



MEER

DAS ULTIMATIVE HANDBUCH



CHRIS DIXON & JEREMY K. SPENCER



INHALT

Vorwort 8

NAUTIK 11

Praxistipps aus der Seenotrettung

Ein Beitrag von Shannon Scaff 12

Mau Piaailug: Lehrer für traditionelle Wegfindung

Ein Beitrag von Bruce Blankenfeld 14

Eine Meuterei anzetteln (und beenden) 18

Aberglaube auf See 19

»Wundervoll, zutiefst menschlich«

Ein Beitrag von Christian Beamish 21

Kleines Segel-Einmaleins 22

Tipps zur Pflege von Boot und Motor 26

Kleines Sicherheits-Abc 27

Werkzeugkasten fürs Segeln –
Zusammengestellt aufgrund eigener
leidvoller Erfahrungen 31

Passagenplanung 32

Luken dicht:

Verhalten bei Schlechtwetter 34

Leinen richtig werfen und festmachen 35

Auf der Salzwasser-Autobahn 37

Hoher Wellengang und schwere See 38

Ein kleines Segelboot aufrichten 41

Mut zur Untiefe 42

Ein Jet-Ski ist ein Boot, kein Spielzeug 44

Zehn Gründe, warum der Motor nicht
anspringt 45

Lass fallen Anker! 46

Augen auf beim Bootskauf 50

Freies Treiben: Seekajaks 51

Kajak auf dem Meer: Tourplanung und
Vorräte 52

Ein Kajak paddeln: Das Abc 53

International gültige Handzeichen 59

Wakeboards, Schwimmreifen und andere
Schleppgeräte 60

Achtung, Kohlenmonoxidvergiftung! 64

Wasserdichte Seesäcke – echt vielseitig 65

Im Urlaub ein Boot chartern 66

Laden, an Bord gehen und Platzbelegung 67

Steuerelemente eines Bootes 68

Trimmung, Gleitfahrt, steuern:
Nautische Basics 72

Ab ins Wasser: Freiwillig oder
unfreiwillig? 73

»Mensch über Bord«: Das Manöver 74

Die wichtigsten Schifferknoten 78

Hunde an Bord 85

Wo bin ich? Seekarte, Kompass und
Orientierungspunkte 86

Seebeine bekommt man nur auf See
Ein Beitrag von Lin Pardey 90

Die Beaufortskala 92

Ein Meer von Tinte: Authentische
Tattoos 94

SURFEN 97

Die Entstehung des modernen Surfsportes

Ein Beitrag von Steve Pezman 98

Und ihr wollt wirklich anfangen zu surfen?

Ein Beitrag von William Finnegan 101

Der Weg des Surfkriegers

Ein Beitrag von Andrew Manzi 103

Fünf Big Waves, die du sehen (und vielleicht auch reiten) musst, bevor du stirbst 105

