

Rolf Erne
Karin Olbrecht

terne@hotmail.com
karinolbrecht@hotmail.com

SY NØRD – NEWS 11

Datum: Donnerstag, 19. Juni 2003
Position: 18-02 N / 063-05 W
Wetter: durchzogen – heute Nacht soll eine "Tropical Wave" viel Regen und Wind bringen. Es ist feuchter als sonst und der tagsüber zumeist bedeckte Himmel drückt die Temperaturen auf angenehme 26-28 Grad.

Und so sieht unser Ankerplatz bei schönem Wetter von oben aus:

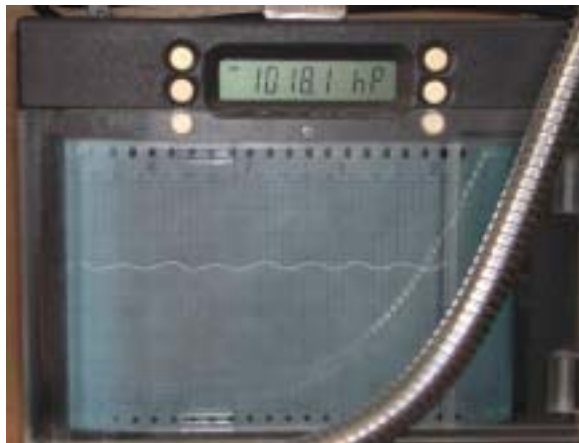


Liebe Freunde

Seit dem 1. Juni herrscht hier in der Karibik wieder offiziell Hurrikanzeit und ein Grossteil der Yachten hat sich schon auf den Weg gemacht: Mitte Mai bis anfangs Juni haben rund 50 Boote Kurs Nord nach den Bermudas abgesetzt – von dort segeln die meisten dann weiter über die Azoren nach dem Mittelmeer oder in den englischen Kanal. Weit aus die meisten Langzeitsegler machen sich um diese Zeit jedoch wieder auf in die südliche Karibik, nach Grenada, Trinidad oder Venezuela, wo mindestens statistisch die Gefahr, von einem Hurrikan überrascht zu werden, sehr gering ist.

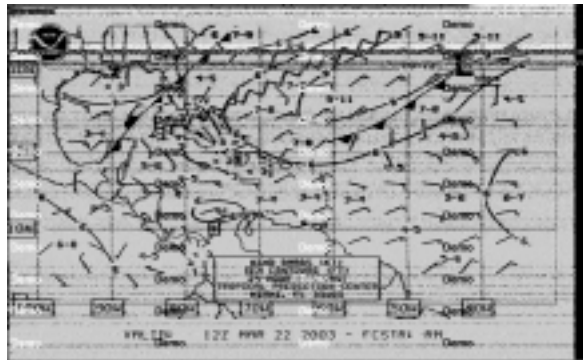
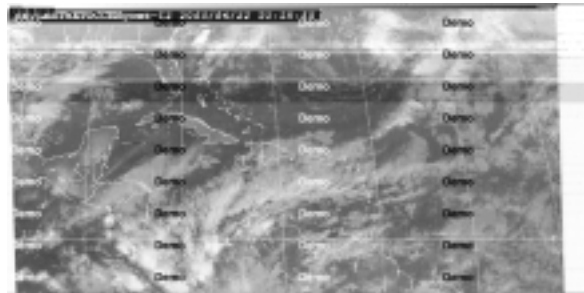
Die mit Ausnahme zweier Hebebrücken total geschlossene Lagune zwischen dem französischen und holländischen Teil von St. Martin, auf dem obigen Bild links gelegen, galt bis vor einigen Jahren noch als vermeintlich sicheres <Hurrikanhole> - ein Hurrikan-Schlupfloch. Rundum geschützt von Bergen und teilweise von Mangroven, mit wenig Wassertiefe und gut haltendem Sand- und Schlickgrund haben hier jahrelang viele Yachten starke Stürme abgewettert. 1995 jedoch zog der Hurrikan <Luis> (Kategorie 4-5 mit Windstärken über 125 Knoten / 230km/h) seine alles vernichtende Spur genau über St. Martin hinweg: gegen 1000 vermeintlich sichere Yachten wurden versenkt, mehrfach ge-

schichtet aufs Land geworfen oder beschädigt. Nachdem für die laufende Saison basierend auf aktuellen klimatischen Daten von mehreren massgeblichen Meteorologen gegenüber dem langjährigen Durchschnitt eine um 40% erhöhte Sturm- und Hurrikanhäufigkeit vorhergesagt wird, scheinen wir nicht die einzigen mit einem komischen Gefühl im Nacken zu sein. Eine eigenartige Spannung liegt in der Luft, obwohl die statistisch aktivsten Monate September und Oktober noch weit weg sind.



Nebst dem obligaten Blick auf den Barographen, dessen Tagesverlauf bei beständigem, ungestörtem Passatwetter eine regelmäßige Sinuskurve zeigt (Siehe Beispiel im Bild), verfolgen auch wir seit einigen Wochen die Wetterprognosen wieder zuverlässiger und sorgfältiger. Verschiedene Quellen ermöglichen uns eine frühzeitige Information über die Entstehung, die Koordinaten und die Zugbahn von sogenannten <Tropical Waves> (alle 3-5 Tage ausserhalb der Küste Afrikas sich bildende Störungen im Passat, welche mit 15-20 Knoten westwärts ziehen und sich dabei auf dem warmen Atlantik mit feuchter Luft anreichern und zu einem Tiefdruckgebiet mit starken Böen und ausgiebigem Regen verstärken können) und eine allfällige Verstärkung derselben zu einer <Tropical Depression> (Sturmtief mit bereits einzelnen geschlossenen Isobaren mit Wind bis 33kn / 61 km/h) oder gar <Tropical storms> (benannter Wirbelsturm mit Wind bis 63kn / 116km/h). Was darüber liegt heisst <Hurrikan> und wird je nach Stärke nochmals in 5 Kategorien eingeteilt. Dabei greifen wir möglichst auf bordeigene und seglerspezifische Mittel wie die offiziellen Wetterberichte auf UKW oder die Amateurfunkrunden auf Kurzwelle zurück, ab und zu aber auch auf Zeitungen oder das Internet. In kritischen Wettersituationen empfangen wir zur Ergänzung über unseren Kurzwellenempfänger auch Satellitenbilder oder Wetterkarten, obwohl deren prak-

tischer Nutzen durch die grossflächige Darstellung für örtliche Entscheide sehr gering ist.



