

## Tuamotus – Südseeräume unterm Kreuz des Südens

Die Tuamotus, auf dem Übersegler sehen sie aus wie Stecknadelköpfe, sind winzige Atolle in den endlosen Weiten des Pazifiks. Wir haben großen Respekt vor diesem Revier und haben intensiv die Pilotbücher und die nautische Literatur studiert. Diese Atolle sind im Ozean versunkene Vulkane, auf deren Kraterrändern Korallen wachsen bis sie die Wasseroberfläche erreichen. Eine tolle Leistung der Natur. Sie erheben sich selten höher als ein paar Meter über den Meeresspiegel und der Abstand beträgt nur wenige Meilen, bis man die brechenden Wellen der Riffrante erkennen kann. Die Wellen lagern den Korallensand an, auf dem sich Kokospalmen ansiedeln und flache Inseln bilden, diese Motus bilden aneinandergereiht das Riff. Hat dieses Bollwerk einen Pass kann man in die geschützte Lagune einlaufen. Ein spannendes Segelrevier, früher von den Seefahrern gefürchtet, doch heute Dank GPS, Radar, elektronischen sowie Papierseekarten ein Gebiet, wo Fahrtensegler's Südseeräume Realität werden. 78 Atolle liegen zwischen den Gambier Inseln und Tahiti, da fällt die Entscheidung nicht leicht. Nachdem wir Pilotbücher und nautische Literatur gesichtet haben, steht unsere Route fest.

**1. Atoll - Amanu** (17°49'S., 140°46'W.) is an atoll located 10 miles NNE of Hao; it is wooded on all sides. There are two passes on the W side of the atoll which lead into the lagoon; they are 4.5 and 5.5 miles N of the S extremity. The S pass has a width of 45m between the 5m lines. A spit, with a depth of 0.6m on its outer end, extends 0.1 mile S from the N side of the inner end of the pass. The pass 1 mile further NE is deeper but narrower and is not recommended.

A village, with a church which is not overly visible, lies on the W side of the lagoon. A conspicuous white tower stands on the coast to the W of the village.

**Pilotage.**—Pilotage is available and recommended as currents may reach 10 knots in the passes, causing violent eddies and overfalls.

**2. Atoll - Tahanea** (16°53'S., 145°47'W.) is about 25 miles long E-W and up to 9 miles wide. It is wooded along its N side, but is bare on its S and SE sides. The lagoon is encumbered by coral heads, but there is deep water between them. Three passes lead into the lagoon from the NE side of the atoll. A green church is reported to be visible from the entrance of all three passes. Passe Otaho, the farthest E of the three passes, is for small vessels with local knowledge. Passe Teavatapu (Passe Manino), 1.5 miles W of Passe Otaho, is practicable for large vessels, but difficult for small craft. The pass is about 0.2 mile wide, with a depth of 13m; however, an 11m depth exists at the S end of the pass. There is a reef 0.6 mile S of the S extremity of the island that forms the W shore of Passe Teavatapu. There is anchorage W of the island; good anchorage can also be obtained 1.5 miles E of the visible reef located 0.6 mile SSW of Passe Teavatapu. Passe Motu Puapua, 1 mile NW of Passe Teavatapu, is dangerous.

**3. Atoll -Fakarava** (16°18'S., 145°35'W.) is about 31 miles long NW and SE and about 14 miles wide; it is almost rectangular in shape. **Aspect.**—On the SW side of the atoll the reef is low-lying, and has some small islets on it; they stand about 1 mile from the outer edge of the reef. Only two or three of the islets can be seen simultaneously. The N and E coasts are wooded. There are several landmarks in Rotoava that are visible from seaward, including an unfinished light structure which has been abandoned. A conspicuous gray tower stands 0.3 mile N of Rotoava. A marker lighthouse 30m high, was erected 1.5 miles NE of Garuae Pass.

**Anchorage.**— Large vessels anchor, in depths of 20 to 25m, with the flagstaff bearing 055° and about 0.7 mile distant. Small vessels anchor about 0.4 mile W of the flagstaff. Both anchorages offer good holding ground, sand and coral, with shelter from winds of WSW through N to SSE. Winds of the SSE to WSW may raise a heavy swell here.

