

April 2018 Martinique - Curaçao

Am Samstag, den 07.04. fliegen wir wieder nach Martinique, Eva mit Condor direkt von München und ich über Paris, da die Condor Maschine ausgebucht war und wir nur noch einen Platz bekommen haben.

Den Sonntag nutzen wir zur Aklimatisation und am Montag fahren wir zu CarenAntilles, die Werft in Le Marin, um einen Termin zum Herausheben von BearBaloo zu vereinbaren. Wir wollen das Unterwasserschiff vom Bewuchs säubern und die Propeller des Bugstrahlruders wechseln, die beim letzten Anlegemanöver beschädigt wurden. Wir bekommen einen Termin für Mittwoch morgen, das bedeutet, dass wir uns Dienstag nachmittag auf den Weg zum 5 Std. entfernten Le Marin aufmachen müssen.

In der weitläufigen Bucht kommen wir bei stockfinsterner Nacht an, zum Glück kennen wir uns aus und ankern in einer wenig besuchten Nebenbucht auf 5 m.

Am Mittwoch gegen 08:30 wird BearBaloo heraus gehoben und nach einigen Diskussionen erreichen wir, dass das stark bewachsene Unterwasserschiff gleich gesäubert wird. Nach gut 1,5 Stunden Arbeit von 3 Werftarbeitern ist der Rumpf wieder glatt, das bringt uns mindestens 1



Knoten mehr Geschwindigkeit für den Törn nach Florida.

Die Propeller des Bugstrahlruders, die ich in München übers Internet gekauft und im Gepäck mitgenommen hatte, sind schnell montiert, so dass BearBaloo am Nachmittag wieder ins Wasser gehoben werden kann.



Am Vorabend hatten wir leider feststellen müssen, dass der Generator nach wenigen Sekunden stoppte, laut der Fehlermeldung „Raw Water Flush“ ist die Kühlwasserversorgung defekt. Wir organisieren deshalb einen Liegeplatz in der Marina der Werft, um den Generator reparieren zu können. Da die 24 V Lichtmaschine am Steuerbordmotor ja ebenfalls ausgefallen ist, sind wir auf den Generator angewiesen.

Es gibt in der Nähe der Marina die Firma YES (Yachting Engineering System), die sich mit den Mastervolt Anlagen auskennt, als wir Thierry kontaktieren, meint er, dass er frühestens in 2 Wochen Zeit hat, das ist zu spät für uns. Frankreich halt, die Franzosen führen ein ruhiges Leben.

Zu allem Überfluss habe ich in der Nacht starken Durchfall. Wie wir nach kurzem Nachdenken kombinieren, habe ich mir im Restaurant in Le Marin wohl eine Salmonellenvergiftung zugezogen, da über den Spaghetti Carbonara ein rohes Ei aufgeschlagen war. Am Donnerstag und Freitag müssen wir deshalb alles etwas ruhiger angehen lassen.

Am Samstag beginne ich, die Vorpumpe des Generators zu demontieren, die wahrscheinlich die Ursache für den Ausfall des Generators ist. Das geht nicht ohne kräftige Flüche, da die Pumpe an einer extrem unzugänglichen Ecke der Bilge verbaut ist und erst andere Teile demontiert werden müssen, um überhaupt an die Schrauben heran zu kommen. Mir läuft der Schweiß literweise herunter.

Da Eva schon vor einigen Wochen ein merkwürdiges Geräusch aufgefallen war, hatte ich vorsichtshalber 2 Ersatzpumpen bestellt, sodass wir nach dem Austausch immer noch einen Ersatz haben. Idealerweise sollte immer ein Ersatzschiff hinterher segeln.

Bei der Überprüfung der ausgebauten Pumpe stellt sich heraus, dass sie tatsächlich blockiert ist. Leider läuft die neue Pumpe, die ich vor dem Einbau, vor dem es mir jetzt schon graut, elektrisch anschließe, auch nicht. Wie sich herausstellt, haben die Versorgungskabel keine Spannung. Um hier keine unendliche Geschichte zu erzählen: die Sicherung, die durchgebrannt war, befindet sich abseits des Sicherungskastens an einer nicht beschriebenen Stelle und ist auch noch falsch beschriftet. So muss der Wiedereinbau der Pumpe auf Sonntag verschoben werden.

