

»DA GAB ES KEIN HALTEN MEHR«

*Deutschlands befahrenstes Seglerpaar hat sich ein Schiff nach Wunsch bauen lassen – mit mancher obskuren Idee. Was hat sich im Händertest bewährt, was nicht? Skipper **ERICH WILTS** analysiert seine neue „Freydis“*

Die „Freydis“ auf dem Atlantik: „Wir hatten überall Windverhältnisse, die es normalerweise nicht gibt“

Skipper Wilts auf dem Vorschiff:
„Konzeptionelle Fehler haben wir
nicht gemacht“



PLUS
Die Wasseraufbereitungsanlage
(o. l.) funktioniert einwandfrei ...

MINUS
... Probleme machen hingegen die
verschiedenen Tanksysteme (o. r.)

TOLLE KISTE
Die einzigartige Kielbox (l.) hat
keinerlei negative Nebeneffekte

STARKE KÄSTEN
Monströse Dieselfilter ersparen
Ärger mit verschmutztem Kraftstoff



Nach dem Verlust ihrer alten „Freydis“ im Tsunami in Japan (YACHT 13/11) standen Heide und Erich Wilts vor einer Entscheidung von erheblicher

Tragweite: Mit 68 Jahren Abschied vom Segeln nehmen oder alle Altersrücklagen für ein neues Schiff opfern. Sie bauten neu.

Nun war es schon sehr interessant, wie Deutschlands befahrenstes Seglerpaar die Dinge angehen würde, wenn bei null begonnen werden darf und nichts vorgegeben ist: Was kommt heraus beim Wünsch-dir-was? Ihre Überlegungen, basierend auf 50 Jahren auf Booten und Yachten und 300 000 Meilen im Kielwasser, mündeten schließlich in ein ganz und gar ungewöhnliches Schiff (YACHT 18/11 und 15/12). 18 Monate und eine halbe Weltumsegelung später – Australien ist erreicht – wird es Zeit für eine kritische Bilanz: Ist das gewagte Konzept aufgegangen?

Ehe die technische Analyse mit der YACHT beginnt, klärt Erich Wilts von sich aus den zentralen Punkt: „Dass wir damals nicht aufhörten, sondern ein neues Schiff bauten, war die beste Entscheidung unseres Lebens.“

YACHT: Herr Wilts, nach 18 000 Meilen mit der neuen „Freydis“ – wie macht sich die Lady?

Erich Wilts: Nachdem Atlantik und Pazifik achteraus liegen, kann ich sagen: Konzeptionelle Fehler haben wir nicht gemacht.

Das wird manchen überraschen. Der klobige Kasten unter dem Rumpf zum Beispiel, der den Schwenkkiel aufnimmt, hat bei einigen Skeptikern, nun ja, eher für Heiterkeit gesorgt.

Auch wir waren sehr gespannt, ob das alles so funktioniert. Diese Kielkasten-Konstruktion ist ja ein Novum, sie wurde nie zuvor so gemacht. Ob das Schiff zum Beispiel mit Luv- oder Leegierigkeit reagiert, ob es einen negativen Einfluss gibt auf Abdrift oder Steuerverhalten, all das musste sich erst zeigen.

Und?

Es ist wirklich toll, die neue „Freydis“ lässt sich viel besser steuern als ihre Vorgängerin. Sie springt leichter an und geht nicht so behäbig durch die Wellen. Die Segeleigenschaften leiden also überhaupt nicht unter der Kielbox. Wir sind transatlantik im Verbund mit einer neuen Hallberg-Rassy 49 gesegelt, der „Rainbow“, die nur das Teuerste und Bes-

te an Bord hatte, inklusive Segel. Sie lief natürlich mehr Höhe, aber das war vorher klar. Sie war auch bei mittleren Winden schneller, das war auch klar, weil sie erheblich leichter ist als die „Freydis“. Aber wenn wir die bunten Segel setzen konnten, haben wir sie abgemeldet. Da gab es kein Halten mehr.

Und die gewöhnungsbedürftigen Proportionen der Yacht? Die „Freydis“ ist äußerst hochbordig, das Deckshaus liegt drei Meter über Wasser.

Auch das hat sich genauso ausgewirkt wie beabsichtigt. Die „Freydis“ segelt deutlich trockener, wirklich gut, das ist bequemes Segeln. Die Befürchtungen, dass sie bei Starkwind leichter und heftiger krängt oder dass es da oben ungemütlich schaukelt, die waren unberechtigt.

