

## SY NØRD – NEWS 10

---

Datum: 1. April 2003 (kein Aprilscherz!)  
Position: 17-13,5 N / 62-38,4 W - Mayor's Bay im Süden von St. Kitts  
Wetter: karibisch schön und heiss, tagsüber gleissendes Licht

Und so sah's heute mindestens  
zeitweise im cockpit aus:



Liebe Freunde

Ereignisreiche Wochen liegen seit dem letzten Newsletter hinter uns – und schon findet ihr die zehnte Ausgabe am Bildschirm vor!

Wie immer freuen wir uns, wenn ihr etwas aus unseren Schilderungen und Fotos herausnehmen könnt. Die einen schauen sich vielleicht nur die Fotos an, andere überfliegen das für sie Interessante – wieder andere lesen alles durch und diejenigen unter euch, welche selber einen Bezug zum Segeln haben und die Karibik oder andere schöne Fahrtengebiete selbst schon bereisten, können sich vielleicht am besten in unsere Schilderungen hineindenken und unseren Alltag nachvollziehen...

Gerne teilen wir in dieser <Jubiläumsausgabe> unsere Erfahrungen zu folgenden Themen mit euch:

- St. Vincent – grüne Insel mit freundlichen Menschen
- Hollywood lässt grüssen
- Unscheinbare Urwaldbegegnungen in Guadeloupe

- Montserrat – ein Pulverfass
- Redonda – ein ulkiges Königreich
- Weder Tiefkühlbox noch Keller – was nun?
- Und noch einiges aus dem Bordalltag

Und hier noch die Karte zu eurer Orientierung:



# St.Vincent – grüne Insel mit freundlichen Menschen

---

Am Schluss der letzten News (Nr.9) äusserten wir noch die Hoffnung, in St.Vincent den Vulkan Soufrière (wie viele mit diesem Namen gibt's eigentlich hier in der Gegend noch???) bestiegen zu können ohne in den Wolken zu verschwinden... hier also eine kurze Schilderung wie's dann schlussendlich herausgekommen ist: Ganz im Gegensatz zu unseren bisherigen Wanderungen quetschten wir uns zusammen mit anderen 17 Seglerinnen und Seglern (davon 7 aus der Schweizer Chartercrew von Lukas und Susan, welche wir hier freudig erwartet hatten) in einen Minibus, welcher eigentlich nur für 15 gerechnet war. Dass unterwegs zum Fahrer noch ein Guide einstieg, machte die Sardinienbüchse nur wenig enger. Immerhin vermochte die übermässige Zuladung die Leistungsfähigkeit des Antriebs so zu bremsen, dass aus der erwarteten halsbrecherischen doch eher eine beschauliche Fahrt entlang der Ostküste Richtung Norden wurde. Der Bus war mit Amerikanern, Südafrikanern, Trinidadern, Deutschen, Engländern, Brasilianern und Schweizern international gut vertreten - entsprechend war das Stimmengewirr.

Ein Aufstieg von knapp anderthalb Stunden brachte uns an den Kraterrand, gerade noch rechtzeitig, bevor die Wolken die Herrschaft übernahmen – doch seht selbst:

**Soufrière-Krater: ein Krater im Krater; 300m steil abfallende Klippen und der Rest des ehemaligen Kratersees: beeindruckend!**



Links die Kraterwand, rechts der im Krater entstandene neue Kegel.



Rast während des Abstiegs

Während der letzten Jahre wurde von einem Besuch von St.Vincent mit einem Segelboot immer wieder stark abgeraten – selbst heute noch wird Charterseglern auf Martinique beim Einchecken empfohlen, um St. Vincent einen Bogen zu machen. Wieso? Einerseits gab es vor einigen Jahren in einer der leewärts gelegenen Buchten einen bisher nicht endgültig geklärten Überfall auf ein Segelboot mit mehreren Toten, andererseits gelten und galten die Boatboys in den wenigen Buchten als sehr aufdringlich und teilweise aggressiv. Zudem gibt es im schwer zugänglichen Norden von St.Vincent – der staatlichen Kontrolle entzogen und stillschweigend toleriert – einen breitangelegten Anbau von Cannabis. Von Wanderungen in diesem Gebiet in kleinen Gruppen wird abgeraten – Augen-

zeugen sind wohl nicht erwünscht. Zudem hat St. Vincent und die Grenadinen mit seinen vielen kleinen Inseln den Ruf als Hauptdrogenumschlagplatz in der östlichen Karibik. Die über 30% Arbeitslosigkeit und das gespannte Verhältnis zu den Rastafaris, welche 1979 versuchten, Union Island als autonomes Gebiet zu annectieren, tragen wohl ebenfalls ihren Teil zum schlechten Ruf bei.

Um es ganz klar zu sagen: Während unseres Aufenthalts haben wir St. Vincent und seine Bewohnerinnen und Bewohner als eine der freundlichsten Inseln erlebt. Die Gastfreundschaft, die Offenheit und das Interesse uns gegenüber haben uns stets aufs Neue beeindruckt. So wurde aus einem geplanten Aufenthalt von einer knappen Woche halt wieder einmal ein Monat...



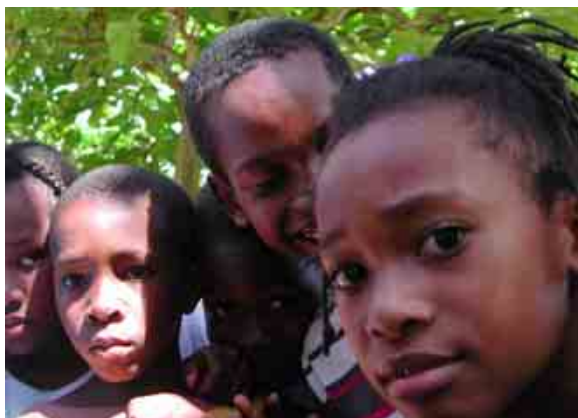
Schulklasse stürmt in der Mittagspause den Park in Owia



Im Norden leben noch die Nachfahren der sogenannten <black caribs> (Siehe auch News 9): Nachfahren zwischen den ursprünglich südamerikanischen kriegerischen Ureinwohnern (hatten die friedlichen sesshaften Arawaks bekämpft und ausgerottet) und den überlebenden schwarzafrikanischen Sklaven eines schiffbrüchigen Segelschiffs zwischen St. Vincent und Bequia.