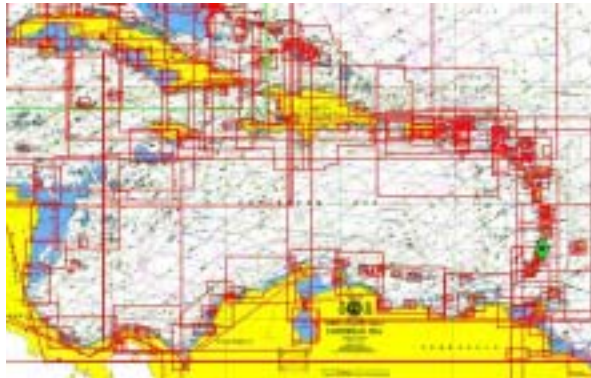
Jedenfalls machen wir uns ebenfalls schon bald wieder auf in Richtung Süden. Unsere Versicherung deckt Schäden durch benannte Stürme über 118km/h nur südlich von 13° N, also auf der Höhe Grenadas. Nicht zuletzt deshalb haben wir uns entschlossen, die seit langem fällige Totalüberholung der Deckenbemalung in Salon, Pantry und Navigation nicht in Martinique sondern in Trinidad auszuführen – in der Hoffnung, dass sich auch dieses Jahr die Hurrikane an die Statistik und die normalen Zugbahnen halten...



Die neue Deckenbemalung wird langsam Zeit – bevor uns alle noch verbliebenen Farbfetzen auf den Kopf fallen!

Seit dem letzten Newsletter haben wir mit den Virgin Islands die am weitesten nordwestlich gelegenen Inseln der sogenannten <Kleinen Antillen> besucht. Somit haben wir seit dem Januar 2002 die meisten der <Leewards> und <Windwards> angelaufen, ausser Antigua und

Grenada. Aber viele kleinere Inseln warten ebenfalls noch auf unsere Entdeckung, zum Beispiel die Insel mit dem berühmten Namen <Saba>, wenig südlich von hier. Mangels geschützter Ankerplätze kann die steile und wenig besuchte Insel jedoch nur bei ruhigem Wetter und wenig Schwell angelaufen werden. Ein Blick auf die Überseglerkarte zeigt, wie riesig und vielfältig im Vergleich zum bisher befahrenen Gebiet die übrige Karibik noch ist...



Übrigens übersprang am 26. April auf der Fahrt nach St.Barth um 1745 Uhr unser Log die ersten 10'000 Seemeilen und der Zähler ging auf Null zurück.

Seit dem Verlassen von Tunesien im September 2001 legten wir 7266 Seemeilen oder 13'456 Kilometer weitgehend unter Segel zurück. Der Wind blieb uns über die ganze Zeit ziemlich treu und wir waren kaum je während längerer Passagen auf den Motor angewiesen – schliesslich haben wir ja auch ein SEGEL-Boot!

Auf den folgenden Seiten erfährt ihr etwas über:

- Flaggensalat und Papierkram
- St.Martin und Anguilla: 2 ungleiche Nachbarn
- Von Jungfrauen und Zucker
- Paradiesische Zeiten in den Virgins: Zu Fuss und per Flasche
- Für Segelbanausen: Über Gegenwind und so...
- Wieso <Töpel> Töpel heissen
- und wieder etwas Bordalltag

Viel Spass beim Lesen!



Insel zu verkaufen!



Foxy's Bar auf Jost van Dyke



Valcia und Kate am Korbflechten in Annaberg

Flaggensalat und Papierkram

Im Gegensatz zu Europa, die Schweiz "natürlich" ausgeschlossen, wo man bald ungehindert mit dem Auto alle Ländergrenzen ohne Zoll- und Personenkontrollen überfahren kann, müssen wir bei jedem Anlaufen eines neuen Hoheitsgebietes ordnungsgemäss einklarieren. Die Bestimmungen variieren dabei von Land zu Land, meistens sind aber Besuche beim Zoll und der Immigrationsbehörde zwingend vorgeschrieben, manchmal noch bei der zuständigen Hafenbehörde. Da die einzelnen Ämter nicht immer unter einem Dach zu finden sind lohnt es sich, vorher das verlangte genaue Prozedere abzuklären. Hierbei sind die Segelhandbücher zwar eine grosse Hilfe, die direkten Auskünfte anderer Segler aber meistens zuverlässiger. Seit Jahren bemühen sich vor allem die grossen Charterfirmen ohne Erfolg darum, eine gewisse Vereinheitlichung in diesen Ein- und Ausklarierungs- als auch den Gebührendschungel zu bringen. Da in der Inselkette der Kleinen Antillen sich die einzelnen Länder in kurzer Distanz folgen, kann es auf einem vierzehntägigen Törn gut und gerne sein, dass bis zu fünfmal ein- und ausklariert werden muss. Dies ist natürlich jedesmal entsprechend zeitaufwändig, da ein Klarieren nur an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten möglich ist, will man nicht teilweise horrende <overtime>-Gebühren in Kauf nehmen. Gegenüber Chartercrews sind wir diesbezüglich im Vorteil und nicht an ein enges Zeitkorsett gebunden



Bei Erreichen des Hoheitsgebietes eines neuen Landes setzen wir die entsprechende Gastlandflagge unter der Steuerbordsaling (für Landratten: die Stützen, welche den Mast seitlich zu den Drahtseilen abstützen) was weniger eine

Vorschrift denn eine freundliche Geste guter Seemannschaft darstellt. Darunter flattert jeweils die gelbe Flagge "Q", welche sinngemäss bedeutet, dass an Bord alle gesund sind und man um freie Verkehrserlaubnis bittet, also einzuklarieren wünscht. Dies stammt aus früheren Reisezeiten, als gefährliche Krankheiten noch nicht vornehmlich mit dem Flugzeug in andere Länder eingeschleppt wurden. "Q" steht dabei für "Quarantäne".

Der zuständige Schiffsführer hat sich anschliessend an das Einlaufen in einen Hafen oder den Ankerplatz bei den entsprechenden Ämtern zu melden. Dies variiert wieder entscheidend von Land zu Land: ist es im Einen der Crew strengstens verboten, das Boot zu verlassen, bevor der Skipper alle Formalitäten und somit auch die <freie Verkehrserlaubnis> erfüllt hat, wird im Anderen verlangt, dass alle Crewmitglieder persönlich am Schalter erscheinen.



Immer ist dieser Gang aber mit etlichem Papierkram verbunden. Mindestens je ein Papier ist meistens für Zoll und Immigration auszufüllen. Verlangt werden meistens Angaben zum Schiff, zum Motor, zur Ausrüstung, zum Schiffsführer und Eigner, aber auch eine Crewliste mit Passnummer und weiteren persönlichen Angaben. Da viele Länder keine separaten Fragebögen für Yachten haben, werden wir oft auch mit skurrilen Fragen nach dem Inhalt und der Anzahl Tonnen Fracht, aber auch nach der Gefährlich-

keit derselben konfrontiert und wo wir diese zu löschen beabsichtigten...Der Zoll will meistens noch Angaben über vorhandene Waffen an Bord, ab und zu auch Mengenangaben von Zigaretten und Alkoholhaltigem. Hat man dann nach mehr oder weniger freundlicher und geduldiger Aufforderung des zuständigen Beamten oder Beamtin endlich in allen Formulare sämtliche Lücken ergänzt und weisse Knöchel von den bis zu 6 Durchschlägen, folgen amtlicherseits etliche Stempel und Unterschriften – und teilweise auch die "hohle Hand" für Hafener-, Einklarierungs- oder Cruisinggebühren. Diese hielten sich, sofern man nicht nur einige Tage bleibt, bisher meistens in verkraftbarer Höhe und sind auch in Ordnung, da wir Segler ja auch profitieren von der örtlichen Infrastruktur und beispielsweise unseren Abfall vor Ort entsorgen und das Dinghi an einem Steg oder an einer Hafemauer festmachen.

