

## **2011, Reise II, 18.11. – 14.12.2011, Soper's Hole Marina, Tortola, British Virgin Islands - Fishtale Marina, Fort Myers, Florida, 1444 nm**

### **18.11., Freitag**

Flug **über Miami** (und damit bereits dort 1. Einreise in die USA – das ist für Mitsegler mit Esta Visum wichtig, da sie mit diesem Visum sonst nicht mit einer Yacht einreisen dürfen) nach **Charlotte Amalie, Saint Thomas, USVI**, dann **Fast Ferry nach Road Town, Tortola, BVI**. Erneute Einreise nach USA (USVI) mit Esta-Visum problemlos, dito mit B2 – 10-Jahres Visum für den Skipper, Ausreise/Einreise BVI ohne Visum – angenehm ist, dass wir in BVI gleichzeitig ein- und ausklarieren können. Das spart uns einen weiteren Gang zu den Behörden und das erneute Ausfüllen von Formularen bei der Ausreise - super, BVI, das ist vorbildlich, wir kennen das u.a. auch von Dominica. Destiny liegt in **Soper's Hole Marina** seit 14 Tagen am Steg, alles bestens, keine Probleme. Wir machen das Boot für die Abreise am 19.11. fertig. Abends in Nanny Cay Marina, dort laufen die ersten der ca. 70 Schiffe der ARC USA aus Hampton ein, die Reise sei ziemlich „bumpy“ gewesen ...

### **19.11., Samstag**

Rundfahrt auf der sehr schönen **Nordseite der Insel Tortola** mit wunderbaren Ausblicken auf dicht bewachsene Berge, malerische Buchen, blendend weiße Strände und exotische Pflanzen und Blumen. Wir baden in Brewers Bay. Letzte Einkäufe in Road Town , Gastlandfahrten Puerto Rico, Dominikanische Republik, Bahamas und USA etc. besorgen ...

Start 15.20 nach **Jost van Dyke, Great Harbour**, an 17.20, an Mooring, Kosten 25 USD. Das war der erste kleine Schlag mit der neuen Crew, alles klappt super. Wegen Regen bleiben wir an Bord und lauschen der karibischen Life Music aus Foxy's Jetty, die über die leicht gekräuselte Bucht in angenehm gedämpfter Lautstärke zu uns dringt. Später sternenklarer Himmel: Karibik pur!

Etmal: 11 nm.

### **20.11., Sonntag**

Nachts einige stärkere Squalls, morgens Schwimmen, 10.40 Start Richtung Insel **Culebra, Puerto Rico**. Sehr guter Wind, 20 – 23 kn aus ENE, Großsegel 1. Reff, Welle etwa 1,5 – 2 m, Luftdruck stabil 1020/1018 MB. Wir kommen sehr gut voran und haben beim Passieren des **Canal Tempo** östlich der Insel Culebra Anglerglück: eine wunderbare Goldmakrele, ca. 80 cm lang. Die wollen wir ganz frisch genießen, haben ohnehin Hunger und machen in der Bucht **Puerto del Manglar** einen Stopp an einer Mooring. Unsere Damen bereiten den Fisch nach Feinschmeckerart zu, dazu eine gute Flasche Wein aus Chile – es ist ein Gedicht! Wir baden und erwischen um 17:30 Uhr den letzten Liegeplatz direkt am kleinen öffentlichen **City Dock**, in der **Ensenada Honda**, direkt **vor dem Ort Culebra**, der gleichnamigen Insel. Die offiziellen Anmeldetelefonnummern, ob aus Handbüchern oder per VHF direkt von der US Coast Guard erfragt oder gar auf dem strengen Hinweisschild am City Dock ... funktionieren alle nicht:

falsch, keine Antwort, außer Betrieb ... Also bleiben wir schön brav an Bord, denn Einklarieren läuft heute am Sonntag nicht mehr und einen Besuch in der nächsten Hafenkneipe, die einladend gegenüber liegt, wollen wir nicht riskieren – angedrohte Strafe beim Verlassen des Schiffs, ohne vorher einklariert zu haben, bis zu US\$ 10.000!!

Wir diskutieren die nächsten Tage unseres Aufenthalts in Puerto Rico und die Fortsetzung des Törns in die Dominikanische Republik und entscheiden, morgen früh nach **Fajardo an der Ostküste** weiterzufahren und dort einzuklarieren. Wir müssen unseren Außenborder in den Service bringen, denn er läuft unsicher, außerdem hat unsere Seewasserpumpe den Geist aufgegeben, als wir nach dem Schlachten und Ausnehmen der Goldmakrele unser Schiff vielleicht zu ausgiebig sauber gewaschen haben ...

Es war ein wunderschöner, ereignisreicher herrlicher Segeltag,

Etmal: 36 nm, Summe: 47 nm.

### **21.11., Montag**

Start 08:15 Uhr Richtung **Fajardo**, Wind ENE 18 – bei Squalls bis 34 kn in der Spitze, wir gehen bei Groß und Genua ins 2. Reff. In der Nähe von Fajardo telefonieren wir erneut, um uns pflichtgemäß beim US Zoll und bei den Einwanderungsbehörden (Immigration) anzukündigen, ohne Erfolg. Die uns bekannten Telefonnummern funktionieren nicht. Schließlich erhalten wir von der US Coast Guard per VHF 16 doch noch zwei Telefonnummern, die wir anrufen können. Es folgen viele Fragen und die Auflage, eine weitere Nummer anzurufen. Erneut viele Fragen und die Auflage, erneut telefonisch durchzugeben, in welche Marina wir gehen. Das wissen wir aber noch nicht, wollten das „per Augenschein“ herausfinden - ... denn die Marinas melden sich alle nicht über VHF 16. Ein guter Mensch, der unsere VHF Rufe an diverse Marinas gehört hatte, gibt uns funktionierende Telefonnummern von einigen Marinas durch ... Wohl dem, der sich vorher, z.B. in USVI, schon ein US Mobil Phone und eine US-Telefon Nummer besorgt hat – müsste man das alles z.B. über Deutschland mit einem deutschen Handy telefonieren, kostete das ein Vermögen.

Wir legen in **Fajardo**, am Nord-West Ende von Puerto Rico, in der **Villa Marina** an einem Steg an, der für uns schon mit vielen dicken Fendern vorbereitet ist (vermutlich ein privater Liegeplatz, der gerade frei ist). Das ist doch auch ein guter Service! Drei Beamte kommen an Bord, die Stimmung lockert sich sehr schnell auf, sie sind sehr nett und zuvorkommend, keinerlei Probleme. Der Skipper hat das erforderliche B2 Visum, die Crew Mitglieder sind bereits mit dem Esta Visum über Miami in die USA eingereist, bevor sie in BVI und dann in USVI an Bord gingen – damit alles klar. Wichtig ist also, dass der Skipper ein B2 Visum haben muss und die Crew nur dann mit dem Esta Visum auf einer privaten Yacht in die USA einreisen darf, wenn sie schon vorher mit einer offiziellen Airline oder per Cruise Ship in die USA eingereist sind und den Einreisestempel im Pass vorzeigen können ... Wir erhalten eine sogenannte lange Arrival Number.

Das 1-jährige Cruising Permit für die Yacht kann dann ein paar Stunden später im Zollbüro abgeholt werden, darauf steht die wichtige Cruising License Number, damit ist alles klar – wird eine Marina verlassen, so muss man sich vor Eintreffen in der nächsten Marina bei einer bestimmten Telefonnummer melden und diese ellenlange Cruising License Number durchgeben ... Mit all diesen Maßnahmen schützt sich die Supermacht ( und damit auch uns) vor Terroristen.

Danach erst mal Duschen, Mietwagen mieten und dann ins Metropole zum leckeren karibischen Latino Essen ... und wir genießen dort vorher noch die super süffigen Mojitos in der Happy Hour (... und die geht hier bis 20:00 Uhr abends). Die Einrichtung des Metropole ist gesichtslos, das Essen und der Service sind aber super. Die Leute sind extrem nett und hilfsbereit.

Etmal: 24 nm, Summe: 71 nm.

### **22.11., Dienstag**

Einkaufen. Mit Hilfe eines Johnson Outborder Spezialisten finden wir schnell den Fehler, warum unser AB immer wieder abstellt: die Ventil Verschlussnadel am Tank ist defekt, da tritt Benzin aus und Luft ein, wir kaufen einen neuen Tank. Der Fehler mir unserer Seewasserpumpe ist auch schnell gefunden: die Sicherung war heraus gesprungen. Nun fahren wir mit dem Mietauto nach **San Juan**, besichtigen das alte mächtige **spanische Fort San Christobal** und die **lebhaft bunte Altstadt** mit ihren vielen Geschäften, Kneipen und Restaurants. Im Innenhafen liegen zwei riesige Cruise Ships und der 5-Master Club Med II. Ab 18:00 Uhr sind wir wieder im **Fort San Christobal**, wo eine professionelle Folkloregruppe tanzt, singt und heimische Musik aus den verschiedenen Regionen Puerto Ricos spielt – hervorragend und alles kostenlos. Schließlich folgen wir einer Empfehlung und essen im gefragten Restaurant Raices. Der erste positive Eindruck: lange Warteschlange, Bedienung im Skavendress (allerdings mit Funkgerät am Gürtel und Kommunikationsknopf im Ohr ...) und handgemalte naive Kunst mit lokalen Alltagsszenen hinter Fensterattrappen an den Wänden. Dieser Eindruck täuscht jedoch leider, sobald es ans Essen geht ... - alles eine Art Fast Food Qualität ..., auch der originelle Gag, dass die diversen Speisen und Getränke in Sklaven-Blechgeschirr serviert werden, reißt die ziemliche Enttäuschung über die lieb- und letztlich fantasielose Zubereitung der Mahlzeiten nicht raus.

