DAS RÄTSEL DER RAPA NUI

Sie ist zutiefst beeindruckend, jedoch enorm abgelegen: die **OSTERINSEL**. *Der lange Weg und die miserablen Ankergründe schrecken viele von einem Besuch ab. Die Crew der* **„ATANGA"** *hat es gewagt – und wurde belohnt*

FOTO: ATANGA/WILLNER

Statue aus Stein. Der Moai von Tahai an der Küste bei Hanga Roa. Dahinter ein halbes Dutzend ankernde Langfahrtyachten

Als endlich die Zone des Südostpassats erreicht ist, geht es dem Ziel entspannter entgegen

LANGE FAHRT
Weihnachten feiern die Willners an Bord. Geschenke gibt es auch

Die Reise fordert Tribut. Joachim Willner muss die Genua flicken

Während der anfänglichen Kreuz gerät das Kochen zum Balanceakt

Für die Wochen auf See wird viel Obst und Gemüse gebunkert

DIE ÜBERFAHRT DAUERT DREI WOCHEN. EINE DAVON WEHT ES NUR VON VORN

Verdammt, das wird eng! „Guck nach hinten und sag, wann die nächste Welle kommt“, ruft mir Joachim zu. Wir halten mit unserem Beiboot auf die Einfahrt des kleinen Hafens von Hanga Roa auf der Osterinsel zu. Vor der Brandungszone lauern wir auf den richtigen Moment, um ungeschoren hineinzugelangen. Doch die Wellen sind hoch heute. „Achtung, es kommt eine! Die ist riesig! Du kannst nicht rein!“, brülle ich erschrocken. Doch zu spät, es gibt kein Entrinnen mehr. Hinter uns baut sich eine Wand auf. Wird höher und höher. Bildet diese berühmte Röhre aus. Für einen kurzen, glücklichen Moment surft unser Dingi mit der Welle mit. Dann schlägt es quer, wird angehoben und überschlägt sich. Joachim und ich werden ins Wasser geschleudert und von der Wucht der Welle mitgerissen.

Als ich nach Luft schnappend auftauche, bin ich ein gutes Stück vom Schlauchboot entfernt. Es treibt auf dem Kopf, Joachim entdecke ich dicht daneben. „Alles in Ordnung bei dir?“ Er winkt und gibt sein Okay. Da rollt schon die nächste Welle heran, sie nimmt uns ein Stück Richtung Ufer mit. Der Hafen ist nicht mehr weit, vielleicht 200 Meter. Wie in Trance sammele ich schwimmend unsere verlorenen Sachen ein, einen Wanderschuh, eine Kappe, den gelben Spachtel zum Reinigen des Unterwasserschiffs. Drei Wellenreiter und ein Fischer mit seinem Boot eilen uns schließlich zu Hilfe, drehen das Schlauchboot richtig herum und schleppen uns in den Hafen. Unseren Dank wehren sie mit einem Winken ab: „Siempre – immer gern!“

Was für ein Landfall! Kein Revierführer fürs Mittelmeer oder die Karibik würde die Bucht vor Hanga Roa als Ankerplatz ausweisen: Hier gibt es weder Schutz vorm Schwell noch seichtes Wasser. Ungehindert rollt die Pazifikdünung heran. Häufig dreht zudem der Wind auf Nordwest, dann gerät man auf Legerwall und muss auf die anderen Inselseiten flüchten – wo die Ankergründe kaum besser sind.

Für ein durchschnittliches Ankergeschirr sind sie allesamt eigentlich viel zu tief. Unser Anker liegt in 22 Meter Tiefe auf Sand. Dort, wo es flacher wird, ist der Grund mit Korallen und Felsen gespickt. Wir haben 50 Meter Kette plus 30 Meter Trosse gesteckt.

Die Wasseroberfläche in der Bucht sieht ruhig aus. Aber das täuscht: Schleichend, ja tückisch kommt die Dünung herangerollt. Nur die Buckel am Horizont verraten den Schwell. Nicht selten beträgt er gute zwei Meter. Vor Anker zu liegen fühlt sich daher an, wie auf See unterwegs zu sein. Unsere „Atanga“ wie auch die fünf anderen Segelboote, die mit uns vor der Osterinsel ankern, rollen von einer Seite zur anderen. Unablässig. Tag und Nacht.