**Directions.**— Two passes that may be used lead into the lagoon of Fakarava. Passe Tuamakohua is suitable for vessels drawing less than 2.6m and requires local knowledge. The pass intersects

the atoll on the SE. Passe Garuae is entered 6 miles WSW of the N extremity of Fakarava. The pass is about 0.9 mile wide and it has been swept to a depth of 10m, over a width of 0.2 mile. Recife Pufana, marked by a lighted beacon, is located 0.9 mile ESE of the E entrance point of the pass. Vessels can enter the pass on a course of 147°. When the lighted beacon on Recife Pufana bears less than 070°, steer with the flagstaff at Rotoava ahead bearing 067°. When about 2 miles from the village steer as necessary to the anchorage. The channel is marked by buoys and beacons, which have been reported to be unreliable. The outgoing tidal current follows the axis of the pass and is sometimes strong; a line of breakers appears to extend across the entrance; however, a vessel with a speed of over 8 knots can enter at anytime

**4. Atoll -Toau** (15°55'S., 146°02'W.) is about 20 miles long in a SE-NW direction, and about 10 miles wide. The NW and NE sides are wooded, but the SE and SW sides are bare and dangerous. There are two passes into the lagoon on the E side. Passe Otungi (Passe Otugi), about 3.5 miles N of the atoll's E extremity, is 350m wide and has a depth of 6m. The current in the pass is strong and causes eddies up to 2 miles outside the entrance. The best anchorage in the lagoon is about 1 mile S of the pass, about 0.2 mile W of a masonry tank, partially covered by vegetation, in a depth of 14m. Passe Nepo (Passe Fakatahuna), 1 mile NW of Passe Otungi, is about 150m wide, but is only practicable for small vessels with local knowledge and should be entered at slack water. Anse Amyot is a small inlet in the reef on the NW side of Toau that provides shelter for small vessels.

Schlag auf Schlag ein neues Paradies so die Planung. Von Südosten kommend entdecken wir am dritten Tag, in den frühen Morgenstunden, unser erstes Atoll Pinaki und gleich darauf Nukutavake. Wir segeln im Abstand von 6sm vorbei und können bei sehr guter Sicht nur die Palmenwedel ausmachen. Es ist ein gutes Gefühl die theoretischen Kenntnisse praktisch zu erleben. Traumsegeln, das Warten auf das richtige Wetterfenster zahlt sich nun aus. Tagsüber Sonnenschein mit Passatbewölkung und nachts funkeln und glitzern unzählbare Sterne im großen Luftozean. Das Kreuz des Südens an Backbord und der große Wagen an Steuerbord, so segeln wir bei 10 bis 15kn Wind aus Ost durch die Nächte. Am fünften Tag stehen wir nach 520sm um 10:30 Uhr vor Amanu und unserem ersten Pass, der Name Harokuma Pass. Der Pass ist eine Unterbrechung des Saumriffes und die Einfahrt in die Lagune. Die Kirche an der Einfahrt haben wir im Auge, die Einfahrt selber noch nicht. Im Abstand von 2sm sehen wir eine Unterbrechung der sich am Riff brechenden Wellen und hören das Tosen der Brandung. Es sieht gigantisch aus, wenn sich die Wellen an Riffkante brechen. Die Passbreite mit 45 Meter angegeben, wirken aus der Entfernung reichlich eng. Wir packen die Segel ein und fahren unter Motor an den Pass heran. Theoretisch funktioniert ein Pass ganz einfach. Bei Flut fließt das Wasser des Meeres durch die Engstelle in die Lagune hinein und bei Ebbe aus der Lagune heraus. Setzen sich die Abermillionen Wassermoleküle in Bewegung verursachen sie eine Strömung, die kann in diesem Pass bis zu 10 Knoten betragen. Für uns unmöglich bei solchen Strömungsverhältnissen einzufahren. Laut Handbuch heißt es bei Slackwater (Stillwasser) einzufahren. Das lässt sich an Hand der Tidentabellen berechnen. Das Ergebnis stimmt selten, denn die Windverhältnisse können alles durcheinander wirbeln. Stehen 20-25Kn auf dem Pass kann das Wasser nicht auslaufen, es werden die Wassermassen nur hineingedrückt. Das ablaufende Wasser sucht sich bei zu hohem Wasserstand in der Lagune, einen Weg über das Riff. Am einfachsten ist es, vor den Pass zu fahren und zu beobachtet was vor Ort passiert. Detlev im Mast und ich am Ruder so steckt die Kira den Bug in den Pass. Keine Welle aber kleine Stromwirbel zeigen die Strömung an. Die Logge zeigt 3,5 kn Fahrt durchs Wasser, der GPS 6,5 über Grund, 3 Knoten Strom. Ich steuere die Kira im 5m Tiefenbereich nach Detlev's Anweisungen per Augapfelnavigation. Am