### **23.11., Mittwoch**

Start 03:00 Uhr, zum Glück hat der vorher recht starke ablandige Wind nachgelassen und wir haben keinerlei Problem, unsere vielen Festmacherleinen zu lösen – sanft wird das Schiff vom Steg gedrückt und wir finden mühelos die recht enge, aber gut beleuchtete Ausfahrt.

Draußen erwartet uns ein leichter Wind aus ENE, wir motoren uns den vorher gesetzten Wegpunkten im engen inneren Fahrwasser entlang nach Süden. Zu früh kommt die Entscheidung, bei dem schönen, raumen Wind die Genua auszurollen ... verdammt, wir setzen auf Sand auf – die Ablenkung durch das Setzen der Genua und der unterschätzte

Versatz durch leichten Strom und Wind ... Natürlich, man soll es ja auch nicht so machen, mitten in der Nacht, bei engem Fahrwasser!

Der Ruf über 16 an die US Coast Guard funktioniert sofort, wir sind ja auch noch ganz nah am Hafen Fajardo und über AIS erkennbar, in 15 Minuten ist das Küstenwachboot mit Blaulicht da ..., peilt die Lage und ruft ein Schleppboot, das ebenfalls kurzfristig vor Ort ist, uns professionell an den Haken nimmt und mühelos freischleppt und dann noch bis an eine äußere Anpeilboje begleitet. Das kostet natürlich Lehrgeld ..., aber wir sind froh und erleichtert, dass alles so problemlos und schnell geklappt hat. Es sind keine Schäden erkennbar.

Wir setzen die Reise fort, haben aber 1,5 Stunden verloren ..., machen einen weiten Schlag nach Süden, halsen und kommen um 17:45 Uhr vor **Santa Isabel** an der **Südseite von Puerto Rico** an, nachdem wir uns, kurz vor Erreichen der Ankerbucht, pflichtgemäß telefonisch angemeldet und die Cruising License Number durchgegeben haben. Bis nach Ponce schaffen wir es bei Tageslicht nicht. Wir ankern draußen, da wir nicht wissen, wie man in die innere Bucht kommt, wo einige andere Yachten ankern. Die Karte gibt dafür nichts her. Es ist nur 2 m tief und es wird noch seichter. Wir fahren wieder etwas hinaus und ankern bei 2,5 m Tiefe, bei absolut ruhiger See. Ein Tag vor Thanksgiving ... das heißt hier in Puerto Rico Musik, Musik, Musik ... - wir baden, bleiben an Bord, bereiten den kleinen Thunfisch zu, den wir unterwegs gefangen hatten – es reicht für einen Happen pro Person – und genießen die wunderbare Sonnenuntergangsstimmung, die Farben des Himmels und die Nacht. Die Musik schallt die ganze Nacht über die See, nimmt gegen Mitternacht ein wenig ab und erklingt in voller Lautstärke wieder am frühen Morgen ab ca. 06:00 Uhr.

Etmal: 85 nm, Summe: 156 nm.

### **24.11., Donnerstag**

Schwimmen, Frühstück, 09:15 Uhr Anker auf, Start vor **Santa Isabel** und per Motor in Richtung **Ponce**. Wir motoren, haben leider fast keinen Wind und erreichen die **Marina des Yacht Clubs Ponce** um 12:00 Uhr. Wir machen dort am Fuel Dock fest – alles ist wie ausgestorben, es ist Thanksgiving Day und alle sind daheim, bereiten den Truthahn vor und pflegen die Familie. Dennoch rufen wir ein Taxi, fahren in die Stadt und laufen herum: alles ist geschlossen, nur einige Wenige, die wohl keinen Truthahn in den Ofen schieben können, sitzen im Park oder sonst wo herum. Nur die Tankstellen haben geöffnet, da gibt es Getränke und ein Eis. Im Zentrum von Ponce stehen viele alte, sehr schöne und gepflegte Gebäude, oft sauber in matten angenehmen Pastellfarben angestrichen, mit Stuckverzierungen, Säulen, Terrassen, Balkons mit alten Gusseisengittern. Daneben stehen auch wackelige Holzbuden, die schon bessere Tage gesehen haben. Es gibt eine saubere Fußgängerzone mit blühenden und duftenden Bäumen und Geschäften aller Art, Schnellrestaurants und sicher normalerweise voller Leben – heute ist alles geschlossen und ruhig, fast menschenleer. Zurück zur Marina, dort gibt es auf der gegenüberliegenden Seite eine sehr schöne breite Holzpromenade auf Pfählen über dem Ufer, mit diversen Pavillons und Lokalen. Nach und

nach trudeln die Leute ein, die Musik läuft bis in die späte Nacht. Vor diesen Stegen schwimmen unten im Wasser viele große (meterlange) massive Fische herum, von den Einheimischen Tavla genannt – vielleicht sind es Tarpone. Sie fressen gierig alles, was ihnen hingeworfen wird – Fischen ist hier verboten.

Wir telefonieren später mit den Behörden: es geht um die Ausstellung eines Clearing Dokuments, das wir gerne hätten, um es bei der Einreise in der Dominikanischen Republik vorlegen zu können. Es geht telefonisch hin und her, alles sehr nett und höflich, aber die Leute wissen wohl nicht genau Bescheid. Einer sagt, man brauche ein solches Dokument, ein anderer, dann definitiv, sagt nein, man brauche das nicht. Er nennt als Referenz seinen Namen, auf ihn könnten wir uns beziehen (... kennen die den sogar in der Dominikanischen Republik?). Na gut, das ist ja noch einfacher als gedacht, dann brauchen wir ja gar nicht mehr in die Stadt, um das Clearing-Dokument abzuholen, können also starten. Hier handelt es sich um die Behörde von Ponce.

Etmal: 15 nm, Summe: 218 nm.

### **25.11., Freitag**

Trotz des Haupteinkaufstags Amerikas, Black Friday, kommt ein klein bisschen Leben in die **Marina des Yachtclubs Ponce**, ein wenig Service Personal ist da, wir tanken Diesel, nehmen Wasser und starten um 09:50 Uhr in Richtung **Bahia de Boqueron**. Das bisschen Wind reicht nicht zum Segeln, fast glatte See, wir motoren die ganze Strecke, fangen unterwegs noch einen herrlichen Yellow Tailed Snapper (der zweite, noch größere hing gleichzeitig an der anderen Angel, ging aber verloren) und ankern um 17:10 Uhr bei 3m Wassertiefe in der **Bahia de Boqueron**. Baden im Wechsellicht des Sonnenuntergangs. Wir telefonieren, geben die Ortsveränderung durch – siehe da, der Gesprächspartner ist der andere Herr, der gestern schon gesagt hatte, man brauche definitiv ein schriftliches Clearance Dokument für die Behörden in der Dominikanischen Republik – so sehen wir das ja auch. Nach weiterem telefonischen hin und her ist klar: wir brauchen ausnahmsweise nicht nach Mayaguez zu fahren, sondern die Beamten werden persönlich mit dem Patrouillenwagen zu uns kommen, um uns das Clearance Document morgen in Boqueron auszuhändigen. Da kannst du nicht meckern, das ist Service!

Etmal: 46 nm, Summe: 217 nm.

### **26.11., Samstag**

Kleiner Einkauf in Boqueron, der Johnson läuft immer noch nicht. Der Spezialist für unseren Johnson Outborder soll aber gleich kommen – tut er und bringt ihn in kürzester Zeit in Ordnung, gewusst wie und wo. Gemütlicher Bummel durch den familiären Ferienort der Einheimischen – da gibt es Austern, ein Dutzend für 5 USD und andere, weiße Muscheln zum gleichen Preis. Na dann probieren wir doch mal 12 von denen und 12 von jenen – lecker! Nebenan ist die Bar Las Rokkas mit toll geschnitzten lebensgroßen Figuren: grauslige Piraten und deren sehr wohlgeformte Gespielinnen ... Nach den vielen Muscheln läuft der Mojito gut

rein, da sollte man eigentlich länger bleiben. Aber nein, die strammen, korrekten Beamten in ihren adretten Uniformen sind mit ihrem blitzblanken Fahrzeug da, ... same crew as before? please sign here, have a safe trip ... und schon haben wir das ersehnte Clearance Papier in der Tasche.

Zurück zum Schiff per Dinghy, nochmals schön baden, anschließend kurz abduschen und los geht's um 17:15 Uhr mit strammem Wind, anfangs 18 ENE, dann in Böen bis 36 Knoten aus wechselnden Richtungen ..., da ist dann später Reffen angesagt, Rettungsweste anziehen und anleinen befiehlt der Skipper.

Wir fahren in die wolkenverhangene, schnell dunkel werdende Nacht. Draußen sind einige Boote, wahrscheinlich private Fishing Vessels, mit denen die Amerikaner und Puerto Ricaner in der Freizeit Hochseefischen. Später zieht die 300 m lange Caribbean Princess an uns vorbei, ein Riesenkreuzfahrtschiff, hell wie eine Großstadt, Entfernung zu uns 1,7 nm, aber sie erscheint zum Greifen nahe. Wir freuen uns immer wieder über unser aktives AIS System und darüber, dass uns schließlich auch solch ein Gigant auf seinem Bildschirm sieht. Wir fahren die Wache mit zwei Mann, die Damen versuchen zu schlafen, gelegentlich gehen starke Schauer nieder, es ist pechschwarze Nacht. Die See ist bewegt mit starkem Schwell und schaukeligen Kreuzseen aus diversen Richtungen, es ist schon was für Hartgesottene ...

