

Pitcairn – der Traum von der Südsee

Welche Segler und Seglerinnen träumen nicht an langen Winterabenden von der Karibik oder der Südsee? Besonders wenn sie Romane wie „Robinson Crusoe“, „Die Schatzinsel“ oder „Meuterei auf der Bounty“ gelesen oder als Film gesehen haben. Aber es ist ein gutes Stück zu segeln bis dahin ...

Wir, Brigitte (60) und Ferdinand (56) Windbichler, haben im Mai 2016 in Aquileia bei Grado in Norditalien die Leinen gelöst und sind mit unserer *Alrish*a, einer Ovni 435, ohne zu trödeln durchs Mittelmeer gesegelt. Schließlich haben wir zuvor viele Ecken des Mittelmeeres in den Urlauben als Chartersegler besucht und einige Jahre dann mit unserer *Alrish*a, Unsere Route führte über Kroatien, Italien, Spanien nach Gibraltar, dann weiter auf die Kanaren und schließlich folgte am 4. Dezember 2016 der Sprung über den Atlantik. Genau wie Christoph Kolumbus starteten wir von La Gomera aus. 20 Tage später, am Heiligen Abend, fiel der Anker vor Bridgetown, Barbados. Die Überfahrt war damals zum Teil von Starkwind geprägt.

Es folgte die Karibik von Martinique bis Grenada und retour, dann der Bogen der Kleinen Antillen hinauf bis nach Puerto Rico. Von dort ging es vor Beginn der Hurrikansaison nach Bonaire, einem wunderschönen Tauchrevier, dann weiter nach Curaçao und Aruba. Da die beiden Hurrikane der Stufe 5 – Irma und Maria – viele Teile der Karibik verwüstet hatten, beschlossen wir, statt eine zweite Saison hier zu verbringen, weiter nach Kolumbien, Panama und den San Blas Inseln zu segeln.

Durch den Panama-Kanal gelangten wir schließlich in den Pazifik. Ein Spitalaufenthalt hielt uns zusätzliche drei Monate in Panama fest. Das Zeitfenster für die Osterinsel war geschlossen. Zwei Möglichkeiten blieben uns offen, direkt zu den Marquesas zu segeln oder den südlichen Winter in Ecuador zu verbringen. Wir wählten die zweite Variante und traten endlich in die Bremsen. In Ecuador machten wir Landausflüge und flogen nach Peru. Wir verbrachten insgesamt drei Monate in diesem Land, aber das ist eine andere Geschichte.

Anfang Dezember ging es dann für einen Monat auf die Galapagosinseln, um uns San Cristóbal, Santa Cruz und Isabela anzuschauen. Von Santa Cruz segelten wir schön am Wind weiter nach Rapa Nui, so wird die Osterinsel von den Polynesiern genannt. Auch dort durften wir ein Monat bleiben, leider nicht länger.

Also hieften wir den Anker am 31. Tag bei Flaute und meldeten uns bei Hanga Roa Radio ab. Die Überfahrt nach Pitcairn bot uns von allem etwas – Flaute, Starkwind, Am-Wind- und Vor-dem-Wind-Kurse, aber auch einige technische Probleme, die es zu lösen galt. Außerdem wussten wir nicht, ob wir vor Pitcairn ankern könnten. Zur Einstimmung auf Pitcairn sahen wir uns an einem Flautentag die „Meuterei auf der *Bounty*“ auf dem PC an.

Pitcairn in Sicht

Am 12. Tag, als gerade die Sonne ihre ersten Strahlen aussendet, stehen wir kurz vor Pitcairn. Eine kleine, grüne, fruchtbare Insel, über 1100 Seemeilen von der Osterinsel und über 300 Seemeilen von den Gambierinseln entfernt. Was sich wohl damals, im Jahre 1790, die Männer und Frauen von der *Bounty* gedacht haben, als sie endlich die unbewohnte Insel gefunden hatten? Nur der Breitengrad, auf dem sich diese Insel befinden sollte, war ihnen bekannt. Wie leicht hätten sie daran vorbei segeln können. Da geht es uns heute mit den modernen, navigatorischen Hilfsmitteln um einiges besser.

