

# IM WESTEN WAS NEUES

Die Reise mit der SY FREYA in das uns zum Teil unbekannte

## WESTLICHE KARIBISCHE MEER

in fünf Abschnitten von November 2016 bis März 2017 - mit wechselnden Crews - von Fernandina Beach/Florida über George Town/Bahamas - Port Antonio/Jamaica - Puerto Cristobal/Panama San Andres/Kolumbien - Isla Roatan/Honduras - Belize - Puerto Morelos/Mexico - Key West/USA zurück nach Fernandina Beach

Gelbe Sterne : angelaufene Häfen und Ankerplätze  
Rote Sterne : Position FREYA auf See 1200 MOZ

1. Fernandina Beach
2. Fort Pierce
3. Great Sale Cay
4. Crab Cay
5. Manjack Cay
6. Green Turtle Cay
7. Great Guana Cay
8. Treasure Cay
9. Lanyard Cay
10. Stock Island
11. George Town
12. Port Antonio
13. Errol Flynn Marina
14. Isla Linton
15. Porvenir
16. Lemon Cays
17. Ciorea
18. Palm Island
19. Isla Calubir
20. Isla Gertie
21. Isla Porvenir
22. Portobelo
23. Puerto Cristobal
24. Cayos Zapatilla
25. Bocas Del Toro
26. San Andres
27. Vivorillo
28. Isla Roatan
29. Hunting Cay
30. Ranguana Cay
31. Placencia Cay
32. Colton Cay
33. Robinson Cay
34. Cucumber Cay
35. Marina El Cid
36. Key West
37. Coconut Grove
38. Hollywood
39. Lake Worth
40. Fort Pierce
41. Cocoa Beach
42. New Smyrna Beach
43. St Augustin
44. Tiger Point Marina



# IM WESTEN WAS NEUES

## REISETAGEBUCH DER SY "FREYA" SEEREISE 2016/2017

### REISEABSCHNITT A von Fernandina Beach/Florida nach Port Antonio/Jamaica vom 02.11. bis 30.11.2016

Die Reisevorbereitungen zu dem von mir geplanten Törn beginnen Monate vor dem Start. Eine Aufstellung der Reiseabschnitte und die Suche nach geeigneten Mitseglern sind die wichtigsten Voraussetzungen zum Gelingen der fünfmonatigen Seereise in der westlichen Karibischen See. Zusagen und Absagen von Seglern und Seglerinnen sind an der Tagesordnung. Aber letztendlich habe ich es erreicht, dass die Reise zustande kommt. Flugtickets werden gebucht. Auf dem Flughafen Tegel erscheine ich mit einem verpackten Jockey-Pole (deutsch: Spinnacker-Ausleger) 1,88 m lang, 9 cm Durchmesser und 4,5 kg Gewicht. Meinen alten Jockey-Pole hat mir ein stürmischer Wind vor den Färöer vom Deck geblasen. Horst aus Hamburg ist Eigner eines Schwesterschiffes unserer FREYA. Er hat von unserem Pech erfahren und uns seinen alten originalen Pole geschenkt.

Jytte und ich werden in Tegel von den Mitreisenden argwöhnisch beäugt. Bei Air Berlin haben wir uns nach den Kosten für Sperrgepäck erkundigt. Drei verschiedene Auskünfte haben wir erhalten, 120, 140 und 170 € für den Transport nach Chicago. Den Preis von dort nach Miami konnten sie uns nicht nennen. Es kommt ja meistens anders als man denkt! An den Schaltern für Sperrgut in Berlin und Chicago will niemand Geld für den Transport kassieren. So reist der Pole "for nothing"!

Von Miami aus besuchen wir Freunde, die auf dem Weg nach Fernandina Beach/Florida (30°42,5'N-081°25,0'W) wohnen. Dort holen wir unsere neue Epirb und andere Teile ab, die wir in den USA für die Reise bestellt haben. Der Hurrikan Mathew hat keinen Kratzer an der FREYA hinterlassen. Unsere Boots-Versicherung hätte es lieber gesehen, wenn unsere Yacht 30 NM nördlicher "übersommert" hätte. Die FREYA hätte in Brunswick/Georgia sehr schlecht ausgesehen.

Zwei Wochen arbeiten wir an unserer FREYA. Dann ist sie zum Auslaufen bereit. Die Tanks sind voll, und es ist ausreichend gebunkert. Am 01.11.2016 holen wir unsere mitreisende Seglerin vom Flugplatz ab. Am darauffolgenden Tag verabschieden wir uns von Jackie, der Sekretärin, und von Bill, dem Besitzer der Tiger-Point-Marina. An Bord erfolgt eine Einweisung der Rettungsmittel. Sollte das Kommando "Abandon Ship" von mir kommen weiss jetzt jeder, was er zu tun und wie er sich zu verhalten hat. Das MOB und das Gesetz über die Entsorgung von Müll auf See werden besprochen. Danach werfen wir die Leinen los. Was dann kommt ist nichts Neues. Meine Mitseglerinnen bekommen eine blasse Nase - die Fische freuen sich - ich mich für sie. Als wir am nächsten Tag Cape Canaveral querab haben sind alle 'Unpässlichkeiten' vergessen. Der Vorschlag den Hafen anzulaufen wird von mir abgelehnt. Der Wetterbericht hat für den 4. und 5.11.16 Starkwind angesagt. Da will ich dann schon in den Abacos/Bahamas sein. Nach 245 NM ist Fort Pierce (27°28,0'N-080°19,4'W) erreicht. Es ist Nacht. Die Lifebelts sind angelegt. Der Strom steht quer zur Einfahrt. Da muss dann etwas mehr als sonst am Rad gedreht werden. Der Anker fällt im ICW (Intracoastal Waterway). Es gibt noch ein warmes Abendessen. Danach wird es ruhig auf der FREYA. Nach acht Stunden Schlaf besteht Jytte darauf, sofort unter Maschine zur Little Bahama Bank aufzubrechen. Obwohl ich darauf hinweise, dass auf dieser Strecke der Spi und wir viel Freude haben würden, kann ich mich nicht durchsetzen. Wenigstens wird mir das Ausrollen der Genua erlaubt.

Auf der Strecke schenken wir einem geangelten Bonito das zweite Leben. Im letzten Jahr hatten wir versucht, einen Fisch dieser Art zu verzehren. Das war schier unmöglich. In unserem Fischbuch steht: "Food value poor". Wir haben die Little Bahama Bank erreicht, als die Sonne untergeht. Nun können wir uns Zeit lassen. Es weht fast kein Wind. In der Nacht treiben wir mit der Genua so dahin. Ich kann bei meiner Wache zwei Stunden im Cockpit schlafen, da ich weiß, dass niemand bei Dunkelheit auf den Banks segelt. Am Abend erreichen wir die Westküste vom Great Sale Cay (26°28,8'N-078°13,0'W). Wir hätten nach dem Wetterbericht unsere Uhren stellen können! Wie angekündigt fängt um 1000 der Wind an kräftig zu blasen. Jytte hat gedrängelt, vor dem starken Wind wenigstens bis hierher zu kommen. Nun will sie unbedingt weiter segeln. Das ist mir nur recht. Anfänglich motoren wir. Nach kurzer Zeit geht der Kurs von W auf WSW. Bei Wind bis 6 Bft ist unser Ziel Crab Cay (26°55,0'N-077°35,5'W) schnell erreicht. Nur das Ankern auf dem mit Gras bewachsenen Boden gefällt unserem CQR nicht. Erst beim zweiten Versuch gibt er "grünes Licht".

Nach ausreichendem Schlaf und gutem Frühstück rollen wir nur unsere Genua aus. Der Wind erreicht auch heute Spitzen bis 6 Bft. und bringt uns in zwei Stunden zu unseren Freunden Leslie und Bill. Wir kennen die Beiden seit über 20 Jahren und lassen keine Gelegenheit aus, diese lieben Menschen zu besuchen. Die Bucht von Manjack Cay (26°49,4'N-077°21,9'W) ist erreicht.

Die FREYA liegt noch nicht an der Mooring vor ihrem Haus da bläst Bill zur Begrüssung auf dem Conch-Horn. Für die Antwort habe ich mein Horn bereitgelegt. Schnell sind wir an Land, Neuigkeiten werden ausgetauscht. Es ist unter uns üblich, dass - wenn wir sie besuchen - vorher nachfragen was wir ihnen mitbringen sollen. Dieses Mal sind es 10 kg Kaffee - Marke "Blue Mountain/Jamaica - und O-Ringe für einen Motor. Wir erfahren, dass wir die erste Yacht sind, die den Beginn der Segelsaison Winter 16/17 eingeläutet hat. Sie zeigen uns alles was seit dem letzten Besuch vor einem halben Jahr, verändert wurde. Morgen werden zwei Ziegen auf die Insel erwartet.



Gegen Mittag kommen Leslie und Bill mit ihrem schnellen offenen Motorboot in die Bucht. Auf dem Vorschiff stehen zwei Käfige mit je einer Ziege. Wir stehen an Land und helfen, die Käfige mit den Tieren zum Stall zu bringen. Sie versprechen uns, dass wir bei unserem nächsten Besuch Ziegenkäse bei ihnen essen werden. Ob daraus was wird? Eine Stunde später springt Daisy über den Zaun und verschwindet auf der Insel..... So wird der Ertrag der Käseproduktion erst einmal gering sein!

Bill ist früh wach. Er steht auf der Terrasse und verabschiedet uns mit zweimaligem Tuten auf dem Conch-Horn. Ich antworte in gleicher Manier. Normalerweise hätten wir uns das Einklarieren in den Bahamas gespart - auch die 300 US\$. Diesen Betrag

bezahlen wir für die Bahamian Cruising Permit. Jytte benötigt einen Stempel in ihrem Pass. Bei der Ausreise aus den USA kann man sich nur telefonisch abmelden. Der Stempel ist der Beweis dafür, dass man wirklich in einem anderen Land gewesen ist. Ansonsten gibt's Ärger. Wir werden die Bahamas innerhalb der kommenden drei Monate verlassen. Deshalb erlischt die Temporary Cruising Permit. Ansonsten hätte sie ein ganzes Jahr Gültigkeit (unverständlich, wieso, warum??? Von den lebenden Seglern kann man nur Geld bekommen, von den...).

Der Besuch von "Customs and Immigration" ist nicht der einzige Grund, Green Turtle Cay (26°47,0'N-077°20,4'W) anzulaufen. Jytte und ich sind der Ansicht, dass die kleine Stadt New Plymouth der authentischste Ort in den Bahamas ist. Davon haben wir unserer Mitseglerin schon lange vorgeschwärmt. Gegen Mittag verlassen wir Green Turtle Cay. Die Weiterfahrt wird bestimmt durch die Whale Passage. Seit Tagen weht es stark aus nördlichen Richtungen, was einen hohen Seegang auslöst. Ich vermeide es, am Morgen "Cruisers Radio" abzuhören. Da wird bestimmt vor einer Passage gewarnt. Schon von weitem sehen wir, wie sich riesige Wellen an den Untiefen brechen. Der Atlantik steigt hier von 1.000m Tiefe auf 9 m an. Das hat zur Folge, dass wir in der Passage von einem Brecher überrollt werden. Ich schätze ihn auf 7 der Bft. Skala. Wir Drei sind überrascht und bis auf die Knochen nass. Im Cockpit schwappen 30 cm hohes Wasser hin und her. Der Schreck ist weg, als wir in dem schönen Naturhafen von Great Guana Cay (26°29,8'N-077°06,7'W) an einer Mooring festmachen. Im "Nippers", eine Bar am Atlantikstrand, begiessen wir unser heutiges Abenteuer mit einem alkoholischen Getränk. Der Preis von 29 US\$ für zwei kleine Becher "Frozen Nippers" (Rumpunch mit Eis) und einer Büchse Bier hindert uns daran, noch eine zweite Runde zu bestellen. Im letzten Jahr haben wir uns schon über die extrem hohen Preise in den Bahamas gewundert. Wenn ich bedenke, dass auf Great Guana Cay 24 Büchsen 0,3 l hiesiges Bier 81 US\$ kosten. Zum Vergleich: in den USA sind es 18 US\$. Fazit: wir haben genug von diesem Getränk in den USA gebunkert!



Auf der Weiterfahrt nach Treasure Cay (26°40,2'N-077°16,9'W) kenne ich ein Flach mit Gras, auf dem ich immer Glück habe, einen Mutton-Snapper zu fangen. Es ist ein kleiner Umweg der sich lohnt.



Prompt beißt ein 3,1 kg schweres Exemplar, "food value excellent". Die Freude an Bord ist gross. Zweimal Essen - "Fisch satt". Nach dem Eintreffen in Treasure Cay erledigen wir die notwendigen Dinge eines Fahrtenseglers: Datacard für das Cellphone, um den Wetterbericht der kommenden Tage verfolgen zu können, Einkaufen, Wäsche zur Laundry bringen, Geld aus der ATM ziehen und - einen Spaziergang zur Halfmoon Bay. Dieser Strand wird von 'National Geographic' unter den zehn schönsten der Welt geführt. Zu dem abendlichen Sundowner gibt es Sashimi vom Mutton Snapper. Dann aber nichts wie ins "Topsy". An jedem Donnerstag ist hier die Pizza Night das 'Social Event of the Bahamas'. Tanzende und

Pizza verschlingende Menschen haben viel Spass bei lauter Musik - wir auch.

Helau, Alaaf und Ahoi! Wir denken am 11.11.16 an die Heimat, obwohl wir nicht unbedingt Freunde des Karnevals sind. Der Wetterbericht sagt erst zum Sonntag guten Wind aus E an. Wir wollen spätestens in sechs Tagen in George Town sein. Am frühen Nachmittag ankern wir am Lynyard Cay (26°21,5'N-076°59,1'W). Diese Insel liegt am östlichen Ausgang der Abacos zum Atlantik. Hier geniessen wir den Nachmittag der Ruhe. Jytte bereitet unseren Fisch zu. Selbst unsere Mitseglerin, die keinen Fisch mag, muss zugeben, dass es ihr vorzüglich schmeckt.



Bei Flaute durchfahren wir um 0620 das Outlet zum Atlantik. Gegen 1200 wird das Klappern des Motors vom + Piepsen eines kleinen Vogels unterbrochen. Wir haben schon viele Vögel auf den Seereisen an Bord gehabt und erkennen sofort, dass er sehr geschwächt ist, denn er sucht unsere Nähe. Er sitzt bei Jytte auf dem Kopf und bei mir in der Hand. Jytte sieht noch wie er von der FREYA aus wegfliegen will und sofort im Wasser landet. Das stimmt uns immer wieder traurig. Gegen 1600 kommt ein leichter Segelwind auf, der sich bis Mitternacht verstärkt.

