

Wo die Welt wieder anfängt

**Pures Südsee-Feeling und ursprünglicher Alltag:
Die Marquesas in Französisch-Polynesien sind für
viele Segelbegeisterte eine Traumdestination.**



_01

_01 Schöne Ankerbucht vor Taiohae.

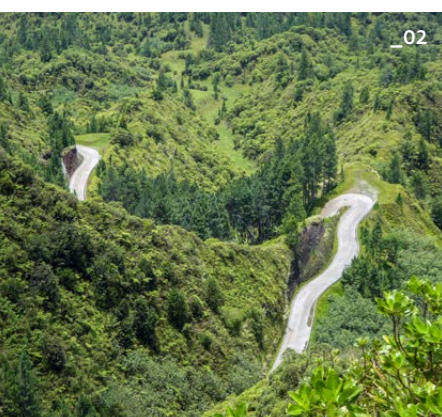
_02 Eine wild zerklüftete Felslandschaft trennt den Flughafen vom Hauptort Taiohae.

_03 Die Polizeistation von Taiohae

_04 Einer von vielen lokalen Fischmärkten.

_05 Freiluftabwasch à la Südsee.

_06 Dinghi-Dock beim Fischmarkt vor Henrys Bistro und Kevins Yachtservice.



_02



_03



_04



_05



_06

Nuku Hiva – Taiohae Bucht

Taiohae auf der Insel Nuku Hiva – das ist der Ort, an dem die Welt wieder anfängt. Für die Weltumsegler, die über den Pazifik gekommen sind, bedeuten die Marquesas, zu denen Nuku Hiva gehört, der erste Landfall. Der Nabel der Welt befindet sich an der Hafenterrasse unter einem Blechdach in Form einer Ansammlung von Tischen mit bunten Plastikdecken. Hier gibts Kaffee (manchmal nur Pulver und heisses Wasser), Kaltgetränke (das Bier muss man aus einem der beiden kleinen Läden selber mitbringen) und sogar eine Auswahl an Tellergerichten zu ungefähr acht Franken. An den Pfosten baumeln Bananenstauden und eine lockere Steckdose sowie – ganz wichtig, weil sonst kaum erhältlich – die virtuelle Nabelschnur: das Internet. Alles zur freien Bedienung. Hier holen Segler Wetterinformationen, organisieren Ersatzteile, benachrichtigen Daheimgebliebene. Manchmal ist es still wie in einer Kirche, manchmal auch ein munteres Geplauder, fast wie in einer grossen Familie, die sich in wechselnden Konstellationen immer wieder an den verschiedenen Orten der Barfussroute trifft. Wie eben hier, auf den Marquesas. Diese Inselgruppe liegt am weitesten von jeder Kontinentalmasse entfernt, selbst von Tahiti sind es über 1000 Seemeilen. Als Segler kommt man üblicherweise von Panama oder Ecuador via Galapagos, einige machen stattdessen den Bogen über Rapa Nui (Osterinseln), die Pitcairns und die Gambier-Inseln.

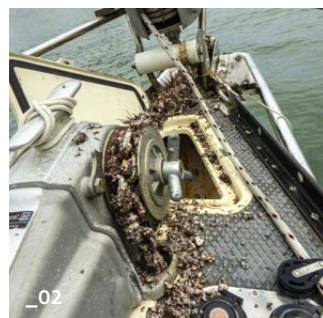
Während am Panamakanal das Kribbeln vor der Kanaldurchfahrt und vor der Entscheidung, tatsächlich die Welt zu umrunden in der Luft liegt, wird hier auf den Marquesas die Freude und die Erleichterung darüber geteilt, die unvermeidbar längste Passage zwischen zwei Landfällen geschafft zu haben. Insbesondere bei den Crews der World-ARC-Boote. Denn die übrigen Ankömmlinge verteilen sich auf die insgesamt sieben Inseln und geben sich relaxter. Sie bleiben mindestens einige Wochen, oft Monate, manche gar Jahre, während die Teilnehmer der World ARC bedauert werden wegen ihres strikten Zeitplanes, der ihnen nur zwei bis drei Wochen für die Marquesas lässt.