Der Einbau aller Teile dauert ca. 4 Stunden, alles ist richtig angeschlossen, der Generator wird gestartet - und nach einigen Sekunden stoppt er wieder mit der gleichen Fehlermeldung. In weiteren 2 Stunden bauen wir noch den Impeller aus und wieder ein, der ist in Ordnung. Jetzt sind alle Möglichkeiten erschöpft, die uns zur Verfügung stehen und ein Spezialist muss ran. Die Stimmung ist auf einem Tiefpunkt und diese Nacht schlafe ich sehr schlecht.

Am Montag, 16.04.18 gehen wir zum Marinaoffice, erklären die Situation, dass wir nicht weg können, bis der Generator repariert ist. Jocelyne, die nette Marinera, die uns schon beim Anlegen geholfen hat, organisiert gleich einen Termin für Dienstag 14:00. Dann gehen wir nochmal zu YES, um die Reparatur der 24 V Lichtmaschine zu organisieren, es ist mir doch zu riskant, ohne dieses Backupsystem auf einen längeren Törn zu gehen. Thierry ist nicht da, wir sollen zwischen 16 und 17 Uhr wieder kommen. Danach gönnen wir uns ein ausgiebiges Mittagessen im Zanzibar, um die Stimmung aufzuhellen. Der Generator geht mir nicht aus dem Kopf und ich befürchte, dass das



Problem am Wärmetauscher liegen könnte. Mal sehen, was sich morgen ergibt. Es ist nach 15 Uhr, als wir uns auf den ca. 2 km langen Weg machen und der Himmel wird bedrohlich dunkel. Nach einer kurzen Zwischenstation im Marineshop fängt es ca. 200 m vor YES an zu schütten wie aus tausend Eimern. Zum Glück haben die Häuser mit den Geschäften alle ein Vordach, unter das wir uns retten, normalerweise wahrscheinlich zum Schutz vor der brennenden Sonne. Diesmal handelt es sich nicht um einen kurzen tropischen Schauer, sondern der Regen prasselt ohne Ende. In weiser Voraussicht hatten wir Regenschirme mitgenommen, sodass wir in einer kurzen Phase mit leichterem Regen Thierry in seinem Geschäft erreichen. Er hat zwar noch immer keine Zeit, ist aber sehr nett und gibt uns

die Telefonnummer von Marc, den wir morgen anrufen sollen. Thierry stammt ursprünglich aus Toulouse, ist vor 23 Jahren über den Atlantic gesegelt und in Martinique hängen geblieben.



Am Dienstag pünktlich um 14:00 kommt Didier, ein ca. 50jähriger Franzose aus Marseille, den es auch schon vor vielen Jahren nach Martinique verschlagen hat und sich als freier Elektriker um Alles rundum die Schiffselektrik kümmert. Er sagt, es gibt immer viel zu tun, da mehrere Hundert Schiffe in der Bucht von Le Marin liegen. Er testet zunächst alle Punkte, die wir auch schon abgearbeitet hatten und meint dann, dass als nächstes der Sensor am Wärmetauscher überprüft werden muss, der den Wasserfluss misst. Ich frage noch, wie das bei den beengten Einbauverhältnissen gehen soll und befürchte schon, dass dafür der Generator ausgebaut werden muss, aber er meint, dass das zwar schwierig, aber möglich ist. Und



tatsächlich windet er

sich auf für uns erstaunliche Weise in den winzigen Raum neben dem Generator, wobei ihm zugute kommt, dass er schwächling und hager ist. Um es wieder kurz zu machen: es stellt sich heraus, dass sich der Sensor gelockert hat und nach dem Festziehen wieder einwandfrei funktioniert. Bei der Gelegenheit wird gleich noch die Schutzanode ausgetauscht und dann schnurrt der Generator wieder wie gewohnt. Mir fällt schon wieder ein Stein vom Herzen.

Da wir Marc nicht erreicht hatten, bitte ich Didier noch, sich auch die Lichtmaschine anzuschauen und er findet auch eine durchgebrannte 125 Ampere Sicherung, ist sich aber nicht sicher, ob das die Ursache ist. Da es schon dämmt, muss ich den Kauf der Ersatzsicherung auf morgen verschieben. Eva bereitet noch ein gut gewürztes Nudelgericht und nach einem Gläschen Wein ruft das Bett schon wieder.

