

SEEMANNSGARN SMG N° 6

Vereinszeitung der Seefahrervereinigung Strongbow e.V.



KARIBIK-SPECIAL

WINDWARD ISLANDS

Fünf zweiwöchige Törns im Paradies

ÜBER DEN GROSSEN TEICH

Und wieder zurück

Ausbildung

Von A-Schein bis Astronavigation

Mirno More 2005

Mit Kindern für den Frieden segeln

Winter 2006 / 2007

Indischer Ozean und Seychellen

HAUPTSPONSOR

Jedes EDV-System, ob nun einzelner PC, oder komplexes Netzwerk, benötigt regelmässige und sorgfältige Betreuung. Im Falle einer Störung, oder eines direkten Ausfalles Ihrer EDV-Anlage, hat das in den meisten Fällen finanzielle Folgen, wie Datenverlust, und den damit in Zusammenhang stehenden Verlust bereits erbrachter Arbeitsleistungen. Daher bieten wir Ihnen neben kompetenter Beratung und technischer Betreuung bereits bestehender Systeme, auch Konzeption und Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen für Ihre EDV-Systeme.

INTERNET & DESIGN

- Konzeption und Umsetzung Ihres Internetauftrittes
- Web Design
- Update Ihrer bestehenden Homepage
- Webhosting
- Content Management Systeme
- Web-Shops
- Corporate Design

COMPUTER & NETZWERKE

- Planung, Installation und Konfiguration von Netzwerken, Servern und Computern
- Aufrüstung oder Modifikation bestehender EDV-Infrastrukturen
- Wartung und Administration
- Migration auf neue Systeme
- Fehleranalyse und deren Behebung
- Serviceverträge

SICHERHEIT

- Schutz vor Viren und Fremdzugriffen
- Datensicherung

HARD- & SOFTWARE

- Austausch veralteter oder defekter Komponenten
- Installation und Konfiguration von Software und Updates
- Beratung und Einkauf von Hard- und Software

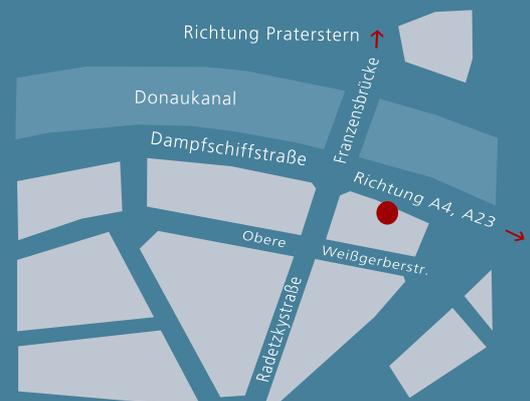
Alle SFV Strongbow Vereinsmitglieder erhalten bis einschliesslich 31. Dez. 2006 auf alle oben angeführten Dienstleistungen einen Rabatt von 15%.

SYCOND Röhrs & Parter OEG

Dampfschiffstraße 20
1030 Wien

Tel / Fax
eMail
Web

+43 1 966 03 26
office@sycond.at
www.sycond.at





Vereinigte Seefahrer!

Diese sechste Ausgabe des Seemannsgarns ist – wie unschwer zu bemerken – die erste in neuem Design.

Wir haben Anfang Sommer begonnen, uns über den Auftritt der SFV Strongbow in der Öffentlichkeit, über Werbewirksamkeit und Ähnliches Gedanken zu machen und ich bin sehr stolz darauf, dass es uns gelungen ist, in weniger als einem halben Jahr, eine völlig neue Corporate Identity zu

LEITARTIKEL

schaffen, die dokumentiert, dass wir, abgehend von unserer eher nostalgischen traditionellen Linie, eine aktive, moderne, sportliche Gemeinschaft von Seefahrern sind.

Dies drückt sich in unserer neuen Flagge, in unserem neuen Logo, in unserer neuen Website aus und ich hoffe, dass es uns damit gelingt, den Sinn der Tätigkeit der Seefahrervereinigung Strongbow auch besser im Bewusstsein unserer Mitglieder und Freunde zu verankern.

Wir müssen und wollen aktiver werden und haben in diesem Sinne in der vergangenen Wintersaison unser erstes wirkliches Großprojekt erfolgreich zu Ende gebracht: Sieben Monate durchgehend auf einem Schiff, zwei Atlantiküberquerungen, sechs zweiwöchige Törns in der Karibik, 39 Teilnehmer, 12000 Meilen.

Wenn das Projekt auch, wie die meisten von Euch wissen werden, nicht ganz so geendet hat wie geplant, war es aus Sicht der SFV Strongbow ein voller Erfolg. Diese Ausgabe des Seemannsgarns ist hauptsäch-

lich der Berichterstattung des Projekts „Mit der Wotan über den Atlantik in die Karibik 2004/2005“ gewidmet. Lasst also die Teilnehmer erzählen, sammelt Eindrücke und lasst Euch auf den Geschmack bringen. Ähnliche Projekte wird es in Zukunft wenigstens jedes zweite Jahr geben.

Die Ausbildung ist – wie ja allgemein bekannt ist – eines der statutengemäß erklärten Hauptziele der Seefahrervereini-

gung Strongbow. Und da viele Dinge im täglichen Leben immer mehr reglementiert und damit komplizierter werden, haben wir uns entschlossen, auch diesem wichtigen Bereich den ihm zukommenden offiziellen Touch zu geben:

Ab Sommer 2005 betreibt die Seefahrtsschule Strongbow Sailing die Ausbildung für die Seefahrervereinigung Strongbow. Dies bringt zwar keine sonderlichen Veränderungen am bewährten System und am personellen Sektor mit sich, hat aber den unschätzbaren Vorteil, dass jetzt nicht nur mehr Mitglieder der SFVS ausgebildet werden können, sondern jeder am Segeln und an der Seefahrt Interessierte – was der SFVS natürlich den Vorteil bringt, dass über diesen Bereich neue Mitglieder geworben werden können.

Viel Spaß also mit dem neuen Seemannsgarn,

Der Commodore

INHALTSVERZEICHNIS

Törnberichte	
Über den grossen Teich	5
Die Aufholjagd	8
Die Windward Islands	
Modul 3	10
Modul 4	16
Modul 5	19
Modul 6	21
Modul 8	26
Modul 9	27
Module 10–11	30
Mirno More 2005	32
Club	
Ausbildungsangebot	34



IMPRESSUM

Herausgeber

Seefahrervereinigung Strongbow e.V.
A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60
Tel +43 676 4090065
Fax +43 1 9530602
E-Mail sail@sfv-strongbow.com
www.sfv-strongbow.com

Redaktion

Berndt Wesiak

Layout & Art Direction

Markus Mayer, PLUTONIKA design

Produktion

Werner Bregar

MIT DER WOTAN ÜBER DEN ATLANTIK IN DIE KARIBIK 2004/2005

Nachdem wir vor mittlerweile über fünf Jahren erstmals versucht hatten, mit dem TÖRN 2000 ein nautisches Großprojekt zu veranstalten, nämlich mit einem Schiff über circa ein halbes Jahr vom Mittelmeer über den Atlantik in die Karibik und zurück zu segeln, war es 2004 wieder einmal so weit. Auf der Tullner Messe legten wir, mit Beginn der Kooperation mit Gordon Jovic von MTI-Yachting, den Grundstein für die zweite Auflage dieses Projekts.

„Mit der Lorelei über den Atlantik in die Karibik“ sollte es heißen, aus der Lorelei wurde im letzten Moment die Wotan, aber das Projekt wurde – trotz so mancher Schwierigkeit – durchgezogen.

Insgesamt segelten 39 Teilnehmer über 12000 Meilen auf 12 Modulen von 30. Oktober 2004 bis 31. Mai 2005, also 7 Monate lang, durchs Westliche Mittelmeer, über den Atlantik, mehrmals die Kleinen Antillen auf

und ab und zurück über den Atlantik nach Spanien.

Dass einerseits das Projekt die Kooperation mit Gordon Jovic beendete und, andererseits, Gordons mangelnder Weitblick das Projekt, ist schade, ändert aber nichts an der Tatsache, dass wir, als nicht allzu großer Hochseesegelverein, sehr stolz sein können, dieses Projekt erfolgreich durchgeführt zu haben.

Auf den folgenden Seiten erzählen die Teilnehmer an den einzelnen Modulen von ihren Erlebnissen und Eindrücken, und wir hoffen, dass alle, die diesmal nicht dabei sein konnten, genug Geschmack an der Sache finden, um beim nächsten Mal mitzumachen – beispielsweise kommenden Winter, wenn es in die andere Richtung, nämlich durch den Suezkanal und den Indischen Ozean auf die Seychellen geht!

Noch kurz zur Erklärung des Ablaufs und der Berichterstattung: Geplant waren

14 Module, beginnend mit den Modulen 0 A und B, der Mittelmeerdurchquerung. Der Bericht über Modul 0A erschien bereits im Seemannsgarn 5, über Modul 0B gibt es offensichtlich nichts zu berichten (Böse Zungen behaupten aber auch, dass es nur deshalb keinen Bericht gibt, weil Skipper Alexander Begusch nicht schreiben kann).

Das Modul 1 war die Atlantiküberquerung von Osten nach Westen, die Module 2 bis 9 waren meist zweiwöchige Törns in der Karibik, wobei Modul 7 ausfiel.

Auf den Modulen 10 und 11 wurde der Atlantik zum zweiten Mal, nämlich von Westen nach Osten überquert, und Modul 12 fiel Gordon Jovics Unverstand zum Opfer.

Viel Vergnügen bei der Lektüre,

Der Commodore



ÜBER DEN GROSSEN TEICH

VON BERNDT WESIAK

Die erste Atlantiküberquerung in der Geschichte der SFV Strongbow. Über die organisatorischen, logistischen und personellen Probleme, mit der man bei einer Ozeanüberfahrt zu kämpfen hat. Und über die Erkenntnis, dass eine Kleinstcrew das alles bestens bewältigen kann.

AUSZUG AUS DEM LOGBUCH

„Hier beginnt die Geschichte von den zehn kleinen Negerlein; was wir allerdings zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten. Nachdem wir – Sissi und Berndt – durch Totalausfall unseres Transportmittels Jeep in Frankreich etwas Verspätung hatten und Alex in Gibraltar keinen Liegeplatz gefunden hatte, begannen

wir die Übernahme der Wotan am Samstag, 27. November, in Algeciras – Ausräumen unseres französischen Mietwagens (der interessanterweise den gesamten Jeepinhalt in sich aufgenommen hatte), Beladen der Wotan und erster Großeinkauf.

Um circa 0200 Uhr trafen wir, nach dem ersten Versuch, den Schlepp-/Windgenerator aus der EU zu exportieren, in Gibraltar ein, wo Alex mittlerweile, wenn auch etwas reluktant, einen Liegeplatz in der Queensway Quay Marina gefunden hatte.

Erste Nacht am Schiff, etwas kurz, denn in der Früh fuhren Tarek und ich sofort wieder nach Spanien, um den zweiten Generatorexportversuch zu starten. Hatte man uns gestern erklärt, es ginge nur bei Tag, nahm man heute den Sonntag als Ausrede; also nochmals mañana.

Es dauerte bis Dienstag, dann hatten wir endlich eine korrekt formulierte Rechnung, eine Spedition, die das Ganze für uns abwickelte, und Walter und ich waren zwei Mal zu Fuß in Spanien gewesen. Die letzte Ausreise erfolgte – mit Generator auf der Transportrolle – über die LKW-Spur – sehr zur Verwunderung der gibraltesischen Zollbeamten.

Die Zeit in Gibraltar (insgesamt drei Tage) wurde natürlich genutzt – zum Bunkern (2. Großeinkauf), zum Essen Gehen und einfach zum Genießen des gibraltesischen Regenwetters – dem auch ein Besuch des Upper Rock mit seinen legendären Affen zum Opfer fiel.

Mittwoch Mittag war es dann so weit, die Wotan war entsprechend vorbereitet, Schleppgenerator betriebsbereit, die Crew hoch motiviert und harrend der Dinge, die da auf uns zukommen würden.

Nur Edis drei kaputte Genuas hatten wir noch nicht repariert. Wir hatten ja nicht gewusst, dass wir so lang bleiben würden. Das sollte in Las Palmas gemacht werden.

Die Abreise war so geplant, dass wir mit dem Strom durch die Straße von Gibraltar kommen würden. Die Rollanlage machte uns allerdings einen Strich durch die Rechnung, sie verklemmte sich, wir entwirrten und wechselten die Genua bis Hochwasser und fuhren dann gegen Strom und Wind durch die Straße. Entsprechend Füg und Etmal. Walter wurde durch die Arbeiten am Vorschiff seekrank und fiel aus.“

Auf See ist Walter weiterhin krank, Matthias beginnt ebenfalls an Seekrankheit zu leiden, sein Versuch, diese mit Wodka zu bekämpfen, misslingt.

Nach zwei Tagen beginnen Probleme mit dem Motor, bei Drehzahlen über 2000 rpm verliert er Leistung, Entlüftungsversuche und Reinigung der Filter verbessern die Situation zwar, lösen aber nicht das Problem.

Am Montag, dem 6. Dezember, segeln wir erstmals volle 24 Stunden durch, Walter geht es besser, ein eingeklemmter Nerv löst seine Seekrankheit ab. Matthias scheint den Wind nicht zu vertragen, er ist wieder seekrank und deponiert abends seinen Unwillen, an der Wache teilzunehmen.

Am Dienstag, dem 7. Dezember, also nach sechs Tagen, legen wir in Puerto de la Luz, Las Palmas an.

AUSZUG AUS DEM LOGBUCH

„Die erste Etappe ist geschafft, der Aufenthalt in Las Palmas sollte natürlich so kurz wie möglich werden; allerdings war einiges zu tun: Segel (vier Genuas) und Bimini nähen lassen, Motor reparieren bzw. reparieren lassen, Windgenerator montieren, einkaufen, bunkern, Vorbereitungen für die Atlantiküberquerung. Zwar war noch geplant, Cabo Verde anzulaufen, aber das war, erstens, unsicher und, zweitens, sollen die Einkaufsmöglichkeiten dort nicht besonders sein, während es in Las Palmas alles gibt und das duty free!

Nachdem der 8. Dezember natürlich auch – oder gerade – in Spanien Feiertag ist, wurden gleich am Dienstag noch Segelmacher und Volvo Penta-Spezialist aufgetrieben. Am Donnerstag in der Früh sollte dann alles erledigt werden. Den Feiertag und auch den Donnerstag (und Freitag) nützten wir für die Montage des Windgenerators (was nicht so leicht war, da sich die gibraltesischen inches offensichtlich von den englischen unterscheiden, jedenfalls war das

in Gibraltar – natürlich nach Maß – gekaufte Montagerohr etwas zu dick, aber dank Sissis Tip, das Ding längs etwas aufzusägen, ging es dann doch), die Reparatur der Seitenlichter (Austausch), des Ankerwisch-RC-Anschlusses, weitere Kleinigkeiten und einige Versuche, das Problem mit dem Motor selbst in den Griff zu bekommen. Grundsätzlich gab's zwei Möglichkeiten: Wasser oder Schmutz im Tank oder Probleme mit der Luftzufuhr. Ich tendierte – nach Studium der Bedienungsanleitung – zur zweiten Variante und fand auch eine etwas verklemmte Ladeluftreglerklappe. Die wurde gängig gemacht, was das Problem linderte aber leider nicht löste. Nun – am nächsten Tag würde ja der Spezialist kommen.

