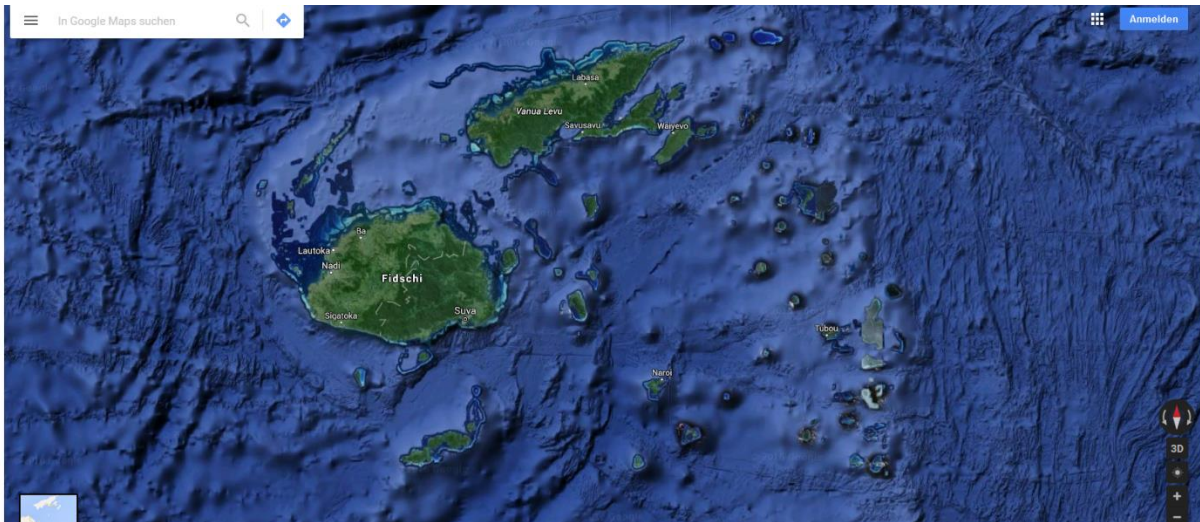


Fidschi Teil 1



Fidschi Teil 1	1
Savusavu	2
Einklarieren iin Savu Savu	2
Die Seglergemeinde und der Zyklon Winston	3
Das Städtchen	7
Überlandtour	10
Gedanken zur Weiterreise	13
Warten auf das Wetter.....	13
Koro	16
Ein anstrengender Törn nach Süden.....	18
Yangasa	20
Fulanga	25
Genügsamer Feudalismus	31

Savusavu



Im Norden des Fidschi Archipels befindet sich die zweitgrößte Insel des Inselstaates, Vanua Levu. An der Südküste liegt die Savusavu Bay mit dem gleichnamigen Ort am östlichen Ufer, verborgen hinter einer kleinen Insel, Korallenbänken und Mangroven, die den Ort von der weiten Savusavu Bucht abschirmen.



Einklarieren iin Savu Savu

Hier laufen wir am Sonntag Abend ein. VHF Kontakt mit den Behörden ist nicht möglich, deren Radio funktioniert nicht. Doch die Waitui Marina sowie die

Copra Shed Marina antworten. Vor dem Ort sind Mooringe ausgelegt, die Waitui Marina verlangt 80 Fidschi Dollar (35 €) pro Woche. Doch leider, so erklärt uns Jolen (Waitui Marina) über VHF dürften wir erst nachdem die Gesundheitsbehörde an Bord war an eine Mooringe, zuvor müsse man ankern. Nun denn, wir ankern auf Korallengrund, andere Plätze gibt es hier nicht, Wassertiefe 20 Meter, der Grund nicht sichtbar. Am nächsten Tag durchlaufen wir die Einklarierungsprozedur, freundliche Beamte werden mit einem offenem kleinen Motorboot vorbeigebracht, Quarantäne, Biosecurity, Zoll, Immigration, danach dürfen wir an eine Mooring. Im Marina Büro müssen wir noch den Antrag auf ein Cruising Permit für Gesamt Fidschi ausfüllen, Jolen übernimmt für ihre Kunden die Weiterleitung, am nächsten Tag erhalten wir im Zollgebäude unser Permit. Im Hospital, südlich außerhalb des Ortes gelegen, muss der Segler für die Quarantäne zahlen (165 Dollar) und in einem Hinterhof hinter der Social Welfare findet sich die Kasse der Biosecurity, dort werden wir 80 Dollar los. Unsere Hamburger Freunde haben all diese Wege schon hinter sich und heute auch ein Auto mit dem sie uns zu diesen Ämtern fahren, Danke ihr beiden! Wir haben den Formalkram geschafft... Halt, nicht ganz, denn einmal pro Woche soll sich der Fahrtensegler per Email bei der Behörde melden und seinen Standort bekannt geben.

[Die Seglergemeinde und der Zyklon Winston](#)