Was sie fanden war eine hügelige Insel. Ihre höchste Erhebung misst 347 Meter und rundherum fällt ihre Küste steil ins Wasser ab. Es gibt keine geschützten Buchten. Alle Ankerplätze sind dem Pazifik und seinen hohen Wellen vollkommen ausgesetzt. Hinzu kommt noch, dass sich die Wellen in Landnähe an den vorgelagerten Riffen und Felsen brechen. Ein Anlanden erweist sich ohne Ortskenntnisse als schwierig.

Aber so allein wie sie damals waren, sind wir heute nicht! Auf unserer AIS-Anzeige entdecken wir ein Kreuzfahrtschiff – die *Silver Explorer* - von Nordost kommend. Nach zwölf Tagen der erste Kontakt und wir werden gleichzeitig in der Bounty Bay eintreffen.



Foto: A Christian - Pitcairn Island Tourism

Schroff erhebt sich die Insel Pitcairn aus dem Pazifischen Ozean. Vorne der „Hafen“ der Bounty Bay, in dem man bei ruhigem Wetter anlanden kann.

Wir lassen uns die Freude nicht nehmen und denken, wir sind heute auch ein klein wenig Entdecker.

Bounty Bay und Western Harbour

In der Bounty Bay, wobei eine so wirkliche Bucht ist es ja nicht, laufen die Wellen heute mit drei Metern Höhe hinein und brechen sich in der Hafeneinfahrt. An ein Ankern auf 20 Metern Tiefe ist bei diesen Bedingungen nicht zu denken. Als wir uns gerade über Funk bei Pitcairn Radio melden wollen, werden wir auch schon gerufen. Sie bestätigen uns, dass wir hier momentan nicht ankern können. Wir sollen lieber nach West Harbour gehen. Im Nordwesten der Insel gibt es einen zweiten Ankerplatz. Der Begriff „Harbour“ ist dabei etwas missverständlich, denn man muss auch hier auf Reede liegen. Mit dem eigenen Dinghi kann man an einem Kai anlanden und von dort aus eineinhalb Stunden nach Adamstown wandern. Vielleicht bessert sich das Wetter, hoffen wir, und vielleicht können wir morgen zurück in die Bounty Bay. Wir suchen uns einen Platz ohne Steine und Riffe und lassen den Anker fallen. Leider gräbt er sich nicht ein und beim Hochziehen bekomme ich einen Überläufer. Ich entlaste die Kette mit der Ankerkralle und wir können bald einen neuen Ankerplatz finden. Diesmal ist rund um uns nur Sand, kein brauner Fleck ist zu entdecken. Und der Anker hält. Die *Silver Explorer* hat uns entsprechend Raum gegeben und ist ihr Manöver erst nach unserem gefahren. Ich beginne klar Schiff zu machen und Ferry funkt inzwischen mit Pitcairn Radio. Wir wollen an Land, aber von West



So fährt man Wassertaxi - mit dem Longboat geht es auf die Insel.

Harbour wird man normalerweise nicht abgeholt. Nach etwas zähen Verhandlungen heißt es: „In Fünf Minuten könnt ihr mit.“ Waaas? In fünf Minuten? Es ist unsere einzige Chance, heute an Land zu kommen. Die Segel werden notdürftig festgebunden, die Leinen bleiben, wo sie sind, Dusche ist gestrichen, schnell etwas sauberes und festes Schuhwerk anziehen, Schiffspapiere, Funkgerät, Geld, Kamera, Brille und Pässe wandern in den Rucksack. Die Flasche Wasser vergessen wir in der Hektik.