Das Festival der wichtigsten Surffilme 107

Kleines Neopren-Einmaleins 108

Surfen ohne Brett: Bodysurfen 112

Boogie, Baby: Bodyboarding 113

Monsterwellen, Shorebreaks
und Brandungsrückströmungen 114

Ein Domizil auf Rädern: Das ultimative
Surfer-Fahrzeug 116

»Auntie Rell«: Die Königin von Makaha
Ein Beitrag von Kathy Terada 120

Rauf aufs Brett: Surfen lernen 123

Die Zwölf Gebote beim Surfen 128

Einem Kind (oder erwachsenen Anfänger)
das Surfen beibringen 132

Aufbau eines Surfbrettes 134

Nicht nach starken Regenfällen surfen 139

Der Kauf des ersten Surfboards 140

Auf Sand fahren: Mit dem Auto am
Strand 143

SUPs: Stand-up-Paddleboards 144

Kleiner Surf-Knigge: SUP-Regeln 147

Surf-Wachs 148

FORSCHUNG 151

Warum Ozeanforschung wichtig ist

Ein Beitrag von Robert Ballard 152

Fossilien aus Plastik

Ein Beitrag von Marcus Eriksen 154

Ein Tauchgang im Netz: Plankton und
Plastik 156

Giganten des Ozeans: Die größten
Kreaturen im Meer 157

Gezeitentümpel im Überblick

Ein Beitrag von Stephen R. Palumbi 160

Das Porträt einer Welle 162

Ozeane in Bewegung: Globale
Strömungen 164

Von Göttern und Monstern: Das
Walfangschiff *Essex* 165

Was ist Kelp und warum ist er so wichtig?
Ein Beitrag von Dan Reed 169

Arbeiten auf einem Forschungsschiff
Ein Beitrag von Robert Hueter 171

Begegnung mit den Vögeln des Wassers 173

Warum Haie so wichtig sind
Ein Beitrag von David Shiffman 176

Die fliegenden Teppiche des Meeres –
Rochenartige

Ein Beitrag von Arnold Postell 178

Ein Fischschutzgebiet und ein gerettetes
Riff

Ein Beitrag von Inilek Wilmot 179

Wie fliegt ein Fliegender Fisch? 181

Ebbe und Flut ... im Wechsel der
Gezeiten 182

Barriereinseln, Dünen und Marschland
Ein Beitrag von Orrin Pilkey 184

Mangroven: Elementar, aber gefährdet 187

Kleine Wetterkunde 188

Sich für den Schutz der Natur einsetzen

Ein Beitrag von Samantha Siegel 195

Sich informieren und engagieren: Aktiv
werden im Meeresschutz 198

Erstaunliche Geschöpfe: Kraken 199

SURVIVAL 201

Nur keine Panik: Im Ernstfall Ruhe
bewahren

Ein Beitrag von Brian Keaulana 202

Flaggen am Strand 204

Ertrinkende erkennen 205

Schütze deine Haut vor Sonnenbrand 211

Verdorbene Muscheln und Fische:
Lebensmittelvergiftungen 213

Flaschen und Dosen ohne Öffner öffnen 214

Nesselnde Gesellen: Quallen 215

Piksende Stacheln: Tritt nicht auf diese
Kreaturen! 217

Tödliche Begegnungen: Seeschlangen,
Kegelschnecken und Blaugeringelte
Kraken 219

Einem Tsunami entkommen 221

Seekrankheit: Das Übel der Seefahrt 222

Notfalltasche und Rettungsinsel-
Zubehör 223

Schiffbrüchig: Überlebensstipps für die
einsame Insel 225

Flaschenpost: Eine kleine Geschichte 231

Der maritime Notfallkoffer 232

Erstversorgung bei Schnittwunden 234

Kälteschock und Unterkühlung 236

Der Kälte ein Schnippchen schlagen:

Die Wim-Hof-Methode 240

Zu heiß: Hitzeerschöpfung und
Co 242

Innere Segel setzen: Trainiere deine
Lungenkapazität 243

»Mayday! Mayday!«: Standardsignale im
Seefunkverkehr 246

S.O.S.: Hilfreiche Notsignalmittel 248

Ein sinkendes Schiff verlassen 252

Ein kostbares Nass: Trinkwasser 255

Essen auf der Rettungsinsel 257

Die Luft anhalten und Sternchen sehen

Ein Beitrag von Greg Noll 259

Eine Kokospalme erklimmen 260

Eine Sache der Ehre: Der Piratenkodex 262

Kidnapping und gefährliche Anlaufhäfen
überleben

Ein Beitrag von Michael Scott Moore 264

Giftiges Wasser: Rote Fluten und toxische
Algenblüten 266

TAUCHEN & SCHNORCHELN 269

Tauchen lernen

Ein Beitrag von Morgan Mochester 270

Unterwasser: Eine andere Welt 272

Schnorchel- und Tauchausrüstung 275

Den Tauchgang planen und nach Plan
tauchen 283

Ins, im und aus dem Wasser 284
Kommunikation ohne Worte 286
Risiken beim Tauchen 288
Kleiner Unterwasser-Knigge: Respektvolle
Begegnungen 291
Unter Haien 292
Speerfischen und Freitauchen
Ein Beitrag von Mark Healey 294
Souvenirs aus dem Meer? 298
Wie man ein *National-Geographic-*
Fotograf wird
Ein Beitrag von Brian Skerry 299
Eine kurze Geschichte der Zeit: Pioniere
des Tauchens 302

FISCHFANG 307

Wie klug ist ein Fisch?
Ein Beitrag von Culum Brown 308
Zehn wichtige Angelknoten 310
Must-Haves für das Salzwasserangeln 314
Angeln mit Handleine 315
Kleines Angel-Einmaleins:
Ruten, Rollen und Co 317
Am und vom Haken: Angelhaken 321
Do-it-yourself-Angelhaken 323
Der Wurf mit der Fliegenrute
Nach Jimbo Meador 324
Sieben beliebte Fliegen für den
Salzwassereinsatz 326
Köder setzen 328
Die wundersame Lebensform
der Fische 329

Der »Beißindex« 330
Krebse fangen 331
Fische und Krustentiere auf humane
Weise töten 333
Fangen und freilassen?
Eine Kontroverse 335
Fische putzen, schuppen und filetieren 337
Angeln auf einem Kajak oder SUP 341
Mit Stakstange und Dreizack:
»Gigging« 342
Krabbenfang in Küstennähe 344
Ein Wurfnetz auswerfen 346
Angelplätze und -techniken 350
Acht Weltklasse-Salzwasser-
Angelspots 352

