von denen 5 den Ankerplatz umgehend verlassen. Wir nehmen nur den Anker Kurzstap und warten ab. Um 07:30 Uhr kommt vom Hafenmeister die Aufforderung, tiefes Wasser aufzusuchen. Nach einer sm haben wir 600 Meter unter dem Kiel. Wir stellen den Motor ab und lassen die "Freya" treiben. Jetzt wird erst einmal ausgiebig gefrühstückt. Um 11:00 Uhr gibt der Hafenmeister "Entwarnung" und wir suchen wieder den Ankerplatz auf. Am Nachmittag rufe ich Jytte an. Sie freut sich. Meine Stimme zu hören. Alle Angehörigen von uns haben sich große Sorgen gemacht und nun erfahren wir auch erst über das Erdbeben und den Tsunami, den es im Pazifik ausgelöst hat.

Mit einem Mietwagen erkunden wir Rapa Nui / Osterinseln. Wir besuchen fast alle Sehenswürdigkeiten der Insel. Der Vulkan Rano Kau, die religiöse Stätte der Orongo, und das Ahu (zeremonielle Plattform mit Steinfiguren) Hanga Hahave.



An der Küstenstrasse sind noch einige Ahus zu sehen, bevor wir die "Fabrik" erreichen. Hier wurden die Moais aus dem Lavagestein gebrochen und bearbeitet, um dann, wer weiß wie, zu ihren Standorten auf der Insel gebracht zu werden. Die "Fabrik" sieht aus, als wenn sie fluchtartig verlassen wurde. Halbfertige Moais liegen herum, unbearbeitete Figuren sind noch halb im Erdreich eingegraben. Von der am Berg gelegenen "Fabrik" sehen wir in einer großen Entfernung das auf jeder Postkarte zu findende Ahu Tongariki mit seinen 16 Moais. Wir bleiben lange an diesem mystischen Ort, bedenkend, dass es in unserer Zeit noch unerklärbare Geheimnisse gibt. Es gibt viele Theorien, woher die Ureinwohner kamen. Kamen sie vom südamerikanischen Kontinent? Von den nahegelegenen Marquesas Inseln? Oder sogar aus Asien? Warum sind die Einwohner plötzlich verschwunden? Wir sind beeindruckt von der Insel und ihrem Mysterium.

Wieder einmal steht uns eine längere Segelstrecke bevor. Pitcairn ( $25^{\circ}03,9' S - 130^{\circ}$



05,7'W) ist unser nächstes Ziel. 1.290 sm, anfänglich mit Etmalen über 100 sm. Für uns nicht sehr befriedigend. Am Fünften Tag lasse wir uns segellos treiben. Bei der Dünung geht das Schlagen der Segel zu sehr auf die Nerven und das Material. Als wir dann mit dem Motoren beginnen, beschließen wir, uns nach Norden zu verholen. 100 sm nördlich des direkten Kurses setzt leichter Wind ein, der sich immer mehr verstärkt. Am 9. Tag segeln wir in einen Trog, der uns Wind in Sturmstärke bringt. Es dauert aber nur einen Tag. Vor Pitcairn müssen wir uns och "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 (Goldmakrele) 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 von der britischen Admiralität nicht gefasst zu werden. Fast alle Einwohner sind Nachfahren der Meuterer. Im vergangenen Jahr haben wir in Nova Scotia Captain Sean Berkaw von dem



Schooner "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 von ihm auszurichten, wenn wir Pitcairn erreichen. Das tun wir nun und wir werden sofort zum Lunch bei der Tochter von Meralda eingeladen. Pitcairn ist eine interessante Insel auf der wir ein paar Tage hätten bleiben wollen. Aber der Ankerplatz ist so stark dem Schwell ausgesetzt, dass es mir Angst und Bange um unsere Yacht ist. Wir werden von Brenda wieder in halsbrecherischer Fahrt im Longboat zur "Freya" gebracht. Dort angekommen können wir uns kaum auf den Beinen halten, so stark bewegt sich unser Schiff in den Wellen. An Land wird von "Fair Condition of 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, einen kleinen Eindruck von der Insel bekommen zu haben. Außerdem haben wir in der Geschichte der "Meuterei auf der Bounty" viel Neues erfahren und auch von der naheliegenden unrühmlichen Geschichte der Insel.