Gute Ausrüstung gefragt

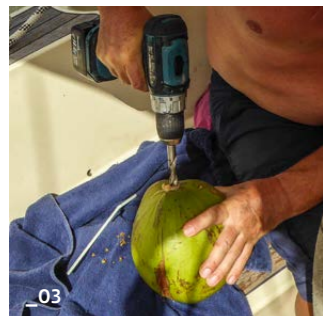
«Repairing the boat in the most exotic places», der im Zusammenhang mit Fahrtsegeln oft verwendete Spruch bestätigt sich hier. Mit dieser Erwartung gehe ich als Hand-gegen-Koje-Gast an Bord der «Kama». Mich empfängt eine 42-Fuss-Ketch mit Mittelcockpit aus der Asmus-Werft, deren Deck wunderbar vollgepackt ist mit allem, was für das Weltumsegeln nützlich ist: mehrere Wasser- und Benzinkanister, Angelruten, Selbststeueranlage, Sicherheitsausrüstung, Dinghi, mehrere Navigationssysteme, Windrad,



_01



_02



_03

_01 Kevin's Yacht Service auf Nuku Hiva.

_02 So verleiht man seinem Boot den Duft eines Fischkutters.

_03 Ein Werkzeug an Bord muss mindestens zwei Funktionen haben.

Solarpanels, Radar und sogar ein selbstgeschnittener Wanderstock. Während des dreimonatigen Heimataufenthalts des Skippers Andreas scheuerten die Leinen der Ankersicherung fast durch, weil sich die Kette unglücklicherweise beim Schwegen derart verkürzt hatte, dass sie den Ruck des manchmal sehr heftigen Schwells nicht dämpfen kann. Dass sie sich verkürzt hat, weil sie sich um einen verlorengegangenen Frachtschiffanker gewickelt hatte, erschliesst sich erst am folgenden Tag. Nach mehreren erfolglosen Versuchen, selber freizukommen, organisieren wir bei Kevin einen Taucher. Kevin betreibt den einzigen Yachtservice auf den Marquesas, hat Organisationstalent und ist das Zentrum für Beschaffungen. Sein eigenes Lager ist eher bescheiden. Aber er kennt kompetente Einheimische – und das hat schon manch einem geholfen, der mit Bordmitteln nicht mehr alleine weiterkam. Kevin hilft auch uns.

Wir trauen uns zu einem erfrischenden Bad ins Wasser – die Einheimischen sagen, dass mittags die Haie unten am kühleren Meeresgrund ruhen. Bei der traumhaften Kulisse der Bay, mitten im Vulkankrater, vergesse ich diese Gefahr schnell.

Und dann ist da noch die Druckwasserpumpe, die nicht mehr will, wie sie soll. Nach unermüdlichem Durchmessen der elektrischen Versorgungsleitung findet sich dann doch noch eine total durchkorrodierte Stelle, schön versteckt unter der noch intakten Isolierung. Auch wenn eine Weltumsegeleryacht eine unermessliche Vielfalt an Spezialwerkzeug und Material birgt, wird bei dieser Aktion der Vorrat an Schrumpfschläuchen so dezimiert, dass wir – mit