Ende (nach 600m) nochmals Achtung, liegt ein Riff und wir müssen scharf nach rechts abbiegen. Aufatmen, wir haben das ruhige Gewässer der Lagune erreicht.

In der Nähe der Ortschaft Ikitake fällt nach abkreisen des Ankerplatzes der Anker, 17°50.993S - 140°51.152W, Wassertiefe 18m, traditionell. Das Anker in den Lagunen hat hin und wieder auch seine Tücken. Bereits in der ersten Nacht kommen wir bei schwachen Winden und wenig Welle kurzstag. Die Kette hatte sich bereits unter dem Schiff verhakt. Am nächsten Tag nahm der Wind weiter zu, wir gaben den Rest Kette und steckten noch 40 Meter Leine. So lagen wir zwar ruhig und sicher, aber ohne Ankerkette auf an Bord. Das haben wir noch nie gemacht. Am nächsten Morgen brauchten wir zu Dritt drei Stunden um den Anker zu bergen. Zunächst profitierten wir davon, das wir zwei 40 Meter Leinen draußen hatten. Die dicken Festmacher zur Sicherheit und eine dünnere Leine, die man um die Genuawinsch legen konnte. An der zogen wir uns ran, bekamen aber das Ende der Kette nicht an Bord, es fehlten drei Meter. Die Leine lief über den Kettenweg, durch den Schotwagen auf die Winsch und wurde dicht geholt. Dann wurde das Manöver unter Motor gefahren. 2200 Umdrehungen voraus, bis der Bug der Yacht sich nach unten neigte, Gang raus und volle Kraft rückwärts. Die Koralle gab nach, schnell wurde gewünscht bis wir wieder kurzstag waren und dann das Ganze noch einmal und noch einmal und die Kette war mit vier Metern an Bord. Jetzt wurde umgerüstet. Die Kette über die Nuss und wieder im Ankerkasten gesichert, zwei Festmacher von den Mittelklampen bis unmittelbar vor die Winsch geführt, jeder mit einem Palstek. Eine kurze Leine verbindet die Festmacher und wird auf der Kette soweit vorne wie möglich aber auf dem Schiff belegt. Wir haben einen Kettenhaken genommen, weil der schnell zu lösen ist, und darauf kam es dann an. Die Motormanöver wiederholten sich, war der Erfolg mit Vorausfahrt nicht da, versuchten wir es nach Steuerbord oder Backbord. Der Erfolg trat zunächst immer nur bei Rückwärtsfahrt auf, nachdem die Yacht vorwärts eingerückt war und dann nach hinten schoss und Kraft entwickelte, unterstützt durch voll Zurück der Maschine. Die Kette sprang frei. Alle waren im Cockpit, zwei liefen nach vorne, lösten den Kettenhaken und nahmen mit der Winsch die freie Kette an Bord bis sie wieder steif kam. Das ging alles mit der Winsch, das Schiff wurde nicht zusätzlich nach vorne bewegt, da sonst die Kette schnell wieder abgesunken und erneut verhakt wäre. Rechts, links, geradeaus und immer wieder Einrücken und Rückwärts, die Beschläge halten das aus, auch der Kettenhaken, nur keinen Druck auf die Winsch kommen lassen. Alles wird einfacher, wenn man so tief tauchen kann, dass man den Verlauf der Kette erkennen kann oder gleich ein Taucher vor Ort ist und hilft. Das ist hier nicht der Fall gewesen.