Unter Gross, Besan und Genua<sup>1</sup>, und mit dem gestrippten Unterwasserschiff segeln wir mit Rumpfgeschwindigkeit die letzten 40 NM bis George Town (23°31,6'N-075°45,9'W). Kurz bevor wir unseren Ankerplatz vor Stock Island erreichen geht uns noch ein kleiner MahiMahi an die Angel. Wieder steht uns ein gutes Abendessen bevor.

Der Wetterbericht hat für die kommenden Tage viel Wind angesagt. Daher beschliessen wir, schnellstmöglich in Richtung Jamaica aufzubrechen. Für die Vorbereitungen verholen wir die FREYA vor den Ort. Die Gasflasche muss gefüllt, Diesel und Wasser in Kanistern zum Schiff gebracht, ein Hotel für Jytte gefunden werden, dann Supermarkt, Bank, Customs and Immigration. Beim Umfüllen des Diesels muss das Dinghy etwas nach vorne gezogen werden. Unsere Mitseglerin greift sich die Leine und macht es mit einem Webeleinenstek an der Seereling fest. Der Tank wird gefüllt. Dann Jyttes Schrei "unser



Dinghy“. Das treibt schon 20 m hinter dem Heck. Unerwartet springt unsere Mitseglerin ins Wasser und bringt es zurück zur FREYA. Wir sind verwundert. Wo sie uns doch gesagt hat, dass sie Angst vor dem Wasser hat. Dass sie keine Knoten kann haben wir schon früher erkannt. Wir sind fast mit den Vorbereitungen durch, da gibt unser Aussenborder seinen Dienst auf. Ich rudere zur Pier. Mir wird ein Mechaniker empfohlen. Er meint es liege am Vergaser und beginnt mit der Arbeit. Ich mache ihn mehrmals darauf aufmerksam, dass der kleine Filter im Schlauch und die Kerze ersetzt werden sollten. Nach seiner Meinung kann es daran nicht liegen. Nach zwei Stunden macht er eine Probefahrt. Der gleiche Zustand wie gehabt. Er schlägt vor, morgen eine Generalüberholung durchzuführen. Ich rudere zurück zur FREYA. Nach dem Abendessen setze ich mich mit diversen Werkzeugen, neuem Filter, neuer Kerze und alter Taschenlampe ins Beiboot. Nach einer halben Stunde gleite ich mit hoher Geschwindigkeit auf dem Wasser. In der Zwischenzeit hat unsere Mitseglerin den zweiwöchigen Kampf mit der Toilettenspülung verloren. Sie will gerade eine Plastikflasche preparieren, um den Inhalt der Schüssel auszuschöpfen. Ich kann sie davon abhalten. Der Klodeckel bleibt unten. Dann zeige ich ihr zum x-ten Mal, wie die Pumpe funktioniert - in der Hoffnung, dass sie es nun verstanden hat...

Am 16.11.2016 verlassen wir Jytte auf Grund der Wettervorhersage. Wenn wir Jytte nicht an Bord gehabt hätten, wären wir wohl verhungert. Oder ich hätte drei Wochen kochen müssen! Grund: bei unserer Mitseglerin kocht zu Hause der Mann. Es ist schon toll für mich, eine Frau wie Jytte an meiner Seite zu wissen. Wir haben gemeinsam die FREYA intensiv zwei Wochen lang für die fünfmonatige Reise vorbereitet. Und jetzt muss ich leider bis zum 23.12.2016 ohne sie auskommen. Jytte steht auf der Terrasse des Hotels und winkt uns zu, während ich mich auf das Fahrwasser konzentriere. Kaum haben ich die Zufahrt nach George Town durchfahren kommt eine schwarze Wand auf uns zu. Gross weg, Besan hoch und zwei Reffs in die Genua. Hoch am Wind geht es 30 NM bis St. Martha. Dann kann ich abfallen. Erneut versuche ich meiner Mitseglerin das Steuern unserer Yacht zu erklären. Wenn sie den angegebenen Kurs verlässt gerät sie in Panik. Dann lasse ich eben den SIMRAD steuern. Wenigstens geht sie drei Stunden Wache in der Nacht. Bei dem 0100 Wachwechsel macht sie mich auf ein Wasserfahrzeug aufmerksam das in unserer Kiellinie langsam aufkommt. Als es hell wird segeln wir kurz vor der Mira-Por-Vos Passage (22°11,5'N-074°25,7'W). Ich erkenne ein wrackähnliches Schiff das immer näher kommt. Vorsorglich wecke ich meine Mitseglerin. Als das Fahrzeug ca. 30 m hinter uns fährt ändert es seinen Kurs nach Steuerbord. Ein Mann im Bug hält etwas Rotes in seiner Hand. Er blickt ständig



zu den drei Männern, die am Ruderhaus stehen. Als das ca. 14 m lange Motorboot im Abstand von 30 m auf gleicher Höhe und gleicher Geschwindigkeit neben uns fährt, reisst der Mann im Bug plötzlich eine rote Flagge hoch und schreit "Help, Help"! Mein 'Hand Hold VHF' liegt schon griffbereit im Cockpit. Ich höre sie permanent auf Kanal 16 rufen: "we are Haitian people, Help, Help"! Stereotyp frage ich: "what is the matter and how can I help you"? Keine Antwort auf meine Fragen. Das geht so lange bis von achtern ein grosser Carrier aufkommt. Das Motorboot aus Haiti stoppt den Motor und verharrt quer zur Welle. Ich höre kein "Help, Help" mehr. Die HOLE COLUMBIA passiert uns. Ich rufe sie per VHF. Der Operator am Funkgerät hat angeblich nichts gehört. Und ich habe den Funkverkehr mit den Haitians über Kanal 16 geführt. Was das nun wieder soll? -4-

Natürlich hätte der Carrier, genau wie ich aufstoppen müssen, um der Besatzung zu helfen. Aber ich kann mir gut ausrechnen wozu das geführt hätte. In der Zwischenzeit verschwindet das Boot aus Haiti langsam hinter dem Horizont. Ich bin erleichtert.

Am 18.11.16, kurz nach Mitternacht, haben wir den östlichsten Punkt Kubas, das 'Cabo Maisi' querab an Stb. Noch einige Meilen weiter und die 'Windward Passage' liegt achteraus. Nach den Grib US sollte nun der Wind nachlassen. Fehlermeldung, er nimmt zu. Ich lasse nur noch den Besan stehen.

Bei bis zu 7 Bft. ist die FREYA mit dieser Besegelung schnell an ihrer Rumpfgeschwindigkeit. Kommen die Wellen genau von achtern macht mir das Segeln viel Spass. Laufen sie etwas von der Seite, dann wird es im Cockpit nass, also nur Spass. Meiner Mitseglerin gefällt diese Art zu segeln gar nicht. Ich verstehe nicht, wie sich jemand, der keine Ahnung von der Segelei, geschweige denn von der Hochseesegelei hat, in so ein Abenteuer begibt. Sie hat sich uns anders dargestellt, als wir für diesen Reiseabschnitt eine Mitseglerin suchten. Jedenfalls fühle ich mich auf der FREYA seit drei Tagen wie ein Einhandsegler. Am vierten Tag, nach über 500 NM, liegt die Einfahrt nach Port Antonio recht voraus. Bei der geschätzten Wellenhöhe von 14' würde ich gerne bei Tageslicht die Ansteuerung vornehmen. Die letzten 5NM laufe ich vor Top und Takel immer noch mit 5 kn auf die Einfahrt zu. Hinzu kommt dann noch eine Regenwand, die Sichtweiten bis 20 m zulässt. Ich fahre eine halbe Stunde blind im Kreis herum. Dann endlich kann ich in die 'Eastern Bay' von Port Antonio (18°10,8'N-076°26,5'W) einlaufen und dort ankern. Die Seereise hat mir gefallen. Gute Eindrücke von Wind und Wellen. Herrlich auf einer Segelyacht wie der FREYA zu fahren. In jeder Situation fühle ich mich sicher. Ich würde meine Mitseglerin verstehen, wenn sie Abstand von der Hochseesegelei nehmen würde. Nach fast drei Wochen noch seekrank zu werden ist keine gute Voraussetzung für einen erneuten Törn.

Wir frühstücken ausgiebig und schlafen anschliessend. Gegen 1400 telefoniere ich mit der Errol Flynn Marina. Der Hafенmeister George ist noch immer hier angestellt. Wir machen in der Marina fest und begrüßen uns wie alte Kumpel. Er hat schon alles mit den Customs und Immigration vorbereitet. 23 DIN A4-Bögen muss ich ausfüllen. Der erste Beamte kommt um 1530 der Letzte verabschiedet sich um 2030. Alles sehr freundlich verlaufen.



Die nächsten Tage vergehen mit Reparaturarbeiten an der FREYA. Meine Mitseglerin hilft mir bei der Demontage und dem Fetten von Winschen und poliert die Seitenwände der Aufbauten. Die obere Segellatte vom Besan ist bei einer Halse aus dem Gewinde des Rutsches ausgebrochen. Zum Nachschneiden des Gewindes finde ich einen 10 mm Gewindeschneider an Bord.

Nachmittags machen wir meistens einen Bummel durch Port Antonio. Wie überall finden wir freundliche Menschen in der für uns ungewohnten Umgebung. Am frühen Morgen über den Markt zu gehen ist schon etwas ungewohnt. An den Marktständen stehen Verkäuferinnen die mich aus glasigen Augen anschauen. Am Abend sind es die völlig zugekifften Männer die zum Teil versuchen, ihre 'Töchter an den Mann' zu bringen.

Wir besuchen Restaurants, in denen es umfangreiche Menükarten gibt. Aber wenn wir etwas bestellen, sagt der Ober immer, sie hätten nur Huhn oder Fisch mit Reis anzubieten. Jeden Abend treffen wir Paul. Er war vor Jahren mit einer Reggae-Band für längere Zeit in Deutschland. Ist dann aber angeblich aus Heimweh nach Jamaica zurückgekehrt. Man erzählt uns später die wahre Geschichte: Drogenhandel in Deutschland - die Behörden haben ihn abgeschoben. Mit ihm und einem schwedischen Ehepaar machen wir einen Tagesausflug in einem Mietwagen. Wir sehen die Sommerset-Falls, die zur Zeit so stark sind, dass ich nur bis auf 20 m an sie heran schwimmen kann. Wir fahren weiter zu den weltberühmten Kaffeeplantagen. Dort wird der Blue Mountain Coffee angebaut. Es regnet aus Kannen. Bis auf mich verzichten alle auf die Weiterfahrt und wollen augenblicklich zurück zum Schiff. Wir haben das Auto für den ganzen Tag gemietet. Den Nachmittag verbringe ich allein mit Paul. Er zeigt mir den östlichen Teil der Insel. Als erstes sehe ich das Castle, ein herrschaftliches Anwesen, das der Bauweise von 1770 nachempfunden ist. Die deutsche Baronin, Siglindy von Thyssen, hat es 1979 von dem amerikanischen Architekten Levy bauen lassen. In der Nähe gelegen ist auch das dazu passende Schloss, das heute als Hotel genutzt wird. Über die Geschichte kann uns keiner eine Auskunft geben. Selbst im Internet sind die Informationen dürftig. Anschließend fahren wir zum Prominentenviertel San San. 1946 hat alles mit Errol Flynn angefangen.

In der Zeit danach sind hier viele Filme gedreht worden. Und die Schauspieler haben sich daher ihre Häuser in der Nähe der Blue Lagoon bauen lassen.



Paul zeigt mir das Haus von Tom Cruise. Ferner waren hier ansässig: Sharon Stone, Denzel Washington, Keith Richard, Pavarotti etc. Auch wenn nicht mehr jedes Haus in einem guten Zustand ist, so sind ihre Lagen in San San, Frenchman Cove und Boston Bay mit den traumhaften Stränden vor dem undurchdringlich erscheinenden Dschungel unvergesslich. Als Abschluss besuchen wir noch die Reach Falls. Danach trinken wir ein Bier in einer Holzhütte am Strand. Hier singen die mehr grölenden, bekifften Freunde von Paul ihre Lieder. Ein schöner, erlebnisreicher Tag.

Ich arbeite jeden Tag ein wenig an der FREYA. Am frühen Abend bin ich meistens in der Stadt und trinke ein Bier in irgend einer Bude und schlendere über den Markt. Mir scheint, dass zu dieser Zeit die Hälfte der Einwohner bekifft sind. Was ich hier alles sehe hätte ich mir nicht in den kühnsten Träumen vorstellen können!

Bei schönem Wetter machen wir den langen Ausflug zu den Blue Mountains. Leon, unser heutiger Guide, und ein amerikanisches Seglerpaar (das ich aus Gründen der Kostenreduzierung zum Mitkommen überredet habe) sind mit von der Partie. Leon erklärt uns mit viel Sachverstand den Kaffeeanbau und viel über die Pflanzen. Er bringt uns zu einer Plantage, auf der die Kaffeebohnen noch archaisch von Hand geröstet und gemahlen werden. Der Besitzer kocht für uns Kaffee auf einem offenen Feuer. Die lange Fahrt zu den Blue Mountains hat landschaftlich sehr viel zu bieten. Auch dieser Ausflug war für mich ein Highlight. So vergehen die Tage mit immer neuen Erlebnisse - schönen und weniger schönen: in der Nacht tritt meine Mitseglerin aus Versehen zwischen den Steg und der FREYA ins Leere. Das hat zur Folge, dass sie ins Wasser fällt und sich dabei am Bein eine grosse Fleischwunde zufügt - ab ins Krankenhaus. Hier wird sie ärztlich versorgt, d. h. die Wunde wird genäht. Ich bekomme eine Bindehautentzündung: Antibiotika und Augentropfen lassen die Entzündung nach zwei Wochen abklingen. Für mich war dieser Reiseabschnitt sehr gelungen. Die teilweise sehr gute - wenn auch anstrengende - Hochseesegelei, die Begegnung mit netten Menschen, die grandiose Natur, die Erlebnisse in Jamaica und letztendlich das Zusammentreffen mit dem Schiff aus Haiti werden lange in meiner Erinnerung bleiben.

## **REISEABSCHNITT B** **von Port Antonio/Jamaica nach Shelter Bay/Panama** **vom 01.12. bis 20.12.2016**

Dieser Bericht ist vom Mitsegler Thomas Kleisch

Am 27.11. Aufstehen um 0330, kurzes Frühstück, letzte Kontrolle meines Gepäcks und dann ab ins Taxi nach Tegel. Check in habe ich, nur Gepäck aufgeben, dann die lange Schlange an der Security, früh da sein war gut.

