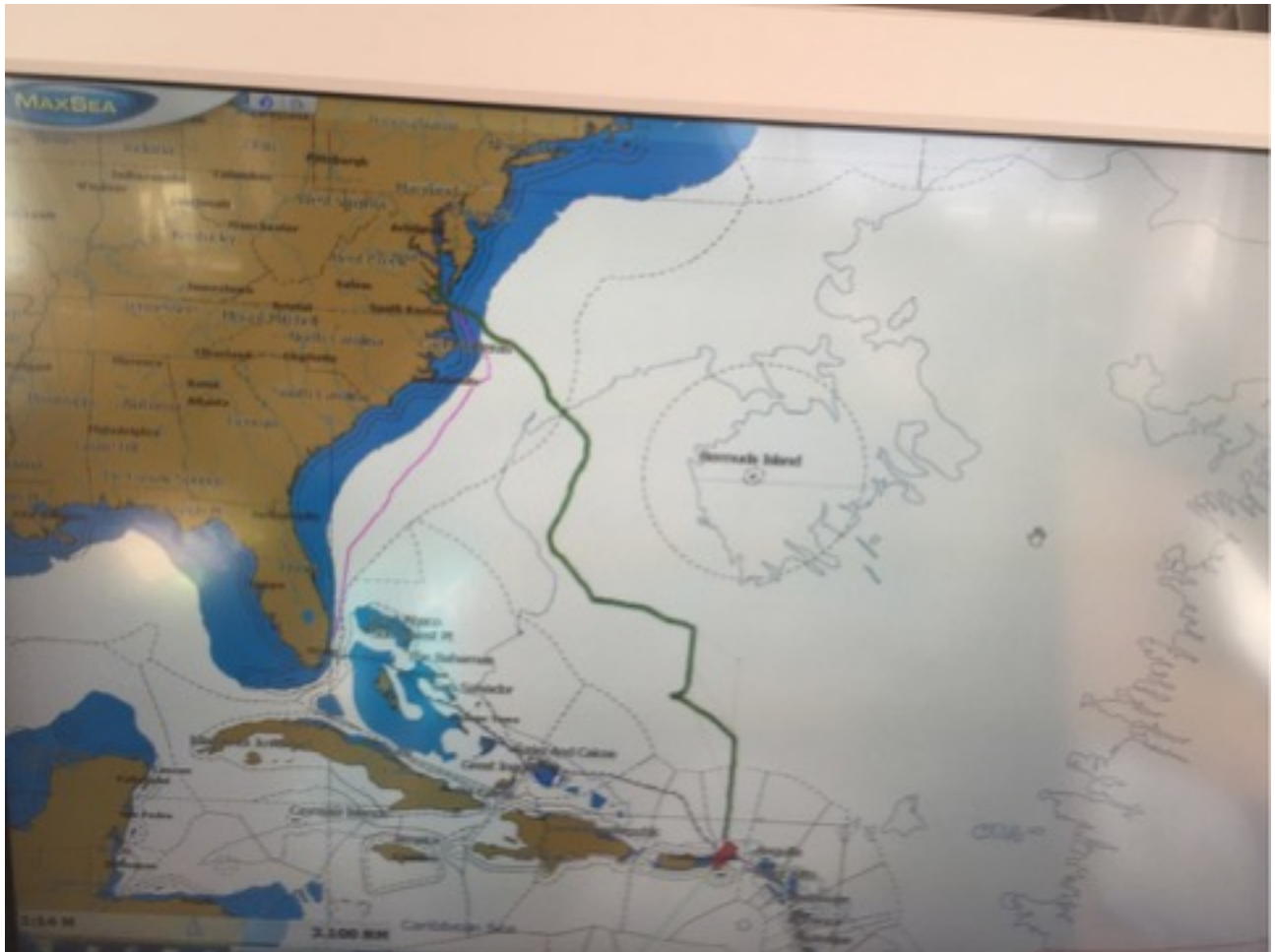


Dezember 2015
York River Yacht Haven - British Virgin Islands
Quer durchs Bermuda-Dreieck