Nach diesen Erfahrungen sind wir zum Ballon-Ankern übergegangen. Liegt der Anker z.B. in 20 Meter Tiefe auf Korallengrund, dann ist der erste Fender bei 30 Meter, der zweite bei 40 Meter und der dritte bei 50 Meter gesetzt, 60 Meter Kette sind draußen. Der Anker wird mit 2200 Umdrehungen eingefahren, bzw. hinter eine Koralle gesetzt, der letzte Fender schwimmt bei Leichtwind noch auf, wird bei stärkeren Winden dann unter Wasser gezogen. Noch besser als Fender sind Ankerbojen, mit denen die Fischernetze gekennzeichnet sind. Die werden in den Tuamotus angeschwemmt und keiner kümmert sich darum. Erfahrene Korallen-Ankerlieger haben sie an Bord.

Amanu, abgelegen und vom organisierten Tourismus noch nicht erreicht und nur selten von Seglern besucht, nimmt uns mit offenen Armen auf. Die Kinder stehen lachend und winkend an der Einfahrt und die Fischer, grade vom Fischfang zurückgekehrt, überreichen uns einen Tunfisch. Herzlich willkommen auf Amanu! Wir revanchieren uns mit Pampelmusen aus Rikitea. Die ersten Kontakte sind geschlossen und viele sollten folgen. Im kleinen Dorf Ikitake leben

ungefähr 100 Menschen, ein Drittel sind Kinder. Auf unseren Dorfrundgängen entdeckten wir die Grundschule, den Kindergarten, die Kirche, den Friedhof, die Ambulanz, das Bürgermeisterhaus, einen kleinen Tante Emma Laden und ganz wichtig für die Bewohner, das Generatorenhaus. Die Stromversorgung erfolgt mit Diesel- und Solarenergie, Wasser wird in großen Regentonnen gesammelt. Regnet es nicht genug, haben sie hier ein Problem. Verlassene Häuser und verwilderte Grundstücke zeigen, dass nicht jeder Atollbewohner hier sein ganzes Leben verbringen will. Wir gewinnen den Eindruck, dass viele Familien von der Sozialhilfe leben. Einmal im Monat kommt ein Versorgungsschiff aus Tahiti und bringt Lebensmittel und alle die Dinge, die zum täglichen Leben benötigt werden. Jede Familie wohnt im eigenen Häuschen, einige Familien haben einen Fernseher, alle ein Radio, sie verfügen über Kühlschränke und Handys. Kinder zeigen keine Scheu und begleiten uns bei den Dorfspaziergängen. Von den älteren Erwachsenen sehen wir anfangs wenig, sie halten sich im Schatten ihrer Häuser auf. Mit den jüngeren treffen wir uns unter den Palmen am Pass. Sie können nicht verstehen, warum wir freiwillig auf so einem kleinen Boot leben und nicht im Haus an Land. Ihr Traum heißt Papeete, aber dafür reichen weder das Geld noch die Ausbildung. Wer Familie gegründet hat, der fühlt sich wohl auf dem Atoll und zeigt das auch.

Geld wird auf Amanu mit Kokosnüssen verdient und wir sind eingeladen bei der Kokosnußernte mithelfen. Die reifen Kokosnüsse einsammeln, schälen, aufschlagen und in der Sonne trocknen. In Säcke verpackt wird das getrocknete weiße Fleisch als Kopra nach Übersee verkauft und zu Öl, Kosmetika und Kokosflocken verarbeitet. Früher waren die Kokosnusspalmen die Haupteinnahmequelle und sie bedeuteten Reichtum für die Bevölkerung. Heute wird die Arbeit von staatlicher Seite subventioniert. 50,00 US Dollar pro Sack ist der Weltmarktpreis und die Polynesier erhalten 110,00 US Dollar, damit sie weiter auf den Atollen leben und arbeiten. Beim Einsammeln von unbekanntem Muscheln, Krabben, Seeigeln und Lobstern am Außenriff haben wir gerne die Rolle der Zuschauer übernommen, die Strömung hat uns die Füße weggerissen und das Vertrauen zu den Riffhaien war noch nicht entwickelt. Mit den selbstgebauten Holzbooten, mit 25 PS Außenborder, zum Fischen aufs offene Meer zu fahren ein besonderes Erlebnis und immer erfolgreich. Unser polynesischer Freund Etienne holte mit der Angel große Tunfische, Golddoraden oder Waahoo Waahoo aus dem Meer. Der Fang wurde am Schulhaus gesäubert und portionsweise an die Familien verteilt. Ich kann euch sagen, der Yellowfin Tuna, mit seinem muskulösen Fleisch, ist das Beste was wir bislang an Fisch probiert haben.

