Von Guadeloupe bis St. Kitts und zurück
04. bis 20. Februar 16

Donnerstag, 04.02.: Hannover - Paris - Guadeloupe

Morgens um 05:14 verabschiede ich mich von Sabine auf dem "Hauptbahnhof" Vinnhorst. Als die S 5 festmacht, winken bereits Martin und Wolfgang, da sind wir schon mal zu dritt. Wir haben uns noch nicht einmal begrüßt, als die Stimme aus der Uniform kommt: "Die Fahrscheine bitte!" Na gut, aber warum schaut der mein Ticket so lange an? "Damit kann ich sie nicht mitnehmen, sie brauchen ein Zweizonenticket!" "Ach du Scheiße, für zwei Haltestellen ein Zweizonenticket?" "Vinnhorst ist die Grenze, danach beginnt die nächste Zone!" "Kann ich das nachlösen?" "Klar, für 60 € ...", doch dann zieht sich der Schaffner freundlich lächelnd zurück: "Gute Reise". Das fängt ja gut an. Auf dem Flughafen trifft sich schon mal der hannöversche Teil der Crew. Frank, der am Bodensee lebt, ist bereits gestern geflogen.

Annette, Jörg, Kerstin, Martin, Wolfgang und ganz rechts verneigt sich Ingrid. Das Einchekken verläuft unkompliziert. Bereits im Vorfeld wurde der Wettbewerb ausgerufen, wer am dichtesten am Gewichtsmaximum liegen würde? Den Vogel schießt Annette mit 22,6 kg ab - 23 erlaubt uns Air France. Glückwunsch.

Beinahe pünktlich heben wir ab und erreichen schnell und ohne Turbulenzen den Airport Charles de Gaulle (CDG). Hier beginnt der kleine Wettlauf mit der Zeit, denn um 11:55 heben wir auf dem Inlandflughafen Orly mit Ziel Guadeloupe ab. Frank hatte telefonisch berichtet, dass er mit dem Busshuttle von CDG nach Orly im Stau gestanden hat. Wir haben knappe drei Stunden. Der Deutsche Segler (sowieso mit Organisationstalent ohne Ende gesegnet) weiß natürlich genau, wie Air France das besser organisieren kann, dieser Saftladen! Im Bus nach Orly lernen wir Dieter kennen. Ungefähr Skippers Jahrgang, erzählt er von seinen Törns mit "Windbeutel Reisen" und meint zu mir, "... das könntest Du auch gut machen".

So landet meine Visitenkarte bei Dieter und Dieter mit meiner Visitenkarte später auf Martinique. Wir checken ein zweites Mal ein und wieder sorgt Martin mit den C02 Patronen für seine Schwimmweste für ein langes Palaver. Amused ist der Franzose nicht, kassiert die Dinger und die Laune des aufstrebenden hannöverschen Seglers wird dadurch nicht wirklich besser. Quasi ein win-win-Geschäft in die Gegenrichtung.

Ab Orly liegen 9 Stunden Flug vor uns. Rund 300 Passagiere schluckt die riesige Boeing und ich ärgere mich, dass ich meine Bücher im Reise- und nicht im Handgepäck verstaut habe. Dennoch wird die lange Reise ganz kurzweilig, weil die Passagiere ordentlich bespaßt werden. Jeder hat seine kleine "Leinwand" vor sich, kann Filme auswählen und bei den "Suffragetten" (auf Französisch) schlafe ich mehrfach ein. Das hat dieser sehenswerte Film wirklich nicht verdient. Ein paar Turbulenzen erschüttern den Riesenvogel über dem Bermudadreieck nicht wirklich. Statt etwa um 19:00 (Ortszeit) sind wir bereits um 17:00 da, Rückenwind?

Das von der Agentur angeforderte Taxi ist nirgendwo auszumachen (für die 2. Crew klappt das!). Wir chartern einen VW-Bus. Der Fahrer, mit Militärerfahrung beim Oktoberfest in Deutschland, führt uns gut in die Insel ein und skippert uns sicher bis vor die Haustür von VPM-Bestsail. Hier lauert uns bereits Frank, der sich wegen des Karnevals als "gelbe Gefahr" verkleidet hat, auf. Die Crew ist vollständig. Die Madame im Bureau verweist auf Thierry, der uns auf dem Steg begrüßt. Souverän, aber mit großer Gelassenheit vereinbaren wir das bevorstehende Procedere und danach beziehen wir unsere Lipari 41 "Minnow".

Nach einer Stunde rutschen wir zum Sundowner in eins der vielen Restaurants rund um den riesigen Yachthafen. Wir haben angenehme 26°, besser geht's nicht. Zuhause, so erfahren wir, sind es 2° und es ist bereits Mitternacht. Der Jetlag lässt mich tatsächlich beim Essen einschlafen, naja, kurz danach. Zurück an Bord stehe ich senkrecht in der Koje, am Steg testet eine Disco (natürlich open air) die neuen Boxen. Die Gäste haben ihren Spaß - und wir können diesen Vergnügen nicht wirklich vertragen. Was ich nach dem Essen im Sitzen hinbekommen habe, jetzt gelingt es nicht. So ein Lauschangriff auf die Seele. Ohropaxx? Hab ich nicht mit, insofern auch keine gute Nacht.

Freitag, 05.03.: Pointe a Pitre/Guadeloupe

Der Gockel vom Nachbarrestaurant ist wohl wegen der Disco völlig von der Rolle. Von wegen, ein Hahn kräht bei Sonnenaufgang, dieser hat überhaupt nicht geschlafen und ist schon um 05:00 völlig neben der Spur. Wirklich gut schlafen kann ich auch nicht, in der Koje ist es viel zu warm. Ich schlafe "oben ohne", nur mit dem Bettlaken klappt das am Ende doch noch. Um 06:00 der Sonnenaufgang, aber den habe ich verschlafen. Zwei Stunden später sind Martin und Frank unterwegs und kaufen vorneweg ein paar Sachen fürs Frühstück ein. Als sie nach 90 Minuten immer noch nicht zurück sind geben wir eine Vermisstenmeldung auf - aber klar, der Laden macht erst um 0900 auf. Ein kleines Frühstück und dann teilt sich die Crew. Ein Teil der Besatzung geht einkaufen, der zweite Teil kümmert

sich um die Übergabe und technische Einweisung durch Thierry, den Bootsmann vor Ort. Sehen wir mal von der viel zu geringen Batterieleistung ab (was wir zu spüren bekommen werden) und dass im Ernstfall die Funke keine Positionsdaten überträgt, sind wir ganz zufrieden. In der Kombüse gibt es leider einiges zu bemängeln. Tassen, Teller, Gläser, Töpfe und Pfannen sind dreckig, einiges unbrauchbar. So was muss wirklich nicht sein. Thierry sammelt die Teile ein und besorgt neu für alt, damit können wir leben. Er erklärt uns, dass einige Verluste auf das Konto der Reinigungskräfte gehen, fragt sich nur, was die gereinigt haben ..?

Heute wird der Tag der Helden. Frank und Martin sind solche Kerle, die schon vor dem Frühstück los sind, später die Einkäufer Annette, Ingrid, Kerstin und Jörg, die beinahe drei Stunden lang einen Supermarkt ausräumen (Foto unten). Als sie zurück sind, denken wir, "jetzt geht's endlich los", und ich schreibe auf die homepage, dass wir zu den Iles des Saints ablegen - wer weiß, ob es da ein Netz gibt? Doch dann rät uns Thierry, besser vorher auszuklarieren, damit wir von den Iles des Saints nicht mehr zurück müssen.

Sechs Helden haben wir ja schon und jetzt schlägt meine Stunde. Mit den Crewlisten, acht Reisepässen und den Schiffspapieren mache ich mich auf den Weg in die "Kapitanerie". Brav stelle ich mich an, doch als ich an der Reihe bin, erklärt mir die Mitarbeiterin, das Formular doch bitte am Computer selbst auszufüllen. Meine Crew glaubt mir immer noch nicht, aber dafür habe ich geschlagene 90 Minuten gebraucht. Die "Maske" stellt Fragen, die ich ohne Hilfe nicht beantworten kann. Eigentümer der Yacht, Heimathafen, Zulassungsnummer, alles Daten die ich aus den Schiffspapieren nicht rauslesen kann. Bei jeder nicht beantworteten Frage, schließt das System. Zahlen liest der PC nur über die Zahlentastatur und mit der französischen Tastatur zu schreiben ist eine ganz andere Nummer. Wie ein geprügelter Hund kehre ich an Bord zurück. Klar, dass wir um 1630 nicht mehr zu den Iles des Saints auslaufen können. Aber einen Probeschlag wollen wir fahren und das ist gut und richtig so.

Möwen gibt's hier nicht, aber Fregattvögel ... und Pelikane

Wir rutschen einmal durch den Hafen und stellen fest, dass sich die Yacht Scheiße steuern lässt, unser Trimm stimmt einfach nicht. "Tonnenweise" haben wir Wasserflaschen in der Vorpiek gestaut, die Yacht ist zu kopflastig. Darüber hinaus stellen wir fest, dass die Logge nicht läuft. Draußen empfangen uns gleich mal 6 Bft., es regnet, wir drehen um und suchen uns einen benachbarten Liegeplatz, damit wir der nächtlichen Disco entgehen. Es wird ein entspannter Abend. Annette & ihre Kombüsencrew zaubern wunderbare Schnitzel auf die Back, es gibt Bier, Bordeaux, auf jeden Fall einen vergnügten Abend.

Samstag, 06.03.: Pointe a Pitre/Guadeloupe - Iles des Saints

Nach dem Frühstück trimmen wir die "Minnow". Die Vorpiek wird ent- und das Heck belastet, jetzt stimmt die Wasserlinie wieder. Wir sprechen Thierry auf die verdreckte Logge an und plötzlich erscheint ein Taucher. So sollte das gar nicht laufen, wir wissen ja, wie man eine verdreckte Logge reinigt, aber ohne Ersatzstopfen geht das nicht. Dann eben ein Taucher. Dazu gibt's Klebeband, damit wir den Spülbeckenrand abdichten können. Unter der Spüle steht leider das Abwaschwasser. Bevor es losgeht noch die obligatorische Sicherheitseinweisung, ist doch klar.

So klappt's auch mit dem Wasser -unverwechselbar

Um 1030 legen wir ab. Die Logge läuft tatsächlich, liefert aber Werte, die mit der Wirklichkeit nichts zu tun haben. Wenn die Logge nicht rund läuft, stimmt auch der scheinbare Wind nicht. Und wenn die Wassertemperatur mit 32,6° gemessen wird, zeigt das, dass eigentlich gar nichts stimmt. Eine Windex gibt es nicht, vergisses. Den Weg aus dem Hafen kennen wir schon und heute lässt sich die "Minnow" sauber steuern. Vorbei an Yachten, Kreuzfahrern und Frachtern hangeln wir uns im Fahrwasser seewärts. Ja, hier ist zwar auch grün an Steuerbord, aber eben seewärts! Hier gilt das Lateralsystem B, alles anders rum.

Martin und Ingrid übernehmen den Skipperjob und gestalten die Navigation, am Ruder wechseln wir uns halbstündlich ab. Pelikane kreuzen unseren Kurs und die ersten fliegenden Fische. Vor dem Ende des Fahrwassers setzen wir die Segel. Klar ist das auf einem Cat gewöhnungsbedürftig, aber keine Zauberei. Anfangs segeln wir bei 5 Bft. mit dem Groß im 2. Reff und kommen sogar gut in Fahrt. Ich muss gestehen, dass wir beim Segeltrimm noch sehr vorsichtig sind, aber später wird das besser. Zu den Iles des Saints sind es 22 sm, doch der SS-Ostwind erfordert einen langen Kreuzschlag. Höhe laufen Fahrtenkatamarne wohl nicht so gut, aber 7 Knoten über Grund sind immer wieder drin.

Als wir die Düse zwischen Guadeloupe und der Iles des Saints erreichen und die See durchaus 1,5 m erreicht, fordert Neptun sein Opfer. Es ist zum Kotzen, aber leider nicht zu ändern. In solchen Momenten zeigt sich, wie eine gute Crew tickt. Auch ich erfahre Trost, als ich lese, dass 96 zuhause 0 : 1 gegen Mainz verloren hat. Im Unterschied zu meinem Heimatverein gibt es hier aber noch Hoffnung.

Zwischendurch ein Link auf ein Video unserer Minnow. 2013 sah die Yacht noch ganz passabel aus: https://www.youtube.com/watch?v=Y-j9jC82VnY Die gestrige Begrüßung war dagegen ziemlich ernüchternd.

Gleich sind wir da und so sieht die Einfahrt in die Bucht der Iles des Saints aus.

Leider finden wir keinen Platz an der Mooring und müssen uns bei den Ankerliegern ganz hinten anstellen.

