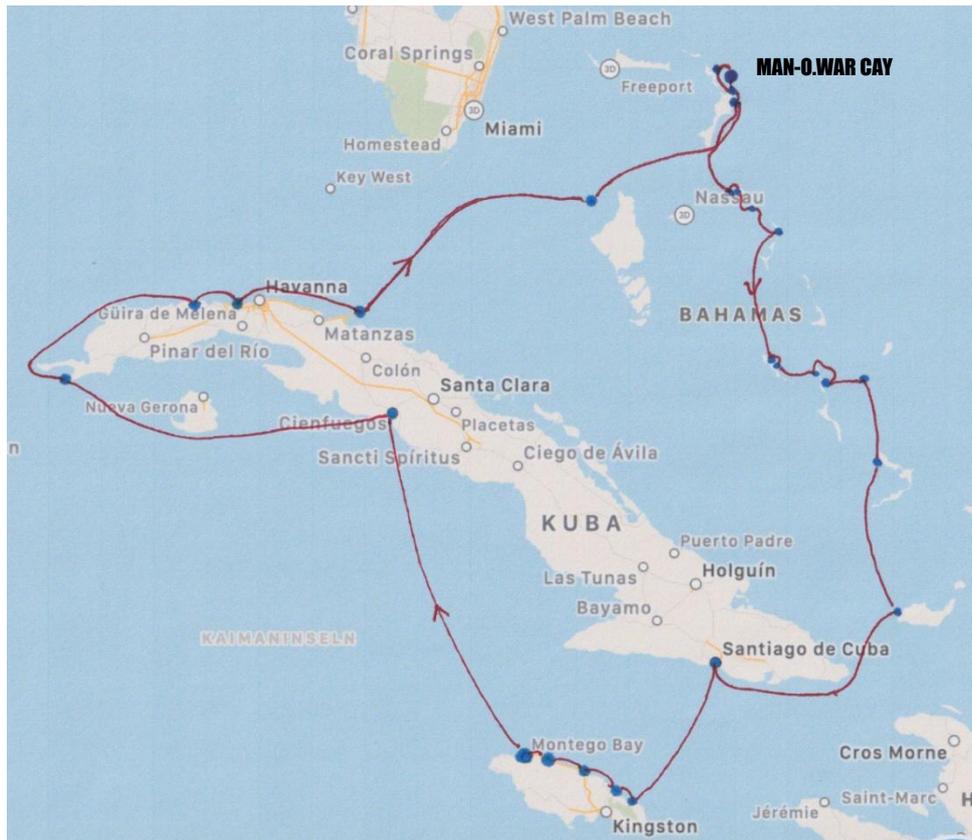


# EINE REISE UM CUBA

MIT DER FREYA

ZWEI ETAPPEN IN DER ZEIT VOM 22.01.2019 BIS ZUM 22.03.2019 MIT WECHSELNDEN CREWS VON MAN-O-WAR CAY/BAHAMAS NACH SANTIAGO DE CUBA-MONTEGO



**BAY/JAMAICA-CIENFUEGOS/CUBA UND ZURÜCK NACH MAN-O-WAR CAY/BAHAMAS  
ANGELAUFENE HÄFEN UND ANKERPLÄTZE**

## MAN-O-WAR

- 1 TREASURE CAY
- 2 MARCH HARBOUR
- 3 ROYAL HARBOUR
- 4 SPANISH WELLS
- 5 ROCK SOUND HB.
- 6 GOVERNOR HB.
- 7 STOCKING HB.
- 8 GEORGE TOWN
- 10 MORIAH HB. CAY
- 11 PORT NELSON

- 12 CROOKED ISLAND
- 13 MATHEW TOWN/  
GREAT GUANA CAY
- 14 SANTIAGO DE CUBA
- 15 PORT ANTONIO/  
JAMAICA
- 16 ORAKABASSA BAY
- 17 OCHO RIOS BAY
- 18 DISCOVERY BAY
- 19 MONTEGO BAY

- 20 CIENFUEGOS
- 21 MARIAH GORDA
- 22 BAHIA HONDA
- 23 HEMMINGWAY  
MARINA
- 24 MARINA GAVIOTTA
- 25 GRAND BAHAMA B.
- 26 LITTLE HARBOUR
- 27 MARSH HARBOUR
- 28 MAN-O-WAR

# **BAHAMAS-CUBA-JAMAICA-BAHAMAS**

## **REISE TEIL I**

**von Man-O-War Cay/Bahamas nach Montego Bay/Jamaica**

### **AN BORD**

am 21.11. 2018 segele ich mit Jytte FREYA nach Treasure Cay

vom 22.01.19-30.01.19 Steve R. 62 Jahre, ohne Segelerfahrung

vom 23.01.19-27.02.19 Frank S. 56 Jahre, SKS

vom 31.01.19-08.02.19 Bernhard J. 61 Jahre, SBS

Gesamte Strecke	959 NM
gesegelt	754 NM
motort	205 NM
Dauer der Reise	37 Tage
Hafen-Ruhetage	15
Segeltage	22
davon unter 5h	4
Angelaufene Häfen und Ankerplätze	19

## **REISE TEIL II**

**von Montego Bay/Jamaica nach Man-O-War Cay/Bahamas**

### **AN BORD**

vom 28.02.19-22.03.19 Peter H. 78 J. C / SHS - Dietrich H. 78 J. C

Gesamte Strecke	1.161 NM
gesegelt	564 NM
motort	597 NM
Dauer der Reise	23 Tage
Hafen-Ruhetage	7
Segeltage	16
davon unter 5h	0
Angelaufene Häfen und Ankerplätze	9

### **GESAMTE REISE**

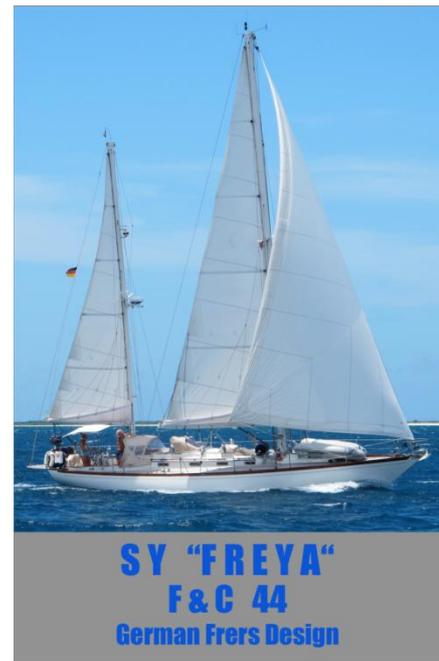
Gesamte Strecke	2.120 NM
gesegelt	1.318 NM
motort	802 NM
Dauer der Reise	60 Tage
Hafen-Ruhetage	22
Segeltage	38
davon unter 5h	4
Angelaufene Häfen und Ankerplätze	28

## ETAPPE I

Am 28. Nov. 2018 fliegen Jytte und ich nach Orlando. Von hier aus fahren wir mit dem Mietwagen zu unseren Freunden Priscilla und John nach Stuart. Dort bleiben wir zwei Tage, dann weiter nach Deerfield Beach, wo wir bei Terry und Gus weitere Tage verbringen. Wie immer sind diese Besuche sehr nett. Von Palm Beach geht es dann mit einem kleinen Flieger nach Marsh Harbor/Abaco/Bahamas. Noch am gleichen Tag bringt uns die Fähre 'DONNY X' zum MAN-O-WAR CAY (26°35,7' N-077°00,4 W). Hier liegt die FREYA seit dem 12. Jan. 2018 am Steg vom Edwin's Boat Yard. Chad ist der Chef der Werft. Er hat gute Arbeit an unserer Yacht geleistet. Nun sind wir an der Reihe. Ich benötige zwei Tage bis die Toilette im Vorschiff wieder zu gebrauchen ist. Die Freya war für die vergangenen sieben Monate von uns hergerichtet worden, so dass ein eventueller Hurrikan die geringsten Angriffsflächen hat. In den nächsten Tagen machen wir sie wieder klar zum Segeln. Bei all der Arbeit bleibt Zeit für Spaziergänge auf der Insel. Am 21. Nov. sagt Jytte endlich: jetzt will ich zum Treasure Cay (26°40,3'N-077°19,9'W) segeln. Dort werden wir nun die kommenden zwei Monate "Urlaub" machen. Danach werde ich weitere zwei Monate mit Freunden segeln.