Das Konzept ist sicher nichts für Ästheten, beschert Ihnen aber eine Menge Raum.

Das ist so ein Thema. Ja, es gibt viel Platz. Aber es fehlt Stauraum.

Bei dem enormen Volumen?

Wir haben es halt anders genutzt. Unter anderem ist der Maschinenraum bequem be-

gebar, was sich bereits als sehr vorteilhaft erwiesen hat. Eine Königslösung, die beiden Ansprüchen gerecht wird, habe ich da nicht. Aber was ich heute von der Aufteilung her sicher anders machen würde: einen Platz mit einer separaten Steckdosenleiste einrichten. Die Sitzcke im Salon ist meistens komplett belegt mit irgendwelchen Ladekabeln.

Das Schiff entstand unter dem Leitgedanken: Alles eine gute Nummer größer dimensionieren, als man es normalerweise macht – ein kluger Angang?

Unbedingt, auch wenn es natürlich Gewicht an Bord gebracht hat. Wir hatten schon manches Mal Zweifel, ob wir das allein schaffen in unserem Alter, den Umgang mit den riesigen Bäumen und mit dem Groß, das immerhin 50 Prozent mehr Fläche hat als das alte. Da wirken schon andere Kräfte, und es war anfangs nicht klar, ob wir immer alles im Griff behalten. Aber es geht bestens, und ich muss sagen: Es ist ein Meisterstück, was Seldén da als Rigg geliefert hat – von der Bedienungsklasse, von den Anordnungen so sinnvoll, und es ist alles vernünftig dimensioniert. Aber das Prinzip hat sich auch anderswo bewährt.

»ALLES EINE NUMMER GRÖßER – DAS PRINZIP HAT SICH BEWÄHRT«

Zum Beispiel?

Wir haben mehrere riesige Filter für den Diesel, die haben uns manchen Ärger erspart. Verunreinigter Kraftstoff wird zunehmend zu einem Problem, das ist wirklich auffällig, ein ganz zentrales Thema unter Blauwassersegelern. Sehr, sehr viele Skipper haben damit zu tun, überall die gleichen Geschichten. Im Übrigen ist daran auch die Weltumsegelung unserer Freunde von der „Rainbow“ gescheitert; das Schiff liegt jetzt mit Maschinenschaden in Südamerika. Uns hat wohl auch eine ausgeklügelte Konstruktion vor et-

was Ähnlichem bewahrt. Der Diesel gelangt durch die Filter zunächst in einen Tagestank, und alles, was dann noch an Schmutz darin ist, kann man dort problemlos ablassen und beseitigen. Auch haben wir an Additiven nicht gespart.

Das alles klingt fast hymnisch – was hat denn nicht funktioniert, was hätten Sie besser machen können? Oha, da ist in den anderthalb Jahren unterwegs natürlich auch ein ganzer Schwung zusammengeskommen.

Schießen Sie los.

Das Antifouling war eine Katastrophe. Ich musste es in Lissabon zum ersten und in Panama zum zweiten Mal erneuern. Dabei war es sündhaft teuer – ein amerikanisches Produkt, das offenbar kaum noch etwas enthält, das tatsächlich wirkt gegen Bewuchs. Wir haben uns dann in Panama Farbe aus der Berufsschiffahrt geholt. Und dieser Anstrich ist jetzt in Australien noch einwandfrei. Es macht auf Strecke so viel aus. Wenn der Bewuchs runter ist, läuft das Schiff, als hätte man eine Handbremse gelöst. Die Bordelektronik funktioniert weitenteils auch nicht →



FLOP I
Der Wassergenerator ist extrem laut und bekommt einen Puffer (o. l.)

FLOP II
Antifouling-Erneuerung in Panama (o. r.) – schon zum zweiten Mal

TOP I
Am Diesel aus dem Tagestank wird der Reinheitsgrad abgelesen (u. l.)

TOP II
Das Rigg mit vielen starken Beschlügen erweist sich als Meisterwerk



Je zwei Wind- und Wassergeneratoren am Heck decken den gesamten Strombedarf

störungsfrei. Und dann war da noch die Geschichte mit dem Wassertank.

Was war damit?