Sei's drum, um 1800 sind wir nach gefühlten 40, aber eben doch nur 28 gesegelten Meilen am Anker. 3/8 der Crew geht baden und kurz darauf ist es stockdunkel. Ich zähle vor uns 45 Ankerlichter. Der Anker hält sicher, wir verzichten auf eine Ankerwache. Auch drei nächtliche Kontrollgänge ändern daran nichts.

Wie so oft, kommt die erste Mail an die Crew von Peter, der unseren Kurs aus der Ferne begleitet und gute Reise wünscht. Vielen Dank. Die Temperatur bei unserem ersten Schlag ist ausgesprochen angenehm, aber 5 - 6 Bft. bei 1,5 m Welle sind nicht jedermanns Sache.

In der Nacht drehen sich meine Gedanken lange um die miserable Stromversorgung. Wir haben ein riesiges Solarpanel und trotzdem mussten wir am Abend die Maschine für eine halbe Stunde laufen lassen. Die viel zu geringe Batteriekapazität (210 Ah) reicht bei der Leistung die der Kühlschrank liefern muss einfach nicht aus. Bei uns an Bord der "Kalami Star" haben wir schon 240 Ah und wie auf jeder Yacht eine Trenndiode, die verhindert, dass die Starterbatterie niemals leer genudelt werden kann. So was hat dieser Kahn nicht und ohne Landstrom haste hier schnell verloren. Okay, wir wissen das und achten drauf, nervig ist das trotzdem. Thierry hat sich alle Mühe gegeben, die benannten Mängel zu beseitigen, aber was soll so ein Bootsmann machen? Du hast eine DSC-Funke und die braucht nun mal die Position vom Plotter. Dass die Logge nicht mitläuft, vergiss es, aber damit haste auch den scheinbaren Wind nicht auf der Anzeige. Gut, den haste sonst auf der Windex, hier gibt es aber keine. Also basteln wir uns Windfäden an die Want. Noch was, die Funke läuft aber die Antenne wackelt wie ein Lämmerschwanz. Damit wir die nicht verlieren, muss morgen mal einer in den Mast. Du liest natürlich in allen Infos von der "karibischen Gelassenheit", aber die kann nicht für alles herhalten. Die Lipari 41 ist ein schönes und platzmäßig komfortables Schiff. Es gibt drinnen und draußen reichlich Platz (leider nicht genügend Stauraum), dazu reichlich Schatten, doch dass ein Baujahr 2011 mit einem solchen Reparaturstau unterwegs ist, das ist schon kaufmännisch nicht wirklich klug.

Ich sende das Logbuch mit den benannten Mängeln an den Vercharterer und bitte um eine Stellungnahme. Charter & Kaution sind schon ne Hausnummer und sollten eigentlich ein Qualitätsversprechen sein. Sind wir mal auf eine Antwort gespannt.

Sonntag, 07.03.: Iles des Saints - Pointe Malendure/Guadeloupe

Der Sonntag beginnt mit einem Vollbad, die Crew geht baden. Blöderweise flattert wenig später mein Handtuch über Bord und bei 10 m Wassertiefe auf Tiefgang. Natürlich fehlt es nicht an sportlichen Anfeuerungsrufen, aber 10 m sind auch mit Taucherbrille und Schwimmflossen zu viel. Adieu, du gebatiktes Handtuch, so schön konnte ich mich mit dir abrubbeln. Nun ist mein rotes dran (das sieht man unter Wasser besser).

Hier in Frankreich besteht immer noch eine gute Netzverbindung. Wir sind nicht allein auf der Welt, Uwe ist mit uns:

```
Hallo Ralf,
hier eine Meldung auf deine Frage im letzten Logbucheintrag, ob noch jemand
mitliest: Ja natürlich! Ich bin jeden Morgen gespannt zu erfahren, was die
Crew und Du auf den Törns so erlebt. Ich wünsche euch allen an Bord
weiterhin eine tolle Zeit, immer gutes Wetter und vor allem den richtigen
Wind!
```

Ja Uwe und da Du ein Freund des hier beinahe heimischen Zakapa bist, natürlich Sonntagsgrüße zurück. Auch an Dirk, der seit einer Woche in Indien seine Brötchen verdienen muss und seine erste Rundmail über den "sanften Kulturschock" mailt.

Um 1030 geht der Anker auf, wir setzen zunächst nur die Genua und nehmen Kurs auf die Westküste von Guadeloupe. Als wir das freie Wasser erreichen, weht es mit 5 - 6 Bft. Allein mit der Genua sind wir mit 4 Knoten recht langsam unterwegs. Nun bin ich ein durchaus vorsichtiger Segler, jedenfalls dann, wenn ich Situationen nicht sicher einschätzen kann. Dieses diffuse Gefühl bestätigt sich eine Stunde später als wir die Küste von Guadeloupe erreichen. Hier legt der Wind beinahe zwei Tacken zu und kommt mit 6 - 7 Bft. "um die Ecke". Dieses Phänomen kennt jeder Segelanfänger unter dem Begriff "Kap- oder Düseneffekt". Die See geht jetzt locker zwei Meter hoch, doch der Kat steuert sauber und ruhig seinen Kurs.

Es dauert nicht lange, da beginnt der Wind seinen Schabernack mit uns zu treiben. Je mehr wir in die Windabdeckung der Insel geraten, desto mehr verlässt uns der Wind. Der Plan ist, jetzt das Groß dazu zu nehmen. So machen wir das und 10 Minuten später fegt eine Böe die Küste längs, sodass der Rudergänger die Yacht nicht mehr halten kann. Nicht zu fassen, obwohl wir das erste Reff im Groß haben. Wir wechseln ins zweite Reff und nun läuft der Kahn wieder - und ist auch wieder sauber steuerbar.

Aber wir sind offenbar auch hier, um Prüfungen zu bestehen. Der Wind bleibt weg oder kommt er doch wieder? Bei wenig Wind von irgendwo biste am Ruder ohne Instrumente oder Windex orientierungslos. Wir halsen, binden Bullenstander, das volle Programm. Nach einer Weile starten wir entnervt die Maschine. Ach übrigens haben wir

unser Ziel geändert. Wir wollen "nur noch" bis Pointe Malendure, dort, auf den vorgelagerten Inseln liegt DAS Tauchparadies der Karibik, ein Nationalpark. Noch vier Meilen.

Um 1600 erreichen wir nach 25 sm (Gesamt 53) die Bucht Pointe Malendure und finden einen guten Ankerplatz. Sofort sind die Schnorchler unterwegs im Wasser und entdecken die wunderbare Unterwasserwelt. Die ersten bunten Fische entdecke ich auch und einen sauber im Sand eingegrabenen Anker. So muss das. Vor und nach dem Segeln schwimmen ist einfach herrlich, besonders wenn man eine Schildkröte zur Begleitung hat.

Upps, wie schön, so viele Freunde lesen mit und lassen grüßen: Sabine, Ben und Mareike schreibt uns, "... während ihr im warmen Atlantik plantscht, müssen wir hier im grauen Deutschland unser trostloses Dasein fristen".
Da habt ihr Zuhause ein wirklich schweres Los gezogen. Dazu passt auch Peters Mail:
Die Narren trauern – der Rosenmontagsumzug in Mainz wurde wegen Unwettergefahr abgesagt: Amtliche WARNUNG vor STURMBÖEN für Mo, 8. Feb., 08:00 – 21:00 Uhr. Es treten Sturmböen mit Geschwindigkeiten zwischen 65 km/h (18m/s, 35kn, Bft. 8) und 85 km/h (24m/s, 47kn, Bft. 9) aus südwestlicher Richtung auf. In Schauernähe muss mit schweren Sturmböen bis 100 km/h (28m/s, 55 kn, Bft. 10) gerechnet werden.

VG Peter

Vielen Dank Peter, da haben wir es wirklich besser. Hier findet der Karneval statt, es ist nur so, dass jede Insel ihren eigenen Termin hat. Morgen wollen wir jedenfalls in den Tauchsport einsteigen. Wir sind gespannt, was es hier zu entdecken gibt:
http://www.atlantisformation-guadeloupe.com/germ/ENTDECKEN-SIE-DEN-COUSTEAU-MARINE-PARK-seine-Tierwelt-und-seine-atemberaubende-Unterwasserwelt_a2.html

---

08.02.: Pointe Malendure - Anse Deshaies/Guadeloupe

Heute ist Rosenmontag und die Yacht entsprechend dekoriert. Um 0700 beginnt es in der Pantry zu klimpern, Kaffeeduft zieht durch die Räume und schon bald bilden sich erste Schlangen vor der Dusche - wir haben in jedem Schwimmer ein Bad & WC mit Dusche. Aber wenn alle zur selben Zeit dasselbe Ziel haben, führt das nun mal zu Engpässen.

Beim Frühstück wird der Tag verplant. Der größte Teil der Crew will Schnorcheln, Martin Wolfgang und Frank lieber mal kurz an Land. Das Dingi liefert die Lösung. Das Teil funktioniert und Martin liefert Annette, Kerstin, Jörg, Ingrid und mich im Paradies der Schnorchler und Taucher ab.

Ich freue mich riesig auf die Unterwasserwelt und habe die gopro "scharf" gemacht. Nach 10 Minuten erreichen wir die Piegeons Insel im Cousteau Marine Park. Vom Schlauchboot seilen wir uns gleich ins Schnorchelrevier ab und ich staune nicht schlecht, was es hier zu sehen gibt. Kleine und größere Fische, gestreift, kariert und in allen Farben des Regenbogens. Korallen in allen Formen, riesengroße Seeigel, eine völlig neue Welt und ich fange alles mit meiner gopro ein. Wahnsinn! Leider ist mein Vergnügen abrupt beendet, als ich feststelle, dass das gopro-Gehäuse voller Wasser ist. Wie kann das sein? Salzwasser in einer Kamera ist das sichere Ende, zack 300 € futsch. Trotzdem lasse ich mir den Spaß nicht nehmen und tauche, jetzt erst recht, schnell wieder in diese wunderbare Welt.

90 Minuten sind wir "unter Wasser" unterwegs. Die Finger werden immer schrumpeliger und auch unter dem Sonnenschutz-T-shirt wird es bei 25° Wassertemperatur langsam kühl. Wie verabredet holt uns Martin mit dem Schlauchboot ab und schnell sind wir zurück an Bord. Die drei Dschunxx haben inzwischen eingekauft. Nach frischen Baguettes und Anker auf sind wir bald wieder draußen auf dem Wasser.

Bis Deshaies sind es nur knappe 8 sm, ein Spaziergang "um die Ecke", doch als wir um die Ecke kommen liegen vor uns 60 Yachten vor Anker, aber auch wir finden noch einen sicheren Ankerplatz (Gesamt 61 sm). Deshaies verbreitet erstmals karibischen Charme, ungefähr so haben wir uns das vorgestellt.

Nach dem Anleger (für Landratten, das ist ein geistliches Getränk) legen wir ab - mit dem Dinghi! Martin skippert die Crew in drei Raten an Land. Karibische Architektur, unverwechselbar, dazwischen Restaurants, Souvenierläden, Weltumsegler, Aussteiger, alles ganz schön bunt hier. Wir finden eine romantische Bar unter Palmen am Strand - das Klischee schlechthin. Immer noch rutschen Yachten vor der untergehenden Sonne rein.

Wir stoßen auf den Sundowner an, es ist 1830. Die Pantry bleibt heute kalt, doch der Koch des Restaurant "Madras" kommt erst um 1900, wir müssen warten. In Frankreich wird nun mal spät gegessen und hier natürlich auch. Wir üben karibische Geduld. Die Fischgriller sind hochzufrieden mit ihrem Red Snapper, Chicken Curry (meine Wahl) ist leider nicht so der hit - darauf hatte ich mich echt gefreut.

Martin skippert seine Crew wieder in drei Schichten zurück an Bord. Nach einem kurzen Absacker fallen wir hundemüde in die Koje, morgen früh geht um 0600 der Anker auf.

09.02.: Anse Deshaies/Guadeloupe - English Harbour/Antigua

Immer wieder: Drecksarbeit am Anker

Es stimmt einfach nicht, dass die Sonne um 0600 aufgeht, unser Anker schon. Die Crew ist noch lange nicht hellwach, als wir Deshaies verlassen. Dass Frank in seiner Pyjamahose am Ruder steht, darf ich hier auf keinen Fall schreiben, schon gar nicht, mit welcher Gelassenheit er seinen job verrichtet. Schnell sind Groß und Genua gesetzt, aber was ist das für ein Tempo?

Stimmt der Trimm nicht oder warum kommt der Katamaran nicht ins Laufen? Ich lese im Katamaranbuch nach, ob wir etwas falsch machen? Machen wir nicht und finden auch endlich einen Dreh, das erste Reff (das haben die Vercharterer als Bremse eingebaut) auszuschütteln. Wenig später beginnt die wilde Jagd, die "Minnow" wird immer schneller. Die Yacht braucht einfach Wind, um zu laufen. Der Wind knackt die 20 Knoten Marke und als wir im 2. Reff bei 6 - 7 Bft. zeitweise über 9 Knoten laufen, reffen wir auch die Genua. Ein tolles Gefühl für die einen, für andere eher nicht. Es läuft wie geschnitten Brot. Montserrat liegt weit an Backbord, die Insel, die 1995 ein Vulkanausbruch beinahe vollständig in die Luft gesprengt hätte. Kurzzeitig begleitet uns ein Delfin, bleibt aber unter Wasser.

