

April/Mai 2019 Turks and Caicos - Sint Maarten

Am Donnerstag, den 18.04.19 landen wir nach einem Zwischenstop in Montreal wieder auf Provinciales. Wegen unserem vielen Gepäck (wir haben 2 Koffer Ersatzteile und eine neue Herdplatte dabei) habe ich ein größeres Auto, diesmal einen viertürigen Jeep Wrangler gemietet. Das Auto hat kein Kennzeichen, an dessen Stelle ist nur ein Schild mit „Sixt Rental“. Angeblich ist das aber kein Problem.

Hier fährt man auf der linken Seite mit linksgesteuerten Autos, meist aus den USA. Vor allem beim Losfahren besteht da leicht die Gefahr, auf der falschen rechten Seite zu fahren, da es besonders ungewohnt ist, als Fahrer am Strassenrand und nicht in der Strassenmitte zu sitzen.

Wir kommen aber gut an der ca. 16 km entfernten Marina an, wo uns Eric, der Dockmaster zum B-Dock übersetzt. Bärchen liegt ruhig vertäut und wir freuen uns, wieder an Bord zu sein.

Am Freitag dann der Schock: beim Testen aller Systeme zeigen die Navigationsinstrumente nur noch Striche an. Das bedeutet, dass auch der Autopilot nicht funktioniert, was bei einer Zweiercrew außerordentlich anstrengend wäre. Auf den Turks und Caicos gibt es keine Marineindustrie, bei der man mal eben eine Reparatur beauftragen kann. Nach 8 Stunden Nachdenken, Schwitzen, Basteln und Angst finde ich den Fehler: die Verbindung zur Logge im bordeigenen Navnet-Netz, mit dem alle Sensoren und Navigationsinstrumente verbunden sind, ist korrodiert und hat das Netz lahmgelegt. Die Logge besteht aus einem kleinen Rädchen, das an der Unterseite des Rumpfes durchgesteckt ist und sich durch das strömende Wasser in Fahrt dreht. Bei Stillstand in einer Marina oder vor Anker setzt sich das Rädchen innerhalb kurzer Zeit (einige Tage) durch Bewuchs fest. Ich habe es mir deshalb angewöhnt, das Rädchen jeweils auszubauen, wobei immer Salzwasser in die Bilge spritzt, und das ist der Grund für die Korrosion. Nach dem Reinigen und Einsprühen der Stecker läuft alles wieder zuverlässig.



Samstag Mittag ist die Arbeit beendet und zum Ausgleich fahren wir zur Grace Bay, die zu den 10 schönsten Stränden der Welt gezählt wird, entspannen bei einem ausgiebigen Strandspaziergang und essen im „Hemmingway“, einem guten Strandlokal zu Abend.

Im Hinterkopf ist immer das Wetter als Gedanke vorhanden, da der Weg zu den kleinen Antillen wieder gegen die vorherrschenden Winde führt. In dem Buch „Segelrouten der Welt“ wird dieser Kurs wegen der schwierigen Bedingungen als „Dornenpfad“ bezeichnet, der gute Vorbereitung und viel Zeit erfordert. Wir haben vor, ein Wetterfenster mit schwachen Winden abzuwarten und dies für den

ca. 550 sm langen Weg nach St. Martin ohne Zwischenstop auszunutzen.

Das erste Wetterfenster öffnet sich schon für Dienstag, was aber enormen Stress bedeuten würde, BearBaloo in dieser kurzen Zeit seeklar zu machen. Verproviantieren müssen wir uns auch noch. So entscheiden wir, dieses Fenster nicht zu nutzen, auf ein baldiges weiteres Wetterfenster zu hoffen und alle Vorbereitungen in Ruhe durchzuführen.

Sonntag, der 21.04.19 ist Ostersonntag und wir nutzen die Osterfeiertage zur Erholung. Die nächsten Tage sind mit Reparatur-, Aufräum- und Putzarbeiten angefüllt. Das nächste Wetterfenster könnte sich zum 04./05. Mai öffnen, sodass wir uns nicht hetzen müssen.