Von der zerklüfteten Küste sehen wir fast nichts, zu dunkel und zu weit weg.

### **27.11., Sonntag**

Der Sonnenaufgang ist völlig unspektakulär, da wolkenverhangen, aber es wird schnell hell in diesen Breiten. Tagsüber angeln wir, haben mehrere Bisse, aber die Fische gehen alle verloren – erstaunlicherweise retten wir alle Köder. Der erste Biss erfolgte sofort nach dem Aussetzen des Köders, ein dicker Brocken, aber nach kurzem Kampf ist er weg ... Schließlich haben wir gegen Abend doch noch Glück, eine wunderbare Goldmakrele (Mahi Mahi) hängt und bleibt diesmal auch am Haken. Die wird gleich ausgenommen und ist nach kurzer Zeit in der Pfanne und verspeist – ein Gedicht!

### **28.11., Montag**

Die Nacht ist etwas ruhiger als die vorherige, aber viel Schwell, etwas weniger Wind. Wir waren bis hier erheblich schneller als kalkuliert, wollen deshalb versuchen, evtl. in der Bucht **Sosúa** an den Anker zu gehen, ein paar Stunden zu schlafen, um dann bei Tageslicht in der **Ocean World Marina** anzulegen. Eine genaue Karte der Bucht haben wir leider nicht, tasten uns deshalb ganz vorsichtig hinein – zu viel Schwell, zu unsicher, wir schleichen uns wieder hinaus und entscheiden, gleich weiter nach **Luperon** zu fahren, um die Zeit zu nutzen und weil dort auch Einklarierungsmöglichkeiten bestehen (in der **Ocean World Marina** soll das, gemäss unseren Handbüchern, nicht möglich sein). In Langsamfahrt nähern wir uns der Bucht von **Luperon**, fahren Kreise, um Tageslicht abzuwarten, denn im Dunkeln ist die Einfahrt nicht zu empfehlen. Endlich können wir es wagen. Alle Bojen, die in der Karte enthalten sind, gibt es nicht mehr, ein paar Fischer winken uns gute Ratschläge, wo wir lang

fahren sollen. Unser Cat hat 1,35 m Tiefgang, aber es wird immer wieder sehr knapp, ein paar Mal hängen wir im Schlick, kommen aber immer wieder frei. Es ist unangenehm und wir staunen über die vielen Yachten, die sicher zwischen 1,50 und 2,00 m Tiefgang haben, die da herumliegen.

Die Bucht ist interessant, von Mangroven umsäumt. Es liegen allerdings viele ziemlich vergammelte Boote herum, wohl von Altseglern, die hier hängen geblieben sind. Wir ankern, wollen einklarieren und dann wieder zurück zur Ocean World Marina.

Die Formalitäten sind gewaltig und teuer: Immigration (83 US\$ für vier Leute), Agrarbehörde (10 US\$), Touristenbehörde (3 x 10 US\$, der Skipper braucht das nicht zu zahlen), Marinebüro (10 US\$) ... dann erst mal den Ort Luperon kennen lernen. Das wird ja wohl alles gewesen sein an Bürokratie... Im nächsten Internet Café gehen wir auch ins Internet, essen einfach, schmackhaft und sehr gut und trinken etwas. Auf dem Rückweg zum Dinghy kaufen wir Obst ein. Beim Dinghy angekommen, wollen wir ablegen und zurück zum Schiff. Nein, Moment mal, wir müssen erst noch zur Kriegsmarine, die hier für Security, Bewachung der Grenze, Schmuggel, Drogen etc. zuständig ist. Rauf zum Büro, erneut Formulare, Pässe, die wollen Kopien der Schiffspapiere und selbstverständlich auch die Ausklarierung von Puerto Rico, wegen der wir da mindestens 20 Mal telefoniert hatten ..., dann die Rechnung für diesen Service: 20 US\$. Wir haben keine Kopien, die Jungs sind hilfsbereit, der eine flitzt gleich mit dem Moped los, um für uns Kopien zu machen ... kommt zurück - der Copyshop ist geschlossen. Also, wir einigen uns, dass wir in der Ocean World Marina Kopien machen und die bei der Ausklarierung mitbringen – finden wir gut, das ist eine flexible Lösung. Alles? Nein, weit gefehlt: zwei Mann kommen mit zum Schiff, wollen alles inspizieren. Natürlich haben die kein Boot, also machen wir auch noch den Taxi Service, aber sie ziehen an Bord wenigstens die Schuhe aus – verstehen, dass das keine Schikane, sondern wegen möglicher Kakerlakeneier so von uns gewünscht ist - öffnen dann alle Schapps und Bodenbretter: keine Waffen, keine Drogen, kein nichts, nicht mal viel Schnaps oder kistenweise Cohibas ... Wir dürfen die Herren wieder mit unserem Dinghi an deren Steg bringen – da kommt Freude auf. Na ja, das war's ja wohl – denkste, die gleiche Prozedur ist fällig, wenn wir ausklarieren, wir müssen dann nochmal nach **Luperon** zurückkommen ...

Wir fragen uns, ob es eine gute Idee war, mit dem Boot nach Luperon zu fahren – wissen aber nicht, ob es eine andere einfachere Lösung gäbe. Möglicherweise hat derjenige, der sich das alles ausgedacht hat, zur alten Zeit noch in Moskau studiert (oder in Havanna?) – es ist wirklich ein wenig ätzend, selbst für hartgesottene Fahrtensegler.

Die Ein- und Ausfahrt in der **Bucht Luperon** ist mit Vorsicht zu genießen, nur bei Tageslicht und extrem langsam fahren, so dass man wieder loskommt, wenn man im Schiet hängt. Das Wasser ist brackig und schmutzig – es könnte eine wunderschöne Seglerbucht werden, braucht aber einige Investitionen, vor allem Bojen für das Fahrwasser. Die Formalitäten werden vielleicht mal einfacher, sie sind sehr zeitraubend.

So kommen wir erst 1515 los und hoffen **Ocean World Marina** noch im Tageslicht zu erreichen. Wir fahren nur mit der Steuerbord Maschine, die andere gibt Alarm und muss gecheckt werden.

Uns graust schon davor, dass wir in **Luperon** nochmals einfahren müssen, zum Ausklariieren und um die beiden Typen wieder zum Intensivcheck an Bord zu holen und wieder zurück zu bringen und auch die sonstigen vielen Office-Buden erneut aufzusuchen, wo weitere Stempel und Formulare gierig herumliegen. Die sind ja alle sehr nett (wenn man selber nett ist und spanisch spricht ...) aber es nervt ein wenig. In Puerto Rico ist das auch alles chaotisch, aber da hat man ein USA Handy und regelt das meiste geduldig per Telefon ... - hier musst du hin. Wir werden es überstehen, aber das wird uns mindestens 2, wenn nicht 3 Stunden Zeit stehlen. Aber, versichert man uns, es wird nichts mehr kosten – na Gott sei Dank, ein Lichtblick!

Strecke Bahia de Boqueron - Luperon: 251 nm, Summe: 468 nm.

### **29.11., Dienstag**

**Ocean World Marina**, na bitte, eine schöne, neue Marina, alles edel, sehr nette zuvorkommende Leute, ein kostenloses Auto, das uns hin und zurück zum großen Supermarkt bringt, in dem man sich relativ billig für die kommenden teuren Bahamas Inseln eindecken kann. Auch eine Laundry und vieles mehr..., das macht Spaß, das haben wir uns nach dem langen, etwas anstrengenden Nachttörn verdient. Sogar eine unserer älteren Mitseglerinnen, die vorher noch nie auf einem Segelboot war, sozusagen ihre Jungfernfahrt macht, hat die ruppige Nacht tapfer durchgehalten: Chapeau! Die Beamten kommen zum Empfang an Bord, selbstverständlich kann man hier inzwischen einklarieren (nicht wie in unserem Buch erwähnt) und die Formalitäten sind diesmal für uns sehr begrenzt, wir hatten ja schon alles in **Luperon** erledigt. Alle erforderlichen Büros und Stellen sind hier direkt im Marina Gebäude untergebracht, das ist sehr praktisch. Vielleicht ist es auch deshalb einfacher, weil der Empfangschef der Marina beim Empfang neben den Herren der Kriegsmarine sitzt und die charmant in Schach hält. Und es kommt die angenehme Aussage, wir könnten selbstverständlich hier auch ausklariieren, brauchen nicht noch einmal nach **Luperon** zurückzusegeln. Anscheinend hat man hier mehr Kontakt zu Seglern, auf jeden Fall ist es hier viel angenehmer als in **Luperon**, aber gebührenmäßig auch teurer – wobei der Ort **Luperon** selbst wahrscheinlich eher ein Bild vom Land selbst gibt, als das mit Casino in kitschigem Protzbarock und mit Shows aufgemotzte Umfeld von der **Ocean World Marina**. Sei's drum, wir sind nicht hergekommen, um die Welt zu verbessern und der Luxus und die Hygiene der Waschräume tun auch mal ganz gut. Das Essen abends im Restaurant am Pool und an edel gedeckten Tischen dauert ein wenig, ist aber ein Genuss, vor der Kulisse der bunt angestrahlten, mit riesigen Meerestieren verschönerten Fassade des Casinos. Abends sieht das natürlich alles ganz anders aus, eine Art Micro Las Vegas ..., es gibt auch ein lebhaft frequentiertes liquor store und 2 Bankautomaten. Abends kommen ein paar Touris und junges Volk und wollen etwas erleben, die Disco und der Night Club sind allerdings, wohl saisonbedingt, geschlossen.



Etmal: 19 nm, Summe: 487 nm.

