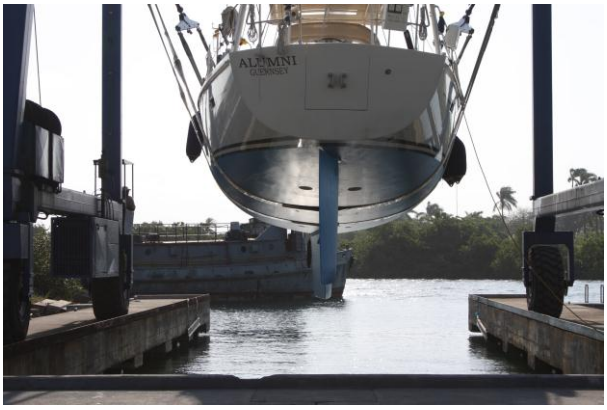
8. Reisebericht

Panama - Galapagos 25. Februar - 5. April 2011

Am 25. Februar sind Org und ich nach knapp zweimonatigem Deutschlandaufenthalt zurück in der Shelter Bay Marina bei Colon.

Wir finden Alumni hoch und trocken an Land vor, mit frischem, leuchtendblauem Unterwasseranstrich.



Die nächsten Stunden sind wir beschäftigt, das lange gebuchte Hotelzimmer in der Marina tatsächlich zu erhalten, sicherzustellen, dass das Schiff am Folgetag ganz bestimmt ins Wasser kommt, zuvor ist allerdings noch unsere reservierte, mittlerweile anderweitig belegte Box C32 freizubeißen, …

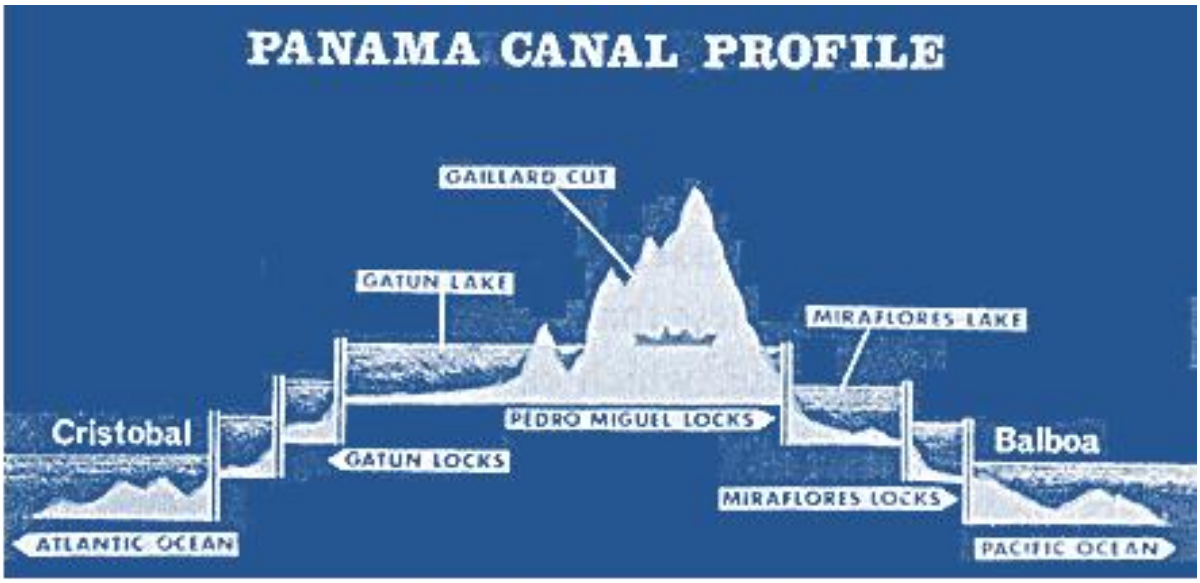
… vor allem aber, die endgültige Bestätigung für die Kanalpassage am 2. März zu bekommen. Als endlich alles erledigt ist, genießen wir in T-Shirt und kurzer Hose die erste laue Abendstimmung.

Während wir am nächsten Morgen auf das Kranen warten, lernen wir Marie Andreé und John vom 60-Fuß-Katamaran „Sete Maris“ kennen, ebenfalls auf dem Weg in die Südsee und weiter nach Neuseeland. Wir verstehen uns auf Anhieb blendend und treffen uns häufig in den nächsten Tagen. Da John gern Kanalfahren „üben“ möchte, bevor er im April selbst mit seiner Sete Maris in den Pazifik geht, laden wir ihn ein, uns zu begleiten. Am 28. Februar stößt unser Freund Henning aus den USA hinzu.

Am Morgen des 2. März sind wir früh auf den Beinen. Org und Henning knüpfen 18 Autoreifen als zusätzliche Fender an den Schiffsrumpf und klarieren die teuflisch schweren, 70 Meter langen Festmacherleinen für die Schleusen.

