

Dezember 2015 - Februar 2016 British Virgin Islands - Puerto Rico

Dezember 2015

Nach der 12tägigen Fahrt durchs Bermuda-Dreieck bleiben wir 2 Tage in Great Harbour, erholen uns und schlafen viel. Am 16. verlegen wir uns vor das einsame Inselchen Sandy Split, das wir ab



Spätnachmittag ganz für uns allein haben. Nach weiteren 2 Nächten haben wir uns genug erholt und wollen am Freitag, 18.12. in der Nanny Cay Marina auf Tortola festmachen. Wir hatten optimistischerweise angenommen, ohne Probleme einen Platz zu bekommen, da die Hauptsaison erst Weihnachten beginnt, aber als wir die Marina gegen 16 Uhr anfunken, bekommen wir keine Antwort. Zum Glück gibt es ca. 1 sm nordöstlich eine Bucht, die Sea Cow Bay, hinter deren Riff wir auf 3 m Wassertiefe ankern können. Das ist jetzt nicht der schönste Platz, aber wir liegen sicher vor Wellen geschützt.

Am nächsten Tag gehts mit dem Dingy zur Marina und wir erfahren, dass erst ab 27. ein Liegeplatz frei wird. Damit haben sich unsere Überlegungen erledigt, eventuell doch noch Weihnachten in München zu verbringen. Da das Wetter mit Wind um 20 kn und immer wieder Regenschauern nicht mitspielt, fahren wir mit dem Taxi 5 km nach Road Town, besorgen eine SIM-Karte von Digicell (7 GB für 99 US\$), besuchen Schiffsausrüster und bummeln in den Pausen zwischen den Regenschauern in der Stadt.

Durch die rauhe See bei der Überfahrt ist ein unterseitiger Spritzschutz unter dem Cockpitablauf abgerissen worden, ohne den immer wieder Salzwasser ins Cockpit spritzt. Nach einigen Telefonaten mit dem sehr netten Herrn Heyde von Lagoon Deutschland und eMails gelingt es Eva, dass dieses und einige andere Teile noch am 23.12. an die Adresse Nanny Cay Marina abgesendet werden.

Durch eine Unachtsamkeit beim letzten Segelbergen ist ausserdem die Reffleine des Grosssegels gerissen, glücklicherweise erst, als das Segel schon fast ganz geborgen war. Diese Leine ist eine Endlosleine, die an Bord gespleisst (seemännisch verbunden ohne Knoten und ohne Verdickung) werden muss. Entweder können wir uns auf Englisch nicht ausreichend ausdrücken oder die englische Bezeichnung dieser Art Seil (deutsch: kernmantelgeflochtenes, balanciertes Polyesterseil, englisch: Double Braid) ist hier unbekannt oder die Ausrüster sind nicht gut sortiert, nach einigem Hin und Her und Telefonaten und eMails mit dem ebenfalls sehr netten Herrn Burfeind von Hahnfeld-Masten erreicht Eva, dass dieses Seil auch noch am 23.12. von Deutschland versendet wird. Wir sind gespannt, wann uns die Pakete erreichen. In der Zwischenzeit können wir schon mal spleissen üben.

Am Mittwoch, den 23.12. motoren wir ca. 10 sm gegen den Wind nach Marina Cay, einem Inselchen mit nettem Restaurant und Bar, in der wir uns aus Frust vor dem schlechten Wetter



'Painkiller', den typischen Drink der BVI genehmigen. Fast stündlich ziehen Regenschauer durch, die Wind mit über 25 kn (gut 6 Bft) bringen. Einige Böen erreichen sogar Windstärke 8.

Weihnachten kommunizieren wir über whatsapp mit Nicola und Sabine, die uns stolz Bilder ihres ersten eigenen Weihnachtsbaumes schicken, was uns freut aber gleichzeitig etwas traurig macht, nicht gemeinsam feiern zu können. Wegen dem vielen Regen bleiben wir an Bord und Eva kocht ein leckeres Steak mit gebräunten Zwiebelringen, Kräutermushrooms und Reis. Dazu eine Flasche Wein.



Am 1. Weihnachtsfeiertag besuchen wir Scrub Island, ein nahe liegendes, vor ein paar Jahren fertig gestelltes Luxusresort mit dem Dingy. Die im Internet recherchierten Zimmerpreise von 500 US\$ aufwärts lassen einiges erwarten, aber wie das in der Karibik so ist: es ist ganz nett, aber nichts besonderes. Wenigstens sind die Bierpreise (5 US\$) für die Karibik normal.