Beim Aufheulen der Triebwerke auf dem Rollfeld die ersten Gedanken an das bevorstehende Segelabenteuer: Wind... Beschleunigung... Takeoff... auf nach Paris, dann Atlanta, schließlich Kingston. Leider ist dort das versprochene Taxi nicht am Norman Manley International Airport und es wird spät. Um 2330 Ortszeit, also plus 6 sind wir, Steen aus Kopenhagen und ich, dann doch oben im Paradies der Blue Mountains (18°04'08.9"N-076°42'47.4"W). Macht 26 Stunden auf den Beinen. Puh, was ein Start!

28.11. Dafür jetzt entspannt aufstehen und frühstücken. Zur Akklimatisierung eine super Wanderung durch den Dschungel ... Steen sagt 18020 Schritte hätte sein Handy gezählt. Machen wir morgen doch gleich nochmal 17250 Schritte von Old Tavern Coffee Estate bis Mount Edge Guest House

... bergab von über 1000m Seehöhe mit bezaubernden Ausblicken hinunter nach Kingston und zur Karibik, vorbei an den schwitzenden Soldaten von New Castle, der alten englischen Festung gegen das Denguefieber.



29.11. Tags war Stromausfall ... um 2130 ist er wieder da und ich sehe dass Peter unsere persönlichen Daten für das bevorstehende Ausklariere braucht. Um 2230 sind sie bei ihm und mit Vorfreude genieße ich bei einem Bierchen noch den faszinierenden Sternenhimmel.

30.11. Mit dem Taxi hinunter nach Port Antonio zur FREYA, ein Zwischenstop mit Kokosnuss am Strassenrand. Dann erwarten wir in der Errol Flynn Marina ( $18^{\circ}10'51.0''N$   $-076^{\circ}27'11.5''W$ ) Peter und seine

Mitseglerin von ihrer Kaffeefahrt in die Blue Mountains zurück. So ein bißchen scheint doch die Luft gebrannt zu haben, sie übersät von Hämatomen, ihre Reisetasche liegt neben FREYA auf 7 m Wassertiefe. Sie hatte wohl einen über den Durst getrunken....und danach den Schritt auf FREYA verfehlt.

01.12. Nach kurzer Nachtruhe kommt um 0700 das Taxi der Mitseglerin Richtung Heimat. Frühstück mit Pineapple Cake von TEXACO, da der Bäcker erst um 0900 öffnet. Peter schmiert die Ruderanlage, dann gehen wir shoppen. Zwischendurch immer wieder mal ins türkise Nass ... Zum Abendessen gibt's Ackee mit Salfisch, ein Jamaikanisches Nationalgericht in einer Bar am Strand der Eastbay.

02.12. Ab 0230 der erste Wolkenbruch ... Ich rette die noch halbwegs trockenen Handtücher, von Peter und Steen ist nichts zu sehen. Am Tag beenden wir unser zweitägiges Bunkerprogramm. Krönender Abschluss ist Lobster zum Dinner danach ein Captain Morgan private Stock, nur ein Fingerbreit Ron Zacapa hätte das noch toppen können.

05.12. Mittlerweile sind wir die zweite Nacht auf See. Ich schreibe dies während meiner Wache um 0330 bei 5 Bft mit blossem Oberkörper in Boxershorts im Cockpit. Gestern von Port Antonio rollend und schaukelnd



bis nahe Morant Point motort, sind wir seitdem zunächst unter Vollzeug und ab dem ersten Gewitter mit Genua und Mizzen bei Rauschefahrt von 7-8 Knoten auf Kurs 190 Richtung Panama unterwegs. Steen, zuerst etwas seekrank, hat heute wieder vorsichtig mit der Aufnahme von Nahrung begonnen. Sein Glück, denn der in den USA auch Dolphin genannte Mahi-Mahi, der uns heute an die Angel ging, war nicht nur eine Augenweide. Nach etwas Sashimi mit Soße aus Wasabi, Soja und Sourcream, zum Dinner dann kurz auf der Haut gebraten mit Paprikagemüse und Reis. Köstlich. Leider entkam der potentielle zweite, noch kapitalere Fang des Tages mit

dem Haken ... ( $13^{\circ}08'56.0''N$ - $077^{\circ}40'22.4''W$ ). Verzicht hätten wir allerdings gern bezüglich der sich plötzlich beim Laden der Batterien beissend ausbreitenden Qualmwolke im Salon geübt. Vermutlich der Kompressor des Tiefkühlfaches, der wollte schon gestern nicht richtig. Aber immerhin zum Glück kein Feuer. -7-



06.12. Es ist 0430, ich habe heute Hundewache. Wir wechseln täglich eine nach hinten, sodass ich morgen wieder der erste bin. Wir machen 3 Stunden, das ist ein gutes Intervall. Die Zeit vergeht relativ schnell und dennoch bekommen die beiden anderen so immer 6 Stunden Ruhe. Über mir funkeln die Sterne und rund ums Boot das Plankton in der Gischt unserer Welle. Ich sitze hier wieder im dünnem Baumwollhemd und Boxershorts bei 4-5 Bft aus NNE unter diesem grandiosen Nachthimmel und rase mit gut 7 Knoten gen Süden... was ein Leben! Als wir vorgestern wegen der östlicheren Winde noch Höhe vor hielten, wies uns Orions Köcher den Weg, heute können wir etwa 010 Grad weiter östlich halten. Kontrolle bietet uns jetzt der Nordstern achteraus, hier nahe dem Horizont, der große Wagen östlich darüber steht Kopf. Nach 0500 verdrängt erstes noch schüchtern von Osten aufziehendes Rosa und Blau die Sterne über mir ... zuerst die unzähligen winzigen Lichtpunkte, die Hellen scheinen noch weiter, bis auch sie zum Sonnenaufgang um 0620 alle verschwunden sind. Wir stehen rund 140 NM vor Panamas Nordküste (10°57'40.0"N-078°42'55.9"W). Da Einklarieren auf Isla Porvenir derzeit nicht möglich ist, werden wir Isla Linton für Customs anlaufen und für die Immigrations Formalitäten mit dem Taxi nach Portobelo. Danach wollen wir dann zu den Kunas ins Archipelago de San Blas ...

Um 1730 sind es nur noch 45 NM bis zur Isla Linton und der Wind raumt. Das wären bei der Fahrt der vergangenen Tage nur gut 6 Stunden und wir um Mitternacht da. Doch es weht jetzt nur noch mit 2-3 Bft und das aus NE. Um zu verhindern, daß bei der bestehenden Dünung die Segel schlagen, müssen wir zudem anluven und vor dem Wind kreuzen, was dann auch noch zusätzliche Meilen bedeutet. Na, macht nichts, wir wollen sowieso lieber am Tag ankommen.

07.12. FREYA in der Bucht von Puerto Lindo (09°36'43.6"N-079°35'06.8"W) vor Anker gehts mit dem Dingy schnurstracks zum Customs in der Marina und danach gleich ins Taxi zum Immigrations nach Portobelo. Um gut 200 US\$ erleichtert gehen wir shoppen und danach auf ein Bier ins WiFi Café. Nach 5 Tagen auf See ist mal wieder Kontakt mit der Heimat angesagt.

08.12. Kaffee mit Zitrone. Vorluk nicht zu, Bett nass, Klamotten nass. Alles Mist. Na ja, shit happens ... die nette alte Dame im Hotel Porvenir auf der gleichnamigen Insel (09°33'22.9"N-078°56'48.5"W) vor der wir jetzt ankern, wird die Bezüge morgen durchspülen ... Wir sind in Kuna Yala.

Der Archipel, auch San Blas genannt, besteht aus 365 Inseln, sozusagen für jeden Tag eine. Etwa 40 von ihnen sind von Kuna Indianern in Selbstverwaltung bewohnt. Sie sind nach den Pygmäen die zweit kleinsten Menschen dieser Erde. Zur Begrüßung kommen die Indianer im Einbaum aus dem sie Lobster zaubern. Wir nehmen 4 ... auch Molas, kunstvolle Stickereien werden angeboten, doch die lehnen wir zunächst ab. Wir wollen die Kunas morgen früh auf ihrer Insel besuchen, um zu sehen, wie sie leben. Heute erkunden wir erst mal Porvenir Airfield, mit knapp 450m Länge bestimmt eine Herausforderung für jeden Piloten.



09.12. Wir werden, wie verabredet, um 0900 von der Delegation abgeholt und auf ihrer Insel herumgeführt. Wir erstehen Brot, haben einen Plausch mit dem Mediziner und genießen ein Bier. Zum Abschied erwerbe ich eine Mola, Peter ein Hemd. Zurück an Bord taucht in einem Einbaum Nestor auf, den Peter schon von seiner vorigen Reise kennt. Er lebt auf einer Nachbarinsel und lädt uns zum Abendessen ein. Er erzählt, dass sich heute die Damen von Welt auf der Insel die Kante geben. Mit Tanz und Musik bei selbst gebranntem Sugar Cane Rum ... Um 1600 sind wir bei ihm, er führt uns herum. Die Feierlichkeiten sind in vollem Gange, erste Ausfälle aufgrund des übermäßigen Alkoholgenusses sind zu verzeichnen. Höhepunkt für uns ist ein leckeres Mal mit Fisch, Reis, Plantains und Salat, mmm, sehr gut ... Leider erwischt uns auf dem Rückweg zu FREYA ein typischer Wolkenbruch, hier als tropical Downpour bekannt, wir sind völlig durchnässt. Ich nehme dies zum Anlass mal wieder mit Süßwasser zu duschen, bei einem derartigen Wolkenbruch und den gegebenen Temperaturen kein Problem.



10.12. Es schüttet die ganze Nacht bis in den Morgen. Vormittags klart es dann auf. Wir gehen Anker auf und segeln zu den Cayos Limon (09°32'41.5"N-078°54'00.3"W), wo wir bei schönstem Wetter baden. Ich tauche hinüber zum Riff, aber nichts Spektakuläres. Wieder bekommen wir Besuch von Indianern und Molas angeboten. Diesmal ist es Venancio, der Künstler vom Mola Machina Island. Seine Molas sind sehr schön, aber auch sehr teuer. Peter und Steen kaufen je eine. Danach genießen wir einen ruhigen Abend und eine ebensolche Nacht.

11.12. Am Morgen lacht wieder die Sonne und wir stimmen ein. Nach einem Bad und kleinem Frühstück gehen wir nach Ciederias (09°27'06.9"N-078°50'01.7"W), wieder eine der stark besiedelten Inseln, 5800 Einwohner zusammen mit dem Nachbareiland. Die Verhältnisse sind ärmlich, doch die Bewohner sehr herzlich. Von unserem Guide werden wir in seine Hütte eingeladen, als ein Wolkenbruch einsetzt. Vier Generationen in einem Raum unter einem Dach. Unser Guide übrigens war designierter Delegierter des Chiefs del Congresso, ermächtigt von uns einen gewissen Betrag entgegen zunehmen. Zum Abschluss unserer Einkäufe erstehen wir noch fünf Hummer für sage und schreibe 7 US\$, von denen ich am Abend vor Anker vier zu Spagetti alio e olio verarbeite. Den fünften entlassen wir aufgrund seiner noch zu geringen Körpergröße zurück in die Freiheit ...

12.12. Geruhsames Frühstück vor Anker, mal wieder rasieren, alles was man so tut, wenn man am Riff einer Palmeninsel (09°28'05.7"N-078°50'33.4"W) vor Anker liegt. Leider hat Peter Stress mit seiner elektrischen Bord Toilette ... sie pumpt schlecht ab. Wir vermuten letztlich, dass es mal wieder Haare sind, die den Zerhacker außer Gefecht setzen. Via Iridium bittet er Jytte ein Service Kit mit zu bringen. Am Nachmittag gehen wir auf die Insel, Peter und Steen nehmen das Dingy, ich schwimme rüber. Wir sitzen bei Cola und Bier und schmökern in deutschen Illustrierten. Abends essen wir in demselben Etablissement. Als wir fertig sind und gerade bezahlt haben, setzt pünktlich zu unserer Dingy-Tour wieder ein Downpour ein. Wir sinnieren über das Wetter. Es ist beständig unbeständig, immer wieder wechseln sich sonnige Abschnitte mit Regengüssen ab. Aber immer ist es schön warm.



13.12. Am nächsten Morgen motoren wir nach einem kurzen Frühstück zu den Cayos Holandes (09°35'12.6"N-078°40'59.6"W). Hier schnorcheln wir unter ständiger, akustischer Begleitung der brechenden Brandung am Riff. Peter entdeckt unter einer Koralle einen Lobster, leider kriegen wir ihn aber nicht. Na ja, die Spagetti alio e olio arrabiata con Lobster schmecken auch mit denen, die wir von den Indianern erwerben können.

Hier im Paradies vor Anker lassen wir die Seele baumeln. Ich schmökere zum Zeitvertreib in Kaminers Russendisko, unterbrochen mal wieder durch den Besuch von Mola Verkäufern. Natürlich sind vor Anker aber auch Arbeiten angesagt. So machen wir einen Service des schwergängigen Leerlaufknopfes der Einhebelschaltung, Peter stellt das Zugseil der Ruderanlage nach, wir versuchen uns in der Wartung eines alten Wechselrichters, reparieren das Kabel zum Bb-Lautsprecher im Cockpit und tauschen die Birne in einer Lampe der vorderen Nasszelle aus.

15.12. Anker auf und hoch das Groß nach Frühstück und Bad im türkisblauen Wasser. Wir nehmen Kurs auf die Islas Robeson im Südwesten des Archipels. Dort nach dreistündiger Rauschefahrt mit teils über 8 Knoten angekommen, werden wir von Indianern begrüßt, die sehr geschickt ihre Lugger getakelten Einbäume segeln. Und auch die Jüngsten üben sich schon im Manövrieren. Wir ankern vor Isla Gertie (09°31'14.3"N-079°03'26.2"W), die wir mit dem Dingy besuchen. Vom Delegato del Congreso, einem gut Englisch sprechenden alten Herrn, erfahren wir, dass dem Stamm der Kuna um die 8000 Indianer angehören. Von ihnen leben hier ungefähr 400 auf dieser und den 2 benachbarten Inseln. Er führt uns zum Chief, ihrem Häuptling, der in einer Hütte die Vorbereitung der Weihnachtsfeierlichkeiten überwacht. Dort wird Sugar Cane vorbereitet, den die Kuna zusammen mit den vielen anderen Stammesangehörigen, die sie als Gäste erwarten, verköstigen wollen. Nachdem wir unsere Begrüßungsgeschenke überreicht haben, bekommen wir die Erlaubnis uns die Insel anzuschauen und Fotos zu machen.