FOTOS: ATANGA/WILLNER

„Eine Hand für das Schiff“, die alte Salzbuckel-Weisheit hat hier auch vor Anker Gültigkeit. Die Antirutschmatten von der Überfahrt bleiben auf dem Tisch liegen. Ständig gerät man an Bord ins Straucheln, zum Kochen muss der Herd ausgehängt werden, damit die Töpfe nicht überlaufen.

Dieser Schwell und die tausend Seemeilen Umweg von Mittelamerika bis nach Französisch-Polynesien sind schuld daran, dass die Osterinsel von der großen Mehrheit der Langfahrtsegler gemieden wird. Keine hundert Boote kommen jährlich vorbei. Der Schwell baut sich am Ufer zu einer imposanten, brechenden Welle auf. Nur an Tagen mit flacher Dünung existiert eine Schneise in den Hafen, die frei von Brechern ist. Doch es hilft nichts, eine Möglichkeit, anderswo entlang der Küste anzulanden, gibt es nicht.

Wir sind nach 14 Tagen friedlichem Wetter unvorsichtig geworden, haben nicht lange genug auf den richtigen Moment gewartet – und werden für unsere Ungeduld mit einem unfreiwilligen Bad bestraft.

Wie in einem Spinnennetz sind Seile kreuz und quer über das Hafenbecken gespannt. Die Fischer binden daran die Hecks ihrer Boote an, damit diese von der anrollenden Dünung nicht gegen die Pier geschlagen werden. Wir machen es mit unserem wieder aufgerichteten Dingi genauso. Dann gehen wir an Land und atmen erst einmal durch. Angekommen auf der Insel!

Wochen zuvor starten wir von Ecuador aus. Da liegen 3800 Seemeilen vor uns. Sie schrecken uns nicht. Unsere Neugier auf die zwei isoliertesten Inseln der Südsee ist groß: die Osterinsel und Pitcairn, zwei Orte im Südpazifik voller Geheimnisse, Geschichten und Mythen. Wir lassen den Rio Chone, in dem wir sechs Monate lang gelegen haben, hinter uns und nehmen die Herausforderung an.

An der gesamten Westküste Südamerikas kommt der Wind aus Süden. Also genau daher, wo wir hinwollen: Kurs Osterinsel, Kurs 220 Grad. Das heißt, hoch am Wind zu segeln. Wir entscheiden uns für das Großsegel und die kleine Fock. Mit der laufen wir am besten Höhe. Der Wind ist moderat, er weht mit Stärke drei bis vier. Erwartungsgemäß segeln wir zunächst nach Westen, Richtung Galapagos. „Atanga“, unsere 30 Jahre alte Hanseat 42, liegt mit zehn Grad auf der Seite, und die Wellen von vorn lassen uns nicken – hack-hack-hack.

Bereits in der zweiten Nacht nimmt der Wind zu. Fünf Knoten mehr gehen deutlich zulasten des Komforts an Bord. „Atanga“ liegt jetzt bis 20 Grad auf der Backe, nichts bleibt mehr stehen; sich an Bord zu bewegen ist beschwerlich. Auch die Wellen sind höher. Hack-hack-hack. Wir tauchen mit dem Bug ein.

Dazu ein steingrauer Himmel und mausgraues Wasser. Die Nacht ist dunkler als dunkel. Diese absolute Schwärze ist uns eine Eintragung ins Logbuch wert. Tapfer halten wir unsere Nachtwachen ein. Total überflüssig, unbeleuchtete Objekte würden wir sowieso nicht sehen. Die Verlockung ist groß, liegen zu bleiben.

Nach ein paar Tagen gesellen sich zwei Tölpel zu uns, sitzen auf dem Bugkorb und lassen sich kutschieren. Stundenlang krallen sie sich an den Rohren fest und putzen ihr Gefieder. „Ach du Schreck, einer der Tölpel sitzt im Cockpit und hat drei Fische in die Plicht erbrochen“, ruft Joachim mir zu. ⇀

UNSICHERE ZUFLUCHT
Im Hafen Hanga Roas sind Leinen gespannt, um die Boote zu sichern

Das gekenterte Dingi der Willners wird geborgen

Blick vom Ankerplatz auf Inseldorf und Vulkankegel

Meine Freiwache um zwei Uhr morgens hat gerade begonnen, ich will davon nichts hören. Müde komme ich ins Cockpit zurück. Tatsächlich, am Niedergang liegen die halbverdauten Viecher. Ich kümmere mich um die stinkenden, noch magenwarmen Fische. Joachim nimmt sich den Tölpel vor. Der versucht zu entkommen, eckt jedoch mit seinen zwei Meter Spannweite überall an. Er sitzt in der Falle. Als Joachim ihn mit Lederhandschuhen greifen will, wird er grantig. Laut fauchend und krächzend reißt er den Schnabel auf und hackt nach seinem Retter. „Wie fängt man so einen Vogel?“ Nach ein paar Versuchen bekommt er ihn zu fassen und entlässt den Tölpel in die Freiheit.