Beim Verlassen eines Landes folgt dann, war man länger als 2 Tage dort, oft dieselbe Prozedur bei denselben Ämtern. Wenn man Glück hat, wie in den französischen Gebieten, wird dabei einfach das Einklarierungspapier als Ausklarierung abgestempelt – eine Sache von 2 Minuten. Hat man Pech, wird man angehalten, alle Papiere nochmals vollständig auszufüllen und erhält dann eine Ausklarierungsbestätigung. Diese wird meistens im nächsten Land verlangt und eingezogen, als Beweis woher man kommt und wann man dort weggefahren ist. Nicht alle Staaten nehmen es dabei so genau. Kann man sich beispielsweise in den Grenadinen gut und gerne einige Tage ohne einzuklarieren in den vielen Buchten aufhalten ohne Gefahr zu laufen, in eine Kontrolle zu geraten (und dann muss man sich halt eine gute Ausrede bereit halten...), ist dies in den US- und British Virgins bei Androhung saftiger Bussen und nachfolgender Sperre dieses Gebietes weniger angeraten – immerhin gilt man so ja als illegal eingereist!

Übrigens haben wir es uns bei den wirklich sehr wenigen unfreundlichen Beamtinnen und Beamten zur Regel gemacht, bei Unklarheiten umso freundlicher zurückzufragen und natürlich ausschliesslich UNS und UNSEREM fehlenden Sprachvermögen oder UNSEREM fehlendem Wissen über die hiesigen Vorschriften in die Schuhe zu schieben, was bei den so "sprachlich Gesalbten" meistens kleine Wunder bewirkt. Nichtsdestotrotz haben wir aber auch eine kleine Liste unserer Negativerfahrungen. Die 3 entsprechenden Preisträger sind:

1. Eine Immigrationsbeamtin in St.John (USVI) für ihre frostige Kaltschnäuzigkeit
2. Ein Immigrationsbeamter der Rodney Bay (St.Lucia) für seine wirklich beeindruckende Arroganz
3. Ein Immigrationsbeamter in Scarborough (Tobago) für seine Willkür und die hartnäckige Verweigerung weiterer Auskünfte

Obwohl es ja ganz witzig wäre, alle Papiere von anderthalb Jahren Karibiksegeln aufbewahrt zu haben, befürchten wir, dass der Stapel unser Freibord bereits bedrohlich reduziert hätte!

St.Martin und Anguilla: 2 ungleiche Nachbarn



das weitgehend flache Anguilla – im Hintergrund das gebirgige St.Martin





Kreuzfahrtschiffe in Philippsburg, Sint Maarten

Immer wieder haben wir von unserem Ankerplatz in der Bucht von Marigot auf der französischen Seite von St.Martin hinüber geschaut: auf die flache Insel Anguilla, an deren Südküste die vielen in die Landschaft eingebetteten Hotelanlagen als kleine weiße Punkte am Horizont erscheinen: vor allem Karin hat es die ferne niedrige Insel als vermeintliches Joggerparadies angetan – es wurde dann vor allem für unsere leidgeprüften Hintern eine unvergessliche Fahrradtour daraus.

St.Martin, vor allem dessen holländischer Teil Sint Maarten, setzt vollumfänglich auf den Kreuzfahrttourismus. Das Zollfreigebiet lockt mit wirklich billigen Preisen für Schmuck, Elektronik, Alkoholika und Zigaretten. Bis zu vier Riesenkreuzfahrtschiffe spucken täglich gegen 6000 Kauflustige in die engen Strassen von Philippsburg. Das zweite ökonomische Standbein der Insel ist der Yachtsektor. Rund um die Simpson Lagoon findet der geplagte Fahrtensegler, aber auch die zunehmende Anzahl der wohl etwas weniger geplagten Megayachtbesitzer alles Notwendige und Unnötige zum Unterhalt des Schiffes: Ausrüstungsläden, Marinas, Werften, Rigger, Kältespezialisten, Elektroniker – ebenfalls alles (fast) zollfrei und in sehr guter Qualität.

Das nur 5 Meilen entfernte Anguilla, welches in den 70-er Jahren weltweit Aufsehen erregte durch eine entschlossene, aber unblutige Revolution und nachfolgenden Einmarsch britischer Truppen - nach späterer Trennung von St.Kitts und Nevis nunmehr stolze und treue Kronkolonie Grossbritanniens, kennt nichts dergleichen. Es besteht kein Hafen, es gibt nur einen Ort zum Einklarieren und schreckt mit horrenden Gebühren Segler davon ab, den rund um Anguilla liegenden Inseln und Tauchgründen einen Besuch abzustatten. Mit Ausnahme der Einklarierungsbucht, wo man als einziger Ort kostenlos liegen kann, muss für jeden Tag, an dem man rund um die Insel segeln will, 50 US\$ "Cruisinggebühr" bezahlt werden. Zudem ist man verpflichtet, an den nur tagsüber erlaubten Mooringbojen festzumachen (15 US\$), was angesichts der scheinbar sehr intakten Unterwasserwelt auch Sinn macht.

Anguilla versucht seinen ökonomischen Weg scheinbar mit Luxusresorts an den unzähligen

Sandstränden der Insel für eher Gutbetuchte und dem Tagestourismus von St.Martin.



Anguillas Nordostküste

Momentan wird gerade an einer riesigen Golfanlage mit Luxushotel und Kongresszentrum gebaut, welche dereinst nach Eröffnung zu den Top-Ten der Welt gehören soll. Zudem gilt Anguilla als Taucherparadies und Mekka der Wracktaucher. Obwohl innerhalb der vergangenen 10 Jahren zur Belebung dieses Wirtschaftszweigs mehr als 20 Schiffe als künstliche Wracks rund um die Insel versenkt wurden, scheint der Tauchtourismus noch in den Kinderschuhen zu stecken.

Um mit eigener Ausrüstung und im Dinghi ein nur 1½ Meilen ausserhalb des kostenlosen Ankerplatzes liegendes Schiffswrack zu betauen, musste ich zuerst 10 US\$ Dinghigebühr und 5 US\$ Tauchgebühr bezahlen!

So entschlossen wir uns, die Insel auf dem weit aus billigeren Landweg zu erkunden: Die zwar modernen und leichtgängigen Räder konnten es mindestens betreffend Sattelqualität nicht mit den teilweise sehr holperigen und mit Schlaglöchern und grobem Kies versehenen Landstrassen aufnehmen. Unsere Hintern haben es uns nach einigen Tagen einigermaßen stillen Erduldens verziehen...



Von Junfrauen und Zucker



Wechselhaftes Wetter im Drake Channel zwischen USVI und BVI



Für einige Tage hat sich der Passat zurückgezogen - Wir liegen wie auf einem Ententeich!