Tag 1: Mittwoch, 02.12.2015

Nachdem wir am Vormittag das Mietauto abgegeben, bei der Marina ausgecheckt und noch einen aktuellen Wetterbericht abgerufen haben, werfen wir um 13:00 Uhr bei Nieselregen und 16 Grad die Leinen los für den ca. 1500 sm langen Törn in die Wärme zu den British Virgin Islands. Skiunterwäsche, dicke Socken, Fleecepulli und Fleecejacke wärmen uns, die Regenkleidung ist bereit gelegt. Natürlich haben wir die Sicherheitsausrüstung nochmal überprüft. Etwas nervös bin ich schon, erstmals führt uns der Kurs nicht durch ein Gebiet, in dem mit hoher Wahrscheinlichkeit gleichmässige Winde aus einer Richtung wehen.

Wir haben vor, zunächst einen Punkt südwestlich von Bermuda anzusteuern und dann nach Süden in die Passatwindzone zu segeln. Laut Wettervorhersage haben wir zunächst SW-Wind 4-5, der dann am Donnerstag auf NW 5-6 und dann weiter auf Nord dreht und schwächer wird. Hoffentlich hält sich der Wind auch an die Vorhersage.

Gleich nach der Ausfahrt können wir Segel setzen, aber kurze Zeit später dreht der Wind nach Süd und wir müssen die Genua einholen und motoren. Als wir kurz nach 17:00 Uhr den Chesapeake Bay Strassentunnel queren, ist es schon dunkel. Wir halten uns wegen dem starken Schiffsverkehr in ausreichendem Abstand von der betonnten Fahrrinne, aber der Bereich der Einfahrt in die Chesapeake Bay und nach Norfolk erfordert ständige Aufmerksamkeit am Radarschirm. Zwei Schiffe rauschen mit über 30 kn durch die Nacht quer über die Bucht, da sie kein AIS haben oder nicht aktiviert haben, wissen wir nicht, ob es Fähren oder Kriegsschiffe sind.

Bei der Aus- bzw. Einfahrt in die Chesapeake Bay bei Cape Henry gibt es noch ein Verkehrstrennungsgebiet (VTG), aus dem wir uns heraushalten müssen. Da der Wind immer noch aus Süd bläst, müssen wir weiter motoren, um den Schiffsverkehr im VTG nicht zu stören, da uns ein Kurs unter Segeln mitten hinein führen würde, was verboten ist und streng bestraft wird, falls man erwischt wird. Das wollen wir lieber nicht riskieren und opfern ein paar Liter des kostbaren Diesels.

Kurz vor 21:00 Uhr erreichen wir dann das Ende des VTG und können den Kurs so ändern, dass wir unter Segeln vernünftig vorwärts kommen. Vorsichtshalber setzen wir sowohl das Gross wie auch die Genua im 1. Reff. Wenig später macht sich das gleich bezahlt, da der Wind für kurze Zeit 10 bis 15 min) in Böen Windstärke 8 erreicht. Da hätten wir gleich wieder reffen müssen und das ist kein Spass in stockdunkler Nacht bei 16 Grad. So können wir die Böen relativ entspannt im Salon sitzend beobachten.

Nach den Böen bläst der Wind wie vorhergesagt mit 5-6 Bft. und wir rauschen mit 6 bis 9 kn ohne grosse Hoppelei durch die Nacht.

Tag 2: Donnerstag, 03.12.2015

Langweilig wird's heute Nacht nicht, denn wir kreuzen den Schifffahrtsweg entlang der US-Ostküste und es sind immer wieder Kursänderungen notwendig, um ausreichenden Abstand zu halten. Ab 03:00 Uhr dreht der Wind dann auf West, sodass wir einen noch angenehmeren Kurs mit raumem Wind halten können. Die Wassertemperatur steigt beständig, sie beträgt jetzt schon 20 Grad gegenüber 14 Grad gestern Mittag. Wir sind gespannt, wann wir den Golfstrom kreuzen.