### **30.11., Mittwoch**

Der am Vortag bestellte Mechaniker kommt morgens pünktlich zum Check der Motoren und findet schnell Ursachen für den Alarm: der Keilriemen an der Backbordmaschine ist total ausgereckt und stark verschliffen. Er wird ausgewechselt und rauh korrodierte Stellen an den Keilrollen werden abgeschliffen. Das war die Lösung, auch die Drehzahlanzeige des Motors funktioniert wieder. Dann checken wir doch gleich auch mal die Steuerbord Maschine: siehe da, dort haben wir das gleiche Keilriemen-Problem, aber noch nicht ganz so weit fortgeschritten. Wir erneuern auch hier den Keilriemen, wechseln die defekte kleine Glühbirne in der Drehzahlanzeige – perfekt. Dann noch in den Mast, da ist die Decksbeleuchtung defekt. **Alturo** erledigt alles überlegt, zuverlässig und professionell. Die fehlenden Glühbirnen etc. hat er selbst in Puerto Plata besorgt und wird pünktlich vor dem Ablegen fertig, sein Preis ist angemessen. Wer in **Ocean World Marina** Hilfe braucht, sollte sich wenden an: **Alturo Peralta Martini**, Tel.: 809 2064868, Puerto Plata. **Alturo** ist in der Ocean World Marina bekannt, man stellt dort gerne zu ihm Kontakt her.

Bei der Rundfahrt mit dem Mietwagen gelangen wir nach einem Rundgang in der lebhaften Stadt **Puerto Plata** und dem Besuch des sehenswerten **alten spanischen Forts** bis zur sehr schönen **Bucht von Sosúa**, in der wir nachts am 28.11. ankern und eine Schlafpause einlegen wollten: schöner Strand, tolle Ausblicke, dahinter von großen Bäumen angenehm beschattete Buden mit Angeboten aller Art: Verkauf, Kleinrestaurants, Bars, Saft, ... und auch alleinstehende Herrn kommen zum Zuge, denn hübsche braune wohlgeformte, gut ausgestattete Mädchen lächeln ihnen nicht nur zu, sondern da ist sicher noch mehr drin ...

Man hört auch gelegentlich deutsche Töne und sieht auch andere Europäer, aber vor allem Amerikaner in Maßen. Vielleicht sind wir noch in der Vorsaison. Alles geht ganz gesittet zu, einige Beamte der Touristenpolizei flanieren unauffällig im Schatten durch den Sand. Das ist ein angenehmer Gegensatz zu den abgeriegelten Hotelburgen und Stränden aus Hochglanz Prospekten, hier geht es fast familiär und einfach zu, zum Anfassen, preiswert und verhältnismäßig nah an der vermeintlichen Wirklichkeit. Säfte mit und ohne Rum und Bier kann man da trinken, Essen – na ja, da gibt es auch die eine oder andere Garküche, die sauber und ordentlich aussieht. In einigen ließen wir uns den „frischen“ Fisch zeigen, das war nicht überzeugend. Zugegeben, wir sind verwöhnt, denn wir ziehen auf dem Schiff die Fische direkt aus dem Wasser (wenn wir Glück haben) und verspeisen sie dann eine Stunde später, frischer geht es nicht. Aber im Ort **Sosúa** selbst finden wir ein sauberes einfaches Lokal, wo Mattern die Tagesgerichte selber kocht und die Tochter sie aufträgt: das schmeckt und ist preiswert. Die Straße ist gut, allzu viel sehen wir nicht, aber wir haben in der kurzen Zeit einen guten Eindruck gewonnen. Beim nächsten Mal wollen wir dann den Aufenthalt ausdehnen, auch die Hauptstadt Santo Domingo und die Berge im Landesinneren besuchen. Die Leute sind alle sehr nett, lächeln dauernd und sind sehr hilfsbereit. Sprachlich kommen wir sehr gut klar, da wir spanisch sprechen können.

Den Plan, nachts um 03:00 Uhr abzulegen, um kalkuliert um 12:00 Uhr in **Mayaguana, Bahamas**, einzulaufen, müssen wir allerdings aufgeben ... - die Kriegsmarine hat Order, dass Ein- und Ausfahrten nur zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr stattfinden dürfen. Wir stellen die Frage: „warum“ erst gar nicht – ist es die heimische Regierung, die das vielleicht im Kampf gegen Drogenschmuggel so geregelt hat, oder – wie einer munkelt – ist es gar die Regierung der Weltmacht USA, die diese Regeln vorschreibt? Egal, wir machen die Runde: Marina Office, Zoll, Immigration, zuletzt die Kriegsmarine – ... und die kommen doch tatsächlich wieder mit zwei Mann an Bord zur Inspektion, die allerdings diesmal sehr kulant verläuft. Dann schmeckt ja auch anschließend das gemeinsame Bier viel besser, jeder erhält noch ein regalito in Form eines nützlichen Speichersticks, ein Schwätzchen und die Jungs ziehen glücklich ab, können ja auch nichts dafür, man sieht es ihnen an.

Pünktlich um 18:00 Uhr fahren wir aus dem Hafen, blasen kräftig unsere Tröte (Horn), winken – hasta la prosima, buen viaje, buen vento ... - in etwa 38 Stunden wollen wir gegen 06:00 Uhr früh in **Mayaguana** ankommen. Vorbei an der herrlichen Bergkulisse der großen Insel, hinein in den farbenprächtigen Sonnenuntergang. Die See ist Lamm zahm, kaum Wind, kaum Welle, da werden wir gut schlafen können. Auf dem AIS sehen wir mehrere kleinere Schiffe, die alle in die andere Richtung, wohl zu den kleinen Antillen fahren, der Sonne entgegen. Die Nacht bleibt absolut ruhig, kaum Wind, sternenklarer Himmel, wir müssen alles motoren.

### **1.12., Donnerstag**

Wir erleben einen Sonnenaufgang in den schönsten Farben, gepflegtes Frühstück an Bord, vom Feinsten – nur der Wind fehlt. Kaum Schiffe im Umfeld, kein Vogel, kein Delphin, kein nichts. Glattes, ganz leicht krauseliges Wasser. Da wir in der **Ocean World Marina** so früh starten mussten, sind wir jetzt fast zu schnell. Wir drosseln die Drehzahl so, dass wir kalkulatorisch am frühen Morgen bei Tagesanbruch in **Mayaguana** ankommen, denn da brauchen wir zum Anlanden unbedingt Tageslicht. Gemütlich und gemächlich geht es voran ... wir Fischen nicht, denn im Kühlschrank zittern ein paar super Steaks, die wir gleich genießen werden. Lesen, dösen, Reisebericht und Logbuch schreiben, Seekarten und Handbücher studieren, nichts tun ... - Moment, um 12:00 Uhr, stoppen und baden wir bei 2600 m Tiefe, glasklarem Wasser und absoluter Flaute. Und dann ... wir könnten doch jetzt eigentlich mal ein Bier trinken und den Spot-Tracker einschalten, damit die Lieben zuhause endlich wieder sehen können, wo wir gezwungenermaßen herzuckeln ... So fahren wir in die Nacht und erleben einen überwältigend schönen Sonnenuntergang.

### **2.12., Freitag**

Die Einfahrt durch das Riff in die Ankerbucht vor **Abraham's Bay auf Mayaguana** hat dann gegen 10:00 Uhr noch einmal etwas Prickelndes – eyeball navigation ..., ohne einen guten Mann im Ausguck, der die Richtung um die Korallenblöcke und Felsen weist, geht das nicht ... und zwar nur, wenn das Licht nicht in die Augen blendet und die Sonne im Rücken ist und schon gar nicht bei Nacht oder unsichtigem Wetter.

Wir ankern schließlich in glasklarem Wasser auf 1,9 m Tiefe ..., baden, schnorcheln und versuchen auf VHF 16 und 06 mit customs and immigration Kontakt aufzunehmen, ohne Erfolg. Wir überlegen und entscheiden, um 1315, ohne hier einzuklarieren, zur Insel San Salvador weiterzufahren, nach unserer Kalkulation ca. 150 nm in nördlicher Richtung.

Etmal bis Mayaguana: 209 nm, Summe: 696 nm.

### **3.12., Samstag**

Das Wetter hat sich sehr schnell geändert, nach der Flaute kommt jetzt kräftiger Wind auf - 28 kn, NNE – NE, Wellen bis 3 m, Regenschauer und viele starke Squalls bis 46 kn. Unsere Destiny hält sich absolut souverän im Wasser. Wir erreichen gegen 14:00 Uhr die kleine angenehme und leere **Riding Rock Marina, Cockburn Town, San Salvador**. Nach dem harten, durchnässten Nachtritt ist die Einfahrt durch den kurzen engen, absolut ruhigen Kanal in den kleinen Hafen wie ein unerwartetes Geschenk. Keine Menschenseele ist da, wir können uns den schönsten Platz selber aussuchen.

Doch, da kommt einer, Issau, heißt er, eine Art Dorfdepp denken wir, eine alte Gitarre um den Leib gehängt. Er erzählt, er wäre 40 Jahre auf See gewesen, als Fischer. Plötzlich singt er, schlägt zum Takt sanft seine alte verstimmte Gitarre, singt und wiederholt immer „... Welcome auf San Salvador, welcome on the Bahamas ...“ – das war dann doch bewegend - steht da und singt und heißt uns willkommen. Wir nehmen die Idee mit dem Dorfdepp unausgesprochen zurück, wir haben uns getäuscht, es ist ein einfacher, netter Mensch. Also Issau, Danke, dass du uns so schön begrüßt hast und hier ist ein Bier, viel Glück beim Fischen und bis bald, dann zieht er ab.