Wir jagen über den Atlantik, die lange See geht vereinzelt 2 bis 3 m hoch, aber das ist eher angenehm. Was stört ist die Windsee da drüber. Leichte Regenschauer erfrischen uns, ein wunderschöner Regenbogen, dann wieder Sonne satt. Aus den fernen Wolken schemenhaft ein kleiner Höhenrücken, Antigua. So viel Wind war gar nicht verabredet. Beim Windfinder wurden 11 Knoten angekündigt, nicht 25! Die "Minnow" pflügt da locker durch. Ab und zu rumpelt es mal, aber wir bleiben aufrecht und segeln trocken - so macht das Spaß.

Nach 45 Meilen (Gesamt 107 sm) stehen wir vor der Einfahrt in den hurrikansicheren Hafen English Harbour, bzw. Falmouth. Wir setzen die gelbe Flagge als Zeichen, dass wir einklarieren wollen. In der groben See bergen wir die Segel und rutschen langsam unter Maschine in den wunderbar geschützten Naturhafen. Der Rudergänger (Martin) sagt plötz-

lich, "ich kann die Yacht nicht mehr steuern, wir sind manövrierunfähig!" Ich übernehme daraufhin das Ruder und tatsächlich, irgendwas stimmt nicht. Und dann läuft es eben doch, ich kann die Yacht halbwegs sauber steuern. Dann piept die Stb.-Maschine überraschend Daueralarm. Keilriemen gerissen, Kühlprobleme? Wir schauen uns ratlos an. Frank steigt in den Maschinenraum: Lichtmaschine und Keilriemen sind intakt und plötzlich ist das Piepen weg. Nur weil Frank nachgeschaut hat? Dann doch wieder. Wir schalten die Stb-Maschine ab, die Yacht lässt sich auch mit einer Maschine steuern. Jetzt bitte keine Kunststücke mehr oder auf dem Teller drehen, wir kommen sicher rein.

Vor uns ein Bild, das ich nie vergessen werde: Die Motor- und Segelyachten der Superreichen. Einige mit 6 Salingen und mit Masten um 40 m Höhe, unglaublich. Wir schleichen in die verwinkelte Bucht und als ich einen freien Platz an der Pier sehe, zögern wir nicht lange, da rückwärts ran zu gehen. Um 1300 sind wir fest in Antigua, die gelbe Flagge (wir wollen einklarieren) weht unter der Saling. "Your Welcome", höre ich im Immigrationoffice und dann beginnt eine Zeremonie, die sich gewaschen hat:

Ich habe wieder meine 20 Crewlisten mit allen persönlichen Daten der Crew dabei, 8 Reisepässe und die Schiffspapiere. Vier Büros nebeneinander, hinter den Glasscheiben mindestens zwei, drei Mitarbeiterinnen. In den Büros laufen Fernseher, wird gegessen, Smalltalk. Die Ladies aber so was von korpulent, die bunt lackierten Fingernägel von zwei bis fünf Zentimeter lang. Draußen warten ein paar Skipper und dann kommt an mich der Hinweis auf die "PC-Arbeitsplätze" zum Einklarieren. Aber hier hat das System und davon hatte mir Hermann schon berichtet. Man kann sich bereits online einloggen, ab er ohne Schiffspapiere geht das zuhause natürlich nicht. Mit dieser "Maske" komme ich besser klar und am Ende signalisiert das System "Done". Wennde denkst, das war's jetzt, nee, jetzt geht's erst richtig los.

Die Papiere werden 5fach gedruckt und mit diesem Papierstapel werde ich an den nächsten Schalter geschickt. Warten. "Hold on", sagen die langen Fingernägel, was so viel heißt wie Geduld. Damit bin ich nicht allein, andere Seeleute üben sich auch in Geduld. Als ich wieder dran bin wieder Fragen: "Woher, wann, wohin? Am dritten Schalter werden die Reisepässe kontrolliert. Ehrlich, jeder einzelne Pass wird von 5 Leuten nacheinander sehr genau unter die Lupe genommen, gegen das Licht gehalten, in einen Rechner gescannt. Es ist wie früher an der DDR-Grenze, nur Angst muss man hier nicht haben. "Sorry, the system is working very slowly, hold on please", sagen die langen Fingernägel. Dann endlich bekomme ich die Papiere zurück. Jetzt zurück an Schalter 2, wieder ein abgestempeltes Papier abgeben. Upps, das geht mir beinahe zu schnell. Nun an Schalter 1 anstellen. Ein Skipper mit noch mehr Papieren wartet hier, aber nach 15 Minuten bin ich endlich dran. Nur noch bezahlen: 205 EC (East-Caribean-Dollar) = 86 $ = 86 €. Die Kassiererin (übrigens mit den längsten Fingernägeln und ausnahmsweise wirklich schlank) reicht mich weiter zum Hafenbüro, aber das ist wieder ganz woanders. Papiere abgeben und endlich zurück an Bord. Die Crew hat inzwischen einen wunderbaren Obstsalat zubereitet und feiert, dass wir einklariert sind. Mir ist nicht nach feiern zumute.

Strom und Wasser haben wir noch nicht. Ich also zurück ins Hafenbüro und dort deutet man auf einen Rastaman, der sagt, wir kommen gleich mal vorbei. Gleich mal kann zwei Stunden dauern und der karibischen Höflichkeit folgend, frage ich erst jetzt wieder nach. "Gimme one second", sagt der Rastaman cool und dann kommt es ganz Dicke für mich: "Had You any Assistance from my guys?" "No", antworte ich wahrheitsgemäß. "Had anyone taken your ropes?" "No", antworte ich wieder und jetzt folgt der alles entscheidende Satz in angemessener Schärfe: "Do that never again!!!" "Sorry mister, it's my first time here", antworte ich kleinlaut und habe die Lektion verstanden. Wieder kehre ich wie ein geprügelter Hund an Bord zurück. In dieser Situation habe ich mich nicht mehr getraut zu fragen, wo die Mülltonnen sind. Eine Stunde später werden wir an den Strom angeschlossen. Wasser haben wir bei einem Hochseeangler angezapft, die Marineros lassen uns zur Strafe verdursten.

Es wird trotzdem noch ein schöner Abend im Hafen der Schönen & Reichen. Naja, schön sind wohl die wenigsten, da haben wir mehr zu bieten, dann eben im Hafen der Reichen. Und so richtig Alarm gibt es auch noch. Alle Superyachten machen gegen 2200 ein Höllenspektakel: "Ruderboote" erreichen den Hafen. Ruderboote, die am 15 Dezember auf den Kanaren abgelegt haben und jetzt nach rund 55 Tagen ihr Ziel Antigua erreichen. Die Vierercrew wird ohne Ende gefeiert. Eine Steelband legt los, als gäb's kein Morgen, die offizielle Begrüßung folgt und die Mädels liegen endlich wieder in den Armen ihrer Kerle. Auch wir applaudieren und gratulieren für die unglaubliche Leistung.

Damit erklärt sich auch, warum bereits am Nachmittag ein solches Spektakel im Hafen war. Zwei Crews sind angekommen. Kommen da etwa noch mehr?

10.02.: English Harbour/Antigua

Heute ist unser Inseltag. Annette, Ingrid, Kerstin, Jörg und ich mieten ein Auto und gehen auf Inseltour. Wie schön, mal was ganz anderes. Zum ersten Mal im Leben fahre ich ein Auto mit Automatik, dazu noch der blöde Linksverkehr. Beides wirklich gewöhnungsbedürftig, aber es wird ein wunderschöner Tag. Die drei Dschunxx Frank, Martin und Wolfgang wollten keine Schuckelei über die Insel und vergnügen sich lieber in English Harbour.

So sieht das unterwegs aus, Linksverkehr!

Die schönsten Strände gibt es leider nicht ohne Hotel

In der "Hauptstadt St. Johns liegen drei riesige Kreuzfahrer ...

... die Einheimischen leben nun mal davon.

Spät zurück an Bord hören wir von den Dschunxx, dass nun auch die einheimische Rudercrew angekommen ist. Der Auftrieb war noch größer als gestern Abend.

Zwei Mails grüßen die Crew, vielen Dank Anita, Bernd und Siegfried

Hallo Ralf, auch ich gehöre zu den fleißigen Lesern die jeden Morgen gierig nach deinen Berichten schauen. Wie Du ja schon weist ist der Rosenmontagszug in Mainz leider ausgefallen. Ich hätte gerne den 05er Jungs die im Zug mitgefahren wären ein 3fach donnerndes Helau zugerufen. Ich wünsche Dir und der Crew einen wunderschönen Törn und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel und abends 2 Fingerbreit guten Wein im Glas.
Viele Grüße aus verregneten Nierstein am schönen Rhein. Anita u. Bernd

Hallo Ralf,
ich bin auf jeden Fall auch ein Mitleser! Ich wünsche Euch viel Spaß und neben dem obligatorischen "Mast- und Schotbruch, guten Wind, immer 'ne Handbreit Wasser unter'm Kiel!" Für die tauchbegeisterten ein "Gut Luft!"
Beste Grüße an Euch und vor allem an meine tolle Schwester!
Siegfried

Mit dem wohl schönsten Foto des Tages verabschieden wir uns schon mal vorneweg von Antigua, morgen geht es weiter nach Barbuda. Unten auf dem Foto sehen wir den hurrikansicheren "English Harbour", irgendwo da unten liegt die "Minnow"

11.02.: English Harbour/Antigua - Barbuda

Weil wir nach Barbuda wieder 50 sm segeln werden, stehen wir um 0700 auf, gleich nach dem Ausklarieren wollen wir ablegen. Um 0800 öffnet das immigration office. Frank kommt mit, falls ich sprachlich hängen bleiben sollte. Doch zunächst muss die Liegegebühr bezahlt werden und die ist richtig happig: 70 $ kostet ein einziger Tag, das passiert uns nicht noch einmal. Danach wird es wieder kompliziert. Lieber Hermann, Du hattest mir erklärt, über e-seaclear würde das alles wunderbar laufen. Wo auch immer Du das erlebt hast, hier auf Antigua klappt das nicht.

Man will uns nicht ausklarieren, da wir nach Barbuda segeln und wir Antigua (Barbuda ist Teil von Antigua) von dort aus verlassen. Wir sollen in Codrington auf Barbuda ausklarieren. Codrington ist mit der Yacht nicht zu erreichen. Zu Fuß wäre das ein 10 km Marsch und mit dem Beiboot ist es noch weiter. Wir müssen dort auch nur dann ausklarieren, wenn wir länger als 24 Stunden von Antigua weg sind. Wir rechnen nach und kommen auf 23 Stunden, also könnten wir (rein rechtlich) durchaus hier ausklarieren. Aber das wollen die "Behörden" nicht. Is das kompliziert. Wir gehen zurück an Bord, besprechen das Procedere mit der Crew und entscheiden, nicht nach Barbuda zu gehen, sondern direkt nach Nevis!

Mit dieser Entscheidung treten wir, zurück im immigration office, wieder die ganze Litanei los. Ja, Hermann, alle Daten sind in e-seaclear gespeichert und trotz der akribischen Prüfung vorgestern bei der Einreise muss ich die Pässe wieder vorlegen, werden die Pässe wieder geprüft, elektronisch eingelesen und ich bekomme wieder diverse Listen mit wunderschönen Unterschriften. Nach einer geschlagenen Stunde dürfen wir English Harbour endlich verlassen. Die Bürokratie scheint ein riesiges Beschäftigungsprogramm, verstehen kannste das nich. Ich muss gestehen, dass ich deutlich an meine Grenze komme. For nothing so viel Geduld aufbringen ist nicht meine Welt. So, alles wieder von vorn, diesmal nach Nevis!

11.02.: English Harbour/Antigua - Nevis

Um 1015 sind wir endlich draußen. Ein 6 Bft. Vorwindkurs schiebt uns an der Südküste von Antigua nach West. Wir segeln Schmetterling, der Bullenstander ist angeschlagen und die Genua mit einem Barberholer weiter geöffnet. Achtung, an der Südwesthuk sind Riffe, von denen wir uns freihalten müssen. Wir machen gutes Tempo und sollten Nevis vor dem Sonnenuntergang erreichen. Als wir den Autopiloten steuern lassen bekomme ich endlich mal Zeit für das Logbuch. Endlich mal Zeit, euch die Crew vorzustellen: Mit an Bord sind

Wolfgang

Ingrid

Annette

Martin

Frank

Kerstin

Jörg

Ralf

Mit Ausnahme von Wolfgang, der ursprünglich mal Schiffbauer gelernt hat, haben alle anderen an Bord der "Kalami Star" ihre SKS-Prüfung abgelegt. Das Tolle ist, das Jede/r ganz besondere Qualitäten in die Crew einbringt. Das haben wir schon vor zwei Jahren erlebt, als wir die Kanarischen Inseln gesegelt sind. Außer Wolfgang waren alle anderen dort bereits mit an Bord. Wir entwickeln uns eben weiter.