Am nächsten Tag motoren wir 5 sm in die Carvel Bay von Cooper Island. Hier liegen wir ganz allein mit 50 m Kette auf 9 m Wassertiefe vor Anker. Kurz nach dem Ankermanöver schüttet es wieder wie aus Kannen und starke Windböen lassen BearBaloo tanzen. Der Wind kommt überraschenderweise aus Süd, hinter Cooper Island wie auch bei einigen anderen Inseln wird die Luft so stark verwirbelt, dass der Wind auch schon mal entgegen der normalen Windrichtung wehen kann. Die Engländer nennen das 'backwinding'. Aber wir haben ausreichend Platz zum Ufer und der Anker bewährt sich wieder einmal. Eva hält vorsichtshalber die halbe Nacht Ankerwache, zusätzlich ist auch die elektronische Ankerwache eingeschaltet, die Alarm gibt, sobald ein bestimmter Radius um den Anker überschritten wird.



Am 27.12. laufen wir in die Nanny Cay Marina ein, wo wir bis zum 30. einen Liegeplatz reserviert haben. Wir genießen die Annehmlichkeiten, machen verschiedene Besorgungen und kleinere Reparaturen. Unter Anderem versuchen wir, die vorderen Positionsleuchten zu reparieren, die während der Fahrt durch das Bermudadreieck ausgefallen sind. Da ständig ein Ersatzsystem montiert ist, sind wir aber immer sichtbar. An den Enden der Kabel messe ich 12 V, trotzdem leuchten die LEDs nicht. Bei direktem Anschluss an 12 V leuchten die LEDs wie gewohnt. Die Messungen und Untersuchungen des Kabelverlaufes nehmen den halben Tag in Anspruch, am Schluss ist es Eva, der auffällt, dass am Austritt der einzelnen Litzen aus dem Kabel Korrosionsspuren vorhanden sind. Der Kabelquerschnitt ist dadurch so geschwächt, dass die LEDs nicht leuchten, aber im unbelasteten Zustand trotzdem 12 V messbar sind. Für dieses Mal ist noch genug Lose im Kabel vorhanden, dass eine Reparatur möglich ist, ohne dass das gesamte Kabel ausgetauscht werden muss.

Ausserdem muss sichergestellt werden, dass die Pakete aus Deutschland von der Marina angenommen werden.

Wir wollen Sylvester bei Foxy's auf Jost van Dyke feiern und so machen wir uns am 30.12. auf die 2stündige Fahrt. Schon aus 5 sm Entfernung ist zu sehen, dass Great Harbour, die Bucht, die vor 2 Wochen noch reichlich Platz bot, nun überfüllt ist, mindestens 100 Boote liegen dicht an dicht. Auch die nahe gelegene White Bay ist voll und so wir entscheiden uns für Little Harbour. Die Bojen sind natürlich alle belegt, nach etwas Suchen ankern wir auf 15 m mit 80 m Kette, zwar mitten im Fahrwasser, aber da Little Harbour nicht von Fähren angelaufen wird, ist das kein Problem. An Land unterhalten wir uns mit einer Familie aus dem ca. 60 sm entfernten Puerto Rico, die Sylvester immer hier feiern und mit einem Motorboot die Strecke in 4 Stunden bewältigen. Der Sohn studiert in den USA und sagt, dass das Wasser jetzt im Winter zu kalt zum schwimmen ist. Zurück auf BearBaloo schaue ich auf das Thermometer, das Meer hat 28 Grad.

Am 31.12. bringt uns ein Taxi nach Great Harbour, wo auf dem Wasser die Yachten so dicht liegen, wie man es sonst nie riskieren würde. Hoffentlich kommt kein stärkerer Wind auf. An Land laufen die Vorbereitungen für Sylvester, einige zusätzliche Buden werden aufgebaut und die Strasse am

Wasser ist für die wenigen Autos gesperrt. Der Dingysteg ist überfüllt, die Dingys müssen in zweiter und dritter Reihe festgemacht werden. Die Stimmung ist gut und es scheint kaum einen zu



stören. Aber auch hier sind nicht alle gleich: ein weiss Uniformierter hält die besten Plätze für die Beiboote der Megayachten frei, die draussen vor Anker liegen. Wer ko, der ko. Bestimmt über 1000 Leute schlendern am Strand und tanzen in den Bars, die meisten bei Foxy, auch kurze Regenschauer können die Stimmung nicht trüben. Rechtzeitig wünschen wir Nici und



Bine ein frohes neues Jahr, sie sind uns ja 5 Stunden voraus. Der Jahreswechsel verläuft unspektakulär, es wird lediglich heruntergezählt und das wars dann auch, Feuerwerk gibt es keins. Happy new Year! Nach den weiten Wegen, die wir 2015 zurückgelegt haben, lautet das Motto für 2016: Slow down!