Am Mittwoch laufen wir von Pontius zu Pilatus, werden von einem Geschäft zum nächsten geschickt, bis wir im sechsten Laden endlich wenigstens eine ähnliche Sicherung finden. Leider lädt die Lichtmaschine auch dann noch nicht, sodass ich Didier bitte, am Donnerstag noch einmal zu kommen.

Am Donnerstag stellt sich nach einigen Messungen heraus, dass ein Relais zur Ansteuerung der Lichtmaschine defekt ist. Zum Glück habe ich Ersatz dabei und siehe da: auch die Lichtmaschine lädt wieder. Jetzt kann es weiter gehen: im Leader Price werden für 14 Tage Vorräte eingekauft, da wir nicht wissen, wann wir wieder so eine Auswahl haben, es wird klar Schiff gemacht, ausklariert, die Dieseltanks gefüllt (531 L) und am Freitag Nachmittag starten wir in Richtung Guadeloupe. Beeinträchtigt wird unsere neue Aktivität nur durch die häufigen Regenschauer.

Die Wettervorhersage für den Nachttörn zur Inselgruppe Les Saintes, die zu Guadeloupe gehört und ca. 80 sm nördlich von Martinique liegt, ist ganz gut: Ostwind 4 bis 5 Beaufort und wenig Regen. Der Nachttörn ist auch ein guter Test für die kommenden längeren Etappen. Vorsichtshalber setzen wir in der Nacht nur die Genua und kommen trotzdem mit 5 bis 6 kn voran. Das Reinigen des UW-Schiffes hat sich gelohnt.

Die letzten 5 Stunden auf dem Törn nach Les Saintes werden recht holprig, da der Wind entgegen der Vorhersage auf gute 6 Beaufort aufgefrischt hat. Gegen Mittag erreichen wir die kleine

Inselgruppe und finden eine freie Boje im Schutz der Ile de Cabrit, wo wir vor 3 Jahren auch schon lagen und abseits vom Touristenstrom aus Guadeloupe ruhig und sicher liegen. Am Nachmittag geht es dann zum Einklarieren und einen Bummel durch den farbenfrohen Ort.

Am Sonntag holen wir den Schlaf nach und stehen erst gegen Mittag auf, da erwartet uns schon die nächste Katastrophe: Laut Anzeige ist die gesamte Backbord-Elektroinstallation nicht mehr vorhanden. Nachdem ich die Stauräume über den Motoren zum xten Mal wieder freigeräumt habe, kann ich nur feststellen, dass irgendetwas mit der Elektronik nicht stimmt. Ich schicke einen Hilferuf per whatsapp an Johannes, mehr kann ich nicht tun. Zu allem Überfluss fängt es am Nachmittag zu regnen an, sodass wir den reservierten Platz im Restaurant absagen. Es hat keinen Sinn, mit dem Beiboot bei Regen zum ca. 1 km entfernten Ort zu tuckern und eventuell bei Dunkelheit und Regen wieder zurück. Wenigstens wird der Salzüberzug von BearBaloo auf natürliche Weise weggewaschen, ohne dass wir unser eigenes kostbares Wasser nutzen müssen.

Der Wetterbericht sagt Regen bis Dienstag. Wir haben kein Glück mit dem Wetter. Wenigstens funktioniert am Dienstag die Stromelektrik aus unbekanntem Gründen wieder, das beruhigt ein wenig.

Entgegen dem Wetterbericht regnet es Mittwoch vormittag durch, erst ab Mittag lockert es etwas auf. So kann ich am Nachmittag mit dem Dingy die 2 km zum Ort fahren und in einer Bar die Niederlage der Bayern gegen Madrid anschauen (14:45 Ortszeit = 20:45 MESZ). Die wenigen Fussballfans halten mehrheitlich den Bayern die Daumen, genützt hat es nichts.