Ausgewählte Personen und
Organisationen 356
Die Illustratoren 358
Unsere Mitwirkenden 359
Dank 360
Über die Autoren 360

Vorwort

Vor einigen Jahren trafen wir uns im »Lost Dog Café«, unserer Lieblingslocation am Folly Beach in South Carolina. Über uns wölbte sich ein makellos blauer Himmel. Wir hatten unsere Notizbücher dabei und bestellten Bier. Am Anfang des Frühjahrs lagen die besten Tage des Jahres noch vor uns, und wir planten ein neues Projekt. Es sollte etwas sein, was wir bisher vergeblich gesucht hatten: ein *einzigartiges* Buch. Eben jene Art Buch, die einem einfällt, wenn man ein Geschenk für Leute mit einer besonderen Leidenschaft sucht. In den USA sind das beispielsweise Julia Childs *Mastering the Art of French Cooking* (für ambitionierte Hobbyköchen) oder Dale Carnegies *Wie man Freunde gewinnt* (für ehrgeizige Geschäftsleute).

Unser Thema? Natürlich die Meere. Wir sprachen über die maritimen Lebenslektionen, die im Familien- und Freundeskreis kursierten, und über Menschen, denen wir bei unseren diversen Wasserabenteuern und journalistischen Streifzügen rund um die Welt begegnet waren – Leute, die ihr Wissen aus der täglichen Praxis bezogen. Im Laufe des Gesprächs stellten wir fest, dass wir über die Jahre zwar viel über die lebenswichtigen Meere gelernt hatten, aber bei Weitem noch nicht alles wussten. Für Väter wie uns, die ihre Kinder ins Wasser und an Deck mitgenommen hatten, war das schon ein Problem. Wenn dein Kind eine Frage hat oder wissen will, wie etwas geht, ist es schön, eine Antwort parat zu haben, die die Tür zu den Mysterien der Welt wenigstens ein klein wenig aufstößt.

Wir wollten nur von den Besten lernen, darin waren wir uns rasch einig. Und unser neues Wissen würden wir dann an unsere Lieben weitergeben – und an euch. Natürlich mussten wir auch unser Wissen hinterfragen – oder das, was wir dafür hielten. Während wir einen groben Schlachtplan entwarfen, die Herangehensweise besprachen und bereits Wunschpartner für das Projekt im Kopf hatten, erzählte Chris von einem Gespräch, das er kürzlich mit seinem Surferfreund Jimmy Buffett geführt hatte, dem Countrysänger, der das sonnige Strandleben besingt wie kein anderer. Nach einem langen Vormittag auf den Brechern hatte Chris bei einem gepflegten Klön genau hier, im »Lost Dog Café«, zwischen Shrimps und Grütze, das Gespräch auf unser Vorhaben gebracht.

»So eine Art Poseidon-Bibel«, erklärte Chris, »alles über die Meere, die ideale Lektüre für die Hängematte am Palmenstrand – und dein Lebensretter in kniffligen Momenten.«

Jimmy schmunzelte, nickte nachdenklich und sagte: »Also alles, was du nur auf dem Wasser lernen kannst.« Dann spulte er ein veritables Who's who von Profi-Fischern, Seeleuten und Surfern herunter, denen er viel verdankte (einige davon haben zu diesem Buch beigetragen). »Als kleiner Junge«, fügte er hinzu, »hat mir das *Handbuch für Seepfadfinder* enorm geholfen.« Er beschrieb die zahlreichen Tipps zu Themen wie Knoten, Navigation oder Fischfang. Eine alte Ausgabe des *Sea Scout Manual* von 1962 diente uns dann tatsächlich als eine von vielen Inspirationsquellen.

Seit diesem Tag am Folly Beach haben wir Tausende Stunden damit verbracht, für dieses Buch zu recherchieren und unsere Ergebnisse zusammenzustellen. Als Kompendium zeitlosen Wissens rund ums Meer ist es konkurrenzlos – es stellt uraltes Können, aber auch aktuellste wissenschaftliche Erkenntnisse vor. Wo wartet die perfekte Welle? Wie erkennt man, ob jemand ertrinkt und wie leitet man die Rettung ein? Was ist besser, Fliegenangeln oder Netzfischen? Wie behandelt man Quallenstiche richtig? Was tun in schwerer Brandung? Woran erkennt man eine Unterkühlung? Dazu alles übers Segeln sowie Tipps für improvisierte Angelruten oder klare Sicht durch die Taucherbrille. Kurz: Wir haben das Wissen der besten maritimen Experten angezapft, um Meeresbegeisterte mit nützlichen Ratschlägen zu versorgen. Was Motoren angeht, so wird in diesem Buch hauptsächlich der Wassersport mit kleinen Booten beziehungsweise mit Freizeit- und Sportgeräten behandelt. In Europa sind fast alle größeren Boote mit Dieselmotoren ausgestattet, die wir in dieser Zusammenstellung jedoch nicht berücksichtigt haben.