Januar 2016

Kurz nach 01 Uhr kehren wir mit dem Taxi nach Little Harbour zurück, der Taxipreis hat sich inzwischen verdoppelt und jeder, der auf der Insel ein Auto hat, setzt es als Taxi ein. Bestimmt ein Viertel der Jahreseinnahmen wird in den Tagen um Sylvester gemacht.

An der Bar gibt es noch einen Painkiller als Absacker und dann fährt uns unser Dingy zurück zu unserem Ankerplatz.

Als wir ankommen, ist schon ein Pfeiffon zu hören, es stellt sich heraus, dass die 12 V Batterie, die schon in Georgetown Probleme bereitet hat, wohl endgültig ihren Geist aufgegeben hat. Das Jahr fängt schon gut an. Wenigstens lässt sich der Alarmton abschalten und wir können schlafen gehen.

Da wir in Little Harbour keinen Internetzugang haben, verlegen wir am 02.01. nach Sopers Hole. Bei einer mehrstündigen TeamViewer Sitzung versucht Johannes, die Batterie und den Steuerbord-Charger, der offensichtlich ebenfalls ein Problem hat, wieder einzustellen. Leider bleibt es dabei: die Batterie ist hinüber und der Charger lädt nicht mehr richtig.

Die nächsten 2 Tage verbringen wir in einer einsamen Bucht von Great Tobago, einer unbewohnten Insel ganz im Westen der BVI, wo Eva durch gutes Kochen die Stimmung wieder hebt. In der Nacht zum 04.01. soll das Maximum der Quadrantiden auftreten. Angekündigt sind bis zu 100 Sternschnuppen pro Stunde, aber am Abend beginnt es zu regnen und es bleibt die ganze Nacht bewölkt. Schade.

Am 05.01. machen wir wieder in der Nanny Cay Marina fest. Die Marina ist bis zum letzten Platz besetzt, ohne Reservierung hätten wir keinen Platz bekommen. Als wir die Pakete abholen und öffnen, ist die Enttäuschung gross: durch ein Missverständnis ist eine Abdeckung, die sich im Sturm gelöst hatte und Spritzwasser durch die Cockpitabläufe verhindert, nicht dabei. Man braucht viel Geduld und Nerven, um das Schiff in Schuss zu halten. Per eMail wird das Teil nochmals geordert.

Danach beschäftigen uns die Suche nach dem Leck in den Motorräumen und das Spleissen der Reffleine für den Grossbaum. Aber wir haben ja Zeit und wollen uns an die karibische Geschwindigkeit anpassen.

In der Marina sind überwiegend US-Amerikaner und Kanadier mit ihren Booten, keine Europäer. Wir werden mehrfach zu den Vorkommnissen in Köln angesprochen, die sogar den Weg in die amerikanischen Nachrichten gefunden haben. Es herrscht Unverständnis, wie Deutschland so eine freizügige Politik anfangen konnte und weiter durchhalten will.

Das Spleissen stellt sich als schwierig heraus. In der Anleitung heisst es: ... die Technik erfordert Fingerspitzengefühl und Erfahrung ... Das wird uns die nächsten Tage beschäftigen. Erfahrung im Spleissen haben wir keine und mit meiner Fingerfertigkeit ist es seit meinem Skiunfall auch nicht weit her. Wir wollen uns aber nicht stressen lassen und da wir eh auf das Paket warten müssen, lassen wir uns Zeit und beschliessen, erst einmal Urlaub zu machen. Hier bedeutet das, die Tage zu geniessen, auch ohne unbedingt jeden Tag etwas zu unternehmen.

Ein paar Tage verbringen wir in der Deadmans Bay auf Peter Island, schöner weisser Sandstrand mit Palmenreihe. Der grösste Teil des Strandes ist für die Gäste des Peter Island Resort reserviert, einem 5-Sterne Luxusresort. Hier heisst die Bucht Honeymoon bay.