In flotter Fahrt, bei konstantem Wind von 4 bis 5 Bft. Aus SE sind die 317 sm zu den Gambierinseln schnell gesegelt. Wir werfen den Anker vor dem Ort Rikitea / Mangareva



(23°06,9`S - 134°58,0`W).

Die Gambier Inseln sind Bestandteil eines großen Atolls, 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 Atombombenversuchen liegt auf einem langgestreckten Motu. Unser Freund Wolfgang wird von hier am 27.03. 2010 von hier aus zurück nach Deutschland fliegen. Wir haben somit 12 Tage Zeit, die Segel zu reparieren, die Wartung des Motors nach 750 Betriebsstunden vorzunehmen, die Yacht von Entenmuscheln zu

	<p>befreien, den Lack der Fußreling auszubessern und viele kleine Reparaturen auszuführen. Unser Bier trinken wir abends bei Fritz. Er ist Trans Ocean Stützpunktleiter. Seit 35 Jahren betreut er Segler auf eine ruppige, aber herzliche Art. Vielleicht hat er diese Eigenart aus der Zeit, die er als Fremdenlegionär gedient hat. Jedenfalls fühlen wir uns bei ihm wohl und nehmen seine Hilfe und Ratschläge gerne an. Gambier ist bekannt wegen der "Mother of Pearls", der schwarzen Perle. Es ist nicht einfach, herauszubekommen, wo wir eine dieser Schmuckstücke erstehen können. Nach längerer Suche machen wir die Bekanntschaft mit einer Lady, die eine Perlenfarm besitzt. Wir brauchen Stunden, um uns aus einer Vielzahl von Perlen die schönste auszusuchen. Wenn uns unser Freund am Wochenende verlässt, werden Peter und ich durch die Tuamotus nach Papete segeln. Hier treffen wir uns mit unseren Frauen. Wie es dann weitergehen wird, schreiben wir in unserem nächsten Bericht.</p> <p>Frohe Ostern und Grüße Peter</p>
30.01.2010	<p><u>Wreck Bay / San Cristobal / Galapagos,</u> Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder, Wir sind eine Wochen zwischen den Reptilien an Land herumgekrochen und im Wasser mit Seelöwen und Haien geschwommen. Galapagos ist wirklich toll. Mehr davon im nächsten Bericht. Wir wünschen Euch einen baldigen Frühling. Jytte und Peter</p>
25.01.2010	<p><u>Wreck Bay / San Cristobal / Galapagos,</u> Liebe Gildeschwestern, liebe Gildebrueder, wir wünschen Euch ein gutes Segeljahr 2010. Nach drei Wochen Rundreise mit dem Mietwagen durch Costa Rica sind wir am 08.01.2010 wieder in der Shelter Bay Marina in Colon/Panama eingetroffen.</p>  <p>Zwei Tage später kam unser Freund Peter aus Hamburg. Am 13.01.2010 haben wir ohne Probleme den Panama-Kanal passiert. Das Problem kam danach. Als wir ankern wollten, streikte unsere Winsch. Wir haben in Panama City in der Flamenco Bay Marina ( 08°54,3'N, 079°31,3'W ) ang elegt, wo uns die Angestellten ihre Werkstatt zur Verfügung stellten. Nach Ausbau der Winsch fanden wir eine gebrochene Zuleitung zum Relais. Abends war alles wieder dort, wo es sein sollte. Am nächsten Tag konnten wir unsere Reise nach Westen fortsetzen und dabei den Äquator überqueren . Herrlicher Südwind brachte uns in 6 Tagen und 5 Stunden ueber die Strecke von 880 sm zur Wreck Bay / San Cristobal / Galapagos (00°53,9`S, 089°36,6`W) . In den kommenden Tagen werden wir geführte Touren auf den Inseln unternehmen, um die vielen Spezies zu erleben, für die das Galapagos-Archipel berühmt ist. Naechste Woche kommt unser Freund Wolfgang und am 14.02.2010 liegen dann 2000 sm vor uns. Nach unserer Planung werdet Ihr den nächsten Bericht von der Osterinsel erhalten. Wir wünschen Euch einen baldigen Frühling. Jytte und Peter</p>
10.12.2009	<p><u>Colon/Panama,</u> Die San Blas Inseln/Panama ( 09°33`N-078°57`W) w aren fuer uns einfach umwerfend. So zwischen den Kuna-Indianern zu sein, vom Haeuptling der Isla Gertie begruesst zu werden und einen sehr nahen Einblick in Ihren Lebensablauf zu erhalten, das hatten wir uns so nicht vorgestellt. Die meissten Yachten ankern an den Ausseninseln. Unter Land fuehlten wir uns nicht wie Touristen eher wie Teilnehmer einer Expedition. Die FREYA war auf der Isla Gertie die 11. Yacht in diesem Jahr. Seit Juni hat hier kein Segler mehr vor Anker gelegen. Zwei Wochen haben wir im San Blas Archipel- das 300 Inseln umfasst-</p>