Wie die Inseln genau zu ihrem Namen kamen ist umstritten – jedenfalls hat sie Kolumbus auf seiner zweiten Fahrt "entdeckt" und benannt. Zuvor hatte auf der südlichsten Insel, dem heutigen Saint Croix, eine kriegerische Auseinandersetzung zwischen dem Flaggschiff Niña und den Cariben stattgefunden. Diese wollten sich nicht damit zufrieden geben, dass ihnen Kolumbus und seine Männer auf einem "Landgang" ungefragt einige ihrer Arawak-Sklaven zu eigenen Zwecken entführten. Immerhin ist dies der erste dokumentierte Widerstand Einheimischer gegen die europäischen Eroberer! Daraufhin setzte Kolumbus Segel, und bevor er weiter nach den westlich gelegenen Inseln der "Grossen Antillen" fuhr, wo er immer noch hoffte, El Dorado zu finden und den Grosskahn zu treffen, vermass und benannte er noch die weiter nördlich auf dem Weg gelegene Insel St.Thomas.

Die weitere Entwicklung verlief wie auf vielen dieser Inseln sehr wechselhaft. Nach verschiedenen Besitzwechseln gelangte die Insel St.Thomas und St.John in die Hand der Dänen, und nach dem Erwerb der Insel St.Croix von den Franzosen bildete die Inselgruppe der heutigen

US-Virgins die "Danish West Indies Colony". Diese prosperierte mit St.Thomas als Freihafen zu einem Handelszentrum, aber auch zu einem Zentrum der Piratenaktivität. Die fruchtbare Insel St.John wurde gerodet und zu einem Zuckerbaugebiet umgestaltet, teilweise sogar mit Terrassenfeldern, um auch die steilsten Abhänge bepflanzen zu können. Auf dem Höhepunkt des Zucker- und Baumwollanbaus zählte man auf St.John 109 Plantagen. Hier war es auch, wo 1733, über ein Jahrhundert vor der allgemeinen Sklavenbefreiung, der erste erfolgreiche Sklavenaufstand statt fand. Die im Vergleich zu anderen Inseln weitaus härteren Arbeitsbedingungen und restriktiveren dänischen Sklavengesetze waren zusammen mit einer Dürreperiode und dem Durchzug eines vernichtenden Hurrikans der Auslöser zu diesem Aufstand, während dessen fast sämtliche weisse Grundbesitzer getötet und viele Zuckerfabriken niedergebrannt wurden. Nach über einem halben Jahr gelang es den verbliebenen Dänen mit massiver Unterstützung der Franzosen die Macht zurückzuerlangen. Der wirtschaftliche Niedergang im neunzehnten Jahrhundert war dann verbunden mit einer umfangreichen Migration und die Kolonie wurde für die Dänen zunehmend ein unliebsames Anhängsel. Langjährige Verhandlungen kamen 1917 zum Abschluss, als die USA die Inseln den Dänen für 25 Millionen in Gold abkaufte: als vorgeschobene Marinebasis zum Schutz des Festlandes nach den ernüchternden Erfahrungen im ersten Weltkrieg und zum Schutz des eben entstandenen Panamakanals.

Vor allem auf St.John konfrontierten uns ausge dehnte Wanderungen immer wieder mit den Überbleibseln der Zuckerindustrie:



Ruinen von Annaberg, einer der damals grössten Zuckerplantage mit Windmühle. Nahebei befinden sich die Ruinen der Annaberg-Schule, der ersten allgemeinen Volksschule des ganzen amerikanischen Kontinents.



Der Urwald holt sich zurück was er kann – viele ehemalige Plantagengebäude liegen heute versteckt. Örtliche Interessengruppen kümmern sich um den Schutz dieses wertvollen Kulturerbes.



Annaberg in zeitgenössischen Darstellungen. Nebst Zucker wurden aus den Rückständen als Nebenprodukt auch Immer Rum produziert. Der Antrieb mit teuren Windmühlen lohnte sich nur in den grössten Plantagen mit genügend Zuckerrohrmachschub. Die meisten pressten die Zuckerrohrstengel mittels von Eseln angetriebenen Mühlen aus.



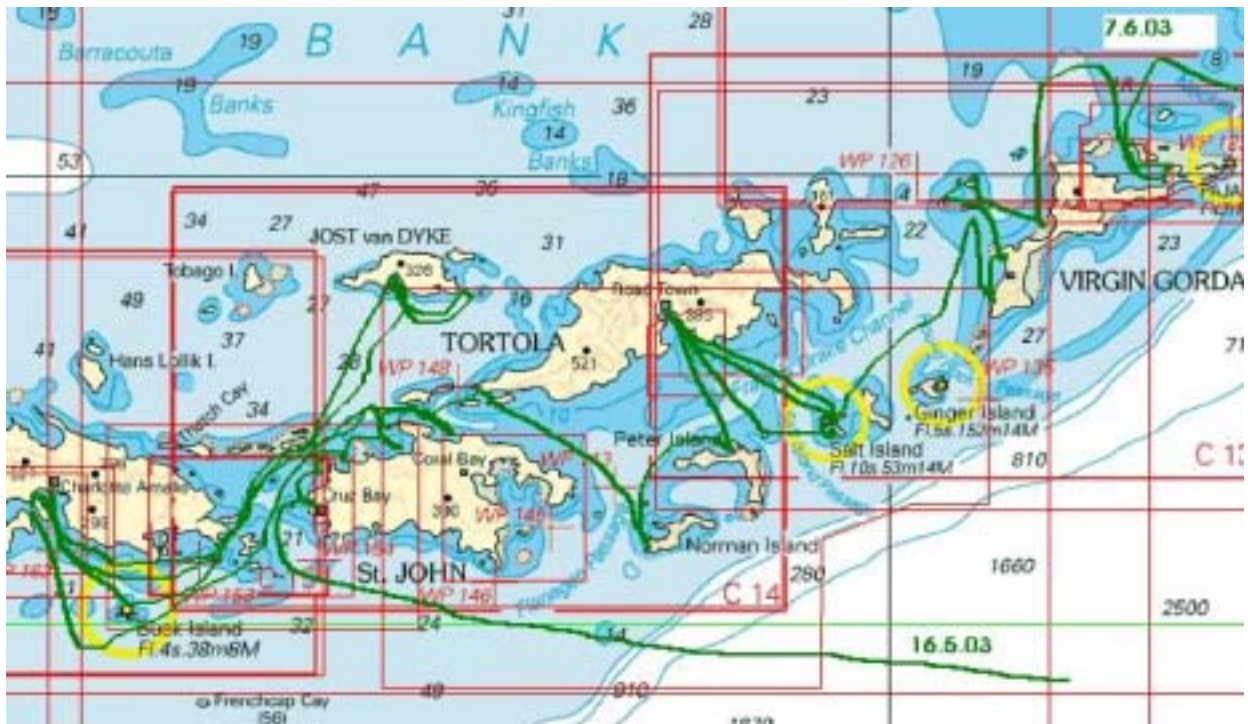
Überbleibsel der Reefbay-Sugarmill: der Zuckersaft wurde nacheinander in mehreren grossen Kupferkesseln über einem Feuer eingedickt bis im letzten Kessel zum genau richtigen Zeitpunkt die braune Zuckermasse abgelassen werden konnte und auf speziellen Holzrost auskristallisierte. Dieser Prozess erforderte viel Erfahrung und schnelle Reaktion aller Beteiligten. Der Zucker wurde dann in Fässer abgefüllt.