Am Donnerstag brachten wir die Segel zum Segelmacher, die Wäsche zur Laundry und warteten auf den Mechaniker, der nicht kam. Außerdem wurde eingekauft. Walter fuhr ins Spital und dann zum Physiotherapeuten, sein Nerv war derart schlimm geworden, dass er ernsthaft an Abbruch des Törns denken musste, sollte ihm hier nicht geholfen werden. Leider kam es schließlich auch so, man stellte fest, dass eine längere Therapie notwendig war und von der mindestens zweiwöchigen Atlantiküberquerung abgesehen werden sollte. Also Heimflug auf Kosten der Europäischen Reiseversicherung.

Der Mechaniker erschien am Freitag am Nachmittag im Ausgangsanzug, behauptete, er wäre um 0700 Uhr in der Früh auch schon da gewesen und stellte nach einer viertelstündigen Untersuchung die Diagnose, dass Wasser im Tank sein müsste. Selbstverständlich konnte er das Entleeren des Tanks und die Reinigung organisieren, aber natürlich erst am Montag. Erschwerend kam hinzu, dass ein echter Bavariatank kein Inspektionsluk hat, sondern aufgesägt werden muss um gereinigt zu werden. Also beschloss ich, das Ganze auf nach der Atlantiküberquerung zu verschieben, da wir, erstens, ohnehin über den Atlantik segeln mussten, weil ja auch der beste Motor ohne ausreichend Diesel nicht funktioniert, wir dann, zweitens, irgendwann die Diagnose überprüfen könnten, indem wir die Dieselfuhr von Tank auf Kanister umbauen, drittens, der Motor unter 1500 rpm tadellos funktionierte, also zum Laden der Batterien oder zur Bewältigung kurzer Strecken ausreichte und, viertens, weil wir es nun wirklich schon ziemlich eilig hatten, rechtzeitig zu Beginn des Moduls 2 in Trinidad zu sein. Noch ein Wochenende zu warten, und das mit fraglichem Erfolg, war also nicht angebracht.

Matthias schien mittlerweile festgestellt zu haben, dass so eine Atlantiküberquerung doch nichts für zivilisationsverwöhnte Landratten

mit einer unterdurchschnittlich ausgeprägten, dafür aber durch erhöhten Arbeitsunwillen kompensierten, Fähigkeit, sich in ein Team einzufügen, sei. Interessanterweise hatte er allerdings nicht die Courage, dies einfach kundzutun und auszusteigen, sondern versuchte sich als Revolutionsführer, indem er sich – beim Wäschewaschen – größte Mühe gab, Sissi und Tarek von der Unmöglichkeit einer Atlantiküberquerung ohne perfekten Dieselmotor zu überzeugen.

Das Ergebnis war eine einstündige Diskussion mit mir, in der er versuchte, mir weiszumachen, dass die ganze Crew sich geeinigt hätte, dass vor Abfahrt der Motor repariert werden müsste. Sissis und Tareks Wortmeldungen war zu entnehmen, dass es mit der Einigkeit nicht wirklich ganz so war. Jedenfalls gestand ich, als Vorschlag zur Güte, zu, die ersten 30 bis 40 Meilen um Gran Canaria unter Maschine zu fahren, um die Zuverlässigkeit des Motors im jetzigen Zustand noch einmal zu überprüfen.

Wir würden also noch in Las Palmas zu Abend essen, dann ablegen, und am nächsten Morgen könnte jeder entscheiden, ob er über den Atlantik fahren möchte oder lieber in Gran Canaria bleibt.

Tarek bereitete – zum zweiten Mal – ein ausgezeichnetes Abschiedsmahl zu, Matthias erlitt einen Schwächeanfall beim Abwaschen, Abschied von Walter, der am nächsten Tag heim fliegen musste, und los ging's.

Wir legten um 0145 am 11. Dezember in Las Palmas ab und um 1255 in Arguineguín, der letzten Haltestelle vor Amerika, wieder an, nachdem Matthias um 0700 kundgetan hatte, dass er nicht mitfahren wollte. Der Motor funktionierte bis Arguineguín wie erwartet. Matthias – und auch Tarek – verließen uns hier, Sissi und ich begannen um 1450 die Atlantiküberquerung – zu zweit“

Nun sind wir also unterwegs. Die ersten vier Tage kämpfen wir gegen hartnäckigen Südwestwind, wissen aber aus dem Forecast, dass nach einigen Tagen der Passat kommen würde. Am 15. Dezember ist es dann soweit. Weltuntergangsstimmung im Nordosten, Wolken in allen Farben und ein Windauge, aus dem der Wind, der, wie wir glauben, uns problemlos über den Atlantik bringen wird, dann auch kommt. Ein kleiner Spatz landet an Bord, versteckt sich unter der Stb-Heckklampe und wartet mit uns, was passieren werde.

Die nächsten zwei Tage sind optimal, wir segeln unter Passatrigg mit bis zu acht



AUSZUG AUS DEM LOGBUCH

„Es ist vollbracht. Die erste Atlantiküberquerung für uns und im Rahmen der SFVS ist vollendet. Wir haben zwar über eine Woche länger gebraucht als geplant, was an der Unverlässlichkeit des verlässlichsten Windes der Erde liegt, aber es hat keine größeren Schwierigkeiten gegeben. Das lag einerseits am Wetter, das zwar nicht immer schön, manchmal auch etwas zermürend war, aber uns nie herausgefordert hat, andererseits aber auch an der Crew. Unser potentieller Störfaktor hatte uns ja in Arguineguín verlassen und so gab es keine zwischenmenschlichen beziehungsweise gruppendynamischen Probleme.“

Die Belastung des einzelnen war zwar naturgemäß zu zweit höher als zu viert oder fünft, aber problemlos bewältigbar. Hier spielt auch wieder das Wetter eine Rolle. Es waren eigentlich nur die ersten vier Tage anstrengend, als wir von Gran Canaria gegen den SW-Wind kreuzen mussten, dann hatten wir günstigen oder keinen Wind beziehungsweise Schwachwind. Maximal Bft 6 und das nur selten.

Auch die Weite und das Alleinsein mitten am Meer machte nichts. Durch die permanent wechselnde Bewölkung hat man gar nicht den Eindruck der Weite, es ist vielmehr sehr interessant, den Himmel und das Meer in den verschiedensten Farbschattierungen zu sehen, die anderswo nicht vorstellbar sind.

Schade ist natürlich, dass durch unsere Verspätung Modul 2 drastisch abgekürzt wurde und die Crew – nicht wissend, wann wir kommen würden – in Trinidad und Tobago auf uns warten musste“

Berndt Wesiak

„Ein unvergleichbares Erlebnis, das sicher unvergesslich bleibt. Kein Fernsehser, kein lästiges Telefon – herrlich. Bis jetzt war das der absolut geilste Törn und wahrscheinlich nur sehr schwer zu übertreffen; der Passat hätte sich nur öfter blicken lassen können.“

Elisabeth Locker

Knoten über den Ozean, wir sind uns sicher, dass wir den Zeitplan einhalten werden, auch der Bruch eines Spinnakerbaumes, der uns in der Nacht, wie mit Kuhglocken, auf's Vorschiff zwingt, tut der guten Stimmung keinen Abbruch.

Doch es sollte anders kommen - drei Tage später die erste Flaute. Wir warten, fahren unter Maschine, nützen jeden Windhauch, rechnen immer wieder nach, ob es sich noch ausgehen wird.

Zu Weihnachten bekommen wir ein bisschen Wind, am 25. Dezember, als wir in Trinidad sein sollen, haben wir noch über 1000 Meilen vor uns. Zu Sissis Geburtstag wünschen wir uns wieder Wind oder ein paar Liter Diesel von Aeolus.

Und am 3. Januar um 0355 Uhr sehen wir endlich Land. Endlich? Wir können die oft beschriebene Freude von Ozeanüberquerern bei Landsicht nach Wochen nicht nachvollziehen. Mit gemischten Gefühlen absolvieren wir die letzten Meilen in Richtung Trinidad, werden am Nachmittag von der Folgecrew nach Tobago umgeleitet und landen schließlich, nach unnötigen 25 Meilen, wieder einmal gegen Wind und Strom, in Scarboroughh.

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Gibraltar – Las Palmas – Tobago
Zeit	27. November 2004 – 3. Jänner 2005
Meilen	4013
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Elisabeth Locker – 1. WF Walter Ess* Tarek Saleh* Matthias Rebernik*

*bis Gran Canaria

Wie man's nicht machen sollte. Die Windward Islands à la japonaise. Und die Wahrheit über das karibische Wetter.



DIE AUFHOJAGD

VON BERNDT WESIAK

Über Modul 2 gibt es leider nicht sehr viel zu berichten. Durch die Verspätung bei der Atlantiküberquerung war dieses Modul auf weniger als die Hälfte reduziert, trotzdem hatten wir die Strecke von Tobago bis Martinique zu bewältigen.

Wir hatten zwar zu Beginn optimalen Wind, der neuen Crew war dies jedoch teilweise ein bisschen zu viel – wieder Ausfälle.

In Grenada – unserem einzigen Stopp auf diesem Modul – mussten Stefan und Marion abreisen, da sie früher als der Rest wieder in Österreich sein mussten und sonst ihren Rückflug nicht mehr erreicht hätten.

In Grenada wurde auch unser Motorproblem endgültig gelöst. Zu meiner Schande muss ich eingestehen, dass es nur am ein-

zigen Filter, den wir nicht gewechselt hatten, gelegen war, zu meiner Verteidigung sei aber erwähnt, dass auch der englische Spezialist, der herbeigerufen worden war, über vier Stunden brauchte, um dies herauszufinden.

Der geplante Zwischenstopp auf Bequia fiel dem Wetter zum Opfer. Es regnete eigentlich die ganze Woche in Strömen, Bequia verschwand drei Meilen vor Erreichen von Port Elizabeth in einer riesigen Gewitterwolke. Wir meinten, die Einklarierungsgebühren stünden in keinem vertretbaren Verhältnis zu einem kurzen Aufenthalt in einer Regenwolke, Zeit hatten wir ja nicht viel.

Kurz vor Martinique dann doch noch ein aufregendes Erlebnis: Um 0030 morgens

tauchte, mitten auf dem Meer plötzlich ein unbeleuchtetes Motorboot auf. Piraten? Nein, wie wir feststellten, waren es Flüchtlinge, die sich auf dem Weg von Martinique nach St. Lucia offensichtlich im Regen verirrt hatten. Wir informierten die Coast Guard von St. Lucia über Funk, da die fünf halbnackten Männer dort hinwollten und zu wenig Treibstoff mithatten, was dazu führte, dass sich die französische Coast Guard meldete und sich sehr für das Bötchen interessierte.

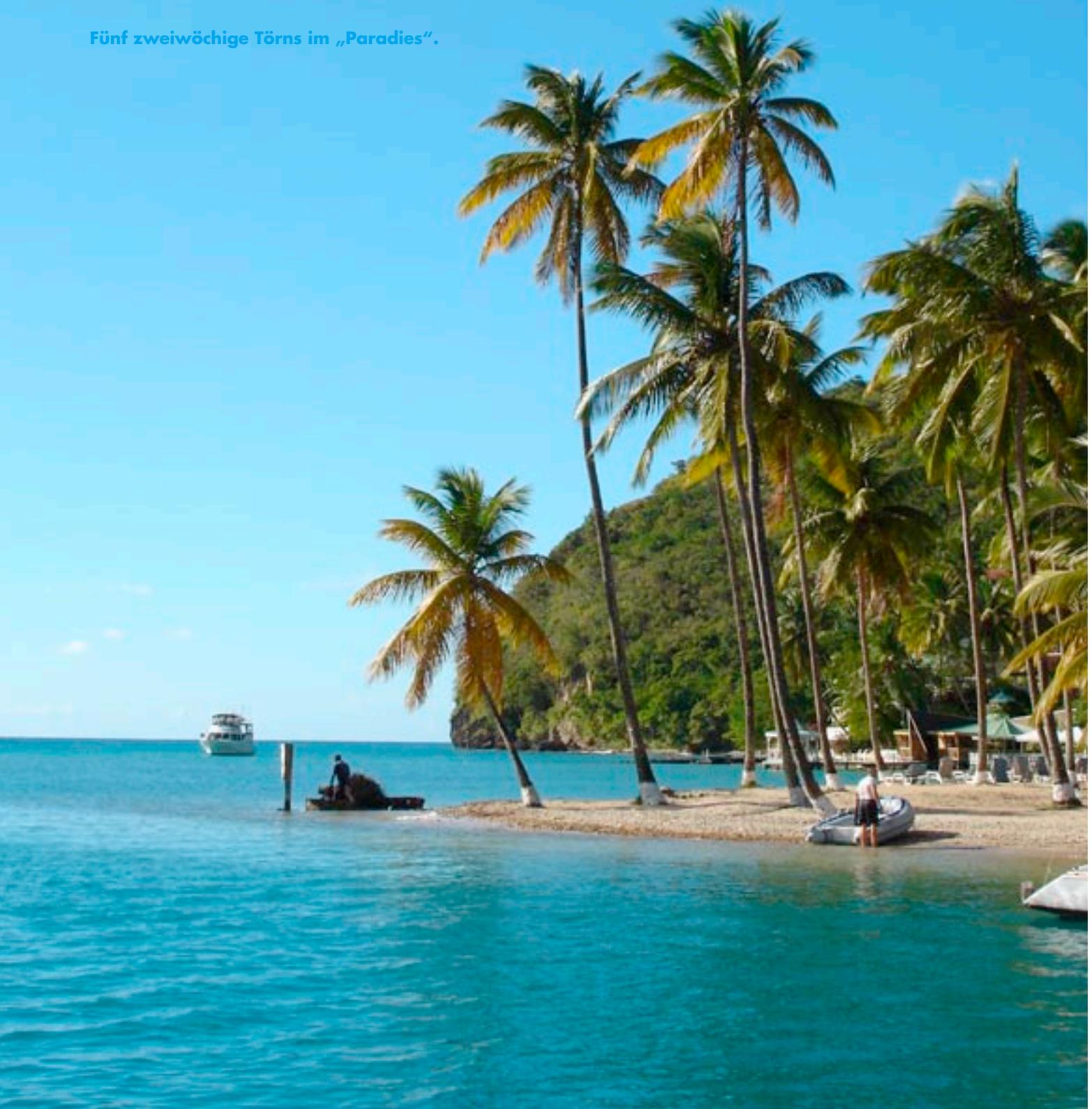
Am Samstag, dem 8. Januar landeten wir schließlich in Le Marin, Martinique, unserer Basis für die folgenden Karibikmodule.