Kurz nach 14.00 Uhr kommen neben John auch Wong und Rudi, unsere beiden professionellen „Line Handler“, an Bord.

Wir sind komplett, verabschieden uns - wie immer - mit lautem Tuten und laufen aus zum Flach vor der Gatun-Schleuse, wo bereits einige Yachten ankern. Die Kanalbehörde vergewissert sich über Funk, dass wir startbereit sind, dann kommt der Lotse an Bord. Jetzt wird’s spannend, die Kanalpassage beginnt! Folgende Abschnitte sind auf unserer Reise vom Atlantik in den Pazifik, die interessanterweise einem (süd-) **östlichen** Kurs folgt, zu durchqueren:



Quelle: Autoridad del Canal de Panama, Procedures for Securing Handline Transit

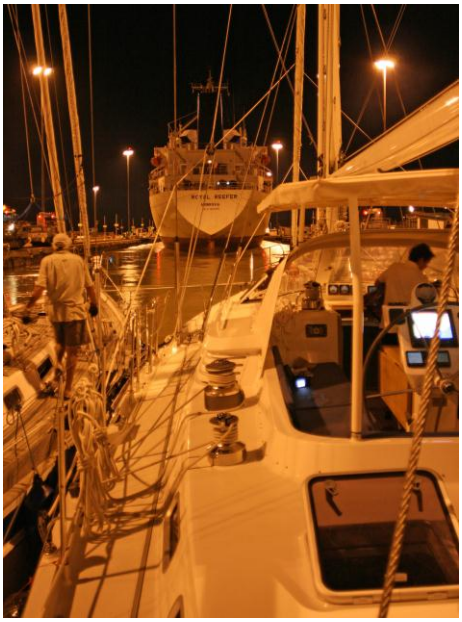
In der aus drei Kammern bestehenden Gatun-Schleuse wird man uns insgesamt 26 Meter auf das Niveau des Gatunsees hochschleusen. Tagsüber gehen hier große Fracht- und Containerschiffe, die sogenannten Panamax-Schiffe, sowie Kreuzfahrer durch, in den Nachtstunden kleinere Frachter und Yachten wie wir.

Vor der ersten Schleusenkammer wird das aus drei Yachten bestehende Päckchen für die Durchfahrt „gepackt“. Als größtes Boot bekommen wir die Mittelposition, Backbord kommt mit abenteuerlichem Speed, als wolle sie uns versenken, eine kleine Aluminiumyacht angeprescht, auf der anderen Seite macht eine französische Hallberg-Rassy 46 namens Fidelio fest.

Diese Kombination erweist sich für uns nicht gerade als Joker, denn wegen des deutlichen Größenunterschieds und unserer stabilen Festmacherpoller wird das Leinenhandling für das gesamte Päckchen bei uns an Bord erfolgen - also nicht nur für unsere eigenen stolzen 35 Tonnen, sondern zusätzlich für die beiden anderen Boote.

Gegen 18.00 Uhr bugsiert Org das Geschwader bei letztem Tageslicht in die erste, 300 Meter lange Schleusenkammer. Von Land aus fliegt für jede unserer vier Festmacherleinen eine mit „Affenfaust“ beschwerte Wurfleine aufs Schiff, Mitarbeiter der Kanalgesellschaft ziehen das Auge der Festmacherleinen zu sich und belegen es auf einem Poller.

Nun treten unsere Line Handler an Bord richtig in Aktion: Unter uns sprudeln fast 200.000 Kubikmeter Süßwasser aus dem Gatunsee durch 70 Rohre heftig nach oben, die vier Leinen müssen dabei ständig dichtgeholt werden, um das gesamte Päckchen in diesem „Whirlpool“ stabil zu halten. Jede auch nur leichte Berührung der hohen, rauen Schleusenmauern in dieser Phase würde zu ernsthaften Schäden führen. Bald schon fließt der Schweiß in Strömen. Ich bin wirklich froh, dass John den mir zugedachten Platz an der Vorleine übernommen hat!



Wir arbeiten uns durch die drei Kammern, vor uns ein dicker Pott, die „Royal Reefer“ aus Liberia, mit dem entsprechenden Schraubenwasser. Die taghell erleuchteten Schleusen wirken auf mich jetzt, bei Nacht, fast noch imposanter. Nach etwa 90 Minuten ist es geschafft, das Päckchen löst sich auf, der Lotse bringt uns noch zu unserem Ankerplatz im Gatunsee direkt an der Baustelle für die neuen Schleusen, dann geht er von Bord. Wir anderen müssen erst mal schnaufen – das war schon aufregend!