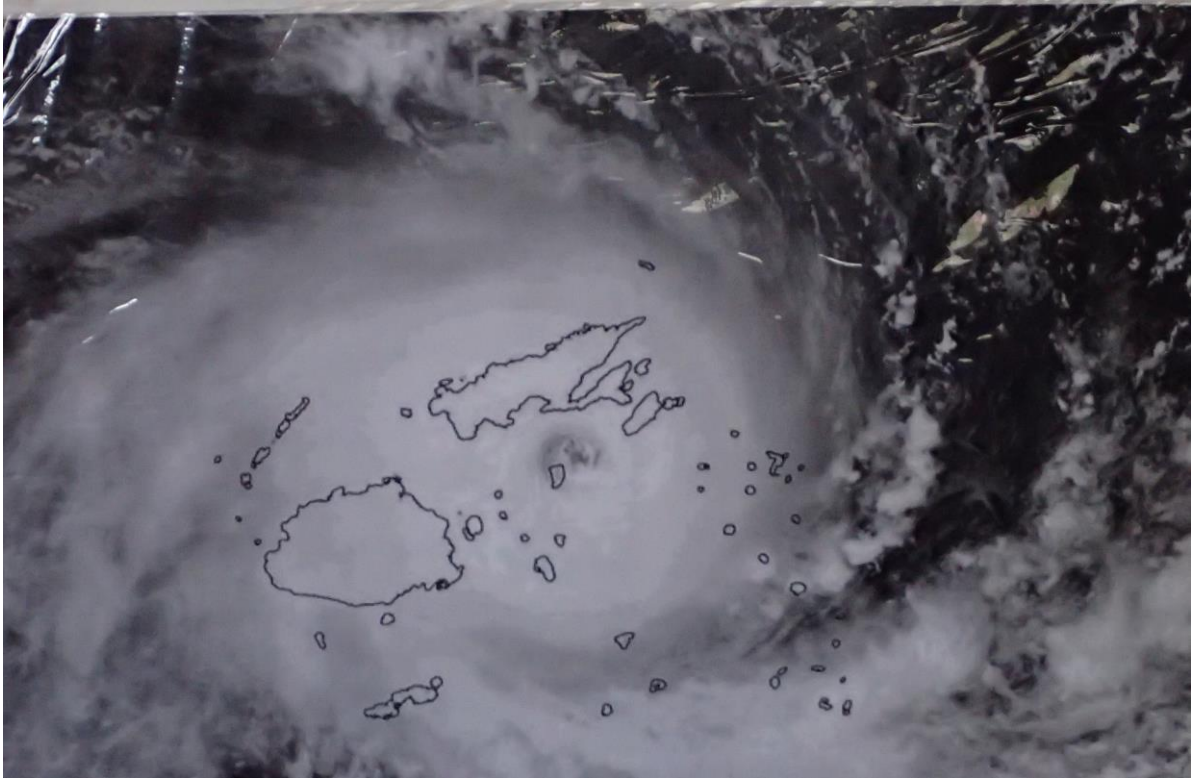
Fast alle Segler die hier verweilen sind Fahrtensegler, einheimische Segler treffen wir nicht an. Ca. 40 Schiffe hängen hier an den Mooringen, die Saison hat begonnen. Neuseeländer, Deutsche, Kanadier, US-Amerikaner, Österreicher, Franzosen, auf vielen Booten finden sich Crews zusammengesetzt aus mehreren Nationen, denn die ursprünglichen Besatzungen, viele Paare haben sich getrennt, neue Beziehungen sind eingegangen worden. In der Karibik waren meist noch die Original-Crews zusammen... Auch Dauerlieger sind hier zuhause, die seit Jahren hier in Savusavu leben, mit dem Schiff in regelmäßigen Abständen zu den benachbarten Inselstaaten segeln um bei der erneuten Einreise nach Fidschi wieder die Aufenthaltsgenehmigung zu bekommen. Diese Segler haben „zyklonsichere“ Mooringe in der inneren Lagune – nun, nicht alle haben den



Zyklontest bestanden als der tropische Wirbelsturm WINSTON Ende Februar dieses Jahres mit seinem Zentrum über Vanua Levu hinwegzog. Unter denen deren Mooring gehalten hat sind Heinz und Silvia von der Mambo, sie leben schon einige Jahre hier in Savusavu, Silvia sagt es sei ihr Paradies. Was sie aber nicht daran hindert jedes Jahr für einige Monate nach Österreich zu fliegen!



Die beiden waren während des Sturmes auch nicht an Bord, Silvia in Österreich und Heinz im Flieger auf dem Weg nach Fidschi, kam gerade passend an um hinterher zusammen mit anderen Seglern zu repariert und aufzuräumen.



Zahlreiche Yachten strandeten, Tote waren nicht zu beklagen, und eine Leopard (südafrikanisches Katamaran Modell) wurde von einem Laternenmast aufgespießt, Weidmannsheil! Inzwischen sind fast alle Schiffe repariert und wieder im Wasser, mit viel Improvisation und Fleiß haben die Segler ihre Schiffe und die der Kameraden gesichert, abgedichtet, am Ufer aufgebockt, Löcher



begradigt, geschliffen, neu laminiert, die Schäden am Rigg gerichtet. An Land gibt es nur wenig handwerkliche Hilfe, und Reparaturmaterialien sind

Mangelware, Nur zwei Schiffe sind Totalschäden, die allerdings schon zuvor arg mitgenommen waren. Sie werden ausgeschlachtet, die Materialien sind hochwillkommen.



An Land hat der Wirbelsturm breite Schneisen der Verwüstung hinterlassen, weniger in Savusavu als mehr am Nordufer der Insel sowie auf der 25 Meilen südlich gelegenen Insel Koro. Doch auch hier in der Stadt sind die Schäden erheblich; das Ferienresort Cousteau ist so demoliert, dass es – optimistisch geschätzt – erst im September wieder eröffnen kann, viele Häuser wurden



abgedeckt, Landungsstege zerstört, Straßen unterspült, Fährschiffe an Land geworfen. Das Bild zeigt die Waitui Marina kurz nach dem Sturm.

Das Städtchen

Savuusavu hat eine Uferhauptstraße an der sich kleine Läden aneinanderreihen. Die Schaufenster werden mit Waren aller Art vollgepackt, man zeigt was vorhanden ist! In den Läden geht es eng zu, kaum, dass zwischen den Regalen Platz für einen Erwachsenen Menschen ist. Textilien, Baumaterialien, Lebensmittel, Friseur, Second Hand Shops, zwei Bäcker, Restaurants, Imbißstuben, Banken, sowie zwei modern aufgemachte Supermärkte säumen die Hauptstraße. Das Warenangebot in den einzelnen Läden ist breit gestreut, hier werden z. B. Meeresfrüchte und Möbel



angeboten...

Und besonders wichtig ist der Busbahnhof in der Ortsmitte neben dem sich der überdachte Markt befindet. Hier werden Obst, Gemüse, Fische, Kava,



Gewürze und ein wenig Kunsthandwerk verkauft. Derzeit ist Auberginensaison, für 80 Eurocent werden sie kiloweise angeboten, während

Tomaten derzeit rar sind und mit 4 Euro pro Kilo bezahlt werden müssen. Touristen sind selten, entsprechend ist das Warenangebot auf die einheimische Kundschaft abgestellt. Nur zu den seltenen Tagen an denen Kreuzfahrtschiffe vor dem Ort ankern werden Verkaufsbuden aufgestellt um mit allerlei tropischen, „typischen“ Exotika die Kreuzfahrer zu beglücken. Am Busbahnhof befindet sich auch der Vodafone Kiosk, lebhaft besucht, denn hier bekommt man preiswert Telefonchips, kann die Handy aufladen oder sich einen Chip für den Internetzugang besorgen, 16 Gigabyte für 50 Dollar(20€) und die Internetverbindung damit ist tatsächlich gut genug um endlich unsere Website wieder zu aktualisieren.