Im Longboat

Das Longboat geht bei uns längsseits und wir steigen ein. Dann warten wir alle auf einen Teil der Gäste des Kreuzfahrtschiffes. Um nach Pitcairn zu kommen, gibt es nur eine Möglichkeit, nämlich mit dem Schiff. Entweder mit dem eigenen, einem Kreuzfahrtschiff oder mit einem Versorgungsschiff. Letzteres kommt alle drei Monate. Wir erfahren, dass die Leute auf diesem Kreuzer 1000 US-Dollar pro Tag bezahlen – nicht gerade ein Schnäppchen. Wir sind aber froh, dass sie da sind und wir mit ihnen an



Geschafft: Brigitte und Ferry Windbichler am Landingpoint, Bounty Bay.

Land fahren dürfen, ohne dafür etwas bezahlen zu müssen. Normalerweise kostet der Bootstransfer 50 US-Dollar.

Die armen Gäste vom Kreuzfahrtschiff müssen zuerst in ein Zodiac steigen, selbstverständlich mit Schwimmweste, dann werden sie zum Longboat gebracht und müssen anschließend vom Zodiac ins Longboat umsteigen. Einige ältere Herrschaften sind dabei nicht mehr ganz so gelenkig, aber es ist genügend Crew an Bord, die helfende und vor allem zupackende Hände anbieten. Die Fahrt zur Bounty Bay geht schnell. Vor der Hafeneinfahrt nimmt der Kapitän Fahrt weg und zählt die Wellen, wartet auf den richtigen Zeitpunkt und auf die „EINE“ Welle. Und schon surfen wir auf dieser in den Hafen. Auf der Osterinsel mussten wir bereits in Hanga Roa das Einlaufen bei brechenden Wellen lernen, aber hier ist es heute um ein Vielfaches schwerer. Die Anspannung weicht einem Glücksgefühl, als der Motor noch einmal aufheult und das Longboat nur Zentimeter vor der Mole stoppt.

Endlich an Land

Wir betreten Pitcairn. Wir können es noch nicht glauben. Alles ging so schnell. Wir werden freundlich begrüßt, erhalten Bro-



Erst wandern, dann schauen, Blick auf Adamstown an der Nordküste.

schüren und alle Informationen, die wir wollen. „Ach, ihr seid die von dem Segelschiff, ja einklarieren könnt ihr später, die Beamten sind noch auf dem Kreuzfahrtschiff. Habt ihr die Funke mit?“

Ja! „Wir rufen euch über Kanal 16, beziehungsweise wir finden euch schon. Keine Sorge.“

Adamstown liegt auf einer Anhöhe und wir bekommen schon mal einen Vorgeschmack auf die hügelige Landschaft der Insel, heißt doch der Ausgang zur Stadt „Difficulty Hill“ (schwieriger Hügel) und wird seinem Namen gerecht. In der „Stadt“ besichtigen wir die Schule, das Museum hat leider noch geschlossen, kaufen Ansichtskarten, schreiben sie und werfen sie in den Postkasten. Ich bin mal gespannt, wie lange deren Reise dauern wird. Wir kaufen uns auch noch je ein T-Shirt, als Andenken. Es sind unsere bisher teuersten, schlagen sich mit je 25 US-Dollar zu Buche. Beim Studieren der Überblickskarte kommt sofort ein Pitcairner und gibt uns Tipps dazu, was wir unternehmen können. „Ihr könntet eine Runde um die Insel machen.“ Na, das machen wir doch glatt! Einen Prospekt mit Karte haben wir schon unten bei der Pier bekommen. Da fängt uns noch die Dame von der Einklarierung ab, die Polizei ist auch gleich zugegen. Wir füllen ein Blatt aus, bekommen unseren Einreisestempel und auch gleich den für die Ausreise. „Ausreisedatum setzt Euch selbst ein“, sagt sie. Sie wollen keine Schiffspapiere sehen, nur 100 US-Dollar (50 pro Person). Das Ganze dauert nicht einmal fünf Minuten. Das nenn' ich unkompliziert! Wenn man kurz überlegt, passt das Entgegenkommen der Behörde, das Datum selbst einsetzen zu dürfen, zum Ort. Niemand kann schließlich voraussehen, wann beziehungsweise ob man wieder anlanden kann. Und wenn der Wind sagt „fahrt“, dann sollte man auch fahren dürfen!