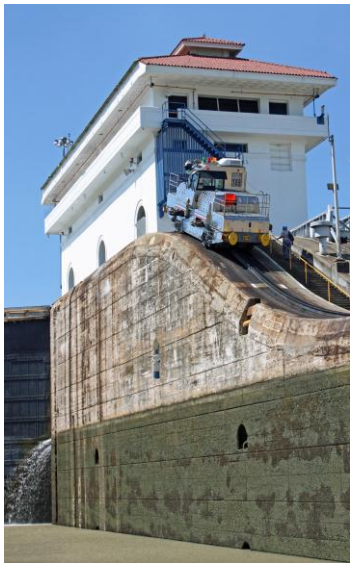
Nach Abendessen und Absacker geht es bald in die Kojen, denn bereits morgen früh um 6.00 Uhr soll es weitergehen. Obgleich an der Baustelle bis tief in die Nacht unter Hochdruck gearbeitet wird – die Kanalerweiterung soll bereits 2014 abgeschlossen sein – schlafen wir fest und sind auch um 6.00 Uhr startklar. Wer nicht kommt, ist der neue Lotse, der lässt sich Zeit bis fast halb neun.

Danach ist Tempo angesagt. Mit 7 bis 8 Knoten Speed pflügt Alumni unter Maschine durchs Wasser, um die avisierte Schleusenzeit 12.20 Uhr in Pedro Miguel einzuhalten. Die knapp 40 Kilometer lange Fahrt über den angestauten Gatunsee ist landschaftlich sehr hübsch. Als Abkürzung nehmen wir gleich am Anfang ein Nebenfahrwasser, das uns zwischen kleinen Inseln hindurchführt. Vor hundert Jahren infolge der Flutung abgestorbene Bäume ragen noch heute bizarr aus dem Wasser.

Nach dem Zusammentreffen mit dem Hauptfahrwasser passieren wir eine weitere Insel mit einer Forschungsstation des Washingtoner Smithsonian Institute und dem angeblich besterforschten tropischen Ökosystem weltweit, bald darauf Gamboa und die Einmündung des Rio Chagres in den Kanal. Insbesondere der anschließende etwa 14 Kilometer lange Gaillard Cut, die einzige tatsächlich gegrabene beziehungsweise in den Berg gesprengte Kanalstrecke, überspannt von der Centennial-Brücke, ist beeindruckend.

Im engen Fahrwasser kommen uns immer wieder große Schiffe entgegen, von deren Brücke wohl weder unser Boot noch der Kanal zu sehen sind, nur die Berge ringsum, wie uns unser Lotse José berichtet.

Unterwegs überholen wir die kleine Aluyacht aus der Schweiz, während „Fidelio“ am vereinbarten Treffpunkt bereits Kringel dreht. Das altbewährte Päckchen wird gebildet, diesmal schon routinierter, dann geht es weiter. Wir passieren die einstufige Pedro-Miguel-Schleuse und fahren etwa eine Meile über einen kleinen See zu den beiden Kammern der Miraflores-Schleuse, die uns auf das – mit 3 Meter Tidenhub variable - Pazifikniveau absenken wird. Jetzt um die Mittagszeit gehören die Schleusen unserem Päckchen ganz allein, denn nach dem „Umdrehen des Einbahnstraßenschildes“ für die Großschifffahrt dauert es, bis die ersten großen Pötte vom Atlantik eintreffen. Wieder fließt Schweiß, diesmal jedoch eher wegen der Sonne; das Schleusen nach unten ist nicht annähernd so anstrengend wie hinauf.



Dennoch hat es die letzte Kammer von Miraflores noch einmal in sich: Nach Öffnen des Einfahrtstores schieben sich Salzwasser- unter Süßwasserschichten, an der Oberfläche bildet sich eine Welle, die das Schiff gnadenlos an die Schleusenmauer drückt, falls die Heckleinen nicht rechtzeitig sitzen. Wir sehen diese Welle von achtern auf uns zurollen, unsere Line Handler haben aber aufgepasst.

Wir passieren die Aussichtsterrassen von Miraflores, wo wir zu Jahresbeginn den Schleusenvorgang schon mal von Land aus beobachtet haben. José macht uns auf die zahlreichen Webcams aufmerksam - Mist, wir haben vergessen, unsere Schleusenzeit nach Deutschland durchzugeben. Kurz darauf öffnen sich die Tore - ein unvergesslicher Augenblick: Wir sind im Pazifik!