Nachmittags ab 17:00 schließen, bis auf die Supermärkte, die Geschäfte, es kehrt Ruhe ein, die letzten Busse kommen, auch die Imbissstuben an der Straße haben Ruhe; nur in den Uferrestaurants, der Marina und einigen wenigen anderen Orten geht es noch geschäftig zu. So auch in der Waitui



Marina, deren äußerlich sehr einfache Bauweise ein kleines Restaurant, eine Wäscherei, den Schlachter, das Marina Büro sowie den DHL Paketservice beherrbergt. Segler treffen sich am Abend auf der Terrasse, das Essen ist preiswert, für 5 Euro gibt es genug für den mittleren Hunger. Das Bier ist gut nur sind erhebliche Steuern drauf, eine große Flasche mit 0,75 Liter Inhalt kostet hier 6.8 Dollar(3 €), im Laden kostet sie 5 Dollar.



Jolen kümmert sich mit viel Engagement um ihre Segler, organisiert, informiert, kennt sich mit den Möglichkeiten des Ortes bestens aus. Unsere



große Gasflasche muss gefüllt werden, die Füllanlage ist jedoch 15 KM entfernt, für 12 Fidschidollar organisiert sie die Füllung, 12 Kg Propan gibt es für 23 Dollar und alle Flaschenformate werden akzeptiert, was andernorts, z.B in Neu Seeland unmöglich ist.

Ein Fußpfad führt den Hang hinauf, verlässt die unbefestigte Straße oberhalb derer schlichte kleine Hütten stehen, errichtet aus Brettern und Wellblechen, die hier weitverbreitet verwendet werden. Fast alle Dächer werden damit gedeckt. Die zerstörten Hütten sind in Savusavu schon weggeräumt worden, die Regierung stellte sehr schnell Geld und und Baumaterial bereit und die Uno



schickte Zelte und weitere Hilfsgüter. Die Zelte, blau mit der weißen Aufschrift „VR China“ sind vielerorts zu sehen – die Chinesen wissen eben wie man effektiv hilft und gleichzeitig Propaganda macht, auf diesem Gebiet scheinen die USA und Europa noch sanft zu schlafen. Der Bergkamm gewährt einen Überblick über den Ort und die Savusavubucht.



Überlandtour

Morgens um 07:00 beginnt der Busverkehr, gleich nach Sonnenaufgang. Wir wollen auf die Nordseite der Insel fahren nach Labasa, den größten Ort von Vanua Levu. Die Busse kommen relativ pünktlich, wer früh kommt bekommt auch einen guten Sitzplatz, es wird gedrängt voll bevor der Fahrer den alten



Leyland Diesel startet. Viele Busse haben keine Fensterscheiben, der Wind bläst frisch durch die Sitzreihen, für Gepäck ist nur wenig Raum, doch irgendwie findet alles seinen Platz. Die Passagiere sind ruhig, freundlich und rücksichtsvoll, angenehme Menschen. Fidschianer, Inder, nur sehr selten Europäer; der Bus hält unterwegs bei Bedarf, bleibt auf der Hauptstrecke, zu der die Passagiere kommen müssen. Eine Obergrenze der zusteigenden Menschen wird nicht so ernst genommen, man rückt halt zusammen, selbst wenn die nominelle Zuladung schon überschritten ist.

Das Landesinnere ist gebirgig, steil, meist noch Urwald und unerschlossen. Einige wenige Sandpisten führen weg von den Küsten, wer hierlang fahren will sollte sich ein Allradauto mieten. Im Norden liegen hügelige Niederungen mit Landwirtschaft und Gartenbau rund um Lambasa, einer Kleinstadt mit zahlreichen Gewerbebetrieben. Die Tristess der schmucklosen Betonbauten wird überdeckt durch grell- farbige Anstriche, die bunten Auslagen, durch die Werbeplakate und die quirligen Menschen die sich die Hauptstraße mit einem Stop -and Go Straßenverkehr teilen müssen. Die Atmosphäre hier beinhaltet schon etwas Getriebenheit, eine Ahnung der Hektik von Großstädten ist spürbar.



Fast alle Geschäfte sind in indischer sowie chinesischer Hand, gleiches gilt für die Handwerksbetriebe, in städtischen Erwerbsleben scheinen die Fidschi-Insulaner keine nennenswerte Rolle zu spielen, eine Situation die vor einigen Jahren zu Aufständen mit Geschäftsplünderungen und Brandstiftungen geführt hatte. Jetzt scheint es friedlich zu sein, ohne dass sich am Sachverhalt irgend etwas verändert hätte; die Stimmung in der Stadt erscheint freundlich, nur die Gitter vor den Grundstücken, die Eisenrollen vor den Geschäften signalisieren noch die Spannungen.

Auf dem Rückweg sind wir früh beim Bus, eine halbe Stunde vor der Abfahrt, und dennoch sind die meisten Sitze schon vergeben.



Zweieinhalb Stunden braucht der Bus für die 80 Km retour nach Savusavu, Familien, Kinder, Schüler steigen unterwegs aus und kommen dazu. Die Familien gehen achtsam und vorsichtig miteinander um; auf der Straße fällt dagegen eine Moslem Familie auf, der Vater in Weiß gewandet voran, das vollbärtige Gesicht

grimmig ernst, erstarrt im Bewußtsein der eigenen Bedeutung, die Frau verhüllt einen Schritt bescheiden mit der kleinen Tochter zurückbleibend, wie Gefangene dem Wärter folgend, so als wollte jener der Welt die Gültigkeit unserer Vorurteile demonstrieren...

Gedanken zur Weiterreise

Eine Woche bleiben wir in Savusavu, überlegen wie wir weiter reisen wollen; Helga drängt es retour nach Österreich, nur auf welchem Wege? Über Thailand Sri Lanka, Jemen, Eritrea, Sudan, Suez? Oder lieber über Südafrika??? Kürzer ist der Weg über Suez doch sympathischer erscheint die Reise über Südafrika, um dort anzukommen von wo wir losgesegelt sind. Und die Informationen die uns über die arabischen Länder zugänglich sind machen uns nicht neugierig, sind eher abstoßend; die Sicherheitslage scheint ok zu sein, die Piraterie zurückgedrängt, doch die Stimmung in diesen Ländern gegenüber Seglern empfinden wir nicht als einladend. Zeitlich gesehen müssen wir spätestens im August durch die Torresstraße, denn danach lassen die günstigen achterlichen Winde zugunsten von Flauten nach. Und wenn wir nach Südafrika wollen – immerhin von Darwin aus mehr als 6000 Seemeilen!– müssen wir für diese Strecke über den Südindischen Ozean in etwa 7–9 Wochen veranschlagen. Anfang November sollte man die Strecke hinter sich haben denn dann fängt die Saison für tropische Wirbelstürme bei Madagaskar an...