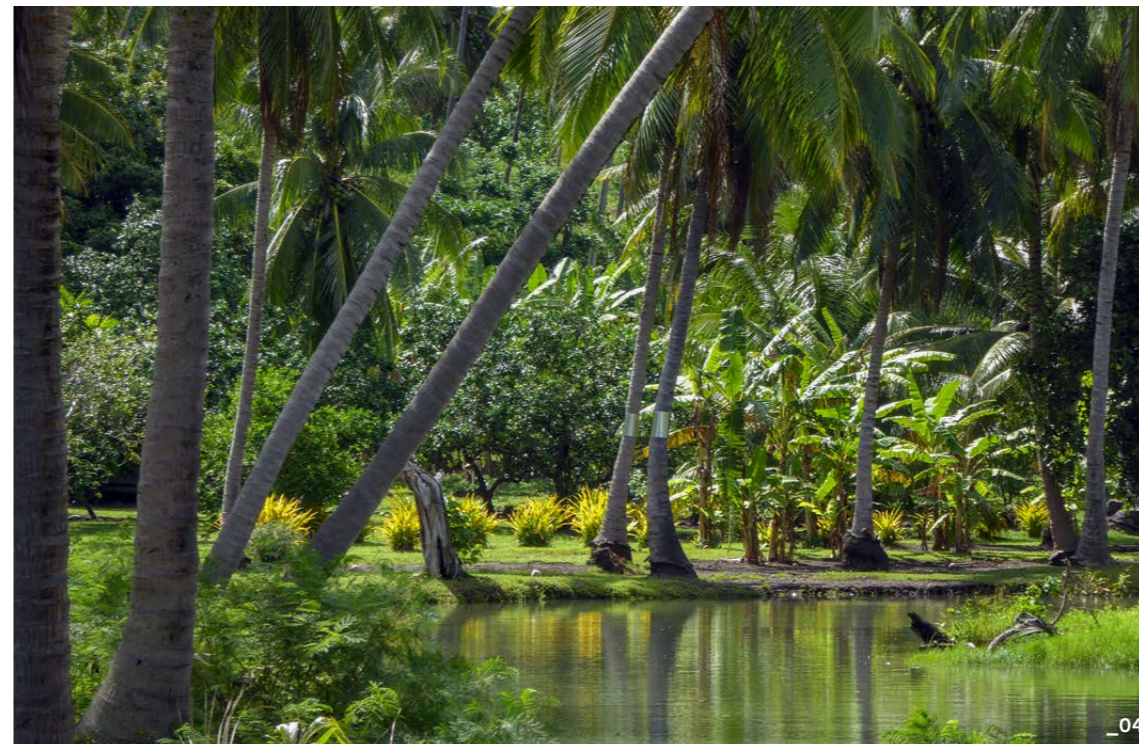
ein paar Dosen gekühltem Bier fürs Tauschgeschäft – die «Kyory» besuchen. Insbesondere für mich wird der Abend durch die muntere, aber auch sehr sachkundige Fachsimpelei über mehr oder weniger weitreichende, aber schlussendlich immer gelungene Improvisationen zu einem echten Gewinn.

Nuku Hiva – Hakatea Bucht

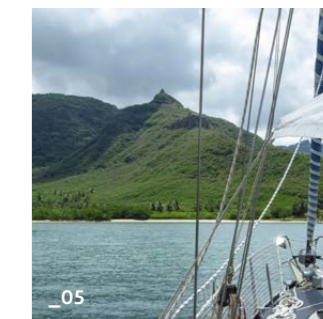
Nun haben wir zwar seit einigen Tagen wieder Wasserdruck, aber nur noch wenig Wasservorrat. Da das Wasser am Dorfhahn einen Beigeschmack hat und es sowieso keine Anlegemöglichkeit für Yachten gibt, verlegen wir in die Hakatea Bay, wo es irgendwo flussaufwärts angeblich frisches Quellwasser aus einem Schlauch geben soll, aber sonst keine Versorgungsmöglichkeit oder Infrastruktur. Uns begleitet eine Gruppe Delfine und lenkt uns von der atemberaubenden Küstenszenerie ab. Nach gut einer Stunde laufen wir durch eine enge Passage in die Hakatea Bucht ein, die wir mit einem Franzosen und einem Briten teilen, beide über 70 Jahre alt und auf ihrer dritten beziehungsweise ihrer vierten Weltumsegelung.