Zu diesem Buch haben eine Menge erstaunlicher Menschen beigetragen. Wir hoffen, dass dir die hart erarbeiteten Tipps weiterhelfen, dass du einige kluge Köpfe kennenlernst, interessante Fakten erfährst und im Notfall vielleicht sogar dein Leben retten kannst.

Wie sagte der Meeresforscher Robert Ballard? »Der Ozean ist die Antwort. Ohne ihn sind wir erledigt.«

Chris Dixon und Jeremy K. Spencer

NAUTIK

PRAXISTIPPS AUS DER SEENOTRETTUNG

EIN BEITRAG VON SHANNON SCAFF

Shannon Scaff ist ein langjähriger Seenotretter der United States Coast Guard (USCG) und Träger des Distinguished Flying Cross, der höchsten Auszeichnung für fliegerische Leistungen in den USA.

Ich trat 1993 der Küstenwache bei, von Anfang an als Flugretter beziehungsweise Helikopter-Seenotretter. Seit jeher liegen mir das Fliegen und das Meer am Herzen. Und wie könnte man beides besser miteinander verbinden als in der Türöffnung eines Hubschraubers während eines Einsatzes über offener See?

Drei Jahre nach meiner Einstellung war ich an einem Search-and-Rescue-Einsatz nahe dem kleinen Bootshafen von Chestertown in Maryland beteiligt. Zwei Boote waren bei üblem Wetter in Seenot geraten und gekentert. Der Notruf kam um 2 Uhr morgens rein, wie so häufig, und ich kletterte hastig eine Leiter hinab. Einer meiner Finger blieb im Handlauf der Leiter hängen und wurde glatt abgerissen. Das machte mir buchstäblich aus erster Hand klar, wie sich die Verhältnisse unter maritimen Bedingungen rapide verschlechtern und eine lebensbedrohliche Situation hervorrufen können.

An meinem ersten Tag als Helikopter-Seenotretter kam ich an Bord eines griechischen Containerschiffes, um der Frau des Ersten Maschinisten zu helfen, die eine Fehlgeburt erlitten hatte. Sie befand sich im sechsten Geschoss des Aufbaus, und ich musste sie über all die Treppen herunterbringen. Sie drohte zu verbluten und war aschfahl. Ich weiß noch, wie ich dachte: *Mann, dafür bin ich doch gar nicht ausgebildet.* Das belegt eindrücklich, warum die Seenotrettungs-Ausbildung eines der anspruchsvollsten Trainingsprogramme im US-Militär ist. Du musst jederzeit auf einen Einsatz unter extremem Stress vorbereitet sein. Du musst dich anpassen und über dich hinauswachsen. Wegen dieses Erlebnisses werde ich immer noch von den anderen aufgezogen: »Aha, Scaff hat Dienst, heute ist sicher wieder die Kacke am Dampfen.«

So ist das eben: Bist du auf dem Wasser unterwegs, ist die Gefahr mit an Bord. Auch wenn es fast zu einfach klingt: Mache

einen klaren Plan und halte dich daran. Sage Bescheid, wenn du zum Fischen gehst. Erzähle anderen davon, damit jemand aus deinem Umfeld Bescheid weiß. Schon das ist überaus nützlich, denn wenn etwas schiefgeht, dann ruft diese Person Hilfe für euch.

Noch so ein Stichwort: das Funkgerät. Nach unserer Erfahrung bekommen wir Notrufe von allen, von unbedarften Neulingen bis hin zu erfahrenen Wasserratten. Die Technik spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Uns interessiert vor allem, dass ihr uns die Informationen gebt, die wir brauchen, weil der Zeitfaktor entscheidend ist. Was brauchen wir also von euch? Die genaue Position und die Zahl der Menschen an Bord. Klick. Erledigt.

Was erreicht ihr damit? Erstens: Ihr reduziert unseren Suchradius von etwa 130 Quadratkilometern – die Reichweite eures Funkgeräts – auf ganze 2,5 Quadratkilometer. Zweitens: Ihr habt uns mitgeteilt, wie groß das Rettungsfahrzeug sein muss. Damit habt ihr bereits die Dauer der Rettungsoperation verkürzt.

Kommunikationsmittel – nehmt sie alle mit. Ohne Leuchtgeschosse, Funkgerät, Handy, Notblitzleuchte, Rettungsfloß habt ihr euch selbst denkbar schlechte Karten gegeben. In jedem Bootszubehörgeschäft gibt es Notfunkbaken. Tragt eine an der Kleidung. Lieber ein paar Hunderter dafür ausgeben, als drei Tage im Meer zu treiben und sich an einer Kühlbox festzuhalten.