Am Donnerstag dann endlich Sonne. Ich miete einem Elektroscooter und erkunde die Insel Terre de Haut. Eva bleibt an Bord, sie will lieber Wäsche waschen und Ordnung an Bord bringen. Schon nach 4 Stunden habe ich alle Sehenswürdigkeiten besucht: das Fort Napoleon mit Museum, ca. 5 Strände und das einzige richtige Hotel, wo ich auch Mittagspause mache. Nichts, was man



gesehen haben muss - Eva hat nichts verpasst. Was nichts daran ändert, dass die ganze Inselgruppe besonders mit dem Hauptort zwar touristisch ist, aber einen karibisch-französischen Charme hat.

Wir haben uns entschieden, am Samstag nach Bonaire zu starten und so vergeht der Freitag damit, klar Schiff zu machen. Der Wetterbericht verspricht 4-5 Beaufort aus Ost mit Böen bis 6 und wenig Regen. Am Abend gibt es noch ein genüssliches Diner im ‚Au bon vivre‘.

Am Samstag, den 28.04.18 legen wir um ca. 13:00 Uhr von der Boje ab, setzen die Genua und Kurs 238,6 Grad (WSW) in Richtung auf das 450 sm entfernte Bonaire. Bei einem Windwinkel von ca. 150 Grad (schräg von hinten) lohnt es sich nicht, das Grosssegel zu setzen, da es die



Genua abdecken würde. Ausserdem ist es unser erster grösserer Törn seit langem und nur mit der Genua einfach sicherer. Anfänglich kommen wir bei 5-6 Beaufort mit guten 6 kn prächtig voran, mit der Dunkelheit geht der Wind auf 4-5 Beaufort und unsere Geschwindigkeit auf ca. 4-5 kn zurück, gerade richtig zum Eingewöhnen. In der Nacht kreuzt ein Frachtschiff unseren Kurs, es ist aber mit 5 sm weit entfernt.

Zeit	28.04. 12:00	29.04. 00:00	29.04. 12:00	30.04. 12:00	31.04. 12:00
Wetter	schön	Vollmond	¼ bewölkt	½ bewölkt	¼ bewölkt
Wind	E4	E5	E5	E5	E4
Wassertemperatur	28 Grd	27,6 Grd	27,4 Grd	27,6 Grd	27,4 Grd.
Lufttemperatur	30 Grd	26 Grd	27 Grd	29 Grd	28 Grd
Wassertiefe	4 m	2400 m	1600 m	3750 m	4700 m
Wellen	30 cm	2 m	2 m	1,8 m	1,8 m
Kurs	Boje	238,9 Grd	238,8 Grd	238,9 Grd	239 Grd
Geschwindigkeit	0 kn	4,5 kn	4,0 kn	7,5 kn	4 kn
Etmal	-	-	115 sm	125 sm	150 sm
Strecke gesamt	0 sm	60 sm	115 sm	240 sm	390 sm
Entf. bis Bonaire	450 sm	390 sm	335 sm	210 sm	60 sm
Segel	-	Genua	Genua/Groß	Gennaker	Genua
Crew	wohlauf	Wache/Schl.	wohlauf	wohlauf	müde
Technik	ok	ok	ok	ok	ok
Wassermacher	633,1 h		636,1 (3,0)	636,1	639,3
Generator			448,9	449,8 (0,9)	452,3 (2,5)
Solar kWh	143,5		145,4 (1,9)	149,2 (3,8)	151,4 (2,2)

Die Wellenhöhe verringert sich auf ca. 1,5 m und BearBaloo gleitet wie auf Schienen ruhig und sanft durch die See. Die relativ geringe Geschwindigkeit von durchschnittlich 5 kn bedeutet, dass wir erst am Mittwoch in Bonaire ankommen werden.

Am Montag früh holen wir den Gennaker aus dem Bugstauraum, setzen das mit 105 m² doppelt so grosse Segel, und rauschen mit 7-8 kn durch das Wasser. So macht Segeln Spass. Wir hatten zunächst darauf verzichtet, da die tatsächliche Windstärke häufig deutlich über der Vorhersage lag und der Gennaker nicht für Windgeschwindigkeiten über 20 kn geeignet ist. Den gesamten Sonntag betrug sie zwischen 15 und 20 kn, laut Vorhersage soll das so bleiben und deshalb ist es vertretbar, den Gennaker zu fahren.