Auf Wanderung

Wir gehen zurück Richtung Bounty Bay Landing, biegen jedoch vorher Richtung St. Paul's ab. Aber es geht nicht bis zum Ende des Weges an dessen Ende ein Pool zum Schwimmen liegt, sondern wir biegen zum HA Point ab. Von dort hat man einen tollen Blick über Adamstown und über die Bounty Bay. Auf unserem Rückweg kommen wir an Bananenstauden vorbei. Manche hängen so tief, dass man sie leicht erreichen kann. Unsere Mägen erinnern uns daran, dass wir heute noch nichts gefrühstückt haben. Wir ernten zwei, drei Bananen. Oh, schmecken die herrlich! Weiter geht es am Tennisplatz vorbei. Darf ich nochmals erwähnen, dass wir auf einer bergigen Insel sind? Wir laufen Hügel hinauf und dann wieder hinunter, nur damit wir die verlorenen Höhenmeter wieder erklimmen dürfen. Es geht an der alten Radiostation vorbei und weiter Richtung Highest Point. Dieser liegt auf 347 Meter. Schon beim letzten Stück bergauf, merke ich, dass meine Beine anfangen, weh zu tun. An der Abzweigung zum Aussichtspunkt, bekomme ich dann in beiden Unterschenkeln einen Krampf. Ich kann nicht mehr stehen, lasse mich auf der Straße nieder und Ferry versucht, die Krämpfe heraus zu massieren. Kaum ist der Krampf weg und ich bewege meine Zehen, ist er auch schon wieder da. Ich liege einfach auf dem Weg und mir kommen die Tränen. Ein Gast der *Silver Explorer* kommt vorbei und gibt mir sein Wasser. Da es nach 15 Minuten noch immer nicht besser wird, geht Ferry allein zu dem Aussichtspunkt und macht ein paar Fotos. Inzwischen ist das linke Bein krampffrei. Ich versuche das andere zu lockern. Und endlich traue ich mich wieder aufstehen. Zwölf Tage an Bord und dann eine Wanderung

wie diese ist nichts mehr für mich. Sobald ich wieder Internet habe, muss ich mir Turnübungen für meine Beine suchen, die ich während der nächsten Überfahrt machen kann.



Von der Pazifikbrandung umtobt, die Bounty Bay, die wichtigste Anlegestelle der Insel.

Langsam gehe ich doch noch zum Highest Point hinauf. Leider sieht man nicht über die ganze Insel sehen, aber das, was man sieht, ist beeindruckend.

Wir besuchen noch Adams Grab. Es ist das einzig bekannte Grab eines der Meuterer. Christian Fletchers Grabstätte wurde bis heute nicht gefunden.

Unten angelangt, rund 12 Kilometer und gut 500 Höhenmeter später, trinken wir erst einige Gläser Wasser. Dann geht es weiter zur Christian's Bar, in der wir uns ein Bier gönnen. Man glaubt es kaum, wir bekommen deutsches Bier! Die Pitcairner kaufen oder



Gepflegt und in Ehren gehalten, das Grab von John Adams.



Der Anker der HMS Bounty hält die Erinnerung an die Meuterei und die folgende Gründung der Inselgemeinschaft vor dem Gemeindehaus aufrecht.

bekommen es von den Kreuzfahrtschiffen.

Wir hatten um etwas Gemüse und Obst gebeten, da es auf den Gambierinseln, unserem nächsten Ziel, nicht viel zu kaufen geben soll, was sich später bewahrheiten wird.

Eine Schachtel voller Bananen, roter Früchte, Limetten, Orangen dazu noch Kohlköpfe, Kürbisse, Jungzwiebeln und frischen Salat (!) bekommen wir für rund 15 Dollar. Wir bezahlen und wandern langsam zurück zum Kai. Die Schachtel wird von den freundlichen Pitcairnern direkt zum Schiff geliefert.