Wenn ihr Leuchtgeschosse abfeuert, behaltet einen kühlen Kopf. Schießt nicht alle auf einmal ab und bitte nicht auf unseren Hubschrauber. Unsere Nachtsichtbrillen sind überaus empfindlich. Wir sehen ein Notsignal aus etwa 1,5 Kilometern Entfernung. Jede Lichtquelle – selbst ein Feuerzeug oder Blitzlicht – hilft.

Vor dem Auslaufen immer den Wetterbericht prüfen! Das ist Teil der Verantwortung eines jeden Kapitäns. Tragt Rettungswesten und trinkt keinen Alkohol. Das klingt alles vielleicht banal, ist aber keine Raketenwissenschaft und wirklich wichtig.

Natürlich ist Spaß gut. Aber haltet euch an die Regeln und habt Respekt vor der Umgebung, in der ihr euch aufhaltet.

MAU PIAILUG: LEHRER FÜR TRADITIONELLE WEGFINDUNG

EIN BEITRAG VON BRUCE BLANKENFELD

Experte für Navigation und Kapitän des polynesischen Hochseekanus *Hōkūle'a*.

Die erste Fahrt des polynesischen Hochseekanus *Hōkūle'a* nach Tahiti fand 1976 statt. Pius »Mau« Pailug war der Navigator, und es gelang ihm, 2500 Seemeilen nur mithilfe traditioneller Navigationsmethoden zurückzulegen. Damals wirkte diese Idee radikal, ja geradezu unvorstellbar. Sie lieferte den Beweis für die Annahme des Anthropologen Ben Finney, dass Polynesien von erfahrenen Seeleuten entdeckt wurde und nicht bloß zufällig, indem man vor dem Wind segelte, oder aufgrund einer Abweichung vom Kurs.

MAU PIAILUG: DER NAVIGATOR

Mau war der letzte traditionelle Wegfinder der pazifischen Inseln. Er wurde auf dem Karolinen-Archipel in Mikronesien auf einem kleinen Atoll namens Satawal geboren. Die gesellschaftlichen Verhältnisse dort hatten sich seit über einem Jahrtausend kaum verändert. Er lebte in einer ozeanischen Welt, in der die Menschen auf sich selbst gestellt waren. Erst der Überfall der Japaner im Zweiten Weltkrieg und dann die Ankunft amerikanischer Missionare veränderten ihre Kultur für immer.

Die Bewohner der pazifischen Inseln lernten durch die genaue Beobachtung ihrer natürlichen Umgebung. Jede Tätigkeit in dieser Kultur – Bootsbauer, Fischer, Handwerker – wurde vom Meister zum Lehrling weitergegeben. Dieses Wissen war untrennbar mit Spiritualität verbunden und reichte tausend Jahre zurück. Mau lernte die Navigationskunst von Kindesbeinen an, vom Großvater, vom Vater, von seinen Onkeln. Jeder Tag war eine Lektion.

Als Mau jung war, gingen die Männer noch jeden Tag auf Fischfang. Die Frauen kümmerten sich um die Dinge an Land. Mau gehörte zu den Letzten in dieser langen Ahnenreihe. Er war auf einzigartige Weise in der alten ozeanischen Weisheit, Navigationskunst und Lebensgrundlage verwurzelt.

Maus Volk gab sein Wissen über die Sternbilder und Reiserouten mithilfe der Rezitation und des Gesangs weiter – traditionelle Kenntnisse, die man im Kopf hatte. Navigation ist das Wissen, wo man herkommt und wo man hinwill. Anstelle einer Karte orientiert man sich an einer Referenzli-



nie. Tagsüber geben der Sonnenstand und bestimmte Dünungsmuster den Kurs vor, nachts die Sterne. Abweichungen vom Kurs müssen bestimmt werden, aber es gibt keine Instrumente oder Karten zum Eintragen der Daten. Das Verfahren ist vollkommen organisch – der eigene Geist ist das Instrument.

Seevögel und Meeresströmungen zeigten den Seefahrern, ob Land in der Nähe war. Polynesien besteht aus weit verstreuten, niedrigen, kleinen Inseln. Die Brechung und Krümmung der Wellenkämme weisen den Weg zu den Inseln. Vor allem die flacheren entziehen sich dem Blick, aber es gibt Hinweise – eine andere Dünung, ein Seevogel, der zum Land fliegt. Im Grunde unglaublich.

DIE POLYNESIAN VOYAGING SOCIETY

1973 gründeten der Anthropologe Ben Finney und der Künstler und Seemann Herb Kāne gemeinsam die Polynesian Voyaging Society (PVS). Ihr Ziel war der Bau eines traditionellen polynesischen Hochseeboots, um die verblüffende Präzision der polynesischen Navigations- und Seefahrtskunst zu demonstrieren. Als das Projekt *Hōkūle'a* begann, besuchte ich noch die Highschool. Zur Crew gehörten Nainoa Thompson, heute unser Chefnavigators und Vorsitzender der PVS, und Buffalo Keaulana, ein berühmter Rettungsschwimmer aus Hawaii.