16.12. Justino, der Delegato des Chiefs in Sachen Liegegeld, kommt verspätet mit Peters frisch gewaschener Wäsche, so dass wir erst um 1000 Anker auf gehen. Nach einem kurzen Anlieger mit Rauschefahrt unter Genoa entschließen wir uns, die restlichen Meilen bis Isla Porvenir (09°33'29.8"N-078°57'01.0"W) unter Maschine zurück zu legen. Und wieder sprang die Maschine mit einem deutlich wahrzunehmendem Knack an, sodass wir uns nach unserer Ankunft der Sache annehmen. Es scheint der Silent-Block, über dem der ausgefallene Kühl-Kompressor montiert ist, gerissen zu sein. Wir legen den Kompressor nun gänzlich still und Peter erkundigt sich in der Shelter Bay Marina nach den Möglichkeiten einer Reparatur. Wir können baldmöglichst kommen und melden uns für Sonntag an. Zur Vervollständigung unserer Vorräte machen wir anschließend noch eine Tour mit dem Dingy zu Nestor's Insel. Er führt uns herum und wir laden ihn zum Dank auf ein Abschiedsbier ein. Danach gibt es Pulpo zum Dinner im Hotel Porvenir.

17.12. Ab 0600 kochen wir Kaffee und Tee, gehen Baden, nehmen Kekse und Obst. Um 0650 dann Anker auf, raus und rund ums Riff. Gegen 0730 gehen wir auf Kurs 280 Punta Manzanillo. Eine Atlantic Makrel und ein little Tuna beißen an, beide bestimmt mit dem Dictionary of Fishes. Wir steuern von Hand um Strom zu sparen, denn Peter kann keine Batterieladung messen. In Portobelo (09°33'18.9"N-079°39'37.3"W) angekommen suchen wir sofort das WiFi Cafe am Platze auf und dort den Kontakt mit der Heimat. Das Thema Hausboote, speziell das in Berlin geplante Verbot des Übernachtens auf dem eigenen Boot ist Thema beim Sundowner. Völliges Unverständnis selbst hier in Panama. Zum Abschluss des Abends beobachten wir noch ein farbenprächtiges Autokorso unterlegt vom fast ohrenbetäubendem Lärm einiger Trommler.

18.12. Der nächste Tag beginnt mal wieder mit Süßwasser von oben, tropical Downpours beim morgendlichen Bad. Wir beobachten wie ein Schlepper versucht einen der zahlreichen, beim Hurricane Otto auf Grund gelaufenen freizuschleppen. Wenn da die Schlepptrasse reißt ... Unser letzter Schlag führt uns in die Shelter Bay (09°22'03.4"N-079°57'03.1"W). Wir kreuzen vor dem Wind und laufen am frühen Nachmittag in den Hafen von Christobal ein. Um uns liegen zahlreiche große Frachter auf Reede, die auf Ladung oder die Passage durch den Panamakanal warten. Vor der Einfahrt in die Marina bekommen wir über UKW Berth D29 zugewiesen. Hier trifft man alles von der Megayacht bis zum einfachen Weltenbummler.

19.12. Um uns mal wieder die Beine zu vertreten machen Steen und ich einen Ausflug durch den Urwald zur nahe gelegenen Playa Diablo. An ein Bad ist zwar aufgrund der tosenden Brandung nicht zu denken, dennoch genießen wir das Ambiente bei dem ausgedehnten Spaziergang. Die Flora hier im Dschungel ist einfach überwältigend. Zum Glück bleibt uns der Kontakt mit den laut schreienden Affen erspart. Peter schraubt währenddessen weiter an der Maschine. Der Übeltäter ist glücklicherweise als das erweiterte Motor Fundament zur Befestigung des bereits erwähnten Kühlaggregats ausgemacht, gemeinsam haben wir es ausgebaut, jetzt muss es geschweißt werden. Es ist doch immer etwas ...

20.12. Und dann habe ich Geburtstag. Steen beglückwünscht mich noch vor dem Aufstehen, Peter etwas später. Na ja, wir sind nun mal schon in dem Alter, wo man die Prioritäten anders setzt. Außerdem ist klar Schiff machen und die Abrechnung der Bord Kasse angesagt, worauf wir uns nach dem Frühstück stürzen. Später liege ich dann am Pool und nehme per WWW die Glückwünsche der Lieben in Empfang. Um mir etwas Bewegung zu verschaffen, unternehme ich eine kleine Exkursion zum westlichen Breakwater am Nordeingang des Christobal Port. Am Abend lade ich die Beiden zum Geburtstagsdinner ein.



21.12. Heute ist Abschied nehmen von FREYA angesagt. Peter muss früh los, da er in Panama City den neuen Silent-Block abholen will. Wir verbringen noch den Vormittag mit Erfrischungen am Pool, bevor wir nach dem Lunch ein Taxi zur Panama Canal Railroad nehmen mit der wir nach Panama City fahren. Diese Bahnverbindung zwischen Karibik und Pacific existiert schon seit 1856, also vor dem Bau des Kanals und führt entlang dessen Route über die Seen und durch den Dschungel. Im Panoramawagen genießen wir herrliche Eindrücke und Ausblicke.

22.12. Vom Best Western Plus Panama Zen Hotel (08°59'21.76"N-079°31'29.79"W) machen wir nach morgendlichen Sprung in den Pool im 15 Stock einen langen Spaziergang durch die Stadt. Den Pazifik erreichen wir beim Yacht Club und lassen dann die Wolkenkratzer hinter uns. Am Fischmarkt vorbei geht es zum Casco Viejo, dem historischen Stadtkern Panamas. Sogar dem Ministerio de Relaciones exteriores statten wir einen Besuch ab bevor wir uns auf dem Rückweg bei den Fischern ihr Ceviche schmecken lassen. Zurück am Pool auf dem Dach zeigt Steens Zähler 21320 Schritte und wir sind mit dem Erlebten sehr zufrieden, obwohl mich mein linker Ballen am Fuß etwas schmerzt.

23.12. Heute fliegen wir zurück. Zuvor relaxen wir noch am Pool auf dem Dach, gegen 1400 nehmen wir dann das Taxi zum Flughafen Takeoff Tocumen noch gemeinsam mit Steen pünktlich um 1855 nach Amsterdam, ab Schipol am 24.12. dann alleine und etwas verspätet um 1250 nach Tegel. Das Ende einer äußerst interessanten Reise pünktlich zum Weihnachtsfest.

### **REISEABSCHNITT C**

**von der Shelter Bay Marina/Panama zu der Isla Del Roatan/Honduras  
vom 22.12.2016 bis 26.01.2017**

Die Arbeit an der Halterung des Kompressors und die Erneuerung des Silentblocks geht in den nächsten Tagen weiter. Dabei vergeht ein ganzer Tag für die Fahrt nach Panama City, wo ich bei einem Yanmar Dealer den Silentblock kaufe. Die zwei Stunden im Bus sind ein einziges Grauen. Auf der Hinfahrt wird ein Film gezeigt, in dem mindestens 500 Menschen auf die brutalste Art ermordet werden. Auf der Rückfahrt werden 'nur' 250 ermordet. Grauenvoll. Und das alles für 3,45 US\$ pro Fahrt. Ich muss dann auch noch nach Colon. Bei der Demontage des alten Silentblocks hat ein Bolzen einen runden Kopf bekommen. Dazu kommt, dass der Schweißer die Halterung für den Kompressor falsch geschweisst hat. Also ist der Kompressor für diese Saison arbeitslos. George, ein Techniker der hiesigen Werft, hilft mir bei dem Ein- und Umbau. Als er mir am 23. Dezember um 1700 einreden will, dass ein anderer Silentblock auch noch ausgetauscht werden soll, schiebe ich ihn freundlich von Bord. Jytte soll um 1800 in der Shelter Bay Marina (09°22,1'N-079°57,0'W) eintreffen. Und die FREYA sieht von innen wie ein Saustall aus. Ein Derwisch würde staunen wie ich wirbeln kann! Auf jeden Fall sieht danach alles ausreichend gut aus. Der Grund ist jedoch ein anderer. Jyttes Flug hatte Verspätung, und die Fahrt mit dem Taxi dauerte 4 1/2 Stunden. Normal gut zwei. Um 2000 kann ich sie auf dem Weg zum Schiff abfangen und sie ins Restaurant umleiten. Ich freue mich, dass sie da ist.....und einen Service-Kit für unser elektrisches Klo mitgebracht hat. So kann ich am darauf folgenden Tag, dem Weihnachtstag, mit ihr zusammen die Klopumpe mit neuen Teilen versehen. Der alte Impeller hat zwei Flügel verloren. Bevor wir zum Weihnachtsgdinner in das Restaurant der Marina aufbrechen, müssen wir feststellen, dass die Spülung noch immer nicht funktioniert. Egal, uns hat das Essen gut geschmeckt. Ein gelungener Abend. Am kommenden Morgen wecke ich Jytte mit den Worten: "Wir haben die Schläuche zuge.....!" Sofort machen wir uns an die überaus unangenehme Arbeit. Die von innen versteinerten Schläuche haben nicht einmal mehr Wasser durchgelassen.

Wer mir noch einmal einreden will, dass Essig drei Tage in den Schläuchen Wunder bewirkt, der scheint es noch nie probiert zu haben. Am Nachmittag können wir "durchatmen" - die Toilette ist wieder benutzbar.

Bis unsere schwedischen Freunde am 27.12.2016 eintreffen können wir noch ein paar kleine Reparaturen ausführen und die Wäsche zur Laundry bringen. Die nette Waschfrau versaut mit Bleach Jytte beste und teuerste Hose. Teddy, der Taxifahrer, der Jytte vom Flughafen abgeholt hat, bringt unsere Gasflasche von der Füllstation. Er ist so stoned oder besoffen, dass ich bei seiner langen Rede nur den Preis verstehen kann. Unsere Freunde Gunilla und Sven haben eine preiswerte Flugverbindung von Stockholm nach London, Boston, Mexiko, Panama und Taxifahrt gewählt. Dementsprechend ist ihr Zustand. Sven hat seit Tagen schweren Husten und Fieber. Trotzdem kommt er mit nach Colon zum Bunkern von Esswaren. Den Einkauf übernimmt wie immer Jytte. Das macht sie wie ein Profi. Wir sind da gerne die Träger vom Dienst. Als wir mit den Unmengen von Lebensmittel an Bord eintreffen hat sich zwischenzeitlich das Fieber bei Sven auf 39,5° erhöht. Sein Bruder ist Arzt und findet über das Internet in unserer 'Lebenserhaltungskiste' die richtige Medizin. Unsere Freunde sind in den letzten vier Jahren sehr gealtert. Aber vielleicht ist es ja auch nur die Krankheit, die sie so alt aussehen lässt. Am nächsten Tag erklären wir ihnen die FREYA. Auf die Einweisung über das Verhaltens im Fall eines "MOB" und dem "Abandon Ship" verzichte ich das erste Mal als Skipper einer Yacht. Ich müsste ihnen die vielen Verhaltensregeln erklären, die sie in ihrem derzeitigen Zustand nicht in einer Notsituation abrufen könnten. Das werde ich mit Jyttes Hilfe selbst erledigen müssen. Und wir haben die Vermutung dass sie in Kürze die FREYA verlassen werden. Früh am Morgen des Silvestertages bunkern wir Diesel und machen uns danach auf die Fahrt zu den Bocas Del Toro. 135 NM liegen vor uns. Wir rechnen mit ca. 24 h für diese Distanz. Der Wetterbericht zeigt lediglich, dass kurz vor unserem Ziel der Wind auf West drehen wird.



Anfängliche 6 Bft., Wind aus NNE, lässt uns dann doch eine schnellere Reise vermuten. Schon nach einer halben Stunde leidet Gunilla. Sie hat Fieber, hustet und füttert die Fische. Sven lässt sich hin und wieder im Cockpit blicken, um nachzufragen, ob er weiter schlafen kann. Gegen 0400, wir haben gesegele 104 NM auf der Logge, dreht der Wind von NE auf WNW und lässt nach. Was danach kommt habe ich heute zum zweiten Mal in meinem Seglerdasein erleben müssen. Das Ziel in 30 NM vor uns, der Motor läuft, aus 2 Strich von Bb der starke Strom, plötzlicher Wind in Stärken bis zu 6 Bft. direkt von vorn, und Wellenhöhe 4 nach Bft. von N. An segeln ist nicht mehr zu denken. Ich bin die ganze Nacht über im Cockpit. Jytte schaut hin und wieder nach mir. Im Sitzen kann ich für kurze Zeit die Augen schliessen. An Schlaf ist nicht zu denken. So versäume ich es auch nicht, um 0000 zu unserer Koje zu gehen und Jytte ein frohes neues Jahr zu wünschen..... plus Küsschen.

Ach, könnte ich doch wenigstens in einer englischen Waschmaschine sitzen. Ich denke kurz an "Umdrehen" Aber da erwartet uns der Wind aus ENE. Oder sollten wir besser "Beidrehen"? Dabei könnten wir schnell auf Legerwall geraten. So eine kochende See erlebt man selten. Streckenweise geht es nur mit 1 kn über den

Grund voran. Und das auch noch alles bei schweren Regenschauern. Für die verbleibenden 32 NM über Grund müssen wir 66 NM durchs Wasser zurücklegen. Für die Strecke benötigen wir 12 h. Bei Tageslicht fahren wir in den Crawl Bay Channel ein und können bei ruhigem Wasser den Anker hinter dem Riff am Cayos Zapatilla (08°15,1'N-082°03,3'W) in den Sand ziehen. Unser Ziel, die Bocas Marina, wollen wir nicht mehr erreichen. Die liegt noch weiteren 17 NM entfernt. In diesen wilden Kreuzseen hat doch, wider Erwarten, ein Albacore-Tuna (food value excellent) es für wichtig erachtet auf unseren Köder zu beißen. Ich habe keine Lust mehr ihn zuzubereiten. Und so kocht Jytte noch schnell Hühnerbrust für uns. Dazu gibt es einen frischen Salat. Das Bier schmeckt unvorstellbar gut. Für morgen habe ich einen Ruhetag angesagt. Um 2000 liegen wir in unseren Kojen. Wir schlafen 11 h, und unsere Crew legt noch 2 h drauf. Kaum haben wir uns am Morgen begrüsst (Gunilla ist noch immer seekrank), da kommt von ihr die Aussage: wir gehen heute in der Bocas Marina (09°20.1'N-082°14,8'W) von Bord. Na, so schnell hatten wir das nicht erwartet. Und ausserdem ist heute Ruhetag angesagt. Sie nutzen den Tag dazu, ihre Sachen zu packen, um am nächsten Tag von Bord zu gehen. Sie bedauern es sehr, dass wir durch sie nun in eine Situation kommen, in der wir einige Probleme haben werden.