Dann kommt allerdings die Überraschung und der Schreck: Wir gehen zu Fuß und den Rest per Autostop zum nahen Flughafen, um die Formalitäten zu erledigen, Kosten 325 US\$, inkl. Cruising Permit für ein Jahr und Fishing License. Die Damen erholen sich inzwischen an Bord und duschen auf dem Achterdeck – da kommt doch glatt ein großer Hubschrauber zu Destiny, nähert sich sehr aggressiv, d.h. sehr nah dem Schiff und nimmt insbesondere das Achterdeck ins Visier. Destiny liegt gut angeleint an der Hafenmauer, in den offenen Türen des Hubschraubers stehen zwei handfeste Kerle, zu allem bereit und starren aufs Schiff - wie die Damen meinen, um sie beim Duschen zu beobachten und sie flüchten sich deshalb ins Innere des Schiffs. Donnerwetter, die kommen sogar aus der Luft ...! Der Hubschrauber dreht ab und fliegt davon, die Damen wundern sich und als wir vom Behördengang zurückkommen, ist längst alles vorbei.

Hier haben wir keinen Empfang, weder auf dem deutschem noch auf dem amerikanischen Handy, noch auf Satellitentelefon. Schließlich finden wir auf Sailmail die ernüchternde Nachricht, dass unser EPIRB unterwegs ca. 2,5 Stunden vor Ankunft in der Marina ein Notsignal abgesetzt hatte – von uns unbemerkt und auch nicht veranlasst. Das hat die Rettungsmaschine in Gang gesetzt, auch die MRCC Bremen war involviert – die ganze Wucht einer dann von der US Coast Guard mit Rettungshubschrauber betriebenen Suchaktion war

für unseren vermeintlichen Schiffbruch in Gang gesetzt worden. Peinlich und sehr unangenehm, uns blieb die Spucke weg, wir wussten im ersten Moment nicht, was wir dazu sagen sollten. Das lustige Erlebnis beim Duschen kriegte blitzschnell eine neue Bedeutung, wir kapierten, was da unbemerkt um uns abgelaufen sein muss. Wie konnte das passieren? Schnellstens beantworten wir die Mails und informieren, dass bei uns alle wohlauf sind und auf dem Schiff keine Probleme bestehen.

Auch beim Abendessen dreht sich unser Gespräch um dieses Ereignis ... da ruft es draußen: Polizei!, die gerne mal aufs Schiff kommen möchte. Der Polizeichef von San Salvador und sein Assistent kommen an Bord, ob alles o.k. sei, man habe von der US Coast Guard die Nachricht bekommen, dass von unserem Schiff ein Notruf abgesetzt worden wäre ... usw. Wir klären auf, dass wir davon nichts wissen und dass hier alles o.k. sei. Ein kurzes Protokoll wird gemacht, Schiffspapiere, Einklarierungspapiere, Cruising License, alles ist da, dennoch höchst peinlich und unangenehm für uns, dass wir so viel Umstände verursacht haben, ohne es mitbekommen zu haben.

Die einzige nachträgliche Erklärung ist die, dass möglicherweise bei der nassen Fahrt in der vergangenen Nacht ein paar Wassertropfen auf das EPIRB gefallen sind und die den Notruf ausgelöst haben. Wir werden das Gerät bei der nächsten Gelegenheit überprüfen und warten lassen. Wir entschuldigen uns überall, insbesondere auch bei der MRCC Bremen. Hoffentlich kommt jetzt nicht noch eine dicke Rechnung von der US Coast Guard hinterher ...

Etmal: 124 nm, Summe: 820 nm.

#### **4.12., Sonntag**

Herrliches Wetter, die schwarzen Regenwolken sind wie weggeblasen, der Mietwagen steht pünktlich vor der Tür und wir machen eine Rundfahrt. Wir wollen diese interessante, abgelegene Bahamas Insel genauer kennen lernen. **Am 12. Oktober 1492 landete Columbus hier an** und betrat erstmals amerikanischen Boden – für die Spanier ein Triumph, für die Ureinwohner dieser und später vieler anderer Inseln und Länder des neuen Kontinents eine Katastrophe. Da ist die Bucht, da steht ein großes Kreuz und erinnert an diesen Moment der Weltgeschichte. Wir versuchen nachzuempfinden, was die Schiffsbesatzung der Santa Maria seinerzeit empfunden haben mag, als sie nach Wochen der Ungewissheit neues „Land“ unter den Füßen spürte. Das Besondere der Insel besteht auch darin, dass auf ihr viele große Süßwasserseen und Teiche vorhanden sind, die manchmal, wie gerade jetzt nach den starken Regenfällen der letzten Tage, überlaufen. Columbus hatte seinerzeit notiert, dass diese Seen so groß seien, dass darauf die gesamte Schiffsflotte der Christenheit Platz fände.

Wir besteigen auch den **Leuchtturm auf Dixon Hill** und genießen die unvergessliche Aussicht auf die Felsen und lang gezogenen Strände der Küsten, auf die vielen Binnenseen und Wasserflächen, auf die dicht grün bewachsenen, sanften Hügel und die weißen Häuser die zerfallenen Buden und die vielen kleinen Kirchen, in die heute am Sonntag insbesondere die Damen strömen, in Festtagskleidung und mit der Bibel unterm Arm. Sie deuten uns, doch

auszusteigen und sie in die Kirche zu begleiten. Weit draußen auf dem Meer liegt das Flaggschiff vom Club Med in ganz leichtem Dunst. Die Farben des Wassers reichen von tiefblau, türkis bis weiß-hellblau, die Binnengewässer sind dunkelgrün, manche auch schlammig braun – das alles im Zusammenspiel mit dem Weiß der Strände, dem Graubraun der Felsen und dem satten Grün der Vegetation. Es herrscht Ruhe, der Wind pfeift da oben auf dem Leuchtturm, aber unten bewegt sich fast nichts. Kaum Menschen zusehen, keine Kinder, keine Tiere, keine Vögel. Selten fährt ein Auto auf einer der wenigen holperigen Straßen – man könnte meinen, die Insel sei fast ausgestorben.

Die Rundfahrt zieht sich hin, viel „nichts“, vereinzelte Häuser, viele verlassen, klapperig und z.T. überwuchert, die neuen sauber und gepflegt, manche ausgesprochen geschmackvoll. Wir möchten etwas Trinken, ein Sandwich o.ä. essen... - finden aber keine einzige Bude, kein Restaurant oder Café ... bzw. die wenigen die bestehen, sind alle geschlossen, auch im Hauptort der Insel, Cockburn Town, einem gottverlassenen Flecken. Auch die Tankstelle - geschlossen. Mit leerem Magen und müde kommen wir am Spätnachmittag aufs Schiff zurück: da sind wir daheim! Danach Kommunikation (Internet und Telefon) auf der Terrasse des **Riding Rock Restaurants** (natürlich heute auch geschlossen) mit dem besten Platz, um den Sonnenuntergang zu genießen, ein Sundowner ist aber leider nicht zu bekommen, keine Menschenseele ist da. Da bleibt uns nur das Internet – WiFi ist eine tolle Sache.

### **5.12., Montag**

Gleich früh geht's los: Diesel besorgen, wir haben ja noch den Mietwagen bis 09:00 Uhr, das muss alles vorher laufen. Es klappt, wir holen 2 x 5 Kanister à 20 l und füllen fünf davon gleich ein, dann ist der Tank voll. Pünktlich um 09:00 Uhr geben wir den Mietwagen zurück und legen danach ab in Richtung **Nassau**. So schnell kommen wir wohl hierher nicht zurück, es ist sehr weit draußen und abgelegen ... - mal sehen, vielleicht doch, zum Tauchen, es soll traumhafte Tauchgründe geben rund um die Insel ... fehlt nur noch die Tauchbasis, oder haben wir die übersehen? Die wenigen Leute, mit denen wir Kontakt hatten, sind extrem nett und hilfsbereit, alle scheinen schon längst zu wissen, dass wir mit einem Catamaran aus der Ferne zu ihnen auf die Insel gesegelt sind.

Das Wetter und der Wind sind super, ein toller Segeltag, mit raumem Wind rauschen wir mit 6 – 9 Knoten unserem Ziel entgegen und rechnen damit, in **Nassau** am 6.12. gegen 14:00 Uhr anzukommen. Dann fangen wir auch noch eine wunderschöne, ca 85 cm lange Goldmakrele (Mahi Mahi), die 2 Stunden später auf den Tisch kommt: Fisch vom Feinsten! Bei einem Fisch dieser Größe braucht es bei vier Personen nichts weiter, nur Fisch mit guter Sauce, dazu eine Flasche guten Weißwein aus Chile aus Bordbeständen ... - Segeln kann schon schön sein.