Wir beschließen, unsere FREYA zum Verkauf anzubieten. So setzen wir sie in "[www.sailboatlistings.com/view/76899](http://www.sailboatlistings.com/view/76899)" ein. Viele Nachfragen per Mail von Seglern, die mehr Fotos sehen wollen. Dabei können wir bald erkennen, wer schon einmal eine F&C44

aus der Nähe gesehen hat. Steve ist ein netter Amerikaner, der von der FREYA begeistert ist. Wir machen ihm den Vorschlag, mit Frank und mir bis nach Georgetown zu segeln. So beginnt am 22.01.2019 die erste Etappe von Treasure Cay/Abacos nach Georgetown/ Exumas. Jytte nimmt eine Taxe zum Flughafen in Marsh Harbour, während wir - Steve und ich - die 14 NM bei 5-6 Bft. Wind aus E mit Maschine gegen an bolzen müssen. Wir schaffen es noch, den Anker in den Grund zu zerren als das Telefon klingelt und Frank uns mitteilt, dass er im „Snappers“ an der Bar auf uns wartet. Sein Flug war sehr ungewöhnlich pünktlich und die Abfertigung am Zoll schnell. Zurück an Bord müssen wir feststellen, dass eine 15m lange Holz - Ketsch 20m vor uns liegt. Vor ein paar Stunden waren es noch 100m. Unser Anker liegt genau unter der Yacht, und niemand ist an Bord. Als es dunkel wird kommt der Eigner mit seiner Familie. Er will sein Schiff am kommenden Morgen versetzen. Wir machen Druck, und so holt er den Anker sofort auf, der an einer dünnen Leine hängt. Nach zwei Tagen haben wir alles an Bord, was wir für die Fahrt nach George Town benötigen. Es war nicht einfach, bei dem herrschenden Wetter im Dinghy trocken zu bleiben. Morgen wollen wir zum "Whole in the Wall" segeln und an Lee der Landzunge ankern. Wir sitzen am Vorabend im Cockpit. Plötzlich riechen wir Diesel. Ich springe ins Schiff und vermute einen Defekt an der Dieselleitung. Da ruft mich Frank auch schon ins Cockpit zurück. In ca. 300m Entfernung liegt unter Land eine große aufgelaufene Motoryacht. Wir liegen genau in der Windrichtung des auslaufenden Diesels. Nach einer Stunde ist der Tank leer.



Am 25.01.19 früh um 0400 klingelt der Wecker. Es regnet, und so lassen wir uns mit dem Frühstück Zeit. Leichter Wind herrscht in den Abacos. Wir nehmen das südlichste Outlet bei Little Harbour. Bald beißt auch schon ein großer Fisch an. Meine Rufe werden von den

Mitsegeln unter Deck nicht gehört. Alleine kann ich unser Schiff nicht aufstoppen. Bevor ich meine 300m Leine verliere, bremse ich die Rolle. Das hat zur Folge, dass ich dem Fisch den Haken aus dem Maul reiße. Bald danach beißt noch ein "Yellow Tail Tuna" an. Groß genug für ein wohlschmeckendes Fischgericht, das Frank uns am nächsten Abend zubereiten wird.

Als wir um 15:00 am "Whole in the Wall" (25°51,4'N-077°10,8'W) eintreffen hat der Wind auf NNW gedreht. Wir können keinen geeigneten Ankerplatz finden. So segeln wir weiter zum nächsten geplanten Ziel, der Royal Island Bay (25°30,6'N-076°50,8'W). Diese Bucht erreichen wir um 22:30. Es regnet und stürmt die ganze Nacht. Vorgestern habe ich Steve beschrieben, was er bei "Abandon Ship" tun muss. Heute wiederholen wir es noch einmal mit Frank. Gegen Mittag motoren wir bei sehr starkem Wind und Regen vor die Einfahrt nach Spanish Wells (25°32,2'N-076°45,7'W). Zu mehr haben wir keine Lust und verbringen den Nachmittag und Abend an Bord.

Am nächsten Morgen wollen Frank und ich den Ort Spanish Wells besuchen. Es weht noch immer heftig. Steve will unbedingt an Bord bleiben und darauf achten, dass unsere Yacht nicht slippt. Die Fahrt im Dinghy ist etwas feucht. Die Einwohner von Spanish Wells leben nicht vom Tourismus, sondern vom Fischfang und von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Dementsprechend ist das Flair des Ortes. Nachdem wir einen guten Platz für das Dinghy gefunden haben gehen wir in die Altstadt, sehen dort einige nette Häuser. In der westlich gelegenen Neustadt finden wir



Werkstätten und den großen Supermarkt, die das ursprüngliche Stadtbild prägen. Nach zwei Stunden Wanderung fahren wir zurück zur FREYA. Dann heißt es Anker auf. Wir motoren vorsichtig über flaches Wasser zu einer engen Durchfahrt bei "Low Rocks". Die starke Strömung ist für uns kein Problem. Danach hoch am Wind mit Groß und Genua. Das bedeutet eine mittlere Geschwindigkeit von 7,5kn. Da kommt Freude auf. Als es dunkel wird laufen wir in Governor Harbour ein (25°12,6'N-076°14,6'W) ein. Die einzige Mooring ohne Leine ist für uns nicht zu gebrauchen. So ankern wir. Ich koche noch schnell einen Topf Chili con Carne zum Abschluss eines tollen Tages.

Doch der 28.01.19 ist leider nicht so toll. Ich werde am frühen Morgen von den Bewegungen der FREYA und dem stürmischen Geräusch des Windes geweckt. Dieser hat sich um 180 Grad gedreht. So liegen wir jetzt mit dem Heck zur Bucht. Gegen Mittag geht der Wind auf 5 Bft. zurück. Nur die Welle nicht. Sie ist so hoch, dass - wenn wir beim Liften des Ankers ins Wellental eintauchen - die Kette den Kontakt zum Bratspill verliert, und kurz ausrauscht.

Bei dieser Tätigkeit trage ich natürlich Ölzeug. Nach zwei Stunden lassen der Wind und der Seegang etwas nach. Mit dem letzten Tageslicht fällt der Anker im Rock Sound Harbour (24°51,2'N-076°11,3'W). In den Bahamas werden viele Buchten mit 'Harbour' bezeichnet.

Um 2200 liegen wir in den Kojen, denn morgen stehen 100 NM auf dem Plan.

Über die Fahrt ist nicht viel zu berichten. Leichter Wind, 26 NM unter Motor. Um 00.00 ankern wir im Stocking Harbour (23°31,7'N-075°46,0'W). Am nächsten Morgen verholen wir die FREYA in den George Town/Exuma Yacht Club (23°30,2'N-075°46,0'W). Bei der Ankunft nimmt uns ein netter junger Mann die Leinen ab. Nun müssen wir leider erfahren, dass es hier am Steg



kein Diesel gibt. In der Zwischenzeit hat sich Steve von Frank verabschiedet, während ich noch im Büro mit dem Angestellten über einen Liegeplatz verhandele. Dass Steve die FREYA nicht kaufen würde, war uns schon bald klar. Seine Segelerfahrung ist fast Null. Also Leinen los, es wird geankert. Nun beginnt die Arie mit der Beschaffung von Diesel. Dabei vergessen wir natürlich nicht, für den abendlichen Sundowner Kokosnüsse zu schälen. Leider haben wir nur einen Kanister für 18,8 l an Bord. Am Nachmittag fahren wir insgesamt fünf Mal mit dem Kanister im Dinghy zur Tankstelle. Dieses Spiel geht so auch noch am nächsten Morgen bis zum Mittag weiter. Dann müssen wir uns zum "Exuma Yacht Club"



begeben. Kaum haben wir uns im gegenüberliegenden „Bistro“ ein Bier bestellt, da fährt auch schon ein Taxi vor. Bernhard springt heraus. Großes Hallo und ein KALIK (Bier aus den Bahamas) steht für ihn auf dem Tisch. Er wird gute zwei Wochen an Bord der FREYA mit segeln. Der Wind in der Bucht weht immer um die 20-22kn. Das Anlegen mit dem Beiboot am Schiff bei hohen Wellen ist mit nassen Kleidungsstücken verbunden.

Noch einen kurzen Spaziergang durch die nicht sehenswerte Stadt, dann folgt ein netter Abend an Bord.

01.02.19. Es ist die gleiche Wetterlage wie gestern. Unser Plan ist nach Long Island zu segeln. Es sind nur 26 NM. Als wir ins offene Fahrwasser kommen wird schnell der Plan geändert. Der Anker soll am Moriah Harbour Cay (23°28,0'N-075°40,5'W) die FREYA sicher halten.