Im Norden von St. Vincent: Beeindruckend die stellen Pflanzungen der Pfeilwurz. Sie gilt als Lieferantin einer der feinsten Stärke und wird exportiert, unter anderem als Bestandteil für Babynahrung.



Die Spannung, sich nach der Aufnahme der Digitalkamera selber zu sehen, weicht schnell der kindlichen Freude und Begeisterung – wie wohl überall auf der Welt.



Cumberland-Bay: ein wahres Paradies! Von hier aus locken Wanderungen in das bewaldete Hinterland des Nordens, durchzogen von etlichen Flüssen und mit vielen beeindruckenden Wasserfällen.



Selbst steilstes Gelände wird bearbeitet – In harter Handarbeit. Wie war das noch mit unseren Bergbauern??



Der Norden von St.Vincent: dichter Regenwald, Flüsse und Wasserfälle, Pflanzungen – Natur pur



Westküste St. Vincent...



Welche Pracht: auf kleinstem Gebiet wachsen Ananas, Papaya, Bananen, Mangos, Limonen, Kakao und Brotfrucht



...und wir vor Anker mitten drin. Für einmal liegen wir mit Buganker und Landleine so ruhig wie auf dem Bodensee!



Good Bye St. Vincent – wir kommen wieder!!

# Hollywood lässt grüssen



Als Marineoffizier seiner Majestät des Königs von England bitte ich doch um etwas mehr Respekt!

Noch in Trinidad wurden wir auf das Inserat in der Gratiszeitschrift <Compass> aufmerksam: <Walt Disney-Production sucht Seglerinnen und Segler als Statisten für Piratenfilm...> Wir dachten, dies komme für uns nicht in Frage, weil der Drehbeginn nicht mit unserem geplanten Segelplan übereinstimmte – damals. Doch wie schon so häufig kam es anders. Samstag-

abends angelangt in Young Island Cut, hörten wir von Helmut und Pauline (SY TIAMA), dass noch Statisten gesucht würden – und etliche der vor Anker liegenden Yachten beherbergten schon angeheuerte potentielle Filmstars. Also nichts wie hin!

Am Sonntagmorgen machten wir uns auf den Weg zur Ottley Hall-Marina, dem logistischen Zentrum des Filmprojekts – und siehe da, nach kurzer Musterung, dem Ausfüllen eines Formulars und dem Schiessen einer Polaroidfoto stellte JR (die Amis lieben Abkürzungen...!!!) mit Kennerauge fest, es würden noch <naval officers> gebraucht. Na also! Auf zum Einkleiden, zum erneuten Fototermin und das war's dann schon. Vertrag unterschrieben, Geld für die Anprobe eingesackt (40 EC\$=24 CHF) und glücklich über das erfolgreiche Engagement machten wir uns von dannen. Leider gab's zu Zeiten der grossen Piraten wenige weisse Frauen in der Gegend, sodass Karin und Pauline mit einer Telefonnummer und dem Hinweis <just call later...> vertröstet wurden. Helmut und ich sollten uns ebenfalls telefonisch jeden Tag erkundigen, ob wir gebraucht würden – also warteten wir gespannt der Dinge die da kommen sollten.



Klappe

Unterdessen weihte uns Stefan, ein deutscher Segler und im Film als Ruderer angestellt, über das Prozedere auf dem Set ein: wo gibt's wann Frühstück, wie läuft das mit der Maske, wo bleibt man <stand by>, wo gibt's den besten <food>, was bedeutet <rapped>, wie erwischt man die erste Fähre...??

Gespannt erwarteten wir den ersten Drehtag – Morgens um vier fuhr die Fähre Richtung Norden in die Wallilabou-Bay, wo mit dem Dorf und dem Dock während der letzten Monate das zentrale Filmset gebaut wurden. Zuerst galt es das Prozedere des Kostümfassens zu bewältigen (Tagesvertrag ausfüllen, Statisten-Nummer angeben, Vertrag abstempeln <Kostüm erhalten>, anschliessend umziehen) dann ging es in die Maske, wo die verd... Perücke angepasst wurde.



Liz tut Ihr Bestes – die meisten <make-up artists> waren Engländerinnen, spezialisiert auf Perücken und auf die Mode des 18. Jahrhunderts.



Die Begeisterung hält sich in Grenzen!!

Die vorhandenen Haare müssen dabei mit Gummis (bevorzugt, da luftiger) oder einem Haarnetz zuerst zusammengebunden werden, bevor die Perücke dann mit Klammern und Kleber möglichst rutschfest für den Rest des Tages montiert werden kann – auf jeden Fall weiss ich jetzt, wieso die Europäer damals die Kriege verloren haben: lieber lässt man sich von einem Kariben erschlagen als wochenlang in der Karibik mit einer Perücke unter der Sonne auszuharren...



Willkommene Drehpause ohne Dreizackhut und mit einer Tauchflosse zum Ventilieren!

Immerhin hatte ich das Glück, während der ersten 3 Drehtage direkt im Zentrum der Haupt-handlung zu stehen. Helmut wurde zwar auch aufgeboten, stand dann aber ohne <action> tagelang herum ohne gebraucht zu werden – was allerdings auf die Bezahlung von 70 US\$ (nebst freiem und fast unbeschränktem Essen und Trinken) keinen Einfluss hatte.