### **6.12., Dienstag**

Die Nacht verläuft ohne Aufregungen, der Wind kommt mit 18 – 32 Knoten, achterlicher als bisher und die Bewegungen des Schiffes sind harmonischer, da ist bei denen, die gerade keine Wache schieben, ruhiger Tiefschlaf angesagt. Ein gigantischer Cruiser zieht langsam an

Steuerbord vorbei. Der Mond ist schon wieder fast voll, die Nacht fast taghell. Nach seinem Untergang erstrahlt dafür der Sternenhimmel millionenfach. Sonnenaufgang, das ewig gleiche und immer wieder neue bekannte, unbekannte Ritual – ein Tag beginnt ... Da kommt auch schon bei **Beacon Cay** das Riff, durch das wir müssen, auf dem Weg nach **Nassau**, der Tidenstrom versetzt uns kräftig. Vor der kleinen **Athol Island** gönnen wir uns eine Badepause und Schnorcheln – Hunderte von bunten Fischen am Korallenriff, 50 m vom Schiff entfernt und das in ruhigem Wasser, der Anker liegt sicher bei 3,5 m Tiefe. Die Kulisse von **Nassau**, im Hintergrund die Brücken, große und kleine weiße Schiffe, das riesige Atlantis Hotel, Villen mit Privatstrand und Bootsanleger ... - wir sind neugierig und wollen an Land, laufen in die **Nassau Yacht Haven Marina** ein, ein „Muss“ für Fahrtensegler. ATM und Internet sind praktisch in der Esso-Tankstelle gegenüber. Die dortige Managerin Nikita ist uns sehr lieb, freundlich und sachlich zielgerichtet beim Buchen von Flügen und Mietwagen behilflich, telefoniert geduldig und endlos herum, bis alle Hürden genommen sind – Danke, Nikita! (ihr kleiner 10-monatiger Sohn heißt Nikito, sie zeigt uns Bilder). Ohne sie hätten wir stundenlang in der Stadt und auf dem Flughafen herumfahren und –laufen müssen, sie hat das alles hilfsbereit für uns geregelt, z.T. auch mit ihrem eigenen Handy. Wir besorgen uns Wetterprognosen für die nächsten Tage, es wird noch spannend, wir müssen den starken Golfstrom queren, auf der Überfahrt nach Miami, da können wir keinen Nordwind gebrauchen. Es sollte klappen, wenn wir nach Plan durchs Riff gehen, haben wir NE Wind, bei der Querung dann leichten Ostwind, das passt ... - wenn es so bleibt...

Abendessen, Captain's Dinner im unter Fahrtenseglern weltbekannten Poop Deck Restaurant, das ist Atmosphäre, das sind Momente, für die lohnt das Herkommen. Da hängt schon überall die fröhliche glitzernde Weihnachtsdekoration ... - in knapp 3 Wochen ist Weihnachten, kaum zu glauben, wenn man tagsüber in der Badehose herumläuft. Wir sind froh und dankbar, in der äußerst gefragten **Nassau Yacht Haven Marina** überhaupt noch einen Platz gefunden zu haben, einfach so – andere reservieren das Monate voraus, Glück muss man haben. Wir überlegen und planen, was wir morgen machen werden, mit einer guten Flasche Champus geht dieser herrliche Segeltag und die Etappe **San Salvador – Nassau** zu Ende.

Etmal: 198 nm, Summe: 1018 nm.

## **7.12., Mittwoch**

Wir bleiben in Nassau, Besorgungen fürs Boot und Einkauf von einigen Nahrungsmitteln und Obst, ein Crewmitglied geht geplant von Bord und fliegt nach Florida, ab jetzt sind wir zu Dritt an Bord.

Wir wandern zu Fuß über **die östliche Brücke nach Paradise Island**, gelangen durch die **Atlantis Marina**, in der einige edle blitzblanke Super Motoryachten von den Crews auf Hochglanz gehalten werden, zum überwältigenden **Atlantis Hotel**. Wir wandern durch das große **Casino** mit den Automatenreihen und den sonstigen Spieltischen, die zu dieser Tageszeit noch nicht sehr stark frequentiert sind. Die Architektur, die großen Decken-

Glasskulpturen und die sonstige Gestaltung der Decken, Wände und Fußböden ergeben ein farblich perfekt abgestimmtes Ganzes – Kunst?, Kitsch? – egal es ist umwerfend. Die Türen öffnen sich auf umlaufende Terrassen mit herrlichen Ausblicken auf die gestaltete Wasser-/Palmen-Landschaft mit vielen Ecken und Hinguck-Details in jeder Richtung. Die Fassade des großen, langgezogenen, hohen Hotels beeindruckt durch die spielerische Oberflächengestaltung und die vielen eingearbeiteten Meerestiere, oben gekrönt durch zwei springende Blue Marlins, alles in beige mit leicht rosa Einmischung ... Atlantis eben, so muss es wohl ausgesehen haben ...

Auf der Terrasse vor der Bar spielt ein einheimischer Musiker gekonnt sanfte karibische Melodien auf den Steel Drums zu dem kleinen luxuriösen Champagnergelage, das sich ein als feiner Schotte gekleideter Gentleman und eine Lady von Welt, mit einer Handvoll Gästen vor dieser stilvollen, romantischen Kulisse leisten: ein langer, weißer Teppich, besprenkelt mit tiefroten Rosen Blütenblättern führt zu der Stelle, an der sie sich das Wort gegeben haben, das jetzt sehr gepflegt und kontrolliert ausgelassen aus edlen Kelchen begossen wird. Wir fragen uns, war es das erste Versprechen, eins nach einem anderen oder der vielleicht runde Jahrestag eines, das bis heute gehalten hat? Es ist jedenfalls ein schöner Anblick, passt genau in diese harmonisch gestaltete Szene mit dem Postkarten-Hintergrund, es ist wie ein meisterhafter Operettenaufzug, der zum Träumen einlädt - man steht entfernt an der Brüstung und schaut einen Moment zu. Leider hat die Bar dahinter noch geschlossen, sonst hätten wir diesen emotionalen Genuss gerne mit einem regionalen Cocktail verlängert, bzw. auch geschmacklich noch gesteigert.

Vom Casino gelangt man in die edlen und geschmackvollen Shoppingzonen des Hotels mit den Logos der teuersten Marken der Welt – darf aber nicht zum **Aquarium** weitergehen, weshalb wir in erster Linie überhaupt hergekommen sind. Dieser Bereich ist von der Security abgeschirmt und nur für Hotelgäste bestimmt, oder für Besucher, die bereit sind, 39 US\$ für ein Visitor Ticket auf den Tisch zu legen. Aber, wie oft in solchen Situationen, gibt es einen anderen Weg und wir gelangen von unten, von der „Wasserebene“, in das grandiose Aquarium, das nicht nur äußerst professionell gestaltete Becken mit Tausenden von Fischen aller Größen bietet, sondern auch noch einen fantastischen Besuch in der Welt des versunkenen Atlantis. Staunen und Schauen ist angesagt, fotografieren lohnt sich, auch für das kleinste Detail, kleinere und riesige Becken folgen aufeinander. Zum Schluss gelangt man in die Lobby des Hotels. Es ist wunderschön, bereits in voller amerikanisch glitzernder Weihnachtsdekoration, mit herrlichen fotografischen Perspektiven. Architektur, künstlerische Gestaltung, Einrichtung und die bildlichen Darstellungen, die an realen antiken Vorbildern orientiert, eine Fantasievorstellung eines im Meer versunkenen alten Reiches entstehen lassen, beeindrucken auch hart gesottene Fahrtensegler, die schon viel gesehen haben – u.a. auch das neuere Double des Atlantis Hotels in Dubai.

Draußen geht die Sonne in Bilderbuchfarben unter, die Hotelkulisse leuchtet entsprechend farbenprächtig, die Yachten und die Lichter spiegeln sich im Wasser der Marina. Oberhalb geht es langsam durch das vorweihnachtliche **Atlantis Village**, mit Pizzeria, Markenboutiquen, Starbucks Café, Restaurants und geschmackvollen Verkaufsständen mit

Kunsthandwerk. Im Hamburger Shop geben die Mitarbeiter gerade eine mitreißende Steppeinlage für die Gäste, die lebhaft den Takt klatschen und voll mitgehen. Zu Fuß wandern wir zurück **über die Brücke** und haben Rundumsicht auf **Paradise Island und die Hauptinsel New Providence**. Wir kommen mit beiden Beinen wieder zurück in die reale Welt. Unterhalb der Brücke reihen sich auf beiden Seiten von **Potters Dock** die Buden und Bretterkneipen der Fischer und Hafendarbeiter. Natürlich treiben sich da auch einige wagemutige Touristen herum und vor allem Einheimische, die dort gut und preiswert Essen und vor allem Trinken wollen. Handfeste, seegegerbte Kerle spielen an wackeligen Tischen und zusammengenagelten Bretterbänken Domino, Dame und Backgammon, Bierdosen klappern und gelegentlich zieht ein Hauch von aromatischem Hasch vorbei. Wir finden ein einfaches, sauberes Lokal mit sehr gutem Angebot an Seafood, da bleiben wir, warten bis ein Tisch auf der Terrasse zum Wasser hin frei wird und trinken dabei einheimisches, gut schmeckendes Kalik Bier. Da sitzt die Großfamilie mit Oma, Kindern und ein paar weiteren Verwandten, essen und schießen Erinnerungsfotos, junge Mädchen holen eingepackte Portionen für Zuhause. Hier kommt man in Kontakt mit den Leuten, ähnlich wie in der Esso Tankstelle gegenüber der **Nassau Yacht Haven Marina**. Die Leute sind ausgesprochen nett, einfach, ungeziert, direkt und lustig ... und ganz schwarz. Wir staunen über die Portionen, die manche vertilgen – das Übergewicht ist also doch nicht immer angeboren und genetisch bedingt. In einiger Entfernung übt eine **Jankanoo Gruppe** mit lauten, immer gleichen stundenlangen Trommelrhythmen für die Umzüge, die an bestimmten Tagen um die Weihnachtszeit in den frühesten Morgenstunden stattfinden, wobei sich die Teilnehmer, bunt kostümiert, in eine Art ursprüngliche afrikanische Trance tanzen – der Ursprung, die Urerinnerung, das unbekannte Erbe. Schade, dass wir schon weg sind, wenn **Jankanoo** stattfindet. Der Rhythmus der Trommeln begleitet uns in die Koje und in den Schlaf.