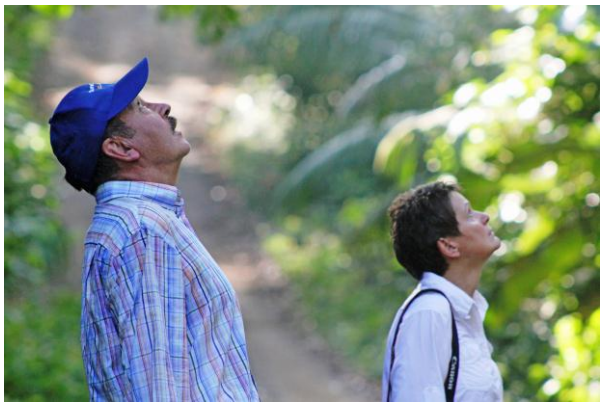
Nachdem wir die „Brücke der Amerikas“ passiert haben, verlässt uns José, wir fahren weiter zur Flamenco Marina, wo auch Rudi und Wong von Bord gehen. Die beiden waren wirklich klasse, und der „alte Hase“ Rudi weiß darüber hinaus packend und interessant zu erzählen. Wenig später erscheint unsere Agentin Tina McBride, freut sich über die strahlenden Gesichter an Bord und unsere problemlose Passage. Dass dies nicht selbstverständlich ist, zeigt ihr Folgetermin mit dem Eigner einer französischen Yacht, die nach Schleusenwandberührung einen größeren Schaden davongetragen hat. Die hier anstehende üble Diskussion der Schuldfrage bleibt uns zum Glück erspart. Wir verbringen den restlichen Nachmittag und Abend im Cockpit mit Blick auf die Skyline von Panama City.

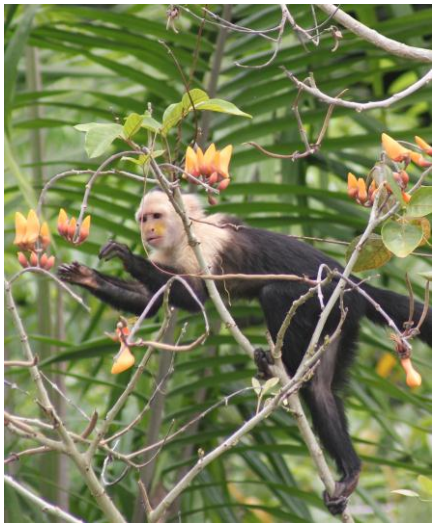
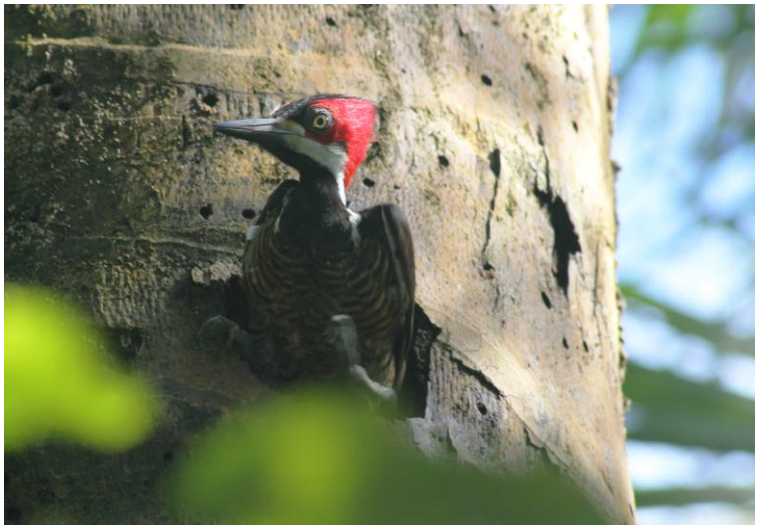
Allmählich fällt die Anspannung von allen ab, und Müdigkeit macht sich breit. Am nächsten Morgen klagen Henning und John über heftigen Muskelkater in den Schultern. Nach ausgedehntem Frühstück verlässt uns auch John und kehrt zurück in die Shelter Bay Marina. Irgendwo zwischen Tahiti und Tonga treffen wir uns vermutlich wieder.

Während der nächsten Tage erweist sich Agentin Tina als wahrer Glücksgriff. Sie organisiert sämtliche administrativen Belange, vermittelt alles von ***A***irport-Abholservice bis ***Z***ollagent, gibt wertvolle Tipps für Einkaufstouren – und ist dabei liebenswürdig und immer ansprechbar. Darüber hinaus kennt sie sich auch recht gut in der Handwerkerszene von Panama aus. So gelingt es tatsächlich, unseren defekten Tiefkühlkompressor auswechseln zu lassen.