Das tut er aber zweimal nicht. Altes Spiel: Frank springt mit Flossen, Schnorchel und Brille ins Wasser, schwimmt zum Anker, taucht ab, ich gehe rückwärts mit der Maschine, Frank richtet den Anker unter Wasser auf, und 'flutsch' ist der CQR im Sand verschwunden. Danach gehen wir erfolglos auf Langustenfang. Beim Spaziergang am Strand finden wir Farne und eine große vertrocknete Krabbe. Der Abschluss ist eine intensive Körperpflege im Salzwasser.

02.02.19. Leider kommt heute der Wind genau von vorn. Das bedeutet Aufkreuzen. Die Dünung geht hoch, und die Stimmung an Bord ist gut. Am späten Nachmittag erreichen wir die Calabash Bay/Long Island (23°39,4'N-075°20,3'W). Sie wurde uns in Treasure Cay von Seglern empfohlen. Die Sonne geht schon unter. So werden wir morgen die Bay erkunden. In der Nacht verstärkt sich der Wind auf 20kn mit einer hohen Dünung. Der Anker slippt mal wieder. Aber Frank vergräbt ihn nach alter Gewohnheit. Nun können wir mit der Erkundung der Bucht beginnen. Wir legen das Dinghy an den Strand, direkt vor das Restaurant vom Santa Maria Resort. Eine schöne Anlage im puderfeinen Sand. Von dort aus machen wir einen langen Spaziergang ins Innere der Insel. Hinter dem 'Flugplatz' machen wir eine Pause in einer 'Kneipe'. Hier treffen wir lustige Einheimische. Den Überfall von Mücken wird vom Chef von 's Ganze' mit dem Verbrennen von Kokosnüssen beendet. Wir sitzen im Qualm, doch die 'No see ums' sind verschwunden. Noch ein kleines Stück des Weges, vorbei an stillgelegten



**Schade dass sie nicht mehr lebt**



Autos, und wir erblicken die malerischen Seen im Inneren der Insel.

Zurück an Bord essen wir gemeinsam zu Abend. Bernhard ist wie immer früh müde und kommt zum Restaurant nicht mit. Frank und ich wollen natürlich das Endspiel vom 'Super Bowl' nicht verpassen. Nach der Halbzeit beginnt die Show. Aber als das Spiel weitergehen soll zeigt der Bildschirm nur noch Streifen. So begeben wir uns halt zurück auf die FREYA. Schade! Morgen werden wir erfahren, wer gewonnen hat.....natürlich die 'New England Patriots'.

Am 04.02.19 verlassen wir die schöne Bucht. Nachdem wir das große Flach von 2,5-4.0m übersegelt haben, ist bei dem leichten Wind volles Programm angesagt. Und da kommen das

Gross, die Genua und der Besan zum Einsatz. Nun fehlt nur noch, dass ein Fisch anbeißt. Aber die vielen Seepflanzen an der Wasseroberfläche verhindern es. Am Nachmittag haben wir Port Nelson auf Rum Cay ( $23^{\circ}26,6'N-074^{\circ}50,1'W$ ) erreicht. Schnell ist das Dinghy im Wasser. Wir müssen unbedingt unsere Vorräte auffüllen. Schnell sind wir im 'Last Chance Food Store'. Als wir



ihn betreten, machen wir vor Schreck kehrt. - Erst einmal ein Bier in der angrenzenden Destille! Nachdem wir den Schreck überwunden haben, beginnen wir mit dem "was für ein Schreck Einkauf" Einkauf. Ganz wenige Lebensmittel, alkoholische Getränke und viele Chips verschwinden in unserer großen Tasche. Noch einen kurzen Umweg zur sehr gepflegten Kirche. Danach beschließe ich, die Lebensmittel zum Schiff zu bringen, während Frank in der Zwischenzeit zwei Kokosnüsse schält, und Bernhard vor den Mücken ins 'Ocean View' Restaurant flieht. Das dort vor zwei Stunden auf dem Weg zum Lebensmittelladen bestellte Essen steht auf dem Tisch. Mir schmeckt es gut. Nur dass die Eisbecher mit dem 'Dinner' serviert werden, ist etwas ungewöhnlich. Die anschließenden zwei Pool Billard Partien gewinnt Frank, aber nur ganz knapp!

Wieder geht der Anker bei dem ersten Sonnenstrahl auf und der Motor an. Kein Wind. Als er jedoch 3kn erreicht ziehen wir für drei Stunden den Blister. Vor dem Sonnenuntergang sehen wir von weitem das eindrucksvolle 'Bird Rock Leuchtturm' auf Crooked Island (22°49,1'N-074°20,7'W), hinter dem wir im Abstand von einer nautischen Meile den Anker ausbringen. Wir bleiben an Bord.



Morgen, 06.02.19, haben wir eine lange Strecke geplant. Und dieser Tag wird uns in Erinnerung bleiben. Vom Ankerplatz weg und schon geht die Post ab. Erst der Blister, dann der Spi. Auch wenn er nur zwei Stunden steht, ist ausreichend Zeit, den Spi in seiner Schönheit zu sehen. Langsam

nimmt der Wind zu. Wir segeln mit einer Rauschfahrt durch die Nacht. Um 04:00 stehen nur noch das Besansegel und die Genua mit einem Reff. Um 0610 beenden wir die Fahrt nach 124 gesegelten und zwei motorten NM vor der Einfahrt zur Marina in Matthew Town/Great Inagua (20°57,3'N-072°40,8'W). Ich habe vor 43 Jahren auf der Insel Flamingos wilde Ponys und Salzberge gesehen. Das müssen Bernhard und Frank unbedingt erleben. Erst einmal ist es notwendig, unsere Lebensmittelvorräte aufzubessern, und uns zu informieren, wo wir ausklariert werden können. Dann müssen wir jemanden finden, der uns zu den besagten Stellen fahren kann. Nachdem das erledigt ist, wollen Frank und ich im S&L Restaurant zu Abend essen. Bernhard gefällt es dort nicht, und so wird an Bord gekocht. Am nächsten Morgen gehen wir noch einmal einkaufen. Bernhard will unbedingt einen Käse kaufen, den wir schon im Eisfach zu liegen haben. Für uns unverständlich. Dann treffen wir Henry, der uns zu den Sehenswürdigkeiten fahren will. Zurück auf der FREYA erklärt uns Bernhard, dass er vor drei Tagen einen Flug nach Miami gebucht hat und uns am Nachmittag verlassen wird, was er



auch schon am 3. Tag der Reise geplant hatte. Auf unsere Frage nach dem Warum antwortet er, dass wir nicht der Grund sind. Bernhard erzählt uns, dass er oft der Skipper auf der 'Roland von Bremen' ist. So wird der Grund auch nicht das Segelrevier sein. Nach seiner Aussage wollte er uns schon nach dem dritten Tag verlassen. So wird es für Frank und mich ein Rätsel bleiben. Am späten Nachmittag haben wir ausklariert. Nun wollen wir den geplanten Ausflug machen, treffen

Henry, der uns erklärt, dass er kein Diesel für sein Fahrzeug hat. Die Tankwagenfahrer streiken. Aber sein Freund Wilhelm würde für morgen den Treibstoff besorgen. So treffen wir auch noch Wilhelm.

Wir verabreden, dass er uns vom Hafen um 08:00 abholt - jedoch leider zu einem höheren Preis. Obwohl wir den Behörden gesagt haben, dass wir um 08:00 Great Inagua verlassen werden, verabreden wir uns gesetzwidrig zu dieser Zeit.

Am nächsten Morgen kommt Wilhelm um 08:10, kurbelt das Fenster runter und sagt uns, in drei Stunden können wir die Rundfahrt mit ihm machen. In seinem Auto sitzen fünf Segler. Ich sage ihm lauthals, dass er und sein Bruder uns zwei Tage lang betrogen haben. Wir sind enttäuscht. Aber schon bald ist alles vergessen. Bei 4 bis 6 Bft. Wind aus NE und mit 7-8 kn Speed rasen wir auf die Windward Passage zu. Um 19:00 haben wir sie durchquert, und um 01:00 liegt Guantanamo auf Cuba an Steuerbord. Der Wind lässt nach. Die letzten 12 NM zur Marina Marlin in Santiago de Cuba (19°58,9'N- 075°52,3'W) müssen wir leider motoren.