### **8.12., Donnerstag**

Um 08:30 Uhr geht es los, wir machen zwei Tauchgänge mit interessanter Unterwasserwelt und kaufen das Video, das der Tauchguide unter Wasser gedreht hat. Um 15:45 Uhr legen wir ab, Richtung **Northwest Channel** und **Cat Cay North Marina**, wo wir ausklarieren wollen. Wir haben guten Wind und kommen sehr gut vorwärts. In der Abdeckung der Berry Islands nimmt auch der Schwell ab und die wachfreie Crew schlummert sanft.

### **9.12., Freitag**

Um 09:45 Uhr machen wir **auf den Bimini Inseln, in der privaten, edlen Cat Cay North Marina** fest, um auszuklarieren, wir wollen uns das die US\$ 100 kosten lassen, was wir im Handbuch gelesen hatten: Ausklarieren, schön duschen, frühstücken, ein wenig ausruhen und dann weiter. Die Marina ist so gut wie leer, der Club, zu dem das Ganze gehört auch, alles ist da, super, nur der Kunde fehlt noch ..., aber die vielen Angestellten wuseln herum: Gärtner, Service Leute, Hilfskräfte – sie genießen die paradiesische Inselatmosphäre. Der Dockmaster fragt nach cash – haben wir nicht, ob es denn auch mit credit card ginge – ja, natürlich. Im Golfcar geht es mit leichtem Summen bequem zu seinem Office, die Frage taucht auf, ob es denn auch beim Zoll ohne cash, nur mit credit card ginge. Hin zum Zoll



Office, das muss an Ort und Stelle geklärt werden – siehe da, das Ausklariereen kostet nichts, denn wir haben ja schön brav schon alle Formalitäten des Staates Bahamas erledigt und das wertvolle Cruising Permit für 325 US\$ in der Mappe: ... everything is o.k., you are finished, free of charge. Sogar ein ornamental gestaltetes Clearing Document bekommen wir, mit Unterschrift und Stempel, für die US-Behörden. Na ja, sagt der Dock Master da, wenn das schon nichts kostet, dann ist auch das Andocken kostenlos ... Danke, staunen wir, schon wieder 100 US Bucks gespart! Wir frühstücken in Ruhe auf dem Schiff, ruhen ein wenig aus und starten 2 Stunden später, **Richtung Miami durch den Golfstrom.**

Gleich nach wenigen Meilen müssen wir einem gigantischen Schleppverband ausweichen – zwei 68 m lange Schlepper ziehen doch glatt eine komplette Öl Bohrinselform vor uns durch das Meer, vermutlich in den Golf von Mexiko. Wir machen einen großen Schlenker drum herum, sehen so die Bohrinselform aus diversen Perspektiven. Auch sonst herrscht reger Schiffsverkehr in beiden Richtungen. Wir haben die ganze Genua draußen und motoren, um so maövrierfähig zu bleiben – denn mit der Großschifffahrt wollen wir die Frage der Ausweichpflicht nicht austragen. Die Einwirkung des Stroms hält sich zunächst in Grenzen, wir haben Ostwind mit ca. 20 Knoten, die Welle ist zwar ganz leicht kabbelig, aber viel weniger, als wir gedacht hatten. Der Strom erhöht sich dann auf 2 bis 3 Knoten, quer zu uns, nach Norden. Nachts kommt plötzlich starker Regen auf, Squalls mit starken Böen, Sicht gleich Null: Gott sei Dank haben wir aktives AIS, werden gesehen und sehen selbst. Das gibt ein sehr gutes Gefühl von Sicherheit und wir können frühzeitig deutliche Kursänderungen machen, um der Großschifffahrt unsere Absichten vorzuführen. Es kommen weitere, z.T. sehr langsame Schleppverbände, Tanker etc. denen wir früh ausweichen. Die anderen reagieren auch, es ist interessant, das am Plotter zu verfolgen – so haben wir das Gefühl, auch als kleines Schiff hier im Geschehen wahrgenommen und als Verkehrsteilnehmer dabei zu sein.

Das viele Ausweichen hat uns etwas vom Kurs abkommen lassen und wir entscheiden, nicht in Miami einzuklarieren, sondern gleich weiter Richtung Key West zu segeln. Anruf der US Küstenwache auf VHF 16, die üblichen Fragen, wohin, woher, Nationalität, wieviele Leute an Bord, wo ist das Schiff registriert usw. ... - gut, schon das Cruising Permit mit der ellenlangen Nummer zu haben – die wollen sie aber gar nicht wissen, ... have a safe trip and take care ... Wir haben fast taghelle Nacht, Vollmond, hatten vergessen, die Navigationslichter einzuschalten, da ist auch schon um 20:00 Uhr, fast lautlos von hinten kommend, ein Boot der US Coast Guard, ebenfalls ohne Beleuchtung, bei uns. Bloß schnell die Lichter einschalten, wir sind doch keine Schmuggler ...! Die kommen auf Sprechentfernung ran, rufen ein paar Fragen, ob alles o.k. sei, wieviel Leute an Bord, ob wir Hilfe brauchen, wohin etc. ... - das ist alles sehr schnell besprochen, wir sind sicher, die wissen alles über uns, wir senden ja per AIS und hatten vorher schon von unserem Cruising Permit per Funk erzählt. Einer bei uns an Bord sagt: das ist ja beängstigend, der andere: ... das ist super, die passen gut auf uns auf, das gibt ein Gefühl von Sicherheit ...

Eine Stunde später verlassen wir den **Golfstrom**, die Tiefe nimmt rasch ab, auf unter 10 m und schon sind wir durch das Riff, hin zum **Hawk Channel**, dem wir entlang nach Süden bis **Key West** folgen wollen.

## 10.12., Samstag

Wir kommen gut voran, keine Menschenseele ist unterwegs, um 07:00 Uhr ankern wir im ersten Tageslicht vor der Brücke von **Long Key**, die in hohem Bogen zwei flache Inseln miteinander verbindet. Dahinter sieht man noch die Reste der alten Straße und Brücke und da, wo früher die alte Hebebrücke war, ist jetzt eine breite Durchfahrt – aber unter der neuen Brücke eben nur 65 Fuß hoch, also für uns zu niedrig. Wir wollen gemütlich und ausgiebig frühstücken und etwas ausruhen. Dazu gehört natürlich vorher erst einmal der Anruf bei den Sicherheitsbehörden, Customs and Border Protection (Grenzschutz) etc., um pflichtgemäß die Standortveränderung zu melden. Das hat dann mindestens 20 Minuten gedauert. Im Schneckentempo erfragt der Officer alle Details, das ganze Formular wird erneut telefonisch und am anderen Ende mit Sicherheit am Computer ausgefüllt, trotz vorhandener Cruising License Number und den dahinter sehr wahrscheinlich abgelegten kompletten Dateninformationen. Dann die Ernte: ich bekomme eine ellenlange Nummer von diesem Protokoll und die dringende Empfehlung, mir diese gut zu merken, denn ohne die sei ich in trouble, wenn ich dann in höchstens 24 Stunden in **Key West** persönlich im Office zu erscheinen habe. Die Nummer notiere ich mir, aber wir planen, erst etwas später in **Key West** zu sein, nicht schon morgen, sei nicht tragisch, sagt er, wenn wir das nicht so schnell schaffen würden, weil wir zwischendurch schlafen und ausruhen müssten. Aber die Nummer, sagt er, die sei verdammt wichtig. Ich solle dann eben nochmals anrufen, so wie jetzt. Alles läuft sehr nett ab, ohne Hetze, ohne Stress, dafür muss man sich halt Zeit nehmen. Es ist eben eine große Behörde, denke ich, und es geht um den Kampf gegen den Terrorismus. Viele Jobs gibt es da sicher, ich stelle mir vor, dass das alles nach 9/11 auf die Beine gestellt wurde, all die Formulare und Abläufe, all die Leute einstellen, trainieren, ausbilden, damit die sich da durchfinden und alles genau in der richtigen Reihenfolge und vor allem immer wieder erfragt in die richtigen Zeilen in den Computer hämmern ... und das alles als kleiner Baustein, um dieses große, fantastische Land vor dem Terrorismus zu schützen. Die tun ja nicht nur alle Ihren Job, nein, die sind auch alle sogar noch sehr nett, wünschen einem dann am Schluss noch gute und sichere Weiterfahrt. Ist doch toll und eine gigantische, an dieser Stelle dennoch sehr bürokratische Aufgabe. Auf jeden Fall, lieber Fahrtensegler, wenn du hier was falsch machst, hängst du am Haken, hast ein Vergehen begangen und im Ernstfall wirst du dafür belangt. Halt dich also schön brav an die Regeln ... und ruf geduldig an. Ich empfehle ein US-Handy mit Guthaben von mindestens gleich mal US\$ 50 fürs Erste.

Gut gefrühstückt und etwas erholt geht es um 10:30 Uhr weiter, der Wind schiebt uns mit ca. 6 kn über Grund genau in unsere Richtung. Wir passieren Hunderte von Fischerbojen und nach und nach kommen kleine Boote auf, die nach den Bojen schauen und den Fang einholen. Wer hier motort, muss höllisch aufpassen, sich nicht mit der Schraube in einem Tau zu verfangen.

Wir ankern abends in Lee einer kleinen Insel, im sogenannten **New Found Harbor Channel** auf knapp 3 m Tiefe. Gegenüber, auf der Insel, ein Restaurant oder ein Club, Fackeln, leichte Musik und gute Stimmung dringt herüber. Ehrlich gesagt, da hätten wir uns gerne eingereicht

und diniert ... aber wir dürfen ja noch nicht an Land, müssen telefonieren und dann morgen erst mal persönlich in **Key West** ins Büro gehen und einklarieren. Diesmal geht es am Telefon recht schnell, wir sollen dann morgen früh gleich um 08:30 Uhr im Büro bei dem zuständigen Beamten anrufen, Nr. ... sowieso, und mit ihm den Termin ausmachen, wann wir in **Key West** am Flughafen zum Einklarieren erscheinen sollen. Machen wir gerne, sage ich, wir kochen und genießen die stille klare und helle Vollmond Nacht.