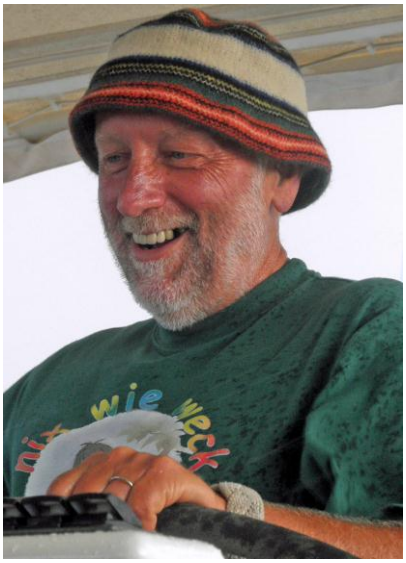
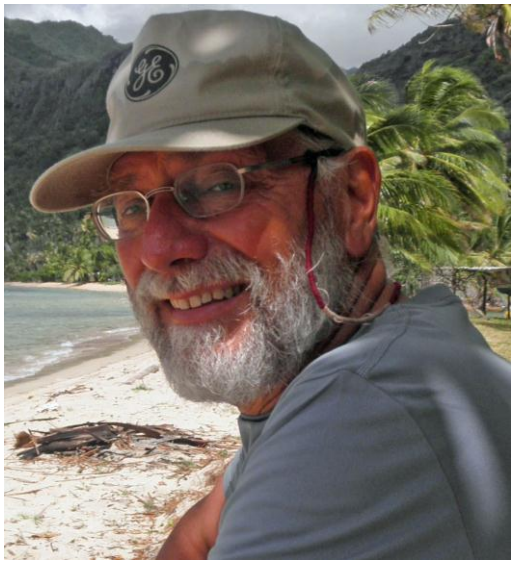
Leider bleibt bei diesen ganzen Aktivitäten unser mit Henning geplanter Ausflug zu den Las Perlas-Inseln auf der Strecke. Um der sengenden Hitze in der Marina zu entgehen, besuchen wir stattdessen für zwei Tage noch einmal das schöne Gamboa Rainforest Resort. Auf dem Weg dorthin gewinnen wir einen kleinen Eindruck vom Karneval in Panama, dessen höchste Gaudi der Einsatz von Wasserwerfern zu sein scheint.

Wir genießen die zwei Tage gemeinsam mit Henning, verbringen die Zeit mit Wanderungen und Exkursionen. Ein Ausflug zur Monkey Island ist auch wieder dabei. Als wir uns von dort mit dem Motorboot über den Panamakanal chauffieren lassen, kommt es mir immer noch völlig unwirklich vor, dass wir hier vor wenigen Tagen mit Alumni selbst vorbeigefahren sind.



Am 10. März fliegt Henning zurück nach Hause. Tags drauf kommen Lothar und Wolfgang an Bord.

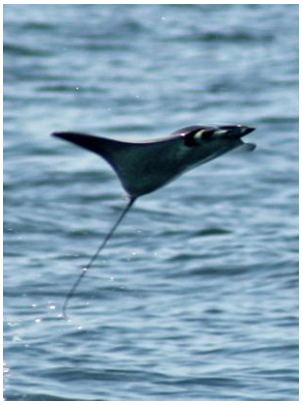
Die hohen Temperaturen, die bereits um 9.00 Uhr morgens herrschen, treffen die beiden wie ein Hammer. Sie bringen die Nachricht vom Erdbeben mit anschließendem Tsunami in Japan mit, dessen Auswirkungen im gesamten Pazifik erwartet werden. Das Marina-Büro kündigt für den Abend starke Strömungen an - mehr nicht. Dennoch verlassen wir am späten Nachmittag vorsichtshalber den Hafen, um den Höhepunkt der Restwelle vor Anker „abzuwettern“. Etliche größere Motoryachten tun es uns gleich. Zur erwarteten Zeit vollführt Alumni für eine knappe halbe Stunde ausgeprägte Schlingerbewegungen, als zerre sie heftig an imaginären Festmacherleinen, danach ist der Spuk vorbei.

Zurück in der Marina, machen sich Lothar und Wolfgang nützlich am Schiff, der eine als Fachmann für Spleisse, Takel und Fancywork, der andere mit seinem Ingenieurwissen, insbesondere zu dem auf Schiffen stets aktuellen Spezialthema „Pumpen“. Von Tina erreicht uns die Nachricht, dass sie einen Techniker ausfindig gemacht hat, der versuchen will, unser Problem mit dem Furuno-Kartenplotter zu lösen: Wir können die Seekarten für Südamerika/ Galapagos-Inseln und die Südsee nicht aufspielen, obgleich Lothar und Wolfgang getestete Kartenversionen aus Deutschland mitgebracht haben. Da Dino jedoch nicht sofort verfügbar ist, werden die Las Perlas zum zweiten Mal gestrichen. Am 14. März ist er dann endlich an Bord, eine gute Stunde später sind wir 330 Dollar ärmer, haben dafür jedoch die für uns besonders wichtigen Karten von den Marquesas bis Australien auf dem Plotter. Allerdings hat der gute Dino keine Ahnung, warum es nach etlichen Fehlversuchen mit dem Upload der Südseekarten schließlich doch noch funktioniert hat, mit der Region Südamerika/ Galapagos aber nicht - das Problem bleibt uns also erhalten.