So bekam ich einen guten Eindruck dessen, wie es auf einem Set her und zu geht, wieso pro Drehtag nur durchschnittlich 1-2 Filmminuten im Kasten sind, was für ein technischer Aufwand dahintersteckt und wo die budgetierten 140 Millionen Dollar dieser Produktion verpuffen.



Einer der Hauptdarsteller – Im Hintergrund mit grünem Käppi Martin, erster Kameraoperator, ein Schweizer.

Wie wahrscheinlich in jeder Produktion von 250 Fix-Angestellten (staff, stunts und cast) und über 200 <extras> (v.a. einheimische Statisten) machten verschiedenste Gerüchte die Runde, wurde je mehr spekuliert und behauptet, desto mehr sich der Drehplan vom eigentlichen Fahrplan entfernte...immerhin soll bereits im Juli Premiere sein!

Martin, der erste Kameraoperator, ein Schweizer mit bereits 15 Hollywoodfilmen im Kasten, bestätigte mir jedenfalls, dass er noch nie auf einem Set mit einem solch chaotischen Drehplan und Drehkonzept gearbeitet hätte. Vieles wurde erst an Ort und Stelle von Fall zu Fall entschieden: welche Boote sollten wann wo sein, welche Personen sollen im Hintergrund was machen, welche Soldaten werden wo und wann in welcher Position benötigt usw. Einiges lasse sich dabei auf die im Gegensatz zum Studio viel anspruchsvolleren Aussenaufnahmen zurückführen: Wetterwechsel, Windeinfall, Vernebelung (wieso gibt es in Piratenfilmen eigent-

lich immer Nebel in der Karibik???) Ich auf jeden Fall habe noch keinen Nebel erlebt und es gibt hier auch keinen!!) Dann sei als zweiter Grund halt auch eher viel Geld vorhanden, der jeden Luxus auch noch möglich mache, und zum Dritten liege es natürlich auch an der Erfahrung des Regisseurs.

Was soll's! Nach 9 Drehtagen wurde meine Wenigkeit nicht mehr gebraucht, zudem nervte die unsichere Auftragslage mit mehrtägigen (natürlich unbezahlten) Drehpausen und <standby-status>. Aufgefüttert hatte ich mittlerweile gehörig und ohne Perücke lebte es sich auch bedeutend angenehmer. Johnny Depp (20 Millionen Gage sagt man...) hatte ich immerhin schon einen guten Tag gewünscht aber für einen Arbeitstag von 0400 Uhr bis 1900 Uhr waren 70 US\$ alles in allem nicht gerade das Gelbe vom Ei. So habe ich die Aussicht auf allfälligen Ruhm und einen Oskar für den besten Nebendarsteller fallen gelassen und wieder als ganz normaler Matrose bei meiner Skipperin angeheuert.

Trotzdem: ab dem 18.Juli heisst es für uns, ab ins Kino zu <Pirates of the Caribbean>. Und falls dann mitten im Film einer laut in den Saal brüllt – ha-da-ist-er!! Ist nicht Johnny Depp gemeint, sondern meine Wenigkeit, von der vielleicht während einer knappen Sekunde ein Teil des Rockzipfels, der Perücke oder des Ohrläppchens sichtbar sein wird.



Dariusz Wolskj am Planen der nächsten Einstellungen.



# Unscheinbare Urwald begegnungen in Guadeloupe

---

Immer wieder staunen wir auf unseren vielen Wanderungen in das Landesinnere oder durch die verschiedenen Höhenlagen der Berge über die tropische Vielfalt an Pflanzen, deren Blätter und Äste, die vielen verschiedenen Formen von baumbewachsenden Epiphyten, Lianen, Blüten, Wurzeln... aber so richtig bewusst wird einem die ganze Vielfalt erst wieder, wenn jemand dabei ist, der zum ersten Mal in einem Bergregenwald steht – so wie Bruno in Dominica.

Viele der Pflanzen kommen uns bekannt vor, werden diese doch zu Hause in den vielen Gartencentern oder beim Gärtner für teures Geld angeboten; hier wachsen sie wild – und meistens in riesigen Dimensionen.



Welch herrliches Nervengewebe



Heliconia-Blüten...



...aber auch wehrhaftere Exemplare



und schön schillernde Kollbrils schwirren zwar oft umher, aber so richtig stillsitzen für eine Aufnahme liegt Ihnen gar nicht...

Auf unserer letzten Wanderung im Westen von Guadeloupe sind uns zum ersten Mal auch Blattschneiderameisen im wahrsten Sinne des Wortes über den Weg gelaufen. Diese legen wie die Verwandten in unseren Wäldern beträchtliche Distanzen zurück, beladen mit Blattstücken, aber auch mit Ästchen oder Fruchtteilen. Im offenbar unter dem Boden liegenden Hauptbau kultiviert diese Ameisenart in ihren Nestern eine Pilzart, die der Kolonie als Nahrung dient. Die Blattteile benutzen diese als Kompost, um ihre Pilzgärten zu düngen.



Beim Verfolgen der Ameisenstrasse stiessen wir im Dickicht auch noch auf einen Termitenbau. Diese weniger weit entwickelte Insektenart wird in den Tropen vor allem von Holzhausbesitzern

nicht geschätzt – es gibt jedoch etliche Hölzer, welche gegen diese bohrenden Schädlinge von Natur aus immun sind. Trotzdem werden hiesige Holzhäuser stets auf Betonpfeiler und Fundamente gebaut, um einen direkten Kontakt des Holzes zum stets feuchten Untergrund zu vermeiden.

Termiten leben staatenbildend mit bis zu einer Million Exemplaren pro Bau und weisen ein erstaunlich hoch entwickeltes Sozialverhalten auf, ähnlich demjenigen unserer Bienen oder Wespen. Sie ernähren sich von Cellulose und ein Staat pflanzt sich mit bis zu 30'000 Exemplaren pro Tag fort!