Wir lagen auf Madeira und hatten Besorgungen zu machen. Die Crew sollte in der Zwischenzeit Frischwasser bunkern. Als wir nach ungefähr zwei Stunden wiederkamen, standen die Mitsegler immer noch auf der Pier und unterhielten sich fröhlich, das Wasser lief ununterbrochen. Da habe ich das Schiff gesehen und gesagt: „Leute, wo ist denn unser Wasserpass?“ Die „Freydis“ war ordentlich vollgelaufen, die Bodenbretter schwammen, Wasser stand direkt an der Maschine. Das hätte ganz anders ausgehen können. Ich bin jedenfalls froh, dass ich den Elektriker seinerzeit davon abhalten konnte, die Zentraleinheiten tief unten im Schiff zu installieren.

Was ist passiert?

Unser 800-Liter-Kunststoff-Tank ist beim Einbau nicht richtig fixiert und stabilisiert worden. Im Seegang ist diese Masse in Bewegung geraten, und irgendwann riss der Tank auf 50 Zentimeter Länge. Tja, mit den Tanks haben wir nicht so richtig Glück gehabt.

Mit „den“ Tanks?

Ja, das gilt auch für Kraftstoff. Beim ersten Einfüllen drücke ich die Zapfpistole, und peng!, fliegt mir der Diesel ins Gesicht. Die Tischler hatten beim Bau der Verschalung ein Entlüftungsrohr abgeknickt. Aber finden Sie solch eine Ursache mal! Und finden Sie eine Erklärung dafür, warum wir in einen 2000-Liter-Tank nur 1500 Liter hineinbekommen.

Haben Sie keine?

Irgendwo muss eine gewaltige Luftblase sein. Wenn ich die ganze Crew im Wechsel aufs Vor- und Achterschiff scheuche, bekomme ich noch 150 Liter hinein. Aber da bleibt ja immer noch richtig Volumen übrig, um die zwei Fässer! Ich weiß bis heute nicht, wo sich diese Blase befindet. An die Stelle müsste jedenfalls noch eine Entlüftung hin. Ansonsten gibt es keine größeren Baustellen, eher das Übliche: defekter Herd, gebrochene Toilettenpumpe, Riss im Groß, leckende Stopfbuchse, so etwas.

Sie fahren am Heck je zwei Wind- und Wassergeneratoren, verzichten aber auf Solarenergie. Leiden Sie Strommangel?

Überhaupt nicht. Die Windgeneratoren arbeiten ganz vorzüglich, aber sie können nicht zu 100 Prozent den Bedarf decken. Bei durchgehend mehr als 20 Knoten Wind haben sie allerdings sogar das fast geschafft. Mit den Wassergeneratoren hatten wir Probleme, sie waren im Betrieb ungeheuer laut, das war insbesondere in den Achterkammern schwer auszuhalten. Da mussten wir zur Geräuschdämmung eine Gummipuffer-Konstruktion zur Bordwand hin nachrüsten. Aber abgesehen von dem Krach: Wenn sie arbeiten, dann schwelgen wir in Strom. Sie reichen locker für den Betrieb von zwei Kühlschränken, einer Tiefkühltruhe und des Autopiloten, das sind die vier stärksten Verbraucher an Bord. Unsere Überlegung war also richtig: Allein mit Wasser- und Windgeneratoren kann man seinen Energiebedarf decken. Was auch mit den Lampen zu tun hat.

Inwiefern?

In den Tropen herrscht ja lange Dunkelheit, da ist gute Beleuchtung wichtig. Wir haben Dioden-Lampen von Prebit eingebaut, die senken den Verbrauch spürbar, und sie sind sehr zuverlässig. Wenn ich mir überlege, wie

viele von diesen gewöhnlichen Leselampen ich vorher schon ersetzen musste ... Die moderne Beleuchtung ist wirklich wie eine kleine Revolution.

Sie haben mittlerweile 18 Reiseabschnitte absolviert, davon die letzten beiden allein mit Ihrer Frau. Ist das 28-Tonnen-Schiff zu zweit beherrschbar?

Ja, das ging bestens. Wobei ich mir im Nachhinein ein Bugstrahlruder wünschen würde, für bessere Manövrierfähigkeit in den kleinen Häfen. Aber es funktionierte schließlich auch so, es gab keine verpatzte Situation. Und auf See habe ich an der Bedienung des Schiffs mit Zweiercrew gar nichts zu kritisieren. Insbesondere hat sich da die Großzügigkeit bei Deckssalon und Cockpit ausgezahlt. Beide Törns ohne Gäste haben wir ausschließlich dort verbracht. Und wenn Crew an Bord ist, dann ist das das Zentrum mit so viel Platz, dass sich alle bequem dort aufhalten können. Und das tun sie auch.