Am Dienstag will ich mich mit einer Undichtigkeit in der Wasserversorgung im Backbordrumpf beschäftigen. Alle paar Stunden springt die Bilgepumpe an, es handelt sich aber um Süßwasser. Ich denke, dass es sich nur darum handelt, eine Verschraubung am Verteilsystem nachzuziehen, was schon öfter der Fall war. Bei der Kontrolle der Leitungen stellt sich heraus, dass ein T-Stück aus Kunststoff am Druckbehälter einen Haarriss hat. Das ist jetzt die dümmste Stelle, die es geben kann, zum Einen ist sie nicht direkt einsehbar (gefunden habe ich sie nur mit Hilfe der GoPro), zum



Zweiten ist es so beengt, dass ich nur mit einer Hand dahin komme und dann stellt sich heraus, dass es sich um ein Spezialteil handelt, das nicht handelsüblich ist (auf den Turks und Caicos sowieso nicht). Wir kontaktieren Lagoon Deutschland, um möglichst schnell ein Ersatzteil zu bekommen. Wir werden sehen, wie lange es dauert.

Allein durch die Untersuchungen hat sich der Riss so vergrößert, dass die Bilgepumpe alle 5 Minuten anspringt, was bedeutet, dass ca. 1 l/min herausspritzt. Wir können also die Pumpe nur noch einschalten, wenn wir sie unmittelbar brauchen (z.B. zum Duschen).

Am Dienstag, den 30.04.29 erhalten wir die Nachricht, dass das Ersatzteil von Frankreich per UPS verschickt worden ist. Inzwischen haben wir Ordnung im Schiff gemacht, Toiletten repariert, den Herd ausgetauscht, verschiedene Kleinigkeiten repariert und die Restaurants der Umgebung ausprobiert. Provo, wie Providenciales kurz genannt wird, ist abgesehen vom Linksverkehr sehr amerikanisch geprägt mit entsprechenden Preisen. Währung ist der US-\$. An „Things to do“ nennt der Reiseführer nur Wassersport und den Besuch der Strände, Sehenswürdigkeiten gibt es keine. Gefühlt besteht Provo nur aus Kirchen, Banken und den Villen bzw. Resorts der reichen Amerikaner. Noch in den 60er Jahren hatte Provo nur 500 Einwohner, heute sind es dank Steueroase und Tourismus ca. 25.000. Die Kriminalität ist sehr gering und das ist wohl ein wesentlicher Grund für die Beliebtheit bei den Amerikanern.

Nach dem letzten Wetterbericht wäre der Samstag der optimale Starttag, allerdings müssen wir weit in den Norden, um auf akzeptable Winde zu treffen. Der Weg verlängert sich dadurch von ca. 600 sm auf ca. 1000 sm. Wahrscheinlich werden wir aber das Ersatzteil erst Freitag Abend bekommen, sodaß wir erst Montag starten können. Wir beobachten die Weiterentwicklung weiter halbtäglich.

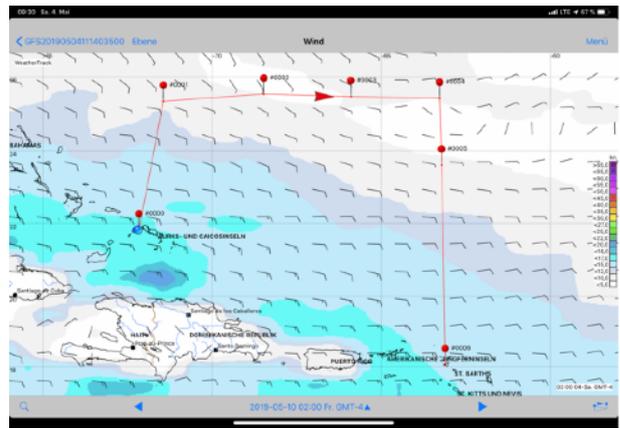


Am Donnerstag Abend erhalte ich die Mail, dass das Paket angekommen ist, Freitag um 08:30 hole ich es beim Marina Office ab und nach viel Schweiß und Flüchen läuft unsere Wasserversorgung um 14:00 wieder problemlos. Zum Austausch müssen wir eine Öffnung in den Boden sägen, anders kommen wir an das Teil nicht heran. Das Ersatzteil wird in China produziert, wie wohl mittlerweile fast alles auf dieser Welt, ist in UK verpackt worden und von Frankreich per UPS zu den Turks & Caicos geschickt worden. Dank an Lagoon Deutschland für den schnellen Service. Das Teil kostet 24,80 € und ca. 30 € Transport.



Die Wettervorhersagen der beiden Wetterdienste, die wir nutzen, nähern sich allmählich an und es sieht so aus, dass wir Montag starten können. Wir organisieren schon mal die Immigration zum Ausklarieren und die Tankstelle.