An Tag sechs ist der ersehnte Süd-Ost-Passat da. Dort, wo er laut Literatur anfangen soll, ist er zur Stelle. Endlich liegt Kurs Osterinsel an. Mit 14 bis 18 Knoten Wind rauschen wir dem Ziel entgegen. Aus hoch am Wind ist am Wind geworden. Die Bedingungen sind optimal, kaum Welle, viel Sonnenschein. Die Wassertemperatur beträgt im kalten Humboldtstrom nur 22 Grad. Entsprechend kalt ist die Luft. Wir sind vier Grad südlich vom Äquator und frieren nachts.

Die Zeit verschwimmt. „Ist heute Tag zehn oder elf?“, fragt Joachim. Ich kann nur mit den Schultern zucken. Ein Blick ins Logbuch gibt Aufklärung. Tagsüber haben wir keine festen Wachen. Unser Rhythmus wird von den Mahlzeiten bestimmt. Außer Lesen bleibt nicht viel Beschäftigung. Die Windsteueranlage übernimmt das Rudergehen; Segelmanöver sind seit Tagen nicht mehr nötig. Pilotwale ziehen vorbei, ansonsten sind wir allein. Unser Kontakt zur Außenwelt beschränkt sich auf eine Funkrunde mit der SY „Alrisha“, deren Crew auf Galapagos ist.

MIT DEM DINGI ANZULANDEN KOMMT EINEM VABANQUESPIEL GLEICH

Nach zwei Wochen erreichen wir die Rossbreiten, der Wind wird erst schwach, dann kehrt er zurück. Wir setzen den Blister und bergen ihn wieder. Dessen Schäkel vom Bergeschlauch verhakt sich eines Tages oben im Topp. Joachim muss hoch. Kein Kinderspiel, die Mastspitze holt bei jeder Rollbewegung des Schiffs meterweit von einer zur anderen Seite über. „Horror!“, notiert er abends im Logbuch.

Die wechselnden Bedingungen halten uns fortan auf Trab. Zwischendurch weht es stündlich unterschiedlich stark und aus unterschiedlichen Richtungen. Einreffen, ausreffen. Baum dicht holen, Baum fieren. Fock reffen, Fock noch mehr reffen, Fock wieder ausrollen.

Bei viel Wind donnern wir mit über sechs Knoten aufs Ziel zu. Bei wenig Wind fallen wir ab, schlenkern neben der Kurslinie her mit zweieinhalb Knoten. Das verdirbt den Schnitt. Auch von Squalls bleiben wir nicht verschont. Windstärke sieben raumschots. Eine Sternstunde auf dem gesamten Törn. Genau die richtige Menge Tuch oben, Reffen unnötig. Das Deck bleibt trocken, nur ein wenig Gischt fliegt durch die Luft. Die Dünung bringt uns im Surf auf über acht Knoten. Da macht Segeln sogar nach 2200 Seemeilen noch Spaß.

Dann, nach 24 Tagen, die Erlösung: „Laaaaand in Sicht!“ Das Herz macht einen Hüpfer. 24 Tage waren wir allein. Gemeinsam allein, zweisam, abgeschnitten von der Welt. Am Ende brach sogar die Funkverbindung zur „Alrisha“ ab. Wäre unterwegs etwas passiert, hätte uns Hilfe wohl erst nach Tagen, vielleicht Wochen erreicht.

Auf der Osterinsel wollen wir natürlich die Geheimnisse der Moai ergründen. Bereits vom Ankerplatz aus sind die ersten der weltberühmten steinernen Statuen zu erkennen. Mit einem gemieteten Auto oder einer geführten Tour gelangt man bequem zu allen Sehenswürdigkeiten.

Der Krater Rano Raraku ist die Geburtsstätte der Moai. Die Faszination dieses Ortes springt sofort auf uns über. Unglaubliche 397 Moai sind hier registriert. Der Ort gleicht einer Geisterstadt. Arbeitswerkzeuge – einfache Keile aus hartem Gestein – wurden neben halbfertigen Figuren fallen gelassen, als ob am nächsten Morgen die Arbeit hätte weitergehen sollen. Doch am nächsten Tag kehrte niemand in den Steinbruch zurück. Weshalb nicht? Ein Rätsel. Vor ungefähr 250 Jahren hörte von einem Tag auf den anderen die Produktion der Moai einfach auf.