Die erste, epochale Reise der *Hōkūle'a* nach Tahiti fand 1976 statt. Meine Premiere an Bord dieses Schiffes fiel in die Zeit nach seiner Rückkehr 1977. Nainoa war Mitglied in unserem Ruderklub, und wir begleiteten ihn, um ihn beim Abschleifen, Lackieren und bei ähnlichen Arbeiten zu unterstützen. Nainoa sagte nur: »Hey, Leute, wollt ihr mitsegeln?« Das war irre. Ein wunderbarer Tag.

Im Jahr 1978 machte ich die zweite Reise nach Tahiti mit, als die *Hōkūle'a* vor Lāna'i kenterte, und ein Mannschaftsmitglied, der bekannte Big-Wave-Surfer Eddie Aikau, verschwand, während er auf einem Surfbrett paddelnd Hilfe holen wollte. Bei dieser Reise hatten wir auf einen erfahrenen Seemann wie Mau verzichtet, und der Unfall war die Folge davon. Danach reiste Nainoa nach Satawal, um Mau davon zu überzeugen, nach Hawaii zu kommen. Mau hatte bereits vom Unfall gehört. Zu Nainoa sagte er: »Vielleicht sollte ich zurückkommen, damit wir nicht noch mehr Leute auf See verlieren.«

Maus Entscheidung besitzt deswegen eine so große Tragweite, weil sein Wissen heilig ist. Seine Insel zu verlassen, um Leute zu unterrichten, zu denen er keine Beziehung hat, löste auf Satawal großes Unverständnis aus. Er ließ sich davon nicht beirren: »Ihr seid so blind. Seht ihr nicht, wie die Grundlagen unseres Wissens an der Wurzel zu vertrocknen drohen? Navigation lernt niemand mehr, aber diese Hawaiianer schon – sie wollen es unbedingt. Sie werden segeln.«

Also kam Mau nach Hawaii, um die Ausbildung zu leiten. Natürlich stellten wir Fragen, aber bis zum ersten Segeltörn weißt du eigentlich gar nichts. Mau entgeht kein Detail. Der Wind, die Dünung, die Böen, die aus meilenweiter Ferne kamen, das Erscheinungsbild der Meeresoberfläche. Dann seine Antwort – »Okay, Segel einholen, Kurswechsel.« Er besitzt einen sechsten Sinn.

Im Jahr 1992 nahm ich an einer Ausbildungsfahrt nach Rarotonga teil. Seit zwei Jahren ging ich bei Nainoa in die Lehre, aber ich erinnere mich daran, dass ich auf dieser Reise eines Nachts unter den Sternen einschlief und eine Stunde später mit einem Déjà-vu-Gefühl erwachte. Der Himmel war so wie in meinem Traum. Auf dieser Reise lernte ich, durch die Betrachtung von Himmel und Meer den Weg nach Hause zu erkennen.

RENAISSANCE DER POLYNESISCHEN KULTUR

Als wir 1985 mit der *Hōkūle'a* nach Neuseeland und zurück segelten, konnten die einheimischen Māori es kaum glauben. Ihre Seefahrtstradition ist uralt, und sie kennen noch immer die Namen der Kanus, der Seefahrer und der Häuptlinge, die Neuseeland als Erste erreichten. Wir schufen eine kulturelle Verbindung, und heute haben die Māori ihre eigenen Kanus und eine starke Gemeinschaft, die traditionelle Wegfindung propagiert. Auch auf Rapa Nui – der Osterinsel – haben wir 1999 Spuren hinterlassen. In zwei Wochen werden vier Leute von dort nach Hawaii zur Schulung und zum Lernen kommen. Nainoa schweben Navigationslehrgänge auf allen pazifischen Inseln vor. Als ich 2007 nach Satawal segelte, wurden fünf von uns von Mau und anderen Inselbewohnern geehrt und zu *pwo*, Navigatoren, erklärt. Mau wurde freigestellt, um uns zu unterrichten. Heute ist Maus jüngster Sohn Sesario Kapitän und lehrt Navigation an der Universität von Palau.

Seit 1970 erleben wir eine Renaissance der pazifischen und hawaiianischen Kultur, und wir stehen noch am Anfang. Bei *Hōkūle'a* geht es darum, unsere Kultur durch Praktizieren zu lernen und sie dann auf das Leben zu übertragen. Ohne Mau wäre all diese über Generationen weitergegebene Weisheit verloren gegangen. Wäre unsere Mannschaft nur nach Tahiti und zurück gesegelt, hätte Mau sich nicht überzeugen lassen, uns zu unterrichten, wie viel hätten wir dann wirklich gelernt? Nichts davon würde heute in den Schulen gelehrt werden. Lässt sich der Beitrag von Mau überhaupt ermessen? Wohl kaum.