11.02.19: Sofort nach der Ankunft um 1000 Uhr zerlegen wir unseren vor 12 Stunden gefangenen Mahi Mahi. Auch das ist Schwerstarbeit, so wie die knappe Stunde, die wir benötigten, ihn an Bord zu holen. Er wiegt 20 kg und ist 1,4 m lang. Der freundliche Hafenmeister bekommt zwei große Stücke. Den Rest verteilen wir unter den Seglern. Natürlich behalten wir für uns die Menge für zwei üppige Mahlzeiten. Im Gegensatz zu früher ist die Einreise nicht zu vergleichen. Die FREYA wird nicht untersucht, keine Drogenhunde etc. Die 'Beamten' sind alle sehr freundlich. Am Nachmittag ist der Papierkrieg erledigt. Für den nächsten Tag ist eine Sightseeing-Tour geplant. Wir bestellen uns im Büro der Marina ein Taxi. Der Fahrer bringt uns zu dem Platz, an dem die Kathedrale steht. Ganz durch Zufall steht plötzlich der Guide vor uns, der sich gestern in der Marina angeboten hat, uns die Stadt zu zeigen.

Nun gut, dann soll er und sein 35 Jahre alter Fiat es eben mal tun. Sie zeigen uns die Montao Kaserne, das Geburtshaus von Che Guevara, Parko de Esteck, Antonio Mancho, Cimiterio

Santo Iphigenia, die Grabstätte von Napoleons Arzt, Emilio Baccardi, Compay Segundo, dem ältesten Sänger des 'Buona Vista Sozial Clubs' und das Innere der Kathedrale. Ich habe das alles vor neun Jahren gesehen, jedoch nicht die fertige Terrasse des 'Grand Hotels', die damals eingerüstet war. Wir trinken dort einen 'Cuba Libre'.

Am 12.02.19 wollen wir nach Jamaika segeln. Dazu müssen wir am Vortag die notwendigen



Formalitäten erledigen. Um 12:00 nehmen wir die uralte Fähre zur Innenstadt. Eine angenehme Fahrt, obwohl sie durch das Industriegebiet führt, auch am Elektrokraftwerk vorbei, dem Verursacher von gelben Schwefelflecken auf der FREYA. In der Stadt angekommen, bummeln wir ziellos durch die Straßen. Ich suche einen Laden um mit Zigarren meinen Freund Bochi zu erfreuen. Aber wenn ich jemanden frage, dann stürmt er gleich los, um nach kurzer Zeit mit einer Holzschachtel ohne Banderole aufzutauchen. Ich gebe es bald



auf. Danach beobachten wir im 'Grand Hotel' das Treiben der 'Damen'! Als wir die Fähre besteigen, ist es fast dunkel. Zurück in der 'Marina Marlin' kaufen wir für den Rest unserer CuC's (Cuba Währung) 23 Büchsen Bucanero Forte (Cuba Bier). Morgen um 06:00 wollen wir Santiago de Cuba verlassen.

13.02.2019. Nach dem Ausklarieren bei den Customs werfen wir um 07:30 die Leinen los. Es waren wieder einmal für mich schöne Tage in einer schönen Stadt.....wenn man von der verpesteten Luft absieht. Wir müssen bis 12:30 warten. Dann setzt ein leichter Wind ein. So segeln wir zufrieden in die Nacht. Der neue Tag beginnt mit dem Reffen der Genua. Leichter Nieselregen entwickelt sich zu einem 'Guss wie aus Kannen', der Wind dreht um 90° auf SSW. Wir werfen den Jockel an, damit wir noch ein paar Stunden Schlaf bekommen. Um 04:00 liegen wir in der East Harbour Bay. Nach einigen Stunden Schlaf verholen wir uns in die Errol Flynn Marina/Port Antonio (18°10,8'N-076°27,2'W).

Ein großes Hallo, als der Hafenmeister George unsere Leinen annimmt. Zum vierten Mal treffen wir uns nun schon. Er ist ein ganz lieber Mensch, der immer ein offenes Ohr für die Segler hat. Bald erscheinen die Customs und Immigrations. Diese Mal sind nur 18 Seiten auszufüllen. Was für eine Verbesserung! Vor drei Jahren waren es noch 24 Seiten. Als wir am Nachmittag mit den Formalitäten fertig sind stürmen wir in die 10tausend Einwohner

zählende Stadt mit der geringsten Kriminalität auf Jamaica. Ich zeige Frank die Dinge, die es wert sind, sie in den kommenden Tagen näher zu betrachten. Den Absacker trinken wir in der Marina. Die Bar ist auf dem Gelände der Marina, gleich neben dem Swimmingpool. Am nächsten Morgen sitzen Frank und ich nach zehn Stunden Schlaf im Salon. Plötzlich hören wir die große Lenzpumpe arbeiten. Ein schlechtes Zeichen!



Bodenbretter hoch, woher kommt das Wasser? Von Achtern ist kein Wassereinbruch. Auch nicht von vorne. Das muss vom Grauwassertank kommen. So ist es - Frank hat vergessen, an der Toilettenpumpe den Zulauf vom Seewasser zu schließen. So kann das Wasser über den Rand des Toilettenbeckens fließen und zu



Duschwasser/Grauwasser werden. Und ich hatte vergessen, am Tableau von den zwei weiteren Bilgepumpen den Man-Auto/Schalter auf ON zu stellen. Das sollte nie wieder passieren. Den späten Nachmittag verbringen wir am Ufer einer Bucht mit dem Namen 'Eastern Harbour'. Hier sprechen wir mit Fischern über Fische und Köder, trinken an einer Bar zwei sehr saure Longdrinks. Dafür ist die Lady hinter dem Tresen umso süßer. Im angrenzenden Restaurant essen wir für kleines Geld das Nationalgericht: Saltfish with Akeesalat, Plantanes and Rice. Es schmeckt hervorragend.

16.02.2019. Die Tage vergehen zu schnell. Wir stehen in meiner bevorzugten 'Kneipe', die aus drei Sitzplätzen und vier Stehplätzen besteht. Weitere Plätze auf der Straße. Eine Bretterbude am Eingang zu einem großen, überdachten Markt. Hier geht die Post ab. Der junge Mann hinter dem Tresen hat viel zu tun. Nicht wegen der Biere, sondern durch den Verkauf von Gras und ähnlichem in kleinen Tüten- und Plastikbeuteln. Eine Unze ist erlaubt. Du darfst dich nicht wundern, wenn eine hinter dir stehende, nette Lady dir permanent den Rücken streichelt. Bis 22:00 ist es lustig.....aber danach wird die Stimmung aggressiv. Und am Morgen werden wir um 06:00 von einer außerhalb der Marina auf einer Parkbank stehenden, vollgedröhnten Frau mit lautem Gesang geweckt. Und um 0900, als ich Gemüse kaufen will, höre ich die Marktfrauen nur noch lallen. Das ist schon eine andere Welt!



Neben der FREYA liegt die deutsche Segelyacht ‚JUBASAILING‘. Wir brauchen keine Überredungskunst, die Crew davon zu überzeugen, dass wir ihnen noch einige Sehenswürdigkeiten im Land zeigen können. Am Anfang geht es bei uns nur darum, dass sich unser Preis für den Kleinbus reduziert. Auf der Fahrt werden wir jedoch sehr nette Leute erleben. Um 0830 sitzen wir im Bus der Firma Juta. George, der Fahrer, ist ein sehr angenehmer Jamaikaner. Er fährt langsam und aufmerksam, will uns sein Programm aufdrücken, merkt aber bald, dass ich hier genaue Vorstellungen habe, was wir sehen wollen. Ich habe die Rundfahrt schon zweimal gemacht. Also erst in die Blue Mountains, dann zu einer Kaffeeplantage, wo noch nach alter Tradition die Bohnen von ihren Schalen getrennt und geröstet werden. Danach eine Besichtigung der Pflanzungen, und weiter zu einem Restaurant, von dem man aus circa 1.500 m Höhe einen herrlichen Blick auf die Hauptstadt Kingston hat. Auf der Rückfahrt halten wir an einer Fußgängerbrücke, die über ein Tal mit einem Bach schwebt. Mir wird es ganz mulmig im Magen, als ich die verrostete Konstruktion sehe. Der Höhepunkt der Rundfahrt sind die Sommerset Falls - ein Wasserfall, der aus ca. 20m Höhe in eine Höhle fällt. Frank und ich benutzen das Ruderboot nicht, sondern schwimmen zu einem Felsen in der Höhle, von dem ich einen und Frank zwanzig Kopfsprünge ins Wasser macht. Zurück in Port Antonio überrede ich George, uns noch die in den fünfziger Jahren von Sibilly von Thyssen errichtete Burg und das Schloss zu zeigen. Der amerikanische Architekt Levy hat die Gebäude im Stil von 1700 entworfen. Wenn auch kitschig - sehr beeindruckend. Ein schöner Ausflug. Alle sind begeistert. Heute fahren wir mit dem Dinghy zu den Klippen, die der Bucht vorgelagert sind. Hier schnorcheln wir, sehen schöne Fische und Korallen. Frank fängt zwei kleine Langusten. Auf der Rückfahrt machen wir noch einen Stopp beim Fischer Poulo, der uns zwei große Langusten verkauft. Diese bereite ich zum Abendessen in meiner gewohnten Art zu. Am darauffolgenden Abend treffen wir Georg und seinen Freund von der EARTHLING im Restaurant, in dem wir den guten Salzfish gegessen haben. Lange sitzen wir mit den beiden netten Seglern zusammen. Nach einem kurzen Fußweg kommen wir in die Errol Flynn Marina und sind erstaunt. An der Außenseite der Pier liegt die Megayacht MARIA CARTIVA aus Amsterdam. Ein 39m langes Superteil. Sie fährt Charter: sechs Crew, acht Chartergäste. Möchte wissen, was eine Woche kostet.