Eine solche Figur wurde auf dem Rücken liegend aus dem weichen Tuffgestein gemeißelt. Dann ließ man die Statue mit einem System von Seilen und Rollen den Abhang hinuntergleiten. Unten wurde sie in eine zuvor ausgehobene Grube gestellt, damit der Rücken bearbeitet werden konnte.

Die Moai im Hang sind weder restauriert, noch wurden sie von Archäologen aufgestellt; sie stehen so, wie die Steinmetze sie zurückgelassen haben. Nachdem der Steinbruch verlassen wurde, rutschte das Erdreich ab und begrub die weiter unten stehenden Moai. Die Köpfe, die heute nur noch zu sehen sind, haben im Erdreich alle einen Körper. Thor Heyerdahl grub einst einen der Moai aus, um diese Theorie zu beweisen.

Vom Fuß des Kraters traten die Statuen dann ihren Weg über die Insel auf sogenannten Moai-Straßen an. Ob sie auf einer Art Schlitten liegend oder auf Rollen stehend transportiert wurden, darüber herrscht unter Wissenschaftlern Uneinigkeit. Sämtliche Theorien konnten mit den Mitteln, die den Insulanern zur Verfügung standen, erfolgreich nachgestellt werden.

Der Transport war für den frisch geborenen Moai lebensgefährlich. Steinleichen pflastern die Straßen. Ein zerbrochener Moai war wertlos, da er sein Mana, seine Kraft, seine Spiritualität ausgehaucht hatte. Er wurde achtlos liegen gelassen, und man wandte sich dem nächsten Koloss zu.

Angesichts einer solchen Ressourcenverschwendung scheint es nicht verwunderlich, dass diese Kultur untergegangen ist. Als 1722 die Osterinsel von Europäern entdeckt wurde, schien die Moai-Welt noch in Ordnung. Aber bereits 50 Jahre später, als James Cook sie besuchte, berichtete er von umgestoßenen Statuen.

Auf dem Inselfriedhof vermischen sich polynesische und abendländische Kultur

Uns plagen Tage später mal wieder ganz andere Sorgen. „So ein Mist, unser Anker ist weg!“ Joachim kommt ins Cockpit gestürmt. „Die Bremse von der Ankerwinsch ist durchgerutscht, und die Fangschlaufe hat es glatt durchgerissen. Anker weg, Kette weg! Sauber abgelegt auf 22 Meter Tiefe.“ Ich schaue ihn ungläubig an. Wie immer stehe ich bei unseren Ankermanövern am Ruder, und Joachim bedient die Winsch. Wir markieren schnell unseren aktuellen Standort am Plotter, dann gebe ich der Maschine leicht vorwärts, damit wir aus dem Ankerfeld fahren können. ⇀

FOTOS: ATANGA/WILLNER

GELEBTE TRADITION
Teilnehmer des Tapati-Festivals mit ihren Schilfflößen

Es gilt, am schnellsten eine Felsengruppe zu umpaddeln

Auch das Binden eines Kranzes aus Blüten ist Wettkampfdisziplin

Aus den Vulkanfelsen wurden die Moais einst herausgemeißelt

Krisensitzung. Tief durchatmen und nachdenken. Als Erstes hängen wir „Atanga“ an die freie Boje des Ausflugsschiffs, das mit Tagesgästen um die Insel schippert, das bringt Ruhe ins Boot. Dann ruft Joachim Ferry von der inzwischen ebenfalls hier eingetroffenen „Alrisha“ über Funk. Der steht kurz darauf mit seinem Dingi neben unserem Schiff. Joachim macht sein Tauchzeug klar und steigt zu Ferry ins Boot. „Den Anker zu finden dürfte schwierig werden“, vermutet der. Gemeinsam düsen sie zum ungefähren Ort des Geschehens.

Derweil sitze ich auf „Atanga“ und verdrücke heimlich eine Träne. Immer passiert uns so etwas, hadere ich mit der Welt. Wie konnte das nun wieder geschehen? Für einen Moment liegt die Kette beim Übergang von der Trosse auf die Ankerkette ohne Entlastung auf der Winsch. Die Bremse ist angezogen, aber offensichtlich nicht stark genug. „Atanga“ nickt in der Dünung um zwei Meter ein. Ein Ruck, zu viel Gewicht auf der Bremse, und schon ist es passiert. Die Ankerplätze hier sind wie beschrieben gefährlich tief.