Bis 06:00 Uhr hat der Wind wie angekündigt auf NW gedreht, in den letzten Stunden hat er die Richtung also um über 90 Grad geändert. Das Ergebnis ist eine schreckliche Kreuzsee, nach einer Kursänderung mit Halse ist es aber wieder erträglich.

Um 07:00 ist das Meer schon 24 Grad warm, wir sind jetzt ca. 60 sm von der Küste entfernt. Die Luft ist mit 16 Grad aber noch lausig kalt.

Am Vormittag legt der Wind immer mehr zu, der Windmesser zeigt minutenlang mehr als 30 kn, das sind 7 Bft. BearBaloo rast mit über 10 kn durch die aufgewühlte See, aber der Autopilot hat mehr und mehr Schwierigkeiten, den Kurs zu halten. Wir entschliessen uns, die Segel vorsichtshalber weiter zu reffen auf Reff 2. Die Geschwindigkeit sinkt zwar um 1 bis 2 kn, aber wir wollen sicher und gemütlich segeln und kein Rennen gewinnen. Als wir mit dem Reffen fertig sind, ist die Wassertemperatur auf 27 Grad gestiegen, wir sind mitten drin im Golfstrom.

Der Wind bleibt bei 7 Bft und im Laufe des Nachmittags bauen sich furchterregende Wellen auf, bestimmt 4 m hoch. Sie rollen von schräg hinten an und bevor man denkt, jetzt schlägt eine über das Schiff, wird das Heck angehoben und die Welle läuft darunter durch. Bevor es dunkel wird, kocht Eva Kartoffeln und brät Hühnchenbrust zum Abendessen, bravourös, wie sie das macht bei 7 Bft und den Wellen.

Mit dem Sonnenuntergang kriecht die Kälte durch jede Ritze. Ich ziehe noch eine zusätzliche Schicht an und wir teilen uns wieder die Wache, je nach dem, wer gerade weniger müde ist. Es wird Zeit, dass wir in wärmere Gefilde kommen.

Tag 3: Freitag, 04.12.2015

In der Nacht hat der Wind nachgelassen und auf Nord gedreht. Die Wellenhöhe ist auch wieder auf normale 2 m zurückgegangen, nur der Himmel ist wolkenverhangen. Es wird ausgerefft und die Segel neu eingestellt. Bei wechselndem Wind machen wir zwischen 4 und 7 Meilen die Stunde. Wir sind jetzt mutterseelenallein auf dem Meer, auch das AIS, das eine Reichweite bis ca. 100 sm hat, zeigt keine Schiffe an. Eva hält immer Ausguck nach einem Wal oder anderen Tieren, aber heute lässt sich nicht einmal eine Möve blicken.

Unser gestriges Etmaal, das ist die Strecke von 12 Uhr mittags bis zum nächsten Mittag, betrug gestern 164 sm und heute 144 sm. Damit sind wir sehr zufrieden. Bis zu unserem Wendepunkt südlich von Bermuda sind es noch 400 sm und die direkte Entfernung zu den BVI beträgt ca. 1000 sm. Wegen der Windbedingungen ist die tatsächlich zu segelnde Strecke etwas länger.

Am Nachmittag frischt der Wind auf und es beginnt zu regnen. Ich reffe die Genua ins 2. Reff. Am Abend dreht der Wind fast auf Ost, sodass wir gezwungen sind, einen südlichen Kurs zu steuern. Hoch am Wind sind die Schläge der Wellen auf BearBaloo so stark, dass wir abfallen, um Schäden zu vermeiden und schlafen zu können.

Tag 4: Samstag, 05.12.2015

Kurz nach Mitternacht hole ich die neueste Wettervorhersage, die wir täglich per eMail als sog. Grib-files erhalten. Es hat sich ein Starkwindband mit Ostwind in unserem Gebiet und südlich davon aufgebaut, das wir erst nach Süden queren müssen, um dann in einem Bereich mit schwachen Winden bzw. westlichen Winden nach Osten segeln bzw. motoren zu können. Unseren bisherigen günstigen Kurs können wir nicht halten, da BearBaloo bei Starkwind hart am Wind enorme Schläge einstecken müsste (was das Schiff wahrscheinlich aushält, aber wir nicht). Wir drehen also nach Süden ab.