Termitenbau – vom Material her ähnlich dem unserer Wespen, jedoch etwas härter und kompakter



und so sehen diese hungrigen Blester aus

# Montserrat – ein Pulverfass

Quellen: MVO (Montserrat Volcano Observatory), Doyle Leeward Islands, Encarta Enzyklopädie



Noch vor dem Morgengrauen holten wir in der Bucht bei Deshaies im Nordwesten von Guadeloupe den Anker auf – Kurs Nordwest lag an, hinter uns ging die Sonne auf und sie brachte schwachen Wind um die 4 Bft. Nach der eher harten Segelei im starken Passat der vergangenen Wochen genossen wir für einmal wieder die schwache Dünung und liefen zwischen 4 und 5 Knoten unter Vollzeug der besonderen Insel Montserrat entgegen. Schon von weit weg mahnte als einzig sichtbares Zeichen die hohe Aschewolke des aktiven Vulkans uns daran, was sich in der jüngsten Vergangenheit auf dieser einst blühenden Insel abspielte und das Leben der 12'000 Bewohner nachhaltig veränderte. Es erinnerte uns aber auch daran, dass der ganze Inselbogen der Karibik tektonisch auf einem Pulverfass liegt, und dass die insgesamt 16 Vulkane zwischen Saba im Norden und Grenada im Süden nur die oberflächlichen Zeichen weit wichtigerer Ereignisse in der Erdkruste sind, wo die atlantische und die karibische Platte aufeinander stossen.



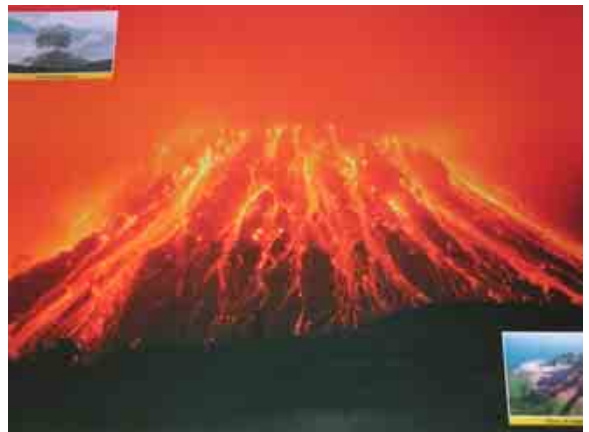
Montserrat aus etwa 20 Seemeilen Entfernung. Der hohe Wolken- und Ascheturm wird immer beeindruckender.

Wie häufig lag bisher die Landkarte einer weitgehend grünen Insel vor uns wenn wir uns den Weg auf die Hügel suchten? Oft waren dies ebenfalls Vulkane, zwar imposant, aber ruhig schlafend, dicht und üppig bewachsen und mit fruchtbarem Ackerland an den sanft abfallenden Hängen: sie hießen Soufrière in St. Vincent, Mont Pelée in Martinique, Valley of Desolation in Dominica und noch einmal Soufrière in Guadeloupe.



Bis 1995 war auch Montserrats Süden ein beliebtes Ziel für Wanderer und die fruchtbaren Abhänge Hauptanbaugelände einer florierenden Landwirtschaft. (MVO)

Doch hier sollte sich nach 400 Jahren totaler Stille in kurzer Zeit alles nachhaltig verändern: nach erneuter Aktivität mit kleineren Beben und dem Auswurf riesiger Aschemengen musste der ganze Südwesten mit der Hauptstadt Plymouth 1995 evakuiert werden. Am 3. August 1997 zerstörte ein Vulkanausbruch in den Soufrière-Bergen ganz Plymouth. Verantwortlich für die Verwüstungen war ein so genannter pyroklastischer Strom aus überhitztem Gas, Asche und glühendem Gestein, der aus dem Krater strömte und den Vulkan herabfloss; herausgeschleuderte glühende Schlacken flogen bis zu sieben Kilometer weit.



Im Januar 1997 glühte der ganze Gipfel – zu diesem Zeitpunkt hatten bereits zwei Drittel der Gesamtbevölkerung die Insel verlassen (MVO)



Selt 1995 bedeckte einer immer höher werdende Ascheschicht die Hauptstadt Plymouth. 1997 wurden grosse Teile durch einen pyroklastischen Ausbruch und teilweise durch Regen-Schlammmassen vollständig überdeckt. (MVO)

Der Ausbruchtyp ist also hier nicht derselbe wie vor Hundert Jahren beim Mont Pelée im Norden Martiniques. Damals (Siehe News 4) zerstörte ein gewaltiger Gasausbruch innerhalb von 10 Minuten die blühende Stadt und tötete über 30'000 Einwohner.



St.Pierre 1902 (MVO)

Zur Ruhe kam Montserrat seither aber nicht: Am 26. Dezember 1997 zerstörte der bisher heftigste Ausbruch den ganzen Süden: Man vergleiche mit der ehemals grünen Wanderkarte! Die Asche dieses Vertikalausbruchs stieg auf über 15km Höhe und wurde über die ganze Karibik verfrachtet.



Quelle: MVO

Dieser Ausbruch zerstörte auch den Flughafen im Ostteil der Insel endgültig und deckte am Osthang 2 weitere Dörfer komplett zu. Dank der Bemühungen der Verantwortlichen und der Errichtung von Sperrzonen (bis heute aktuell) waren in all den Jahren nur 19 Todesopfer zu beklagen.



Die Südostflanke vor dem Ausbruch (MVO)



und was heute davon noch zu sehen ist...

Bis 1995 war die Landwirtschaft eine der Haupteinnahmequellen der britischen Kronkolonie Montserrat, mit Tomaten, Kartoffeln, Zwiebeln, Karotten, Limonen und Baumwolle als wichtigsten Erzeugnissen. In der Industrie wurden Elektrogeräte, Metall- und Kunststoffwaren, Leinen und Bekleidung produziert. Der Tourismus bildete ein weiteres wirtschaftliches Standbein der Insel. Zu den Gästen gehörten u. a. Elton John, Paul McCartney und Sting, die in einem Studio am Fuss des Vulkans Plattenaufnahmen machten.