Aber heutzutage ist die Luxusskala nach oben offen. Neben uns ankert die Invictus, eine 66 m lange Motoryacht mit 19 Crew für 12 Gäste. Die Yacht kann man mieten: für 476.000 US\$ pro Woche. Scheinbar hat das tatsächlich jemand getan.

Allmählich wird die Zeit knapp. Am 13.01. läuft unsere Aufenthaltsgenehmigung für die BVI ab und für eine Verlängerung müssten wir zum Customs nach Roadtown und einen Antrag stellen, das ist uns zu mühsam.

Am 12.01. erfahren wir, dass das Paket am Abend in der Marina ankommen soll. Das kann ja gerade noch passen. Am Mittwoch, den 13.01. segeln wir wieder nach Tortola und ankern vor der Marina. Das Päckchen ist da aber das entscheidende Teil fehlt immer noch.

Wir müssen weiter und nach einer Stunde machen wir an einer Boje in Sopers Hole fest und fahren zum Customs zum Ausklariieren. Geht einfach und kostet 75 Cent. Es gibt doch noch preiswerte Dinge hier.

Danach gehts zu Pussers zum Essen und Versorgen, wir genehmigen uns einen Painkiller und dann noch einen und ein Bierchen und beschliessen, erst morgen nach St. John zu den US Virgins zu starten. Merkt ja keiner, dass wir eine Nacht länger hier bleiben.

Cruz Bay auf St. John, wo wir einklariieren müssen, ist nur 5 sm entfernt und der Wind passt auch. Wir segeln gemütlich, finden einen geeigneten Ankerplatz und fahren zum Customs. Karibischer Ort, aber mit us-typisch vielen Autos und sogar hier ist Customs mit Fingerabdruck-Scannern und Kameras für biometrische Aufnahmen ausgerüstet. Geht aber alles ganz entspannt und freundlich.

Die US Virgins gehören zu den USA, sind aber kein Bundesstaat. Sie waren ursprünglich dänisch und wurden 1917 von Dänemark für 25 Millionen US\$ an die USA verkauft. Sie bestehen aus 3 grösseren Inseln und ca. 40 kleineren Inselchen.

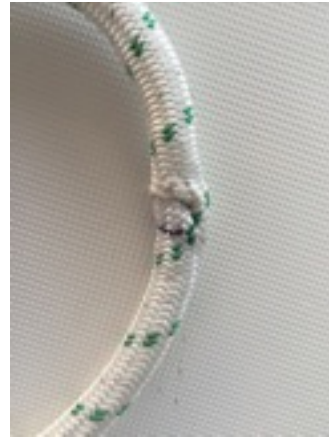
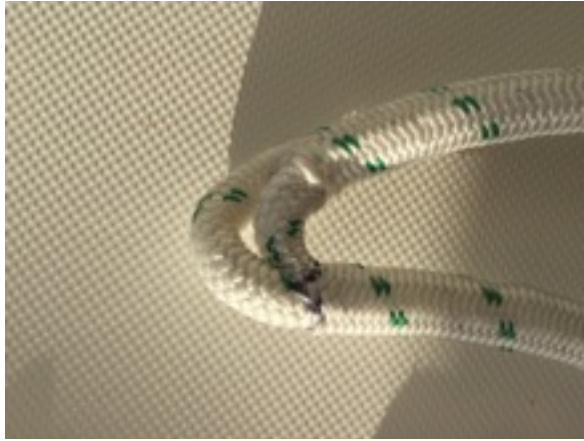
Beim Verkehr erkennt man den britischen Einfluss, denn es wird links gefahren. Allerdings sind die Autos amerikanisch, also links gesteuert. Eine seltene Kombination, ich weiss nicht, ob es das noch irgendwo gibt.

Der grösste Teil der 54 km² grossen Insel St. John wurde Anfang der 50er Jahre von Lawrence Rockefeller aufgekauft und der amerikanischen Regierung unter der Bedingung geschenkt, einen

Nationalpark einzurichten. Dieser besteht seit 1956 und umfasst heute etwa 2/3 der Insel. Diese Naturbelassenheit ist einzigartig in der Karibik.

Mit den letzten Sonnenstrahlen erreichen wir Waterlemon Cay in der Leinster Bay, wo wir an einer der Bojen der Nationalparkverwaltung festmachen. Insgesamt sind über 200 dieser Bojen ausgelegt, das Ankern ist zum Schutz der Riffe und des Seegrases weitgehend verboten.