Da wir noch gut in der Zeit liegen, beschließen wir, wenigstens eine Insel des Las Perlas-Archipels zu besuchen, laufen gegen 11.00 Uhr aus und nehmen bei bleierner Flaute Kurs auf die Insel Pedro Gonzales. Etliche Delfine und große Pelikanschwärme begleiten unseren Weg vorbei an den dicken Pötten, die vor Anker auf ihre Kanalpassage warten. Die Skyline von Panama City verschwindet mehr und mehr im Dunst. Immer häufiger schaut der runde Rücken einer Schildkröte aus dem Wasser, der auch gern von Seevögeln als Rastplatz genutzt wird – gemütlich reisen sie so über das Wasser. Unseren idyllischen Ankerplatz in einer Bucht von Pedro Gonzales teilen wir nur mit einer anderen Yacht. Während wir im Cockpit die Stimmung des hereinbrechenden Abends genießen, klatschen um uns herum die Pelikane ins Wasser und fangen ihr Abendessen. Das erfrischende Bad am nächsten Morgen, es ist für uns alle das erste im Pazifik überhaupt, wird wegen Quallenattacken stark verkürzt. Kurz nach 10.00 Uhr brechen wir auf Richtung Galapagos.

Für die knapp 900 Seemeilen lange Strecke bis zur östlichsten Galapagos-Insel San Cristobal brauchen wir sechs Tage und sind damit eigentlich ganz zufrieden. Die Passage ist für ihre schwachen Winde bekannt, so müssen auch wir etliche Stunden motoren, jedoch kommt das Segeln ebenfalls nicht zu kurz. Selbst Gennaker und Parasailor werden für kurze Zeit gesetzt.

Häufig begleiten uns große Delfinschulen, immer wieder Schildkröten und auch kleine Wale.



Ein ganz besonderes Schauspiel bekommen wir noch im Gebiet der Las Perlas geboten. Um uns herum springen unzählige – wir schätzen hunderte - Rochen unterschiedlicher Größe aus dem Wasser, schlagen mit ihren Flügeln, drehen Pirouetten und Purzelbäume, bis sie schließlich wieder laut auf die Wasseroberfläche klatschen. So etwas haben wir noch nie gesehen.

Am 20.März überqueren wir den Äquator. Lothar und mir als „Täuflingen“ ist nach vorausgegangenen Ankündigungen der beiden bereits Getauften, was uns dabei alles blühen könne, etwas mulmig.

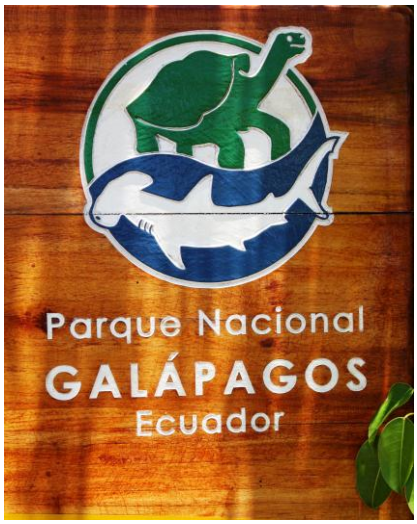
Das Ereignis geht dann jedoch sang- und klanglos unter, da wir mit Problemen am Autopilot und starken Vibrationen an der Ruderanlage zu kämpfen haben. Kurze Beratung mit dem ausgesprochen hilfsbereiten Hersteller der Anlage über Satellitenfunk. Ursache ist letztlich ein Defekt an der Kupplung des brandneuen Steuermotors, den wir erst in Panama montiert hatten, um den alten Motor nach mehr als 2.000 Betriebsstunden routinemäßig im Werk überprüfen zu lassen. Glücklicherweise haben wir einen dritten Motor an Bord (neben einer separaten Hydraulik- und einer Windselbststeueranlage), den wir noch unterwegs einwechseln. Danach schnurrt unser „Gustav“ wieder zuverlässig, wie wir es gewohnt sind. Lehren aus dem Vorfall sind die alten Ingenieurweisheiten „Never change a running system“, aber auch „Redundanz aller wichtigen Komponenten“.

Am 21.März machen wir im Morgendunst die Spitze von San Cristobal aus, und Galapagos schickt uns sein Begrüßungskomitee: Dicke Schildkröten, viele, viele Seeschwalben und einen richtig großen Wal.

Wir ankern vor Baquerizo Moreno, dem Hauptort und zugleich Einklarierungshafen von San Cristobal, geschützt durch ein Riff, dennoch ziemlichem Schwell ausgesetzt. Josef, der hiesige Stellvertreter unseres Agenten Ricardo, kommt an Bord, und es beginnt eine umfangreiche, zeitraubende Einklarierungsprozedur. T-Shirts und hunderte von US-Dollar gehen über die Reling, aber irgendwann ist es dann geschafft.

Unseren ersten und auch die folgenden Landgänge machen wir per Taxiboot. Die Nutzung des eigenen Dinghi ist hier nicht zu empfehlen, da diese das ausgeprägte Interesse der überaus zahlreichen Seelöwen auf sich ziehen. Sie besetzen unbeaufsichtigte Boote, jede Parkbank in Wassernähe, Anlegepier, Badestrand und Bushaltestelle. Viele Segelboote sind im flachen Heckbereich mit allen verfügbaren Mitteln wie Fendern, Gartenstühlen usw. gegen das unliebsame Aufentern verbarrikadiert.