Unser zweiter Ankerplatz 17°61.600 S - 140°51.353 W ein Traumplatz mit Blick auf den tintenblauen Pazifik und mit Blick in die Lagune mit ihren unterschiedlich schimmernden Blau- und mannigfaltigen Türkis-Schattierungen. Diese Lagune ist der magischste Moment unserer Reise. Vorher hatten wir häufig das Gefühl, uns in der Weite Ozeaniens zu verlieren, im grenzenlosen Pazifik vollkommen bedeutungslos zu sein. Doch hier befinden wir uns plötzlich in der Mitte eines ringförmigen Universums. Blau der Himmel, weiß bis sonnengelb die Strände, grün die Palmen, wir sind begeistert. Unter der glitzernden Oberfläche des glasklaren Wassers, liegen Korallenteppiche in Lila und Malve, mit gelben, roten, orangefarbenen, schwarzen und rosaroten Tupfer. In diesen Unterwassergärten flitzen die vielen bunten tropischen Fische hin und her. Die Zeit verliert an Bedeutung, die Kira liegt fast bewegungslos vor Anker und wir genießen unsere kleine Kirawelt. Schwimmen unsere Bahnen rund ums Schiff, schnorcheln an den Riffen, beobachten immer noch ganz fasziniert die postkartenreifen Sonnenuntergänge und das grandiose Sternenmeer am schwarzblauen Nachthimmel, leisten Denkarbeit bei anspruchsvoller Literatur und haben viel Spaß beim ausprobieren neuer Kochrezepte. Nachtwachen entfallen und wir können die Nächte durchschlafen, welch ein Luxus. Bei strengem Passat kann aus dem

Traumplatz ein Alptraum werden, denn wir liegen auf Legerwall. Ein schlapper Anker und die Yacht endet auf dem Riff. Sicher und geschützt ankert man dann auf der Südostseite vor einem kleinen Motu auf 17°52,9 S /140°47,2 W. Auch hier wunderbare Schnorchelriffe in unmittelbarer Umgebung, viele Trinknüsse und bei einer verlassenen Perlenfarm (Richtung SW) gibt es gutes Zisternenwasser für Wäsche, Dusche, etc. Bei der Fahrt über die Lagune guten Ausguck halten, es gibt viele Korallenköpfe, in dem kristallklaren Wasser alle gut sichtbar. Wer sich nicht zutraut über die Lagune zu fahren, wendet sich an die Einheimischen, die kennen die Lagune wie ihre Westentasche und sind gerne bereit voraus zu fahren.

Drei Wochen vergehen wie im Flug und wir nutzen das nächste Wetterfenster und segeln weiter. Unsere Segelfreunde laufen von den Maquesas kommend die Atolle Kauehi, Fakarawa und Toau an, der Treffpunkt die Anse Amyot von Toau. Die Wetterverhältnisse sind instabil, keine weiteren Segler für die Weiterreise zu dem unbewohnten ursprünglichen Atoll Tahanea und auch keine ankernden Yachten vor Ort. Wir wägen ab und der Bordbeschluss lautet, bei den unsicheren Wetterbedingungen kein Risiko eingehen. Von Amanu setzen wir direkt Kurs auf die Anse Amyot Toau ab.

### **Toau - Eine Muring mit Familienanschluß**

Nach der Passdurchfahrt empfängt uns ein Ostwind mit nördlicher Komponente 15 bis 20 Kn. Mit Groß und Genua im 1. Reff segeln wir unserem Ziel entgegen. 372sm liegen vor uns und wir hoffen, dass die angekündigten Wetterverhältnisse stabil bleiben. Nach 24 Stunden Windzunahme 25- 30 Kn, wir reffen weiter. Nach 48 Stunden zusätzliche Regenböen in regelmäßigen Abständen, Welle geht auf 4m und wir werden kräftig durchgeschaukelt. Um 03:30 Uhr des dritten Tages segeln wir im Abstand von 6 sm an der Luvseite von Fakarawa entlang. Um 06:00 Uhr morgens erreichen wir die nordwestliche Seite von Toau und müssen zur Anse Amyot aufkreuzen. Wind 15 -20 kn auf die Nase und Welle 3,00m, 6/8tel Bewölkung und Regenschauer. Die Bekanntschaft mit dem gleichmäßigen Südostpassat mit 15 bis 20kn, dazu Passatbewölkung und Sonnenschein findet nicht statt. Entweder ist es schwachwindig max. 10kn oder es bläst, so über 25kn. Wir geben die Hoffnung nicht auf, irgendwann wird er sich durchsetzen, der Südostpassat.