Nach Sonnenuntergang nimmt der Wind entgegen der Vorhersage auf 6 Bft. zu, aber der Gennaker schlägt sich wacker und wir rauschen mit teilweise über 9 kn durch die Nacht. Trotzdem ist es relativ ruhig, da wir mit der Wellenrichtung segeln, die uns sogar von hinten überholen. Um 03:38 gibt es einen Knall und die Geschwindigkeit sinkt rapide. Der Blick nach vorn zeigt das Debakel: der Gennaker liegt im Wasser und wird hinterher gezogen. Ich wecke Eva und gemeinsam beschließen wir, dass wir gleich versuchen wollen, das Segel zu bergen. Mit Hilfe des Deckslichtes und Stirnlampen können wir die Situation ganz gut erkennen. BearBaloo liegt begedreht quer zur Windrichtung trotz des starken Windes und der Wellen relativ ruhig und treibt mit ca. 2 kn in Windrichtung. Das ist auch der Grund für die relative Ruhe: durch das Treiben quer zur See wird in Luv eine glatte Wasserfläche erzeugt, in der sich die Wellen auslaufen.

Nach ca. 2,5 Stunden harter Arbeit ist es geschafft. Alle Teile sind geborgen und der Gennaker liegt sicher verzurrt am Vordeck. So sehen wir auch den Grund für das Geschehen: das Fall, mit dem der Gennaker gesetzt wird, ist oben gerissen.



Um 06:30 wird die Genua gesetzt und die Fahrt geht weiter. Da der Wind immer noch stark weht und wir aber nicht nachts in Bonaire ankommen wollen, muss die Fahrt verlangsamt werden. Wir sind noch ca. 100 sm von Bonaire entfernt und wollen dafür 24 Stunden verbrauchen. Die Genua wird auf das 3. Reff verkleinert und verlangsamt unsere Fahrt auf die erforderlichen 4 kn.

Trotzdem sind wir zu schnell und kommen um 0400 vor Kralendijk, der Hauptstadt von Bonaire an. So müssen wir wieder beidrehen, um die Stunden bis zu Helligkeit zu überbrücken, können dies aber für einen erholsamen Schlaf nutzen. Ankern ist im gesamten Bereich um Bonaire aus Umweltschutzgründen verboten.



Am Mittwoch, den 02.05. vormittags machen wir an einer der ca. 40 Mooringbojen fest. Ein freundlicher Kanadier hilft uns dabei, da es nicht einfach ist, die Seile vom über 1 m über der Wasseroberfläche liegenden Deck durch die Schlaufen der Bojen zu ziehen, und das bei Windstärke 6, bei der ich den Steuerstand immer nur kurz verlassen kann, da BearBaloo sofort abtreibt.



Dann fahren wir mit dem Dingy zu Karel's Bar, wo wir uns fürs Einklarieren stärken, das problemlos abläuft. Danach gehts per Dingy weiter zur



Harbor Village Marina, die die Bojen verwalten und zahlen 20 US\$ für 2 Nächte.

Am Nachmittag mache ich mich dran, die Schäden zu begutachten. Das Fall ragt nicht mehr aus dem Auslass an der Spitze des Mastes heraus, sodass wir da ohne Kran nichts tun können. Ausserdem ist die Befestigung des Buggspriet abgerissen, dabei handelt es sich um 8 Blindnieten mit 6 mm Durchmesser. Da ich nur Blindnieten mit 3, 4 und 5 mm habe, kann ich das mit Bordmitteln nicht reparieren.

Beim Planen der nächsten Tage finden wir heraus, dass Willemstad, die Hauptstadt von Curacao, einen guten Boatyard hat. Wir vereinbaren einen Liegeplatz für Freitag, um die Schäden eventuell gleich beheben zu lassen. Die Besichtigung von Bonaire mit seinen Tauchplätzen, die zu den 10 besten der Welt zählen sollen, müssen wir auf das nächste Jahr verschieben.

Curacao liegt ca. 30 sm westlich von Bonaire, wir müssen also Freitag sehr früh starten, um bei Helligkeit in Willemstad anzukommen. Die ABC-Inseln gehören zwar alle zu den Niederlanden, haben aber jeweils unterschiedlichen Status. Bonaire ist eine sog. „Besondere Gemeinde der Niederlande“, wogegen Curacao ein Land des „Königreichs der Niederlande“ ist. Das bedeutet, dass wir in Bonaire ausklarieren und in Curacao wieder einklarieren müssen. So vergeht der Donnerstag.