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Tobago – Martinique
Zeit	3. – 8. Jänner 2005
Meilen	370
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Elisabeth Locker – 1. WF Walter Ess Adolf Klimsa Stefan Schiel* Marion Gäbler* *bis Grenada

DIE WINDWARD ISLANDS

Fünf zweiwöchige Törns im „Paradies“.



MODUL 3

VON MICHAEL JABINGER

Obwohl unser Törn erst am 08 01 05 beginnen sollte, sind wir bereits am 06 bzw. 07 01 angereist. Zwar hätte das im zeitlichen Zusammenhang noch nichts im Törnbericht verloren, die Ereignisse dieser beiden Tage hatten jedoch wesentliche Auswirkungen auf unsere Erlebnisse weshalb sie hier nicht unerwähnt bleiben dürfen.

Ich beginne meine Berichterstattung also mit dem

FREITAG 07 01 05

Nach planmäßiger Landung auf dem Flughafen LAMENTIN auf MARTINIQUE, bei strömenden Regen, der noch einige Tage anhalten sollte, und dem erfolgreichen Treffen mit Peter versuchen wir zum Rest unserer künftigen Crew, Günther (Günzi), Gerri und Andi (3 firefigther aus WIEN) Verbindung aufzunehmen.

Sie waren bereits am Vortag angereist, und wollten, nachdem Günzi von mir informiert worden war, dass die WOTAN möglicherweise nicht rechtzeitig ankommen würde, da unser Skipper Walter am Montag noch auf TOBAGO festsafs, ein entsprechendes Hotel erkunden.

Nach 2 weiteren Telefonaten wussten wir von Walter: dass er noch 120 nm vor MARTINIQUE war, dass es besser wäre uns selbst ein Hotel zu suchen, zumal sich unsere firefigther dazu entschlossen hätten am Strand zu nächtigen, dass die WOTAN erst am nächsten Tag gg. Mittag einlaufen würde, und nach Rücksprache mit Skipper Berndt, dass man in FORT DE FRANCE anlegen werde.

Über die Touristeninformation am Flughafen ließen wir uns ein günstiges Hotel in FORT DE FRANCE in Hafennähe vermitteln. (50€ für eine zwar saubere aber ansonsten nur Bruchbude)

In weiterer Folge konnten wir feststellen, dass unser Reiseführer absolut recht hatte, dass in der Karibik Restaurants abends echte Mangelware wären. Wir spazierten gg. 1830 Uhr durch die „Kärntner Strasse von FDF“ und kein einziges Geschäft, Restaurant oder

sonstiges war geöffnet, die Strassen menschenleer, die Gehsteige „aufgerollt“.

Letztenendes konnten wir unseren Hunger im Hotel stillen, aber auch hier waren wir so ziemlich die einzigen Gäste.

SAMSTAG 08 01 05

Anfängliche Bruchstücke eines blauen Himmels wurden binnen kürzester Zeit erfolgreich durch Wolken verdeckt, die auch heute wieder den berühmten Regen „von

dass sie ihren 3. Mann gefunden hatten, er sei am Flughafen aufgefunden worden und halte sich dort bei der Polizei auf. Somit war mal klar, er lebt, und kann eigentlich nicht schwerer verletzt sein, sonst wäre er ja nicht bei der Polizei. Aufatmen bei uns - alles andere als Personenschäden lässt sich ja verschmerzen.

Mittlerweile war auch die Wotan eingelaufen, allerdings nicht in FDF sondern in LE MARIN, was uns dankenswerter Weise eine neuerliche Taxirechnung von 70 € be-



der Seite“ ausließen.

Während einer Shoppingtour durch FDF erreichte uns endlich Günzi und das sogleich mit einer Horrormeldung: Sie wären letzte Nacht am Strand überfallen worden, einer von ihnen sei den Tätern nachgegangen und seitdem verschollen. Geld, Pässe Bankomatkarte, Fotoapparat u. Handy wären zumindest 2 von ihnen abgenommen worden.

Zudem wüssten sie nicht einmal wo sie seien. Sie hätten sich bereits an die Gendarmerie gewandt, aber auch diese hätte ihnen vorerst nicht helfen können.

Vorerst wollten sie jetzt noch alle Spitäler kontaktieren, und sich dann nochmals melden.

Erst am frühen Nachmittag klärte sich dann die Lage, Günzi hatte uns mitgeteilt,

scherte.

Gegen 1700 Uhr waren dann alle zusammengetroffen, und die Horrormeldungen des Tages wurden Schritt für Schritt relativiert.

Gerry war insgesamt 3 mal (von den selben Typen) überfallen worden, als er sich dann beim 3. Überfall gewehrt hätte wäre er dann von hinten niedergeschlagen worden, ihm fehlte sein Geld, Handy u. Fotoapparat, Andy wurde „nur“ ums Geld erleichtert, aber es waren wenigstens die Flugtickets und Pässe zurückgeblieben bzw. in Mülltonnen wieder aufgefunden worden.

Man hätte wohl doch auf den Rat der auftauchenden Polizeipatrouille hören sollen, an diesem Strand nicht zu übernachten, durch die aufgetretene Äthanolin-

kompatibilität (a leichtes Hammerl) war der Leichtsinn jedoch zu groß geworden.

Nach einem Abendessen im Restaurant in der örtlichen Marina, bei dem wir vor allem das Preiskolorit bewunderten (a Halbe 4,5 €) bezogen wir unsere Kojen.

Für leichte Verwunderung sorgte bei uns noch die rege Flugumbuchungstätigkeit unserer (Fast-)Skipperin Elisabeth, die kurzfristig in der ersten Woche als Skipperin einspringen wollte, um Walter als einzig wirklich Segelkundigen zu unterstützen, weshalb sie ihren ersten Flug der am nächsten Tag stattfinden sollte, um eine Woche verschob.

Nach einem Absturz, den sie beim Abschneiden einer Serpentine während ihrer Hotelsuche erlitt, zog sie sich allerdings zahlreiche Blessuren zu, was zu einer Rückbuchung auf den ursprünglichen Flug führte.

SONNTAG 09 01 05

Einen Tag verspätet begann die Schiffsübergabe, dies sollte eigentlich schon der 2. Tag unseres Törns sein, aber der alte Skipper hatte noch nicht mal seine Logbucheintragen abgeschlossen.

Der Schiffszustand war enttäuschend, bei teilweise aufgelockerter Bewölkung, meist aber Regen von der Seite war der Tag mit Reinigungsarbeiten ausgefüllt. Das Vorsegel war beschädigt und am schlimmsten: der Kühlschrank war defekt. Um die unbedingt erforderlichen Grundnahrungsmittel (Heineken Dosenbier) im entsprechenden Frischezustand zu erhalten, behelfen wir uns mit 2 Säcken Eis die wir zum Okkasionspreis von je € 6,5 bei den wahren Piraten der Karibik erwarben.

MONTAG 10 01 05

Auch der 3. Tag begann mit Regen der von der Seite kam. Unser Versuch einen Kühlschrankmechaniker aufzutreiben endete mit der Erkenntnis, dass der uns Genannte welcher auch über die erforderlichen Englischkenntnisse verfügen soll, frühestens Mittwoch zur Verfügung stehe.

Daher erfolgte der Beschluss – uns reicht's – wir fahren raus.

Zuvor waren allerdings noch weitere Reinigungsmaßnahmen erforderlich, da wir neue Lagerstätten von Lebensmitteln – unter Wasser – gefunden hatten.

Eine während der Reinigungsarbeiten aufgefundene Dose PU-Schaum beschloss dabei ihr weiteres Dasein durch Detonation (ohne Fremdeinwirkung!) zu beenden.

Für die weiteren Ereignisse nicht unbedeutend, sei hier noch ein Anruf erwähnt, der uns über Günzi's Handy erreichte, und offensichtlich von irgendeiner Behörde kam.

Da war die Rede von einer toten Frau, die man in einer Bucht gefunden hatte, und als uns zugehörig beurteilte.

Hier waren mehrere voneinander unabhängige Ereignisse zu einem Ganzen verschmolzen worden.

Einerseits hatte Walter, als er bereits über eine Woche auf die Wotan gewartet hatte, das Schiff bei der Küstenwache in Trinidad als überfällig gemeldet. (wurde natürlich wieder zurückgezogen, aber das hat sich nicht bis Martinique durchgesprochen)

Diese Info (1 Mann, eine Frau an Bord, beide Österreicher) wurde mit der Vermisstenanzeige unserer Strandschläfer vermerkt (auch Österreicher) und dann hatte man noch eine tote Frau aufgefunden. Als wir denen dann noch mitteilten, dass wir nicht wie gewünscht eine Zusammenfassung per Fax oder E-Mail schicken könnten weil wir ja auf einem Schiff sind, und das noch dazu die gesuchte Wotan war, war die Verwirrung perfekt.

Nur mühsam konnten wir dem Beamten, welcher schwerste Probleme hatte, sich in Englisch zu verständigen die Zusammenhänge erläutern und alles aufklären. (Oder doch nicht?) Um 1310 Uhr endlich!!! Ablegen unter Maschine, während der Fahrt kein Regen, die Sonne bricht durch, aber das Barometer fällt neuerlich. Zum Baden hat's aber gereicht.

Um 1400 Uhr gehen wir vor der Bucht von St. ANNE vor Anker. Neuerlich stellt unser Smutje seine Kochkünste mit spanischem Omelette und Kaiserschmarren (der erste der zu Bier passt!) unter Beweis.

Bei Kärntner Würsteln, Heineken und Gitarrenklängen verbringen wir einen gemütlichen Abend, bis uns neuerlich der Regen unter Deck trieb. Es folgte eine teils sehr windige Nacht mit sintflutartigen Regenfällen.

DIENSTAG 11 01 05

Der Tag beginnt mit 5/8 Bewölkung, als Gerry u. Günzi per Dingi St. ANNE erkundeten und dies mit einer Einkaufsfahrt verbunden wurden wir vom schon lange überfälligen Wolkenbruch „überrascht“.

Mittags waren wir dann endlich unter Segeln, und bei recht gutem Wind ging's erst mal Richtung Diamonds Rock.

Für einige überraschend war dann doch die Schräglage des Schiffs, die uns von Walter als voll normal verkauft wurde.

Gegen 1520 Uhr überflog uns dann eine 2motorige Turboprop-Maschine in ziemlich geringer Höhe, und das gleich aus mehreren Richtungen! Anhand von 2 verlorenen Kappen übten wir dann noch eine Weile Mann über Bord Manöver, Ergebnis: 1 Kappe gerettet, 1 versenkt.

Aufgrund der Windrichtung und des neuerlich aufziehenden Regens beschlossen wir dann nach St. Anne zurückzukehren und die Umfahrung des Diamond Rock zu verschieben.

Peter, (böse Zungen ließen den Begriff Emily fallen, weil er so gerne am Bug stand, und der Vergleich mit der Kühlerfigur einer britischen Nobelkarosse nicht bösartig aber doch nahe liegend war) meldete als erster mit den Worten „Mahnt dea uns?“, „mahnt dea uns?“, „I glaub dea mahnt uns“ natürlich nach entsprechender Beurteilung im angemessenen zeitlichen Abstand die Annäherung eines offensichtlich behördlichen Bootes, welches vorerst bei den ersten beiden Fragen auf uns zuhielt, bei der dritten Frage, vielmehr Feststellung jedoch beigedreht und unsere Richtung aufnehmend uns für die nächsten SM (was für die Landratten unter den Lesenden erläuternd Seemeilen und nicht Sado-Maso bedeutet) begleiten sollte.

Rein körperlich empfand zumindest ich das nun folgende „Spiel“ zwischen den Schiffen mit dem Wechsel zw. Steuerbord und Backbord hinter uns bzw. flankierend und tlw. Vorauseilend als das, was man in der Fliegerei wohl als „Abfangjagd“ bezeichnen würde, was es schlussendlich auch war.

Durch gestikulieren mit entsprechenden internationalen Zeichen wurde uns vermittelt, dass eine Verbindungsaufnahme nicht auf dem international üblichen Kanal sondern auf Kanal 11 erfolgen sollte, nach entsprechendem Anruf und unserer Antwort war dann dem Boot der „Douanes Francaises“ zumindest vordergründig klar, dass unsere bevorzugte Sprache Englisch und nicht Französisch sein würde.

Nach der Frage der Anzahl der an Bord befindlichen Personen und dem Ziel der heutigen Etappe erhielten wir das Versprechen uns in St. ANNE zu sehen.

Für Walter bedeutete das sein erstes Anlegemanöver an ein anderes Boot mitten auf See, welches er mit Bravour meisterte. Als während des Ankermanövers unseres behördlichen Begleiters deren offensichtlicher Kapitän aus der Kajüte heraustretend durch Ausrutschen für ein Beispiel hervorragender Fallschule sorgte, dies mit einem etwas

lautem Heiterkeitsausbruch mehrerer unserer Besatzungsmitglieder sorgte bedeutete dies für Walter und mich einen Zustand extremer Verkrampfung in weiser Voraussicht ev. behördlicher Unannehmlichkeiten. (Wir sahen schon Gummihandschuhe ;-)). Die weiteren 1,5 Stunden – wir empfanden den Zeitraum subjektiv als viel länger – gestalteten sich mit Abfragen über unsere Pässe, Erläuterungen wie das mit unseren Törns jetzt wirklich funktioniert, wer da wo an und von Bord geht, und einer detaillierten Durchsuchung des Schiffs und natürlich unseres Gepäcks. Auch diese Durchsuchung sollte noch für Folgewirkungen sorgen!!

Für uns blieb die Überzeugung, dass diese Aktion aufgrund eines gezielten „Zund`s“ erfolgte, zumal Durchsuchungen



auf Drogen nun mal anders ablaufen, und auch die Gestik zweier Besatzungsmitglieder des Zollschiffs eindeutig darauf hinwies, dass nach etwas gesucht, was letztlich nicht gefunden wurde.

Unser Abend endete kulinarisch wieder ausgezeichnet bei hervorragenden Schinkenfleckerl mit Salat mit anschließend gemütlichem Zusammensitzen bei einigen Cocktails, da das Bier zu warm und sowieso schon aus war.

MITTWOCH 12 01 05

Unser 5. Tag begann um 0600 Uhr (und das im Urlaub!!) mit einem guten Frühstück und anschließender Verlegung nach LE MARIN von 0740 bis 0840 Uhr. Das Wetter zeigte sich brauchbar bei 3/8 Bewöl-

kung und dem Eindruck aufkommenden Passats (beim Eindruck blieb`s allerdings)

Um 0830 Uhr kontaktierten wir vereinbarungsgemäß unseren Kühlschranksmechaniker, der uns gleich auf 1400 Uhr vertröstete.