Toau und die Anse Amyot werden zwar in den offiziellen Führern erwähnt, die näheren Umstände aber nicht. Die Anse Amyot hat einen „Pseudo-Pass“ und liegt im Norden des Atolls. Man kann nur in den Pass, nicht aber in die Lagune, der Korallengürtel hat keinen vollständigen Durchbruch. Die Einfahrt zum Paradies ist überdeutlich betonnt und es gibt sogar Richtbaken um den idealen Einfahrtswinkel zu sehen. Der Pass ist breit und da er an einer Sandbank endet hat er keine nennenswerte Strömung und ist jederzeit anzulaufen, sogar nachts, denn alles ist beleuchtet. Nachts ist zwar nicht ideal, aber man kommt in der Mitte der Einfahrt rasch auf 12 Meter und könnte da Anker werfen. Die hier lebende Familie Taupiri hat 10 Murings für die Segler ausgelegt und betreibt neben einem kleinen Restaurant auch eine Perlenfarm.

Wir rufen Matariva, auf VHF Kanal 16. Gaston kommt uns sofort mit seinem Motorboot entgegen und überreicht uns mit einem strahlenden Lächeln eine Muring. Die Sonne scheint und wir bewundern die traumschönen Wasserfarben und die vielen bunten Tropenfische, die um die Kira herumschwimmen. Wir liegen mitten in einem großen Aquarium. Hier wollen wir 2 bis3 Tage verweilen, es werden 12 Tage. Am nächsten Tag lernen wir Valentine kennen, sie ist die Chefin des Familienclans. Strahlend begrüßt sie uns die stattlich gerundete Polynesierin und

verteilt Tipps für einen ausgedehnten Inselrundgang, nachdem sie alle Familienmitgliedern vorgestellt hat. Außer den Menschen wohnen hier Schweine, Hühner, die Hunde Nicki und Baloo, der aus dem Nest gefallende Fregattjungvogel und direkt vor der Haustür der riesige Napoleonfisch, der sich auf Zuruf seine Mahlzeiten abholt. Matariva ist ein Motu mit einem Durchmesser von ungefähr 800 Meter. Es ist platt wie eine Flunder und bewaldet, vor allem mit ganz vielen Palmen. Auf der Westseite stehen sie in Reih und Glied, wie auf einer Plantage. Auf Nachfrage erfahren wir, dass die Familie früher Kopra produziert hat, aber sich das Geschäft nicht mehr lohnt. Gaston und Valentine und auch Schwester Elisa mit Familie verdienen ihr Geld als Gastgeber. Elaisa vermietet drei einfache Häuschen an die Taucher direkt am Strand gelegen und Gaston und Valentine kümmern sich um die Segler. Ihr Gästehaus ist ein kleines Restaurant mit einer kreativen Kücheneinrichtung mit Blick in den Garten. Einem Terrassenanbau auf Pfählen mit Traumblick auf die Lagune, das Dach aus Wellblech, die Seitenwände aus geflochtenen Palmmatten, dekoriert mit Muschelschalen, und der Fußboden aus Holzbohlen. Abends geht es dann bunt zu. Lilian von der Schweizer Segelyacht Shiva feiert ihren 50. Geburtstag und alle Segler und die Familie feiern mit. Die zauberhaft eingedeckten Tische können die vielen verschiedenen Speisen kaum aufnehmen. Valentine serviert: Poisson cru, (roher Fisch in Würfel geschnitten mit feingehackten Zwiebel und Limettensaft in Kokosmilch), frischgebackenes Kokosbrot, Sashimi vom roten Tunfisch, Papageienfischfilet in Kokosnussraspeln und Ei gebraten, gegrillten Tuna, Fischcurry mit Reis, gegrillte Hühnerbrüstchen mit verschiedenen Sößchen, Bananenkuchen und eine leckere Geburtstags - Kokostorte, dekoriert mit zwei Frangipaniblüten und zwei schwarzen Perlen. Ein gelungener Abend unter Freunden, der sicher nicht vergessen wird.