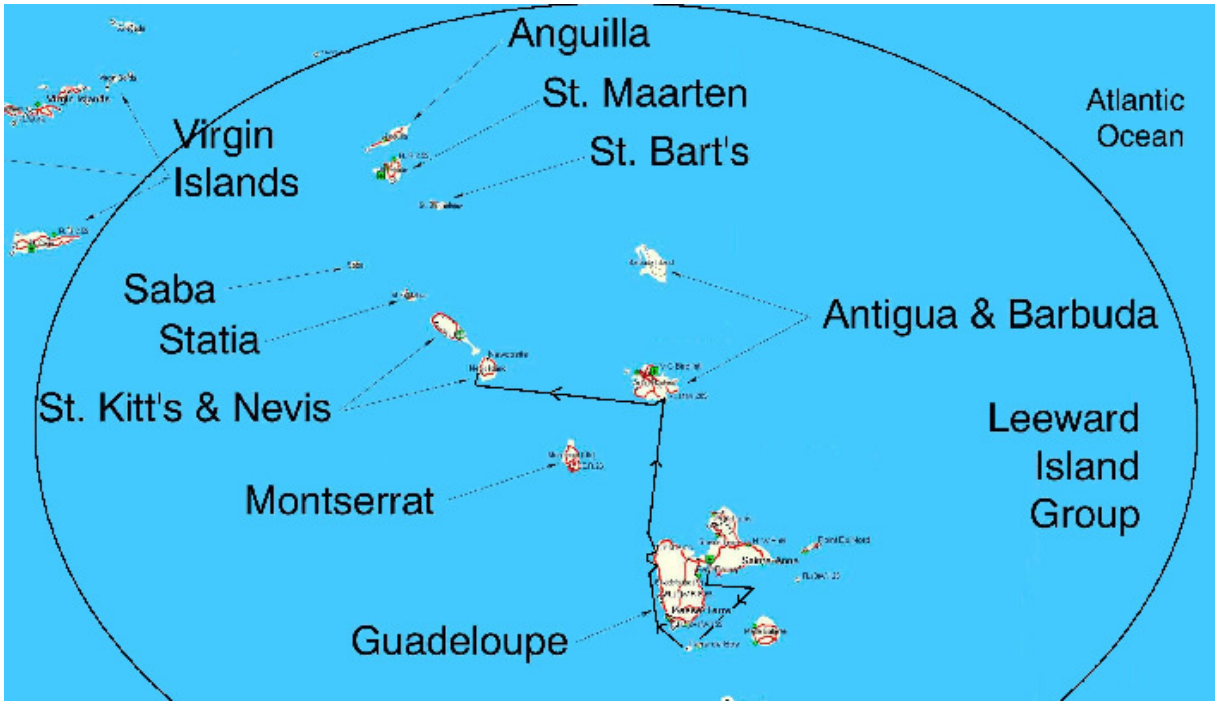
Noch etwas beschäftigt mich auf der "Langstrecke". Warum hat der Vercharterer immer noch nicht auf unsere Mängelliste reagiert? Wir wollen schon wissen, wie sich die Yachteigner positionieren, doch die ignorieren uns offenbar. Wir haben über 11.500 € für eine komfortable Yacht an den Vercharterer gezahlt und der hält es nicht für nötig, auf unsere Mängelbeschreibung zu reagieren? Nicht ein Wort des Bedauerns, kein Vorschlag zur Nachbesserung - immerhin haben wir am 20. Februar Crewwechsel. Da könnten einige Dinge neu justiert werden. Dieses Verhalten ist ignorant, ärgerlich und insofern habe ich auch kein

Problem damit, den Vercharterer beim Namen zu nennen: VPM-Bestsails aus dem Stall Barone.

An die Verantwortlichen von VPM-Bestsails! Dieses Logbuch wird von sehr vielen Seglern gelesen. Täglich sind 400 Leser auf meiner website www.ralfuka.de Vermutlich sind darunter potentielle Charterkunden. Wenn Sie Yachten mit so gravierenden Mängeln für 11.500 € verchartern, dazu eine Kaution in Höhe von 4.750 € verlangen ist das keine gute Werbung. Darum geht es:

- Keine Trenndiode zwischen den Batterien
- Zu wenig Batterieleistung (210 Ah) bei 8 Personen in den Tropen (Kühlschrank)
- Keine funktionierende DSC-Funke, keine MMSI
- Antenne lose
- Defekte Logge und damit unbrauchbare Anzeige "Wahrer Wind"
- Keine Windex, keine Windfäden
- 2 Rumpffenster lecken
- Verstopfte Abwasserleitungen (Dusche, Waschbecken)
- Spüle in der Pantry undicht
- Schimmlige Kopfkissen
- Verdrecktes und unvollständiges Geschirr/Besteck

Wir haben Sie freundlich um eine Stellungnahme gebeten, doch serviceorientiert ist Ihr Verhalten oder besser Schweigen nicht. Lassen wir das, lieber zurück an Bord. Gegen 1300 schläft nach 15 Meilen der Wind so langsam ein - ungewöhnlich für die Passatregion. Die See ist zwar noch bewegt, doch das tut auf einem Katamaran nicht so weh, wie auf einer Kielyacht. Eine Stunde später taucht Nevis so langsam aus dem Dunst auf, noch knapp 30 sm. Es wird also bereits dunkel sein, wenn wir die Ankerbucht vor Charlestown (Nevis) erreichen, aber wir können ja nicht einfach "stehen bleiben" - zur Erinnerung, für Charteryachten besteht ein Nachtfahrverbot!



Hier oben die aktuelle Route: Es mag sein, dass das hier alles etwas schwerer "rüber kommt" und ihr das Gefühl habt, die kämpfen ja nur mit Pleiten, Pech & Pannen", das ist doch kein Urlaub. Nein, das ist nicht so, der Skipper hat es da halt ein wenig schwerer, aber eben nur ein wenig. Wir hatten bisher doch wunderbare Segel- und Landtage und auch heute ist

wieder ein herrlicher Tag, auch wenn uns erstmals der Wind verlässt. Da kannst Du auf der überdachten Terrasse im Schatten sitzen, lesen, Kaffee trinken oder Pläne für die nächsten Törns schmieden. Übrigens, hat noch jemand Lust, vom 23. April bis 3. Mai "Skagen Rund" zu segeln? Mindestens eine Seefrau oder ein Seemann könnte noch mit.

Wir lesen über Charlestown den Hauptort auf Nevis. Nette Kneipen soll es hier geben und die tollsten Strände der Karibik (deshalb wollten wir doch nach Barbuda). Nebenbei passieren wir Redonda, ein verlassenes, kleines, steiles Felseneiland, das zu Antigua gehört. Ein paar fliegende Fische sorgen für Gespächsstoff, doch Wale oder Delfine mögen uns offenbar nicht sehen. Gegen 1800 erreichen wir den Dogwood Point, wenn man so will das Kap Horn von Nevis. Tatsächlich kommt langsam wieder Bewegung in den Wind, aber wir bergen die Segel mit dem letzten Büchsenlicht, in einer knappen Stunde sind wir in Nevis.

Schnell ist es dunkel und das zuerst ausgemachte rote Festfeuer erweist sich als Backbordlaterne einer Yacht, die uns bald in strahlendem Grün passiert. Wenig später haben wir das rote Festfeuer. Drei, vier Yachten liegen hier und kurz darauf sind wir nach 50 sm (Gesamt 157) an der Mooringtonne fest, Premiere!

Die Spielregeln lassen es nicht zu, dass man illegal einreist, doch großer Hunger spült uns trotzdem an Land. Die Post geht in Charlestown nicht wirklich ab. Ein einziges Restaurant hat noch auf, erfahren wir von Passanten und 1 km später sind wir da. Hier werden wir wunderbar bedient, essen chinesisch, zahlen mit US-Dollar und nehmen über die Promenade wieder Kurs auf das Dinghi. Aber was ist das? Deutschland steht Kopf! Zwischen Flaggen aus allen Ländern der Welt sehen wir Gold/Rot/Schwarz. Da stimmt doch was nicht. Kerstin und Jörg stellen patriotisch und schnell die richtigen Verhältnisse wieder her, schlagartig geht es uns besser. Mit dem Dinghi kehren die illegal Eingereisten zurück an Bord.

12.02.: Charlestown/Nevis

Nach dem Frühstück geht's an die Törnplanung. Ein wenig Unzufriedenheit hatte sich eingeschlichen, wir können doch nicht jeden Tag einfach immer weiter, immer weiter segeln? Die Karten werden hin- und her gewälzt und am Ende entscheiden wir uns für eine Entschleunigung der Reise. Wir müssen weder Inseln, noch Meilen abhaken. Wir bleiben heute auf Nevis, gehen morgen nach St. Kitts und haben natürlich auch bereits die Rückreise im Kopf. In einer Woche müssen wir wieder in Pointe a Pitre auf Guadeloupe sein.

Doch zunächst heißt es wieder mal einklarieren. Mit dem Dinghi düsen wir an Land. Frank ist wieder mit dabei und aufgrund seiner Sprachkompetenz entstehen keine Missverständnisse. Auf Nevis gibt es natürlich Computer, aber weit gefehlt, mit e-seaclear läuft hier gar nichts. Alle Angaben zur Yacht und Crew muss ich fein säuberlich in ein Formular eintragen. Mit Kugelschreiber und BLAUPAPIER! Vom Custom- dann ins Immigration-Office, da werden wieder die Pässe kontrolliert, gescannt und gestempelt, danach ins Hafenbüro. Mit dem "Laufzettel" aus dem Hafenbüro zurück zum Zoll. Wir lassen 12 US-Dollar fürs Einklarieren und 52 $ für zwei Nächte an der Mooring. Nach einer Stunde sind wir
zurück an Bord.

Die Crew vergnügt sich heute auf unterschiedliche Weise an Land. Das Shuttledinghi bringt alle an Land. Das Programm führt Kerstin & Jörg zum Botanischen Garten, Annette und Ingrid "marschieren" in die Taucherbucht (beim Custom wurden wir tatsächlich vor Haien gewarnt!). Der Skipper gehört zur Downtowncrew und so wie es aus dem Revierführer klingt so hört es sich hier auch an. Aus vielen Lautsprechern dröhnt Reggaemusik, so als hätten alle was an den Ohren. "Stand by me", summe ich intuitiv mit (is doch gar kein Reggae), läuft hier immer noch. Einfach ein tolles Stück, hab's viele Jahre nicht mehr gehört und werde es unter die Bilder aus dem Film mischen.

Als wir uns in Charlestown bewegen wird deutlich, in welcher Armut wir uns hier bewegen. Wo die Karibik dem Klischee entspricht, das wir alle im Kopf haben, findest du keine Einheimischen, sondern teure Hotels. Und wo die Einheimischen leben gibt es keine Klischees - vom Reggae mal abgesehen.

Und hier von der Mooringtonne aus sieht es so (Foto Vorseite) aus. Vor uns ein Traumstrand mit Palmen, Sandstrand, teuren Hotels und mit richtig viel Personal. Was uns angeht: Vor dem Frühstück, zwischendrin und vor dem Schlafen: Schwimmen - Hauptsache der Hai ist anderswo unterwegs. Ach und immer wieder rutscht mal eine mail von Zuhause rein. Grüße zurück an Sonja und vielen Dank für Deine guten Wünsche.

Gegen Abend sind alle von den verschiedenen Abenteuern zurück. Beim Sundowner sitzen wir auf unserer "Terrasse", gegenüber am Strand wird ein Feuer entzündet, Urlaubsstimmung. Annette, Wolfgang, Kerstin und Ingrid zaubern aus diversen Vorspeisen ein Menue. Rotwein wird gereicht, so muss Urlaub. Die Temperatur, wir haben kein Thermometer, sinkt auch in der Nacht nie unter T-Shirtniveau. Den leichten Pullover hab ich bisher noch nie gebraucht. Der Traumstrand hat es - jedenfalls bis um Mitternacht, als plötzlich ein Überfall auf unsere Ohren einsetzt, der sich gewaschen hat. Reggae ohne Ende War es bis fünf oder sechs Uhr morgens? Ich weiß es nicht. Blöderweise hat Martin danach geschnarcht als gäb's kein Morgen - wobei ich hinzufügen muss, dass er das Gegenteil behauptet. Schlecht oder fast gar nicht geschlafen haben wir also beide. Wenigstens da sind sich die Schnarcher einig.