Freitag, den 15.01. verbringen wir im Wesentlichen mit einem weiteren Spleissversuch, wir brauchen 6 Stunden dafür und das Ergebnis sieht gar nicht so schlecht aus, reicht aber für den



Zweck noch nicht aus. Am Samstag probieren wir dann noch eine andere Spleissart und sind ganz zufrieden damit. Am Sonntag wird es dann ernst, das Grosssegel wird soweit gesetzt, dass die Reffleine in der richtigen Länge eingezogen wird, dann müssen wir das Gross wieder einholen und

provisorisch festzurren. Wir warten dazu einen Zeitraum mit wenig Wind (2 bis 3 Bft) ab und haben dann genug Zeit. Der Spleiss muss klappen, wir haben nur einen Versuch, weil nach einem missglückten Versuch die Leine zu kurz für einen zweiten Spleiss ist. Unterbrochen von einem kurzen Schauer sind wir nach 3 Stunden fertig und die Generalprobe mit Setzen und Einrollen des



Segels läuft bilderbuchmässig. Auf diesen Erfolg lassen wir am Abend die Sektkorken knallen und mir fällt ein grosser Stein vom Herzen.

Darauf geniessen wir das schöne ruhige Wetter, gehen auf dem Waterlemon Trail spazieren, besichtigen die gut erhaltenen Ruinen der Annaberg Sugar Mill und schnorcheln rund um das Waterlemon Inselchen. Die Annaberg Zuckermühle war um 1800 eine von ca. 25 Zuckermühlen





auf St. John und hat seinen Namen von einem deutschen Plantagenbesitzer aus dem Erzgebirge.

In den nächsten Tagen bummeln wir mit BearBaloo zu den zum Teil zum Nationalpark gehörenden und deshalb einsamen Buchten Coral Bay, Round Bay, Long Bay, Hansen Bay, Elk Bay, Hurricane Hole, Salt Pond Bay, Great Lameshur Bay und Little Lameshur Bay. Ausser in Coral Harbour gibt es keine Versorgungsmöglichkeit und Eva zaubert aus unseren Vorräten feine Abendessen.



Am

28.01. segeln wir zur Hauptstadt der US Virgins nach Charlotte Amalie auf der Insel St. Thomas, wo wir einen Liegeplatz reserviert haben. Der Name Charlotte Amalie ist noch ein Überbleibsel aus der gut 300jährigen dänischen Herrschaft über die Inseln. Es ist Freihandelszone und wird fast täglich von Kreuzfahrtschiffen besucht, die dann Tausende Touristen in die Stadt zum zollfreien Einkauf entlassen.



Im westlichen Teil der Stadt haben Hugenotten aus St. Barthelemy (Insel ca. 100 sm westlich) das Fischerdörfchen Frenchtown gegründet, in dem der französische Einfluss in den Strassencafes sichtbar ist. Da es die meiste Zeit stark bewölkt ist und auch häufig regnet, verschieben wir die Fahrt mit der



Seilbahn auf den Flag Hill auf den nächsten Besuch.

Gebräuchliches und praktisches Fortbewegungsmittel auf St. Thomas sind die One-Dollar-Busse, mit denen man beliebig auf der Insel fahren kann. Beim Aussteigen bezahlt man 1 Dollar an den Fahrer.

Am Sonntag weist uns die Dame vom Customs freundlich darauf hin, dass wir 35 \$ sparen können, wenn wir das Ausklarieren auf Montag früh verschieben, was wir natürlich machen.

Obwohl sowohl die US-Virgins wie auch das ca. 60 sm entfernte Puerto Rico zu den USA gehören, müssen wir ausklariieren und auf den zu Puerto Rico gehörenden Spanish Virgins wieder einklarieren. Puerto Rico ist ein mit den USA assoziierter Inselstaat, es wird rechts gefahren und mit US\$ bezahlt. Die Puertoricaner gelten als US-Bürger, sind aber in den USA nur wahlberechtigt, wenn sie ihren Wohnsitz in den USA haben.