Valentine und Gaston und die weiteren Familienmitglieder lassen uns an ihrem Inselleben teilhaben. Tagsüber ist die schattige Terrasse ein Treffpunkt zum Schwätzen und zur Schmuckherstellung. Aus kleinen Muscheln und schwarzen Perlen werden Ketten und Armbänder gezaubert und aus Haifischzähnen Anhänger gebastelt. Wer Lust hat, kann Valentine bei der Zubereitung des Abendessens helfen und dabei viel über die polynesischen Atollküche lernen. Wir sind schwer beeindruckt über die Vielfältigkeit der Gerichte bei so wenigen Zutaten. Mit Gaston geht es zum Fischen und zum Muscheltauchen. Wenn er mit Harpune ausgerüstet auf 10 bis 15 Meter abtaucht kommt er selten ohne Fang wieder an die Oberfläche. Wenn ihn das Jagdfieber packt, bewegt er sich selber wie die Fische und taucht nur mit Maske ab. Für den täglichen Fischbedarf sind Reusen ausgelegt, die über einen abgesteckten Maschendrahtzaun vor Haien geschützt werden. Wir liegen in Rufweite und werden eines Morgens durch einen Urschrei geweckt. Räuber in der Reuse haben den Fischbestand weggenascht. Drei 1,50m lange Grauspitzenhaie hängen in der sich verjüngende Reuse fest und Gaston hat große Mühe die Fische zu töten und in sein Beiboot zu katapultieren. Ein Haifischgebiss befindet sich nun auf der Kira. Fisch als Hauptgericht gibt es an diesem Tag nicht mehr, dafür wird ein Schwein oder besser gesagt ein Ferkel geschlachtet. Eigentlich sollte es auf den Grill, aber das Wetter spielt nicht mit. 25 bis 30kn Wind und dicke Regenschauer erfordern eine andere Zubereitung. So wandert es in mundgerechten Stücken gut gewürzt in einen großen Kochtopf und köchelt vor sich hin, polynesisches Schweinegulasch, dazu Reis und Nudeln aus Bordbeständen. Als Vorspeise genießen wir Pizza, Coconutcrabs sowie gratinierte Clam-Muscheln und einen kalorienreichen Kokos- Schokoladenkuchen als Dessert. Wir sind eingeladen und feiern ausgelassen den 11. Hochzeitstag von Valentine und Gaston mit Musik und Tanz. Wenn das Wetter es zulässt tanzt Gaston nachts barfuß auf dem Riff. Auf dem Rücken eine Kiepe, in der linken Hand eine starke Taschenlampe und mit der rechten sammelt er die aufgescheuchten Lobster ein, ihre Größe Unterarmlänge. Dieser Lobstertanz ist einmalig.

Helfende Hände bei der Arbeit auf der Perlenfarm werden nicht abgelehnt. Mit dem Motorboot geht es zu einem kleinen Motu mitten in der Lagune. An Bord vier Familienmitglieder, sechs Segler und jede Menge Taschen und Kisten mit allen Utensilien für einen Tag unter freiem Himmel. Schon die Fahrt durch die blautürkise Lagune ist ein Erlebnis. Vor Ort angekommen wird erst das Motu von Blättern und Baumfrüchten befreit, ein Urwald ist hier unerwünscht. Dann schüttet Gaston die gezüchteten Perlernaustern auf den langen selbstgebauten Tisch. Wir säubern die Schalen, sortieren nach Größe, zählen die gesunden und kranken Austern, fädeln die größeren Austern auf und packen sie zurück in die Zuchtkästen. Dank guter Anweisungen von Gaston und Valentine können alle Segler mit viel Spaß und ohne Verletzungen mitarbeiten. Die geordneten Zuchtkästen wandern zurück in die Lagune. Mama Violette kümmert sich derweil in der Freiluftküche um das leibliche Wohl: Vorspeise über Kokoschalen geräucherten Fisch, Hauptgericht Spagetti Carbonara aus den Bordbeständen der Segler, Dessert Mango und Papaya. Eine Großfamilienidylle auf einem kleinen Motu, an so eine ausgelassene und fröhliche Atmosphäre haben wir in unseren kühnsten Träumen nicht gedacht. Am Nachmittag gibt es Unterricht zum Thema Perlenzucht. Stolz sitzt Valentine an ihrem Arbeitstisch, den die Crew der Risho Maru 2007 gebaut hat, und Gaston reicht ihr die aufgeschlitzten Austern zur weiteren Bearbeitung. Den Perlenzuchtvorgang habe ich ausführlich in meinem Bericht: Gambierinseln-Die Kinderstube der schwarzen Perlen, geschildert und möchte mich nicht wiederholen. Wir bewundern die gezüchteten Perlen, die zwar alle nicht den höchsten Qualitätsansprüchen genügen, aber wunderschön sind. Nebenbei erzählt Valerie Geschichten. Die polynesischen Frauen und Mädchen haben sich schon vor Urzeiten mit den schwarzen Naturperlen geschmückt. Diese Perlen wurden als Geschenk der Götter gesehen. Die Bewohner wussten noch nicht, dass ein zufällig eingedrungener Fremdkörper z.B. ein Sandkorn, in der schwarzlippigen Austernmuscheln, eine Perle hervorzaubert.