13.02.: Nevis - Sandy Beach - Basseterre/St. Kitts

Nach dem Frühstück verholen wir zurück an die Mooring vor Charlestown. Annette, Kerstin und Martin fahren mit dem Dinghi an Land, Brot und Gemüse sind fast alle. Um 1130 nehmen wir Kurs auf die Sandy Beach im Nordwesten von St. Kitts, der größeren Schwesterinsel von Nevis, das sind roundabout 20 Meilen. Wir gehen auf Vorwindkurs und bringen es damit auf 6 Knoten, um 1500 müssten wir da sein. Müssten wir, wenn nicht die Crew sportlich segeln und vor dem Wind kreuzen wollte.

Die Crew sucht den Schatten und holt versäumten Schlaf nach.

Bei der Gelegenheit ein großes Dankeschön an die Bordfotografen, die mich beinahe täglich mit neuen Fotos füttern. Beim Segeln erleben wir, wie schwierig der Kat auf raumen Kursen zu trimmen ist. Das Groß ist beinahe doppelt so groß wie die Genua und beim kleinsten Fehler ist die Yacht nicht mehr zu halten und dreht in den Wind. Nach einer Weile haben wir den Dreh raus, lassen Basseterre die Hauptstadt von St. Kitts weit an Steuerbord und segeln endlich einen stabilen Kurs längs der Südwestküste von St. Kitts. Hohe Berge auf der Landseite sorgen für kräftigen Wind, je mehr wir uns der Küste nähern. Um 1530 erreichen wir die Sandy Beach, doch die ist 1. gar nicht sandy und 2. wenig geschützt. Keine Yacht liegt hier am Anker. Das ist immer ein Alarmzeichen; ankere niemals allein in einer Bucht steht in jedem Revierführer - aber eher aus Gründen der Kriminalität. Davon haben wir auf unserem Törn bisher nichts gespürt, sieht man mal von den Yachten der Superreichen ab, die man mit seiner Hände Arbeit nicht "verdienen" kann und ihren Heimathafen deshalb wohl auch lieber in den Steuerparadiesen dieser Welt haben.

Wir entscheiden uns, nicht an den Anker zu gehen, bis Basseterre, der Hauptstadt von St. Kitts und mit einer passablen Marina ausgestattet, sind es zwar 8 Meilen gegenan, das sollte der Kat auch bei 5 - 6 Bft. und 1,5 m Welle schaffen. Aber da war doch eben ein Hafen, der weder auf der Seekarte noch im Plotter (wie alt ist eigentlich die Karte im Plotter?) zu finden ist. Dort wird zwar noch gebaut, aber einige Yachten stehen an Land, darunter auch Kielschiffe. Mit unseren 1,20 m Tiefgang sollten wir da sicher rein kommen. 10 Minuten später manövrieren wir vorsichtig rein, aber auf dieser Baustelle ist es so hässlich, dass wir gleich wieder abdrehen. Lieber weiter nach Basseterre, das sollte bis Sonnenuntergang zu schaffen sein.

Also rumpeln wir in die Gegenrichtung. Über Kanal 68 versuche ich den Hafen zu erreichen, doch niemand hört uns. Drei weitere Versuche folgen, keine Antwort. Als wir vor der Marina stehen sehen wir einen Ankerlieger, ansonsten liegt hier niemand. Martin steuert uns vorsichtig in die Marina und tatsächlich entdecken wir zwei freie Plätze. Doch die beiden Marineros winken deutlich ab, der Hafen ist "voll", zwei Yachten werden noch erwartet, in ein Päckchen dürfen wir nicht, da ist Dänemark weit. Wir müssen wieder raus und vor der Einfahrt im kräftigen Schwell an den Anker. Zum Glück ruckt der Anker beim ersten Versuch ein, aber es schüttelt uns ohne Ende durch - 30 sm (Gesamt 187).

Und ein merkwürdiges Quietschen kommt zu den gewohnten Geräuschen dazu. Es lässt sich einfach nicht lokalisieren. Mit allen Sinnen gelingt Frank die "Ortung" - die Ruderanlage auf der Backbordseite scheint defekt. Und nun schreiben Frank & Martin die nächste Heldengeschichte. Während die Crew samt Skipper fein Essen gehen, gehen die Beiden auf Tauchfahrt in den Bb-Maschinenraum ... und werden fündig. Der Ruderarm für das Bb-Ruder lässt sich nicht mehr fixieren. Die Schrauben, bzw. Gewinde sind ausgeschlagen, das ist mit Bordmitteln nicht zu reparieren. Merkwürdig, Thierry hatte auf die Schwachstelle Ruder bereits hingewiesen, wusste also von der Abnutzung und hat uns damit fahren lassen? Doch davon ahnen wir nichts, weil wir in einem wirklich piekfeinen Restaurant essen.

Ja, das Essen war wirklich super hier (Foto Vorseite), doch 6 m neben unserem Tisch "veredeln" ein Saxophonist und eine Sängerin den Abend in einer Lautstärke jenseits der Schmerzgrenze.

13.02.: Basseterre/St. Kitts

Die Nacht am Anker war nicht wirklich lustig, wir werden in den Kojen hin- und her geschaukelt und das nach der vorhergehenden Reggaenacht vor dem Traumstrand von Nevis. Immerhin hat sich der Anker keinen Zentimeter bewegt. Da biste am Morgen wie gerädert. Nach dem Frühstück dürfen wir zum Wasser bunkern (15 $) in den Hafen verholen und bei der Gelegenheit kann ich uns auch gleich ausklarieren. Das klappt endlich mal völlig problemlos. Danach kommt es allerdings ganz Dicke. Wir informieren VPM-Bestsails über die Ruderprobleme und erleben ein Desaster an Charterservice.

Als "Percey", von der VPM-Vertragswerkstatt auf St. Kitts, sich den Schaden bei uns an Bord anschaut, bestätigt er Franks Schadenanalyse. Gegenüber dem Stützpunkt auf Guadeloupe wiederholt Percey **dreimal** seine Sicht der Dinge, danach mailen wir ein weiteres Mal an den Stützpunkt mit Cc an "alle". Nochmal und nochmal gehen Mails und Fotos hin und her, bis es uns reicht und wir sehr deutlich machen, dass nicht wir ein steeringarmproblem haben, sondern VPM-Bestsails.

Von der Chefetage auf Malta erfahren wir am Nachmittag!!!, dass sie die Reparatur in Auftrag geben werden. Der "steeringarm" soll morgen hier eingeflogen und verbaut werden. Leider verlieren wir damit bereits jetzt unseren Reservetag, eine Alternative haben wir aber nicht. Eine Charter bei VPM-Bestsails kann ich mir zukünftig nicht mehr vorstellen, schon gar nicht, als wenig später die Reparatur schon wieder in Frage gestellt wird. Wir haben die Faxen dicke und senden diese Mail:

Hallo Herr B.,
jetzt verstehen wir nichts mehr. Soeben wurden wir von der Basis in Guadeloupe angerufen und erfahren, dass der "Ruderarm" gar nicht defekt sein soll. Noch einmal: Wir haben einen Maschinenbauer an Bord, der den Schaden akribisch analysiert, am Telefon geschildert und per Mail beschrieben hat. Bereits in Pointe a Pitre wurden wir darüber informiert, dass das Ruder eine Schwachstelle der Yacht ist. Dieser Schaden ist auch nicht durch unsere Nutzung entstanden, sondern der Materialverschleiß am Ruderarm und an den Schrauben hat eine lange (und bekannte) Vorgeschichte.

Wir sind hier im Schwell vor Basseterre/St. Kitts buchstäblich gefangen, dürfen nicht in den Hafen und werden heftig durchgeschüttelt, die Stimmung ist auf dem Nullpunkt. Wir fordern Sie unmissverständlich auf, dass bis morgen Mittag die Ruderprobleme der "Minnow" behoben sind.

Natürlich müssen nicht alle ständig an Bord bleiben und sich mit VPM-Bestsails rumschlagen, Basseterre ist auf jeden Fall einen Landgang wert, wenn's nicht gerade regnet. Davon bekommen wir heute reichlich, aber für Dingifahrten an Land finden wir dennoch ausreichend Zeit.

Der heutige Platz der Unabhängigkeit (oben) war früher der berüchtigte Sklavenmarkt.

Dies hier ist ein kleiner Bilderbogen aus Basseterre. Die Hauptstadt der Inseln St. Kitts und Nevis ist nicht riesengroß, doch wenn zwei Kreuzfahrer anlegen und 7.000 Touristen die

Stadt bevölkern ist natürlich die Hölle los. Wie wir bereits in St. Johns (Antigua) gesehen haben, werden die Passagiere gleich in einer Shopping Mall abgefangen.

Wir müssen aus der Marina zwangsläufig da durch und so manche Geschäfte machen offenbar richtig Spaß. Die Gambas, die Jörg hier bändigt, sind wirklich noch lebendig.

Die Markthalle liegt direkt am Strand. Von dort kann man uns (unten) im Schwell gut sehen. Zwei Nächte werden wir hier draußen durch geschüttelt.

15.02.: Basseterre/St. Kitts

Nach einer rumpligen Nacht gibt's um 0700 den Kaffee vor dem Kaffee. Um 1030 verholen wir in den Hafen, doch es ist kein Percey und auch kein anderer Mechaniker da. Um 1100 nicht und auch nicht um 1130. Der Hafenkapitän, der uns eh nur duldet, fordert uns auf, auf die andere Hafenseite zu verholen. Wir warten weiter und damit steigt die Spannung an Bord, alle sind völlig genervt. Ich rufe unsere Agentur in Deutschland an und frage, was passiert, wenn wir hier aussteigen und nach Hause fliegen? Davon wird uns deutlich abgeraten, sie bekommen keinen Cent zurück. Die Agentur verspricht, sich direkt mit der Chefetage (Barone) in Verbindung zu setzen und sich wieder zu melden. Wir rufen den Stützpunkt in Pointe a Pitre an und sind völlig erstaunt, dass das Ersatzteil dort angekommen ist. Der für 1100 angekündigte Mechaniker soll gleich kommen und prüfen, ob sich das Ruder provisorisch reparieren lässt. Der Mechaniker kommt aber nicht. Richtig ärgerlich daran ist, dass uns niemand informiert. Derart abhängig und ausgeliefert habe ich mich selten gefühlt und dafür haben wir auch noch bezahlt, freiwillig. Was machen die mit uns?

Und was machst Du als Skipper, wenn die Crew sagt, wir können nicht mehr, wir machen das nicht mehr mit? Was machst Du, wenn im Internet Flüge rausgesucht werden und in ein paar Tagen die nächste Crew an Bord kommen will? Die lesen doch auch dieses Logbuch. Wer will denn noch auf diese marode Yacht?

Um 1215 endlich ein Mechaniker, Hoffnung. Frank baut sogar den Ruderarm aus, dann verschwindet er damit und meint, er wäre in zwei, drei Stunden mit neu geschnittenem Gewinde und den entsprechenden Madenschrauben zurück. Wenig später heißt es, eher

1600. Es ist einfach nicht zu fassen. Ja, ich weiß Peter, karibische Gelassenheit ... meine ist inzwischen auf der Strecke geblieben. Wenigstens nutzen wir die Wartezeit zum Landgang und für eine Zwischenmahlzeit an Bord. Als ich um 1530 zurückkehre ist der Mechaniker gerade fertig und kassiert stolze 150 $ für die Reparatur und 20 $ für's Taxi. Der Hafenmeister nimmt uns auch noch mal glatte 20 $ Liegegebühr für den halben Tag und 15 $ für Wasser ab. Danach legen wir ab, wir sind wieder frei, was für ein Gefühl, Freiheit!

Wir lassen Basseterre, die Kreuzfahrer und noch viel mehr hinter uns. Ich will doch nachher noch baden. Schnell sind wir wieder drüben vor Nevis. Morgen geht es weiter nach Montserrat und von dort rüber nach Guadeloupe. Doch noch einmal zurück über Los und wie schön, dass Peter auf uns aufpasst und einen interessanten Hinweis gibt:

```
Hallo ihr Bewohner der Winnow,
Bestsail möchte eine Lipari 41 Bj 2011 in Guadeloupe verkaufen. Ist das
eventuell Eure? Dann wisst ihr weswegen die nichts mehr investieren wollen.
http://www.bestsail.net/de/yachtverkauf/121_lipari+41++guadeloupe/
Ist wohl leider kein Trost für Euch zu wissen. Nehmt es karibisch.
```

Peter, Du hast Recht, wenn man die Fotos anklickt, könnten die Bilder von uns sein. Ehrlich, ich habe mich monatelang auf diese Reise gefreut und zum Verständnis, ich segele, um dahinter zu kommen. Mich interessieren Land und Leute, die Geschichte und warum das alles so ist, wie es heute ist. Und ich segele, weil es zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln gehört, weil man mit der Yacht an Ecken kommt, die man sonst fast gar nicht erreichen kann. Davon wollte ich hier schreiben und Dich auf diese Reise mitnehmen. Stattdessen muss ich euch erzählen, dass VPM-Bestsails nach vielen Tagen endlich auf meine Beschwerde reagiert und mir die Welt ihrer "Minnow" erklärt. Ich will nur ein paar Auszüge widergeben. VPM-Bestails = *kursiv*:

1. Trenndiode zwischen den Batterien - diese sind bei diesem Schiffstyp nie verbaut gewesen, FP Liparie 41 haben 2 Batterie Bänke die getrennt voneinander sind. Eine Batterie für eine Maschine, die andere Batteriebank dient für Service als auch für den anderen Motor. Dies ist von Fountaine Pajot aus so gehandhabt bei allen mir bekannten Fountaine Pajot die 12v Bordspannung haben (Bei den "größeren" die 24v Bordspannung haben sind die Motoren Batterien auf beiden Seiten getrennt).