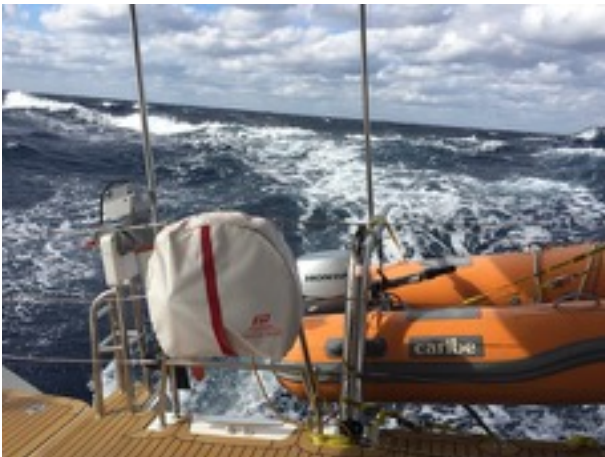
Die BVI liegen auf 64 Grad 40 min westlicher Länge, diesen Längengrad sollten wir erreichen, um im Passatwindbereich nicht gegen den Wind kreuzen zu müssen.

Sobald es hell ist, wird das Grosssegel auf das 2. Reff verkleinert, da wir voraussichtlich bis 30 kn Wind erhalten werden. Die Vorhersage kündigt Nordost mit Stärke 6, in Böen bis 8.

Unser Etmal beträgt 170 sm, nur leider nicht ganz die Richtung, die wir uns gewünscht hätten.

Entgegen der Vorhersage steigt die Windstärke zunächst auf konstant 7 (statt 6) und die Windrichtung beträgt nicht ca. 60 Grad, sondern ca. 80 bis 90 Grad (90 Grad bedeutet Ostwind). Inzwischen haben sich wieder enorme Wellen aufgebaut. Um jetzt einigermaßen unbeschadet durch die aufgewühlte See zu kommen, müssen wir einen Kurs von etwa 120 Grad zum Wind wählen. Wegen der ungünstigen Windrichtung verlieren wir bis Sonntag früh gut 70 sm wertvolle Höhe.

So eine beschissene (Entschuldigung) Wetterlage habe ich auch noch nicht erlebt. Wir sausen zwar mit gut 8 kn im 2. Reff (beide Segel) durch die inzwischen stockfinstere Nacht, nähern uns unserem Ziel aber nicht, sondern verlieren wie gesagt wertvolle Höhe. Die Geschwindigkeit zu verringern ist auch keine Lösung, denn wir müssen aus diesem ungünstigen Windband heraus nach Süden, wo günstigere Winde wehen (behauptet der Wettergott, aber stimmt das?).



Fatalerweise verschiebt sich das Windband in etwa mit der gleichen Geschwindigkeit nach Süden, mit der wir nach Süden vorankommen. Aber es hilft nichts, angeblich löst sich das Windband am Sonntag vormittag auf.

Tag 5: Sonntag, 06.12.2015

Nikolaustag. Nach feiern ist uns nicht zumute, wir müssen hart daran arbeiten, die BVI zu erreichen. Um 02:00 Uhr legt der Wind nochmals zu und erreicht konstant 8 Bft. Das wird als 'stürmischer Wind' bezeichnet. Ich rolle die Genua fast ganz weg, um die Geschwindigkeit auf 6 kn zu reduzieren, bei der BearBaloo noch gesteuert werden kann. Apropos steuern: zum Glück funktionieren das Navigationssystem und der Autopilot problemlos und BearBaloo wird über die

gesamte Zeit nach Wind gesteuert, was bedeutet, dass immer ein bestimmter Winkel zum Wind eingehalten wird.