	<p>gesegelt. Dann mussten wir leider aus zeitlichen Gruenden nach Colon/Panama ( 09°22' N-079°57' W). In der vergangenen Woche haben wir alle Formalitaeten zur Passage des Kanals am 13.01.10 erledigt. Morgen kommt die FREYA aus dem Wasser. Ein neues Antifouling ist nicht unbedingt noetig, aber 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 ueber 30°C, bei einer Luftfeuchte von 90% kommen wir nicht so recht in Weihnachtsstimmung. Aber vergessen haben wir das Fest nicht. So wueschen wir allen Gildeschwestern und Gildebruedern ein Frohes Weihnachtsfest und ein tolles Segeljahr 2010. Herzlichst Jytte und Peter</p>
29.11.2009	<p><u>San Blas Inseln,</u>  Mal wieder eine Standortmeldung von der FREYA!  Unseren Plan Plan von Cuba direkt nach Kingston zu segeln haben wir auf der Überfahrt nach Jamaica wegen Windmangels aufgegeben. An der NO- Küste liegt der Hafen Port Antonio (18°15' N - 076°25' W ). Eine saubere Marina, freundliche Beamte bei denen wir einklarieren und die Stadt mit der niedrigsten Kriminalität in Jamaica. Drei Tage blieben wir in der Marina.  Wir machen Ausflüge mit dem Mietwagen in die Blue Mountains und nach Kingston. Es war eine gute Entscheidung, dass wir diesen Hafen nicht angelaufen sind. Bis auf das Bob Marley Museum und dem Port Royal fanden wir Kingston nicht sehr einladend. Die nächtliche Heimfahrt durch die Berge war ein Abenteuer fuer sich. Alle Autofahrer schienen ihre private Rennen zu fahren.  Am 19.11.09 segeln wir bei gutem Wind nach Porvenir/San Blas Inseln/ Panama (09°33' N - 078°57' W). Nach 3 Tagen, mit Etmalen bis 182sm, müssen wir die FREYA einbremsen, um nicht nachts in das San Blas Archipel einzulaufen.  Auch ein angenehmes einklarieren bei lustigen Beamten. Hier warten wir drei Tage auf Jytte die pünktlich aus Berlin kommend auf der ca. 250m langen Piste halbrecherisch 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 Pygmaeen das zweitkleinste Volk der Welt sind, ihre Inseln und Wohnhäuser zeigen. Alles ist für uns sehr beeindruckend wie archaisch Menschen in der Nähe von hoch technisierter Zivilisation leben. Hier wird noch Fischfang vom Einbaum aus betrieben. Teilweise besegelt und auch schon mit Außenbordern angetrieben.  Wir werden noch einige Inseln besuchen, bevor wir nach Colon segeln, um mit den Formalitäten für die Passage durch den Panama Kanal konfrontiert zu werden.  Herzliche Grüsse allen Brüdern und Schwestern vom Peter und jetzt auch von Jytte</p>
16.10.2009	<p><u>New York,</u>  Hello friends,  we have new mail-adresses: jsjodt@googlemail.com / luehrp@googlemail.com  I am on "FREYA" waiting for better weather. In the moment gale and cold in New York. But we are on the way to the south. Have a nice weekend. Cheers Peter and Jytte</p>
23.08.2009	<p><u>Portland/Maine,</u>  Fuer einen Segler der Skandinavien, Schottland und Irland kennt ist eine Reise nach Neufundland nicht zu empfehlen. Es sei denn er liebt es im Nebel zu segeln und sich von der nicht atemberaubenden Landschaft einfangen zu lassen ( Wir sind nur die gesamte Suedkueste und die Ostkueste bis St. John`s gesegelt).</p>  <p>Zu spaet haben wir</p>