Wir erkunden die Insel zunächst per Landausflug, haben von einem hoch gelegenen Mirador einen herrlichen Ausblick auf die Küstenlinie, steigen zur El Junco Lagoon auf, einem Süßwassersee, in dem zahlreiche Fregattvögel sich das Salz aus den Federn waschen, und besuchen eine Aufzuchtstation für Galapagos- Riesenschildkröten. Hier auf San Cristobal ist eine mittelgroße Unterart zu Hause. Bis zum Alter von vier Jahren werden sie in großen Gehegen mit Drahtgittern vor ihren – von Seefahrern und Siedlern eingeschleppten - Feinden, z.B. Ratten und Katzen, geschützt, danach sind sie groß und ihre Panzer hart genug, um in die Freiheit entlassen zu werden.



Ein Ausflug per Motorboot bringt uns in halsbrecherischem Tempo durch die hohe Dünung zur Isla Lobos und zum Kicker Rock, wo der Skipper einen stattlichen Wahoo aus dem Wasser zieht und uns ein dickes Stück zum Abendessen an Bord mitgibt.

Bereits in Deutschland haben wir uns um das sogenannte „Autografo“ gekümmert, eine nicht ganz preisgünstige, aber unbedingt empfehlenswerte Erlaubnis, die vier bewohnten Inseln des Archipels mit dem eigenen Schiff besuchen zu dürfen. Am 26. März laufen wir bei herrlichem Wetter und leichtem Segelwind nach Santa Cruz aus.

Bei der Ansteuerung von Porto Ayero frischt der Wind auf 20 Knoten auf, Alumni zischt mit über 9 Knoten durchs Wasser, das kaum Wellen, jedoch eine ausgeprägte, mindestens 3 Meter hohe Grunddünung zeigt.

Vor Anker ist hier wie erwartet „Rocking and Rolling“ angesagt, denn die Bucht ist zur vorherrschenden Windrichtung offen; es gibt jedoch keine Alternative. Als wir am Abend an Land gehen, erleben wir das Highlight dieses Wochenendes: Die frisch gewählte Miss Ecuador Claudia Schiess mit Schweizer Wurzeln kehrt unter großer Anteilnahme der Inselbevölkerung in ihre Heimat zurück.

Wir besuchen auf Santa Cruz die Darwin-Station mit ihren Riesenschildkröten, darunter „Lonesome George“, dem einzigen verbliebenen Exemplar seiner Art, sowie etlichen Echsen. Die vielfältige Vogelwelt gibt’s gratis dazu. Es wird auch nie langweilig, den Pelikanen beim Fischfang und –abstauben zuzuschauen.

Auch die Wanderung zur Tortuga Bay mit ihrem Bilderbuch-Strand lohnt. Wir sehen im Sand die Spuren der Wasserschildkröten, die in der Nacht zur Eiablage an Land gekommen sind. Am Ende der Bucht liegen schwarze Meerleguane faul in der Sonne.

Highlights sind die Tagestouren per Motorboot zu den Inseln North Seymour und Bartolomé. Auf der kleinen Insel Seymour präsentiert sich - neben den obligatorischen Seelöwen und Landleguanen - die Vogelwelt von Galapagos wie im Bilderbuch; wir sehen Gabelschwanzmöwen mit ihren roten Augenringen, unzählige brütende Fregattvögel samt ihrer Küken …

… und - endlich auch aus der Nähe - die putzigen „Boobies“, die Blaufußtölpel, mit ihrem komischen Balzverhalten frei nach dem Motto: „Zeigt her Eure Füße – wer hat die schönsten im Land?“

Wir sind begeistert! Auf der Rückfahrt zu unserem Schiff bemerkt Lothar, dass das Gefährlichste beim Segeln die Busfahrten an Land seien - unser Fahrer donnert in der Tat abenteuerlich über die kurvige Piste.

Die Vulkaninsel Bartolomé mit ihren bizarren Gesteinsformationen stellt sicherlich den landschaftlichen Höhepunkt des Galapagos-Archipels dar.

Als wir von der Wanderung zum Boot zurückkehren, sehen wir den ersten Pinguin auf Galapagos.

Auf der Tour lernen wir Christiane und Eike aus Freiburg kennen, die ihre Ecuador-rundreise hier auf den Galapagos-Inseln abschließen. Wir verstehen uns prima und verbringen den Tag miteinander. Am Abend kommen die beiden zu uns an Bord. Aus dem Sundowner werden mehrere Stunden angeregter Unterhaltung.