Fast senkrecht ansteigende schwarze Felswände, bedeckt von tropischem Grün, Vogelgezwitscher, ab und zu das Gemecker wilder Ziegen, ein kleiner grellweiss leuchtender Sandstrand und sonst nichts. Mit viel Geschick meistert Andreas die Brandung bei der Barre. Dann gehts den Bach hinauf in einer traumhaft schönen Umgebung. Kokospalmen, duftende Schlingpflanzen am Ufer, vereinzelt Grasinseln im Bachbett. Gut zu wissen, dass es hier keine Krokodile gibt. Wir binden das Dinghi an einer Kokospalme fest und haben den Gedanken, dass auf Tropeninseln die meisten Menschen durch herunterfallende Kokosnüsse sterben, noch nicht ganz zu Ende gedacht, da fällt auch schon die erste mit lautem «Zabumm» direkt neben uns auf die Wiese. Unter dem offenen Schuppen finden wir dann tatsächlich, wie von anderen Fahrtenseglern beschrieben, den Wasser-schlauch, mit ordentlich Druck und frischkühlem Wasser. Zuerst genehmigen wir uns selbst eine Dusche. Doch die hilft auch nicht gegen die Nonos, die winzigen Stechfliegen. Sie sind zunächst gar nicht spürbar, verwandeln mich allerdings schnell in einen Zustand, der mich am nächsten Tag aussehen lässt, als hätte ich die Röteln. Egal, es ist ein traumhaft schönes Tal.

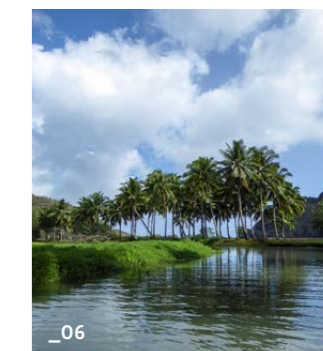
Hinter der Kokospalmenwiese beginnen tropische Gärten mit versteckten kleinen Bauernhäuschen und Mango-, Brotfrucht- und Grapefruitbäumen, Bananen- und Ananasstauden. Zierbüsche, ordentlich in zwei Reihen gepflanzt, deuten eine Art Strasse talaufwärts an. Befahren wird sie ganz selten, nämlich nur dann, wenn einer von den vergammelten Jeeps, die scheinbar vergessen unter dem Buschwerk der Gärten dahinrosten, zum Leben erweckt wird, um Früchte und Kopra (getrocknetes Kokosnussfleisch)



_04



_05



_06

an den Bach zu bringen. Von dort wird die Ernte mit einem kleinen Boot nach Taiohae transportiert, denn Hakatea ist nur über das Meer zu erreichen. Die Menschen hier sind Selbstversorger und leben ihr genügsames Leben. Abwechslung bringen lediglich ein paar wenige Touristen, meist Segler, die hier entlang zwei Stunden zu einem Wasserfall wandern.

Wir genehmigen uns ein Mittagessen bei Monette und Matthias, einem einheimischen Rentnerpaar, das mit der Kopraproduktion Geld verdient. Ihr Haus liegt in einem traumhaften Garten. Bunte Stoffstreifen säumen die Fensterfront. Der Duft von Kokosnüssen empfängt uns. Sie trocknen unter dem Dach und auf der Wiese. Nach einer herzlichen Begrüssung stecken die Rentner uns Blüten in die Haare. Der Tisch ist mit einem Strauss Orchideen geschmückt, den wir später sogar mitsamt einem Berg von Früchten geschenkt bekommen. Es gibt, ortstypisch, poisson cru (roher Thunfisch in Kokos-Zitronen-Zwiebelsoße), Hähnchen in einer tamarindenartigen Soße, Papayasalat, Brotfrucht, wahlweise aus dem Ofen und in Kokossoße, sowie frittierte Bananen und knusprige süsse Pfannkuchen. Schlemmen wie «Gott in Frankreich». Viele Gäste sei sie gewöhnt, erzählt Monette. Ihre Familie kommt auch gern hierher. Immerhin vier Kinder und 14 Enkel. Und alle am liebsten gleichzeitig.