Und für unseren Aufenthalt in Fidschi bedeutet dies, dass wir nur wenige Wochen hier bleiben können; auf dem Weg nach Westen liegt dann noch Vanuatu, das sicherlich auch einen längeren Aufenthalt wert ist. Jetzt schreiben wir Anfang Juni, und Ende Juli müssten wir spätestens von Vanuatu aus aufbrechen, denn von dort aus nach Darwin sind es ca. 2200 Meilen... lange Törns liegen vor uns.

Warten auf das richtige Wetter

Wir haben also noch etwas Zeit hier auf Fidschi und ein –seltenes– Wetterfenster kündigt sich an in dem der Südostpassat für zwei Tage durch nördliche Winde abgelöst werden soll. Diesen wollen wir nutzen um ca. 200 Meilen nach Süd–Osten zu segeln zu den nur selten besuchten Lau– Inseln.

Zwei Tage verstreichen noch in denen wir bunkern, Diesel in Kanistern an Land kaufen, mit dem Dingi an Bord bringen und so insgesamt in drei Einkaufstouren 240 Liter Treibstoff in den Tank füllen.



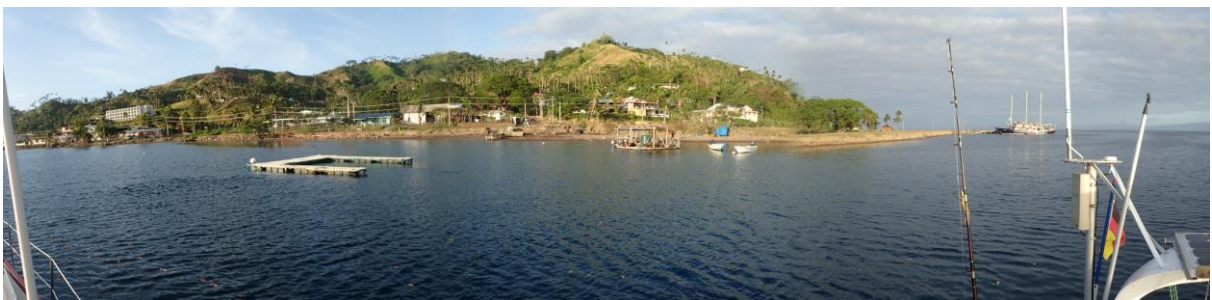
Vorsichtshalber filtern wir allen Treibstoff bevor er in unseren Tank rinnt. Getränke, Brot, Gemüse vom Markt, Kava für den jeweiligen Dorfältesten muss besorgt werden, wir nehmen uns Zeit die Atmosphäre des Ortes auf uns wirken zu lassen. Am Ufer dampfen heiße Quellen, eine Muschelverarbeitungsanlage



ist in unserer Nähe festgemacht, Kinder baden am Ufer, eine Gemeinde kommt mit einem erwachsenen Täufling, der Pastor predigt im Wasser und tauft das neue Gemeindemitglied, die kleine Gemeinde – nur Männer!– steht am Ufer und applaudiert.



Dann ist das Wetter endlich vielversprechend, wir werden erst nach Koro segeln und hoffen von dort aus innerhalb von 24 Stunden die südlichen Lau Inseln zu erreichen. Leinen los von der Mooring, der Hamburger Katamaran und die Twiga werden gemeinsam segeln, wir legen ab.



Vorbei an Leciaceva Point mit der demolierten Ferienanlage segeln wir nach Süden.



Koro



Heute sind es nur 30 Meilen zu segeln. Noch steht der Wind ein wenig südöstlich, erst in der Nacht soll er nach Nordosten drehen; wir segeln hart am Wind zur Nordwestseite von Koro in die Deer Bay. Dort gab es bis zum Wirbelsturm zwei Ferienresorts die auch einige Mooringe betrieben. Die Resorts sind demoliert, der Betrieb eingestellt, die Mooringe jedoch intakt, sodass wir einen sicheren Ort zum Verweilen vorfinden. Ankern ist hier nur schwer möglich, wie auch andernorts auf Fidschi ist der Untergrund häufig tief, felsig oder mit Korallen bewachsen, gute Sandankergründe sind selten.



Vier Koro Insulaner arbeiten aufräumend und reparierend an den Häusern; ob und wann der Betrieb wieder aufgenommen werden wird steht in den Sternen.

Die Ortschaften auf der Insel wurden weitgehend zerstört, die Aufbauarbeiten gehen nur schleppend voran. Die Einwohner leben jetzt zumeist in Zelten, was bei dem hiesigen Klima gegenüber den sonst üblichen Wellblechhütten sicherlich kein Nachteil ist. In Neuseeland haben wir von der OPUA-Marina Kleiderpakete mitbekommen, die wir in solchen Gebieten weitergeben sollen, und tatsächlich sind diese Gaben auch jetzt, fast drei Monate nach dem Zyklon noch willkommen.

Einige Häuser am Hang haben dem Sturm getrotzt, dies sind jedoch Ferienhäuser wohlhabender Ausländer; es ist eine Besonderheit Koros, dass hier Ausländer die Genehmigung für solche Bauten bekommen, andernorts sind die Grundstücke ausschließlicher Besitz der jeweiligen Großfamilien.



Die Einheimischen haben ihre Wohnorte am Ufer. Beim Vorbeisegeln am



nächsten Tag sehen wir die Ruinen, dazwischen Zelte, die größeren beherbergen kommunale Einrichtungen, Schulen etc.