20.02.19. Nach fünf Ruhetagen in Port Antonio wollen wir heute in Richtung Westen segeln. Als wir nichtsahnend auf die Ausfahrt der Marina zufahren, kommt uns ein großer Kreuzfahrer entgegen. Das habe ich hier noch nie erlebt, und so verweilen wir bis er anlegt.

Unser Tagesziel ist die Oracabasse Bay. Wir beginnen die Fahrt bei leichtem thermischem Wind, der sich schnell zu 5 Bft. entwickelt. Wir segeln ‚platt vor dem Laken‘. Das Laken ist in diesem Fall das Großsegel. Der Bullenstander sollte gerade gefiert werden, als der



Wind seine Richtung ändert und eine Patenthalse verursacht. Das hat zur Folge, dass zwei Umlenklöcke zerbrechen. Wir haben Glück gehabt. In der Oracabassa Bay (18°24,4'N-

076°56,9'W'). angekommen müssen wir dreimal den Anker werfen bis wir ihn eingegraben haben. Oracabassa ist ein Straßenort, durch den die A-3 verläuft - die Hauptverbindung von Port Antonio nach Montego Bay. Enge Straßen, große LKWs und PKWs, die einen enormen Auspuffgestank verbreiten. Viele Menschen und großer Lärm. Hier halten wir uns nicht lange auf. Bevor wir wieder zurück zur FREYA paddeln, umrunden wir das kleine Santa Maria Island und genießen die Ruhe, die diese Feriensiedlung ausstrahlt.

Es ist eine kurze Strecke zur Ocho Rios Bay (18°24,7'N-077°0,65'W). Bei den bevorstehenden 12 NM

ziehen wir nur die Genua und rasen mit 7kn zu unserem Tagesziel. Wir legen uns an eine Mooring, die unmittelbar an einem Bassin liegt, in denen Delphine ihre Sprünge und Kunststücke für Touristen vorführen. Wir ertragen die Geräusche von Tier und Mensch. Noch ein Stadtbummel und ein gutes Abendessen, das Frank einmal mehr an Bord kocht. Das rundet den Tag ab.



Nachdem ich am Morgen die Kojе verlassen habe, springe ich ins warme Wasser der Karibischen See. Eine 'Wascharie' ist von Nöten. Am Nachmittag fahren wir mit dem Dinghy zum Riff, in der Hoffnung Langusten zu sehen. Es weht mit fünf Bft. Große Wellen und starke Strömung auch hinter dem Riff. Viele Seeigel erschweren das Festhalten an den Korallen. Ich sitze nach 15 und Frank nach 30 Minuten wieder im Beiboot. Den Abend verbringen wir in Ocho Rios.

23.02.19. Schon wieder eine kurze Strecke bei starkem Wind. An der Mooring liegend ziehen wir das Besansegel. Mit dem segeln wir schon 5,5kn. Als die gereffte Genua dazukommt sind es 7kn. In der Discovery Bay (18°27,9'N-077°24,1'W) angekommen wollen wir an der einzigen Mooring anlegen. Frank geht mit dem Bootshaken aufs Vorschiff und angelt die Mooringleine. Als er versucht, sie über die Klampe zu legen, schneiden die an der Leine befindlichen kleinen Muscheln in seine Finger. Wir versuchen erfolgreich, mit den an Bord befindlichen Mitteln das Blut zu stoppen. Noch nicht ganz fertig mit dem Verband legt



die 'Sea Coast Control' bei uns an. Wieder müssen wir Fragebögen ausfüllen. Die zwei jungen Männer sind sehr freundlich. Nach einer Viertelstunde gehen sie winkend von Bord. Am späten Nachmittag laufen wir in den Ort, in dem wir auch zu Abend essen werden. Noch ein Bier am Strand, und wir gehen zu unserem Dinghy. Es liegt noch hoch auf dem Strand, nur die Dünung hat massiv zugenommen. Es ist unmöglich, trocken durch die Brandung zu kommen. Von den Füßen bis zu den Haaren sind wir nass. Dumm gelaufen ist der heutige Tag!

In unserem Reiseführer ist die älteste Stadt Jamaicas als sehr sehenswert beschrieben.



Doch in der Falmouth Bay angekommen sehen wir nur einen großen Anleger für Kreuzfahrtschiffe. Auf Kanal 16 reagiert niemand. Wir versuchen vergeblich, einen geeigneten Ankerplatz zu finden.

Die Planänderung lautet Montego Bay. Die 22 NM sind bei dem herrschenden guten Wind schnell gesegelt. Der Versuch, eine Mooring in der überfüllten Marina zu finden, ist erfolglos. Wir sprechen einen unfreundlichen Hafenmeister. Auch die Stegplätze sind voll. Aber wir haben beim Anlaufen der Marina an der Nordseite der Bucht drei vor Anker liegende Yachten gesehen. Nichts wie hin. Der Anker greift. Ein Blick in den Reiseführer - wir liegen direkt vor der Innenstadt von Montego Bay. Und die Marina ist ca. 5 km entfernt. Außerdem gibt es hier das Restaurant 'Pier 1', wo wir unser Beiboot am Steg befestigen dürfen. Wir machen noch einen kurzen Spaziergang durch die Stadt. Es ist Sonntag - kein Café oder Restaurant ist geöffnet. Aber das "machta sonst fast gar nix!" Wir sind von Helga und Merwin von der WORLD DANCER 2 zum Sundowner eingeladen. Nette Segler, die von hier aus nach Mexiko segeln wollen. Anschließend essen wir gut im Restaurant 'Pier 1'.

25.02.19. Es ist Montag, ein Werktag. Da sieht es schon ganz anders aus. Ein wildes Treiben auf den Straßen. Wie in Cuba stören auch hier die vielen Fahrzeuge. Dazu kommen auch noch die Gäste von zwei riesigen Kreuzfahrern. Als ich höre, dass 'MEIN SCHIFF 2' im Hafen liegen soll, rufe ich sofort meinen "Ziehsohn" Tom an. Er ist Kapitän auf dem Cruiser aber



leider gerade in Berlin. Schade. Wir machen einen langen Spaziergang zum Café Starbucks. Es ist total überfüllt. Aber wir ergaunern noch zwei Plätze. Mit meinem Handy ist nun schon seit zwei Wochen nichts zu machen. Solange Frank an Bord ist, darf ich sein Handy benutzen, auch bei überlastetem Internet.

Am nächsten Tag ist Putzen angesagt. Der Crewwechsel steht kurz bevor. Frank ist beim Packen, und ich räume noch etwas auf. Zum Mittagessen gehen wir ins 'Pier1'. Dort erfahren wir, dass der Flug von Frank ca. zwei Stunden Verspätung haben wird. Aber solche Dinge lassen ihn kalt. Um 14:00 fährt die Taxe vor. Der Abschied fällt mir nach fünf herrlichen Wochen sehr schwer. Seit nunmehr 40 Jahren bin ich auf Mitsegler angewiesen. Wenn man mich fragen würde, wer die Nr. 1 bis 3 erhalten soll, dann wäre Jytte weiterhin die Nummer 1 und Frank Nummer 2. Somit hätte Frank unseren lieben Andy überholt.