Die Zurückgebliebenen dürfen sich nur noch auf der Nordhälfte der Insel aufhalten und leben teils in Notquartieren. Eine Fähre stellt die einzige Verbindung zur Aussenwelt dar und im Norden, in der als sicher geltenden Bucht Little Bay, wird an einem neuen Hafen gearbeitet.



Ein neugegründetes international besetztes Forschungs- und Beobachtungszentrum überwacht die Tätigkeit des Vulkans und gibt wöchentlich den aktuellen Stand bekannt.

Das Entlangsegeln nahe an der Ostküste war für uns eines der bisher eindrucklichsten Erlebnisse – und wenn wir von der jetzigen Ankerbucht aus den grünen schlummernden Vulkan auf Nevis anschauen, denken wir uns: was wäre wenn? Diese ungeheuerlichen Naturkräfte ziehen irgendwie magisch an, vielleicht weil es gegen sie nun wirklich keinerlei menschliches Gegenmittel mehr gibt und einen die eigene Winzigkeit und Machtlosigkeit deutlich vor Augen führt.



Soufrière aus Osten – Abstand zur Küste etwa 1 Seemeile. Die ins Meer fließenden Aschemengen (12-1997 allein 60 Millionen Kubikmeter!) haben die Seekarten in Küstennähe im Bereich der neuen Deltas ungenau gemacht.



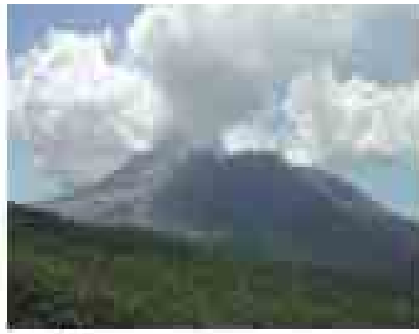
Ein dumpfes Grollen begleitet die häufigen kleineren Ascheausbrüche, wenn die Felsbrocken den steilen Abhang runterkullern.



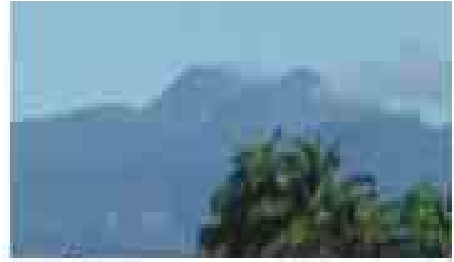
Grosse Ausbrüche verhalten sich ähnlich wie unsere Schneelawinen. Die Aschemengen bewegen sich mit bis zu 300 km/h talwärts – stehenbleiben oder davonrennen macht da wohl keinen grossen Unterschied mehr...(MVO)



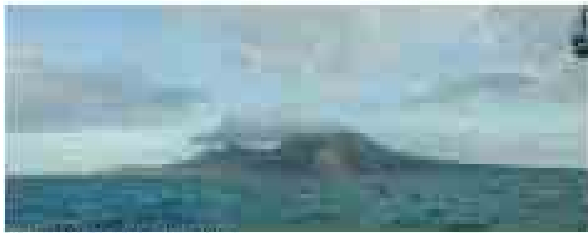
Haus knapp an der Grenze des Sperrgebietes, nahe dem Beobachtungsinstitut. Übrigens hat der Hurrican HUGO im Jahre 1989 schätzungsweise 95% aller Häuser und der öffentlichen Infrastruktur der Insel teilweise oder gar total beschädigt!



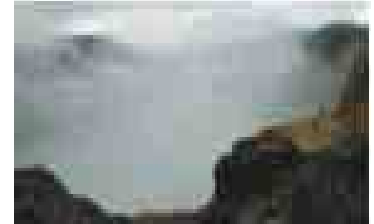
Soufriere, Montserrat



Soufriere, Guadeloupe

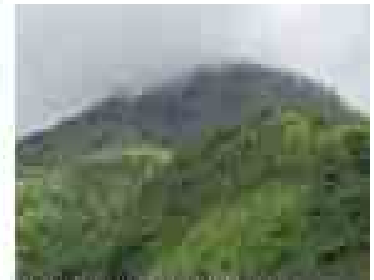


Nevis Peak, Nevis



Boiling Lake, Dominica

# AUF DEN SPUREN DER VULKANE



Mont Pelee, Martinique



Les deux Pitons, St. Lucia



Soufriere, St. Vincent

# Redonda – ein ulkiges Königreich

---



Diese unbewohnte kleine Insel, etwa eine Meile lang und 300 m hoch hat eine ulkige Geschichte, welche wir euch nicht vorenthalten möchten. Übersetzt aus <Doyle, Cruising Guide to the Leeward Islands>:

*<Redonda hat eine eigenartige Geschichte. Im Jahre 1865 wurden hier Phosphate entdeckt und bald begann deren Abbau. 1872 entschieden sich die Briten dass es besser sei, Redonda als Teil von Antigua zu annektieren bevor ihnen die Nordamerikaner zuvor kommen würden. Der Phosphatabbau wurde ausgeweitet und bald arbeiteten 100 Personen auf der Insel. Material und Personal wurde mit einer Seilbahn auf die Ebene befördert, welche so konstruiert war, dass der herabfahrende Korb mit Seewasser gefüllt wurde um das Gewicht nach oben ziehen zu können. Das dafür erforderliche Seewasser wurde zuerst in ein Reservoir auf der Klippe gepumpt. In diesen Tagen gab es einige Häuser auf der Hochebene und eine Landestelle. 1914 stoppte die Phosphatgewinnung und 1930 lief der Abbauvertrag aus. 1978 baute Antigua, nun unabhängig und darauf aus, den Besitz Redondas zu festigen, ein Postgebäude und gab einige Sonderpostmarken zum 100-Jahr-Jubiläum der Phosphatgewinnung heraus. Auch wurde über eine Wiederaufnahme des Abbaus diskutiert. Das Postgebäude wurde ein Jahr später aufgegeben und Hurrikane und Erdbeben zerstörten es nachhaltig.>*