Ein anstrengender Törn nach Süden

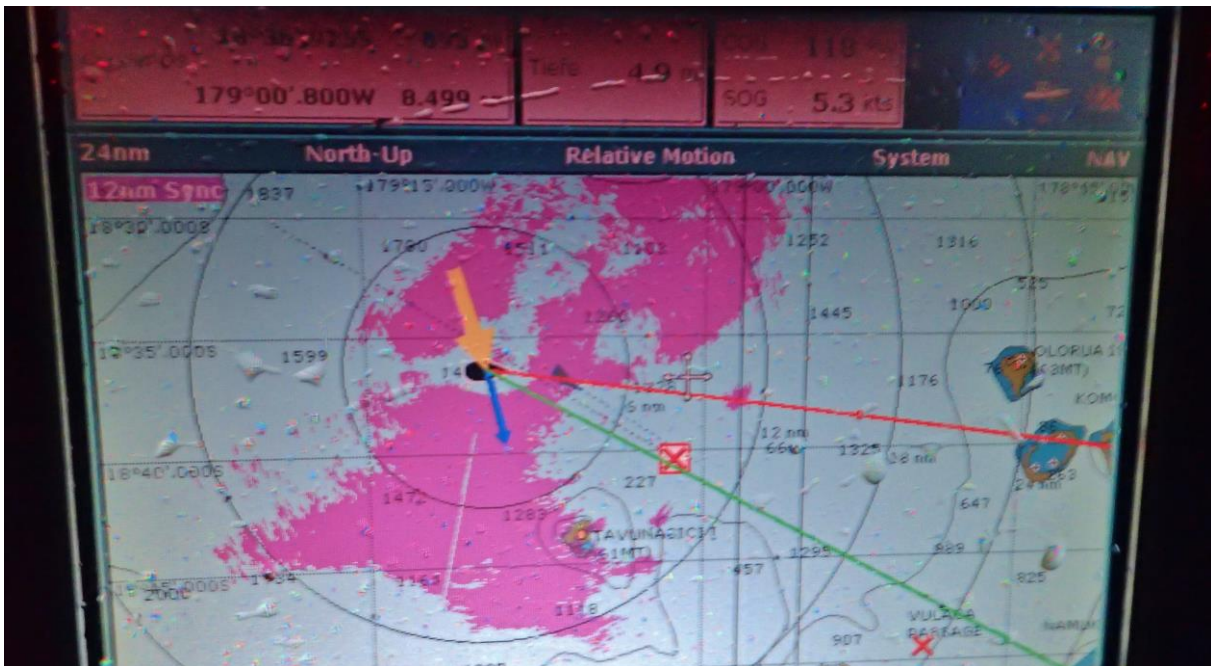
Wie sind früh aufgestanden, mit dem ersten Tageslicht haben wir abgelegt. Ab dem Südkap von Koro, Muanivanua Point, mit seinem gut sichtbaren Leuchtturm, das wir nach zwei Stunden behaglichen Segelns erreichen wird es



zunehmend ungemütlich. Unser Kurs ist Südsüdost, der Wind noch immer mehr Ost als Nordost, aufbrisend auf 20–25 Knoten und die See rau mit 4 Metern Welle von Bb. voraus. Der leicht drehende Wind hat die See noch unregelmäßiger aufgebaut. Die Hamburger haben gerefft, ihr Schiff ist höher gebaut als wir und dennoch erleben unsere Freunde diese Reise auch als sehr anstrengend.



Wir laufen mit sieben Knoten gegenan, müssen diese Geschwindigkeit halten, wenn wir vor dem Einsetzen des angekündigten Südwindes unser Ziel noch erreichen wollen. Der Twiga gefällt all dies überhaupt nicht, sie bockt und und springt über die grobe See, die Wellen klatschen gegen die Bb. Seite, Schaumkronen gischen über Deck. Es wird ein nasser Ritt. Bis 25 Knoten Windgeschwindigkeit laufen wir unter Genua und Groß (die Dean 365 Katamarane sind von Haus aus untertakelt, die meisten anderen Boote reffen wesentlich früher). In der Nacht kommen Gewitter auf, im Radar messen wir



eine Gewitterfront von 25 Meilen Ausdehnung. Es brist auf 35 Knoten Wind auf, das ist mehr als erbeten... Wir reffen die Genua auf 1/3 runter, das Groß wird geborgen und dennoch geht es mit sechs Knoten weiter voran durch eine stockfinstere Nacht, die nur durch fahles Wetterleuchten und zahlreiche Blitze erhellt wird; der Wind verwirbelt Gischt, sprüht das Wasser in jede Ritze, es wird klamm unter Deck. Die Laptops und der Back-up GPS Plotter sind im Backofen verstaut, ein Faraday'scher Käfig, der obendrein noch vor der Feuchtigkeit schützt. An Schlaf ist kaum zu denken, immer wieder ändern sich Windstärke und Richtung, zudem erschallt im Inneren der Twiga ein Heidenradau durch die einprügelnden Wellen. Wenn wir noch eine längere Seereise vor uns hätten würden wir natürlich den Kurs ändern, um diesen Streiß für das Schiff und uns vermeiden, aber es werden ja nur noch einige Stunden sein... Nach dem Gewitter bleibt die See bockig, doch der Wind schläft ein, brist wieder auf, dreht dann nach Westen, dreht wieder zurück, Stunden