## ETAPPE II

Die Taxe verlässt das Hafengelände, ich laufe etwas ziellos durch die Innenstadt. Die neue Crew, mein Freund Peter H. aus Hamburg und sein Clubkamerad Dietrich H. aus Kiel, haben denselben Flieger wie Frank gebucht, und kommen dementsprechend später an. Nach der von mir berechneten Zeit treffen wir uns um 08:00 im Restaurant "Pier 1". Während sie zu Abend essen, bringe ich ihre Rucksäcke zur FREYA. Noch ein gemeinsames Bier an Bord, dann geht es auch sehr schnell in die Kojen.

Am nächsten Morgen beschließen wir sofort auszuklarieren. Unser nächster Hafen soll Cienfuegos auf Cuba sein. Im unteren Geschoss vom "Pier 1" gibt es einen 'nautischen "Gemischtwarenladen". Die Besitzerin kümmert sich rührend um die die Segler. Sie bestellt für uns Customs und Immigration, die um 12:00 hier sein werden. Letztendlich erscheinen der



Custom-Officer um 14:00 und der Immigration-Officer eine Stunde später. Alles geht freundlich von statten, nur meine Mitsegler schimpfen über die lange Wartezeit. Nun ja, in der EU gibt keine Grenzen mehr. Kurze Zeit später erfahre ich von Peter so nebenbei, dass Dietrich für sie die Rückflüge in drei Wochen von Marsh Harbour nach Hamburg gebucht hat. Vereinbart war mit Peter, dass Dietrich nach drei Wochen von Nassau aus nach Hause fliegt und er, ohne einen Rückflug zu buchen, mit mir die FREYA zurück nach Man-O-War segeln wird. Hätte ich vor dem Ausklariere davon gewusst, wäre ich in die Gegenrichtung um Cuba zum Zielhafen Man-O-War gesegelt. Dass diese Reise unter Zeitdruck stehen wird, macht sich sofort bemerkbar. Der Plan war es, zu den Little Cayman Island zu segeln. Nun heißt es in 48 Stunden direkt nach Cienfuegos.

Am 01.03.19 geht der Anker auf. Der seit Tagen herrschende Wind aus E hält bis 1900 an. In der Zeit mache ich mit der Crew die Sicherheitseinweisung. Die Wachen sind eingeteilt. Nach Mitternacht setzt dann wieder leichter Wind ein. Ich werde wach kurz bevor meine Wache beginnt, gehe zum Kartentisch, und mache meine Eintragungen ins Logbuch. Dann gehe ich zu Dietrich ins Cockpit. Aber dort ist er nicht. Mir wird ganz komisch im Magen. Gott sei Dank, da steht er an der Seereling und pinkelt ins Wasser. Er ist noch nicht einmal angeleint. Und ich habe es bei der Sicherheitseinweisung extra betont, dass keiner das Cockpit verlassen darf, nur wenn er einen Mitsegler zu sich ruft, und das Urinieren von Bord aus untersagt ist. So gebe ich Dietrich die kurze Erklärung, dass - wenn diese Situation noch einmal vorkommt - er die FREYA sofort zu verlassen hat. Am Morgen fangen wir dann einen Skipjack Tuna, Food Value Poor. Aus Erfahrung klug, weiß ich wie schlecht er schmeckt. Leider lebt er nicht mehr als wir ihn zurück ins Wasser werfen. Aber ich habe kein schlechtes Gewissen. Andere Fische können sich jetzt freuen.

Cienfuegos (22°07,4'N-080°34,5'N), der Anker fällt, und nach kurzer Zeit müssen wir an einem Steg anlegen. Dort gehen das Einklarieren und das Dieselbunkern sehr schnell. Ich war schon einmal vor vielen Jahren mit dem Boot in diesem Hafen und kann mich an ein wunderschönes Haus erinnern, gleich hinter dem hässlichen großen Hotel. Das müssen meine Mitsegler als Erstes sehen. Ich habe wieder das Gefühl, dass hier vielleicht vor langer, langer Zeit die Geschichtenerzähler von "1001 Nacht" zusammengesessen haben. Das stimmt zwar nicht, doch die Besichtigung des Gebäudes vermittelt es.



Am Abend essen wir in einem Gartenrestaurant Langustenschwänze (Langusten dürfen in Cuba nicht gefangen werden). Ich bin mir nicht sicher, doch könnten die Schwänze von Bärenkrebse stammen. Mir hat es vorzüglich geschmeckt, den beiden Anderen nicht. Auf dem Rückweg zur FREYA verabreden wir uns für morgen mit einem Taxifahrer, der uns nach Trinidad fahren soll. Pünktlich um 1000 erscheint er vor dem Clubgebäude. Ich bin einmal mehr der Reiseführer, denn ich habe den Ausflug in diese, altertümliche Stadt schon früher einmal gemacht. Nach 1 1/2 Stunden Fahrt können wir die schönen Bauten in Trinidad bewundern. Zur Mittagszeit sehen wir in den Höfen der Gebäude Frauen und Männer in Ihren Arbeitspausen bei toller Musik tanzen. Meinen Vorschlag, durch die Berge mit ebenfalls sehenswerten Orten und Wasserfällen zu fahren, wird von meiner Crew abgelehnt. Der Taxifahrer verlangt zusätzliche 40 Cuc's. Peter und Dietrich wollen lieber in der Innenstadt von Cienfuegos Lebensmittel einkaufen. Die Auswahl an Lebensmitteln ist sehr begrenzt. Ein gutes Abendessen nehmen wir in dem herrlichen Clubgebäude zu uns. Ich kenne es noch als Ruine. Mit am Tisch sitzt noch Uwe, der Skipper der Chartersyacht JUBASAILING. Wenn Segler zusammensitzen gibt es nur ein Thema. Doch heute halte ich mich zurück und genieße die Stimmung auf der Terrasse dieses Prachtbaus.



05.03.19: Vom Hafenmeister bekommen wir eine Cruising Permit für den Hafen Maria La Gorda. Bis dahin sind es 240 NM. Und wieder werden wir unser Ziel in der Nacht erreichen. Um 10:00 können wir ablegen. Am Nachmittag fange ich eine King Mackerel, 1,20 m lang und über 10 kg schwer. Obwohl im 'Dictionary of Fishes' nichts über



die Qualität steht, weiß ich, dass er ausgezeichnet schmeckt. Ich nehme ihn sofort im Cockpit aus und zerschneide ihn in Portionen. Den Fisch haben wir gefangen, aber auf den Wind müssen wir bis Mitternacht warten. Doch dann geht es zur Sache. Wind in Böen bis 35 kn, und Wellen nehmen zu. Gewitter und schwerer Regen halten uns nicht davon ab, Freude an diesen Bedingungen zu haben. So geht es über 120 NM weiter in die darauf folgende Nacht.

Am 07.03.19 um 0200 fällt der Anker vor Maria La Gorda (21°49,1'N-084°29,9'W). Noch ein Bier und ab in die Koje. Früh weckt mich ein nahes Motorengeräusch. Von einem Motorboot aus werde ich über Kanal 16 aufgefordert, an einer anderen Mooring anzulegen, und sofort die Customs aufzusuchen. Das erledigen wir natürlich sofort. So schnell wie wir ist auch der Officer. Das alles geschieht in der Nähe eines Restaurants. Anschließend frühstücken wir im Restaurant zusammen mit mindestens 10 hungrigen Katzen. Ein Gast am Nachbartisch warnt Peter, die Aufdringlichkeit der Katzen nicht zu unterschätzen. Zu spät - eine Katze springt auf den Tisch und teilt sich mir Peter das Frühstück. Peter schaut ein wenig überrascht aus der Wäsche, während wir und die anderen Gäste lauthals lachen. Danach werden wir vom Hafenmeister noch einmal an eine andere Mooring verwiesen. Die Bucht ist sehr einladend. Wir werden sicher noch einen Tag hier verweilen. Am Abend bereite ich ein Kingfisch-Gericht. Wir behalten noch zwei weitere Portionen Fisch für uns, der große Rest wird unter den netten Diensthabenden verteilt. Nach dem Essen zeigen wir Dietrich meinen Film über die Spitzbergenreise. Peter war damals dabei



08.03.19: Wie von mir schon erwartet gibt es keinen Ruhetag. In der Nacht ist ein Kreuzfahrer auf Reede gegangen. Ich mache meine Mitsegler darauf aufmerksam, dass wir schnell zum Ausklarieren an Land müssen, da die Officials lange Zeit benötigen, um die vielen Gäste abzufertigen. Aber die Crew will auf der FREYA frühstücken. Dabei hätten wir doch noch einmal mit den Katzen Spaß haben können. Zwei Stunden warten wir auf die Lady von den Customs. Ich muss sie auch noch mit dem Beiboot zur Freya und zurück zum Office bringen - immer vorbei an der schönen, alten, aufgelaufenen Segelyacht.