Um 04:00 Uhr geht der Wind endlich auf die vorhergesagten 6 Bft zurück und um 07:00 Uhr auf 4 Bft, sodass wir wieder einen vernünftigen Kurs segeln können, da sich die See beruhigt hat und die Wellenhöhe auf 2 m zurückgegangen ist. Leider ist das nur von kurzer Dauer: um 09:00 Uhr schläft der Wind fast völlig ein. Weiter gehts mit dem Backbordmotor. Wir benützen jeweils nur einen Motor, so haben wir eine Reichweite von ca. 1000 sm, was theoretisch ausreicht, die BVI zu erreichen, falls gar kein Wind mehr kommt. Verpflegung haben wir für 2 Wochen an Bord. So lange werden wir aber hoffentlich nicht brauchen.

Irgendwann zwischen 06:00 und 07:00 haben wir den 30ten Breitengrad überschritten und befinden uns damit wieder in den Tropen. Die Temperaturen stimmen, Wasser 25 Grad und Luft 23 Grad, aber das Wetter ist nicht karibisch. Der Himmel ist mit wenigen kurzen Ausnahmen wolkenverhangen und es regnet immer wieder.

Kurz vor Mittag dreht der Wind auf SSW, das hätte er laut Wettervorhersage erst morgen sollen. Wir nützen ihn und setzen wieder Segel, allerdings ist es gegen Abend wieder vorbei und wir motoren durch die Nacht.

Tag 6: Montag, 07.12.2015

Die Sonne beginnt sich durchzusetzen, das Meer ist ruhig und Eva bereitet Frühstück mit Eiern und Speck. Das weckt unsere Lebensgeister wieder, denn der Schlafmangel der letzten Tage macht sich bemerkbar.

Die warme Wäsche wird in den Wäschekorb gegeben und T-Shirt und Badehose angezogen. Der Wetterbericht wird ausgiebig studiert und diskutiert. Es sieht so aus, dass nördlich von 30 Grad und südlich von 26 Grad östliche Winde vorherrschen, dort dürfen wir also nicht hin. Dazwischen ist ruhiges Wetter und zeitweise Winde aus Süd bis Südwest. Wir beschliessen, vorerst auf dem 28ten Breitengrad zu bleiben, bei wenig Wind zu motoren und auf unser Glück für südwestliche Winde zu hoffen. Mittags ist es dann auch soweit, bei 4 Windstärken kommen wir unserem nächsten Ziel, einem virtuellen Punkt 'oberhalb' der BVI mit gut 5 kn näher. Am Abend sind wir noch gut 600 sm Luftlinie von den BVI entfernt.

Tag 7: Dienstag, 08.12.2015

Ein herrlicher Segeltag mit Windstärke 4 aus SW beschert uns 5-7 kn Geschwindigkeit, nur einmal unterbrochen durch eine Squall mit 10 min Starkregen. Ein interessanter Anblick, wie der Regen, der die Wellen platt macht, Meter für Meter näher kommt und dann auf uns herunter prasselt. So wird BearBaloo wenigstens aussen vom Salz befreit.



Morgens finden wir wieder regelmässig fliegende Fische an Bord.

Das wichtigste ist wieder der Wetterbericht, den wir uns jetzt 2 Mal täglich schicken lassen. Heute Abend soll der Wind einschlafen und ab morgen Abend soll es dann für ca. 35 Stunden mit 5

Windstärken von Süden blasen, also wieder mal aus der Richtung, in die wir dann wollen. Sobald der Wind heute einschläft, werden wir nach Süden motoren, da wir bei dem starken Südwind eh nur nach Osten können. 35 Stunden bedeutet ca. 200 sm, da sind wir dann wahrscheinlich über die Höhe der BVI heraus und können im nachfolgenden Schwachwind nach Süden motoren. Soweit der Plan, hoffentlich lässt er sich einhalten.