### **11.12., Sonntag**

Am nächsten Morgen, 08:30 Uhr, Anruf bei der Behörde: no answer, das ist wahrscheinlich noch zu früh. 09:00 Uhr, erneuter Anruf: die Weiterschaltung zum zuständigen Officer klappt nicht (... der ist noch gar nicht da, denke ich ...), dann meldet er sich, versucht, weiter zu verbinden, geht aber nicht, ist wieder dran, wie meine Telefon Nr. lautet, also, man wird mich zurückrufen, in ca. einer halben Stunde.

Wir fahren nach dem Frühstück los, es ist ein herrlicher Segeltag, schönster Segelwind, kaum Welle. Wir gleiten fast ohne jede Schaukelbewegung auf dem Schiff dahin, traumhaft. Und, natürlich, kein Mensch ruft an von der Behörde, eigentlich ganz angenehm, da spürt man dann, da sitzen ja auch nur Menschen, die gerade im Wochenende sind und dennoch Dienst schieben müssen und es langsam angehen lassen.

Die Linien von Key West tauchen auf, der alte Leuchtturm, Hotels, dann zwei Riesen Cruise Ships, Marine Schiffe, Schiffe der Coast Guard und Boote aller Art. Wir telefonieren herum, finden noch einen Platz in der schönen **Key West Bight Marina**, die laut Handbuch die günstigsten Gebühren hat. Ich telefoniere erneut, erreiche jemanden, es ist ein kürzeres Gespräch, die meisten Daten liegen dem Officer offensichtlich schon vor, im Computer, dann seine Auskunft: you are clear, meine Frage: brauchen wir nicht persönlich zu erscheinen, seine Antwort, nein, you are clear. Er gibt mir sogar seinen Namen als Referenz – also, denken wir, siehste, geht doch alles viel einfacher als angenommen, haben wieder ein gutes Gewissen und eine gute Meinung den Behörden gegenüber.

Wir machen den ersten Rundgang an der schönen **Waterfront** entlang Richtung **Duval Street** und da gleich rein in **Sloppy Joe's Bar**, da hat doch Hemmingway immer seinen Absacker getrunken, das wollen wir auch. Aber nein, da spielt die Band viel zu laut und die Air Condition ist viel zu kalt ... also gehen wir weiter, essen und schauen noch weiter herum. Es sind viele Touristen unterwegs, vor allem Amerikaner und Deutsche.

Etmal ab Nassau bis Key West: 287 nm, Summe: 1305 nm.

### **12.12., Montag**

Wir machen in **Key West** eine Rundfahrt mit der Touristen Kleinbahn und sehen all die wunderschönen alten Holzhäuser mit den Terrassen und Balkonen, viele davon bunt für Weihnachten geschmückt, alle sehr gepflegt. Das ist reizvoll, weil es für unseren Geschmack im Kontrast zu dem schönen warmen Wetter und zu der üppigen tropischen Vegetation steht, die viele Häuser fast überwuchert. Wir besuchen das **Haus von Hemmingway**, das er seinen 6-zehigen Katzen vererbt hat, den **alten Leuchtturm** und den Strand bei „**the southernmost Point of the mainland of the USA**“. Als besondere Attraktion steht da eine

Boje, vor der sich die Touristen fotografieren und Schlange stehen, um an die Reihe zu kommen. Sehr interessant ist auch das **Ship Wreck Museum**, das Einblick in die Geschichte der ersten Jahre von Key West und in die Zeit der „wrecker“ gibt, die sich auf den Ruf aus dem Ausguck: „wreck ashore!“ sofort in die Boote stürzten, um die vielen Schiffe, die in der gefährlichen Riffgegend strandeten, auszuschlachten. Viele sind dabei in Key West reich geworden, als Wrecker – arm als Reeder, Kaufmann oder Reisender auf dem untergegangenen Schiff. Zahllose Menschen sind dabei umgekommen. Wir treffen viele Deutsche, kein Wunder, das Kreuzfahrtschiff AIDA liegt am Kai.

Um 20:00 Uhr legen wir ab, fahren in Richtung Naples nach Norden, die Ausfahrt ist gut betonnt.

### **13.12., Dienstag**

Der Wind kommt wesentlich nördlicher als wir es in den Grip-Files gesehen hatten und erheblich stärker, bis 32 Knoten, als erwartet. Wir haben zunächst Tidenstrom gegen uns, später mit uns. Es ist kalt ..., jedenfalls hatten wir wärmeres Wetter erwartet, die Gischt spritzt uns von vorne ins Gesicht. Wir stampfen uns tapfer vorwärts und tauchen regelmäßig in die Welle ein. Erst am frühen Morgen lässt der Wind etwas nach und kommt für uns vorteilhaft mehr aus Osten, so dass wir hart am Wind segeln können. Beim Kat heißt das Einfallswinkel von 60 Grad, mehr geht da nicht. Wir können den Kurs nicht halten, kommen aber dennoch viel schneller und angenehmer voran als mit dem Motor, machen zwischen 8 und 9 Knoten. Kurz vor Mitternacht erreichen wir die erste grüne Boje vor der Einfahrt zur Hebebrücke **über den Big Carlos Pass zum Estero Bay**. Es ist Hochwasser, wir werfen den Anker, weil wir gehört hatten, dass es Untiefen gibt und der tatsächliche Verlauf der Fahrrinne nicht immer mit der Karte übereinstimmt, sowohl was die Tiefen angeht, als auch die Lage. Die Mondnacht ist gigantisch. Der Mond geht in Schiffsrichtung genau vor uns über Bonita Springs auf, zunächst als fahlgelber Riesenball – es sieht aus wie eine über der Stadt schwebende Riesen Münchener Allianz Arena – dann etwas kleiner werdend, aber immer noch riesig als weißer Ball, der alles in kaltes helles Licht taucht und ziemlich schnell südwärts in den Himmel steigt. Es ist Warten angesagt, das Brückenpersonal soll von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr arbeiten. Am Morgen umfliegen uns die Pelikane, die zusammen mit viel eleganteren weißen Seevögeln auf der Jagd nach Fischen sind und sich im Sturzflug in die Fluten stürzen. Schwärme von kleinen silbernen Fischen scheuchen auf und flüchten gemeinsam, wobei das Wasser aufbrodelt und noch mehr Vögel anlockt, die wie Raketen anfliegen. Ein schönes Schauspiel für die einen, ein tödliches, für die anderen. Inzwischen haben wir Niedrigwasser.

Die Brücke antwortet nicht auf VHF 16. Verdammt, da geht das so wichtige amerikanische Handy nicht mehr, das Guthaben ist erschöpft ... Wir kontaktieren die **Fishtale Marina, Fort Myers, Florida**, die gleich nach der Hebebrücke um die Ecke liegt, per Satellitentelefon, das leisten wir uns jetzt. Mark und ein weiterer Mitarbeiter kommen auch nach kurzer Zeit mit dem Boot, um nach uns zu schauen. Nein, eine Einfahrt ist jetzt nicht möglich, wir müssten bis ca. 17:00 Uhr warten. Das hatten wir gestern am Telefon noch anders verstanden, wir sollten doch an der ersten Boje ankern, haben wir doch ... - na ja, das ist alles eine Frage des

Standortes, erste Boje von See oder erste von der Brücke aus, da nämlich hätten wir ankern sollen, da ist das Wasser wieder tiefer. Kleines Missverständnis, aber egal, wir haben an Bord ohnehin genug zu tun, machen schon mal Klarschiff, packen, erledigen Schreibkram und dösen in der Sonne.

Da kommt das Boot, unser Retter Mark, dann schon um 14:30 Uhr, wir sollen ihm nachfahren. In Schlangenlinien geht es an einigen Stellen gerade mal über die Untiefen, aber ohne Grundberührung. Das hätten wir alleine nie gefunden, die Brücke öffnet erstaunlich schnell, wir haben an jeder Seite ca. 5 m Luft, müssen wegen dem relativ starken Querstrom aufpassen – aber alles geht gut, wir sind durch.

Unterwegs sehen wir Delphine, auch Seekühe sollen hier sein und viele Vögel.

In der Marina haben wir einen sehr schönen reservierten Platz in der ersten Reihe, müssen uns aber bei auflandigem Wind zwischen zwei andere Schiffe zwängen, nicht einfach. Auf dem Steg eine kleine Gruppe von Marina Mitarbeitern zum Empfang und um uns zu helfen – jetzt nur nicht beim Anlegen blamieren ... es klappt jedoch sehr gut, wir machen gegen 15:00 Uhr fest. Danke für die Hilfe am Steg, Danke für die Pilotheilfe zur Brücke und bis hier. Hier sind wir gut aufgehoben, die Leute sind extrem nett, alles was wir an Infrastruktur brauchen, ist vorhanden.

Geschafft, es war ein langer Törn, viel Segeln und manchmal unter recht anspruchsvollen Bedingungen. Wir waren eine gute harmonische crew, die Zusammenarbeit und die Stimmung waren super, wir waren in wunderschönen Gegenden und haben viel gesehen und haben überall freundliche und hilfsbereite Menschen kennen gelernt. Es war eine gute Erfahrung und wir sind dankbar, dass alles so gut geklappt hat. Nächstes Mal bringen wir viel mehr Zeit mit und machen mehr Stopps und Ausflüge ins Land.

Etmal: 139 nm, Summe insgesamt: 1444 nm.