Sie fragen uns, ob wir am nächsten Morgen helfen könnten, Koprasäcke an den Fluss zu transportieren. Das sei einfacher als ihren Jeep anzuwerfen. Wir sagen gerne zu, und auch die Crew von der inzwischen eingetroffenen Kyory ist mit von der Partie. 14 je 25 Kilo schwere Koprasäcke, die Ausbeute von zwei



_07



_08

_04 Idylle am Hakatea-Fluss.

_05 In der Hakatea Bay gibt es frisches Quellwasser.

_06 Südsee-Feeling pur.

_07 Die Brotfrucht stammt ursprünglich aus Polynesien und wird mittlerweile in Asien, Afrika, auf Hawaii, in Mittelamerika, Brasilien und in der Karibik als Nutzpflanze angebaut.

_08 Nicht nur Menschen lieben Kokosnüsse.

_09 Ein Squall vor Fatu Hiva.



_09

- _01 Kopraproduktion in Hakatea.
- _02 Ein Besuch beim lokalen Schnitzer.
- _03 Für Barfussroutensegler fast schon obligatorisch: Bananenstaude.
- _04 Obst und Gemüse müssen vor dem Genuss von Käfern befreit werden.
- _05 Noch gibt es in Französisch-Polynesien unerschlossene Strände.
- _06 Der Regenbogen ist fast schon kitschig.
- _07 Wasser an der Zapfstelle zu holen ist nichts Ungewöhnliches – zum Duschen ist auch das im Dinghi gesammelte Regenwasser willkommen.
- _08 Ankern im Schutz des Wellenbrechers: Die Aranui 5 ist zum Greifen nah.

Wochen Arbeit, sind mit zwei Schubkarren schnell transportiert. Jeder Koprasack kann für etwa 80 Euro mit massiven staatlichen Subventionen verkauft werden, in der Hoffnung, durch Beschäftigung der Menschen dem gefürchteten Alkoholproblem zu begegnen. Bei der letzten Fuhre ist auch ein riesiger Sack mit Früchten dabei, als zusätzlicher Dank für unsere Hilfe. Vor der Rückreise warten wir zuerst auf Hochwasser und dann aufs Abregnen eines starken «Squalls». Solche Squalls, also heftige Windstöße, sind häufig. Die Luftfeuchtigkeit ist hoch, es hat Dunst und Nebelschwaden. Auf dem Fluss, jetzt ganz braun, treiben vereinzelt grosse gelbe Blüten, schon fast kitschig schön. Unter den tiefhängenden dunklen Wolken und dem dichten Blätterdach entsteht in der hereinbrechenden Dämmerung eine fast schon gespenstische Atmosphäre.

Fatu Hiva

Ein Nachtschlag bei geruhsamen drei Beaufort Wind aber mit erheblichen Pazifik-Wellen bringt uns auf die Insel Fatu Hiva in die Hanavave-Bucht. Auch hier ist die Szenerie beeindruckend. Immer wieder setzen uns die Ziegen in Erstaunen, die hoch über uns in den Felsen turnen. Für sie gelten die Gesetze der Schwerkraft nicht, wenn sie nach ihren wagemutigen Sprüngen wie seitlich magnetisch angezogen an den Felsen zu haften scheinen. Fatu Hiva liegt abseits. Das Versorgungsschiff kann hier nur per Beiboot Waren an Land bringen. Der winzige Laden ist mager bestückt und die Menschen fragen nach

Tauschobjekten wie T-Shirts, Sonnenbrillen und Kosmetik gegen Früchte und Schnitzereien. Wie überall in den Marquesas machen das Dorf und die Infrastruktur einen sehr gepflegten Eindruck. Baumassnahmen am Hafen zeigen, dass Frankreich wohl immer noch kräftig Geld investiert. Trotzdem wird die Anlegestelle vorerst nur für sehr kleine Boote benutzbar sein und die Insel beschaulich bleiben. Das



Bei der traumhaften Kulisse der Bay, mitten im Vulkankrater, vergesse ich diese Gefahr schnell.