Unser Longboat ist um 17 Uhr bereit, uns wieder zurück zu bringen. Die Wellen sind ein wenig höher als am Morgen und so wird die Ausfahrt aus dem Hafen eine feuchte Angelegenheit. Beim Kreuzfahrtschiff angekommen, steigen dessen Gäste wieder ins Zodiac und danach auf ihr Schiff.

Das Longboat geht längsseits zu *Alrishia*, wir steigen um und nehmen unsere Schachtel mit dem Gemüse und Obst in Empfang. Beim Ablegen hebt eine Welle das Longboat und es verhängt sich in unserer Solarzelle auf der Reling. Wir haben einen Kratzer in einer Zelle und das Gestell ist verbogen. Beim Longboat ist eine Scheuerleiste abgegangen. Wie sagte unser ehemaliger Regattaskipper immer: „Mit Verlusten muss man rechnen!“

Leben auf der Insel

Zurzeit leben 37 Personen auf der Insel, davon sind drei Kinder. Die meisten sind Nachfahren der ehemaligen Meuterer von der *Bounty*. Aber es gibt ein Programm, mit dessen Hilfe man hierher auswandern kann. Gern gesehen sind Familien. Man hat sechs Monate Probezeit und muss ein Depot von 15 000 NZ-Dollar hinterlegen. Eine Überfahrt von Gambier/Neuseeland nach Pitcairn und retour kostet 1500 / 5000 NZ-Dollar. Von Neuseeland nach Pitcairn bezahlt man nur 500 NZ-Dollar, wenn man immigrieren möchte. Die meisten hier sind Adventisten, daher gab es bis vor kurzen weder Alkohol noch Zigaretten auf der Insel.

Gearbeitet wird Dienstag, Donnerstag und Sonntagvormittag. Ein Modell das durchaus in unsere Breiten übernommen werden sollte. Ausgenommen sind natürlich die Tage, an denen eines der rund zehn Kreuzfahrtschiffe, die die abgelegene Insel im Jahr anlaufen, hier vor Anker geht. Etwa 30 Yachten kommen pro Jahr hierher und wir durften eine davon sein. Auch öffnet der „Supermarkt“ an den anderen Tagen für jeweils 15 Minuten, für alle Fäl-

le, falls jemand doch noch einmal etwas dringend benötigt.

Heute leben die Inselbewohner vom Kreuzfahrttourismus, von ihren selbst hergestellten Souvenirs, ihrem Honig und ihren bunten und sehr gefragten Briefmarken. Außerdem bieten sie Inselführungen an, wobei man die Insel entweder erwandert oder mit einem Quad abfährt. Bezahlt werden kann dabei sowohl in US-Dollar, Euro, Pfund und NZ-Dollar.

Die Amtssprache ist Englisch, doch existiert außerdem noch eine eigene, örtliche Sprache, nämlich „Pitken“. Pitcairn gehört zum Überseegebiet von Großbritannien, hat aber mehr Kontakt zu Neuseeland. Die Kinder gehen hier zur Grundschule, weiterführende Schulen besuchen sie in Neuseeland.

Das Versorgungsschiff kommt viermal im Jahr. Ich denke. Wenn nicht gerade Touristen die Insel besuchen, kann es ganz schön einsam werden. Deswegen hat man auch die „Probezeit“ für potenzielle Einwanderer und Einwanderinnen eingeführt.

Meuterei auf der Bounty

Aber Einsamkeit wollten sie ja, damals im Jahre 1790, als sie mit ihren polynesischen Frauen angelandet sind. Warum? Nun ja, Captain William Bligh und seine 46 Mann Besatzung hatte den Auftrag, mit ihrer *HMS Bounty* Brotfrüchte als billiges Nahrungsmittel für die Sklaven von Tahiti auf die Antillen zu verschiffen. Er führte die *Bounty* mit sehr strengem Regiment. In Tahiti in der Bai von Matavai legten sie einen sechsmonatigen Aufenthalt ein und erhielten von den Stammesmännern 1000 Brotfruchtpflanzen. Auf der Fahrt nach Westindien, zettelte Fletcher Christian am 27. April 1788, er war Zweiter Offizier auf der *Bounty*, eine Meuterei an. Zehn bewaffnete Matrosen und nur ein weiterer Offizier, Young, beteiligten sich an diesem Aufstand. Sie setzten Captain Bligh und ihm treue Offiziere und Mannschaftmitglieder aus. Er erhielt Seekarten, einen Sextanten, Wasser und Essen.