Tag 8: Mittwoch, 09.12.2015

Gestern Abend ist der Wind eingeschlafen und wir haben die Nacht durchmotort. Der Himmel ist nach wie vor wolkenverhangen, aber wir setzen wieder Segel, das Grosssegel vorsichtshalber im 2. Reff, denn am Nachmittag soll der Wind auf Süd drehen und dann müssen wir dagegen aufkreuzen. Am Nachmittag ziehen halbstündlich Squalls mit Böen und Regenschauern über uns hinweg, wegen dem gerefften Segel und der Windsteuerung müssen wir keine Manöver fahren, sondern können uns darauf beschränken, alles zu beobachten. Auch wenn wir bei 25 Grad nicht frieren, ist es nicht unbedingt ein Vergnügen. Wir vertreiben uns die Zeit mit Videos auf DVD.

Wir sind inzwischen so weit nach Osten gesegelt, dass es an der Zeit ist, die Uhren zu verstellen: heute Nacht stellen wir sie um eine Stunde vor auf UTC + 4 Stunden. Es sind noch ca. 400 sm bis Sopers Hole auf Tortola, wo wir einklarieren werden.

Am Abend dreht der Wind nach Süd, jetzt heisst es, hart am Wind zu segeln, was bei BearBaloo einen Kurs von 70 Grad zum Wind bedeutet. Die Windstärke nimmt auf 6 Bft zu, auch die Genua wird auf das 2. Reff reduziert, um Geschwindigkeit herauszunehmen und die Belastung für Material und Crew möglichst gering zu halten.

Tag 9: Donnerstag, 10.12.2015

Wir kämpfen uns gegen den Wind voran, mit Beginn der Helligkeit am Morgen fahren wir eine Wende. BearBaloo rollt und stampft in alle Richtungen, warmes Essen wird auf die Zeit nachlassender Winde verschoben, die sich im Laufe des Nachmittags einstellen sollen. In den letzten 12 Stunden haben wir gerade mal 11 sm Höhe (bezogen auf die Windrichtung) gewonnen. Obwohl es beruhigend ist, bei diesen Verhältnissen überhaupt Strecke in Richtung gegen den Wind zu machen, ergibt sich doch nur eine Geschwindigkeit von weniger als 1 kn in dieser Richtung. Fahrtenkatamarane sind einfach nicht dafür gebaut, gegen den Wind aufzukreuzen. Ohne Windänderung würden wir noch etwa 16 Tage für die restliche Strecke zu den BVI benötigen. Mit den vorhergesagten Winden rechnen wir mit einer Ankunft am Montag.



Kurz nach 14:00 Uhr passiert der 141 m lange Frachter 'Arneborg' unseren Kurs in 1,5 sm Entfernung auf dem Weg nach San Juan, Puerto Rico. Es ist seit dem Verlassen der US-Ostküste das zweite Schiff in Sichtweite. Eva hat vor einigen Tagen bei einer ihrer Nachtwachen nur die Lichter eines anderen Schiffes in ca. 4 sm Entfernung gesehen.

Tag 10: Freitag, 11.12.2015

Bis Mittag sinkt der Wind auf 2 Bft, da müssen wieder die Motoren ran. Das bleibt den ganzen Tag so, auch die See beruhigt sich, aber leider lässt sich die Sonne zwischen den dichten Wolken nur kurz blicken. Bei der ruhigen See können wir wieder ausgiebig duschen und Eva kocht Kartoffeln und bereitet ein stärkendes Abendessen.

Tag 11: Samstag, 12.12.2015

In der Nacht sind viele Blitze zu sehen, zum Glück bleiben sie weit entfernt. Inzwischen haben wir die Höhe der BVI erreicht und schwenken auf einen Südkurs. Noch gut 300 sm. Alle halbe Stunde bis Stunde ziehen Squalls mit Regen und starken Böen durch, die uns zwingen, beide Motoren laufen zu lassen, um den Kurs zu halten.

Gegen Morgen setzt sich endlich der Südostwind durch, der Mittag dann auch 3. Bft. erreicht, sodass wir wieder Segel setzen können. Mit gut 5 kn nähern wir uns beständig dem Ziel.

Mit Einbruch der Dunkelheit beginnt wieder das gleiche Spiel. In den Böen der Squalls beschleunigt BearBaloo auf über 8 kn und gleitet in einem wilden Ritt über die Wellen. Da aber zumindest einer von uns einigermassen schlafen soll, reffen wir die Genua und segeln durch die stockfinstere Nacht.