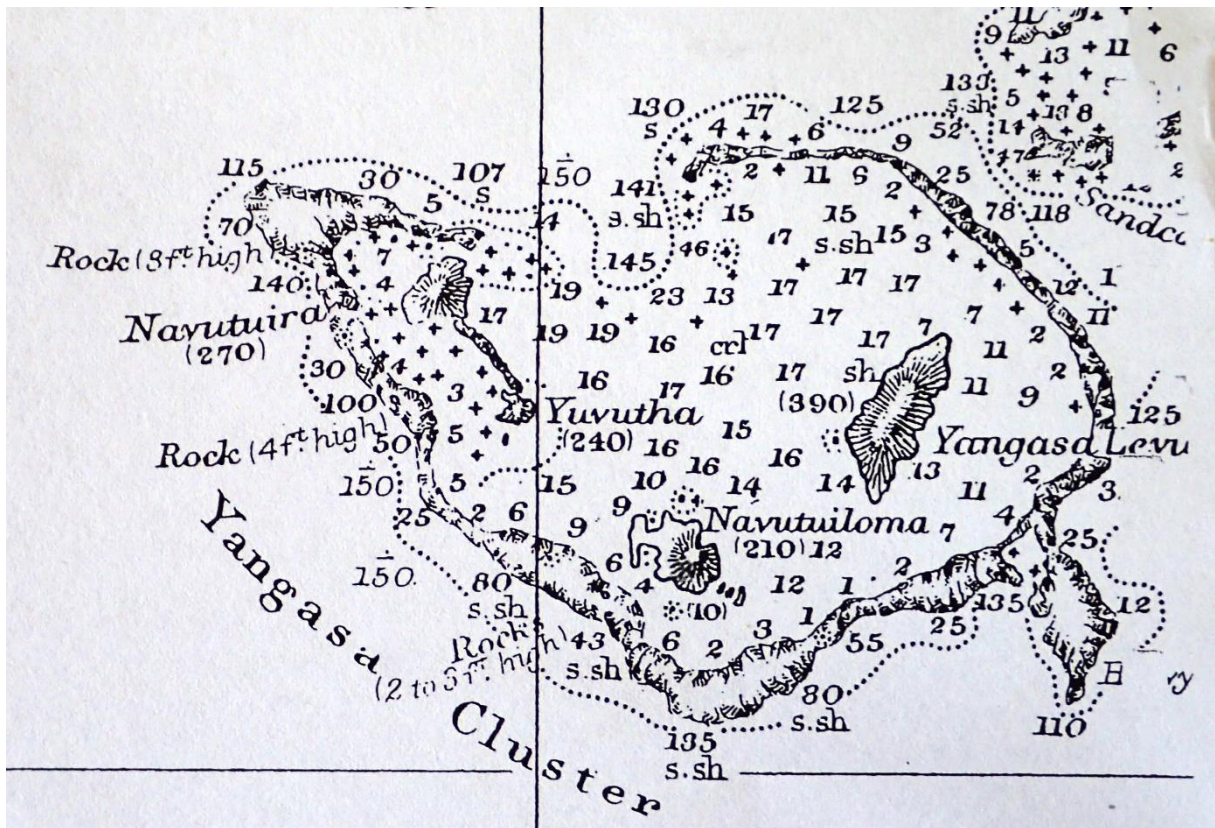
ständigen Wechsels. Noch vor Sonnenaufgang ist klar, dass wir das angestrebte Ziel, Fulanga, nicht rechtzeitig zum Morgendhochwasser erreichen können. Und die Passage durch das Riff ist eng, Korallenköpfe im Weg, man sollte nur bei guter Sicht einlaufen und die haben wir bei dem anhaltenden Regen eh nicht.

Yangasa

Über VHF verabreden wir mit unseren Mitseglern statt dessen das 20 Meilen nördlich gelegene Yangasa Atoll anzulaufen, dieses hat eine breite Einfahrt, die auch bei Mistwetter keine wesentlichen Probleme macht. Bei Sonnenaufgang sind wir ermüdet, uns friert, es ist sogar kühl geworden hier in den tropischen



Gewässern! Und dann kommt die Einfahrt in Sicht, wir erreichen das Atoll.



Vier unbewohnte Inseln liegen innerhalb des Atolls, die Ufer ragen zumeist karstig steil in die Höhe, die größte Insel Yangasa Levu verweigert wie eine Festung mit überkrakenden Karstwänden dem Besucher den Zutritt, bietet jedoch an der Südwestspitze einen annehmbaren Ankerplatz mit Sandgrund. Fregattvögel und Tölpel nisten in den Bäumen oberhalb der steilen Felsufer, das Wasser ist glasklar, der 11 Meter tiefe Meeresgrund gut zu sehen. Ein rechtes Auge für die herben Reize dieser Inselwelt haben wir indess noch nicht; der Anker fällt und hält, etwas aufklaren und einige Stunden schlafen...

Da komm ich schon ins Grübeln, ungeliebte Gedanken stellen sich wie eine Hürde vor den Schlaf: wie schnell Helga, wie fix ich ermüde, nach 24 Stunden sind wir geschafft, eine persönliche Beleidigung! Und wie lange es jetzt mit Mitte – Ende sechzig dauert bis nach solchen Anstrengungen die vollen



Lebensfreuden, die Lust aneinander, am Alltag wieder aufblühen.

Eine Nachtruhe und die Welt ist wieder in Ordnung; die Sonne kommt durch, gemeinsam verlegen wir unseren Ankerplatz in eine idyllische Bucht an der Nordseite von Navutioloma. Pilzartige Karstfelsen mit Gebüsch bewachsen sind im gesamten Archipel anzutreffen. Der Seegrund der Ankerbucht ist felsig mit einigen Korallenköpfen, etwas trügerisch liegt eine dünne Sandschicht auf dem Fels; hier kann sich der Anker niemals verlässlich eingraben! Doch im Fels des Meeresgrundes sind allenthalben tiefe, kantige Kuhlen in denen sich der Anker verhaken kann, rutscht er aus einer Senke, so wird er in der nächsten sicherlich festgehalten. Für das jetzt aufgekommene ruhige, sonnige Wetter reicht die Ankersicherheit völlig aus. In dieser Bucht gibt es sogar kleine Strände mit Kokospalmen, eine Postkartenidylle.



Mit dem Dingi umtuckern wir die Insel, eine landschaftlich wunderschöne Tour von ca. 4 Meilen. Sicherheitshalber haben wir die Handfunke eingesteckt, die Freunde werden uns hören falls unser Außenborder streiken sollte– nichts für

ungut! dies soll kein Misstrauensantrag an unseren betagten Tohatsu sein; er läuft seit Jahren zuverlässig, springt sofort an...vorbildlich!!!!



Am östlichen Eingang der Bucht hat die Natur einen Felsbogen geschaffen, dort



läßt sich gut schnorcheln, an der Außenseite stehen Korallenköpfe zwischen



denen sich die bunten Fische tummeln. Von dort bis zur TWIGA sind es 400



Meter, wir ankern mitten in einem Aquarium.



Fulanga

Am Montag, den 13. Juni gehen wir mit Sonnenaufgang ankerauf, heute wird



das Hochwasser in der Passage nach Fulanga mittags auflaufen. 20 Meilen reines Genusssegeln, Ostenwind mit 12 Knoten, Kurs Süd, eine geringe Welle, es ist wonniglich warm, die Sicht weit, Herz was willst Du noch mehr!



Die Riffpassage hinein in die Lagune von Fulanga erweist sich bei Hochwasser und bester Sicht einfach, wie ein gemalter Korridor liegt das tiefe Wasser zwischen den Riffen vor uns.