Captain Bligh und seine 17 Männer wollten so schnell wie möglich zur Insel Tofoa, dort ihren Wasservorrat und Essensvorräte auffüllen und dann weiter nach Tonga-Tabu. Von dort sollten die holländischen Besitzungen von Timor angesteuert werden. Da schon auf der Insel Tofoa der Empfang nicht sehr freundlich war, beschlossen sie, direkt nach Timor zu segeln. Am 27. Mai fuhren sie durch den Riffgürtel von Neu-Holland. Am 12. Juni, nach insgesamt 1200 Seemeilen kam Timor in Sicht. Captain Bligh kaufte

einen Schoner und kehrte am 14. März 1790 mit seinen Männern nach Portsmouth, England, zurück. Captain Bligh wurde in der folgenden Verhandlung des Marinegerichts freigesprochen.

Eine Fregatte, die HMS *Pandora* sollte die *Bounty* und ihre Meuterer aufspüren. Sie fanden jedoch nur die zurückgebliebenen Männer auf Tahiti, die vor ein Kriegsgericht gestellt wurden.

Ein Teil der Besatzung der *Bounty* verließ gemeinsam mit einigen polynesischen Frauen und Männern Tahiti. Gemeinsam machten sie sich auf die Suche nach einer unbekanntenen Insel, auf der sie bleiben konnten und Fletcher erinnerte sich an Pitcairn. Dort angekommen brachten sie alles Verwertbare an Land und zündeten die *Bounty* an, die in der Bucht versank. Fletcher wurde 1773 von einem Tahitianer erstochen, was alle Tahitianer in einer Art Sippenhaft mit dem Leben bezahlten. Erst 25 Jahre später, 1814, wurden die Insel und ihre Bewohner von einem Kriegsschiff unter dem Befehl von Captain Staines wiederentdeckt.

Als letzten Überlebenden konnte Staines nur John Adams begrüßen. Adams hatte die Führung auf der Insel übernommen, nachdem es zu den Morden gekommen war. Er unterrichtete die Kinder und genehmigte Ehen nur dann, wenn der Mann ein Stück Land kultiviert hatte. Es gab Tauschhandel, Geld wäre unnötig gewesen. Sie lebten vom Fischfang und den Früchten der Insel. Gegen Adams wurde nie Anklage erhoben. Er starb 1829. Im Jahre 1853 gab es 170 Nachkommen der ehemaligen Meuterer.

Zurück an Bord

Wir schlafen uns aus, die zwölf Tage Überfahrt mit ihrem Schlafrhythmus hängt uns noch nach. Außerdem sitzt der Gewaltmarsch um die Insel noch in unseren Gliedern und Muskeln.

Ferry schaut sich die beschädigte Solaranlage an. Die Vorrichtung, mit der man sie an der Reling aufstellt, ist total verbogen. Er bindet eine Leine um die Halterung und probiert ganz vorsichtig, sie mit der Winsch wieder gerade zu biegen. Und er hat Erfolg!

Auch Obst und Gemüse müssen noch verstaut werden. Da es ja ein Überraschungspaket ist, freuen wir uns über den grünen Salat, der auch gleich zu Mittag mit Thunfisch, Jungzwiebeln und Oliven verfeinert wird. Wir haben fast 30 rote Früchte bekommen und beim Probieren wird meine Vermutung bestätigt. Es sind Passionsfrüchte oder Maracuja, prallt gefüllt und sehr saftig. Wir lieben sie, so wie sie sind, aber auch in einem Rum-Cocktail, den es diesmal als Sundowner gibt. Da mir die Krämpfe von gestern noch immer zu schaffen machen, beschließen wir, am Abend nicht Anker auf zu gehen, sondern noch einen Tag zu bleiben.