PUEO: Horn für Aufziehleinen und Fallen

KIA MUA: Vormast

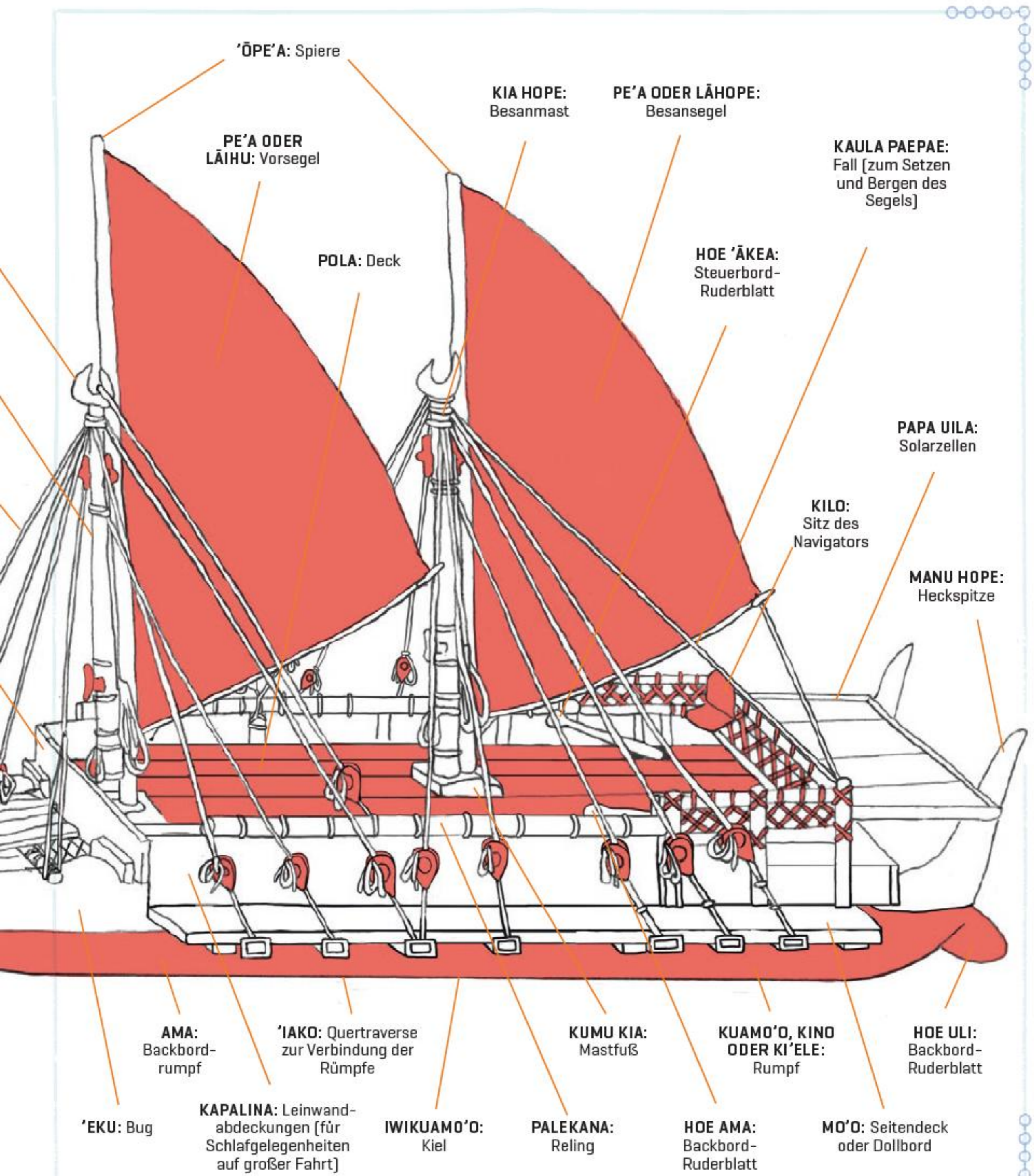
KAULA PA'A: Wanten und Stage [Tauwerk, das die Masten hält]

PALE WAI ODER PALE KAI: Spritzschutz

MANU IHU: Bugspitze

ĀKEA: Steuerbordrumpf





'ŌPE'A: Spiere

KIA HOPE:
Besanmast

PE'A ODER LĀHOPE:
Besansegel

PE'A ODER
LĀIHU: Vorsegel

KAULA PAEPAE:
Fall [zum Setzen
und Bergen des
Segels]