Auf dem ersten Reiseabschnitt ist es die Mitseglerin, die keine Ahnung vom Hochleesegeln hat. Anschliessend ist es Steen, der sehr bemüht ist, keinem zur Last zu fallen. Vor längerer Zeit war er bestimmt ein guter Segler. Aber jetzt ist er in dem Alter indem ich ihn beim Segeln nicht mehr auf dem Vorschiff sehen möchte. Und dann unsere beiden schwedischen Segler. Ich habe versucht, die Reisebeschreibung so zu verfassen, dass jeder, der sie liest, sich vorstellen kann, was ihn auf der Seereise erwartet. Thomas ist bisher der einzige Segler, der seefest ist und in allen Fällen gezeigt hat, dass er für solchen Törn ausreichende Erfahrung hat. Uns ist es unverständlich, wie sich die vier anderen Mitsegler so schlecht einschätzen können. Mein Fehler ist es, dass ich Erfahrung voraussetze und nicht weiter nachgefragt habe. Jytte hätte gerne auf der Strecke von Bocas Del Toro nach Roatan/Honduras einen qualifizierten Mitsegler an Bord. Ich würde auch Einhand bis Honduras fahren. Da hat sie aber sofort ein Veto eingelegt. Auch mit mir alleine die Route zu segeln ist für sie ausgeschlossen. Da ich weiterhin mit Jytte segeln will, müssen wir unbedingt einen geeigneten Mitsegler finden. Wir fragen bei Nick, dem Manager der Bocas Marina nach, ob er uns jemanden empfehlen kann. Da gibt es für ihn nur den Andy. Er ruft ihn ins Büro. Wir können ausgiebig mit dem amerikanischen Segler reden. Andy lebt seit 17 Jahren in Bocas auf seiner Yacht. Er verdient sein Geld als Captain auf Charterbooten, macht Überführungen und ist schon oft diese Strecke im Dezember/Januar gesegelt. Wir werden in den kommenden Tagen unser Gespräch vertiefen. Jeden Tag überprüfen wir im Internet die Wetterlage. So etwas, das wir auf der Fahrt hierher erlebt haben, möchten wir auf jeden Fall ausschliessen. Hier sind noch zwei andere Skipper, die mit ihrer Crew in dieser schlechten Jahreszeit von Süd nach Nord segeln wollen. Ulli, ein deutscher Segler, kommt gerade von einem missglückten Versuch zurück. Er und sein Mitsegler haben es bis 50 NM vor die Insel San Andres geschafft. Dann ging für sie nichts mehr. Wir müssen unsere Planungen auch oft ändern. So wie es Rasmus sich einfallen lässt. Fast jeden Tag bringen schwere Regenschauer unsere im Heckkorb stehende Pütz nach kurzer Zeit zum Überlaufen. Da kann ich im Inneren der FREYA in Ruhe kleine Reparaturen ausführen. So



installiere ich z.B. einen neuen Schwimmschalter in dem Grauwassertank und einen Ventilator im Fussbereich unserer Doppelkoje, verkleide mit Leder die beiden Spannvorrichtungen der oberen Relingsdurchzüge und einen Bügel der Badeleiter. Wir füllen unsere Tanks mit Diesel aus Kanistern auf, die Sitzbezüge im Salon werden gewaschen, bauen den neuen 8 Liter Expansionstank für warmes und kaltes Wasser ein usw. Das Wassertaxi der Marina fährt uns mehrmals nach Bocas. ATM Maschine, Esswaren und Souvenirs einkaufen, bummeln durch den netten Ort. Die Touristen sind fast alles junge und schräge Typen. Auch hier wird reichlich gekifft. So vergehen die Tage. Ich werde langsam unruhig.

Erst zeigt uns der Wetterbericht günstigen Wind für Freitag, dem 13.01.2017, dann soll es der darauf folgende Sonntag sein.

Letztendlich entscheiden wir uns für Montag, auch wenn wir am Anfang etwas auf die Mütze bekommen werden. Aber dafür wird uns am "Cabo Gracias Adios" (14°60'N-083°07,6'W) Ostwind die Fahrt zur Insel Roatan leicht machen. Das Kap werden wir in einem Abstand von 50 NM runden. Es gibt auch eine innere Passage. Vor dem Befahren dieser weitaus günstigeren Route wird abgeraten. Unbeleuchtete Fischereifahrzeuge und Netze sowie Piraterie sind die Gründe.

Am 16.01.2017 geht es dann endlich los. Um 0630 erscheint Andy auf der FREYA. Noch eine Tasse Kaffee und pünktlich, wie geplant, heisst es 'Leinen los'! Dem Wetterbericht nach müssen wir erst einmal motoren, und das für die ersten 88 NM. Die einzige Reparatur des Tages ist das Reinigen der Logge. In den 12 Tage



ohne Bewegung haben sich steinharte Ablagerungen am Rädchen festgesetzt. Wie es der Wetterbericht vorhergesagt hat beginnt der Ostwind um 2000 zuzulegen. Zwei Stunden später weht es mit 4 Bft. Herrliches Segeln. Um 0100 ergötzen Andy und ich uns an dem Seeverhalten der FREYA. Nur mit Genua und Besan läuft sie zwischen 6,5 und 7,0 kn am Wind. Seit langem nehmen wir bei Seegang Stärke 3 nach Bft. viel Wasser über. Plötzlich ruft Jytte aus dem Salon, dass es ein unbekanntes Geräusch gibt. Ich erkenne sofort, dass unsere grosse Bilgenpumpe arbeitet. Und wenn die es tut dann ist viel Wasser in der Bilge. Bodenbretter hoch. Der Wasserspiegel ist nur wenig darunter. Die andere Pumpe hat schon ihren Geist aufgegeben. So steigt das Wasser. Die grosse Handpumpe im Salon wird von Andy bedient. Ich gehe ins Cockpit und drehe bei. Das Wasser steigt nicht mehr. Die Gedanken an die Rettungsinsel sind verfliegen.

Aber wo kommt das Wasser her. Ist es ein Seeventil, gerissener Schlauch, ein Leck im Rumpf. Jytte ruft uns immer neue Möglichkeiten zu. Ich überlege dabei still vor mich hin. Dann macht uns Jytte auf einen dünnen weissen Schlauch aufmerksam, aus dem ein Wasserstrahl in die Bilge fliesst. Das ist der Drainageschlauch aus dem Kettenkasten. Nun weiss ich Bescheid. Ich gehe in das Vorschiff, öffne die Tür zur Ankerkasten. Ein grosser Wasserstrahl strömt durch den Kettendurchlauf. Aber wie ist das möglich? Als ich auf dem Vordeck den Ankerkasten öffne sehe ich einen Plastikbeutel, der vor dem Bb-Speigatt liegt und den Abfluss des Wassers aus dem Raum für die Ankerwisch verhindert. Wir segeln auf Bb-Bug, das Wasser kann nicht abfliessen, es steigt und fliesst über die erhöhte Umfassung der Ankerwisch durch den Kettendurchlauf ins Schiff. Wir atmen alle tief durch. Jytte hat sich so engagiert, dass sie nun Magenkrämpfe hat. Sie legt sich in die Koje und steht in den kommenden 17 Stunden nicht mehr auf. Eigentlich wollten wir den ersten Stop an der Isla Providencia machen. Aber wir entscheiden uns, die näher gelegene Isla San Andres anzulaufen. Der starke Wind, 5 Bft. in Böen 30 kn, dreht noch für einige Stunden auf ENE. Also ran an den Wind. Kurz vor Sonnenuntergang, nach 209 NM und 36 h Fahrzeit fällt der Anker an der Isla San Andres (12°34,6'N-081°41,9'W). Lachs, Kartoffeln, Bier und ab in die Kojen.



Kaum erblicken wir das ersten Tageslicht verlassen wir den Hafen. San Andres gehört zu Colombia, die gelbe Flagge haben wir gezogen. Keine Eintragung 'Medical Emergency' im Logbuch.

Und so entschwinden wir unerkannt aus dem Hafen. Im Laufe des Tages geht es Jytte immer besser. Schwere Regenschauer mit starken Windböen bestimmen den Tag. Wir müssen hoch an den Wind.

Das bedeutet viel Wasser im Cockpit. Das gefierte Kielschwert gibt uns einige Grad mehr an Höhe. Als wir das Arrecife Alagardo (15°10,5'N-082°14,8'W) querab an Bb lassen geht die Post ab, Etmaal 171 NM. Das Reff in der Genua wird ausgeschüttet, der Besan bleibt wie er ist, immer ohne Reff. Das Kielschwert wird hochgezogen. Bei 5 Bft. sind 8 kn auf der Logge zu sehen. Zu all diesem Glück beisst noch ein 3 kg schwerer Mahi-Mahi an.



Mahi-Mahi von Andy gedrillt



Jytte und Andy beim Essen vom Sashimi

Und am Nachmittag scheint endlich einmal wieder die Sonne. Der Ankerplatz am Gran Cayo Vivorillo (15°50,1'N-083°18,6'W) ist nur durch ein Riff geschützt. Das Schaukeln der FREYA wiegt uns in den Schlaf.

Heute ist Freitag der 20.01.2017. Um 0715 beginnen wir den letzten gemeinsamen Schlag mit Andy. Ein leichter Wind aus ESE verstärkt sich im Laufe des Tages. Um 2200 segeln wir mit Wind aus SE von 6 Bft. Die Genua wird ausgebaumt. Natürlich sehen wir nur ein kleines weisses Dreieck vor uns. Dafür darf der Besan wie immer volles Tuch zeigen. Andy und ich stehen im Cockpit und sehen über die Sprayhood wie sich die FREYA ihren Weg durch die See bahnt. Wir reden nicht viel. Andy schwärmt ab und zu von unserem alten Racer. Er hat in seinem Job viele Yachten gesegelt. Aber ein 44' Yacht mit diesem Seeverhalten war nicht dabei. Das geht so bis 0400. Dann eine kurze 180° Winddrehung und der Wind ist eingeschlafen. Maschine an, noch einen Mahi-Mahi von 3 kg an der Angel, und nach 31 sm rufe ich über VHF 'Coxen Hole Port Clearance' an. Mir wird unmissverständlich geraten, einen Agenten zu kontaktieren und in der Barefoot Cay Marine anzulegen. Mir kommt es so vor, als wenn ich direkt mit diesem Agenten spreche. Ich wollte eigentlich - gegen den Willen meiner Crew - hier ankern und einklarieren. Nun jubelt Jytte und Andy.....! Also noch einige Meilen zu dieser Marina. Nach 30 h und 176 NM liegen wir in der Barefoot Cay Marina auf der Insel Roatan/ Honduras (16°20,2'N-086°28,5'W). Sie ist sehr malerisch gelegen. Swimmingpool und Restaurant liegen auf einer kleinen Insel. Dafür ist es aber auch die teuerste Marina der bisherigen Reise.

Der von Andy gedrillte Mahi-Mahi - ich war nur an der Gaff - wird von ihm auch mit viel Liebe und guter Butter zubereitet. Nicht nur segeln kann er! Früher als sonst gehen wir schlafen. Geweckt werde ich um 0700 durch den Klang einer Gitarre. Andy sitzt im Bugkorb und spielt seit einer Stunde Blues. So beginnt ein besinnlicher Tag. Auf seiner Yacht sieht man viele verschiedene Musikinstrumente: Keyboard, Percussion Instrumente, Gitarren, Steeldrums usw. Vor Jahren hat er sein Geld mit Musik verdient.





Am 23.01.17 mieten wir ein Auto und fahren zu den Fischereierorten am Punta Gorda. Zu Abend essen wir im Marina Restaurant auf der Insel. Es ist der letzte gemeinsame Abend mit Andy. Ich habe noch nie so einen lebensbejahenden und lustigen Menschen wie Andy getroffen. Nicht nur, dass er ein hervorragender Segler ist, er erkennt auch ohne Erklärung sofort, wie wir was an Bord machen und führt es auch so aus. Wenn es nach uns ginge würden wir gerne mit ihm noch nach Cancun segeln. Aber morgen muss er abreisen. Gegen Mittag bringen wir ihn zum Flugplatz. Auch für ihn waren es schöne neun Tage mit uns. Wir hoffen uns bald wiederzusehen.

Es ist geplant, dass uns der Reiseverlauf von der Isla Roatan nach Guatemala führen soll. Aber Jytte möchte direkt nach Belize segeln. Für sie waren die letzten Wochen zu stressig. Schon bei der Planung der Reise habe ich die Mitteilungen des Auswärtigen Amtes der BRD über Guatemala gelesen. Ich dachte, dass es auf den Rio Dulce nicht ganz zutrifft. Aber in dem letzten Monat haben wir von Seglern und Betroffenen so viel Unerfreuliches erfahren müssen, auch was den Rio Dulce anbetrifft, dass wir es vorziehen direkt weiter nach Belize zu segeln. Somit endet hier der Reiseabschnitt C.

Es waren Wochen, in denen ich mitunter nicht wusste wie es weitergehen soll. Der Nachteil der von mir geplanten Seereise ist, dass ich an Termine gebunden bin. Bei grösseren Reparaturen ist immer die Frage: schaffe ich es in der Zeit. Und wenn ich plötzlich keine Mitsegler mehr habe, dann droht der Abbruch der Reise. Nicht nur für mich sondern auch für die Mitsegler, die ihre Flüge schon gebucht haben. Das schöne an den letzten vier Wochen war für mich das Segeln. Ich bin in meinem Element, die Nächte mit Starkwind, auf einer herrlichen Yacht und über mir die Unendlichkeit des Universums. Gänse

#### **Reiseabschnitt D**

#### **von der Isla Roatan/Honduras zu der Marina El Cid/Cancun/Mexico vom 27.01. bis 18.02.2017**

Am 27.01., an einem sonnigen Tag, verlassen wir die Barefoot Cay Marina. Unser Ziel ist das 113 NM entfernte Hunting Cay in Belize. Windverhältnisse wie heute habe ich noch nie erlebt. Innerhalb der kommenden 24 h dreht der leichte Wind wie ein Uhrzeiger von SW einmal um 360°. Belize hat fast über die gesamte Küste ein herrliches Barrier Reef. Hunting Cay (16°06,8'N-088°16,4'W) ist von See kommend nur durch eine schmale Durchfahrt zu erreichen. Die wollen wir natürlich bei Tageslicht passieren und verringern dementsprechend die Geschwindigkeit. Im Cruising Guide steht, dass wir dort einklarieren können.