Nach 30 Minuten sehe ich einen Fender am Unfallort schwimmen, der den gefundenen Anker markiert. Der Rest ist eine Kleinigkeit. Wir legen von der Muring ab und steuern auf den Fender zu. Ferry wartet im Schlauchboot daneben, übergibt Joachim den Tampen, der fädelt ihn durch die Ankerklüse, und schon hängt „Atanga“ wieder an ihrem Eisen.

Der Grund für unser Manöver ist ein Tiefdruckgebiet, das sich westlich von Pitcairn befindet und Richtung Osterinsel zieht. Die Ostseite dieses Tiefs soll die Insel streifen. Es wird vor Böen mit über 40 Knoten gewarnt, aus Westen. Da können wir nicht vor Hanga Roa bleiben.

Es ist nicht weit nach Vinapu auf die andere Seite der Insel, gerade mal zehn Meilen, keine zwei Stunden Fahrt. Dort einen guten Ankerplatz zu finden ist schon schwieriger. Drei Segelboote sind bereits vor uns da. Wir versuchen es in deren Nähe. Helle Flächen im Blau täuschen Sandflächen vor. Bei der Schnorchelkontrolle entdecken wir jedoch, dass der Anker zwischen Korallenblöcken und Felsplatten liegt. Hier können wir nicht bleiben. Der Revierführer warnt vor verlorenen Ankern in Vinapu.

Nach weiteren vergeblichen Versuchen wechseln wir auf die andere Seite der Bucht, dort sind wir besser aufgehoben. Auf einer großen Sandfläche fällt der Anker auf 20 Meter. Eine kräftige Dünung aus Südost lässt uns anschließend aber wie ein Korken auf dem Wasser tanzen. Da müssen wir durch.

Am nächsten Tag hat der Wind gedreht. Die Dünung auch, sie läuft jetzt westlich in die Bucht ein. Unser Nachbar-Katamaran verschwindet bis zur ersten Saling hinter den Wellen, aber das Geschaukel ist nun viel angenehmer. Alle 14 Sekunden kommt eine Woge durch, leichtes Rollen, das war's. An Land können wir nicht, die Brandung würde das Schlauchboot zerschlagen. Vier Tage harren wir auf der Rückseite der Insel aus, ohne dass der befürchtete Starkwind einsetzt. Dann kehrt der kleine Tross von sechs Segelbooten nach Hanga Roa zurück. Noch steht hier die Dünung aus West, sodass der Hafen gesperrt bleibt. An einen Landgang ist weitere zwei Tage lang nicht zu denken.

KEINE TOURISTEN-ATTRAKTION: DAS TAPATI-FEST IST ECHT

Leider verpassen wir dadurch einige der Veranstaltungen der Tapati-Feier. Sie findet immer Ende Januar beziehungsweise Anfang Februar statt und dauert zwei Wochen, in denen die alten Traditionen, Tänze und Gesänge, die Wettkämpfe und Kunsthandfertigkeiten der Rapa Nui gegenwärtig gehalten werden – keine billige Touristenunterhaltung, sondern das wichtigste Festival Ost-Polynesiens. Es werden Wettbewerbe im Schnitzen, Blumenkränzebinden und Speeren ausgerichtet. Ein besonderer Augenschmaus sind die Regatten im Schilfkanu. Die Männer nehmen in traditioneller Kleidung teil, die aus einem knappen Stringtanga besteht. Die modernen Rapa-Nui-Damen dagegen bevorzugen atmungsaktive Sportkleidung.

Die Osterinsel gilt als einer der entlegensten Orte der Welt. Zur nächsten bewohnten Insel sind es 1200, zum Festland fast 2000 Seemeilen. Doch isoliert ist dieser Flecken Land längst nicht mehr. Täglich kommt ein Flieger aus Santiago oder Tahiti und bringt frisches Obst aus Chile und Fleisch aus Argentinien. Versorgungsschiffe ankern vor der Insel, sie schaffen Autos, Baumaterial und Treibstoff herbei. Und auch Landtouristen haben den Ort erobert.

Trotzdem geht es gelassen zu auf der Insel. Die Einwohner pflegen ihre dreistündige Mittagspause, auf den Straßen herrscht Tempo 30. Die Damen im Internet-Shop tragen eine Blüte hinterm Ohr.