„Anker auf“ am 1. April nach Floreana kostet uns 100 Dollar, und das ist leider kein Aprilscherz. Der Gurt unseres Heckankers ist gerissen, wahrscheinlich durch das über Grund gezerrte Ankergeschirr eines in der Nacht eingelaufenen Ausflugsdampfers. Der angeheuerte Taucher findet unseren Heckanker zum Glück wieder und birgt ihn zusammen mit Pepe, dem Fahrer unseres bevorzugten Taxiboots.

Viele, viele Wasserschildkröten säumen unseren Weg nach Floreana, wo am späten Nachmittag unser Anker fällt. Kurz drauf schwimmen neugierig einige Seelöwen und auch ein kleiner Pinguin um uns herum. Wolfgang eröffnet die Galapagos-Badesaison, als er mit Org unser Abendessen im „Hostal Wittmer“ verdrahten will: Der ständig von Wellen überflutete Anleger, sofern man ihn überhaupt so nennen darf, ist glitschig wie Schmierseife. An- und Ablegen am Abend werden dann bei zunehmender Brandung auch zum echten Abenteuer.

Floreana war in den Dreißigerjahren des letzten Jahrhunderts ein Dauerbrenner in den deutschen Gazetten: Der Zahnarzt Friedrich Ritter und seine Lebensgefährtin Dore sowie Heinz und Margret Wittmer aus Köln waren hierher ausgewandert, um abseits der herrschenden Konventionen auf diesem noch unbesiedelten Eiland ein neues Leben zu beginnen. Sie lebten mehr schlecht als recht nebeneinander her. Zur Katastrophe kam es, als ein halbes Jahr nach Ankunft der Wittmers eine Baroness Wagner samt ihrer drei männlichen Begleiter auf der Insel erschien, um hier ein Hotel zu eröffnen und unter dem Motto “Sex in Paradise“ zu leben. Unter den Inselbewohnern kam es immer wieder zu heftigen Spannungen. Die Liebhaber der Baroness und schließlich auch sie selbst verschwanden unter mysteriösen Umständen, der Vegetarier Ritter verstarb an einer Fleischvergiftung, übrig blieb am Ende nur Margret Wittmer, die ihr Wissen um die Geschehnisse jedoch nie völlig preisgab. Die von ihr in den Fünfzigerjahren eröffnete Pension – das Hostal Wittmer - wird heute von ihrer Tochter und ihrer Enkelin geführt, die wir beim Abendessen kennenlernen. Unsere männliche Crew schließt sich am nächsten Vormittag einer deutschen Wandergruppe zu einer Bergtour an, die an einigen Schauplätzen der damaligen Ereignisse vorbeiführt.

Am 3. April machen wir uns auf den Weg nach Isabela, unserer letzten Station auf Galapagos. Unterwegs sehen wir ganz dicht am Schiff einen riesigen Walhai, wir schätzen ihn auf acht bis zehn Meter, seine gewaltige Schwanz- und Rückenflosse ragen aus dem Wasser, er selbst bewegt sich kaum: Lazy Sunday afternoon …

Unser Liegeplatz hinter den Riffen von Puerto Villamil ist für hiesige Verhältnisse sehr ruhig. Früh am Morgen des nächsten Tages geht’s in die Highlands. Mit unserem Führer Richard wandern wir zur Sierra Negra, einem riesigen, zehn Kilometer durchmessenden Krater, der seit dem letzten Vulkanausbruch 2005 mit schwarzer Lava gefüllt ist, …

… und weiter zum Vulcano Chico mit seinen spektakulären Ausblicken - wenn das Wetter mitspielt. Heute verhüllt er sein Haupt leider in Wolken.

Abenteuerlich ist auch die Fahrt mit dem „Panga“, einem hier weit verbreitetem offenem Fischerboottyp mit starkem Außenborder. Es geht von Puerto Villamil vorbei an der Felsengruppe Roca Union …

… weiter nach „Los Tuneles“, wo einst Lavaströme ins Meer flossen. Doch zunächst gilt es, die hohe Brandung zu überwinden. Wir erleben eine grandiose seemännische Leistung unseres Panga-Steuermanns, der sich bekreuzigt, das kleine Boot zwischen zwei Wellen setzt und hochkonzentriert den sich hinter uns auftürmenden Wellenkamm hinunter surft, mitten hinein in eine unglaubliche Landschaft: ein Labyrinth aus Lavafelsen, engen Kanälen und Tümpeln mit kristallklarem Wasser, natürlichen Brücken, bewachsen mit unterschiedlichen Kakteen, dazu Blaufußtölpel, Pinguine, große Wasserschildkröten und unzählige bunte Fische.

Nach einem mehrstündigen Ausklarierungsmarathon in Puerto Villamil steht unserem Aufbruch in die Südsee nichts mehr im Wege. Am 6. April nehmen wir Kurs auf die 3.000 Seemeilen entfernten Marquesas. Doch das ist ein anderer Bericht.