Die Zeit dahin vertrieben wir uns mit weiteren Reparaturarbeiten wie der Bugleuchte und der Bilgepumpe (sehr umfangreich!!), Reinigungsarbeiten und einem Kurztrip zum lokalen Markt. (Auch hier überraschte uns das hohe Preisniveau von z.B. € 2 für eine Wassermelone oder ein dürres Bündel Petersilie, (was aber unseren Smutje angesichts der farbenprächtigen Verkäuferin nicht davon abhielt, denselben als für die Küche unabdinglich dann auch zu erwerben). Als unser Kühlschranksmecha-

niker sich um 1430 noch immer nicht gemeldet hatte und uns auf Rückfrage erklärte, erst morgen Zeit zu haben, uns aber auf eine Alternative angesprochen, einen Kollegen vermittelte, der wie sich später herausstellte schon in den letzten Tagen pausenlos um uns herumgefetzt war, konnte dieser noch während des Telefonates in nächster Nähe festgehalten und „verhaftet“ werden. Binnen 30 Minuten war das Problem (kaputte Elektronik u. Lüfter), das uns nun schon 3 Tage festhielt, gelöst, und der Bootseigner um €220 ärmer. Nun galt es entsprechende Kühlschranksgerechte Nahrung zu beschaffen, was leider wieder nicht von Erfolg gekrönt war, da unser Containershop mittlerweile seine Pforten geschlossen hatte.

Dies führte beim entsandten Einkaufsteam zu einem derartigen Frustrations-

moment, das man durch einen kurzen aber umso heftigeren Absacker bekämpfte. Kommentar Skipper: „De zwa wern speib`m“

DONNERSTAG 13 01 05

Wieder fehlt uns ein Mann! Wir wollten schon eine neuerliche Vermisstenanzeige nach Peter aufgeben, der, wie wir später erfahren, von Schlaflosigkeit geplagt in den frühen Morgenstunden das Schiff verlassen und sich auf Muschelsuche begeben hatte.

Bis 1000 Uhr erfolgten letzte Bunkertätigkeiten wobei auch die hier erlebten Ereignisse nicht vorenthalten werden sollen:

Ich fühlte mich an eine der legendären Folgen der „versteckten Kamera“ zurückerinnert, und zwar an jene, in der an einer Tankstelle ein präparierter Puch 500 mit schier unglaublichen Mengen Benzin betankt wurde, nachdem das halbe Fahrzeug zu einem einzigen Tank umgebaut worden war.

In diesem Fall war es Günzi, dem nach 25 Minuten Befüllen eines der Wassertanks die Erkenntnis kam, das dieser schon längst voll sein müsste. War er auch. Das Schiff aber auch schon ziemlich.

Wie wir nachträglich rekonstruierten hatte einer der Zöllner bei seiner Kontrolle auch den Tankverschluss geöffnet, und nachher offensichtlich nicht mehr ordnungsgemäß verschlossen, wodurch sich zig Liter des kostbaren Nasses in die Bilge ergossen, wir aber andererseits Gelegenheit erhielten, die neue Pumpe gleich ausgiebig zu testen.

Nachdem wir auch noch unsere Dieselvorräte ergänzt hatten, gingen wir endlich unter Segel. Bei passablem Wetter (3/8 Bewölkung) ging es Richtung ST. LUCIA:

Gg. 1245 Uhr bekamen wir Land in Sicht. Nach dem Einklarieren in ST. LUCIA gingen wir in der do. Bucht (RODNEY BAY) vor Anker.

Hier konnten wir einen britischen 2-Master bei einem Ankermanöver beobachten, das wie sogar wir Landratten feststellten, eigentlich keines war. Das Schiff hat sich dann auch prompt losgerissen und wurde abgetrieben und prallte in Folge noch gegen einen deutschen Segler, nachdem die gesamte Besatzung per Dingi an Land gefahren war.

Da unser Dingi sich ebenfalls bei einer Landerkundungstour befand konnten wir nicht helfen.

Die beherzte Mannschaft eines weiteren dt. Seglers begab sich aber dann an Bord, und irgendwie gelang es das Schiff in Betrieb zu nehmen und entsprechend abzusichern.

Aufgrund der unruhigen Wind und Wetterverhältnisse lernten wir die Vorzüge einer Ankerwache kennen. Es folgte eine stürmische regnerische Nacht, und wir mussten die Feststellung machen, dass der Bierkonsum verkehrt proportional zu den Vorräten verlief.

FREITAG 14 01 05

Wir fassten den Beschluss, die Marina v. RODNEY BAY anzulaufen, da hier für den heutigen Abend ein Chicken-Fest angesagt ist, und ein Landgang in entsprechender Garderobe per Dingi nicht möglich erscheint.

In der Marina lernten wir einen Österreicher kennen, der erzählte, dass es sich tatsächlich um ein tolles Fest handeln sollte, er riet uns jedoch dringend für Hin u. Rückfahrt ein Taxi zu nehmen, unbedingt in der Gruppe zu bleiben, nur wenig Geld, keinesfalls aber Handy oder Fotoapparate mitzunehmen.

Unter diesen Umständen verzichteten wir auf diesen Ausflug, denn „wehe wenn sie losgelassen...“, so verbrachten wir den Abend an Bord mit Bauern-, bzw. Stockschnapsen, und enterten dann noch die Marina auf ein paar Bier und was „zum Schneiden“.

SAMSTAG 15 01 05

Nachdem der Skipper berechnet hatte, dass der Sprung v. ST. LUCIA nach ST.VINCENT zu weit wäre, da wir noch ganz ST.LUCIA abzufahren hatten, lautete unser Tagesziel VIEUX FORT, ein (Container-) Hafen an der Südspitze v. ST.LUCIA.

Um 0910 gingen wir unter Segel und erreichten unter mäßigem Wind aber passabler 2/3 Bewölkung gg 1500 Uhr unser Ziel.

Gegen 1530 startete dann ein Großteil der Besatzung (bis auf den Berichtleger) zu einem Landausflug Richtung der Bucht v. ANSE DE SABLES. Der Trip begann schon damit, dass man nach Anlandung per Dingi realisierte, sich innerhalb der Hafenumzäunung zu befinden, und dieser durch einen mit Pump-Gun bewaffneten Wächter geschützt wurde, was aber in weiterer Folge kein Problem darstellen sollte, nur dem Vertrauen in die Landbevölkerung abträglich erschien. Man stellte in weiterer Folge fest, dass weit u. breit kein einziger weißer Inselbewohner zu sehen war.

Dem Vernehmen nach sollen einige der Eingeborenen begehrlche Blicke auf die

Verlängerten Rückseiten unserer Firefighter geworfen haben, was zu Äußerungen wie „I glaub der steht a bissl auf Di“ und größeren Unwohlgefühlen - Angst kennen wir ja nicht - geführt haben soll.

Gg. 1800 Uhr waren aber dann doch alle wieder unbehelligt an Bord und wir genossen noch ein Bad gemeinsam mit der untergehenden Sonne. Der Abend endete sehr früh in den Kojen.

SONNTAG 16 01 05

Der Skipper muss zum Ausklarieren zum örtlichen Flughafen.

Nachdem er per Dingi an Land transportiert worden war nahm er umfangreiche Taxidienste in Anspruch die bis zur Aktivierung der zuständigen Zollbeamten reichten. Das Geld war also gut investiert und so konnten wir bereits um 0930 unser Ankermanöver durchführen. Unter großteils gutem Wind ging es nach ST.VINCENT wo wir um 1400 Uhr in der malerischen WALLILABOU BAY eintrafen. Unsere Gefühle waren gemischt, da in der einschlägigen Literatur vor der hohen Kriminalitätsrate gewarnt wird.

Bezeichnend für diese Bucht waren jedenfalls die boatboys, die in den waghalsigsten Gefährten schon aus der Bucht entgegenkommen um ihre Dienstleistungen und Waren anzubieten. So waren wir dann gleich in Beschlag genommen, um 20 EC für den Guide und um 20 für den Liegeplatz vorm Restaurant erleichtert, und da das ohne Quittung erfolgte auch gleich beschissen. Es gibt sie also noch, die moderne Piraterie. Angesichts der vorherrschenden Armut nimmt man so was aber nicht zu ernst, wo uns doch die Bucht an sich entschädigte, Sicht bis zum Grund und romantische Kulissen (nämlich die originalen aus dem Film „Fluch der Karibik“).

Binnen kürzester Zeit waren wir von allen Seiten belagert. Wir versuchten möglichst von jedem irgend etwas zu erwerben, um uns so das Wohlwollen der Insulaner sicherzustellen. So deckten wir uns mit Obst und Souvenirs ein, bestellten für den nächsten Tag frischen Fisch und Brot und orderten für den späteren Abend noch eine Kiste Bier mit Eis, für die uns weitere 70 EC abgeknöpft wurden.

Die Größe der Portionen im einzigen Lokal vor Ort lag verkehrt proportional zum Preis.

Nachdem wir noch eine Kiste Bier zu leeren hatten, um sie am nächsten Tag als Leergebinde zurückgeben zu können, da wir keinen Einsatz bezahlen wollten, begaben

wir uns an Bord zu einer kleinen Gitarrensessenion und leerten die Kiste, was unseren Lieferanten am nächsten Tag veranlasste zu salutieren und ein ungläubiges „respect, sirs“ zu stammeln.

MONTAG 17 01 05

Der Fisch – es waren vier red snappers – wurde pünktlich geliefert, fachgerecht entschuppt und ausgenommen und zu Mittag durch unseren Smutje dann tadellos zubereitet.

Was uns sonst noch aufgefallen ist? Wir konnten dort bei keinem Schwarzen das Weiße im Auge erkennen, da das bei allen entweder rot (eingeraucht oder dicht) oder gelb (Leberschaden?) war.

Um 0910 hieß es dann Leinen los Richtung BEQUIA.

Unterwegs haben wir dann Delfine gesichtet, die sich einige Zeit auch ums Boot tummelten.

Gg 1300 Uhr ankerten wir vor PETIT NEVIS, einer kleinen Walfanginsel, wo die Wale die noch wie zu Moby Dick's Zeiten gefangen (Quote 2 pro Jahr), zerlegt und aufbereitet werden. Dort schnorchelten wir ein wenig herum stellten fest, dass das Ufer mit gigantischen Seeigeln „versaut“ war, andere stellten dies durch austesten mit den Füßen fest, und konnten z.T. die Erfahrung machen, dass man nur so weit hinaus schwimmen sollte, wie man auch wieder zurück schafft, was aber in diesem Fall noch glimpflich ausging.

Weiter ging es unter Begleitung durch ein paar karibische Drinks Richtung BEQUIA wo wir bei starkem Schwell in der Bucht vor Anker gingen. Die Bucht war von einem Hotel dominiert, das den Segelführern zufolge einem Schweden gehören soll und die Möglichkeit zur Versorgung mit Wasser und Brot (wie im Häfen) bietet.

Also das, was wir selbst feststellen konnten, war das Vorhandensein einer sauteuren Strandbar, was uns aber nicht davon abhielt dort einige Bierchen zu trinken, nachdem wir bei der Anlandung per Dingi schon mal gekentert waren.

Ach ja, zu erwähnen wären da noch die beiden dunkelhäutigen Eingeborenen (ca 5 u. 8 Jahre alt, die mit einem Board zu uns hinausgekommen waren und unbedingt mit uns am Dingi an Land fahren wollten. Im Austausch durfte Gerri auf das Board, und seine anfänglichen „Gleichgewichtsstörungen“ führten bei den Kleinen zu derartigen Lachstürmen, dass sie uns fast aus dem Boot gefallen wären.

Nachdem in der Bar und auch im Hotel weder Brot noch Zigaretten zu erhalten waren, begaben sich Günzi und Gerri auf Spähtrupp, um im angeblich nahe gelegenen Shop die notwendigsten Grundnahrungsmitteln zu ergattern. Und dann waren sie auch schon verschollen. Nicht nur sie, auch Andy, der zuvor noch am Strand spaziert war, war auf einmal nicht mehr zu sehen!

Seine Silhouette konnten wir jedoch wenig später bei einem Köpfler am Schiff ausmachen, er war tatsächlich ein ganzes Stück zurückgeschwommen. Auf ein Lebenszeichen von G&G mussten wir allerdings noch ein Stündchen warten. Dann kam Gerry, voll begeistert, auch sonst, hatten sie doch ein Geschäft gefunden wo sämtliche Einkäufe zu erhalten wären, diese noch aufs Boot gebracht würden, und die zudem noch billiges Bier hätten. Wir folgte Gerri also zum wartenden Auto? mit dem uns „Sergeant“ der Mann der Geschäftsinhaberin zu dem Laden führte.

Einige Dosen Bier und einen die dringenden Bedürfnisse deckenden Einkauf später, mit Sergeants Versprechen, uns am nächsten Tag in den Ort zum Markt zu fahren, fuhren wir zu viert mit unseren Er-rungenschaften an Bord, unser Dingi fast versenkend, zurück zur WOTAN.

DIENSTAG 18 01 05

0900 Sergeant ist fast pünktlich, er holt unsere Jungs ab und nach einem „kurzen“ Einkauf für 4 Tage = 4 Lagen Dosenbier und ein bißchen was zu Essen können wir um 1150 Uhr ablegen. Von BEQUIA geht's vorerst unter Segeln bei mäßigen Wind von 3-4 kts, dann aber wieder unter Motor nach CANOUAN, wo wir um 1530 vor Anker gingen nachdem uns zuvor bekannt gegeben wurde, dass die vorhandenen Moorings privat wären.

Der in der Bucht liegende so genannte „White Rock“ (heißt so, weil von den Vögeln angeschissen) wurde von uns dann ausgiebig umschnorchelt.

Ausgezeichnete Nudeln mit Kartoffeln und Speck rundeten diesen Tag ab, gg. 2030 lag Alles in den Kojen und es folgte eine unruhige Nacht vor allem durch den starken Schwell.

MITTWOCH 19 01 05

0800 Ankermanöver bei 7/8 Bewölkung auf zu unserem Traumziel Günzi's Island in den TOBAGO CAYS. Wieder geht's nur mit Motorkraft, um 0915

sind wir am Ziel, eine viertel Stunde später lagen wir vor Anker vor BARADAL.

Mit dem Dingi ging's an Land, und dort wurde wieder ausgiebig geschnorchelt. Die Insel selbst war enttäuschend, da verdreckt (mitten im strengsten Naturschutzgebiet eine Schiffsbatterie, Glasscherben, Reste von diversen kommerziellen Grillfeten und ähnliches.)

Wir beschlossen also einen Stellungs-



wechsel und ankerten dann gg. 1200 Uhr vor PETIT RAMEAU. Eine heftige aber kurze Aufregung unter den an Land befindlichen Schwarzen konnten wir uns beim anschließenden Schnorcheln erklären, als wir feststellen mussten, dass trotz Anzeige von 5 Metern auf dem Tiefenmesser nur 1 m neben dem Boot eine gefährliche Untiefe lag.