Ausklarieren erfolgt dann am Sonntag und kostet 75 \$. Am Montag, den 06.05.19 erledigen wir vormittag die Einkäufe für ca. 8 Tage und können dann den Jeep einfach offen am Marinaparkplatz stehen lassen mit dem Schlüssel unter der Fussmatte. Wie gesagt, Provo ist sehr sicher.



Gleich nach unserer Ankunft hatte ich auch unseren VSat (Datenverbindung über Satelliten) probiert und die Verbindung hatte auf Anhieb geklappt. Heute erscheint beim Test „Modem failed“. Ich kann auf die Schnelle keinen Fehler entdecken und zur Reparatur ist es zu spät. Der gewohnt einfache Zugriff auf emails und Internet auf See und damit auf aktuelle Wetterdaten ist damit nicht möglich. Die Versorgung mit aktuellen Wetterdaten ist für uns aber lebensnotwendig, um den richtigen Kurs im wechselnden Bereich der schwachen Winde zu finden. Zum Glück ist es bei „Wetterwelt“, von der wir über ein Abo die Wetterdaten und die Vorhersagen beziehen, möglich, den Bereich und den Umfang der Daten einzeln exakt auszuwählen und zu beschränken. Da wir nur Winddaten brauchen und keinen Luftdruck, Isobaren, Wetter, Niederschlag, Wellenhöhen, -richtung und -periode sowie Strömung, können wir die Dateigröße für das benötigte Gebiet und die 10-Tage Vorhersage auf ca. 35 kB (kBytes) verringern. Emails mit dieser Dateigröße können wir über unser Backup, das Iridium Satellitentelefon abrufen. Es zeigt sich wieder, wie wichtig ein Backup-System für wirklich jedes Gerät an Bord ist.

Am Nachmittag wollen wir tanken, aber wie es der Zufall will, blockieren 2 grössere Motoryachten die Tankstelle und so verschieben wir das auf Dienstag. Da alles meist länger dauert als geplant, kommen wir erst gegen 16:00 Uhr aufs offene Meer.

Der Wetterbericht hat leichte Winde bis maximal 4 Beaufort mit abnehmender Tendenz vorhergesagt. Ich entschliesse mich deshalb, das Großsegel ganz auszureffen und nicht wie sonst aus Sicherheitsgründen im 1. Reff zu segeln. Gleich darauf gibt es einen lauten Knall, wir blicken erschrocken zum Segel, wo das achterne Ende des Segels wie wild schlägt. Wohl wegen Materialermüdung ist die Schlaufe am Segel gerissen und ohne Befestigung können wir das Segel nicht mehr einrollen.

Eva muss mit aufs Biminidach und gemeinsam gelingt es uns in 1½ stündigem Kampf, das Segelende ohne Verletzung provisorisch kurz vor Sonnenuntergang zu befestigen und zum 1. Reff einzurollen. Bis morgen genügt das.

Gleich nach Sonnenaufgang ist der Wind fast eingeschlafen und wir nutzen die Gelegenheit, das Provisorium durch ein „dauerhaftes Provisorium“ mit einem Dyneema-Seil und mehreren Durchstichen durch das verstärkte Segelende zu ersetzen. Es ist wieder ein hartes Stück Arbeit für Eva und mich, aber nach einer Stunde ist das Segel wieder voll einsatzfähig.

Danach müssen wir uns erst mal erholen und der Motor schiebt uns zuverlässig nach Osten.

Wegen Spritsparen lassen wir immer nur einen Motor laufen, je nach Gegenwind erreichen wir so eine Geschwindigkeit zwischen 4 und 6 Knoten.

Täglich um 06:00 und 18:00 Uhr wird die Email mit den Grib-Daten (ein Standard zur Übertragung von Wetterdaten) herunter geladen, bei der nach heutigen Maßstäben lächerlichen Dateigröße von ca. 35 kB dauert das zwischen 6 und 10 Minuten. Das erinnert an die Übertragungsgeschwindigkeit um die Jahrtausendwende, funktioniert aber zuverlässig (für die Technikinteressierten zum Vergleich: GSM war ca. 50 mal schneller, unser VSat wäre, wenn es funktioniert, ca. 2000 mal schneller).