Ist das Alleinsegeln nach vielen Monaten mit sechs Gästen an Bord auch eine Wohltat?

Man braucht das mal. Unsere Mitsegler sind prima, wirklich toll, aber irgendwann Ruhe

»KEINE NACHT, IN DER WIR NICHT GEZITTERT HABEN«

zu finden, ja, das tut schon gut. Das Schönste dabei ist, dass man sagen kann: Ich bleibe noch einen Tag oder zwei oder drei. Bei einer Crew hingegen muss man Rücksicht nehmen auf den exakten Zeitplan, die Wünsche der Leute und diverse Zwänge, zum Beispiel gebuchte Flüge.

Wenn Sie diese anderthalb Jahre Revue passieren lassen ...

... müssen wir zwingend übers Wetter sprechen. So etwas habe ich noch nicht erlebt.

Was war denn dieses Mal anders als auf den sieben Weltreisen zuvor?

Mit „untypisch“ ist das Wetter nicht ausreichend beschrieben. Schon von der Ems bis nach Lissabon hatten wir den Wind permanent von vorn, weil das Islandtief monatelang nicht an seiner üblichen Stelle lag, sondern 1000 Meilen südlicher über Irland. So etwas habe ich vorher weder erlebt noch habe ich davon gehört oder gelesen. Es gab kein Entrinnen. Dann hielt der tropische Sturm „Nadine“ von Madeira aus auf Portugal zu, dann bestimmte wochenlang der riesige Hurrikan „Sandy“ das Wettergeschehen auf dem Nordatlantik. Und auf dem Törn über den Ozean herrschten statt des erwarteten Nordostpassats überwiegend umlaufende Winde und Flauten.

Hat der Pazifik Sie versöhnen können?

Da ging es genauso verrückt weiter. Der Schlag von den Galapagos zu den Marquesas – über 3000 Seemeilen – gilt vielen Seglern als schönste Passatstrecke überhaupt: Man trimmt die Segel und lässt unter Selbststeuerung laufen, tagelang, wochenlang. Diesmal hatten wir zu Beginn kaum Wind, oft sogar totale Flaute. Immer wieder musste die Maschine erhalten. Dann nistete →

STECKBRIEF

sich ein Tiefdruckgebiet in der Kalmzone ein und brachte uns eine Woche böige Walzen und Regen, Regen und Walzen. Ein wilder Ritt mit drei Refs im Großsegel.

Wann wurde es ruhiger?

So gut wie gar nicht mehr. Dass das nicht normal war, entspricht übrigens nicht nur unserer Wahrnehmung, das haben auch die Einheimischen gesagt. In den Tuamotus haben wir keine Nacht gehabt, in der wir nicht gezittert haben. Wir lagen einmal vor 75 Meter Kette an einem eigentlich sicheren Ankerplatz, dabei die ganze Nacht halbwach im Cockpit mit einer Hand am Zündschlüssel. Bis Australien haben wir keine einzige halbwegs normale Wetterlage erlebt. Dabei hatten wir uns in der Planung bestens informiert, unter anderem im Atlas und in den Tafeln von Jimmy Cornell – das hatte aber alles nichts mit der Realität zu tun. Ich kann sagen: Das Wetter hat uns nun an die zwei Jahre lang malträtiert. Das schöne Passatsegeln, wie wir es kennen und wie es normal ist, gab es in der ganzen Zeit nicht über einen kompletten Tag. Und überhaupt gleichmäßigen Wind nicht für zwei Tage am Stück. Wir hatten seit der Abreise im Juli 2012 überall Windverhältnisse, die es normalerweise nicht gibt.

Im Januar setzten Sie Ihre Reise mit Kurs auf Japan fort, wo Sie zuvor die Vorgängerin der „Freydis“ im Tsunami verloren hatten. Sicher keine Fahrt mit frohem Mut.

Im Gegenteil, wir freuen uns sehr darauf. Ich habe gar keine schlechten Gefühle. Wir wollen auch noch einmal in die Nähe von Fukushima, wo die alte „Freydis“ verlorenging, nochmal über Land gucken und unsere Freunde besuchen. Ich bin voll gespannter Erwartung.