Sie soll aber in den kommenden Tagen wieder ins tiefe Wasser geschleppt werden. Na, da drücken wir mal fest die Daumen. Um 11:00 können wir bei leichtem Wind Maria La Gorda verlassen. Noch um das nahe Cabo de San Antonio und der Wind schläft ein. Die nun folgenden 131 NM finden unter Maschine statt. In den 23 Stunden haben wir teilweise Wind zum Segeln. Aus Zeitgründen beschließe ich gegen den Wind zu motoren und über Nacht in der Bahia Honda/Ensenada Santa Teresa ( $22^{\circ}57,7'N-083^{\circ}09,5'W$ ) zu ankern. Es fällt mir schwer, mich gegen zwei Skipper an Bord durchzusetzen. Es sind nämlich nur noch 40 NM bis zur Marina Hemingway. Es ist erst 16:00, die Sonne scheint, es kann gebadet werden. Einige lustige Leute haben auf einer nahen Landzunge ihren Badespaß. Als die Sonne untergegangen ist beginne ich, den restlichen Fisch zu kochen.



Meine Mitsegler kochen ungerne und nicht gut. Und ich freue mich daher immer wieder auf ein gutes Restaurant.

Der Wecker klingelt um 06:00. Eine Stunde später verlassen wir die Bucht. Der hier herrschende Golfstrom schenkt uns 2 NM/h. Schon gegen 12:00 befinden wir uns im betonnten Fahrwasser



zur Marina Hemingway. Die Customs sind sehr freundlich. Nach einer halben Stunde liegen wir am Platz 207 im Kanal 1 ( $23^{\circ}05,3'N-082^{\circ}30'0W$ ). Dann kommt noch der lustige Hafenmeister mit den Papieren. So schnell sind wir noch nie bedient worden. Am Nachmittag gehen Peter und Dietrich zum Bus, der sie nach Havanna bringen soll. Ich bin schon dreimal in Havanna gewesen, und kann sagen, dass ich die Stadt gut kenne. Ich sitze im Cockpit und habe Kaffeewasser auf dem Herd. Da kommt eine Frau zur FREYA, sie will eine Auskunft über meine Yacht.

Ich lade sie zu einer Tasse Kaffee ein, die sie annimmt. Sie trumpt mit ihrem Mann auf Segelschiffen in der Welt herum. Wir sitzen eine Stunde im Cockpit und sprechen über die Segelei. Die Beiden träumen davon, eine Yacht zu finden, die sie nach Ushuaia/Argentinien bringt. Und nicht genug, sie soll auch noch um das Kap Hoorn segeln. Sie machen beide auf mich den Eindruck, dass es ihnen sogar gelingen wird. Nach dem Gespräch gehe ich ins nahe

gelegene Chinesische Restaurant. Zwei Frühlingsrollen und Huhn mit Reis schmecken mir. Zurück auf der FREYA will ich es mir gerade gemütlich machen als Peter und sein Klubkamerad zurückkommen. Sie sind sehr müde vom Ausflug und verschwinden bald in ihren Kojen.

11.03.19: Heute will meine Crew erneut eine Bustour nach Havanna unternehmen. Ich bleibe den ganzen Tag unter Deck und beende den Bericht der ersten Etappe an die Schiffergilde. Leider komme ich seit dem 09.02.19 nicht mehr ins Internet. Am späten Nachmittag mache ich noch einen Spaziergang entlang des Kanals, der ca. 1km lang ist. Davon gibt es vier parallele Kanäle. Man wundert sich, dass diese immense Anlage bei den wenigen Yachten überhaupt noch besteht. Mit dem Bau wurde 1950 begonnen. Wenn ich davon ausgehe, dass in dieser Zeit eine Yacht einen Liegeplatz von gut gerechnet 20m Länge benötigt, dann ist die Marina für mindestens 400 Boote gebaut worden. Die Revolution hat dazu geführt, dass in den Tagen, in denen wir dort festgemacht haben, im Kanal 1 zehn Yachten, im Kanal 2 ca. 15 Dauerlieger und im Kanal 3 und 4 noch weniger Yachten liegen. Traurig, traurig. Hier gibt es wenige Einkaufsmöglichkeiten, es sei denn - man fährt nach Havanna.

12.03.19 Heute geht alles "Holter di Polter". Ich gehe zu dem netten Hafenmeister und frage ihn, wo wir vielleicht in der Nähe noch etwas Essbares einkaufen können. Am ca. 1km entfernten Eingang zu der Marina, lautet die von mir vermutete Antwort. Er würde mich im Golfcart dorthin bringen und auch zurück. Natürlich nehme ich seinen Vorschlag dankend an. Peter und Dietrich müssen leider laufen. Wir bekommen in den Läden nicht das was wir wollen. Um Gemüse oder Früchte zu kaufen, müssten wir eine einstündige Busfahrt nach Havanna unternehmen. Oder wir finden einen Kubaner, der uns aus seinem Garten das Gewünschte verkauft. In ganz Cuba hat man mit diesen Schwierigkeiten zu rechnen. Auf der Rückfahrt kommt ein neuer Vorschlag vom Hafenmeister: wenn wir uns bei ihm vor 12:00 abmelden, dann brauchen wir für den letzten Tag nichts zu bezahlen. Das verstehe ich nicht, aber nehme den Vorschlag an. Für diese Tipps bekommt er von mir eine Flasche guten Bacardi Rum, den ich für ihn in einem der Läden gekauft habe. Um 11:40 bin ich zurück auf der FREYA, renne zum Hafengebäude, erledige alles so, dass wir kurz vor 12:00 ablegen. 30 Cuc's gespart. Wir bunkern Diesel und melden uns bei den Customs und Immigration ab. Bedingt durch die Wetterlage, Wind aus E, beschließen, wir weiter in Cuba zu bleiben, um viel Luv gutzumachen. Zur Mittagszeit motoren wir bei schönstem Wetter an der herrlichen Kulisse von Havanna vorbei. Wir können sogar noch 36 NM segeln - dann ist Schluss.



Erst schläft der Wind ein, und als er aufwacht, kommt er genau daher wohin wir wollen. Motor wieder an, die Nacht hindurch, um ihn dann endlich in der Marina Gaviota Varadero/(23°11,3'N-081°07,5'W) abstellen zu können. Diese Strecke hat mir wieder gezeigt, dass ich mit einem zusätzlichen Skipper gut klarkomme. Jeder Weitere ist für mich einer zu viel. In der Marina Gaviota angekommen werden wir von einem sehr freundlichen Hafenmeister und vier jungen Frauen begrüßt. Drei von ihnen durchsuchen minutiös die

FREYA, während der Hafenmeister mit einer Frau den Papierkrams erledigt. Danach legen wir die FREYA längsseits an den Steg.

Der Yachthafen hat eine Kapazität von über 1.200 Liegeplätzen und 24 Pontons. Im Durchschnitt liegen fünf ausländische Segelyachten, 20 Dauerlieger und viele Katamarane für die Touristen an den Stegen. An unserem, circa 100 m langem Steg liegen nur wir, und auf der anderen Seite ein



Yacht aus Frankreich. Die Marina Gaviota ist umgeben von vier großen Hotels, Läden und Restaurants. Sie wurde vor drei Jahren in der Amtszeit von Obama fertiggestellt. Nach kurzer Zeit lagen bis zu 800 Yachten, hauptsächlich aus den USA, an den Stegen. Als 2017 Trump die Wahl gewann war in zwei Wochen die Marina leer. Ganz abgesehen davon, dass die Ausrichtung der Marina um 90 Grad verkehrt ist, kann man sagen, dass sie von der Bauart beeindruckend positiv ist. Am Nachmittag fahren wir mit dem Touristenbus in einer Stunde zu einem Ort, an dem wir vermuten, dass wir hier etwas Grünes, Essbares kaufen können.

Aber auch hier sagt man uns, dass wir noch eine Stunde weiter fahren müssen. Na, darauf können wir gut verzichten. Diese Stunde verbringen wir lieber bei 'Cuba Libre' in einem netten Café an der Hauptstraße. Im Dunkeln sind wir wieder in der Marina, wo wir zu Abend essen. An Bord liege ich bald in der Koje und erhole mich von meinen Schmerzen. Auf dem Rückweg zur FREYA habe ich eine unbeleuchtete dreistufige Treppe nicht gesehen und bin voll auf meinem linken Knie gelandet.