POLA: Deck

HOE 'ĀKEA:
Steuerbord-
Ruderblatt

PAPA UILA:
Solarzellen

KILO:
Sitz des
Navigators

MANU HOPE:
Heckspitze

AMA:
Backbord-
rumpf

'IAKO: Quertraverse
zur Verbindung der
Rümpfe

KUMU KIA:
Mastfuß

KUAMO'O, KINO
ODER KI'ELE:
Rumpf

HOE ULI:
Backbord-
Ruderblatt

'EKU: Bug

KAPALINA: Leinwand-
abdeckungen [für
Schlafgelegenheiten
auf großer Fahrt]

IWIKUAMO'O:
Kiel

PALEKANA:
Reling

HOE AMA:
Backbord-
Ruderblatt

MO'O: Seitendeck
oder Dollbord

EINE MEUTEREI ANZETTeln (UND BEENDEN)

Schikanöse Auspeitschungen, magere Rationen, wieder einmal eine madenverseuchte Mahlzeit, die ein schweinsgesichtiger, despotischer Kapitän austeilen lässt – das sind die Zutaten für eine Meuterei. So funktioniert's:

EINE MEUTEREI PLANEN UND DURCHFÜHREN

- Zieht die Mehrheit der Besatzung auf eure Seite, oder sichert euch zumindest die meisten Waffen. Ihr müsst den Offizieren deutlich überlegen sein.
- Seht zu, dass ihr möglichst viele Unteroffiziere auf eurer Seite habt – insbesondere solche, die eine Meuterei im Keim ersticken könnten.
- Offiziere, die nicht mitmachen, werden isoliert oder eingesperrt.
- Seid todesmutig. Wenn die Meuterei scheitert und ihr seid nicht tot, werdet ihr euch wünschen, es zu sein.

EINE MEUTEREI IM KEIM ERSTICKEN

Eine Meuterei lässt sich vermeiden, indem man seine Crew gütig, fair und großzügig behandelt – gutes Essen und Trinken machen glücklich. Erlaubt Besuche an Bord und sorgt für gute Stimmung; Langeweile und Unzufriedenheit sind ein Nährboden für Aufruhr. Haltet die Position des Schiffes und seinen Kurs geheim. Potenzielle Meuterer wissen dann nicht, wie weit es bis zum nächsten Hafen ist. Außer natürlich, sie haben GPS.

Was tun, wenn man gefesselt oder in Ketten gelegt in seiner Kabine sitzt, während die Meuterer die Vorräte plündern und das Schiff in die Tropen zurücksteuern, wo Desertion und bacchantische Orgien stattfinden werden? Dann ist ohnehin alles zu spät, also kann man sich genauso anschließen und mitmachen.

GUT ZU WISSEN: Der Begriff *Streik*, bekannt als Mittel des Arbeitskampfes, rührt angeblich vom »Streichen«, also Einholen, der Segel her, wenn die Crew die Arbeit verweigerte. Das Schiff segelte nirgendwohin, ehe nicht der Disput aus der Welt geschafft war.

ABERGGLAUBE AUF SEE

Aberglaube war früher unter Seeleuten weit verbreitet. Er lieferte Erklärungen für die auf See lauenden Gefahren. Das meiste davon war Seemannsgarn, ein paar Dinge machten jedoch Sinn.



Wenn eine Ratte ein Schiff im Dock verlässt ...
besitzt sie vielleicht eine prophetische Gabe.

Bananenstauden über Bord werfen.

Dafür gibt es historische Gründe. In den Stauden verbargen sich oft Giftspinnen, und die Transportschiffe standen wegen der verderblichen Ware unter erheblichem Zeitdruck. Die Kapitäne gingen nahezu jedes Risiko ein, um die Märkte rechtzeitig zu erreichen.

Seeschwalben, Möwen oder Albatrosse tötet man nicht, in ihnen wohnen die Seelen von Seeleuten, sie bringen Glück.

Die Schreie der Vögel zeigen im Nebel die Nähe des Festlandes an. Jagende Vogelschwärme

haben schon häufig Fischern den Weg zu üppigen Fischgründen gewiesen.

Sonntag ist ein guter Tag zum Segeln.

Am Freitag ist es immer stürmisch.

Freitag galt als der Tag, an dem Jesus gekreuzigt wurde. Eine Abreise am Donnerstag (Thors Tag) führte direkt in die Arme des Donnergottes. Wegen seines Charakters als Ruhetag erschien der Sonntag ideal zum Segelsetzen, sogar wenn der Kapitän ein ungläubiger Heide war.

Schiffe soll man nicht umtaufen.

Mit der Taufe bekommt ein Schiff Persönlichkeit, und der Seemannsweisheit zufolge duldet es in dieser Hinsicht keine Veränderung.