*Aber es gibt auch eine Geschichte des <Königreichs> Redondas: 1865 wurde Matthew Dowdy Shiel, einem irischstämmigen Kaufmann auf Montserrat, nach 8 Töchtern der langersehnte Sohn geboren. Für diesen war ihm nur ein Kö-*

*nigreich gut genug, und da bisher noch niemand Redonda als ein solches in Besitz genommen hatte, schritt er zur Tat. 1880, als sein Sohn M.P. 15 wurde, fuhren sie zusammen mit dem Bischof von Antigua und einigen Freunden rüber zur Insel und Shiel liess seinen Sohn durch den Bischof zum <König Filipe I von Redonda> krönen. M.P. Shiel (das zweite I liess er fortan weg) wanderte nach England aus und wurde ein brillanter Schriftsteller gothischer Romanzen und Science Fiction. Obwohl nie sehr populär, wurde er von zeitgenössischen Schriftstellern sehr geschätzt, auch von H.G.Wells. Er behielt seinen Titel bei, hielt Hof in London und schuf mehrere literarische Adlige für sein Reich. In seinen älteren Jahren verbrachte M.P.Shiel viel Zeit damit, die britische Regierung mit Gesuchen zur offiziellen Anerkennung seines Titels einzudecken. Zuerst ignorierten sie ihn, dann gewährten sie ihm, wohl um ihn ruhig zu stellen, eine Pension aufgrund seiner literarischer Verdienste. Shiel starb 1947, nicht ohne die Krone und den Titel an seinen Schriftstellerkollegen John Galsworth (King Juan I) abzutreten. König Juan I endete im Suff, verlieh Titel im Tausch gegen Bier und versuchte mehrmals vergeblich, das Königreich zu verkaufen. Bevor er 1970 starb gab er den Titel weiter an Jon Wynne-Tyson (King Juan II). 1979 organisierte eine Gruppe von Shiel-Enthusiasten einen Ausflug auf die Insel und pflanzte auf dem Berg eine Flagge. König Juan II, seines Titels überdrüssig, dankte am 1. April 1998 ab und gab die Würde an Robert Williamson, einem Schriftsteller und Künstler aus Antigua, weiter. King Robert unterhält eine extravagante farbige königliche Yacht welche in English Harbour bewundert werden kann. Wie schon der letzte König unternahm er zusammen mit 16 Loyalen eine Expedition nach Redonda. Wie es zu einem weitgehend literarischen Königreich passt, verleiht er einen alljährlichen Literaturpreis, welcher durch ein Komitee, bestehend aus Mitgliedern mehrerer Inseln, zugesprochen wird.>*

So bleibt das Königreich Redonda weitgehend sich selber und den Vögeln überlassen und bietet beim Vorbeisegeln Anlass zu breitem Schmunzeln.

# WEDER TIEFKÜHLBOX NOCH KELLER – WAS NUN?

*Restaurants, Bistrotts, Fast-Foodketten, Läden und Supermärkte aller gewünschten Grössen-, Spezialitäten- und Preisstufen sowie Tiefkühlprodukte, Mikrowellen-, Halbfertig- und Fertigmenüs, Beutel und Büchsen: All das lässt – mindestens von Martinique aus nordwärts – auch in der Karibik allen individuellen Einkaufs-, Koch- und Essgewohnheiten genauso freien Lauf wie in der Schweiz.*

*Die ganze Sache verträgt sich aber schlecht mit unserem Konto ohne automatische Nachfüllung.*

*Unsere Pantry ist deshalb nicht bloss ein schlechter Scherz, der zum Aufwärmen von Büchsen oder Halbfertigprodukten da ist. Nein, sie ist sozusagen das Herz des Bordlebens: Mindestens einmal pro Tag wird Frischware zu möglichst abwechslungsreichen Menüs verarbeitet.*

*Dazu braucht es aber regelmässig Zutaten-Nachschub. Dies besorgen wir möglichst oft aus einem der farbigen Dorfmärkte und möglichst selten aus Supermärkten mit importierter erstklassiger, teurer und stark gekühlter Frischware, die sich nur wenige Tage lagern lässt. Ausserdem schmeckt sie hin und wieder so, dass man ebenso gut an einem der unzähligen Plastiksäcke herumnagen könnte.*

*Südlich von Martinique sieht es mit dem riesigen Angebot etwas anders aus: durch die grossen Importstrecken und damit verbundenen Zusatzaufwendungen (Transportkosten, wetterabhängige Anlegestellen) sind sowohl Frischware als auch Konserven doppelt bis vierfach so teuer.*

*Weil auf jeder Insel wieder andere Produkte günstig, besonders schmackhaft oder überhaupt grundsätzlich erhältlich sind, müsste man jeweils von der betreffenden Ware bunkern können, was das Zeug hält (Kostensparnis sowie Tauschhandlungsmöglichkeit!).*

*Nun haben wir aber keine Mega-(Tief)kühlbox für die Haltung von Frischware und schon gar keine Möglichkeit zur Stromproduktion für deren Betrieb.*

*Wir haben auch keinen endlosen Stauraum mit idealen Körben, Gestellen oder Abteilen.*



**Pet-Flaschen als kakertakensichere und billige Behälter haben sich für Getreide (Körner oder Flocken) und Nüsse/Bohnen bestens bewährt! Zur Sicherheit mische ich als Abwehr noch zerschnittene Lorbeerblätter dazu.**