Und wie geht es seglerisch weiter?

Im Mai endet der kommende Törn in Osaka, danach bleibt das Schiff in der Gegend, vielleicht ergeben sich einige kürzere Reisen. Im April 2015 soll es dann weitergehen nach Sibirien und Alaska, schön wär's jedenfalls.

Sicher ist das nicht?

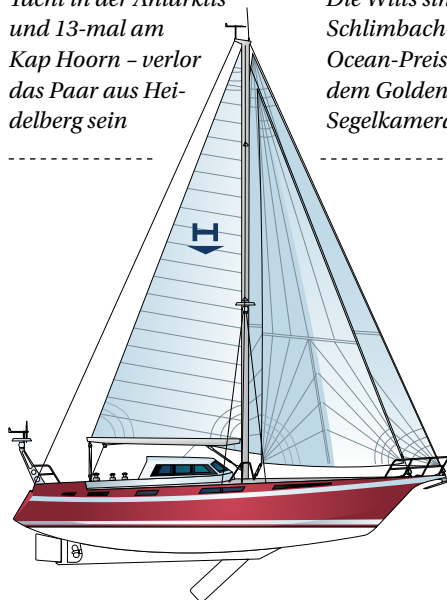
Wir planen nicht mehr so weit im Voraus. Mal sehen, wie fit wir dann sind. Aber man braucht ja Ziele.

UWE JANSSEN



Ein Paar lebt seinen Traum:
die Wilts und ihre „FREYDIS“ im Kurzporträt

Heide und Erich Wilts, beide 71, sind seit 1972 auf den Weltmeeren unterwegs. Nach vielen anspruchsvollen Reisen auch in extreme Breiten – ihre zweite „Freydis“ war die erste deutsche Yacht in der Antarktis und 13-mal am Kap Hoorn – verlor das Paar aus Heidelberg sein



Internet/Törnplan: <http://blog.freydis.de>

Schiff am 11. März 2011 während des Tsunamis in Japan. Daraufhin steckten die Ärztin und der Diplomat Kaufmann all ihre Ersparnisse und Rücklagen fürs Alter in ein neues Schiff. Die Wilts sind Träger von Schlimbach- und Trans-Ocean-Preis und wurden mit dem Goldenen Kompass der Segelkameradschaft Das

Wappen von Bremen ausgezeichnet. Zugleich erfolgreiche Buchautoren, haben sie rund 320 000 Seemeilen im Kielwasser und gelten als das befahrenste deutsche Seglerpaar. Seit Juli 2012 befinden sie sich auf ihrer achten Weltreise. In Bundaberg (Australien) legten sie auf dieser Reise den ersten längeren Zwischenstopp ein.

„FREYDIS III“

Typ	Reinke 16 M Ice
Konstrukteur	Kurt Reinke
Werft	F. Benjamins, Emden (Kasko), M. Matzerath, Düren (Ausbau 2012)
Material	Aluminium
Länge über alles	16,90 m
Breite	4,45 m
Tiefgang	1,50/2,50 m
Verdrängung	28 t
Segelfläche am Wind	120 m ²
Spinnaker/Blister	200 + 250/160 m ²
Maschine	Mercedes-Benz, 126 PS/93 kW



Die „Freydis“ in Neukaledonien:
Die tollen Orte gibt es noch, aber
sie sind schwieriger zu finden

EINST ABENTEUERER, HEUTE TOURISTEN

Heide Wilts befährt die **BARFUSSROUTE** zum wiederholten Male. Sie stellt dabei über die Jahre einen enormen Wandel fest. Länder und Leute haben sich stark verändert, das Segeln auch – vor allem aber die Segler

Die letzten Winkel sind entdeckt, das große Abenteuer, die Freiheit und Wildnis à la Jack London gibt es nicht mehr. Aber wie wirkt sich das aufs Segeln auf der Barfußroute aus? Um darauf Antworten zu finden, sind wir mit der jetzigen Reise an die besonderen Orte von früher zurückgekehrt.