Links und rechts von unserem Ankerplatz kommen noch zwei Meter hohe Wellen herein, brechen und bäumen sich auf. Auch liegt dieser Ankerplatz nicht in einer Bucht, da es diese ja auf Pitcairn nicht gibt, sondern wir liegen sozusagen einfach hinter der Insel. Der Anker hält auf 18,50 Meter und wir haben 80 Meter Kette gesteckt. Früher hätten wir uns das niemals getraut. Mit der Zeit wächst aber das Vertrauen sowohl in unser Ankergeschirr als auch in unsere Manöver.

Auf nach Gambier, Französisch-Polynesien

Auch die Inseln Oeno, Henderson und Ducie gehören zum Pitcairn-Archipel, bewohnt ist jedoch nur Pitcairn. Wir planen, das 80 Seemeilen entfernt liegende Oeno anzusteuern, was auf un-

serem Weg zu den Gambierinseln kein wirklicher Umweg ist. Wir müssten nur zu Anfang etwas mehr nach Nord gehen und dafür am späten Nachmittag los segeln. Doch vielleicht können wir ja morgen noch einmal an Land gehen.

In der Nacht ist es mehr als rollig. Immer wieder sind wir hellwach, einerseits durch schlagende Leinen auf *Arisha* – man kann sie noch so fest weg binden, irgendwie schaffen sie es trotzdem, sich loszuschlagen. Außerdem steckt der Vier-Stunden-Rhythmus noch in uns.

Am Morgen haben wir Funkkontakt mit Pitcairn Radio und sie erklären uns, dass in den nächsten Tagen an ein Anker in der Bounty Bay nicht zu denken sei. Traurig, aber auch glücklich, haben wir doch immerhin einen Tag an Land verbringen können, bedanken wir uns für die nette Gastfreundschaft und verabschieden uns schließlich.

Da wir nördliche Winde zu erwarten haben, streichen wir leider auch Oeno und beschließen recht bald Anker auf zu gehen. Wir stellen die Uhren um zwei Stunden zurück. Wir hatten noch UTC - 7, Pitcairn ist aber UTC - 8 und in den Gambier gehen wir dann auf UTC - 9. Auf einmal hat man in der Zukunft gefrühstückt.

Arisha wird zum Ablegen vorbereitet. Beim Verstauen der Fender bemerken wir, dass wir zwei von ihnen beim Anlegemanöver des Longboats verloren haben.

Um 8:45 Uhr geht es los. Da wir auf einem wirklich schönen großen Sandfleck ohne auch nur das kleinste Stück Felsen geankert haben, gelingt das Manöver ohne Probleme.

Gegen Mittag sehen wir in der Ferne Pitcairn verschwinden.

Ein Südsee-Traum ist wahr geworden!

**Brigitte Windbichler, www.alrisha.at
<https://blog.alrisha.at/blog>**



Einsam erhebt sich die Insel Pitcairn mit ihren steilen und felsigen Küsten aus dem Stillen Ozean.

Revierinformation:

Tourismus: www.visitpitcairn.pn

Environment Group: www.pitcairnenvironment.org.pn

Einreise: Derzeit 50 US-Dollar pro Person; Reisepass; Schiffspapiere; kein ZARPE notwendig

Anlanden: Ein Abholdienst ist wirklich zu empfehlen - 50 US-Dollar sind gut investiert. Mit dem eigenen Dinghi ist Anlanden nur bei anhaltender Flaute sinnvoll möglich.

Pitcairn Position: 25° 04'S 130° 06'W

Beste Reisezeit: November bis März

Tropische Stürme: Keine

Segelführer: Landfall of Paradise, South Pacific Anchorages

Ankern: Vor der Bounty Bay oder in West Harbour; Vorsicht bei unbeständigem Wetter, es sind schon Yachten verloren gegangen.