Also, Anker ab, das Dinghy ins Wasser, den Outboarder befestigt und zum 0,5 sm entfernten Cay motort. Dort bekommen wir die Auskunft, dass gegen Abend ein Immigration-Officer erscheinen wird. Customs gibt es nicht. So wieder alles retour. In unserer nautischen Literatur an Bord findet Jytte, dass man auf dem Placencia Cay einklarieren kann. Nichts wie hin! Der direkte Weg dorthin ist uns zu weit. Nach den Büchern zu urteilen ist das Ranguana Cay (16°19,8'N-088°09,2'W) das für uns richtige Tagesziel. Kurz vor der

Ankunft fangen wir noch eine Spanish Mackerel. Wir liegen an einer Mooring. Jytte bereitet ein gut schmeckendes Fischgericht. Danach schlafen wir nonstop 12 h.



Als wir am nächsten Morgen die Leinen zur Mooring lösen sehen wir wie sich eine nicht weit entfernt Wasserhose bildet. Es ist immer wieder ein imposanter Anblick wenn der Schnorchel über den Horizont wabert, abreisst und sich wieder neu bildet. Nach 18 NM fällt unser Anker in der schönen Bucht von dem Placencia Cay (16°30,6'N-088°22,0'W). Wir sind nicht die einzige Segelyacht bei der Gelb unter der Stb-Saling weht. In der Nähe legt ein Dinghy von einer französischen Yacht ab. Wir winken die zwei Segler zu uns

heran. Jerome und Didier wollen uns Morgen zum Einklarieren abholen. Sie haben schon ein Wassertaxi zu 0700 bestellt. Am nächsten Morgen gehen wir 15 min zu dem Wassertaxi.

Es steht eine lange Menschenschlange auf dem Steg. Um auf einen der 25 Plätze zu kommen, wird geschubst und gedrängelt. Ich mache das nicht mit und stehe plötzlich alleine auf dem Steg. Jytte springt vom Boot zurück an Land. Sie will mit mir auf das nächste Taxi warten. Mit dem fahren wir dann eine viertel Stunde später in höllischer Geschwindigkeit durch den Little Creek zur Monkey Town. 20 Minuten lang habe ich das Gefühl, dass das Taxi bei den Wellen jeden Augenblick auseinander brechen wird. Ich habe Angst, dass meine Wirbelsäule diese Stösse nicht ohne Schaden mitmacht. Wir sind umgeben von schreienden Kindern, Hunden, Frauen, die Ihre Köpfe auf den Schoss legen, und Männern, die eigentlich einen Sitzplatz haben, doch diese Fahrt stehend überleben wollen.

Am Haltepunkt werden wir schon von einem Strassentaxi erwartet. Dieses klapperigen Auto schafft es wirklich, das Customs-Büro zu erreichen ohne auseinander zu fallen. Dort warten bereits fünf Crews. Erst um 1000 öffnet sich die Tür. Die ganze Prozedur in dem Immigration- und Quarantänebüro dauert noch einmal sehr lange. Auf der Rückfahrt ist es dann bei abflauendem Wind und Welle erträglicher. In allem hat das ganze Unternehmen 155 US\$ gekostet. Kategorie: na, das geht doch noch! Am Abend lernen wir nette deutsche Segler kennen. Trixy und Andy von der AFRICA 2. Zusammen sitzen wir bis spät in den Abend bei uns im Cockpit. Am darauffolgenden Abend laden sie uns zum Sundowner ein. Ihr Katamaran ist 7 m breit, entsprechend lang ist diese "Owners Version". Das 'Schlafzimmer' geht über die gesamte Breite. Luxus pur. Doch wir würden nicht tauschen. In den Tagen, die wir auf dem Placencia Cay verbringen, erkunden wir den netten Ort. Eigentümlich finden wir



den 'Hurrikan sicheren Friedhof' und das Telefon. Dieses Gerät steht vor dem Haus der Telefongesellschaft, wo wir für wenig Geld eine Data-Card kaufen. Apropos, das Telefon funktioniert natürlich auch nicht mehr. Wenig Tourismus, nettes Ambiente und wie immer freundliche Menschen. Aber nach vier Tagen bin ich froh, dass der Anker wieder an Deck liegt. Jytte wäre noch gern ein paar Tage länger geblieben.

Am 03.01. verlassen wir den Placencia Cay. Nur ein leichter Wind lässt uns die Genua ausrollen. Ansonsten klappert der Yanmar. Kein Fisch im grossen Ozean findet unseren Köder attraktiv. Dafür wird es dann bei der Suche nach einem Ankerplatzes am Colson Cay ( $17^{\circ}08,5'N-088^{\circ}05,7'N$ ) spannend. Nach Angabe des Cruising Guides sollte die Wassertiefe nicht unter 2,5 m fallen. Sie tut es aber. Wir vertrauen den Angaben von Navionics mehr und liegen damit richtig. Trotzdem müssen wir uns aber fast eine NM über 2,5 m tiefes Wasser quälen. Abendessen fällt heute aus. Jytte schläft nach dem Genuss des obligaten Sundowners im Salon ein. Ich mache mir zwei "Bemmen mit Stulle". Als auf meinem Laptop ein Film beginnt sitzt Jytte plötzlich wieder neben mir.

Für heute hat sich Jytte den Robinson Cay ( $17^{\circ}21,7'N-088^{\circ}11,6'W$ ) ausgesucht. Als wir die Windabdeckung vom Colson Cay verlassen empfängt uns ein NE aus  $45^{\circ}$  -True Wind- mit 5 Bft. Wir sind zu faul für die 17 NM noch den Besan zu setzen. Denn diese Besegelung reicht aus, um nur mit einem Reff in der Genua, die FREYA auf 7,5 kn zu beschleunigen. Keine drei Stunden und der Morgenkaffe dampft in der Kanne. Die Bucht in der wir alleine liegen, ist herrlich. Sonnenschein, Schwimmen, Essen, Trinken, Kartenspielen und auch noch ein gutes Internet aus Belize City empfangen - uns geht es gold!

Früh werde ich wach und mache meine Runde über das Schiff. Plötzlich taucht unerwartet ein 3,00 m grosser Manatee neben der FREYA auf. Ein riesiges Tier. Mit langsamer Bewegung kommt der braune Körper aus dem Wasser, um dann genauso wieder unterzutauchen. Was für ein Anblick. Jytte hat einmal mehr in dem Cruising Guides gestöbert und herausgefunden, dass wir in der nur 8 NM entfernten Cucumber Marina ( $17^{\circ}28,3'N-088^{\circ}14,9'W$ ) ausklariieren können.

Die Ansteuerung zur Marina ist selbst bei unserem Tiefgang von 1,5 m nicht schwierig. Trotzdem können wir erst wieder tief durchatmen, als wir längsseits am Steg vor einem Restaurant liegen. Auch dort zeigt uns der Tiefenmesser 1,5 m - wie in der Zufahrt und bei dem Manöver im Hafen. Die Marina ist angenehm. Nur eine andere ausländische Yacht liegt am Steg. Sie hat am frühen Morgen hinter uns festgemacht. Eine Reinke 16 m, die ALKYONE, auf ihrer Fahrt zum restlichen Teil der Welt. Eine Nationale kann ich nicht ausmachen. Jytte unterhält sich kurz mit einem deutschen Crewmitglied. Wir verweilen noch einen Tag in der Marina bevor wir aus Belize ausklariert. Wieder werden wir von den Behörden übers Ohr gehauen. Wir haben bisher fünf mal ein- und ausklariert. Jedes Mal mussten wir zusätzlich Geld bezahlen, ohne dass man uns dafür eine Rechnung ausgestellt hat. Auf unsere mehrmalige Frage nach der Rechnung wurde einfach nicht geantwortet. Der höchste Betrag waren 40 US\$ bei der Ausklariertung in Panama. Langsam gewöhnen wir uns auch daran. Doch der Höhepunkt dieser 'Aktionen' erwartet uns in der mexikanischen Marina, die wir als nächstes anlaufen werden.



Am 07.02. wecken uns Motorengeräuschen. Viele Versetzboote verlassen den Hafen. Sie fahren zu den zwei Kreuzfahrtschiffen die 5 sm vor der Küste vor Anker liegen. Für uns ein Zeichen, dass wir auslaufen sollen. An Schlaf ist sowieso nicht mehr zu denken. Nach einem guten Ablegemanöver motoren wir zum Eastern Channel. Wir haben den leichten Wind aus E von vorn. Doch als wir in der Caribbean Sea sind, bringen uns ein konstanter, raumer Wind mit 4 Bft. und ein mitlaufender Strom von bis zu 3 kn schnell nach Norden. Die einzige Abwechslung beim Segeln sind zwei grosse Barracudas, die auf den Köder beißen. Beim Anblick der zwei Zahnreihen ist Vorsicht geboten. Erst versuche ich, mit der Hand den Haken aus dem Fischmaul zu lösen. Das gelingt in den seltensten Fällen. Dann muss die Spitzzange ran. Alles ohne den Fisch unnötig zu verletzen und um nicht von ihm verletzt zu werden. Dann werfe ich ihn zurück in die See. Ich freue mich immer wieder, wenn er nach einigen Sekunden abtaucht. Früher habe ich die kleinen Barracudas gegessen. Nachdem wir Erfahrungsberichte über die Ciquatera-Vergiftungen gehört habe essen wir keine Barrakudas mehr - ob gross oder klein. Wir fangen auf unseren Reisen so viele Fische, dass wir auf die Cudas verzichten können - obwohl er ausgezeichnet schmeckt.

Die Nacht ist wieder einmal unvergesslich. Ich stehe in kurzen Hosen, T-Shirt, barfuss im Cockpit. Der Lifebelt stört kaum. Vollmond, optimaler Wind und ein wolkenloser Sternenhimmel. Das alles auf einer Yacht, die ein optimales Seeverhalten hat. Seit Stunden kommen wir einem anderen Segelschiff näher. Es fährt unseren Kurs. Plötzlich habe ich das Gefühl, dass die Yacht Ihren Kurs in unsere Richtung geändert hat. Schnell kommt sie näher. Eigentlich hat sie Vorfahrt. Trotzdem benutze ich das Horn. Kurz danach segelt sie wieder parallel zu uns. Sollte ich da jemanden geweckt haben? Vielleicht hätte ich ausweichen sollen.



Nachts wird nicht geangelt. Aber bei aufkommender Helligkeit ist sofort der Köder im Einsatz. Ich muss nicht lange warten und da ist schon wieder ein Barracuda an der Angel. Als er ca. 10 m hinter der FREYA auftaucht erkenne ich, dass es ein Wahoo ist. Ich bin dabei ihn auszunehmen, da beginnt die Rolle fürchterlich zu kreischen. Das bedeutet ein grosser Fisch hat angebissen. Er zieht erst einmal 100 m Leine von der Rolle bis wir die FREYA auf 3 kn Geschwindigkeit abgebremst haben. Dann beginnt die Schwerstarbeit. Mit einer 40 Pfund Test-Line kann ich nicht einfach die Bremse der Rolle fest anziehen. Mehr nach dem Motto: zwei Schritt vor, einen zurück, wird die Bremse eingestellt. Nach einer viertel Stunde hängt ein 1,15 m langer und 8,5 kg schwerer Mahi-Mahi an der Gaff. -18-

Das bedeutet für uns in erster Linie 10 Tage lang Fischgerichte - food quality: excellent. Nun, wir haben es ja so gewollt. Nach 32 h, nur 199 gesegeten NM, aber 239 NM über Grund - d.h. der mitlaufende Strom hat uns 40 NM geschenkt - sind wir am Zielhafen des Reiseabschnitts D angekommen. Viva Mexico. In der Marina El Cid/Cancun/Mexico ( $20^{\circ}53,9'N-087^{\circ}00,6'W$ ) liegen wir preiswert und gut. Die Frage, was es zum Abendessen geben soll, stellt sich nicht..... Fisch, ist gut wenn frisch. In dem Büro der Marina erfahren wir, dass ein Agent die Einklarierung für uns vornehmen muss. Damit hatten wir nicht gerechnet. Noch am Nachmittag erscheint der Gesundheitsinspektor. Anhand unserer Impfbücher müssen wir ihm nachweisen, dass wir gegen Gelbfieber geimpft sind. Am nächsten Tag erscheint die Agentin, der Lebensmittel- und Drogeninspektor mit Hund, Customs und Immigrations. Teilweise sitzen 5 Personen in unserem Cockpit. Die ganze Angelegenheit dauert Stunden und kostet 200 US\$ für die Agentin und weitere 56 US\$ für die staatlichen Angestellten. Drei deutsche Yachten



liegen in der Marina. Zwei haben den selben Namen FREYA. In den nächsten Tagen sprechen wir oft mit den Seglern im Hafen. Wir haben viel Spass mit Nilli und Julio von dem Kat NILIO. Die Yacht fliegt eine deutsche Flagge, sie Türkin, er Portugiese. Die Beiden leben in Hamburg. In den kommenden Tagen sind wir einige Male im nahe gelegenen Puerto Morelos. Das Wahrzeichen dieses netten Ortes ist der alte Leuchtturm. Der Hurrikan Beulah hat ihn 1967 in diese bedenkliche Schiefelage versetzt. Danach kamen 1988 noch Gilbert und 2005 Wilma. Sie konnten dem schiefen Turm keinen weiteren Schaden hinzufügen. Auch an der Architektur in Puerto Morelos finde ich mitunter Gefallen. Spaziergänge am Strand, baden im Meer, kleine Arbeiten am Schiff und die Verarbeitung der gefangenen Fische sind die Hauptaufgaben in diesen Tagen. Unser Freund Wolfgang wird am Sonntag einfliegen. Die Wetteraussichten für die Zeit von Montag bis Mittwoch sind gut. Danach kommt dann wieder eine Kaltfront aus dem Norden, der Starkwind gegen den Strom mit sich bringen wird. Wie das aussieht haben wir vor fünf Jahren auf der Fahrt von Mexico zu den Florida Keys erlebt. Nein danke. Leider wird Bochi nun nichts von Mexico sehen. Aber es sind ja noch einige Tage bis dahin. Und da kann sich noch vieles ändern.