Zunächst einmal hat sich über all die Jahre vor allem eines geändert: der Segler. Gerade das Segeln lehrt doch, sich zu beschränken, es beweist, wie wenig man im

Grunde zum Dasein braucht. Aber heute hat man meistens das Gefühl: je mehr, desto besser. Das Spartanische an Bord wich gehobener Lebensart. Alles muss elektrisch, elektronisch, hydraulisch funktionieren. Wenn schon Weltumsegeln, dann bitte mit den Annehmlichkeiten, die man zu Hause auch hat oder die das Bordleben dem Landleben angleichen: Generator, Waschmaschine, Spülmaschine, Kühlschrank, Mikrowelle, Klimaanlage, Wasseraufbereiter, Fernseher und so fort. Und das hat Folgen über den Mikrokosmos der eigenen Yacht hinaus.

Segler sind keine bunten Vögel mehr, denen man spontan die Freundschaft anbietet und für deren Geschichten man sich begeistert. Wenn wir früher irgendwo einliefen, kamen oft wildfremde Menschen ans Schiff, boten uns an, bei ihnen Wäsche zu waschen, zu duschen, mit ihnen zu essen, sie zeigten uns ihre Farm, ihre Insel, ihr Land. Das ist nicht mehr üblich. Heute sind Segler Touristen, eine besondere Art zwar, aber eben Touristen. Und so werden sie auch behandelt.

Aus diesem Grunde ist das Langfahrts segeln viel stärker kommerzialisiert und →



PANAMA - CITY

Aus dem verrufenen, dreckigen Moloch wurde eine Metropole (o. l.)

VANUATU

Der Außenborder am Einbaum vergrößert den Radius der Fischer (o. r.)

FATU HIVA

Westliche Erzeugnisse und Statussymbole sind nun auch hier in (u. l.)

PANAMA - OST

Früher ein paradiesischer Karibikstrand, heute eine Müllhalde



Die „Freydis“ in einer Bucht der Marquesas. Ihre Vorgängerin ankerte hier ganz allein



reglementiert als früher: Ankerplätze sind meist eingeschränkt, abgesteckt, oft überfüllt oder mit – natürlich kostenpflichtigen – Murings zugepflastert. Fast überall gibt es Marinas, häufig auch in abgelegenen Gegenden, mit Pool, Service, Gastronomie und allen Annehmlichkeiten eines gehobenen Hotelbetriebs.

So spielt Geld beim Segeln eine immer größere Rolle. Und deshalb ist es in bestimmten Gegenden fast folgerichtig, dass die Segler abgezockt oder betrogen werden. Die Karibik, neuerdings gar die St.-Blas-Inseln, sind abschreckende Beispiele. In Panama und auf den Galapagos geht es kaum anders zu.

Von der Anmeldung bis zur Passage durch den Panama-Kanal dauerte es dieses Mal zirka drei Wochen – verbunden mit hohem bürokratischem Aufwand und Gebühren, die auch bereinigt weit über dem lagen, was wir 1982 und 2004 bezahlt haben: um die 2000 Euro. Und auf Galapagos braucht es für das Einklarieren 14 Beamte der verschiedensten Behörden, die zweitägige Prozedur kostete rund 1400 US-Dollar.

Die Insel, das brodelnde Tierleben begeisterte uns zwar wie bei unserem ersten Besuch vor 30 Jahren. Allerdings hält der Zugang von Festland-Ekuadorianern auf der Suche nach Arbeit unvermindert an, und es wird wie verrückt gebaut. In einer Bucht standen einst ein paar Fischerhütten, heute wohnen da Tausende Menschen. Und nicht nur hier leiden einst reinweiße Strände unter zunehmender Verschmutzung.

Eine rühmliche Ausnahme bildet Floreana: Dort hat die deutsche Pioniersfamilie Wittmer vor vielen Jahren erreicht, dass weder gebaut noch investiert werden darf. Die Insel ist deshalb noch so „verwunschen“, geheimnisvoll, schön und wild wie einst.

Auf St. Cruz besuchten wir natürlich die Angermeyers, die bekannten deutschen Auswanderer. Fünf Brüder der Familie waren 1933 die ersten Siedler auf der Insel und haben sich unter unvorstellbar harten Bedingungen eine Existenz aufgebaut. Karl und seine Frau Marga sowie Gus hatten wir noch persönlich kennengelernt. Die Skurrilitäten-Höhle am Ufer, in der wir Gus oft antrafen, ist nun Teil eines Restaurants, das sein Sohn betreibt. Abgesehen davon gibt es

im Ort noch viele weitere Restaurants, Pensionen, Hotels und Boutiquen. Von der Einsamkeit des Pionierlebens keine Spur mehr. Auch die schwarzen Leguane, die sich auf dem Dach von Karls Haus sonnten und die Wände herunterkletterten, wenn er sie mit Reis fütterte, sind verschwunden.