*Und wir haben keine tiefe, grosse, kühle und vor allem dunkle Bilge (alias <Keller>).*

*Das alles gilt heutzutage als Standard auf vielen Fahrtenschiffen über 40 Fuss – selbstverständlich nebst Mikrowellenherd, Brotmaschine, Mixer und anderen nützlichen, aber stromfressenden Küchenmaschinen. Desgleichen gehören Fernseher und meist auch Waschmaschine dazu.*

*All das haben wir nicht.*

*Wir haben aber eine Salon-Decke, die fast lückenlos mit Netzen bespannt ist. Sie werden bei jeder Gelegenheit mit Gemüse und Früchten nachgefüllt, die dann über unseren Köpfen und Kojen hängen. Nicht bloss das Auge, sondern noch vorher die Nase melden den Reifezustand der einzelnen Inhalte, so dass uns manchmal das Wasser im Mund zusammen läuft und wir uns über das Menu schon gar nicht mehr den Kopf zerbrechen müssen. Hie und da aber verkünden gewisse Geruchsquellen auch Unheil – insbesondere dann, wenn einmal ein oder zwei Tage keine Zeit für die ungeliebte Vorratskontrolle ist.*

*Wir haben auch Erfahrung, wie man regelmässig Joghurt, Milchkefir, Wasserkefir und Sauerteigbrot herstellt.*

*Wir haben überdies gelernt, welches Gemüse bei den gerade vorherrschenden Wetter-, bzw. Temperatur- und Feuchtigkeitsverhältnissen an*

welchem Ort im Schiff auf welcher Unterlage gelagert und mit einem Tuch oder in Papier oder gar nicht eingewickelt werden darf/muss. Präbeleien haben uns gezeigt, wie man (zu) reife Bananen, Mangos, Papayas doch noch verarbeiten kann, um sie nicht aussenbords recyceln zu müssen.

Ich habe ausserdem gelernt, dass sich die Disziplin auszahlt, täglich jede Frucht und jedes Gemüse zu inspizieren und gegebenenfalls in der Sonne oder im Schatten zu trocknen, zu befeuchten, neu einzuwickeln, umzuparkieren, in den Kühlschrank zu verlegen, auf den aktuellen Speiseplan zu setzen und im allerschlimmsten Notfall – der sehr selten eintritt – den Fischen zu verfüttern, sofern einer den sonderbaren Gefallen an verfaulten oder verschimmelten Dingen finden sollte.



**Skipper's Billgentell...**

Seit Martinique klafft uns nicht mehr die gähnende Leere im <Weinkeller> entgegen...

Wir haben sogar als – allerdings stromfressenden - Luxus einen kleinen Kühlschrank mit 35 Liter Inhalt, der zu unserem Staunen (Holz aalängä!!) noch niemals gemuckt, dafür aber immer wieder das Leben von gammelveerdächtigen Gemüsen und Früchten um 1-2 Tage hinausgezögert hat. Ausserdem gewinnt er den Kampf gegen den meist schon nach wenigen Stunden fröhlich wachsenden Schimmel bei Essensresten bis deren letzte Stunde geschlagen hat. Er lagert auch die Pilze / Kulturen für unsere selbstproduzierten Produkte.

So wird der Gemüse- und Früchtevorrat alle 2-4 Tage bei Gelegenheit ergänzt und variiert. Dies nicht zuletzt auch, um wenn immer möglich allzu lange Lagerungszeit zu vermeiden, denn einige Vitamine, Spurenelemente und Mineralien reduzieren sich bekanntlich am Tageslicht schon nach kurzer Zeit. Unsere Gesundheit ist aber eine der Hauptvoraussetzungen für die Bewältigung und den Genuss des Lebens auf See.

Wir sind damit so weit unabhängig, dass wir fast immer für mindestens 2 Wochen Frischware an Bord hätten, jederzeit jedoch mindestens 6 Wochen gut überleben könnten.

Das gibt uns das Gefühl, mit akzeptablem Kompromiss zwischen Zeitaufwand für Lagerung und Ausgaben für regelmässigen Frischeinkauf die Unabhängigkeit und Freiheit auf See geniessen zu können.



Nach dem Blick auf die permanent nachgeführte Staulliste beschliessen wir jedesmal verschreckt, endlich eine Büchse oder einen Beutel aufbrauchen zu müssen, weil sie noch aus den Zeiten vor der Atlantiküberquerung stammen...

Meist ist der Entschluss schon beim nächsten Menu vergessen – bis zum nächsten Blick auf die Liste.

Immer beliebt als Zviersteller-Zusatz jedoch sind eingemachte Sauer- oder Süssauergemüse sowie Oliven.



Für Ananas und Papayas werden auch noch die beiden allerletzten freien Plätze vor dem Büchergestell vorübergehend geopfert.



Seit die beiden oberen Eckgestelle aus akuten Notlagen für Guetsli und Nidelzätil-Zutaten umfunktioniert wurden, erhalten sie plötzlich intensive Zuwendung des Skippers. Dies kann auch einmal eine erstaunliche Steigerung seiner Aktivität am Herd bewirken, die sich dann so auswirkt:



Nidelzätil Marke NØRD

## Und noch ein- ges aus dem Bordalltag



Seit Tunesien sind diese unliebsamen Blester an Bord und vermehren sich in etwa in dem Tempo wie wir Ihre Kollegen flich machen. Diese Klebefallen haben allerdings den Bestand krass reduziert, aber bekannterweise reicht ja ein Pärchen locker... Immerhin kennen wir mittlerweile ein offenbar 100%-ig wirkendes Mittel, <Gollath Gel>, welches sogar in der Schweizer Armee zum Einsatz kommt. Was noch nicht so klar ist, wie wir zu normalen Preisen an diese Profi-Ware herankommen. Hat jemand von euch Vitamin B??? Übrigens sind Kakerlaken nach neusten Internetberichten auch in Mitteleuropa seit einigen Jahren auf dem erfolgreichen Vormarsch!