Walter manövierte die WOTAN dann in tiefere Gewässer. Da waren wir nun am Ziel unserer Träume, eine traumhafte Insel, die Umgebung vergleichbar mit der Düsseldorfer Bootsmesse (Kommentar Skipper), ein herrliches Riff, welches gleich ausgiebig erkundet wurde.

Hatten wir anfangs unsere gewohnte 7/8 Bewölkung, kam es dann um 1430 zu einem heftigen Wolkenbruch, der von der Besatzung zu einer ausgiebigen Dusche und anschließender Schiffsreinigung genutzt wurde. Im Anschluß noch mal schnorcheln, dann herrliche Bohnen mit Speck und Semmelknödel (was sich aus Schiffszwieback so machen lässt!) bei ruhigem Wasser und nach einer Partie Bauernschnapsen (endlich pari) waren wir um 2300 dann in den Kojen.

Um 0800 beginnt ein herrlicher Tag mit der Eroberung von Gerry's Island. (PETIT BATEAU) mit dem Dingi. Nach einigen Fotos von auch dieser traumhaften Insel und ein bisschen Genießen der Unterwasserwelt, heißt es Abschied nehmen vom eigentlichen Ziel unserer Reise, einem der wohl schönsten Flecken dieser Erde. Keiner sagt

es, aber ich glaub jeder denkt es, hier muss man wieder her. Um 0910 lichten wir etwas wehmütig den Anker und fahren, wie so oft, schon unter Maschine Richtung BEQUIA, wo wir um 1400 einlaufen.

Für etwas Aufregung im dortigen Hafenbecken sorgt ein Wrack welches erst seit 2 Stunden dort liegt, noch nicht gekennzeichnet ist und auf dem wir fast geparkt hätten.

Nach kurzem Landgang für ergänzende Versorgungstätigkeiten, die das Team leider etwas missverstanden hat, da dies für intensivere Selbstversorgung diente, verließen wir um 1530 BEQUIA um den großen Schlag zu beginnen.

Ein unvorstellbarer Sonnenuntergang geleitete uns auf eine Nachtfahrt unter sternklarem Himmel, der nur dadurch getrübt wurde, dass er durch den starken Mondschein nicht so richtig zur Geltung kam.

Aufgrund beständigen Gegenwindes ging es auch auf dieser Fahrt nur mit Maschinenkraft.

Bei Kurs 033° und 5 kts bei vorerst ruhigem Wetter (ab 0300 war's dann etwas bockiger) kam gg 0715 MARTINIQUE wieder in Sicht, und wir steuerten vorerst

DIAMONDS ROCK für eine ausgiebige Fotosession an.

Um 1050 im 2. Anlauf (blöder Wind) gelang dann unser Ankermanöver an der schon gewohnten Stelle in der Marina von LE MARIN.

Es folgte ein heftiger Landgang um zu duschen, die Vorräte für die letzte Nacht zu ergänzen und um wieder festen Boden zu spüren.

Nach intensiver Nacht folgte eine mehr oder weniger erfolgreiche Bootsreinigung, (Walter war ziemlich sauer) und ein intensives Abschiednehmen von der Insel. Mit ungutem Gefühl (Mischung zwischen schlechtem Gewissen und Sorge) ließen wir Walter zurück, der beim nächsten Törn als Besatzung an Bord bleiben sollte, dem jedoch inclusive Skipper, der am selben Tag erst absagte, die komplette Besatzung ausgefallen war, und der somit vorerst allein in MARTINIQUE verbleiben musste, was nicht zum ersten mal auf dieser Reise Zweifel an der Organisation aufkommen ließ.

Für kurze Spannung sorgte noch ein versehentlich ins Handgepäck gerutschtes Taschenmesser, welches unter heftiger Versicherung der Mitreisenden, dass es in Schwechat wieder ausgefolgt würde von den Sicherheitskräften deutlich wahrnehmbar entsorgt wurde. Das war er also unser großer Törn: Danke Skipper! Danke Jungs!



STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Martinique
Zeit	8. – 22. Jänner 2005
Meilen	277
Captain	Walter Ess
Crew	Peter Gronemann – 1. WF Michael Jabinger – 2. WF Günter Pecha Andi Martinek – Smutje Gerald Joch



MODUL 4

VON MARION BRAUN

DIENSTAG, 25.1.

Ankunft um 17:30 in Martinique/Fort de France. Wir werden von Walter am Flughafen abgeholt, und fahren dann nach Le Marin, wo unser Boot „Wotan“ liegt. Nachdem wir unser Gepäck an Bord verstaut haben, essen wir im „Mango Bay“ zu Abend.

MITTWOCH, 26.1.

Nach der Einweisung und Aufgabenaufteilung am Boot geht's dann zum Strand „Anse Salines“ (Postkartenmotiv). Spätestens jetzt sind alle Anreisesträpazen wie weggeblasen. Mittagessen in einem Strandlokal (Salat 8 € und nix drauf!) und dazwischen gibt's selbst gemachtes Kokoseis. Damit es am nächsten Tag gleich nach dem Frühstück losgehen kann, besorgen wir noch Proviant für unsere Reise.

DONNERSTAG, 27.1.

Heute üben wir einige Manöver vor Martinique. Bei gutem Wind bekommen wir einen ersten Eindruck vom Segeln. Danach liegen wir vor St. Anne, wunderschöner Ankerplatz. Das 29 Grad warme, türkisfarbene Wasser lädt zum Sprung ein. Nach dem Bad genießen wir einen wunderbaren Sonnenuntergang (mit Sundowner) und bereiten unser Abendessen heute an Bord zu.

FREITAG, 28.1.

Aufbruch zur ersten großen Überfahrt nach St. Lucia. Doch vorher muss noch die Motorbedienung repariert werden. Es gibt heute nicht viel Wind und deshalb fahren wir mit Motor. Kurz vor 16 Uhr kommen wir in St. Lucia in der Marigot Bay an. Sicherlich einer der schönsten Buchten in der Karibik. Eine Mischung aus Strand und Palmen, Regenwald und Mangroven (Achtung Mosquitos!). Wie es in der Karibik

in den meisten Buchten üblich ist, werden wir von Boat-Boys, die ihre Waren an den Mann bringen wollen, besucht. Bei einem Rastafari verkosten wir frische Früchte und bestellen auch gleich welche für den nächsten Tag (Eine Bob Marley-Zigarette wäre auch kein Problem gewesen!). Es gibt einige Restaurants in der Bucht, und während wir uns Gedanken machen, in welches wir wohl gehen werden, bekommen wir laufend per Boot die Speisekarten von allen Restaurants aus der Bucht vorbeigebracht. Damit fällt die Auswahl nicht schwer und wir entscheiden uns für JJ's Paradise Sunset Restaurant, hier gibt es heute Buffet (50 EC\$). Doch bevor wir uns auf den Weg machen, lassen wir uns vom Sonnenuntergang verzaubern.

SAMSTAG, 29.1.

Der Rastafari kam zur vereinbarten Zeit mit unserer Obstbestellung vorbei, ca. 8 kg Bananen, 11 Maracujas 12 Mangos, 2 Ko-

kosnüsse und 2 Obstkörbe aus Palmwedel geflochten. Die Früchte waren nicht gerade billig, aber dafür von einer ausgezeichneten Qualität. Wir verlassen wieder mit Motor und dem ersten tropischen Regen die Marigot Bay Richtung St. Vincent. Bei einer gemütlichen Kaffeejause haben uns kurz Delphine begleitet, beim Versuch Fotos zu machen, haben wir lediglich den Kaffee verschüttet. Wir kommen bei Sonnenschein in St. Vincent in der Wallilabu Bay an. Walter, unser Kapitän hatte uns vorher erzählt, dass hier viele Boat-Boys ihre Waren verkaufen möchten und auch manchmal sehr aufdringlich werden können. Wir hatten Glück, denn heute ist Samstag, und die meisten der Boat-Boys sind zu Hause bei ihren Familien. Bei Asman bestellen wir Brot für das Frühstück, Ananas, Zitronen und Grapefruits und haben einen Spaziergang zu einem nahen Wasserfall vereinbart. Asman hat uns mit dem Boot abgeholt und wir sind dann gemeinsam zum Wasserfall spaziert. Die Vegetation der Insel ist einfach überwältigend, überall sattes Grün und tropische Bäume und dazwischen immer wieder Palmen. Die Wallilabu Bay ist für die Dreharbeiten für den Kinofilm „Fluch der Karibik“ bekannt geworden. Hier steht auch noch ein Teil der Requisiten, der Steg und einige Häuser, in einem befindet sich ein Restaurant, wo wir auch zu Abend gegessen haben.

SONNTAG, 30.1.

Asman hat uns, wie versprochen, mit Brot für das Frühstück und Obst versorgt. Nach dem Frühstück machen uns Asman und sein Freund von der Palme los und bitten uns, sie ein Stück bis zur nächsten Bucht mit dem Boot mitzuziehen. Es ist ein wunderschöner Tag, aber nur wenig Wind, also fahren wir wieder mit Motor. An Bord verkosten wir die frischen Früchte, die wir in St. Lucia und in St. Vincent gekauft haben. Wir fahren bis nach Bequia, doch vorher halten wir vor Petit Nevis (Achtung Strömung!), um zu schnorcheln. Anschließend ankern wir in der Friendship Bay in Bequia. Nach einem erfrischendem Sprung ins Wasser fahren wir mit dem Dingi an Land um einen Spaziergang zu machen. Das macht natürlich durstig und hungrig und da kommt die Strandbar „Mosquito“ gerade recht. Hier gibt es sehr gute Fruchtsäfte und natürlich auch Cocktails und lokales Bier. So verbringen wir den Sonnenuntergang und genießen ein für diese Gegend nicht erwartetes vorzügliches Essen. Der perfekte Tag!



MONTAG, 31.1.

Weiter geht es in die Tobago Cays. Eine unbewohnte Inselgruppe und eines der Highlights der Karibik. Nachdem wir angekommen sind, warten auch schon die Boat-Boys oder lieber „fliegende Händler“?

Wir lassen uns nicht lange Zeit, um ins türkisblaue Meer einzutauchen, hier ist es traumhaft. Mit dem Dingi fahren wir zu einer der Inseln, Petit Bateau. Max erfüllt

sich gleich seinen Traum und erntet zwei Kokosnüsse. Für das Abendessen hat uns ein Fischer mit einem White Snapper versorgt, den uns Walter schmackhaft zubereitet. Wir bewundern den Sternenhimmel, der hier noch intensiver als daheim zu funkeln scheint.

DIENSTAG, 1.2.

Gleich nach dem Frühstück bekommen wir auch schon unser Abendessen geliefert, einen frischen Thunfisch. Wir bleiben auch heute noch in den Tobago Cays und genießen einen wunderschönen Tag mit einer leichten Brise, das macht die Hitze erträglicher. Mit unserem Dingi fahren wir heute zur Insel Baradal. Beim Schnorcheln sehen wir einen Steinfisch, Schlangen, Kofferfische, ... Max hat, während er nur so im Wasser stand, sogar einen Rochen gesehen. Auch dieser Tag in den Tobago Cays war traumhaft.

MITWOCHE, 2.2.

Wie immer, nach einem wunderbaren Frühstück, starten wir in den Tag. Wir lichten den Anker und nehmen Kurs auf die Insel „Petit Tabac“ (die Insel wurde ebenfalls für die Dreharbeiten „Fluch der Karibik“ genutzt). Um zu dieser Insel zu gelangen, muss man um die Inseln der Tobago Cays herumfahren, da diese vom Hufeisenriff umgeben sind. Wir erkunden die Insel zunächst zu Fuß und danach natürlich unter Wasser mit Schnorchel und Flossen. Das Riff vor Petit Tabac ist an manchen Stellen durch rücksichtslose Segler beim Ankern ordentlich zertrümmert. Nach der Inselerkundung, geht es weiter nach Palm Island. Auf dieser befindet sich ein nobles Hotel, was sehr schade ist, da man deshalb nur einen Teil der Insel betreten darf. Als Ankerplatz für die Nacht segeln wir nach Mayreau weiter. Wir ankern in der Saline Bay und werden durch den einlaufenden Schwell ganz schön durchgeschaukelt. Sogar die großen Schiffe, die hier liegen, lässt das nicht unbeeindruckt. Wir machen uns mit dem Dingi auf zum Steg und gehen bergauf in die Ortschaft um ein Lokal für das Abendessen zu suchen.

DONNERSTAG, 3.2.

Da die Nacht durch den Schwell sehr unruhig war, beschließen wir während der Fahrt nach Bequia zu frühstücken. In Bequia angekommen, müssen wir nun aus den Grenadinen ausklariieren. Wir besorgen noch Sprit für unser Dingi, natürlich fri-

sches Obst am Markt und Rum (Walter kauft im Shop den ganzen Vorrat an „Angostura 1919“ auf). Danach brechen wir zur letzten Fahrt auf, zurück nach Martinique. Wir fahren die Nacht durch, somit haben wir etwas Zeit gewonnen und konnten länger in den Tobago Cays bleiben. Bei St. Vincent treffen wir wieder auf eine Gruppe von Delphinen, doch dieses Mal haben wir es geschafft, einige Fotos zu machen. Für die Nachtfahrt werden wir mit einem wunderschönen Sonnenuntergang belohnt, der das ganze Meer in feuriges Rot taucht. Nach Einbruch der Dunkelheit fing der Krill in den Bootswellen zu leuchten an, und dazu noch der fantastisch klare Sternenhimmel - beeindruckend-. Es hat sich gelohnt, einige Stunden Wache zu schieben!

Bei Sonnenaufgang ankern wir in St. Anne vor Martinique, um zu frühstücken.

Danach geht's in die Marina nach Le Marin, wo unser erstes Segelabenteuer zu Ende geht.

Zwei wunderschöne Wochen, voller Eindrücke und Erlebnisse, die uns noch lange in Erinnerung bleiben werden. Es war einfach traumhaft schön!



STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Tobago Cays – Martinique
Zeit	22. Jänner – 5. Februar 2005
Meilen	257
Captain	Walter Ess
Crew	Maximilian Rotter Herbert Salzer Marion Braun



MODUL 5

VON ANGELICA REICHELT

Am Morgen des 4. Februar besteigen wir die AirFrance Richtung Martinique, um dem verschneiten, eisigen Wien für zwei Wochen den Rücken zu kehren. Die Zwischenlandung in Paris nützen wir für Austern, Gänseleber und Rosé.

Abgesehen von der angenehm warmen Luft, die uns in Martinique empfängt, sind es auch die bunten Farben, die es nicht einmal im Sommer in Österreich gibt. „Europa ist wie Schwarzweißfernsehen“ hören wir in einer Boutique von der Verkäuferin, die sich über unser winterliches Outfit wundert und unschwer errät, woher wir gerade kommen.