Nach einem von mir nicht geplanten Ruhetag, bedingt durch unberechenbare Wetterstörungen mit starkem Wind aus N, wollen wir erst morgen weitersegeln. Wir verabreden uns mit dem netten Hafenmeister Francesco für den kommenden Tag, dem 15.03.19 um 0730. Pünktlich verholen wir die FREYA zur Pier der Customs. Wir erfahren dort, dass eine der vier Frauen gestern am Blinddarm operiert wurde.

Der nette Francesco versteht nicht, warum er für das Ausfüllen der Fragebögen nun deshalb eine neue Mitarbeiterin suchen muss. Das alles führt dazu, dass wir den Hafen erst um 09:10

verlassen können. Die Webseite von "Passageweather" prophezeit uns ein Bilderbuchwetter für die ersten 20 Stunden.

Nach 130 NM, um 0600 muss leider der Motor wegen Flaute für die restlichen 100 NM gestartet werden. Die Bahama Banks haben eine durchschnittliche Wassertiefe von vier Metern. Es ist ein eigentümliches Gefühl, von der tiefblauen See plötzlich in einem so flachen, hellblauen Wasser zu fahren.



Nach 55 NM fällt der Anker an einem Platz ( $25^{\circ}36,1'N-078^{\circ}13,1'W$ ), von dem aus ringsherum nur Wasser bis zum Horizont zu sehen ist. Obwohl wir nach wie vor unter Zeitdruck stehen und viel motoren müssen, war es ein schöner und eindrucksvoller Tag. Um 0730 geht der Anker hoch. Nach einigen Meilen verlassen wir die Banks am 'Little Stir up Cay'. Wir befinden uns auf der Strecke zum 'Hole in the Wall', als uns ein großer Barracuda an die Angel geht. Er muss leider wieder zurück ins Wasser. Wir wollen keine Ciguatera-Vergiftung bekommen. Das 'Hole in the Wall' und der nahe gelegene Leuchtturm sind vor der untergehenden Sonne ein faszinierender Anblick. Wir beschließen, von hier aus noch weiter zum Bridges Cay ( $26^{\circ}20,9'N-076^{\circ}59,8'W$ ) zu motoren. Um dorthin zu gelangen steuert Dietrich die FREYA sehr gut durch das Inlet und zum Ankerplatz. Es ist Mitternacht als wir den Absacker getrunken haben und jemand ruft..... nämlich der Bettzipfel.

Der Tag, 18.03.19, beginnt mit einer Auseinandersetzung. Es ist eine schlechte Wetterlage angekündigt. Meine Crew will aus diesen Grund sofort nach Marsh Harbour segeln. Ich kenne das Gebiet wie meine eigene Westentasche, habe den Wetterbericht für die kommenden Tage studiert und bestimme - ohne Widerrede zuzulassen - dass wir die FREYA zu einem Ankerplatz dicht an der sehr flachen Einfahrt zum Little Harbour verholen. Schnell ist das Dinghy im Wasser, und genauso schnell sind wir in dem kleinen Ort. Little Harbour hat seine eigene Ausstrahlung - Ruhe, totale Abgeschiedenheit und Besinnlichkeit prägen diesen kleinen Ort der Abacos. Wir spazieren auf unbefestigten, sandigen Straßen zur Pete's Gallery. Die Bronzeskulpturen von Pete und seinem Vater Randolph Johnston. spiegeln den Geschmack der Amerikaner wider, so wie die maßlos überteuerten Preise. Wir sind uns einig, dass wir keine der Skulpturen als Geschenk annehmen würden.

Danach besuchen wir die Ruine des Leuchtturms, trinken und essen in Pete's Pub eine Kleinigkeit bevor ich mir mit Peter im 'Palm Room' eine kleine Pause gönne. Meiner Crew und mir hat der Ausflug sehr gefallen. Dann fängt es an zu regnen. Zurück auf der FREYA, überhöre ich: "Wir können ja noch warten bis der Regen aufhört"! Doch ich veranlasse, dass wir sofort die 21 NM in geschütztem Fahrwasser nach Marsh Harbour ( $26^{\circ}32,8'N-077^{\circ}03,6'W$ ) motoren.



Für die kommenden zwei Tage ist Sturm angesagt. Aber wenn er kommt, dann nicht aus westlicher Richtung, aus der die Bucht geöffnet ist.

19.03.19: Der Wind, Regen und die Wellen in der Bucht nehmen zu. Am Vormittag will ich nach Marsh Harbour übersetzen. Zu der benötigten Einklarierung muss die Mannschaft anwesend sein. Peter und Dietrich weigern sich wegen des Wetters ins Dinghy zu steigen. Sie sind der Ansicht, dass es der Wetterbericht nicht zulässt. Schade, ich wollte ihnen noch die schöne Hope Town auf dem Elbow Cay zeigen. Doch das fällt aus Zeitgründen wieder einmal aus. Am kommenden Tag erfahren wir, dass die Behörden nur einklarieren wenn wir an einem Steg anlegen. Das tun wir doch es heißt: 'Wieder einmal warten...warten...warten'. Der Papierkrieg findet in der Marina der Charterfirma Moorings statt. Alles verläuft problemlos. Die Officers wollen nicht einmal einen Blick auf die FREYA werfen. Hätte ich das gewusst, dann würde die FREYA weiterhin vor Anker liegen und keine Liegekosten wären erforderlich. Eine Freude kann ich an diesem Tag verzeichnen. Ich gehe in den Laden der hiesigen 'Bahamas Telecommunication Company' und lade meine SIM-Karte auf. Nach einem Monat Abstinenz kann ich wieder stundenlang mit Jytte telefonieren.

Am letzten Tag der Etappe II weht ein leichter Wind. Nach 10 NM erreichen wir unter Segeln Man-O-War Cay und ankern südwestlich der Insel. Es herrscht Springtide. Am Nachmittag könnten wir die flache Zufahrt zum Edwin's Boat Yard befahren. Wir aber beschließen die Nacht über vor Anker zu bleiben. Um 04:30 werde ich vom Rasseln der Ankerkette wach. Ein nicht angekündigter starker Wind lässt mich für eine halbe Stunde das Slippen des Ankers beobachten. Dann werden auch meine Mitsegler wach, und wir verholen die FREYA in den Windschatten einer kleinen nahegelegenen Insel. Auch wenn der Grund nicht optimal ist, und der Anker auch hier kurz slippt, können wir noch ein paar Stunden schlafen. Wenn wir noch etwas von dem schönen, sonnigen und nun allerletzten Tag haben wollen, müssen wir uns beeilen. Hinter der Einfahrt ins Hurricane Hole zeigt der Tiefenmesser nur noch 1,7m fallendes Wasser.

Ich war ja schon sehr oft auf dem Man-O-War Cay (26°35,7'N-077°005'W). Hier liegt die FREYA sehr geschützt und wird auch dieses Mal sicher die Hurrikan-Zeit überstehen. Nur, dass sie diese Periode das erste Mal unversichert ist, lässt mich bei diesem Gedanken tief durchatmen. Am Nachmittag zeige ich Peter und Dietrich den schönen Strand an der SE-Seite der Insel. Es ist das erste Mal auf dieser Etappe, dass wir einmal in Ruhe für kurze Zeit an einem Strand liegen und faulenzten.

23.03.19: Früh am Morgen verlässt die Fähre mit meinen Mitseglern den Man-O-War Cay in Richtung Marsch Harbour, von wo aus sie mit Flugzeugen nach Hamburg fliegen. An die dreiwöchige Seereise werde ich mich wohl bald nicht mehr erinnern. Sie war geprägt von zwei weiteren 'Skippern' an Bord, dem Zeitmangel und dem daraus resultierendem 50%igen Motorenanteil.

Ich muss versuchen, mich in meinem Alter daran zu gewöhnen, dass sich zurzeit bei den Seglern und ihren Yachten vieles verändert. Die Fahrtensegler werden immer weniger. Die derzeitigen Yachten werden immer grösser, ähneln mehr Wohnbooten, selbst Katamarane werden zu Power Cat's (ein Katamaran ohne Mast) und von den Eignern bevorzugt.

What ever - ich freue mich auf die bevorstehenden Segelreisen.

Peter Luehr



Fotos von Frank S. - Bernhard J - Dietrich H. - Peter H. und von mir.