Am Freitag, den 4.5.18 segeln wir mit gutem Wind nach Willemstad auf Curacao. Willemstad ist die Hauptstadt Curacaos mit ca. 125.000 Einwohnern. Die Stadt besitzt einen natürlichen Hafen, der durch einen ca. 150 m breiten Kanal erreicht wird und die Stadt in 2 Hälften teilt. Die beiden Stadtteile Punda und Otrabanda werden durch eine seit 1886 bestehende schwimmende Pontonbrücke, die Königin-Emma-Brücke, verbunden, die von Otrabanda an das Ufer gedreht werden kann. Diese Konstruktion ist einmalig auf der Welt. Wir rufen die Port Authority auf Kanal 12, sagen, dass wir zur Curacao Marine wollen und nach 10 min wird die Brücke nur für uns weggeschwenkt. Wir bedanken uns und fahren weiter zur Curacao Marine, wo wir um 16:00 am



Schwimmsteg festmachen. Ein Mitarbeiter des Boatyard fährt uns nach Willemstad zu Customs im Stadtteil Punda zum Einklarieren. Nach dieser Prozedur gehen wir über die Pontonbrücke zur ca. 2 km entfernten Immigration im Stadtteil Otrabanda, um das Einklarieren abzuschliessen. Jedesmal müssen wir Formulare ausfüllen, unsere Bootspapiere und Pässe vorlegen und alles wird genau in einer freundlichen Weise kontrolliert. Damit sind wir offiziell in Curacao eingereist.

Wir mieten ein Auto und Samstag und Sonntag erkunden wir die Insel. Willemstad ist bekannt für die bunten Häuser entlang des Kanals und im Innenbereich doch sehr touristisch beherrscht. Fast täglich legen Kreuzfahrtriesen an und spucken Tausende Touristen aus. Die Währung ist der Antillengulden, aber US\$ werden als Parallelwährung akzeptiert. Gesprochen wird holländisch, englisch, spanisch und der Inseldialekt Papiamentu. Ausserhalb der Stadt fällt auf, dass die meisten Häuser vergittert sind und die besser situierten Einwohner in abgesperrten und bewachten Resorts wohnen. Landwirtschaft gibt es kaum, die Insel wird von dem nur ca. 60 km entfernten Venezuela versorgt.



Am Montag organisieren wir die Reparatur des Gennakerfalls, am Dienstag kommt der Rigger Gijs, ein Holländer, der gut deutsch spricht und sich auf Reparaturen am Rigg spezialisiert hat. Die Arbeiten sind schwieriger als erwartet, wir brauchen den ganzen Tag, aber am Abend ist alles wieder funktionsfähig. Der Mittwoch vergeht mit ergänzenden Arbeiten und Provisioning und der Donnerstag ist wegen Christi Himmelfahrt ein Ruhetag.



Am Freitag, den 11.05.18 wollen wir vormittag ausklarieren (wieder ist der Besuch von Customs und Immigration nötig), aber leider springt der Mietwagen nicht an. Die Batterie ist hinüber. Bis der Mechaniker verständigt und ein Ersatzwagen organisiert ist, vergeht der Vormittag und den geplanten Start am Nachmittag müssen wir verschieben. Wenigstens das Ausklarieren können wir noch abschliessen.

Ursprünglich war geplant, als Nächstes Jamaica anzulaufen, aber aus Zeitgründen werden wir Jamaica leider überspringen und direkt zur ca. 1200 sm entfernten Isla Mujeres in Mexico (in der Nähe von Cancun) segeln. Der Wetterbericht für den etwa 10tägigen Schlag schaut gut aus. Noch weiter verschieben können wir die Abfahrt aber nicht, da sich in ca. 10 Tagen ein Tiefdruckgebiet

südwestlich von Jamaica mit bis zu 50 kn Wind (10 Beaufort) bilden soll. Da müssen wir tunlichst vorher durch sein.

Wie es uns auf dem Törn nach Isla Mujeres ergeht, werde ich im nächsten Beitrag berichten.

Viele Grüße
Eva und Gerd
SY BearBaloo