Leider beginnt die Reise nicht so schön wie erwartet und das aus zwei Gründen: 1. habe ich mir – wahrscheinlich bei den Austern – eine Salmonellenvergiftung zugezogen, die sich sehr schmerzhaft und langwierig erweist und die mich in ein hiesiges Spital führt, und, 2. ist von unseren vier Taschen nur eine angekommen, d. h. wir müssen zumindest für die ersten Tage T-Shirts, kurze Hosen und Flipflops kaufen

Richtig schön wird es erst, als diese ganzen Probleme beseitigt sind, die vorige Crew abgereist ist und wir zu zweit lossegeln können, Berndt und ich.

Unser erstes Ziel ist St. Lucia, mir geht es zum Glück wieder gut, und ich kann das Segeln ordentlich genießen. Wir haben guten Wind, und es gefällt mir richtig gut.

Nach einem herrlichen Nachmittag beschließen wir, in Rodney Bay zu bleiben. In

einem einfachen Lokal in der Hafeneinfahrt, Eagle's Inn, verspeisen wir, nach sehr guten Vorspeisen, einen schmackhaften Lobster, den wir selbst ausgesucht haben. Das erste richtige Essen in der Karibik nach Tagen mit Tee und Reis.

Am nächsten Tag beim Frühstück bemerken wir den Kontrast zum noblen französischen Martinique. Hier ist alles einfach und amerikanisch. Die ersten SAIL FAST-Leiberl werden gekauft.

Danach geht's weiter in die berühmte Marigot Bay, die wie eine Filmkulisse wirkt. Durch das flaschengrüne Wasser kommt ein Boatboy nach dem anderen, um uns Bananen, Kokosnüsse, Steinschildkröten, Reggae- und Calypso-CDs und vieles mehr anzubieten und zu verkaufen.

Kaum verlassen wir St. Lucia, die Reginsel, wird das Wetter gleich schöner.

Wir verbringen einen schönen Segelnachmittag in Richtung St. Vincent. Am Abend erreichen wir die Wallilabou Bay, die ganze Bucht macht einen gespenstisch-ausgestorbenen Eindruck. Auch das Lokal – wie ein Geisterschloss mit angeschlossenem Museum – aber wir bekamen noch was zum Essen und, ganz wichtig: Rumpunsch. Was will man mehr, wir sind rundum zufrieden.

Am Freitag schwimmen wir zum ersten Mal im Meer! Wir bekommen am Strand, wo die Filmkulisse von „Fluch der Karibik“ aufgebaut ist, einen ganzen Haufen frische Früchte – orange Kokosnüsse, Mangos, Papayas – und geben im Gegenzug Nudeln, Kaffee und Chips.

Wir segeln weiter nach Bequia. Dort ist alles wie im Bilderbuch – bunt, fröhlich, wunderschön und gemütlich. Wir stärken uns im Gingerbread, dem herzlichsten Lokal der Stadt, und schauen uns nachher Port Elizabeth an. Leider haben die Geschäfte schon zu. Zum Abschluss gibt's ein klassisch-traditionelles Candlelight Dinner im Frangipani.

Am Samstag fahren wir weiter in die Tobago Cays – unwirklich türkises Meer in der Abendstimmung, ein paar kleine Inseln – umwerfend. Wir ankern abseits der Masse und beschließen, uns zur Feier des Tages eine Languste zu gönnen, die der Boatboy fertig zubereitet auf's Schiff liefert. Es ist wie im Paradies.

Nach dem Frühstück am nächsten Tag fahren wir mit dem Dingi herum, um zu schnorcheln. Aufregend – das erste Mal auf einem Riff. Wir sehen Korallen und Fische in allen Farben – sogar gestreifte, blitzblaue und hellviolette sind dabei.

Auf einer winzigen, einsamen Insel, Baradal, sammeln wir Muscheln und grüne Steine. Später ankern wir auf der anderen Seite in der Hoffnung, dass es dort ruhiger ist. Ein netter Holländer kommt uns mit seiner kleinen Tochter besuchen und erzählt von seiner Atlantiküberquerung mit vier Kindern, zwei, vier, sechs und acht Jahre alt. Wir trinken einen Sundowner zusammen.

Am Abend entscheiden wir uns für Red Snapper mit frischem Salat.

Am Montag verlassen wir die Tobago Cays. Eigentlich wollen wir nach Union Island, aber als wir PSV (Petit St. Vincent) sehen, ändern wir schlagartig unsere Meinung – ein Traumstrand mit einem kleinen, versteckten Luxus Ressort – eine richtige Honeymoon-Insel.

Wir begeben uns auf die Terrasse, um den restlichen Tag dort zu verbringen, zwischen tropischen Pflanzen und Blick auf's Meer.

Wir trinken Rumpunsch um 80 Euro und feiern den Valentine's Day standesgemäß.

Am Abend fahren wir auf die gegenüber liegende Insel, Petite Martinique, plaudern am Steg mit Neger Michael und essen dann im Palm Beach Callalou Soup und würziges Chikken. Geankert wird wegen Schwell wieder in PSV.

Nach dem Frühstück im PSV-Ressort wird ausgiebig im warmen, türkisen Meer geschwommen, dann geht's weiter nach Union. Aber halt – ein kurzer Zwischenstopp in Palm Island muss sein – schon wieder ein Traumstrand. Wir essen ein Sandwich unter Palmen.

Abendessen im coolsten Lokal der Insel Union (die zum Glück völlig untouristisch ist) – Bougainvillea – mit Riesenaquarium, Live Music und sehr gutem Seafood.

Am nächsten Tag, Mittwoch, fahren wir nach Mayreau in die Salt Whistle Bay und auch, oder gerade dort, ist es wieder einmal so besonders schön, dass man gar nicht mehr weg will. Unseren Lunch nehmen wir diesmal in einer witzigen Bar mit kleinen Hütten und Steintischen ein, es gibt Lobster-Sandwich ... und das Rumpunschtesten geht eifrig weiter.

Am Abend sind wir in Mustique – die Insel der Reichen und Schönen. In Basil's Bar treffen wir zwar nicht Mick Jagger, aber es gibt ein ausgezeichnetes Wednesday Night Barbecue und wieder Live Music!

Nach einem Besuch und Einkauf in der sehr hübschen Treasure Boutique fahren wir am Donnerstag über die Friendship Bay und Petit Nevis wieder nach Port Elizabeth, Bequia. Kurzer Rundgang und obligater Lunch im Gingerbread, dann geht's leider, leider weiter Richtung Norden.

Plötzlich – irgendwann in der Nacht – fängt der Motor an, komisch zu tuckern ... und der Diesel ist aus. Wir versuchen auf die verschiedensten Arten, Soufrière, St. Lucia, zu erreichen – Schiff mit Dinghi ziehen, Segeln, Schiff mit Dinghi schieben. Eigentlich ist es eine sehr schöne Nachtfahrt



mit orangem Mond und vielen Sternen, wir lassen uns jedenfalls unsere gute Laune nicht verderben und singen, was das Zeug hält, von Celentano über Lucio Dalla. Es macht richtig Spaß. Die letzte Meile in die Bucht werden wir von einem aufmerksamen Boatboy gezogen und um 6 Uhr Früh gehen wir schlafen.

Freitag – Soufrière ist eine triste Stadt, in der die Armut und das Elend überall sichtbar sind. Nach einem Lunch im La Marie fahren wir weiter nach Martinique, wo wir am Abend ankommen – Abschlusssessen im Ti Tocques.

Es waren zwei wunderschöne karibische Wochen mit allem Drum und Dran, jede Insel hat ein anderes Flair und lohnt, angeschaut zu werden. Das Segeln hat mir so gut wie noch nie gefallen, was unter anderem auch daran liegt, dass wir nur zu zweit waren und daher viel Platz und viel Spaß hatten.

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Tobago Cays – Petit St. Vincent – Martinique
Zeit	5. – 19. Februar 2005
Meilen	268
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Angelica Reichelt

Donnerstag, 17. Februar 2005, 0400 Uhr, in Wien ist es bitter kalt und der Schnee bedeckt so manches Autodach.



MODUL 6

VON MARTINA FRIEDL

Achtzehn Stunden später landen wir in Fort de France, Martinique! Es ist jetzt 17:10 Ortszeit. Gerade mal aus dem Flieger draußen und unterwegs zur Passkontrolle, werden plötzlich unsere Namen aufgerufen. Wir müssen ins Büro der Air France, da leider unser Gepäck nicht da ist.

Die Dame im Büro entschuldigt sich mehrmals, und versichert uns, dass wir unser Gepäck am nächsten Tag erhalten, und es sogar in die Marina überstellt wird. Wir erhalten noch alle ein Kosmetiktäschchen und den Hinweis, dass wir pro Person um € 115,-

notwendige Dinge einkaufen können, die uns Air France später rückerstattet. So aber jetzt ab in die Marina, wir wollen endlich das Meer sehen, etwas Ordentliches essen und dann schlafen, wir sind alle kaputt!

Werner und Raini besorgen uns ein Leihauto, Gott sei dank haben wir kein Gepäck, das wäre sehr eng geworden! Nach kurzen Orientierungsschwierigkeiten, finden wir doch die richtige Straße nach Le Marin.

Endlich in der Marina angekommen, fragen wir einige Leute ob hier irgendwo ein Hotel sei, doch leider wissen die das

auch nicht, und so machen wir uns selbst auf die Suche. (Wegen der schlechten Straßenbeleuchtung, kann man auch dummerweise keine Reklametafeln lesen). Es ist bereits 20:30, doch wer sucht der findet auch, und somit landen wir in einem einfachen aber entzückenden Hotel, mit bequemem Bett und funktionierender Dusche um € 40,- pro Zimmer. (Was will man mehr!)

Der Inhaber empfiehlt uns auch noch ein tolles Restaurant „Steakhouse“, wo wir auch gleich hinfahren, da uns schon der

Magen knurrt und das Verlangen nach einem kühlen Bier immer stärker wird.

Das Essen ist wirklich ausgezeichnet, die Bedienung karibisch langsam, aber an das werden wir uns sicher auch noch gewöhnen.

Eine kurze Zwischenanmerkung: In der Karibik gibt es den 12 Stunden Tag!

D.h. um 6:30 geht die Sonne auf und um 18:30 ist es finster. Das ist etwas eigenartig, da es auf der restlichen Welt immer einmal im Jahr einen kürzesten und einen längsten Tag gibt, aber dort ist eben alles anders. Was zur Folge hat, dass auch die Geschäfte (bis auf einige Lokale), ab Einbruch der Dunkelheit schließen. Auch die Bars und Restaurants (bis auf wenige Ausnahmen), sind um spätestens 24 Uhr dicht. So ein ruhiges Leben sind Streuner, wie wir, gar nicht gewöhnt!

Nachdem wir den Freitag und Samstag für die Schiffsübernahme genützt hatten, geht's am Sonntag, 20.2., los, wie vereinbart stehen alle um 8 Uhr auf, da wir ja so schnell wie möglich auslaufen möchten.

Es ist sehr windig und die Wellen sind für unsere Erfahrung doch recht hoch, und wir müssen schon nach wenigen Meilen erkennen, so schaffen wir es nicht bis Grenada.

Der Gedanke ist noch nicht ausgesprochen, bemerken wir schon, dass es Andi und Clau sehr schlecht geht.

Kurze Zeit später ist es dann auch schon soweit, die Fische werden gefüttert, Claudia ist das ganze sehr unangenehm, aber das muss es nicht sein, bei dem Seegang!

Uausgesprochen sind wir uns einig, wir fahren nicht nach Grenada, wir übernachten in St. Lucia.

Nach 26,18 Meilen, fahren wir in die Marina Rodney Bay. Ziemlich noble Gegend, mehrere Eignerschiffe und Villen mit Privatstegen und dezerten Jachten davor, na ja, alles kann man auch nicht haben.

Wir legen am Steg an. Raini und Werner checken die Marina und ich koche eine Suppe, dass sich die kaputten Mägen wieder erholen.

Dann wird es wieder etwas entspannter, Werner und Andi rechnen die Bordkasse der letzten Tage ab, Clau wäscht das Geschirr und anschließend genießen wir noch die letzten Sonnenstrahlen.

Am Abend machen wir nur schnelle Küche, Eierspeise und was der Kühlschrank so hergibt. Mir fällt das erste Mal auf, dass der Eiskasten nicht wirklich kühlt, vielleicht zu nieder aufgedreht, mal sehen.

Törnbesprechung, wie geht's jetzt weiter, Raini meint auch, dass es so keinen Sinn ergibt und wir beschließen, doch nur in kurzen

Abschnitten die Karibik zu erkunden. Erste Station am nächsten Tag, noch eine andere Bucht auf St. Lucia, besser wir gehen es nicht so hart an.

Sind nach dieser kurzen aber doch sehr intensiven Überfahrt sehr erschöpft, so gehen wir auch sehr bald schlafen und freuen uns schon auf den nächsten Tag.

DIENSTAG, 8 UHR

und tatsächlich kommt Boatboy Chill bringt uns, wie versprochen, frische Baguette und Obst. Nach dem Frühstück legen wir gleich ab.

Heute geht es nach St. Vincent. Raini möchte mit uns in die Wallilabu Bay, zur Filmkulisse von Fluch der Karibik!

Nach ca. 6 Stunden Überfahrt und wieder einmal sehr rauher See, haben wir es geschafft.

Ein Boatboy namens Thomas, der uns schon von Walter empfohlen wurde, kommt zu uns und begrüßt uns. Er verspricht, dass er auf uns aufpasst und uns die gewünschten Sachen bringt.

Plötzlich stürmen uns Dutzende von Boys und möchten uns alles mögliche verkaufen, wir versuchen sie los zu werden, doch leider ist das hier nicht so einfach.

Wir sind genervt. Einer droht sogar, uns in der Nacht die Leinen durchzuschneiden, super!

Werner und Raini fahren kurz an Land um den Papierkram zu erledigen, als sie wieder zurückkommen, diskutieren wir gerade mit Thomas über den Preis von Mineralwasser. Wir blieben am Abend an Bord, die Stimmung war nicht besonders, der Appetit ist uns auch vergangen. Wir gehen auch bald schlafen, morgen müssen wir zeitig raus, und so schnell es geht von hier weg.

MITTWOCH FRÜH

Nichts wie weg von hier, Frühstück und ablegen! Um 9 Uhr sind wir schon auf dem Weg nach Bequia!

Nach nur 2 Stunden sind wir auch schon angekommen, eigentlich wollten wir nur einen kurzen Zwischenstopp machen um zu baden und zu schnorcheln, doch es sollte anders kommen.

Wir ankern, nach dem vierten Versuch dürfte es dann geglückt sein, aber ganz sicher sind wir uns auch nicht.

Andi ist der Erste im Wasser, Werner bekommt Hunger! Er kocht für alle ein Dosen-Chili, anschließend waschen die Männer das Geschirr, Werner wirft die Teller einfach ins



Wasser, Pech die gehen aber nicht unter und so muss er ihnen nach schwimmen, wenigstens ist er danach erfrischt.