In dieser letzten noch bis 1917 in Betrieb gestandenen Zuckermühle St.Johns befindet sich diese beeindruckende Dampfmaschine...



...und die dazugehörigen Kessel



Auf der Karte grün eingezeichnet unser Kielwasser, das wir hinterlassen haben.

Das Segeln in den Virgins war wirklich herrlich. Der meistens mässig, zeitweise aber auch steif wehende Passat sorgte für schnelle Passagen im geschützten Revier ohne viel Welle. Wirklich ein Charterparadies, auch wenn wir es vorzogen, ausserhalb der Chartersaison hier unterwegs zu sein!



The Baths, Virgin Gorda: zur Abwechslung einmal Granitfelsen – einzigartig in der Karibik und der geologische Ursprung umstritten



PARADIESISCHE ZEITEN IN DEN Virgins: ZU FUSS UND PER FLASCHE

TAUSEND FÜSSE, BRAUNE AUGEN UND
EIN NACKTES HINTERTEIL



L. Rockefeller verliebte sich in die grüne hügelige US-Schönheit namens "St. John" und kaufte anfangs der 50er-Jahre sämtliches zur Verfügung stehende Land auf dieser 54km² grossen Insel. 1956 vermachte er es dem US-Staat mit der Auflage, einen Nationalpark einzurichten. Strikte Regelungen, naturbewusste und oft künstlerisch tätige Inselbewohner, aber auch der fehlende Massentourismus sorgen für die Intaktheit des Parks, der rund die Hälfte dieser Insel zu einem "Traumflecken" macht. Er verzauberte auch uns: Unser ursprünglich gar nicht vorgesehene Landfall endete erst acht unvergessliche Wander- und Tauchtage später:



Die Wanderwege sind vielfach Anfang oder Ziel von Zuckermühlen-Ruinen, "great houses" von Zuckerbaronen, aber auch Sklavenhäusern. So holte uns die blutige Geschichte an vielen Orten ein und die gelesenen Informationen wurden lebendig.

Höchst lebendig waren auf den gut gepflegten, ausgeschilderten Trails aber auch die unzähligen Begegnungen, von denen wir uns gerne aufhalten liessen:



So viele Füße wie Mr. "Millepede" hätten wir manchmal auch gern, nicht so aber seinen labilen Charakter: Dreht man seinen Kopf, kriecht er nonstop und ohne zu stolpern eifrig und überzeugt in der neuen Richtung weiter. Am Tag, nachdem sich unsere Wege kreuzten las ich, dass die Absonderung seiner Drüsen vorübergehende Blindheit erzeugen kann. Glück gehabt – wir hatten unsere Hände von ihm gelassen. Wir waren wohl zu beschäftigt mit Beine zählen und Kopf drehen...



Es raschelt hinter uns und wir trauen unseren Sinnen kaum: Da ist doch etwas falsch: ein Reh hier mitten in den Subtropen!?? Dazu so zutraulich? Aha – es sind wohl die saftigen Köstlichkeiten, welche den vertrauten Waldbewohner hierher locken: Relfe Mangos! Seine grossen braunen Augen erspähen jedoch bald das hingeworfene Apfelstück, welches gerne ins Menu eingebaut wird...



Aber nicht nur mein Apfel wird geteilt : Nach kurzer Anfangsscheu streiten sich an unserem Fluss-Rastplatz zwei Mongoose (Mungos) laut schimpfend um meinen Bananenzmittag. Sie scheinen geradezu auf Touristen zu lauern!



Leiser und langsamer geht es hier her und zu: Ein Gleichgesinnter! Er bewegt sich wie unsereins samt Behausung durch die Welt: Der Einsiedlerkrebs, der sich bei Schreck und Gefahr ins Haus zurückzieht und uns demzufolge hie und da vor die Füsse kullert. Bei genügend Geduld schält er sich dann aber bald einmal wieder stückweise aus seinem Versteck um zu sehen, ob Luft und Weg wieder rein sind.



Dieser hier ist gerade auf Umzug: Seine Wohnung ist ihm zu klein geworden. Allzu komisch sieht er aus mit seinem asymmetrischen nackten Hinterleib, mit dem er sich im neuen Schneckenhaus wieder verankern wird...



Ganz so verlassen wie es auf den ersten Blick scheint, sind die alten Zuckermühlen doch nicht: Fledermauskolonien finden ideale Wohnbedingungen.



Nicht nur Augen und Ohren wurden von Fauna und Flora bereichert– es war diesmal etwas Zusätzliches, was uns so berauschte, dass wir noch lange hätten weiter wandern mögen: Jasmin! So intensiv und allgegenwärtig, wie wir es noch nie erlebt hatten. Rolf würde wohl heute noch am liebsten seine Nase fernsteuern, um sie an den duftenden Blüten spazieren gehen zu lassen, wann immer er will!

Auch Seltsames begegnete uns: Wir fanden immer wieder herumliegende, gut erhaltene saubere Kleider hinter Büschen versteckt und auf niedrigen Pflanzen ausgebreitet: Jeans, Hemden, Socken, Jacken...

Die Lösung ergab sich dann über einen Bekannten: Die Kleider stammen nach seinen Aussagen von illegalen Einwanderern aus dem politisch und auch wirtschaftlich hoffnungslos zerrütteten Haiti. Sie vertauschen ihre guten "Reise"-Kleider gegen ärmliche, um eher politisches Asyl zu erhalten. Ganz nachvollziehbar schien uns das aber nicht. Dass aber mindestens ein Teil davon stimmt, zeigte einer meiner gewohnten frühmorgendlichen Landgänge: Kroch doch ein Mann Kopf voran aus dem Gebüsch, schaute mich ebenso verdutzt an wie ich ihn und wollte in gebrochenem Englisch wissen, wo St. John sei.

Sofort fiel mir die Flüchtlingsgeschichte ein und ich antwortete lachend auf Französisch, er sei bereits auf der gesuchten Insel. Da krochen alsbald hinter ihm noch weitere 6 Personen heraus, schienen erleichtert zu sein und bestätigten, dass sie tatsächlich aus Haiti stammten. Ein paar Meter später auf meinem Weg entdeckte ich dann tatsächlich auch wieder verstreute Kleider- es müssen die Kleider dieser Immigranten gewesen sein.

zwei riesen in der rhÖne. . .



"Sandy Spit" ("Sand-Speuz"): Tagsüber intensiv besuchtes Fotosujet für Karibik-Werbeprospekte, an den restlichen Tageszeiten verlassen und wunderschöner Ankerplatz – bei ruhigem Wetter.

Vor, hinter und neben solchen Trauminseln, die einem als Fahrtensegler frühmorgens oder spätabends schon auch einmal ganz alleine "gehören" können, gibt es auf den Virgins auf engstem Raum unzählige höchst attraktive Tauchgründe. Wir brachten es kaum fertig, auf unserem Weg einen auszulassen und verstaute eine gute Wochen lang nicht einmal mehr unsere Tauchausrüstungen unter Deck...

Jeweils früh am Morgen vor Ankunft der vielen Tauchboote hatten wir fast immer die Plätze für

uns allein und die Unterwasserbewohner waren noch nicht aufgescheucht und vertrieben in Felspalten und -löcher.