Entgegen Ihrer Aussage im Online Logbuch, ist es wirklich nicht möglich die getrennte Starter Batterie wirklich nicht "leer genudelt" werden, außer man hat den Trennschalter "ON" und Verbindet somit alle Batterien zu einem Kreis. Der Trennschalter ist für den Fall das man die Service Batterien die auch einen Motor starten tiefentladen hat (was man vermeiden sollte wie Sie sicherlich wissen) um den zweiten Motor über die getrennte Motorbatterie zu starten. Dies ist auch im "Owners Manual", das sich im Kartentisch befinden sollte, beschrieben.

Es wäre schön, es wäre tatsächlich so, doch leider wurde an der Elektrik "gebastelt" und die Trennung aufgehoben. Nachweis: Startet man die Maschine werden die Lichter im Salon dunkler - es gibt also keine Trennung.

Noch was: Nach einer dreistündigen Motorfahrt liefern die Batterien plötzlich keine Spannung und während der Motorfahrt piept die Ladekontrolle. Erst nach ein paar Tagen haben wir den Fehler: Eine Batterie ist platt ... und wird hoffentlich ausgetauscht

2. 210 AMP sind natürlich nicht üppig, jedoch haben wir als extra auf unseren Booten eine Solaranlage die die Batterien tagsüber laden. Wie sie sicherlich wissen sollte man morgens sowie abends jeweils 2h den Motor zur Batterie-Ladung laufen lassen, um die Batterien nicht zu sehr zu entladen. Bei größeren Batterie-Bänken dauert dieses Laden länger, je nachdem wie viel entladen wurde.

Nein, das wussten wir bei Vertragsabschluss nicht. Wir haben eine Segelyacht gechartert und erfahren leider erst an Bord, dass die Batterien 4 Stunden am Tag mit der Maschine geladen werden müssen. Information und Kommunikation gehört nicht zu den Stärken von VPM-Bestsails.

3. DSC sowie MMSI ist nicht Vorschrift, auch dürften unsere Kunden ohne DSC-Schein die DSC Anlage rein theoretisch gar nicht bedienen und wir müssten diese dann komplett stilllegen, da wir sehr viele französische Kunden haben, die weder einen Funkschein noch einen Segelschein zum chartern unserer Boote brauchen, müssen wir hier leider diesen Kompromiss eingehen.

Die Distanzen zwischen den Inseln sind teilweise recht groß. Wer's nicht weiß, das digitale Signal (DSC = Digital Selective Call) trägt doppelt so weit wie Sprechfunk. Da wird ein vorhandener Sicherheitsvorteil zurückgebaut? Erschreckend. Segler ohne Funkschein dürfen auch andere Funkanlagen nicht nutzen, allerdings: Not kennt kein Gebot, also was soll's?

Es folgen noch weitere Stellungnahmen zur Logge, Antenne, etc., dann folgt Punkt

7. 2 Rumpffenster lecken, Verstopfte Abwasserleitungen (Dusche, Waschbecken), Spüle in der Pantry undicht, Schimmlige Kopfkissen Verdrecktes und unvollständiges Geschirr/Besteck sollte natürlich auch nicht sein! Wir entschuldigen uns hierfür aufrichtigst! Bitte teilen sie uns doch mit welche Rumpffenster lecken, am besten mit Foto, damit die Basis das beheben kann.

Da unser Maschinenbauer buchstäblich mit Reparaturen überlastet war, ist ein Anwalt, das muss man sich mal vorstellen, zwischen Bilge und Abwasserpumpe auf Ursachenforschung gegangen und hat heraus gefunden, dass das Pumpengehäuse undicht ist. Die Pumpe zieht Luft und das geförderte Abwasser landet in der Bilge. Da die Symptome auf der Steuerbordseite ähnlich sind, haben wir uns erst gar nicht bemüht, hier weiter zu suchen. Beide Pumpen müssen ausgetauscht werden. Wir würden uns freuen, wenn das auch für die WC-Brille an Stb. gilt. Ich musste zweimal mit der Brille in der Hand da runter. Das ist zwar ein unangenehmes Thema, lässt sich durch Austausch aber angenehm leicht beseitigen.

Die defekte Ruderanlage war damals noch nicht Teil dieser Mängelliste, doch das Krisenmanagement bei VPM-Bestsails dazu war, vorsichtig formuliert, unterirdisch. Allerdings lässt es den Schluss zu, dass die Probleme bekannt sind. Wie sonst hätten Sie so detaillierte Reparaturanweisungen an eine Chartercrew mailen können:

Alternative 1: slacken the long bolt, prise open the gap, then screw in the allen screw into the hole in the rudder shaft, then tighten the long bolt what will then force the allen grub screw in to the shaft
Alternative 2:
take of the 2 bolts and replace with 2 new bolts and lock nut at the other side.
Alternative 3:
Drill a new hole next to the old screws and a bolt inserted there temporarily.

To make the arm grip better on the steering shaft sandpaper can be entered between shaft and rudder arm when the bolts are removed to roughen up the area a bit to make it grip better.

Wie unschwer am Ruderarm zu erkennen ist, ist diese Crew das Ende der Verschleißkette. Die Basis in Pointe a Pitre hatte bereits auf die Schwachstelle hingewiesen. Wie kann man Chartergäste so fahrlässig in ein Sicherheitsproblem segeln lassen: Eine manövrierunfähige Yacht bei Bft. 8 weit zwischen den Inseln und dann diese Funkanlage ..?

Der Grund warum wir Ihnen aus Deutschland bis jetzt nicht geantwortet hatten ist, dass für die oben genannten Probleme eigentlich die Basis vor Ort Ihr direkter Ansprechpartner ist, da diese vor Ort helfen können, und auch durch die Zeitdifferenz einfacher zu erreichen sind.

Sehr geehrter Herr B., das Problem schlecht gepflegter und schlecht gewarteter Yachten auf die Stützpunkte zu verschieben tun alle. Sie wollen die Yacht verkaufen, wer investiert da noch, wenn der Käufer die Yacht "wie gesehen und Progefahren" übernimmt? Als Skipper für einen bekannten Vercharterer habe ich damit hinreichende Erfahrungen. Wir haben allerdings erwartet, dass Sie uns Hinweise geben, wie und wann die Missstände abgestellt werden. Mit Ihren Allgemeinplätzen werden die Mängel ihrer Yacht nicht gelöst.

16.02.: Nevis - Montserrat

Am frühen Morgen bereits eine Mail von Saskia und meinem Sohn und webmaster Ben:

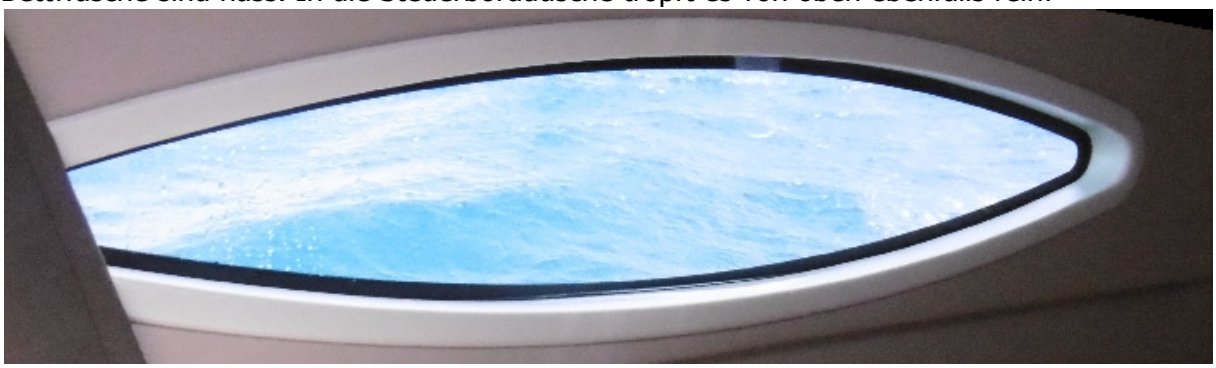
Man, das sind ja schlechte Nachrichten, die ich da beim Überfliegen des Logbuchs gelesen habe. Wir wünschen euch alles Gute und spätestens ab jetzt gute Fahrt!
Leider bin ich selbst kein Heiliger, aber Flugreisen in die Karibik sind definitiv kein umweltfreundlicher Tourismus! Segeln macht den Flug nicht wett. Bleibt die Frage, was tun wir unserer Welt damit an? Bald ist sie völlig und irreparabel kaputt! Hier liegt mittlerweile Schnee und die Sonne scheint. Temperaturen um 2°C. Sonne. Winter.

Upps, Recht habter und wie schade, mit dieser Yacht werden wir nicht nach Europa zurück segeln, obwohl sie ja zum Verkauf steht. Um 0700 gibt's Frühstück vor Nevis und um 0800 checkt Frank das Ruder. Ich höre nur ein Wort von ihm: Werkzeug! Die improvisierte 150 $ Reparatur zeigt bereits nach 10 sm Verschleißerscheinungen, die Schrauben müssen nachjustiert werden. "Die Gewinde sind nicht mit einer Maschine, sondern mit der Hand geschnitten, da gibt es immer Toleranzen", analysiert der Maschinenbauer, "zur Not legen wir Tape ums Gewinde, das hält".

Um 0800 lösen wir etwas gewöhnungsbedürftig die Verbindung zur Mooring. Das Groß steht bereits im zweiten Reff, aber auf der Leeseite der Insel wird zunächst noch motort, Wind und Welle kommen von vorn, aber wie! Wir haben sechs Bft. aus Ost und die See geht 3 m hoch.

3 m? Ja, 3 Meter! Nach einer Stunde wird das Gerumpel einfach zu stark und jetzt geht es endlich unter Segel weiter. Klar, ein Kat kann nicht so gut Höhe laufen wie eine Kielyacht, 120° wäre unser Kurs über Grund aber wir laufen maximal 160. Der Plan ist, auf die Leeseite von Montserrat zu gelangen und dann mit einem Kreuzschlag rauf nach Little Bay an der Nordwestküste.

Ich will nicht schon wieder jammern, aber bei ambitioniertem Segelwetter lecken mal wieder die Außenfenster in den Vorschiffskabinen. Das ist kein Vergnügen, Matratzen und Bettwäsche sind nass. In die Steuerborddusche tropft es von oben ebenfalls rein!



Ich weiß inzwischen, dass von VPM-Bestsails oder von Barone das Logbuch mitgelesen wird. Dort wird man sicher wissen wie diese Lecks geschlossen werden können. Auf dem Foto kann man das Wasser gut erkennen.

Inzwischen haben wir das Felseneiland Redonda weit an Backbord. Das einstige Königreich gehört heute zu Antigua-Barbuda, doch wir hatten durchaus den Plan die Insel zu besetzen und die Freie Republik Redonda auszurufen. Selbst an der Flagge, mit dem Mokkafisch als Symbol für Redonda, haben wir schon gestrickt, aber die Ruderreparatur hat den königlichen Besuch unmöglich gemacht. Was wir da wollen? Zunächst einmal die vollständige politische Anerkennung durch die Nachbarinseln, Aufnahme in die UNO, FIFA und die EU (Frankreich wird schon dafür sorgen). Als nächsten Schritt werden wir Attrappen von Atomraketen und darüber internationalen Druck aufbauen. Segel, Planen und Farbe haben wir an Bord, handwerkliches Geschick sowieso. Na und natürlich werden wir von der EU schon deshalb subventioniert, wenn wir bestimmte Pflanzen **nicht** anbauen. Ohne groß was zu tun werden wir in Geld schwimmen und damit die Schönen und Reichen in unser Steuerparadies locken. Das Paradies bekommt natürlich einen Yachthafen und dann klopft garantiert VPM-Bestsails an die Tür und begehrt Einlass und Teilhabe.

Das Finanzministerium der Freien Republik Redonda würde einer Briefkastenfirma von VPM Bestsails auf unserem Eiland in the sun möglicherweise sogar zustimmen. Vorausgesetzt, die sachgerechte Überprüfung des verschachtelten Unternehmens mit Sitz in Freiburg (Leidhold Reisen, Barone Yachting, Holiday Invest, Bestsail AG), in der Schweiz (Barona Yachting), in Frankreich (VPM-Bestsail), auf Malta (All Yacht Services) und den Niederlassungen auf Tortola (Virgin Islands), St. Martin, Martinique, Guadeloupe und auf den Seychellen würde keine Beanstandungen ergeben. Wesentliche Voraussetzung wäre, dass die "Minnow" unverzüglich instandgesetzt und der Crew eine großzügige Entschädigung übergeben wird - ein diskreter Umschlag mit einer saftigen Parteispende für unsere Republik tut es übrigens auch. Nach solchen "Geschäften" liegen wir dann mit den Schönen (ohne die Reichen) in der Sonne, nippen am Champagner und ... rumms rutschen wir wieder in eine Welle.