Werner und ich fahren zur Tauchstation um zu fragen ob Sie die Flaschen füllen können, die sind sehr nett und meinen, wenn er gleich kommt, dann füllen sie sofort. Wir fahren gleich zum Schiff zurück und laden die Tauchflaschen. Raini fährt diesmal mit, Clau und ich gehen schwimmen.

Als die beiden zurückkommen, beschließen wir, den heutigen Tag in Bequia zu verbringen, da es hier wirklich unheimlich schön ist. Raini und Werner machen ihren ersten Tauchgang, leider ist dies ganz schön viel Aufwand aber es macht ihnen Spaß.

Nach schwimmen, tauchen und abducken fahren die Männer an Land um die Gegend zu erkunden. Wir Mädels ziehen uns für den Landgang um und warten, dass wir abgeholt werden.

Zuerst machen wird Halt in einer uralten Bretterbude. Der Besitzer ist etwas muffig, aber das Bier ist sehr gut, wir haben keine Zigaretten mehr, und kaufen in der Bar ein Päckchen karibische. Ups! Was ist das für ein Kraut?

Nun ist es Zeit fürs Abendessen und wir kehren in ein schönes Restaurant ein, mit

Kerzenlicht, sehr romantisch. Nach längerer Wartezeit kommt das Essen, doch schade, die Preise sind enorm und die Steaks sind furchtbar.

Nach dieser Enttäuschung fahren wir zurück zur Wotan um dort noch einen Drink zu nehmen. Jetzt bemerken es auch die anderen, der Eiskasten ist kaputt. Werner zerlegt das Teil und stellt fest, dass Wasser hineingekommen ist, da die Elektronik am Boden des Schiffes ist, und so alles korrodiert ist.

Claudia ist zuckerkrank und braucht gekühltes Insulin, also beraten wir, was wir tun können, und wir beschließen, am nächsten Tag nachzuforschen, ob hier ein Techniker ist der uns helfen kann. Hoffentlich!

Nach ein paar warmen Bier und Southern Comfort, lassen wir auch diesen netten Abend ausklingen und gehen zu Bett. Der nächste Tag wird spannend.

Wieder bekommen wir unser Frühstück über einen netten Boatboy, wir fragen ihn um Eis für den Kühlschrank und um einen Techniker. Er gibt uns die gewünschte Auskunft und bestellt über Funk einen Kollegen der uns Eis bringt.

Tatsächlich gibt es hier einen Techniker, aber der ist nicht immer erreichbar, daher fahren die Männer an Land, um diesen Mann zu suchen.

Gegen Mittag kommt Raini und holt uns ab, um 15 Uhr haben Sie einen Termin in der Werkstätte. Wir sitzen im Gingerbread, das ist ein Strandlokal, sehr nett und auch sehr günstig. Wir trinken und essen sehr gut, dann drängt die Zeit. Claudia und Raini gehen Richtung Werkstatt, wir warten noch ein wenig und gehen ihnen dann nach, in einer Bar gegenüber treffen wir uns wieder alle, Raini erklärt uns, dass er morgen wieder kommen soll, ok, also noch ein Tag in Bequia!

Wir finden das nicht so schlimm, ist ja schön hier, nur Andi wird schon langsam unruhig, aber wenigstens gibt es ein paar Hügel, die er erklimmen kann.

Nach ein paar Drinks fahren Werner und ich mit einem Wassertaxi zurück zum Schiff, die anderen gehen noch auf den Markt zu Jimmy, um Obst zu kaufen.

Das mit dem Eis funktioniert super, wir haben endlich kaltes Bier! Am Abend sind wieder alle an Bord, und wir spielen Würfelpoker. Wir haben sehr viel Spaß, um ca. 1 Uhr gehen alle schlafen, Raini hält Ankerwache, wir wissen noch immer nicht, ob er hält.

SAMSTAG

Heute schlafen wir uns mal richtig aus, haben ja keinen Stress, müssen sowieso auf die Ersatzteile warten.

MONTAG

Nach dem Frühstück geht's wieder los. Wir bestellen ein Tankboot, wir benötigen Wasser und Eis. Es dauert Ewigkeiten, bis es kommt, Eis haben wir noch immer nicht. Andi und Werner fahren an Land und holen eines, in der Zwischenzeit kommt plötzlich unsere Lieferung, nach 2 Stunden! Wir schicken Ihn wieder weg, Sorry, aber zu spät!

So, nun ist es schon fast Mittag, und wir haben es endlich geschafft, wir legen ab! Auf geht's zu den Tobago Cays!

Werner und Andi legen sich in die Sonne, ich bleib bei Raini, der Seegang ist wie immer rauh! Claudia bleibt in der Koje und versucht zu schlafen, sie hat Angst, dass ihr wieder schlecht wird. Nach einigen Stunden erreichen wir unser Ziel, und sind wie vom Blitz getroffen! Hier sieht es aus wie auf den Postkarten!

Nur unbewohnte Inseln, mit weißen Stränden und Palmen, menschenleer! Das Wasser leuchtet in allen Blautönen und man sieht bis auf den Grund.

Wir suchen uns einen schönen, etwas abgelegenen Ankerplatz. Die Boatboys kommen und bieten uns Fisch und Langusten an, doch leider mag keiner Langusten, außer mir!

Wir bestellen für den nächsten Tag wieder Brot und freuen uns, dass wir auch Eis bekommen können – zwar etwas teurer aber egal. Wenn wir das schon früher gewusst hätten!

Die Männer gehen noch ein wenig schnorcheln und den Strand erkunden, Clau und ich gehen kochen. Ich hab in Bequia noch Hühnerfleisch erstanden, und somit gibt es heute Geschnetzeltes mit Reis! Ein Geheimrezept von mir, Claudia staunt und schreibt gleich mit, so einfach und schnell kann kochen sein!

Heute haben wir alle zuviel Wind und Sonne erwischt, wir sind hundemüde, Werner und ich spielen noch ein paar Runden Poker, der Rest geht bald schlafen, wir beenden den Abend um ca. 1 Uhr früh.

Wir haben beschlossen, den nächsten Tag auch noch hier zu verbringen und dann erst wieder zurück zu fahren.

DER DIENSTAG

ist ein herrlicher Tag, unser seltsamer Boatboy bringt uns Eis und Brot und meint,

er möchte mehr Geld als vereinbart, aber wir weigern uns und er fährt sauer davon.

Nach dem Frühstück fahren wir mit dem Dingi zum Strand. Gott, ist das traumhaft!

Der Strand ist schneeweiß und nicht heiß, das Wasser wie eine Badewanne. Wir spielen wie kleine Kinder im Sand, ich mache ein Peeling und Werner hilft mir dabei, danach gräbt er mich ein.

Claudia versucht zu schnorcheln, doch die ersten Versuche gelingen nicht so ganz, Andi erkundet die Insel. Wir genießen den Tag und haben wahnsinnig viel Spaß!

Am späten Nachmittag fahren wir zurück zum Schiff, die Männer gehen noch tauchen. Werner taucht eine Riesenmuschel hoch, in der sich ein großer Krebs angesiedelt hat, die beiden anderen sind mit der Unterwasserkamera unterwegs.

Nach so viel Sonne, Luft und Wasser sind wir alle sehr müde. Claudia hat leider zu wenig aufgepasst und hat einen fürchterlichen Sonnenbrand am ganzen Körper.

Diesmal kocht Claudia eine Thunfischsauce und Spaghetti, den Abwasch erledigen wir erst morgen, wir sind zu müde und Werner und ich schlafen sogar kurz im Salon ein. Andi ist schon in seiner Koje, Raini und Claudia dürften doch noch länger aufgeblieben sein. Jedenfalls um ca. 2 Uhr wache ich auf und wecke Werner um auch ins Bett zu gehen, da der Rest der Mannschaft schon in ihre Kojen verschwunden ist.

Morgen geht es zurück nach Bequia, der Urlaub nimmt langsam sein Ende.

Am nächsten Tag nach dem üblichen Frühstück, räumen wir weg und legen ab. Schade, noch ein paar sehnsüchtige Blicke zu den Stränden und dann sind sie auch schon hinter uns verschwunden.

Es geht zurück nach Bequia, nun das kennen wir ja schon, es ist schon fast so, als ob man heimfährt.

In unserer Stammbucht angekommen fahren wir gleich ans Ufer um einige Besorgungen zu machen. Werner und ich gehen einkaufen, Raini und Andi fragen wieder einmal wegen den Ersatzteilen, doch wieder erfolglos.

Danach fahren wir zum Schiff zurück und beschließen, den Abend noch einmal bei Afec zu verbringen. Wir bestellen diesmal ein Taxi, das sehr lange auf sich warten lässt, Thomas versetzt uns und wir bestellen ein anderes.

In der Bar angekommen, bestellen wir zu essen und Claudia bemerkt, dass sie ihr Insulin nicht mit hat. Raini muss also noch einmal zurück. Doch danach wird der Abend noch sehr gemütlich. Afec setzt sich

mit einem Freund zu uns und erzählt uns von seinem Leben, das nicht immer sehr einfach war.

Danach holt er die Gitarre und die beiden Freunde spielen und singen für uns. Leider geht auch dieser Abend bald zu Ende, während Andi, Raini und Clau zu-

Claudia hat sich wieder niedergelegt und versäumt leider diese tolle Stimmung, Werner und Andi machen bei uns an Deck noch ein Nickerchen. Ich bekomme Ohrenstechen, das auch noch. Werner meint, ich sollte mich auch noch ein wenig hinlegen, vielleicht wird es ja besser. Jetzt ist nur mehr

etlichen verschiedenen Drinks ist der Chef des Hauses so nett und fährt uns drei zum Schiff zurück. Werner verliert seine geliebten Holzpantoffel.

Wir sind dann auch bald im Bett und bekommen gar nicht mit, dass die beiden anderen auch mit dem Chef der Bar zurückkommen. Von Schlaf ist aber keine Rede, da wir am Steg angelegt haben, liegen wir mitten in den Mangrovenbüschen! Wir haben 14 Tage kein einziges Insekt gesehen, doch nun haben wir tausende Stechmücken im Schiff. Wir wandern alle an Deck, diese Nacht wird sehr kurz!

Beim Aufstehen sind wir alle gerädert. Wir nutzen noch die Duschen und legen dann zeitig ab. Heute geht es zurück nach Martinique, doch zuvor ist noch ein Zwischenstopp in der Rodney Bay geplant, um dort zu frühstücken. Nach einer kurzen Fahrt gehen wir dort vor Anker. Andi schwimmt an Land und wandert zur Ruine hinauf, wir kochen Kaffee und beobachten ein Piratenschiff, das mit Massen von Touristen voll beladen wird.

Das einzig Tolle an dem Schiff ist, dass es beim Auslaufen die Segel setzt. Nachdem Andi zurück ist, legen wir auch schon wieder ab und ab geht's zur letzten Überfahrt! Diesmal ist das Meer leider nicht so ruhig, es ist wieder einmal Kreuzsee. Claudia und ich halten die Stellung, wir sehen wieder Delfine, doch sonst nur hohe Wellen.

Wir sind sehr froh, dass auch diese Stundenberechnung nicht ganz stimmt und so erreichen wir schon nach ca. 6 Stunden die Einfahrt von Le Marin. So nun ist es soweit, ein letztes Anlegemanöver und der letzte Abend beginnt.

Wir verabreden uns mit Andi zum Abendessen und gehen noch auf ein Bier. Danach gehen wir in ein Lokal direkt am Steg, ein sehr schönes Lokal, mit Livemusik. Das Essen kommt, doch Andi kommt nicht. Raini ladet uns auf das letzte Abendmahl ein – Captain's Dinner!

Als wir dann zum Schiff zurückkommen, ist Andi im Saloon, er erzählt uns, dass er das Essen leider verschlafen hat. Wir lassen den letzten Abend sehr bald ausklingen, morgen haben wir noch viel zu tun bevor es zum Flughafen geht.

SAMSTAG, DER LETZTE TAG

Am Abend fliegen wir Richtung Heimat. Wir besorgen noch ein paar Souvenirs, Andi und Clau gehen danach zurück, wir bleiben noch etwas sitzen und lernen eine Crew kennen, die gerade angekommen ist. Die



rück fahren, gehen Werner und ich noch auf ein Getränk. Doch leider sperrt schon alles zu und wir haben das Glück, wieder einmal sehr nette Einheimische kennen zu lernen die uns dann zum Schiff zurück bringen, da auch kein Taxi mehr zu finden ist.

Wir gehen gleich zu Bett, da wir schon um 4 Uhr aufstehen, Raini ist der Meinung dass wir mit circa 14 Stunden Überfahrt rechnen müssen, je nach Wetter, da wir ja gleich bis nach St. Lucia fahren! Bequia, du vertraute Insel, wir werden dich nicht vergessen und kommen sicher wieder!

DONNERSTAG

Ich kann's nicht glauben! Ich wache mit einer Augenentzündung auf - super! Alle sehen sehr verschlafen aus, es ist noch dunkel und die Insel schläft, es ist sehr ruhig und romantisch. Seltsamerweise ist auch das Wasser spiegelglatt, wie noch nie in den letzten Tagen und es weht absolut kein Lüftchen. Wir legen plangemäß um 5 Uhr ab, und lassen schon nach kurzer Zeit Bequia hinter uns. Es ist totale Windstille und als der Morgen graut, sehen wir ein ganzes Rudel Delfine hinter uns springen. Es ist wunderschön!

Raini wach und hält das auch mit Bildern fest. Später halte ich die Schmerzen nicht mehr aus und nehme ein Schmerzmittel, hurra, es wirkt und ich kann wieder an Deck!

Wie gesagt, das Wetter ist ein Traum, nur leider kein Wind. Wir fahren volles Tempo unter Motor, und erreichen St. Lucia schon nach knappen 8 Stunden. Unser Ziel: Marigot Bay. Sehr schöne Touristenbucht! Wir beschließen, uns an den Steg zu legen, da zufällig etwas frei ist. Der Wasserstand ist etwas niedrig, aber es geht sich aus.

Wir kaufen noch Bananen, Hauptnahrungsmittel von Clau und Andi, danach erledigen wir wieder den Papierkram. Als wir damit fertig sind, holt Raini die anderen und wir fahren mit dem Taxi auf die Halbinsel vis a vis.

Wir planen dort Souvenirs zu kaufen einen Cocktail zu trinken und dann zurück zufahren um am Abend dort essen zu gehen und vielleicht noch einen Rumpunsch zu trinken. Es kommt wieder einmal anders, die Cocktailbar ist wunderschön und die Cocktails sind alle so gut, dass wir es nicht mehr schaffen.

Irgendwann gehen Andi und Claudia essen, es wird sehr spät und lustig. Nach

Glücklichen! Doch irgendwann wird es Zeit und auch wir müssen leider zurück.

Die Männer schrubben das Deck, die Frauen den unteren Teil. Danach packen wir unsere Sachen, verteilen noch angefangene Lebensmittel und Getränke an unsere Schiffsnachbarn und dann ist es soweit.

Wir verschließen die Wotan und gehen Richtung Straße. Wir kehren noch im Lokal vom Vorabend ein und warten auf unser Taxi, das wir am Nachmittag bestellt haben.