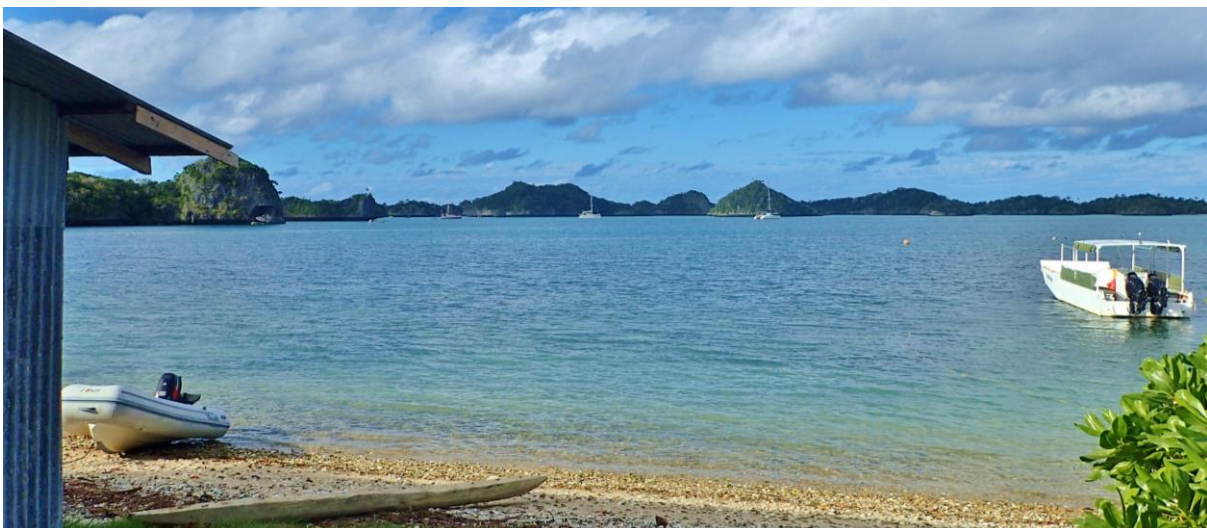
Ludger und Dee von der Green Duck(Wismar) kommen uns mit dem Dingi entgegen, so ein Willkommen ist immer schön! Die Lagune wird zu $\frac{3}{4}$ von der Hufeisen förmigen Hauptinsel umschlossen. An der Nordostseite weist sie Lücken auf, kleinere Inseln und das fast durchgehende Riff schirmen das Innere gegenüber dem Pazifik ab. Die Durchfahrt ist recht schmal, ca. 40 Meter breit; sie stellt den einzigen Zugang zur Lagune dar.



Und entsprechend stark ist an dieser Stelle auch der Tidenstrom, denn fast alles Wasser der Lagune muss durch diese Enge strömen. Innen stehen allenthalben die Pilzkopfinseln, drumherum Wassertiefen zwischen 2-10 Metern, meist mit gut haltendem Sandgrund. Einige sandige Flachwasserbereiche fallen bei Ebbe trocken. Die Seekarte ist hier drinnen fast unbrauchbar, weder die Position der Inseln noch die Tiefenangaben treffen zu.



Wir ankern vor dem Strand von dem aus ein Pfad zum Hauptort führt. Drei Dörfer gibt es auf Fulanga, jedes hat einen Häuptling und im Hauptort residiert das Oberhaupt der Insel, ein rüstiger Herr von 90 Jahren. Der Segler ist



gehalten ihn möglichst bald aufzusuchen, denn nur er erteilt dem Besucher die Genehmigung an Land und in der Lagune zu verweilen. Ein Gastgeschenk wird erwartet, es besteht aus einem Bund Kava, getrockneten Wurzeln eines Pfefferstrauches. Diese werden gerieben und in Wasser aufgelöst, der Sud hat eine sedierende Wirkung, der Nutzer wird sorgenfrei allem gedanklichen oder

realen Unbill mit Gelassenheit begegnen. Zusätzlich sind dieser Gabe 50 Fidschi Dollar pro Schiff beizulegen. Solcherart bedacht werden wir vom Häuptling mit der Sevusevu Zeremonie willkommen geheißen. Der Gast sollte mit bedeckten Knien und Schultern erscheinen, die Frauen mögen etwas hinter den Männern sitzen und die Konversation ist von den Alphetierchen zu führen. Der Häuptling versteht angeblich kein Englisch, er habe jedoch viele Jahre in einem Touristenresort gearbeitet... ich denke er will so die würdevolle Distanz betonen, sich mittels eines Dolmetschers mitzuteilen hat schon staatsmännischen Flair! Eine halbe Stunde Plauderei folgt: woher wir kommen, wohin wir reisen, wir erfahren einiges über Fulanga, die Insel hat ca. 360



Einwohner, die Kinder werden in der Grundschule bis zum 14. Lj. unterrichtet, danach folgt die secondary school auf Suva. Die Kinder leben dort bis auf die Ferien in einem Internat, für die Kosten kommt der Staat auf. Alle vier Wochen



kommt ein Fährschiff um die Insel mit dem Notwendigsten zu versorgen, die Waren müssen vom Schiff in kleiner Boote umgeladen werden, denn es gibt keinen Fähranleger. Es sind dann doch nur relativ wenige Waren, die ausgeladen werden, Fulanga ernährt seine Bewohner im Wesentlichen durch die örtliche Subsistenzwirtschaft ergänzt durch Reis und Milchpulverlieferungen. Matratzen, Hausrat, ein Kühlschrank werden mit dem Kran auf die Boote längsseits gehoben und entweder direkt an Land gebracht oder über die Lagune zu den entfernter liegenden Orten gefahren. Ansonsten dient das Schiff dem Personenverkehr; es gibt vielerlei Gründe die Hauptinsel aufzusuchen, Verwandte besuchen, Jobsuche, gegen Ende der Schwangerschaft sich in die Nähe des Hospitals zu begeben, denn nur dort wird die Geburtshilfe professionell angeboten. Touristen befinden sich nicht an Bord.

Die Fremden kommen ausschließlich auf Yachten zu Besuch, an Land gibt es keine Pensionen zur Übernachtung. Innerhalb einer Saison(Juni bis Ende Oktober) kommen derzeit ca. 70 Boote auf Besuch. Jetzt, zu Beginn der Reisezeit sind wir das fünfte Schiff des Jahres.