In einer zwar unruhigen, aber dadurch überaus fischreichen Passage zwischen zwei grossen Felsbrocken beobachteten wir eines Morgens eine Gruppe Tarpone – zu deutsch "Silberkönig": Unter und teilweise zwischen ihnen schwebend sahen wir sie im Gegenlicht der Morgensonne inmitten von ständig sich verändernden Fischeschwärmen kleinerer Arten. Mit ihren grossen glänzenden harten Schuppen und den gemächlichen Bewegungen schienen sie mir wie eine Flotte ins Wasser gefallene Zeppeline, allerdings "bloss" 1-1.25 m lang. Tarpone sind für mich von der Erscheinung her der Inbegriff von Fisch – "fischiger" geht es nicht und ich könnte ihnen stundenlang zusehen, obwohl sie eigentlich gar nichts machen ausser schweben und glotzen. Manchmal kommen sie bis auf weniger als einen Meter an uns Taucher heran.



Dies sind die etwas abgelegenen, berühmten "Indians". Da wir ja nun unseren 3,5 PS Aussenborder haben, sind für uns solche Tauchgründe nicht mehr unerreichbar. Rund um die Indians präsentiert sich ein riesiger Unterwassergarten voller Schwarmfische und Korallen.

Das absolute Highlight aber war der Tauchgang am und im Wrack der "RHÖNE" bei Salt Island – ein 94m langer Dampfsegler und damaliger Stolz der <Royal Mail Steam Packet Company>, in einem extrem starken Hurrikan 1867 mit 313 Passagieren an Bord gesunken. In 2 Teile auseinandergebrochen liegt er in einer Tiefe von 6 –25 m, bemerkenswert gut erhalten und reich bewachsen mit aller Art von Schwämmen, Korallen, aber auch bewohnt. Und wie! Einmal mehr legten wir frühmorgens als erste an einer der zahlreichen Tauchbojen an und hatten das berühmteste (der Film <The Deep> wurde hier gedreht) und meistbetauchte Wrack der ganzen Karibik während des ganzen Tauchgangs für uns allein. Im noch sehr intakten und wirklich beeindruckenden Bugbereich sahen wir im Lichtkegel unserer Lampen die bisher grösste Languste. Ein riesiges und wohl auch schon beträchtlich altes Prachtexemplar, das es nicht einmal nötig hatte, sich vor uns zu verkriechen. Gerade als ich hinter Rolf der nahen Ausgangsöffnung entgegen-

schwebte, erspähte ich aus dem Augenwinkel im sonst dunklen Rumpfteil eine Bewegung: Eine Schwanzflosse - gegabelt, dunkel und vor allem GROSS! Sah ganz nach Barrakuda aus! (Für Nichttaucher: Pfeilhecht) . Seine Waffen sind messerscharfe Reisszähne und die Fähigkeit zur Extrembeschleunigung. Sie sind neugierig und schnappen – sagt man – gern nach glänzenden Gegenständen. Darum bleibt der Schmuck besser zu Hause, wenn einem das Ohrläppchen lieb ist.

Diese Flosse war nun aber doch etwas sehr gross! Ich drehte um und entdeckte hinter einem Stahlträger das dazugehörige Maul mit den scharfen Hauern, das zum Schwanz gehören musste. Da war zuerst einmal ein tiefer Atemzug angebracht: es WAR ein Barrakuda, ein Riese, wie ich noch nie einen gesehen hatte. Wir schätzten ihn auf 1.80 m Länge, die Maximallänge, die dieser Räuber überhaupt erreichen kann. Seit wie vielen Jahren oder gar Jahrzehnten ist die <RHÖNE> wohl schon sein Hauptquartier? Aber er schien gerade weder Neugier noch Jagdfieber zu verspüren. Er blieb ruhig hinter seinem Pfeiler und äugte genauso wie wir, glücklicherweise. Denn ganz wohl war mir nicht – ich war ja schliesslich kleiner als er... Ich hätte wohl meine ganze Luft verbraucht, nur um ihn weiter ehrfürchtig in gebührendem Abstand anzusehen, wenn Rolf mich nicht irgendwann daran erinnert hätte, dass da noch andere Wrackteile zu besichtigen seien.

Regattasegeln

Neben GOLONDRINA von John ankerten wir vorher schon in Marigot und bewunderten die Yawl mit ihren bestechend schönen Linien und eleganten Überhängen. Allerdings beneideten wir deren Eigner, offensichtlich alleine unterwegs, nicht unbedingt: Holzmasten und Holzaufbauten, alles klar lackiert und in bestem Zustand sprachen Bände vom dafür notwendigen Unterhalt. Später dann, wir lagen schon in Anguilla vor Anker, lief GOLONDRINA unter voller Segelgarderobe ein und fesselte uns erneut mit ihrer Eleganz.



GOLONDRINA



Hier lernten wir auch John, Kunsthochschuldozent für Fotografie in Portland/Maine, persönlich kennen und natürlich vergingen die Stunden im Cockpit mit Fachsimpeln über Holzboote und deren Konstruktion und Unterhalt wie im Flug. Immerhin hatten wir lange Jahre mit unserer 5.5mR-Rennyacht MARIPOSA sogar ein um 5 Jahre älteres Boot wie GOLONDRINA (1958) besessen! Diese ist übrigens eine Concordia-Yawl, gebaut in Deutschland nach einem Riss von Abeking & Rasmussen, Kennern als eine der Topadressen für klassisch schnelle Risse mit gutem Seeverhalten bekannt. Von den in den sechziger Jahren rund 130 jeweils in Neuengland fertig ausgebauten und ausgerüsteten Concordias sollen gemäss John übrigens bis auf zwei alle noch segeln.

John segelte nach dem Erwerb von GOLONDRINA in den Virgins diese nach Maine und führte eigenhändig eine Totalrenovation durch, wobei das Boot weitmöglichst in seinem Ursprungszustand belassen wurde. So wurde beispielsweise auf modernes Zubehör wie Solarzellen, Windgenerator und Selbststeuerung verzichtet, was sie nicht gerade zum idealen Fahrtensegelboot für längere Hochseetörns macht. Dafür wurde sie in der <Antigua Classic Sailing Week> mit einem Spezialpreis für eine gelungene authentische Restauration ausgezeichnet.

So war es mir eine Freude, John unseren wenig gebrauchten Katalog von <TOPLICHT>, einem in Bremen ansässigen, auf klassische Yachten spezialisierten Ausrüster, zu übergeben. Beispielsweise gib es offensichtlich an der ganzen Ostküste der USA keine Wantenspanner aus Bronze mehr zu kaufen – in Toplicht dagegen eine ganze Auswahl! Da die Concordias in Deutschland mit deutschen Beschlägen gebaut wurden, ist der Katalog für John eine wahre Fundgrube. Es ist zu vermuten dass das Gepäck bei seiner nächsten Rückkehr von einem Europaufenthalt einiges an massiver Bronze aufweisen wird.