Die Freie Republik Redonda sackt langsam achteraus und nicht nur das lecke Fenster bereitet uns Sorgen. Wind und See stellen uns vor eine durchaus ernste Prüfung. Gelegentlich rumpelt eine See kräftig durch. Jetzt können wir nur noch die Genua reffen, den Vortrieb brauchen wir weiterhin. Um 1100 haben wir die Nordspitze von Montserrat Backbord

voraus. Würden wir direkt drauf zu halten, wären es noch 16 sm. Der Abstand zur Insel erscheint uns so groß, dass wir auf der Leeseite kaum mit weniger Seegang rechnen können. Für einen Moment denke ich darüber nach, gleich nach Guadeloupe durchzufahren, aber das ist nur ein flüchtiger Gedanke.

Damit wir uns keinen Wolf bis in die Nacht kreuzen, schalten wir die Maschine dazu, nehmen die Genua weg und stellen das Groß optimal ein. Jetzt halten wir, im spitzen Winkel, zu Wind und See, direkt auf die Insel zu und machen dabei 3,5 Knoten über Grund. So könnte es gehen und wenn wir in den geschützteren Bereich kommen wenden und direkten Kurs auf Little Bay absetzen. Um 1300 liegen noch knapp 12 sm vor uns, bis 1600 müssen wir da sein, danach können wir nicht mehr einklarieren.

Blickt man von oben auf unseren Kurs, fahren wir einen riesigen "Pissbogen". Den notwendigen Amwindkurs schafft der Katamaran nicht. Am Ende müssen es die Maschinen richten, wir haben ja zwei davon. Nach 45 Knüppelmeilen (Gesamt 242) erreichen wir die "Little Bay" auf Montserrat. Mit einer guten Kielyacht wären es maximal 35 gewesen. Die See ging wirklich 3 m hoch, der Wind kam mit 6 - 7 aus E. Jetzt rutschen wir bei Windböen bis 30 Knoten in die "Little Bay", durch die eine "Düse" fegt, und brauchen drei Versuche, erst dann hält der Anker sicher.

Mit Frank tuckere ich mit dem Dingi rüber zur Port Authority, doch die winken ab: Wer nur über Nacht bleibt, muss nicht einklarieren. Das war ja einfach. Dabei hätte Montserrat einen Besuch verdient. "2/3 der Insel sind aufgrund des Vulkanausbruchs des Soufrières Sperrgebiet. Ein Befahren der Küstengewässer ist riskant, da keine aktuellen Seekarten vorliegen. In weitem Umkreis auf See ist ein starker Geruch nach Schwefelwasserstoff wahrnehmbar (April 2005). Ein Umkreis von zehn Seemeilen gilt als komplettes Sperrgebiet, auch gilt der Vulkan noch immer als so aktiv, dass über Seefunk mehrmals täglich die aktuelle Bedrohung mitgeteilt wird (davon haben wir nichts gehört).

Das Sperrgebiet auf der Insel wurde 2005 teilweise aufgehoben. Es werden Führungen über die Insel angeboten (Mitte 2005). Schiffe können die nördliche Bucht (wo wir sind) anlaufen, nur im südlichen Teil der Insel ist Anlanden verboten. Kreuzfahrtschiffe fahren am Tag bis auf 500 m an die Südküste. Seit dem 8. Januar 2007 ist der Soufrière wieder aktiv. Der Südteil der Insel ist seither wieder gesperrt". https://de.wikipedia.org/wiki/Montserrat

So langsam nagt der Klabautermann an unseren Vorräten und die Smutjes müssen für eine leckere Mahlzeit kreativer werden. Noch gelingt das, morgen Abend müssen wir bestimmt wieder Essen gehen.

17.02.: Montserrat - Deshaies/Guadeloupe

In der Nacht haben heftige Regenschauer die dicke Salzkruste abgewaschen. Aus den Kabinen kommen keine guten Wasserstandsmeldungen. Auch in die Bb.-Achterkabine ist Wasser eingedrungen. Haben wir eine Schönwetteryacht gechartert? Natürlich drücken solche Macken auf die Stimmung und schön ist das nicht, aber wenn wir selbst noch einen Schaden anrichten ist das richtig blöd. Das Skylight für die Stb.-Dusche wird im "Vorbeigehen" aus Versehen beschädigt. Wir kleben es mit Tape wieder zu und können es dann seefest schließen.

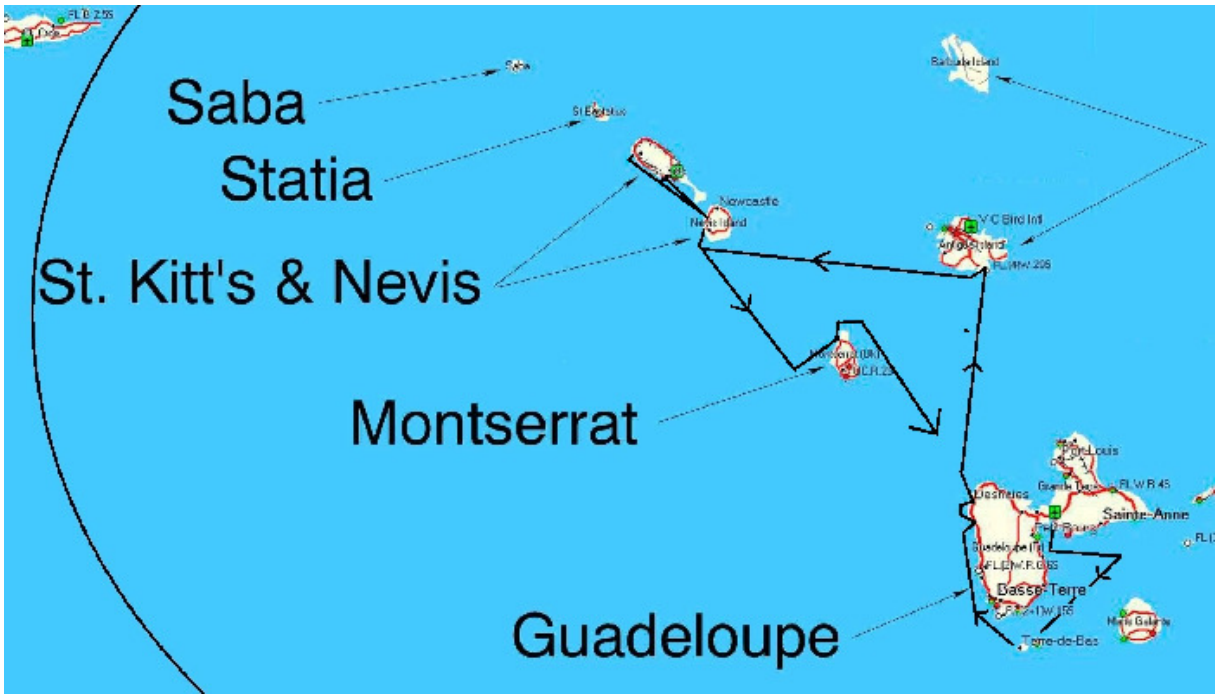
Der Motorcheck ist okay: Ölstand, Getriebeöl, Kühler alles im grünen Bereich, aber die Notreparatur am Ruder müssen wir wieder etwas korrigieren. Das entstandene geringe Spiel der Schrauben wird von Frank mit Tape behoben. Deutlich wird, es war eine Notreparatur, auf Dauer kann das nicht so bleiben. Um 0825 sind wir mit Frühstück und seeklar machen fertig. Entgegen unserer Befürchtung geht der Anker ohne Probleme auf.

Der Wind hat spürbar nachgelassen und entspricht jetzt wieder dem angekündigten Seewetter (auch gestern sollten wir max. 20 Knoten Wind aus E haben). Langsam rutschen wir aus der "Little Bay" und setzen das Groß im 2. Reff, fahren allerdings weiter unter Maschine. Weil wir mit dem Sperrgebiet und der Schwefelwolke nichts zu tun haben wollen, lassen wir Montserrat an Steuerbord.

Die Küstenformation der Nordhuk von Monserrat ist einfach gruselig und gleich um die Ecke liegt das Höllentor, "Hells Gate". Jetzt auf Legerwall einen Ruderschaden, dann sind wir wirklich schnell drin, in der Hölle.

Der Soufrières steckt in den Wolken (oben), wir kommen gut voran. Allerdings nur als Motorsegler, ohne Maschine würden wir heute Abend an Guadeloupe vorbeisegeln oder

unendliche Kreuzschläge benötigen. Ich schwöre, ich werde nie auf einen Kat wechseln oder ist das nur ein Problem der Lipari 41? Um 1100 haben wir noch 30 sm vor uns. Schaffen wir es noch bis zum Sundowner?



Hier mal wieder der Blick auf unser karibisches Dreieck. Unser Motorsegler ist gut unterwegs, wir machen gute Fahrt - aber nur **mit** der Maschine. Der Wind kommt nicht wie erwartet aus E, also 90°, sondern aus 110°, zu spitz für diesen Kat. Inzwischen liegt der Soufrières weit achteraus. Ich sitze neben Frank auf dem Hochsitz, als plötzlich eine Erschütterung durch die Yacht geht, der Kahn vibriert. Frank nimmt geistesgegenwärtig die Fahrt aus der Maschine und schon ist die Vibration raus. Was ist hier los? Natürlich ist jeder sofort genervt, weil wir wieder eine "eingebaute" Panne fürchten, diesmal aber eine große. Wir testen beide Maschinen, aber nur die Stb-Maschine reagiert mit Vibrationen und dann entdecken wir unser Problem: Ein Fischernetz hängt im Propeller. Ach du Scheiße.

Maschine aus und dann versuchen wir beizudrehen, aber mit so wenig Fahrt bekommen wir den Kat nicht durch den Wind. Mit Unterstützung der Bb-Maschine schaffen wir eine Halse und drehen auf diese Weise "falschrum" bei. Der Skipper wird angeleint, bewaffnet sich mit Taucherbrille und Messer (wegen der Haie) und befreit den Propeller aus seiner Gefangenschaft. Im richtigen Moment nutze ich den Lift der Badeleiter und bin 2 m höher zurück an Bord. Wir nehmen wieder Fahrt auf und eine Stunde später vermuten wir bereits Guadeloupe unter der großen Wolke weit voraus.

Der Wind legt bis auf 25 Knoten zu und über der langen Dünung baut sich langsam die Windsee auf. Hin und wieder rummst es auf der "Winnow", wenn eine Welle den Multihull

trifft. Wir lassen den Traveller weiter nach Lee rutschen, um ein wenig Druck aus dem Groß zu nehmen - wir sind ja noch Anfänger auf einem Kat, aber inzwischen ganz gut dabei. Martin ruft vom Kartentisch: "Wir sind in Frankreich" und oben auf der Brücke singen wir die Marseillaise oder so was ähnliches. Der nächste Ruf von unten: "Wir haben wieder ein Netz!" (Nein, kein Fischernetz!) Wie schön, auf den kleinen Inseln mussten wir für die Internet-verbindung immer extra bezahlen, jetzt sind wir zurück in Europa.

Als wir in die Bucht einlaufen nur strahlende Gesichter. Wir motoren langsam zwischen 60 ankernde Yachten Richtung erste Reihe. Plötzlich rumpelt Frank beinahe eine andere Yacht an, was macht der denn? "Ich kann nicht mehr steuern", höre ich nur noch, "da ist wieder was mit dem Ruder!" Wir wissen in diesem Moment nicht, dass sich die Kontermutter von der Schubstangenbefestigung (die vom Steuerrad kommt) gelöst hat und der Bowdenzug komplett wirkungslos bleibt – die Ruder pendeln frei hin und her. Wie Frank es trotzdem schafft, die Yacht irgendwie an den Anker zu bringen, wird sein Geheimnis bleiben, aber er hat es geschafft. Respekt! Nach 45 sm (Gesamt 287) sind wir endlich beim dritten Versuch fest. Bei dem Wind von gestern hätte es wirklich Bruch gegeben, heute zum Glück nur Nerven. Eigentlich wollen alle nur noch schnell nach Hause, runter von diesem Katastrophenkahn, aber ich bleibe ja noch weitere zwei Wochen: "Dann kann es keine Pannen mehr geben, wir haben schon alle gehabt", unverkennbar Frank. Ach und dann finden wir noch Reste des Fischernetzes am Backbordpropeller, gelingt uns kein reparaturfreier Tag mehr? Bei der Gelegenheit, auch das Außenfenster der Bb-Achterkabine leckt, die Matratze ist nass. Es reicht.