Die weitere Fahrt verläuft ereignislos, worüber wir ganz froh sind. Rings um uns ist wieder nichts als Wasser, nur am Freitag Abend kreuzt ein Segler im (laut AIS) Abstand von 861 m unseren Kurs. Wie es sich durch Kontakt über UKW-Funk herausstellt, handelt es sich um einen Schweizer,

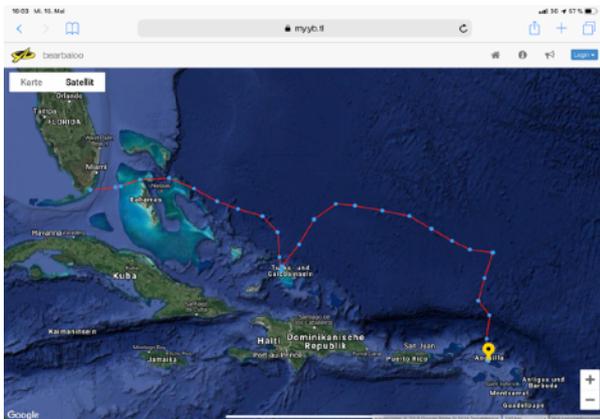


der

seit 30 Jahren in New York lebt und auf dem Weg von den BVI nach New York ist. Nach einem netten Gespräch wünschen wir uns gegenseitig eine sichere und angenehme Weiterfahrt und tuckern wieder durch die dunkle Nacht mit dem großartigen Sternenhimmel.

Am Sonntag Abend erreichen wir den Längengrad von St. Martin (63 Grad 6' West), allerdings ca. 250 sm nördlich. Endlich können wir die Motoren stoppen, Segel setzen und Kurs Süd nehmen. Was für ein ruhiges Gleiten mit ebenfalls 5 - 6 Knoten. Bärchen ist eben doch ein Segel- und kein Motorschiff. Leider hat der Passatwind eine starke südliche Komponente, sodass wir nicht direkt nach Süden segeln können, sondern kreuzen müssen. Ankunft in St. Martin wird Mittwoch oder Donnerstag sein. Ich informiere die Marina schon mal über unsere Verspätung.

Montag Vormittag kreuzt die Maersk Bogor, ein 224 m langes Frachtschiff, unseren Kurs im Abstand von 1,2 sm. Geschwindigkeit 17 kn, Ziel ist „MAPTM“, wer weiß, wo das ist?!



Donnerstag früh erreichen wir die Marigot Bay, ankern in der weitläufigen Bucht und schlafen erst einmal. Am Nachmittag fahren wir mit dem Dingy zur Marina Fort Louis, klarieren ein und verlegen BearBaloo an den Steg. Allerdings weist man uns einen Platz am öffentlich zugänglichen Steg ausserhalb des gesicherten Bereiches zu, bei dem starker Schwell auftritt und die Fender und Leinen stark beansprucht werden.

Freitag organisiert Eva die Reparatur der Klimaanlage für Samstag. Der Schwell ist so stark, dass ein Fender schon die Luft verloren hat, aber die Marinalitung sagt, dass sie derzeit keinen anderen Liegeplatz frei hat.

Am Samstag kommt Ed von der Firma Eneritech mit seinem Monteur Gavin. Ed ist „mechanical engineer“ aus New York, der vor gut 40 Jahren in Sint Maarten einen Betrieb zur Installation und Wartung von Klimaanlage, Kühlgeräten und Pumpanlagen eröffnet hat. Gavin kommt aus British-Guyana und arbeitet seit 6 Jahren für Ed. Es stellt sich heraus, dass wohl das Mainboard für die Regelung defekt ist. Nachdem es ausgetauscht ist, läuft die Anlage wieder wie gewohnt. Am Nachmittag schauen wir uns nach einer anderen Marina um, da BearBaloo an diesem Platz unmöglich längere Zeit bleiben kann. Ed hat uns zum „Yacht Cub Port de Plaisance“ im niederländischen Teil der Simpson Bay Lagune geraten. Wir mieten ein Auto und schauen uns die Marina an. Es ist viel Platz, die Marina ist gesichert und durch die Lage in der Lagune auch vor Wellen geschützt.

Da uns Fort Louis auch am Sonntag keinen besseren Liegeplatz anbieten kann, legen wir um 0800 ab und motoren die 10 sm zur Simpson Bay Bridge, die um 1130 öffnet. Vor der Brücke erwartet uns schon ein Marinero und leitet uns zum neuen Liegeplatz. Kurz nach Mittag ist Bärchen sicher vertäut und wir bereiten alles für den morgigen Abflug vor.

So sind die letzten Tage doch noch ziemlich stressig geworden, aber immerhin haben wir es geschafft, trotz der zeitlichen Zwänge gegen den Passatwind wieder zu den kleinen Antillen zu gelangen. Es handelte sich dabei aber eher um mühsame und anstrengende Überführungstörns als um entspanntes Segeln, so haben wir diese Erfahrung auch gemacht.

Eva und Gerd