## **REISEABSCHNITT E**

**von Cancun/Mexico nach Miami /USA und weiter zur Tiger Point Marina/Fernandina Beach  
vom 19.02. bis 17.03.2017**

Seit eh und jeh werden unserer Reisen vom Wettergott Rasmus bestimmt. Und scheinbar hat er es auf dieser Reise besonders auf uns und die FREYA abgesehen. Wir haben den Immigration Officer und die Agentin von Cancun zu Montag, dem 20.02. zur FREYA bestellt. Die Tage vor der Ankunft von Bochi sind ideal zur Überquerung des Yucatan Channels, der zwischen dem Golf of Mexico und der Caribbean Sea verläuft, und Mexico mit Cuba verbindet. Auf den diversen Wetterkarten, die wir vor jedem Reiseantritt begutachten, sehen wir eindeutig, dass sich am 21. und 22.02. auf unserem Kurs starke Gewitterstürme mit 50 kn Geschwindigkeit tummeln werden. Darauf können wir verzichten! Aus diesem Grund verlegen wir das Ausklarieren auf den kommenden Donnerstag. Vor einigen Tagen hat unser Clubkamerad Christian seine Teilnahme an dem letzten Teilstück der Reise aus familiären Gründen abgesagt. Wir bedauern das sehr!



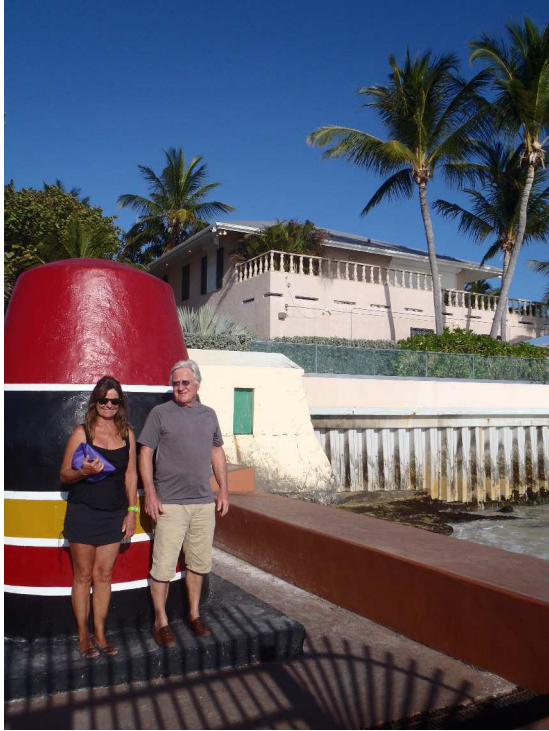
So holen wir am 19. Februar nur unseren Freund Wolfgang vom Flugplatz ab. Dadurch, dass wir erst in drei Tagen ausklarieren werden, haben wir ausreichend Zeit, Bochi noch einiges von der Halbinsel Yucatan zu zeigen. Heute fahren wir mit ihm zu dem in der Nähe gelegenen Puerto Morelos. Den Ort kennen wir gut. Am besten jedoch die Cantinas mit ihren geschmackvollen Speisen und die Bars mit den preiswerten Getränken. Den folgenden Tag widmen wir der Kultur der Mayas. Ein langer Weg ist es bis wir den Ort Coba erreichen. Jytte fährt zwei Stunden auf engen Landstraßen ohne Randstreifen. Sie sind nur begrenzt durch vier Meter hohes, undurchdringliches Strauchwerk, unterbrochen von kleinen Ortschaften und Farmen. 1992 haben Jytte und ich die Yucatan Halbinsel mit dem Auto bereist. Damals gab es keine Eintrittskarten zu der Pyramide. Zu dieser Zeit begegneten wir nur wenigen Menschen. Heute sehen wir ein Budendorf an den Eingängen. In erster Linie bestehen diese aus Souvenirläden, Restaurants, Bars, Toilettenanlagen und dem Eingangsgebäude, an dem die Touristen in langen Schlangen auf den Eintritt warten. Auf dem zwei km langen Weg zur Pyramide müssen wir verdammt aufpassen: Umnengen von gemieteten Fahrrädern und Rikschas

versuchen, sich einen Weg mit Klingeln und Gebrüll durch die Fußgänger zu bahnen. Unversehrt erreichen wir die Pyramide, die keine ist. Es ist ein Tempel in Form einer Pyramide. Auf der obersten Plattform, in 42m Höhe und nach 120 hohen Stufen, erreichen wir einen kleinen Raum mit einem steinernen Altar, auf dem die Mayapriester Menschen opferten. Weitere Gebäude, mit Inschriften an den Mauern, sehen wir auf dem Weg zum Ausgang. Danach fahren wir zu der Ausgrabungsstätte Tulum. Sie ist mit Mauern umgeben und malerisch am Strand gelegen. Dieser Bereich diente den Mayas zur Ausübung ihrer Religion, der Astronomie und der Wissenschaften



Kurz vor Einbruch der Dunkelheit, nach einem inhaltsreichen Tag, erreichen wir die FREYA. Am 23.02.17 erscheint pünktlich unsere Agentin mit einem Kollegen. Wir warten gemeinsam eine Stunde auf den Immigration-Officer, der dann kommt und die Ausklarierung zügig abwickelt. Um 1000 werfen die Besatzungen der Nachbarschiffe unserer Leinen los und winken uns lange nach. Wir hatten netten Kontakt mit ihnen. Wann und wo wird man sich wohl wiedersehen? Mit diesen Gedanken verlassen wir den angenehmen Liegeplatz der Marina El Cid. -20-

Der für heute angesagte Westwind war schon gestern Mittag eingetroffen, um nun zu unserer Unzufriedenheit aus Nordwest zu wehen. Wir können gerade einmal 14 NM in Richtung Isla Mujeres segeln. Eigentlich wollen wir viel Nord mit dem hier herrschenden Golfstrom gutmachen. Aber der Wind dreht auf N und wir müssen den Kurs nach ENE verändern. So können wir wenigstens bis 0200 gut 123 NM segeln. Dann dreht der Wind aber wieder zurück und verlässt uns gänzlich. In den dann kommenden sonnigen und sternklaren 38 Stunden motoren wir in einer unangenehmen See bis nach Key West/Florida (24°34,4'N-081°48,2'W). Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals in meinem Leben einen Motor so lange bewegt zu haben. Jytte und Wolfgang haben anfänglich ein kleines Problem mit ihren Mägen. Ansonsten keine bemerkenswerten Vorkommnisse.



In Key West angekommen fragen wir einen Segler, ob wir an der in seiner Nähe liegenden Mooring festmachen dürfen. Er ruft für uns den Eigner an, kommt zurück an Deck und verkündet, dass es für einen Tag OK wäre. Wir bedanken uns vielmals. Die Mooring ist seit langer Zeit nicht benutzt worden. Deshalb versuchen wir eine Zerreissprobe der Festmacherleinen. Sie werden heute und sicher auch morgen bei dem angesagten Starkwind aus E halten. Noch einen Anruf bei der US-BorderControl. Wir teilen dem Officer unser Ankommen mit und bekommen eine ellenlange Nummer, mit der wir übermorgen - am Montag, dem 27.02. - unsere 'Cruising Permit' beantragen können. Danach wird das Abendessen zubereitet und um 0900 pm - Sailor's Midnight - liegen wir in den Kojen.

Es ist früh am Morgen. Wir sitzen im Cockpit mit der morgendlichen Tasse Kaffee in der Hand. Plötzlich - aus dem Nichts - hören wir ein fürchterliches Gebrüll. Es ist ein Mensch gewordener Brüllaffe, der verlangt, dass wir sofort seine Mooring zu verlassen haben. Wir stimmen dem zu und haben unsere Ruhe. Nachdem wir unseren Kaffee intus haben verholen wir die FREYA zu einem sicheren Ankerplatz. Am Nachmittag spazieren wir durch Key West. So oft wie Jytte und ich in dieser Stadt waren, es ist immer wieder schön, dort zu sein. Ich war mit Wolfgang schon einmal 1985 nach Key West gesegelt. Es hat sich hier kaum

etwas verändert. Nur kommen heutzutage viel mehr Touristen von Kreuzfahrtschiffen und Yachten in die Stadt. Beim Sonnenuntergang sind wir natürlich auf dem "Sunset Strip". Dort sehen wir die Gaukler und Akrobaten auf der Pier, während alte Segelyachten mit Gästen vor der untergehenden Sonne segeln.

Als wir die FREYA am Nachmittag verliessen habe ich kein Ankerlicht gesetzt. Daher haben wir Probleme, unsere Yacht in dem riesigem Ankerfeld wiederzufinden. Am nächsten Morgen stehen wir als erste Crew im Federal Building bei den Customs und Immigration. Hier arbeiten zwei nette Officers. In einer halben Stunde ist alles erledigt, ohne Gebühren zu bezahlen, inclusive Cruising Permit. So etwas haben wir noch nicht erlebt. Die Tage in Key West vergehen schnell. Schöne Kneipen mit viel Livemusik schon am Tage. Ein Spaziergang führt uns zu dem "Southern Most Point of America."

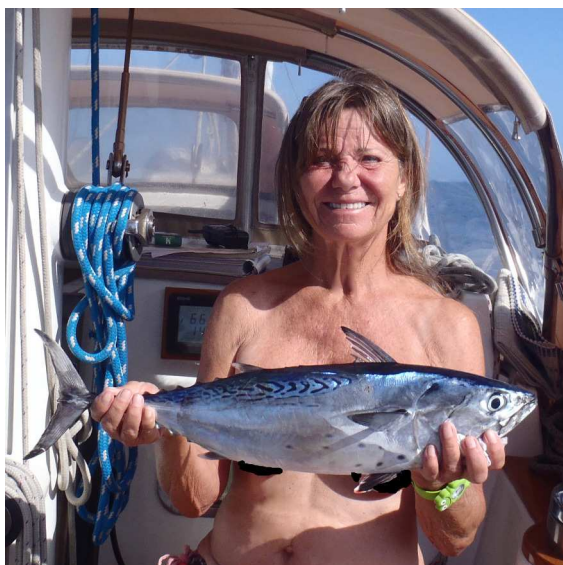


Jytte hat sich wie immer sehr intensiv mit dem Wetterbericht beschäftigt. Sie empfiehlt den starken Nordwind abzuwarten, um dann direkt in die Biscayne Bay einzulaufen. Wir hatten einige Stops im Hawk Channel vorgesehen. Doch diese Strecke kennt unser Freund, und wir sind sie schon mehr als ein dutzendmal gesegelt. Nach den drei gemütlichen Tagen in Key West hat sich der Wind gelegt, und wir können uns mit den nun herrschenden Winddrehungen und den vielen Lobsterfallen herumquälen. Diese sind mit zwei kleinen Bojen an der Wasseroberfläche gekennzeichnet. Wenn sich die Leinen im Propeller verfangen ist das nicht sehr angenehm. Obwohl wir einen Leinenschneider an der Welle haben, versuchen wir diese Bojen zu umfahren. Als es dunkel wird verlangt Jytte, dass wir den Hawk Channel verlassen und an der Atlantikküste weiter segeln. Aber hier gibt es genauso viele Fallen. In meiner Wache höre ich eine Boje, die an der Bordwand entlang rutscht. Bei der nun herrschenden Flaute motoren wir zu dem ICW (Intracoastal waterway).

Gegen 1100 legen wir in der Diner Key Marina an (25°43,1N-080°14,0°W). Von hier aus ist es nicht weit bis zum Ortskern von Coconut Grove, einem Vorort von Miami. Wir müssen aber Schlaf nachholen. Landgang findet heute nicht mehr statt. Ausserdem regnet es wie schon lange nicht mehr, und für morgen sind 7 Bft. Wind angesagt. Seit Panama jagt eine Kaltfront die andere. Am Freitag, dem 03.03., teilt uns Wolfgang mit, dass er uns aus familiären Gründen verlassen muss. Schade, wir wollten eigentlich in der letzten Woche des Törns gemeinsam die FREYA zu ihrem "Sommer-Liegeplatz" nach Fernandina Beach bringen. Er hat einen Flug für Sonntag, dem 05.03. gebucht. Bis dahin haben wir noch zwei Tage Zeit, mit unserem Freund die Umgebung zu erkunden. Bei herrlichem Sonnenschein bummeln wir durch die Strassen von Coconut Grove. Am Nachmittag treffen wir Claudia und Claudio von dem Katamaran FLYING FISH. Wir sind am selben Tag von Key West losgesegelt. Sie hatten grosses Pech. Mit einem Motor verfangen sie sich in den Leinen eines Lobsterpots und trennen den Propeller von der Welle. Beim Anlegen in der Marina geht der Rückwärtsgang des zweiten Motors nicht, und sie fahren ungebremst an einen Pfahl. Die Marina lehnt es ab, sie in einen Liegeplatz zu bugsieren. So müssen sie den aufkommenden Sturm vor Anker abreiten. Und der kommt in der Nacht mit schweren Regenfällen und hält drei Tage an.

Am Sonntag um 0430 klingelt der Wecker. Ich koche Tee, wir sitzen traurig am Salontisch, Wolfgang greift seinen Seesack, und ich begleite ihn durch den Regen zur Taxe. Noch zwei Tage müssen wir in der Diner Key Marina aushalten. Dann lässt der starke Wind etwas nach. Beim Ablegen weht es auf die Stb. Seite der FREYA. Ich bekomme die Achterleine nicht von der Klampe an Land los. Bevor Jytte sie an Bord zieht berührt der Bug den Holzpfahl. Den Abdruck vom morschen Holz muss ich demnächst auspolieren. Als ich dann noch im ICW auflaufe kann ich sagen: "heute ist nicht mein bester Tag"! Wir sind beide gestresst und beschliessen, nach 22 NM im South Lake von Hollywood (26°00,5'N-080°07,2'W) vor Anker zu gehen.

Am nächsten Tag herrscht leichter Wind. Wir können aber trotzdem nicht den ICW verlassen. Nach den vergangenen stürmischen Tagen warnt der WX Canal/VHF vor dem hohen Seegang. Vor dem Erreichen der ersten Hebebrücke laufen wir auf eine Barge der US Coastguard auf. Die HUDSON hat mit ihrer Grösse Schwierigkeiten im ICW zu manövrieren. So wird bei Annäherung für sie die Brücke geöffnet. Davon profitieren wir natürlich. Meistens betreibt Jytte den Sprechfunk. Sie muss uns an jeder Brücke anmelden. Das lautet dann so: "George Bush Ave. Bridge, this is sailing yacht FREYA, northbound, behind Barge Hudson, request an opening." Und es kommen auf der Strecke nach West Palm Beach viele Hebebrücken.