Am Abend tauchen wir in ein wunderbares Restaurant ab und essen wirklich wie Gott in Frankreich. Ein Vergnügen. Zurück an Bord mache ich meinem Ärger Luft:

Sehr geehrter Herr Brenneisen, sehr geehrter Herr Dagen, sehr geehrte Frau Barone,

es geht so nicht mehr weiter, wir versinken hier auf der "Minnow" in Pannen und ich komme mit der Dokumentation nicht mehr hinterher. Bis auf die Stb- Achterkabine leckt es in alle anderen Kabinen rein, die Matratzen sind überall nass. Das gilt auch für die Waschräume, da fließt allerdings nichts mehr raus. Das ist inzwischen unerträglich, die Crew will nur noch nach Hause und die neue Crew mag gar nicht mehr herkommen. Heute hat die reparierte Ruderanlage erneut ihren Geist aufgegeben - wir hatten sehr deutlich gesagt, dass wir in Basseterre/St.Kitts den neuen Steuerarm gebraucht und sogar selbst verbaut hätten, dann wäre das heute nicht schon wieder passiert. Aber nein, das Teil wird nach Guadeloupe geliefert. Ich möchte von Ihnen am 18.2. erfahren, wie die Mängel (siehe unten) am Samstag beseitigt werden. Wir sind heute unterwegs von Deshaies/Guadeloupe zu den Iles des Saints und Freitagabend, so ihre Yacht will, zurück in Pointe a Pitre.

Mit freundlichem Gruß

Ralf Uka

18.02.: Deshaies - Rivière Sens/Basseterre

Am frühen Morgen tatsächlich eine Reaktion auf meine "Brandmail":

Guten Morgen Herr Uka,
ich bin mit Thierry in Guadeloupe in Kontakt und habe Ihm Ihre Liste nochmals weitergeleitet:
2x Duschpumpen zu ersetzen/reparieren
1x Ruderarm ersetzen
1x Luke zu ersetzen
1x Batterie ersetzen, anderen Batterien testen undichte Luken reparieren

Bezüglich des Ruderarmes, dieser wurde nicht nach Guadeloupe geliefert sondern in Guadeloupe von Thierry gekauft, Thierry wäre mit dem Ruderarm auch nach St. Kitts geflogen allerdings war der nächste Flug von Guadeloupe nach St Kitts Donnerstag dieser Woche. Er hätte via Saint Martin nach St Kitts fliegen müssen was auch nicht sofort gegangen wäre, um Ihnen weitere Wartezeit zu ersparen wurde eine Reparatur vor Ort in Auftrag gegeben. Wäre es möglich gewesen Ihnen diese Arm zeitnah nach St. Kitts zu liefern, wäre dies veranlasst worden. (...)

Ich bin mir sicher, dass Thierry Ihnen den neuen Steuerarm nach Deshaies gebracht hätte oder bringen wird wenn Sie mit Ihm einen Treffpunkt/Uhrzeit ausmachen. Ansonsten könnten sie auf dem Weg nach Les Saintes auch "kurz" in Basse Terre Ankern und Thierry mit dem Beiboot an Land abholen und er baut Ihnen Steuerarm sowie Duschpumpen ein.

Bitte weisen Sie ihn, wenn er an Bord ist, auch noch mal auf die anderen Dinge hin, die Sie brauchen, damit er diese für Samstag gleich beschaffen kann.
Mit besten Grüßen
Frederic Brenneisen

Zwei Stunden später hole ich Thierry mit dem Dingi ab. Wir haben inzwischen mit frischen Baguettes und Croissants gefrühstückt und am Ende so was wie eine vorläufige Bilanz der Reise gezogen. Nein, zufrieden sind nicht alle mit dem Verlauf und den Erlebnissen in der Karibik. Das hat m.E. nur bedingt mit den äußeren Umständen zu tun. An dieser Auseinandersetzung werde ich euch aber nicht teilhaben lassen, die bleibt an Bord.

Thierry natürlich nicht. Der neue Steuerarm ist ein Gebrauchter und er passt auch nicht auf unser Ruder. Na fein! Dennoch hat er wenigstens die richtigen Schrauben dabei, sodass wir den alten Ruderarm besser als vorher fixieren können. Alle weiteren Details will ich jetzt lieber weglassen.

Gegen 1200 verholen wir an den "Wassersteg" vor dem Hafen von Deshaies, aber da gibt es kein Wasser und das Hafenbüro ist dicht. Dann eben heute Abend in Basseterre. Um 1215 verlassen wir die Bucht von Deshaies. Es beginnt wieder zu regnen.

Eine Mail von Peter M.:
Bonjour mon Président de la République Redonda, Moin, lieber Ralf!
Mit großem Interesse verfolge ich die Einträge in deinem "Pleiten-, Prech- & Pannen" Karibik-Logbuch.
Ich wünsche euch herzlichst, dass es nur noch besser wird! Nicht auszudenken, wenn Leute, die nicht über eure Kenntnisse verfügen, an

so eine Charter-Yacht geraten! Anfangs dachte ich noch, ja, so ist Frankreich ... Von unseren Frankreich-Erfahrungen (meine Frau ist bedingt durch ihren Vater eine Frankreichliebhaberin und hat dort auch länger gearbeitet) weiß ich nur zu gut, dass Franzosen sehr gerne Deutsche Mieter für ihre Ferienhäuser haben... denn die verlassen ihre Ferienhäuser gerne sauberer als sie sie in Empfang genommen haben. (...)

Meine Freude auf den Törn im April steigt ungemein!!! Am 19.03. werde ich meine SKS-Theorie und NAV-Prüfung ablegen. Die Sache mit dem Mast- und Schotbruch schreibe ich jetzt nicht, da du sie nicht so magst...;-) aber "fairwinds" mögen euch stets begleiten - und trockene Kabinen und Bettzeug...

Liebe Grüße aus dem zumindest heute sonnigen Süden Deutschlands
Peter M.

Vielen Dank für Deine "Anteilnahme" und die Grüße, Peter. Übrigens auf Redonda gibt es keinen Präsidenten. Wir haben dort nur zwei Kammern, die Schönen und die Reichen. Die Schönen sind für's Schöne zuständig (dazu gehöre ich) und die Reichen für die Kohle - dazu gehöre ich nicht, ist wohl auch besser so, sonst ist die Kohle schnell weg. Falls Du bei uns einsteigen willst, bitten wir um ein Angebot.

Als wir die Piegeons Insel im Cousteau Marine Park erreichen (s.S. 9) gehen die vier Taucher auf Tiefgang und liefern ein paar Bilder fürs Logbuch ab, vielen Dank.

Nach einer Stunde picken wir die Unterwassercrew wieder auf und nehmen Kurs auf Rivière Sens/Basseterre. Der Regen hat sich verzogen, aber das bisschen Wind auch, Motorfahrt. So rutschen wir die Küste südwärts, vorbei an der grünen Vulkanseite von Basseterre. Danach die Hauptstadt von Guadeloupe, Basse Terre und wenig später die Marina Rivière Sens. Wir warten draußen, weil noch ein Motorboot an der Tanke steht. Uns fehlt leider immer noch die karibische Gelassenheit, aber dann legt die Motorbratze ab und wir gehen an die Tanke. Wasser gibt es hier nicht, dafür Diesel und da wir ohnehin tanken müssen, füllen wir gleich den Dieseltank wieder auf. Zum Wasser bunkern verholen wir rüber an den Steg und der Hafenmeister kassiert dafür die üblichen 15 €.

Inzwischen ist es fast dunkel, jetzt verholen wir an den Ankergrund. Leider hält der Anker erst im 5. Versuch, das war schon ein wenig nervig. Martin meint, das war unser Ankerkino, gibt's so was? Egal, am Ende haben wir 22 sm (Gesamt 309 sm) auf der Uhr. An Bord gibt's heute Resteessen, sagen wir mal Menue Surpris!

19.02.: Rivière Sens - Pointe a Pitre

Die Nacht war ein wenig rumpelig. Zeitweise blieb der Wind weg oder drehte einen Vollkreis ... und die "Minnow" folgte der Windvorgabe. Die üblichen Verdächtigen drehen ihre Schwimmrunden um die Yacht, dann wird gefrühstückt. Viel ist nicht mehr da, sodass heute schon angekündigt wird, Morgen wird im Restaurant gefrühstückt.

Der Wind legt jetzt kräftig zu. Während abgewaschen wird merke ich, dass wir gaaanz langsam rutschen. Da ohnehin alles vorbereitet ist, gehen wir um 1015 schnell Anker auf. Gleich darauf steht das Groß im 2. Reff und die Maschinen sind ab sofort arbeitslos - das hat auch den Vorteil, dass die schon mal nicht mehr kaputt gehen können. Ein paar Mails gehen mit der Nachfolgecrew hin- und her, Sonja lässt alle herzlich grüßen und wünscht eine gute Heimreise. Um 1100 haben wir Pointe du Vieux Fort (das Südkap von Guadeloupe) Bb-querab und stehen voll in der Düse. Der Wind geht hier mit 6 Bft. Durch und wird weiter draußen sicher wieder nachlassen. Wir versuchen möglichst viel Höhe zu machen, damit wir später mit einem Schlag Kurs auf Pointe a Pitre absetzen können.

Vor uns die Iles des Saints, wo wir zu Beginn der Reise unseren ersten Ankerstopp eingelegt hatten und dahinter in der Ferne Dominica. Wir haben eine vorzügliche Sicht und richtig schönes karibisches Wetter. Die Regenschauer der Nacht sind längst vergessen. Zwei Kreuzschläge segeln wir zwischen Pointe du Vieux Fort und den Iles des Saints, dann hangeln wir uns an der Südostküste von Basseterre nordostwärts. Anfangs sind wir noch richtig schnell, doch als der Wind nachlässt schütteln wir alle Reffs aus Groß und Genua und segeln unter Vollzeug. Ein Königreich für einen Gennaker, aber hier gibt es kein Königreich - außer vielleicht das frühere Redonda, der Vorläufer für unsere freie Republik. Inzwischen können wir euch auch ein Foto (nächste Seite) von Redonda zeigen. Damit wir unter uns bleiben, wird es hier aber kein Foto des Yachthafens geben, da bitten wir um Verständnis.

Die Freie Republik Redonda

Für dieses steile Felseneiland hat inzwischen auch Frank sein Herz entdeckt. Für die Welt der Schönen und Reichen (links) ist er nicht zu haben, er wäre auf Redonda sowieso für die Basisarbeit zuständig, für den Bergbau. Frank hat schon als Kind Höhlen gebaut, logisch, mit elektrischem Licht. Für Redonda hat er einen Riesendeal eingefädelt, nämlich Energiegewinnung über Geothermie. Vulkane gibt es hier genug und damit laufen die Klimaanlagen ohne Energiezufuhr von außen. Heizungen mit neu entwickelten Speichern und einer effektiven Laufzeit von 15 Jahren, werden bereits darüber gespeist - der Exportschlager von Redonda, wir brauchen ja selbst keine. Übrigens werden die Geothermiespeicher schon bald die Batterien in Elektroautos ablösen und damit sind wir der Zeit weit voraus. Autobahnen wird es auf Redonda allerdings nicht geben, dafür viele Pools, das haben die Schönen vorausschauend beschlossen. Weißte Bescheid.

Um 1630 passiert uns die "Hammonia Bavaria", ein spanischer Containerfrachter mit Ziel Algeceiras nahe Gibraltar. Bald haben wir das Fahrwasser erreicht, Pointe a Pitre kündigt sich an, noch ca. 80 Minuten. Noch einmal zu Frank, unserem Maschinisten: Der schläft seit einer Stunde und wenn er ehrlich wäre, würde er zugegeben, dass er sich ärgert, weil heute der erste Tag ist, an dem nichts kaputt gegangen ist. Toi, toi, toi.

Um 1730 erreichen wir das Fahrwasser in den Hafen Pointe a Pitre und wenig später nehmen wir die Segel weg. Die lange Einfahrt in den Yachthafen beginnt, Frank hat uns rausgefahren

und Frank fährt uns wieder rein. Besonders bei ihm möchte ich mich für die außergewöhnliche Hilfe ausdrücklich bedanken. Wir wären ohne Dich hier nicht wieder angekommen, jedenfalls nicht heute. Diesen Dank gebe ich natürlich ebenso gern an die Crew weiter. Um 1800 sind wir nach 43 sm (Gesamt 352) zurück an der Charterbasis und damit endet dieses Logbuch. Der Crew wünsche ich eine gute Heimreise und 96 endlich drei Punkte.

Damit ist zwar dieser Törn zu Ende, doch das nächste Logbuch schreibt die 2. Karibikcrew weiter. Zunächst vielen Dank für die vielen Fotos an die Crew, ein Dankeschön ebenfalls an die Kritiker, Mailschreiberinnen und -schreiber und natürlich auch an Dich. Vielleicht hören wir bald wieder voneinander.

Fairwinds & Gruß

Weiter geht's hier http://www.ralfuka.de/61-uncategorised/511-20-02-alle-da