Am Montag um 16 Uhr ankern wir in der Ensenada Honda auf Culebra, setzen die gelbe Quarantäne Flagge und machen das Dinghy klar, um noch zum Customs zu kommen. Leider sind in den Reiseführern unterschiedliche Angaben vorhanden, sodass wir zuerst bei der örtlichen Polizei landen, die spanisch spricht und mit unserer Frage nach Customs nicht viel anfangen können. Dann verstehen sie, was wir wollen und bedeuten uns, zu warten. Als sich nach 10 min aber nichts tut, steigen wir wieder ins Dinghy und fahren zum öffentlichen Steg des Ortes Dewey, wo uns eine Seglerin erklärt, dass Customs am Airport angesiedelt ist und man aber unbedingt zuerst die Telefonnummer anrufen soll, die am Ende des Dinghysteges angeschrieben ist. Bei dem Telefonat erfahren wir, dass Puerto Rico wie das US-Festland behandelt wird, wir eine Cruising License brauchen und unsere License, die wir letzten Juni in Miami erhalten haben, noch gültig ist. Wir stehen also am Ende des Dinghydocks und suchen unsere alte License in den vielen Formularen, die sich angesammelt haben. Aber die amerikanische Verwaltung funktioniert offensichtlich gut, noch bevor wir das entsprechende Papier finden, hat es der Officer schon aufgrund des Schiffsnamens auf seinem PC gefunden und bestätigt uns, dass es noch gültig ist. Das vereinfacht die Angelegenheit erheblich, da wir uns nicht auf den 15minütigen Fussmarsch zum Airport machen müssen, sondern Alles telefonisch erledigen können. Nach der Durchgabe der Passdaten, wobei mir partout nicht das nautische Wort für den Buchstaben "Z" einfällt (Zoulou, gesprochen 'Sulu', das "Z" ist Teil von Evas Passnummer), erhalten wir eine 24stellige Registrierungsnummer und sind damit offiziell angekommen. Der Officer hat über meine Erklärung für das "Z" übrigens herzlich gelacht (last letter of the alphabeth). Kann ja mal vorkommen, wenn man das nautische Alphabeth so selten braucht. Inzwischen ist auch ein Officer mit einem dicken SUV gekommen, der von der örtlichen Polizei informiert worden war, uns dort nicht mehr angetroffen hatte und uns dann richtigerweise am Dinghydock gesucht hat. Als Eva ihm erzählt, dass ich gerade mit Customs telefoniere, nickt er zufrieden uns fährt wieder. Nach dieser Prozedur, fahren wir erst einmal mit dem Dinghy zu nahe gelegenen Seglerkneipe, trinken ein Bier und ein Pina Colada, dann noch ein Bier und bleiben gleich zum Dinner. Es gibt einen ausgezeichneten Mahi-Mahi, was wir der rustikalen Kneipe gar nicht zugetraut hätten. Und das Internet ist auch ziemlich schnell.



Natürlich ist es dunkel, als wir zurück fahren und natürlich hatte ich vergessen, das Ankerlicht am Nachmittag einzuschalten. Aber Eva hat sich die ungefähre Richtung gut gemerkt, sodass wir BearBaloo wiederfinden und zufrieden ins Bett fallen können.

Am Dienstag, den 2. Februar machen wir nach 4stündiger Motorfahrt (der Wind hat stark nachgelassen) die Marina Puerto del Rey, in der



wir per eMail einen Liegeplatz reserviert hatten. Wir mieten ein Auto und besuchen San Juan, die Hauptstadt von Puerto Rico, deren sehenswerte und gut erhaltene Altstadt zum Welt-Kulturerbe zählt.



Ausserhalb der Stadt fällt auf, dass die Fenster, Türen und auch Veranden von so gut wie allen Gebäuden mit Stahlgittern gesichert sind und die besseren Wohnviertel mit Mauern umgeben sind und mit Schlagbaum gesperrten Zufahrten mit Personenkontrollen verfügen. Offensichtlich ist die Kriminalität hoch, allerdings spüren wir am Tag nichts davon, es ist kein Problem irgendwo anzuhalten und am Strand oder in einem Ort spazieren zu gehen. Nachts würden wir darauf eher verzichten.



Im Hinterkopf ist noch der Gedanke an den 91.en Geburtstag meines Vaters, nach kurzer Internetrecherche finden wir einen günstigen Direktflug von San Juan nach Frankfurt am Samstag, der Liegeplatz für BearBaloo kann auch organisiert werden und so geht es am Samstag, den 6. Februar zum Flughafen. Hier gibt es noch eine längere Schrecksekunde, da uns beim Einchecken erklärt wird, dass wir "nicht im System" sind, obwohl wir eine Bestätigungsmail von Condor erhalten haben. Nach fast 2 Stunden bekommen wir dann aber unsere Bordkarten und der Flug startet pünktlich.

Wir wünschen Euch noch ein gutes und ruhiges 2016 (slow down!) und in diesem Sinn
Viele Grüsse
Eva und Gerd