Acht Wochen bleiben wir auf der Osterinsel. Trotzdem behält sie einige ihrer Geheimnisse für sich. Noch immer kennen wir nicht den Grund, warum die Ureinwohner so abrupt mit dem Bau der Moai aufgehört haben. Aber das gefällt uns. Die Erschaffung der steinernen Gesellen, welch eine rätselhafte und doch großartige Leistung!

SABINE WILLNER

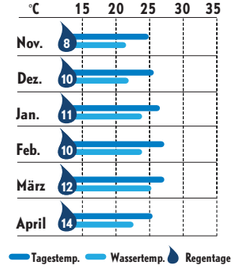
FOTOS: ATANGA/WILLNER; GRAFIK UND KARTE: YACHT, GOOGLE MAPS (KARTE KL.)

REVIER-INFOS

ANREISE
Entlang der Westküste Südamerikas kommt der Wind ganzjährig aus Süden, er reicht bis 300 Seemeilen hinaus auf See. Zusätzlich setzt der Humboldtstrom nach Norden. Aus Panama oder Ecuador kommend, sollte daher versucht werden, erst Richtung Galapagos zu segeln. Sobald man den Südostpassat erreicht hat, kann Kurs Osterinsel angelegt werden. Auf der gesamten Strecke ist mit häufigen Amwind- oder Halbwindkursen zu rechnen.

HAFEN & ANKERPLÄTZE
Ankern je nach Windlage vor Hanga Roa und Vinapu. Im Bereich tiefer als 20 Meter findet man gute Ankergründe im Sand. Nahe am Ufer und im flacheren Wasser befinden sich Korallenblöcke, die die Ankerkette bei Winddrehern verkürzen können. Der Hafen von Hanga Roa ist für Yachten zu klein und hat auch kein Dingi-Dock. Stattdessen an der östlichen Betonpier zwischen den Fischerbooten anlegen und das Heck des Dingis mit einer Leine an über den Hafen gespannten Seilen befestigen. Die Einfahrt mit dem Dingi ist allerdings nicht zu jeder Zeit möglich. Schwell von zwei bis drei Meter Höhe, der sich vor der Einfahrt aufbaut, ist die Regel. Selbst bei Windstille und glatter See können dort Brecher entstehen. Eine blaue Flagge mit weißem Kreuz auf der Mole zeigt die Sperrung des Hafens an. Die Einfahrt führt zwischen zwei Felsen hindurch. Bei niedriger Dünung ist die Gasse dazwischen frei von sich brechenden Wellen. Ein mindestens 10 PS starker Außenborder ist empfehlenswert. Alternativ besteht die Möglichkeit, sich von Fischern an Land bringen zu lassen. Die Kosten dafür betragen hin und zurück ca. 14 Euro.

WETTER
Die beste Zeit für einen Besuch der Osterinsel ist Dezember bis März. Ab April herrscht meist viel Nordwestwind, sodass das Ankern vor Hanga Roa unmöglich wird. Die anderen Ankerplätze rund um die Insel sind ohne Infrastruktur. Die Temperaturen im Südsommer sind gemäßigt subtropisch warm (im Schnitt 23 Grad Celsius). Der meiste Niederschlag fällt im April.



LANDGANG
Neue Regularien beschränken seit 2019 den Aufenthalt auf 30 Tage. Brauchwasser, Müllentsorgung, Gas, Diesel und eine Wäscherei findet man in Hanga Roa. Es gibt eingeflogene Lebensmittel und lokal erzeugtes Obst und Gemüse sowie fangfrischen Fisch. Im Dorf ist auch ein Internetcafé (1,40 Euro/Stunde). Zudem sind lokale Sim-Karten erhältlich (z. B. 4,5 GB für ca. 11 Euro). Das Ticket für den Besuch des Nationalparks kostet ca. 72 Euro/Pers. und gilt zehn Tage lang. Es beinhaltet die Besichtigung aller Moai, Krater und Petroglyphe. Das zweiwöchige Tapati-Fest findet immer Ende Januar/Anfang Februar statt.

LITERATUR & SEEKARTEN
„Segelrouten der Welt“ von Jimmy Cornell, Delius Klasing, 59,90 Euro; „South Pacific Anchorages“ von Warwick Clay, Imray-Verlag, ca. 30 Euro; „Charlie's Charts of Polynesia“ von Charles und Margo Wood, ca. 40 Euro. Weitere Reviertipps auf **www.noonsite.com**.