Auch der Sonntag ist auf Matariva ein unvergessliches Erlebnis. Valentine hat zum Gottesdienst eingeladen. Wir sind etwas perplex, aber nein sagen geht nicht, wenn man so viele gemeinsame fröhliche Stunden verbracht hat. Der Gottesdienst, für die Familienmitglieder findet in einer eigens gebauten kleinen Kirche statt. Sechs Segler/innen und die Familie lauschen den für uns nicht ganz verständlichen Worten der Pfarrerin, Valentine. Diese Frau ist ein Allroundtalent – Köchin, Perlenzüchterin, liebenswerte Gastgeberin und Entertainerin im Restaurant und in der Kirche. Rudy von der SY Shiva verlas Bibeltexte in französischer und englischer Sprache und gemeinsam unterstützen wir den Familienchor beim Singen. Die Pfarrerin war zufrieden.

Wir sind begeistert von diesem kleinen Paradies am falschen Pass und seinen fröhlichen, offenen und warmherzigen Bewohnern. Es gibt nur entspannte Gesichter auch bei Böen über 35 Knoten, die wir hier erlebten. Die Murings sind stark und kostenlos! Es wird erwartet, das man zum Essen kommt, aber nicht etwa jeden Tag, vielleicht ein oder zweimal und sie kochen auch nicht täglich. Alles hat sensationell geschmeckt und war überreichlich, der Preis mit CPF 2.500,00 pro Person. (119,33 CFP = 1,00 Euro) nicht billig aber angemessen. Wer auf Strecke ist, sollte bei Valentine und Gaston vorbei schauen und das Leben auf einem Atoll näher kennenlernen. Es lohnt sich. Wir verabschieden uns mit einem Schmankerl aus Valentines Küche und setzen die Segel Richtung Tahiti.

**„Le Gateau Coco de Valentine“**

400 g	Mehl
1 Päckchen	Backpulver
200-300 g	Zucker
1 Päckchen	Vanillezucker
1 Schuss	Rum
150 g	Butter
3	Eier
1,25 Gläser	Milch
1 Glas	Cocosraspeln
1 Glas	Bananen zerdrückt

Zucker und folgende Zutaten mischen; zum Schluss Mehl und Backpulver zufügen!

50 – 60 Minuten Backzeit, bei 200 C.

Wenn der Kuchen abgekühlt ist, kommt noch eine Kaffeecreme darauf:

2 EL	Zucker
2 EL	Butter
1 Tasse	Caro-Kaffee

Alles aufkochen und den erkalteten Kuchen damit bestreichen, Kokosraspeln darüber streuen und mit einer Blüte dekorieren. Guten Appetit!

**Literatur:**

South Pacific Anchorages,  
Warwick Clay,  
Imray Laurie Norie & Wilson Ltd.,  
ISBN 0 85288 482-6

BA Pacific Island Pilot  
Volume 3,  
Taunton,  
Published by the Hydrographer of the Navy

Underground Pacific Island Handbook aus dem Internet