In den Fremdenverkehrs-Hochburgen Französisch-Polynesiens dagegen war es schon immer etwas teurer, dennoch strömten die Touristen. Nun aber hat die Globalisierung diese Inseln auf andere Weise ereilt: Infolge der Wirtschaftskrise sind immens viele Gäste ausgeblieben, vor allem die amerikanischen, unter anderem werden deshalb weitaus weniger Perlen verkauft. Perlfarmen aber sind ein wichtiger Wirtschaftszweig, viele mussten schließen. Besonders fatal wirkt sich das auf den kleinen Inseln aus, auf denen es sonst keine Arbeit gibt. Und auf Tahiti, Moorea und Bora Bora stehen auch Hotels und Resorts leer und verfallen.

Wir waren sehr erstaunt, dass man auch im allerletzten Atoll noch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise zu spüren bekommt.

Dennoch ist Französisch-Polynesien im Gegensatz zu Atlantik und Karibik für uns

noch immer grandios. Die nach wie vor lässige Lebensart hat etwas Beruhigendes und Versöhnliches. Das „Menschliche“ wiegt dort viel stärker. Auch die Natur bietet immer noch eine zauberhafte Kulisse: unübertroffen für uns ist Fatu Hiva – bis heute fast zu schön, um wahr zu sein.

Aber die gesamten uralten Kulturen haben sich durch diese Umstände in wenigen Jahren radikal verändert – etwa auf Palmerston/Cook-Inseln oder auf Tanna/Vanuatu. Deren Bewohner haben sich der modernen Welt angepasst und den Bedürfnissen der Besucher. Üblicherweise beginnt der Wandel mit der Errichtung einer Landepiste für Flugzeuge. Es gibt Kleidung aus China zu kaufen, statt Fisch und Kokosnuss nun importiertes Mehl und Zucker zum Backen, und die meisten haben ein Handy. So hat sich mancherorts auch die Gastfreundschaft umgekehrt. Weil es in den Hütten nur wenige Steckdosen gibt, kommen die Fischer heute in ihren Einbäumen zu uns zum Aufladen der Akkus.

Die Religion, das Spirituelle, spielt nicht mehr die große Rolle. Hier hat die Zeit der Globalisierung und Aufklärung geradezu ei-

VIELES IST SCHLECHTER, ABER DIE BEGEISTERUNG UNGEBROCHEN

ne Revolution ausgelöst. Man lächelt über den Glauben der Väter, dessen Riten die Altvorderen bei unserem letzten Besuch vor 14 Jahren noch mit solcher Inbrunst vortragen und verteidigt hatten.

Manchmal kamen wir uns vor wie aus einer anderen Zeit, konnten uns nicht mehr aus, trauerten Vergangenen nach. Haben die alten Segler Recht, die nörgeln: Alles ist stetig schlechter geworden? Sicher nicht, aber anders ist es geworden, ohne Zweifel. Vergleichbar mit dem Mount Everest, den heute Tausende im Jahr besteigen.

Trotzdem: Wenn man einmal absieht von der verbesserten Navigationstechnik und vom Schutz und Komfort in den neuen Marinas, so haben sich die Bedingungen für Segler meist verschlechtert. Man muss über vieles hinwegsehen, vieles meiden, vielem ausweichen. Das ist auch für uns desillusionierend und beeinträchtigt den Spaß.

Das liegt eben vor allem auch an den Seglern selbst. Unter ihnen hat zudem eine Aus- und Abgrenzung stattgefunden. Wenn etwa eine Luxusflottille auf organisierter Weltumsegelung irgendwo einläuft, besteht von dieser Seite aus kein Interesse am Austausch mit „normalen“ Seglern. Gruppendünkel tritt an die Stelle der einst selbstverständlichen „verschworenen Gemeinschaft“.

Für uns hat sich aus diesen Gründen vornehmlich eines verändert: Wir sind wählerischer geworden. Wir suchen Ziele, die weniger frequentiert sind und an denen wir meist Menschen mit gleichen Ansprüchen und gleichen Anliegen antreffen – Gleichgesinnte. Ganz egal, ob aus westlich-vertrauter oder fremder Kultur: An solchen Orten ist unsere Begeisterung für das Segeln auf der Barfußroute immer noch ungebrochen.