Leben spielt sich im Umfeld des Sportplatzes ab: Junge Mütter mit ihren Babys sitzen am Rand des Spielfeldes unter Bäumen, die grösseren Kinder plantschen im Bach dahinter, während sich die Jungs und jungen Väter auf dem Spielfeld tummeln. Wir liegen einige Tage in der Bucht, in der nichts passiert, ausser dass irgendwer gerade irgendetwas repariert. Zum Beispiel der Franzose mit seiner für eine Weltumsegelung recht sportlichen «Malango 999», den man immer wieder an seinen Kielbolzen hämmern hört. Die Bananen an unserer Staude sind schlagartig reif geworden, was uns zeigt, dass die Zeit doch vorangegangen sein muss. Irgendwann laufen wir dann aus, zuerst auf einen fantastischen

Regenbogen zu, dann Kurs Hiva Oa. Und immer wieder in heftige Squalls hinein, einer bringt sechs Beaufort mit.

Aufstrebendes Hiva Oa

Wenn sich die Boote der World ARC auf der Insel Hiva Oa versammeln, wird es in Atuona, der einzigen geschützten Bucht mit Versorgungsmöglichkeiten, recht eng. Dies, obwohl alle Boote vor Bug- und Heckanker liegen. Da noch Platz für das Versorgungsschiff, die «Aranui 5», bleiben muss, ankern wir ausserhalb des Wellenbrechers. Verglichen mit dem Schwell, der an manchen Tagen in der Bucht von Taiohae steht, ist das auch nicht viel unruhiger. Hiva Oa ist mit rund 2000 Einwohnern nur geringfügig kleiner als Nuku Hiva, aber durch den Aufenthalt von Paul Gauguin und Jacques Brel bekannter. Erst recht werden die Touristen durch die vielen Tikis – menschenähnliche Steinfiguren, die polynesischen Halbgötter darstellen – angelockt. Eine Inseltour zusammen mit einer ARC-Crew bringt uns über traumhafte Strassen zur erhaltenen Kultstätte Lipona mit dem grössten Tiki Französisch-Polynesiens, immerhin 2,67 Meter hoch. Viel besser gefällt mir jedoch der «Lachende Tiki», der seit mehr als 2200 Jahren tief versteckt im Wald vor sich hin grinst. Eigentlich ist es ja auch zum Grinsen, wenn ein paar Segler vollkommen ungeübt durch den matschigen Wald hampeln und gleichzeitig versuchen, einigermaßen sauber zu bleiben und dabei noch die Mücken abzuwehren.



Noch nicht lange gibt es eine Art Werft. Vincent, der Flugzeugmechaniker der Insel, konnte vor gut zwei Jahren erfolgreich der «Red Harlekin» bei ihren Motorproblemen helfen und entschied daraufhin, ins Yachtbusiness einzusteigen: Er beschaffte einen Slipwagen (für 25 Tonnen) und umzäunte gleich hinter der Rampe eine Wiese, auf der er die Boote abstellt. Das ist die Werft. Als einzige im Umkreis von 1000 Seemeilen ist sie entsprechend beliebt. Der winzige Holzverschlag um eine Toilettenschüssel mitten auf der Wiese gibt ihr einen Hauch von Marina. Vincent kümmert sich aber auch weiterhin um die Flugzeugmotoren. Erfolgreich – denn dank ihm bin ich wieder unbeschadet zu Hause gelandet. Mit dem Wunsch, bald wieder an ein exotisches Ende der Welt zurückzukehren, beim Instandhalten eines Bootes zu helfen und die grosse Herzlichkeit der Weltumseglerfamilie zu geniessen. 🌿