Da hat man es bei einem Beinahe-Babystag-Bruch doch einfacher: ersetzen und es hält wieder für einige Zeit...



Der leckende Kielbolzen hingegen liess sich durch die neue Dichtnaht (Siehe News 9) leider nicht betriren und tropft fleissig weiter. Immerhin wissen wir unterdessen dass der ganze Bolzen im Kiel dreht, was die Sache nicht gerade angenehmer macht. Unterdessen soll das gelbe Salzwasser-(Rost?)-Gemisch durch dieses unfelne Geschmiere daran gehindert werden in die Bilge zu laufen und von dort alle unsere Schapps zu nassen. Bin gespannt was dereinst beim Ausbau des Bolzens in der darunterliegenden Wrange zum Vorschein kommen wird – vom einstigen Sperrholz wird den bisherigen Erfahrungen mit den dänischen Bootsbaukünsten der Siebziger Jahre nach wohl nicht mehr viel Trockenes übrig sein...



Da macht im Gegensatz dazu doch eine solche grosse Zerlegung der Genuawinch richtig Freude: zerlegen – putzen – einfetten – zusammenbauen – fertig!



Wieder einmal (seit langem! Ehrlich!) ist ein Petrolbrenner undicht. Karin studiert die von mir erstellte, detaillierte Anleitung zum Filcken und macht sich dann daran, den 10-er, 13-er, 17-er und 19-er Ringgabelschlüssel herauszusuchen. Der (noch) skeptische Blick verrät, dass sie entweder der Anleitung oder dem eigenen Vermögen nicht so ganz traut – aber es sel verraten: es hat geklappt, der Brenner ist wieder dicht und läuft wie am ersten Tag! Frauenpower.



Ach ja – ganz wichtig – wir haben uns endlich durchgerungen, uns einen kleinen Aussenboder anzuschaffen. Wir konnten hier in St.Martin auf dem morgendlichen Funknetz einen Gebrauchten und gut erhaltenen für einen guten Preis ergattern. Nach anfänglichen Schwierigkeiten – er hat keinen neutralen Gang, beginnt also nach dem Starten gleich zu schublen! – hat sich sogar Karin als Aussenbordneuling an das praktische Ding gewöhnt. Allerdings wurde beim ersten Versuch der vorne im Schlauch stehende Skipper durch seine <Vollgas-startende> Bordbraut beinahe über Bord geworfen!



Offensichtlich macht's Spass!!



In der Simpson Bay von Sint Maarten begegnen wir öfters solchen Megayachten – rund um die Lagoon hat sich in den vergangenen 10 Jahren eine umfangreiche Werft- und Hafeninfrastruktur aufgebaut. Da sich Sint Maarten je länger je mehr auf die Megayachten ausrichtet, haben sie extra für mehrere Millionen die Zugangsbrücke (Hebebrücke) verbreitert. Yachten über 100 Fuss (33m) bezahlen pro Durchfahrt 100 US\$ - der Rest der Baukosten soll durch alle Benutzer mittels einer sogenannten <Departure fee> getragen werden, welche mit 10 US\$ pro Woche Aufenthalt auf der holländischen Seite der Insel im Vergleich zu allen anderen Inseln mindestens doppelt so teuer ist. Dieser neuste Entscheid der Inselbehörde hat unter den Fahrtenseglern erheblichen Aufruhr verursacht, vor allem auch, weil keinerlei staatlich organisierte Gegenleistungen wie Abfallentsorgungsorte, oder Dinghlandestellen erbracht werden. Ausserdem hätte für die grosse Mehrheit der kleinen bis mittleren Boote bis 20m die Brücke nicht erweitert werden müssen. Das örtliche Yacht-Gewerbe befürchtet einen entsprechenden Geschäftseinbruch, da die französische Seite der Insel nach wie vor gebührenfrei ist – die für uns gute Seite der bis heute hier noch präsenten Kolonialmacht Frankreich!

Bis zum heutigen Datum wird allerdings eigenartigerweise die schon beschlossene Gebühr auf der holländischen Seite noch nicht eingezogen...



Ach ja – das gehört ab und zu auch zum Bordleben...

Und weil wir bei Bruno angelangt sind, noch ein Nachtrag zu den News 4 / Seite 9. erinnert ihr euch an das <SPORT AID PROJECT> von Andy & Chris in Dominica?

Bruno hat sogar die Badehose zu Hause gelassen um den Riesensack mit über 20 Kg Fussballausrüstung in die Karibik mitbringen zu können – obwohl sich bei AIR FRANCE offenbar nicht alle Angestellten so darüber gefreut haben wie die hiesigen Empfänger. Ein grosses Danke an dich, Bruno!



Erste Auslegeordnung

Aber für alle: bitte trotzdem weitersammeln – der nächste Transport kommt bestimmt!



Yannick, der Sohn von Andy & Chris beim Auspacken: da ändert auch das Juventus-Leibchen nichts: dieser Schuh ist definitiv zu gross ...

Übrigens – es gibt sie wirklich noch, die einsamen Karibikstrände! Vielleicht sind es nicht diejenigen mit feinem Sandstrand, Palmen und smaragdgrünem Wasser, sondern die eher wilden, von der Landsseite schlecht unzugänglichen und abgelegenen wie hier die Mayor's Bay im Süden von St.Kitts, wo wir einige herrlich-einsame Tage verbrachten.



Mayor's Bay, St.Kitts; rechts der kleine Salzsee

So das war's für dieses Mal. Weitere Reisepläne geben wir nicht mehr bekannt, die werden ja doch immer über den Haufen geworfen (Ja Helmut, du hast ja soooo recht...!!)  
So sind wir einfach immer w.d.T.w. (weissderteufelwo).

Macht's gut

Liebe Grüsse  
Rolf und Karin