Tag 12: Sonntag, 13.12.2015

Als die Sonne aufgeht, haben sich die Wolken endlich gelockert und blauer Himmel ist zu sehen. Es sind noch 140 sm zum Ziel. Die Stimmung steigt und ein grosses Frühstück tut das Seine dazu. Wir haben uns entschieden, auf Jost van Dyke einzuklarieren, eine kleine Insel ca. 5 sm nördlich von Tortola, um dem Trubel zu entgehen. Wir wollen die Segelfläche so einstellen, dass wir morgen früh dort eintreffen, um genug Zeit zum Einklarieren zu haben. Die Offiziellen der BVI nehmen es sehr genau, dass neu eintreffende Yachten so schnell wie möglich zum Customs kommen.

Gegen Mittag zieht es schon wieder zu und aus dem Sonnenbad wird es erstmal nichts.

Tag 13: Montag, 14.12.2015

In der Nacht ist schon der Schein der Inseln zu sehen. Auch der Schiffsverkehr hat zugenommen, 4 Frachter kreuzen unseren Kurs.

Als es hell wird, sind die Inseln zu sehen, es ist immer schön 'Land in Sicht' rufen zu können, auch wenn das im Zeitalter des GPS keine Überraschung mehr ist.

Um 10 Uhr fällt der Anker in Great Harbour in Strandnähe. Wir haben das Bermudadreieck durchquert, ohne unterzugehen. Für die knapp 1600 sm haben wir 12 Tage und Nächte gebraucht. Unter Anbetracht von 2,5 Tagen Starkwind gegen uns sind wir damit sehr zufrieden.



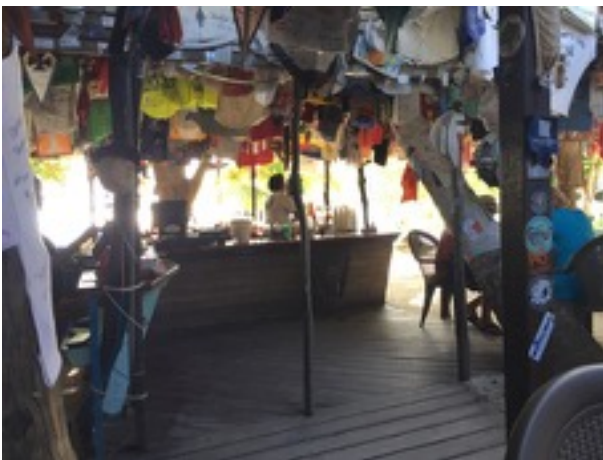
Die Bucht ist trotz Vorsaison gut besucht, zahlreiche Pelikane stürzen sich zur Nahrungssuche ins Meer. Wir machen das Beiboot fertig und steuern den Dingysteg an. Unmittelbar davor erschreckt uns ein lauter Platsch. Zwischen uns und dem 1 m entfernten Steg ist ein Pelikan ins Wasser gestochen und verspeist nun genüsslich seinen Fang. Wir schauen uns an und lachen los. Hier ist die Karibik noch in Ordnung.

Beim Einklarieren gibt es keine Probleme und wir bekommen die übliche Aufenthaltsgenehmigung für 1 Monat.

Great Harbour hat sich seit unserem letzten Besuch vor fast 15 Jahren verändert, wie überall ist einiges gebaut worden, aber bei dem Spaziergang durch den Ort können wir feststellen, dass die



karibische Gelassenheit geblieben ist. Überall wird freundlich begrüßt und auch Foxy lässt sich in seiner - inzwischen vergrößerten - Bar sehen.



Jetzt werden wir uns erst einmal erholen, denn der Törn war mehr Arbeit als Vergnügen. Danach machen wir uns wie üblich ans Reparieren, die ToDo-Liste ist ganz schön lang.



Wir wünschen Euch schöne Feiertage und frohe Weihnachten und machts es guat.

Eva und Gerd