Etwas Kopra wird exportiert sowie handwerklich hergestellte Holzschalen für die Kava Trinker, beliebt bei den Einheimischen und natürlich auch als Souvenir für die Touristen der Feriengebiete mit den Resorts gedacht.

Jedes Besucherschiff bekommt eine Gastfamilie des Dorfes zugewiesen, dort gibt es nach Abschluss des „Sevusevu“ Tee und einen kleinen Imbiss, Männer sitzen auf geflochtenen Matten im Schneidersitz, Frauen mit seitlich angewinkelten Knien, so will es die Sitte; wer Schuhe oder Sandalen hat möge sie ausziehen, die Insulaner gehen eh barfuß. Frauen und Kinder überwiegen bei weitem, die Männer und auch einige der jüngeren Frauen bleiben häufig nach der Secondary School in Suva, finden eine Job oder wollen einfach nicht zurück in die sehr schlichte Idylle des Insellebens.

Das Dorf ist sauber, die Wege sind geharkt, die Hütten alle von ähnlicher Größe, aus Wellblech erbaut. Im Inneren gibt es kaum Mobiliar, ein Schlafbereich ist mit einer Matte vom Rest des Raumes abgetrennt. Glaslose Fensteröffnungen sorgen für die Belüftung.



Hühner, Hunde, einige Katzen und Ferkel laufen herum. Gartenbau rund um die Häuser ist anscheinend unbekannt; am Waldesrand finden sich Bananenstauden, Papayas, Brotfruchtbäume und Palmen. Zur Wasserversorgung wird das Regenwasser der Dächer gesammelt, jedes Haus hat seine eigene Betonzisterne. Eine Grundwasserquelle soll es zusätzlich auf der Insel geben. Vor kurzem(2014) wurden Solarpaneele montiert, jede Hütte hat eins, so gibt es ausreichend Energie für Beleuchtung. Um Maschinen damit zu betreiben sind die Kapazitäten noch zu gering; nur die Schule verfügt über eine größere Anlage. Gekocht wird in Erdöfen, die am Morgen eingeheizt werden. In diese werden nach Herunterbrennen des Holzes in Bananen Blätter eingelegte Speisen, Manniok, Fische, Krebse, Reis, Früchte gegeben, der Ofen abgedeckt. Die Speisen können so langsam garen ohne zu verbrennen.

Für die Gesundheit sorgt eine Sanitätsstation, geführt von einer Krankenschwester, unterstützt von einem Arzt, der einmal im Jahr zu Besuch vorbeischaut. Für ernsthafte, dringende Notfälle kann der Häuptling einen Hubschraubertransport zum Krankenhaus auf der Hauptinsel bestellen, die Kosten trägt der Staat. Die Einwohner haben auf der Insel wenig Möglichkeiten Geld zu verdienen, dieses muss von den Angehörigen kommen die Jobs auf den großen Inseln haben.



Wer von Fulanga weg möchte muss auf das Versorgungsschiff warten; 160 Dollar kostet die einfache Passage nach Suva, viel Geld bei den wenigen Verdienstmöglichkeiten vor Ort. Aus unserer Sicht ist die Reise natürlich preiswert, man bekommt dafür 4–5 Tage Fahrt durch die Inselwelt mit mehreren Zwischenstops, Verpflegung inklusive.

Genügsamer Feudalismus

Die Häuptlinge auf Fidschi sind nach wie vor sehr wichtige und mächtige Personen. Vor der Kolonialzeit waren sie die lebenslangen Herrscher über ihr Dorf, ihre Macht reichte bis zur Grenze der jeweils örtlichen Ökonomie. Dann kamen die Engländer und fanden heraus, dass die Fidschianer sich nicht so recht als Arbeitskräfte eigneten; mehr zu tun als für den Tagesbedarf erforderlich ist schien–und scheint–vielen schlichtweg absurd zu sein. Und so überließen die Kolonialherren den Fidschianern ihre eigenen Angelegenheiten, ordneten jedoch juristisch was zuvor Brauchtum war. Hierbei gaben sie den Häuptlingen die Verfügungsgewalt über allen Grund und

Boden bis zur Grenze des nächsten Ortes. Ein Unterschied zu vorher, der zunächst keine besondere Bedeutung hatte. Doch im Laufe der Zeit konnten die Chiefs diesen Rechtsanspruch auch umsetzen. Wenn früher ein Dorf zu groß wurde, unzufriedene Bewohner anders leben wollten, wanderten sie einfach etwas weiter, jenseits der Grenze, die durch die wirtschaftliche Nutzung gegeben war, ein neues Nachbardorf entstand. So gehts nun eben nicht mehr, denn es gibt keinen „freien“ Raum mehr, der Chief ist der allgewaltige Lehensherr. Und so herrschen heute die Chiefs über ihre Gemeinden, zusammen mit dem jeweiligen Methodisten Priester. Unangefochten bleiben sie, solange sich der „Fortschritt“ außen vor halten lässt, solange die Telekommunikation nicht das Begehren nach Handys, Modeklamotten, technischen Geräten aller Art auslöst, denn diese Dinge sind nur zum Preis der Aufgabe regionaler Autonomie zu erhalten.

Der Häuptling weiß sehr wohl um diese Begebenheiten, die Schlichtheit des Alltags ist somit Teil der Basis seiner Herrschaft – ein genügsamer Feudalismus.

Innerhalb dieser kleinen Gesellschaften gibt es folglich– je nach Charakter des Chiefs – recht unterschiedliche Dorfgemeinschaften. Auf Fulanga waren z.B. die Frauen dem Mann deutlich untertan, die Schmucklosigkeit der Kleidung hatte fast asketische Züge. Auf Ono Island, Astrolabe Reef, hingegen hat der Chief Miti ein fast ebenbürtiges Verhältnis zu seiner Frau, die Frauen der Gemeinde tragen den Kopf weitaus selbstbewußter, der Ort präsentiert sich als Gartenlandschaft mit Blumen, Hecken, Obstbäumen, die Häuser strahlen mit sauberen Farben.

Doch auch hier ist völlig klar, dass jede Idee die zur Umsetzung drängt, den Segen des Häuptlings braucht, kein Land bestellt, kein Haus gebaut werden kann ohne dessen Zustimmung.