Kurz vor dem Erreichen unseres Ankerplatzes in Lake Worth (26°42,1'N-080°02,7'W) muss die HUDSON den ICW an einer flachen Stelle ausbaggern. Der Captain teilt uns mit, dass wir an seiner Bb-Seite passieren sollen. Danach verabschieden wir uns wie alte Freunde. So haben wir sehr viel Zeit gespart. Normalerweise sind häufig Wartezeiten an den Brücken. Sie öffnen nur entweder jede volle und halbe Stunde oder jede Viertel- und Dreiviertelstunde. Wir werden die HUDSON und ihren freundlichen Captain in den kommenden Tagen noch mehrmals treffen.

Heute können wir endlich wieder in den Atlantik. Auch wenn der Wetterbericht nur Wind von 5 kn aus N angesagt hat. Die See ist 2 nach Bft. Bis auf einen kurzen Schauer scheint die Sonne. Lieber motoren als im ICW fahren! Am frühen Nachmittag ankern wir in Fort Pierce (27°28,1'N-080°19,5'W) und geniessen den sonnigen Frühlingstag. Auf der Fahrt hierher hat Jytte eine Atlantic Mackerel gefangen. Ich filetiere den Fisch, und Jytte bereitet die Hälfte zu einem geschmackvollen Abendessen. Es geht doch nichts über einen guten Fang!

Vor Sonnenuntergang sehen wir die HUDSON dicht an unserem Ankerplatz baggern. Unsere Vermutung stimmt.

Am nächsten Morgen, um 0700 fährt die HUDSON zu der nahe gelegenen Drawbridge. Schnell ist unser Anker hoch und wir passieren wieder einmal zusammen die geöffnete Brücke. Der Captain begrüsst uns mit den Worten: "Wie nett, dass ihr uns wieder Gesellschaft leistet". Aber leider fährt die HUDSON heute ein wenig schneller als wir. Nach ca. zwei Stunden haben wir keinen Sichtkontakt mehr. Wir sollen sie auf der weiteren Reise nicht mehr zu Gesicht bekommen. Schade, wir haben vergessen, wenigstens ein Foto von der Barge zu machen. Auf den 55 NM bis zu unserem Tagesziel gibt es keine weiteren Hebebrücken. Dafür aber sieben Fixed Bridges von 65 feet Durchfahrthöhe, unter denen wir mit unserem 53 feet hohem Grossmast locker hindurchfahren. In Cocoa Beach (28°21'N-080°43,0'W) finden wir bei 5 Bft. Wind aus W den einzigen sicheren Ankerplatz, um dem für den kommenden Tag angekündigtem starken Wind aus N-NE zu trotzen. Für Jytte war es ein anstrengender Tag. Sie stand die 55 NM fast ausschliesslich am Ruder. Um 2200 sitzen wir unter dem sternklaren Himmel im Cockpit. Der starke Wind macht keine Probleme. Der Vollmond bescheint unser Idyll.

Jytte will heute nicht segeln. Sie fühlt sich nicht wohl und möchte an Land etwas Bewegung haben. Wir machen das Dinghy klar und motoren an Land. Auf dem Steg sprechen uns Segler an, die schon seit langem in dieser Bucht auf ihren Yachten leben. In den letzten Jahren sind von diesem Steg ihre Schlauchboote und Aussenborder oft gestohlen worden. Sie selber sind an Land gerudert und empfehlen uns, das gleiche zu tun. Jedenfalls haben wir vorsorglich eine 8mm Kette zur Sicherung unseres Beibootes mitgenommen. Trotz allem gehen wir mit einem mulmigen Gefühl im Magen in die Altstadt, wo wir ausgiebig frühstücken, und anschliessend in einigen Antique Shops stöbern, ohne etwas Brauchbares zu finden. Nach einigen Stunden sind wir wieder auf der FREYA und bereiten das Abendessen zu. Es gibt die zweite Hälfte der Atlantic Mackerel. Wie immer, ein Hochgenuss.

Für heute, Sonntag, dem 12.03., spricht die Wettervorhersage von Flaute. Wir kennen die Strecke von Cocoa Beach nach New Smyrna Beach im ICW aus den letzten Jahren. Sie ist landschaftlich sehr schön, und der Haulout Canal ist sehenswert. Im Atlantik müssen wir heute den Motor und eine Restwelle ertragen.



Wir entscheiden uns für den ICW. Jytte steht die ganze Strecke am Ruder. Ich kann sie davon nicht vertreiben. Nur bei kurzen Besuchen der Toilette überlässt sie mir die FREYA. Wir haben New Smyrna Beach fast erreicht, da werden wir von einem Gewittersturm regelrecht überfallen. Die Sicht ist sehr schlecht. Jytte steht mit verzerrtem Gesicht hinter dem Rad. Die grossen Regentropfen tun ihr weh. Das "Inferno" dauert eine halbe Stunde. Kurz danach fällt der Anker in New Smyrna Beach (29°01,3'N-080°55,0'W). Es regnet noch bis zum Abend.

Der Wetterbericht sagt gute Bedingungen für eine schnelle Reise im Atlantik voraus. Mit dem morgendlichen Tidenstrom

verlassen wir das 'Pont de Leon Inlet'. Kaum sind wir im freien Wasser verlässt uns der Wind, und dafür baut sich eine steile See auf. Bis 1400 quälen wir uns nach Norden. Der herrschende Wind aus E soll über S nach W drehen. Tut er aber nicht. Er kommt aus N, und wir müssen den Motor starten. Ihm gefällt die Schaukelei nicht. Im Bb.-Tank ist nicht mehr viel Diesel. Er saugt Luft an und stellt ab. Das ist wohl seine Art, uns diesen Missstand mitzuteilen. Ich entlüfte und schalte auf den vollen Stb. Tank um.

Und weiter geht es. Eigentlich wollten wir bis zum St. John's Inlet. Das Barometer ist in den letzten Stunden stark gefallen. Und ausserdem haben wir keine Lust mehr. Die nächste Möglichkeit ist das St. Augustin Inlet. In unseren Cruising Guides und im Internet wird vor einem Einlaufen bei Nacht gewarnt. Wir wollen es aber wissen. Die Seekarten zeigen auch eine hohe Anzahl von Tonnen. Wozu bezahlen wir eigentlich die Gebühren für die Firma 'Tow Boat US'. Auch wenn bei unserer Yacht alles oK ist, sollen sie uns sagen, warum die Einfahrt so gefährlich sei. Eine Dame am Telefon reicht uns weiter zu Capt. Harry. Seine erste Frage ist, habt ihr schon einmal St. Augustin bei Nacht angelaufen? Ich verneine.



Dann erklärt er mir in einem für mich unverständlichen Amerikanisch worauf ich achten muss. Ich reiche das Telefon an Jytte weiter. Sie hat auch Schwierigkeiten ihn zu verstehen. Wie wir hinterher feststellen müssen, gibt es eine Ansteuerungstonne, die zu einem Tonnenpaar Rot/Grün führt. Dann sehen wir eine rote Tonne in ca. 1 NM auf die man zuhalten muss, um von dort zwischen Tonnenpaaren auf eine hell beleuchtete Hebebrücke zuzufahren. Hätte Capt. Harry es uns so erklärt, und zu der einzelnen roten Tonne die Koordinaten genannt, wäre es für uns verständlich gewesen. Jedoch spricht er vom grossen Kreuz an Land, von Tonnenpaaren, die ein Nebenfahrwasser kennzeichnen, von einer Festung und von Tonnen, die im letzten Jahr nach dem Hurrikan Mathew neu verlegt wurden. Anschliessend ruft noch ein deutscher Freund von ihm an, der nichts mit der See am Hut hat. Er erklärt uns noch einmal alles in Deutsch - uns steht der Kopf quer! Wir bedanken uns und sind in der Zwischenzeit an der Ansteuerungstonne angekommen. Soweit geht alles gut. Es regnet so stark, dass das iPad mit Navionics nicht mehr mitmacht. Es wurde bei den Gesprächen viel von "haltet Euch immer dicht an der roten Tonne" gesprochen. Irgendwie, ich weiss nicht wie, sind wir zu weit nördlich, ca. 30 m neben uns überschlagen sich riesig grosse Wellen. Gross ist auch unser Herzklopfen. Dann entscheiden wir uns für die rote Tonne, die weit links voraus liegt. Unversehrt erreichen wir den Ankerplatz vor der Festung von St. Augustin (29°53,8'N-081°18,6'W). Jytte ist bei dieser Ansteuerung seit langem mal wieder 'Die alte Jytte'. Konzentriert und ohne auf die Umstände zu schimpfen. Durchnässt, aber froh nicht mehr auf See zu sein gibt es um 2230 ein kleines Abendessen. Ich trinke danach noch zwei Biere und zwei Whisky's. Das bewirkt aber nicht, dass wir lange schlafen. Um 0700 sind wir wach. Jytte begrüsst mich mit den Worten: "Heute hole ich die Bettdecke für den Winter aus dem Schrank". Die Temperatur von 14°C wird in der FREYA nicht überschritten. Jytte will aber partout nicht, dass ich die Heizung anstelle. So sitze ich dann nach 4 1/2 Monaten mit langen Hosen, Pullover, Socken und Schuhen am Tisch. Nachdem wir uns den Tag über mit 'Rum im Tee' warm gehalten haben, setze ich mich durch. Die Heizung sollte jeden Monat einmal für eine Stunde angestellt werden. Was ich seit zwei Jahren natürlich nicht gemacht habe. Aber siehe da, sie verbreitet nach kurzer Zeit wohlige Wärme.

Die Kaltfront aus den Rocky Mountains bringt in der zweiten Nacht die Temperatur von -2° C, was neuer Rekord für St. Augustin bedeutet. Am Tag scheint die Sonne. Dann können wir uns bei dem starken Nordwind für kurze Zeit hinter der Sprayhood verstecken. Dreht der Tidenstrom im ICW die FREYA um 180° dann sitzen wir schnell wieder im Salon, trinken wie immer Tee mit Rum, spielen Karten und sehen Filme... oder ich schreibe am Bericht für die Schiffergilde. In den drei Tagen vor Anker haben wir nicht das Bedürfnis an Land zu gehen. Wir kennen die schöne und älteste Stadt der USA. Am letzten Segeltag der gesamten Reise, dem 17. März, stehen wir im schweren Ölzeug um 0710 im Cockpit und halten unsere heissen Tassen Kaffee in den Händen. Es ist wolkenlos, kalt, und die See ist glatt. Nach langer Zeit ist das der erste Tag, an dem der Wind nicht aus Norden weht. Bis auf die gesegelten 20 NM legen wir die restlichen 31 NM unter Motor zurück. Wir berechnen die Tide so, dass wir bei Ebbe über die Barre vor der Einfahrt in den Egans Creek erreichen. Im Creek längsseits zu gehen ist schon bei kleiner Strömung ein Abenteuer. Dort angekommen müssen wir zum letzten Mal die Luft anhalten. Der Tiefenmesser zeigt 1,50m mit kurzen Ausschlägen auf 1,40m. Es ist uns bekannt, dass hier der Untergrund aus Schlamm besteht. Endlich, der 'Sommerliegeplatz' ist erreicht. Wir schreiben Freitag, den 17.03.2017. Tigerpoint Marina in Fernandina Beach ( 30°42,5'N-081°25,0W).



Monatelang habe ich mich mit Freude auf diese Segelreise vorbereitet. Ich erstellte ein schriftliches Programm, in dem die Reiseabschnitte des Törn näher beschrieben wurden. Zu den Informationen gehörten An- und Abreise der Teilnehmer, Entfernungen der einzelnen Strecken, Bordregeln uvm. Ich ging davon aus, dass jeder der Mitsegler und Mitseglerinnen davon Kenntnis genommen hat. Doch was es wirklich bedeutet, drei bis fünf Tage und Nächte auf Hochsee bei unvorhersehbaren Wetteränderungen zu segeln, war nicht allen klar. Ich segle nicht aus kommerziellen Gründen. Mein Wunsch war es, mit Freunden an Bord auf sportliche und freundschaftliche Weise Länder und Seegebiete zu erkunden. Leider lief es nicht immer so wie ich es mir gewünscht habe. Meine Pläne waren teilweise nicht realisierbar und mussten kurzfristig geändert werden. Dadurch entstanden lange Wartezeiten in den Häfen, in denen eigentlich ein Crewwechsel hätte stattfinden müssen. Weiterhin waren in diesem Jahr die Wetterbedingungen extrem schlecht für die gesamte Reise. Denn die vielen Kaltfronten, die von den Rocky Mountains bis Nicaragua das Wetter bestimmten, waren in diesem Winter in der Anzahl nicht zu erwarten. Nachhinein betrachtet war der Törn für mich ein voller Erfolg. Die Reiseabschnitte A und B waren, wenn auch bei teilweise stürmischer See, ein einmaliges Erlebnis. Die Teile C und D hatten durch den totalen Ausfall der Mitsegler und der Wetterbedingungen lange Wartezeiten in den Häfen zur Folge. Das führte dazu, dass geplante Inseln und Häfen nicht angelaufen werden konnten. Wäre Jytte auf den Reiseabschnitten C,D und E nicht an Bord gewesen, dann hätte ich den Törn in Panama beenden müssen. Was die Kenntnis der Segelei anbetrifft stapelt Jytte immer tief. Daran habe ich mich gewöhnt. Aber auch, dass sie auf unseren gemeinsamen Reisen eine vollwertige 'First Mate' ist.

Rückblickend schaue ich auf einen anspruchsvollen Törn, der mir persönlich das gegeben hat, was ich immer erhoffe: die Herausforderung beim Segeln.

Reise Teil	Gesamte Strecke	Gesegelt Strecke	motorte Strecke	Reise-dauer	Segel-tage	davon unter 5h	Ruhe-tage	Häfen + Ankerpl.
<b>A</b>	NM 1.288	NM 1.023	NM 265	Tage 29	Tage 16	Tage 2	Tage 13	H+A 13
<b>B</b>	813	685	128	20	13	6	7	10
<b>C</b>	711	516	195	36	9	-	27	5
<b>D</b>	409	278	131	23	8	4	15	7
<b>E</b>	834	272	562	27	12	1	15	9
<b>Gesamte Reise</b>	<b>NM 4.055</b>	<b>NM 2.774</b>	<b>NM 1.281 inkl. 289 im ICW</b>	<b>Tage 135</b>	<b>Tage 58</b>	<b>Tage 13</b>	<b>Tage 77</b>	<b>H + A 44</b>

Bei Abzug der im ICW (Intracoastal Waterway) zurückgelegten NM beträgt der Mororenanteil der Reise 25%

Im Mai 2017