Unsere Wege kreuzten sich noch einmal in den Virgins und wir wurden als Vordeckscrew für das berühmte <Foxy's Wooden Boat Race> in Jost van Dyke eingeladen. Wir genossen die beiden spannenden Regatten mit GOLONDRINA bei herrlichem Wind und Sonnenschein. Nach einem schnellen letzten Raumschenkel unter Vollzeug mit Spinnacker und Besanstagsegel freute sich John zusammen mit uns über einen zweiten Gesamtplatz von 8 Schiffen unserer Kategorie.



Da Johns <Sabbatical> im August ausläuft machte er sich bald einmal auf den Heimweg : Zuerst nordwärts zum Zwischenstopp auf den Bermudas – und während ich diese Zeilen schreibe wird er sich zusammen mit 2 Kollegen irgendwo im nördlichen Atlantik mit Kurs Newport/Neuengland befinden – mangels Selbststeuerung übrigens alles von Hand gesteuert!



Für Segelba- nausen: Über Gegenwind und SO...

Wer Fahrrad fährt weiss es aus eigener Erfahrung: lieber hat man den Wind von hinten als genau auf die Stirn. Genau so ist es beim Segeln – nur kommt noch etwas erschwerend hinzu: mit entsprechendem Kraftaufwand kann das Fahrrad auch direkt gegen den Wind fort bewegt werden, nicht aber ein Segelboot! Dieses kann gegen den Wind je nach Konstruktion, herrschenden Bedingungen und dem Willen der Crew, sich das Gehirn oder den Magen oder beides aus dem Leib schütteln zu lassen, nur maximal 45 Grad "Höhe laufen", wie das Seglerlatein sagt. Man spricht in diesem Fall von "Aufkreuzen" oder "Gegenanbolzen", beides weist schon auf den weniger erfreulichen Gehalt einer solchen Segelreise hin. Der Engländer bringt es auf den Punkt und sagt klipp und klar: "Gentlemen never go upwind!" Nun gibt es aber halt mal Situationen, wo sich die Lage der Inseln nicht nach dem Wind richtet und sich solch Ungemach nicht vermeiden lässt.

Hier in der Karibik weht normalerweise der Passatwind das ganze Jahr über aus östlicher Richtung, mit Abweichungen zwischen NE bis SE, insgesamt also um 90 Grad. Da die Inselkette mit Ausnahme der nördlichsten Gebiete ungefähr in Nord-Süd-Richtung verläuft bedeutet das, dass beim Rauf- oder Runtersegeln der Wind stets von der Seite weht, was angenehme und schnelle Passagen "auf einem Bug" ohne aufkreuzen zur Folge hat. Erfahrene Karibiksegler mögen mir die Vereinfachung verzeihen – natürlich hat stets Neptun das letzte Wort. Dies erklärt, weshalb die Karibik als Charterrevier so beliebt ist: schnelle Passagen zwischen nahe zusammen liegenden Inseln bei zuverlässig planbarem Wind ermöglichen eine ausgefüllte Törnplanung ohne Notwendigkeit vieler Reservetage für unvorhergesehene Windverhältnisse.

Um das oben Erklärte den Segel-Laien unter unseren Leserinnen und Lesern zu verdeutlichen, nachfolgend die Karte unserer Passage nach und von den Virgins. Sie erklärt wohl auch, weshalb wir uns als Sprungbrett für die Rückfahrt die östlichste Insel ausgesucht haben.

Es sei noch erwähnt, dass der erwähnte "Wendewinkel" zwischen den 2 "Amwindkursen" von 90 Grad mit mehr Wind und Welle oder gar Gegenstrom aufgrund der stärkeren "Abdrift" (unbeliebte Seitwärtsbewegung des Schiffkörpers durchs Wasser) schnell drastisch zunimmt. Für unsere Verhältnisse mit rund 18-23 Knoten Wind und Wellenhöhen um 2-2½ Meter mit etwa 0.5 kn Gegenstrom unter Fock und 2.Reff im Gross betrug der Winkel 115 Grad. Wir konnten also höchstens 58 Grad gegen den Wind segeln. Allerdings liessen wir die NØRD "einen Schrick laufen", das heisst, wir holten nicht die maximale Höhe aus ihr heraus, da uns dadurch die Wellen allzu stark abgebremst hätten. Der Verlust der "gelaufenen Höhe" wurde aber durch die dadurch um fast anderthalb Knoten schnellere Fahrt letztendlich mehr als wettgemacht. Alles klar? Hier nochmals für die <Rechtshirigen> in Kürze und bebildert:

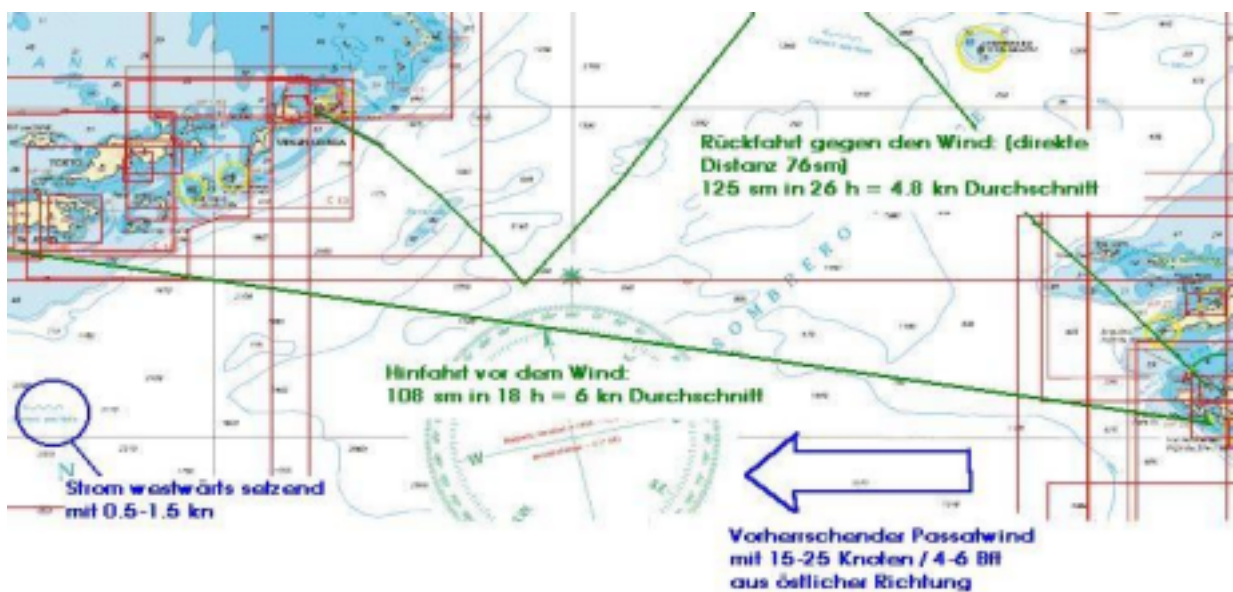
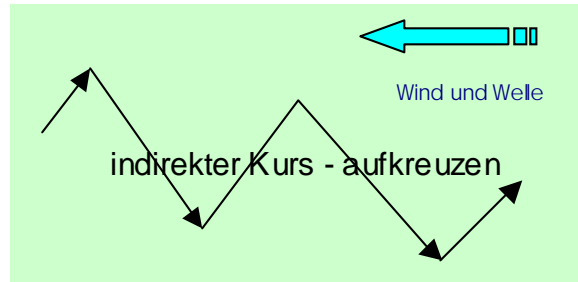
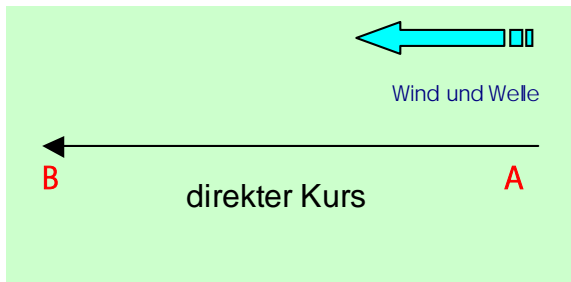
Wind (und Welle) von hinten:

trocken, wenig Lärm, rollend, angenehmes Segeln, materialschonend



Wind (und Welle) von schräg vorn:

nass, viel Lärm, stampfend und schlagend, hartes Segeln, eher materialermüdend



Und so sah das in der Praxis aus.

Wieso "Tölpel" Tölpel heissen



Junger Tölpel (engl. Booby) auf der Ile Fourchue zwischen St.Martin und St.Barth

Ach ja –endlich wissen wir, wieso die <Boobies> auf Deutsch <Tölpel> heissen: Auf der Rückfahrt von den Virgins nach St.Martin stürzte sich eine ganze Meute dieser wendigen und eleganten Vögel wie wild auf den an der Wasseroberfläche nachgeschleppten Fischfang-Gummiköder, sodass wir ihn einziehen mussten. Nach einer Weile waren die Vögel verschwunden und wir liessen wir den Köder wieder raus, und siehe da, ein wohl noch junger unerfahrener Booby machte mehrmals eine wildverrückte Wasserbauchlandung und pickte erneut auf den Köder ein – ja – bis er selber am Haken hing!! Es sah wirklich hilflos aus, wie das Federbündel mit gut 6 Knoten Fahrt vor Anguilla von der NØRD nachgezogen wurde. Wir holten den armen verdatterten Kerl dann nach dem Beidrehen ans Schiff und hievten ihn am Flügel hängend an Deck – es stellte sich aber als weiter nicht schlimm heraus. Zuerst wehrte er sich mit seinem spitzen Schnabel noch heftig, aber der Haken sass mehr im Federkleid als im Muskel – auf jeden Fall konnten wir ihn kurz darauf

mit guten Ratschlägen und einigen Vorwürfen wieder in sein Element entlassen – er zog es jedoch wohl vor Schreck vor, neben dem Schiff zuerst noch eine Wasserlandung zu machen, bevor er sich wieder in die Lüfte erhob...übrigens erstaunlich wie leicht diese Vögel sind für ihre Grösse!!

und wieder etwas Bordalltag



In der Green Cay-Bucht haben wir eine noch nie erlebte Erscheinung gesehen: Ich sitze nach dem Essen noch kurz im Cockpit und starre ins dunkle Wasser: Da plötzlich meln ich die Augen eines der grossen Fische leuchten zu sehen, von denen mich gestern beim arglosen Sprung ins Wasser einer zu Tode erschreckte, da er Innert Reichweite vor mir schwebte und mich anlotzte, mindestens 1,20 m lang. Ich war noch nie so schnell samt Flossen wieder die Badeleiter hochgegangen! Na ja, vielleicht hat Rolf Recht, und er ist in meiner Vorstellung etwas gewachsen, auch wenn ich das kaum glaube...

Aber das waren keine Augen und auch nicht die "normalen" funkelnden Algen. Nein, das waren ganze Spiralflecken, die sich drehen: Alles fluoreszierte. Ich renne elektrisiert nach der Taschenlampe und rufe Rolf.

Es sind Tausende und Abertausende kleiner Würmer (ca. 3 cm lang). Jeder leuchtet. Schalten wir die Taschenlampe aus, leuchtet die Fläche auf, als hätte jemand eine grün-gelbe Feuerwerks-Blume unter Wasser losgelassen. Sekunden später drehen sich die wimmelnden Spiralen wieder wie vorher.

In unserem Elmer sehen wir sie dann: Jeder der "Würmer" hat zwei Leuchtaugen, meist ein grünliches und ein gelbliches.

Wir vermuten, dass sie durch diese Bio-Lumineszenz Mücken anziehen, denn sie schwimmen direkt an der Oberfläche und schnappen in die Luft. Über ihnen sind Haufen kleiner Mücken zu sehen.

Nach etwa 7 Minuten ist der Spuk vorbei. Offensichtlich ist das Phänomen selten und räumlich beschränkt, auch von gewissen Wetterbedingungen abhängig: Keiner der anderen Ankerleger zündet herum oder scheint dasselbe zu bemerken und wir sehen es nachher nicht mehr...



Unser Grosssegel bekommt neue Lattentaschen-Sicherungsbänder und das Achterliek einige Meter Verstärkungen: ein Arbeitstag in wunderschöner Umgebung!



Für diese von Hand gefangene Languste war unsere Pfanne zu klein – wir mussten etwas improvisieren. Aber es schmeckte hervorragend! Übrigens mussten wir uns dieses Abendessen gut verdienen: nach dem Entdecken ihres (dürftigen) Schlupflochs am Nachmittag fuhren wir kurz vor der Abenddämmerung in strömendem Regen nochmals hin. Mindestens 7 Mal musste ich in rund 6m Tiefe abtauchen bis ich mit dem Handschuh endlich richtig zupacken konnte, als sich die Languste gerade unter einem anderen Felsen in Sicherheit bringen wollte. Pech gehabt!



Karin vollbringt wieder eines Ihrer "Pantry-Wunder": Diesmal sind "Komm-morgen-wieder" (Omeletten und Gehacktes) angesagt.



In den USVI bekamen wir neue Haustiere: 3 sogenannte Schiffshalterfische von etwa 1m Länge machten unseren Rumpf zu ihrem Zuhause und schossen jedesmal, wenn Fressbares über Bord ging, wie wild hervor- Am Kopf sieht man die "Platte", mit der sich diese Fische an grösseren Fischen, Rochen und Walen festsaugen.



In einer schmalen Passage mahnt dieses Wrack den Skipper, sorgfältig zu navigieren und gut Ausschau zu halten.



Dieser Klotz von Schiff sorgte im Hafen von Tortola für momentane Windstille, kabbeliges Wasser und abgasgeschwängerte Luft.



Überhaupt muss man sich neuerdings auch vor anderen Verkehrsteilnehmern in Acht nehmen, wie hier in der Bucht von St.Thomas.



Und wieder einmal ist Rolf's Bastelstunde: Dieses Mal hat sich der Weltempfänger verabschiedet - das Auslaufen der Batterien hat er übel genommen und will einfach keine Sendefrequenz mehr in seinem Gedächtnis speichern: mit etwas neuem Kabel, dem Lötapparat und Araldit kommt er wieder zum Laufen.

Bis zum nächsten Mal
Rolf und Karin