kanadische und amerikanische Segler kennengelernt die in Nordeuropa gesegelt sind. Ihre Meinung zu Neufundland: "forget it !" Für die, die Nordeuropa nicht kennen, ist es jedoch das exotische Revier das sie vor der Haustuer haben, Aber wer liebenswerte Menschen kennenlernen will, die "Newfies" ( so nennen sie sich selbst, die Einwohner ), fuer den ist das Land wert zu erkunden. Musizieren, Lachen, Lebensfreude und Hilfsbereitschaft sind die Attribute der Menschen die wir erlebt haben, einfach einmalig. Heute liegen wir in Portland und lassen den Hurrikan Bill an uns vorbeiziehen. Wir werden noch ein paar Tage hier bleiben, da fuer diesen Kuestenbereich Schwell von 8m Hoehe fuer morgen angesagt wurde ( zur Freude der Surfer ). Seitdem wir Halifax verlassen haben sind wir bisher an 35 Tagen gesegelt, wovon an 16 Tagen Nebel herrschte. Auch wenn manches Mal nur fuer eine Stunde am Tag, insgesamt sind es ueber 150 Stunden gewesen an denen wir vor dem Radar gesessen haben. Wir segeln in den kommenden Wochen langsam nach NY, wo die FREYA drei Wochen auf uns warten wird, weil wir in dieser Zeit in Berlin sein werden. Bis dahin liebe Gruesse an die Schwestern und Brueder der Schiffergilde von Jytte und Peter

30.06.2009 *Bras D`or Lake/Nova Scotia,*



Hallo Freunde, wir sind jetzt im Bras D`or Lake in Nova Scotia. Die Fahrt von Halifax hierher haben wir ausschließlich unter Deck navigatorisch absolviert. Eine Woche im Nebel und jetzt laufen wir mit eckigen Augen durch die Gegend. Unsere Ankerplätze sind im Handbuch alle als landschaftlich berauschend ( breath taking ) beschrieben. Wir waren froh wenn wir die Bucht andeutungsweise ausmachen konnten. In Halifax hat uns im Royal Nova Scotia Yacht Squadron Thilo ausfindig gemacht. Die große deutsche Nationale hat ihm den Weg gewiesen. Ein netter Bierabend mit Ihm an Bord der "FREYA" war der Erfolg seiner Suche nach uns. Wir haben ein Foto von uns 3en. Wenn ich auf die entsprechende Seite der Schiffergilde komme, dann gibt es das Foto als Nachtrag. Jetzt warten wir auf Freunde aus Berlin/Hamburg mit denen wir Neufundland erkunden wollen....im Nebel? Wir grüssen alle lieben Brüdern und Schwestern Eure Jytte und Peter