Das kommt auch pünktlich und los geht's, noch einen letzten Blick aufs Meer, dann sind wir auch schon am Flughafen.

Wir geben unser Gepäck beim Schalter ab, und erfahren, dass unser Flug Verspätung hat, das fängt ja gut an, hoffentlich erwischen wir in Paris den Anschluss.

Also gut, wir können es ja nicht ändern und gehen noch hinaus auf einen kleinen Imbiss. Die Stunden sind endlos, aber irgendwann ist es dann doch soweit. Beim Boarding haben wir ein wenig Stress mit dem Zollbeamten, da wir ihm die Pässe nicht gesondert überreichen, doch auch das erledigt sich bald. Jetzt kann es nicht mehr lange dauern, die Leute sehen uns etwas seltsam an, da wir alle in der kurzen Hose am Flughafen stehen, aber es ist einfach zu heiß, wir ziehen uns erst im Flugzeug um.

Ich denke, dass ich aber für alle sprechen kann: „Es war ein Traum, den wir nie vergessen werden und den wir hoffentlich irgendwann noch einmal träumen dürfen!“

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Tobago Cays – Martinique
Zeit	19. Februar – 5. März 2005
Meilen	250
Captain	Raimund Bröthaler
Crew	Werner Slabihoud Martina Friedl Claudia Graf Andreas Spitzmüller



PLUTONIKA®

DESIGN VORAUSS!

PLUTONIKA Design realisiert Internetauftritte und interaktive Animationen, gestaltet komplette Unternehmensauftritte, Werbemittel und Verpackungen und visualisiert fotografisch, illustrativ und in 3D. Wie Sie Ihr Unternehmen auf Kommunikationskurs bringen, erfahren Sie unter beratung@plutonika.com.

Mitglieder der SFV Strongbow erhalten bis 30.6.2006 10 % Ermässigung auf alle Dienstleistungen.

WWW.PLUTONIKA.COM

MODUL 8

VON LAURA WESIAK

Am 18.3.2005 starteten wir unsere Reise vom Flughafen Wien-Schwechat nach Martinique. Mit vielen Verzögerungen kamen wir um circa 22:00 Ortszeit in Martinique an.

Die nächsten zwei Tage verbrachten wir damit, uns auf dem Schiff heimisch einzurichten und ein bisschen mit einem Mietauto die Insel zu erkunden. Am Sonntag ging es endlich los. Nach einem kurzen Abstecher nach Dominica mit Besuch bei kalten und warmen Wasserfällen und dem Cold Water Lake segelten wir endlich in Richtung Süden. Wir segelten zur Marina in der Rodney Bay/St. Lucia. Von dort aus war unser nächster längerer Aufenthalt in Soufrière wo wir einen sehr schönen Landgang machten. Dann wollten wir in der Wallilabou Bay ankern, doch leider hinderte uns der „Fluch der Karibik 2“ daran. Doch in der nächsten Bucht, der Cumberland Bay, kamen wir bei „Joseph the Fisherman“ voll auf unsere Kosten. Zu essen gab es ein Hendl mit Gräten.

Es ging weiter nach Bequia und in die wirklich wunderschöne Saltwhistle Bay auf Mayreau. Über Union Island fuhren wir nach PSV, wo wir wieder einmal einen traumhaften Landgang machten. Weiter ging es nach Petite Martinique und es wurde endlich so richtig karibisch. Wir erreichten die Tobago Cays und das Horseshoe Reef. Es war wirklich traumhaft. Doch leider gab es wegen des starken Windes einen sehr hohen Seegang, also konnten wir keinen Hummer essen, obwohl wir uns schon seit Tagen darauf freuten. Danach ging es über Canouan nach Mustique, die Insel der Rei-



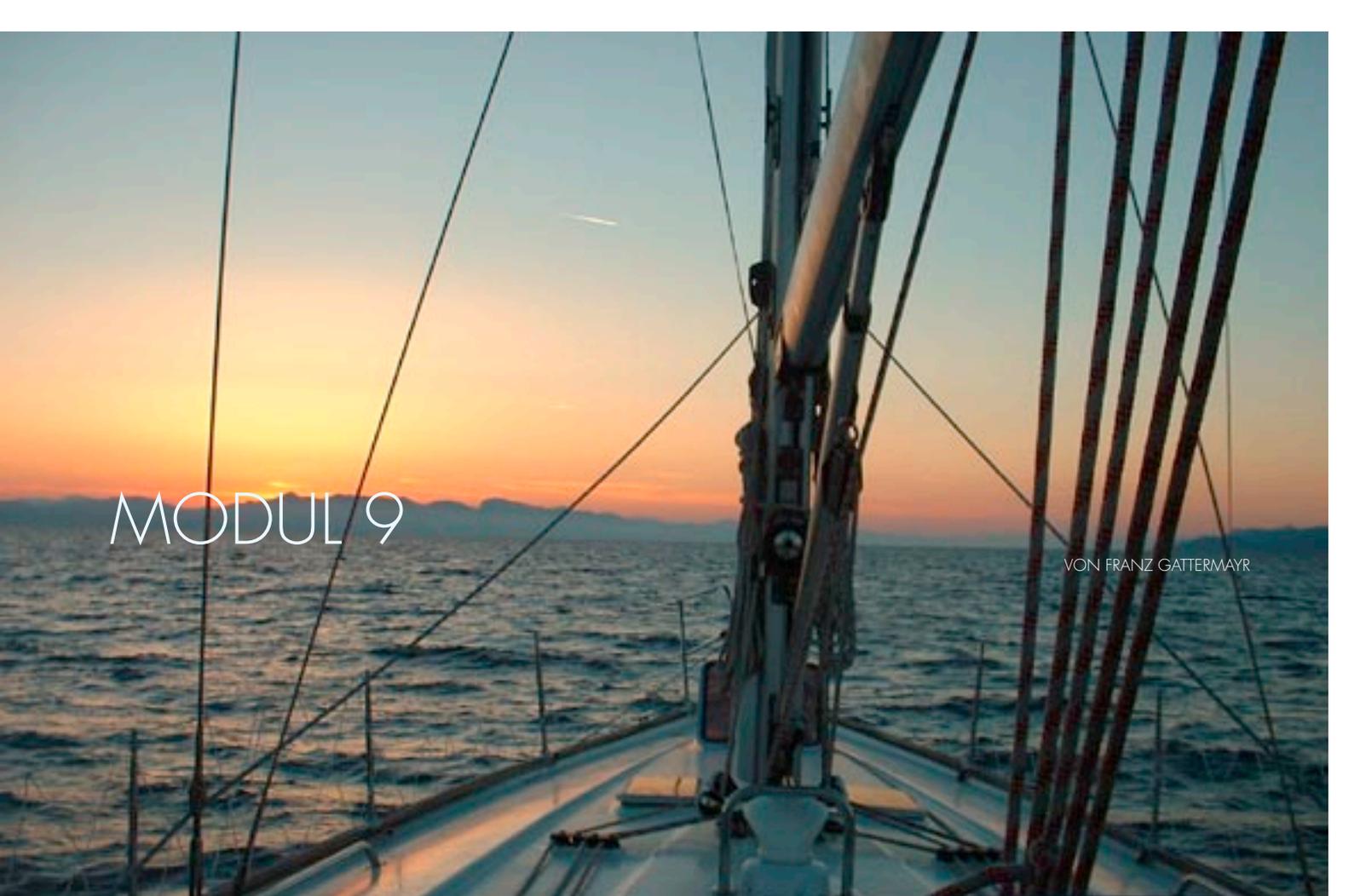
chen. Dort besuchten wir in Basil's Bar eine „preiswerte“ Grillparty. Das Essen war hervorragend, aber das war bei diesem Preis ja zu erwarten.

Am nächsten Tag ging es leider schon wieder zurück in den Norden, nach St. Vincent. Nach einem Besuch von Steinmännern in der Buccament Bay und Riesenschiffen

mit Johnny the Depp segelten wir die Nacht durch nach St. Lucia. In Fort Rodney wäre es uns fast gelungen, einen Einheimischen, der sich auf unser Boot hängte, mit nach Hause zu nehmen. Noch ein Tag Martinique und dann ging es auch schon wieder nach Hause. Es waren zwei sehr schöne Wochen, die wir alle in guter Erinnerung behalten werden.

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Tobago Cays – Petit St. Vincent - Martinique
Zeit	18. März – 3. April 2005
Meilen	428
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Elisabeth Locker – 1. WF Gerd Wesiak Brita Wesiak Laura Wesiak



MODUL 9

VON FRANZ GATTERMAYR

Wir stimmen uns langsam auf die Rückfahrt ein. Das letzte Karibikmodul führt bereits nach Norden – durch die Leeward Islands

Der raume Wind bläht die Segel, verhalten schlagen Wellen an den Rumpf und nur hin und wieder spritzt Gischt am Bug hoch zerstäubt sofort in einem Schleier, der für einen Augenblick alle Farben eines Regenbogens erkennen lässt, an Steuerbord ist schon seit längerem saftig grüner Regenwald an der Küste einer Insel zu sehen und „Radio Wotan“ spielt gerade die Titelmelodie aus „Conquest Of Paradise“. Mein Lidschlag holt mich wieder in die Realität zurück – aber eben die sieht so aus!

COCONUT AIRLINES...

Ich kann es noch kaum fassen. Eben noch am spätwinterlichen Weißwurstäquator ganz und gar in den Zwängen des Kapitalismus gefangen habe ich mich mit Werner, einem ehemaligen Studienkollegen, entschlossen, am Projekt der SFVS teilzunehmen und Karibik und Atlantik zu erkunden. Letzter

Arbeits- und erster Urlaubstag fielen dieses Mal zusammen. Die Urlaubsstimmung holte mich aber erst am Abflugschalter ein. Die Flüge waren samt und sonders sogenannte „Billigtickets“. Der Vorteil – man kommt um 500 Euro sehr weit; Der Nachteil... Kennst Du den Film „In 80 Tagen um die Welt“?

Das war natürlich nicht ganz ernst gemeint; In Zeiten, in denen ein Interkontinentalflug genau so schnell gebucht ist, wie ein Busticket nach Gumpoldskirchen darf die Reise nicht ihren Stellenwert im Urlaub verlieren. Die erste Nacht schlug ich mir in London/Stansted um die Ohren. Den Flughafen kannte ich ja schon vom letztjährigen Islandtörn und wusste mir die Zeit zu vertreiben. Weiter ging's nach Dublin und damit setzte ich zum ersten Sprung über den Atlantik an! Bereits im Bereich der amerikanischen Abflugschalter wurde ich mir gewahr, dass ich mich in einer Enklave jenes Landes befinde, das sich mit dem Rest der Welt immer noch/schon wieder (?) im Kriegszustand befindet. Neben unzähligen Kameras und Wachebeamten lässt die Klimaanlage jeden Schurken vor Angst erstarren. Während ich in Pullover und langen Hosen schlottere, verlesen einige (offen-

sichtliche) Bewohner der Neuen Welt die Wartezeit in Shorts und Badesandalen. Mir wachsen allein beim Anblick Frostbeulen!

NY Newark fasziniert durch Starts und Landungen im 58-Sekundentakt. Das habe ich einige Male nachgestoppt, nachdem die Funktion die einzige ist, zu der ich mein Mobiltelefon noch gebrauchen kann. Kein Netzeempfang – zum ersten Mal verspüre ich leises Unbehagen, unseren Treffpunkt in Martinique nur in einem saloppen E-Mail vereinbart zu haben!

Der nächste Flug bringt mich nach San Juan/Puerto Rico. Hier macht sich ein Hauch südländischer Lebensart bemerkbar! Nach einer seeeeehr knappen Ankunft am Gate (nichts desto trotz wurde jeder dritte Passagier bis auf die Unterwäsche „gefilzt“ und ich brauche nicht zu erwähnen, dass vor mir schon zwei „ungeschoren“ durchgingen...). Statt vierstrahliger Düsenflugzeuge steigen wir – schon ein wenig gebückt – in eine gute alte Dash 8 ein (mit ihren vier Propellern für mich weit vertrauenerweckender als die Jets), die uns nach Tortola (eine der British Virgin Islands) bringt. Der gestrenge Immigration Officer kostet Zeit und Nerven, aber eine absolut fototaugliche sandige Bucht nahe dem Rollfeld hilft, die

Wartezeit zu vertreiben. Urlaubsstimmung macht sich breit!

Eine zweimotorige De Havilland bringt uns Reisende via St. Kitts und Nevis nach St. Lucia. Mittlerweile ist die Tropennacht hereingebrochen, nur in der Abflughalle (die nur unwesentlich größer ist als ein Wohnzimmer) herrscht Jahrmarktstimmung. Die hat's auch notwendig, denn den letzten Teil der Reise verbringen wir – den Piloten im Nacken sitzend – in einer neunsitzigen Cessna. Die Umstellung von bombensicheren Cockpittüren zu einem nicht zugezogenen, altersschwachen Vorhang macht die Aufforderung des Piloten perfekt, uns so zu sitzen, dass die Gewichtsverteilung stimmt... Das ist nun wirklich nicht mehr Europa!

TRINKWASSER FÜR 300 EUR...

Berndts Eltern holen mich vom Flughafen ab – erstaunlich unkompliziert ging das! Die ersten 3 Tage verbringen wir (haben ja noch das Leihauto) in Martinique und nützen die Zeit, in Pointe du Bout auszugehen, diverse Sesselbezüge zu „organisieren“, aber auch das Schiff auf legale Art auszustatten. Unvergessen bleibt ein Ausflug nach Fort de France, den wir zu intensivem Shopping nützten, während Berndt die Ausreiseformalitäten erledigte. Der Riesensupermarkt in europäischem Stil überraschte teils durch horrende Preise (1 Salatkopf um EUR 7,-), aber auch durch reichhaltiges Angebot (wir kauften die gesamte verfügbaren Haltbarbrotvorräte auf und hatten doch nur circa ein Drittel unseres Reisebedarfs gedeckt. Die Kreditkarten glühten noch, da rollten wir schon mit gut 150 l Trinkwasser in Kunststoffflaschen Richtung Marina zurück. Wer Piron und Knapp's Urlaubsfahrt über den Semmering kennt, weiß, wovon ich schreibe...

INSELHÜPFEN

Schon am Nachmittag hatten wir endlich etwas mehr als die „Handbreit“ Wasser unter dem Kiel und segelten NNEwärts Richtung Dominica. Pfeilschnelle leuchtende Fische und unbeleuchtete Großschiff-Festmacherpoller in der Bucht von Roseau machten das Anlegen doch noch recht spannend, dafür lockt dann ein gut gebrutztes Abendessen und die Koje. Nix tun macht ja soooo müde!

Neben einem Besuch im Internetcafé und einem Bummel durch die „Stadt“ war der Ausflug mit Philip (vormals als „Kolonialarbeiter“ titulierte) auf die Berge von Dominica das Highlight des Tages. Bebadbare

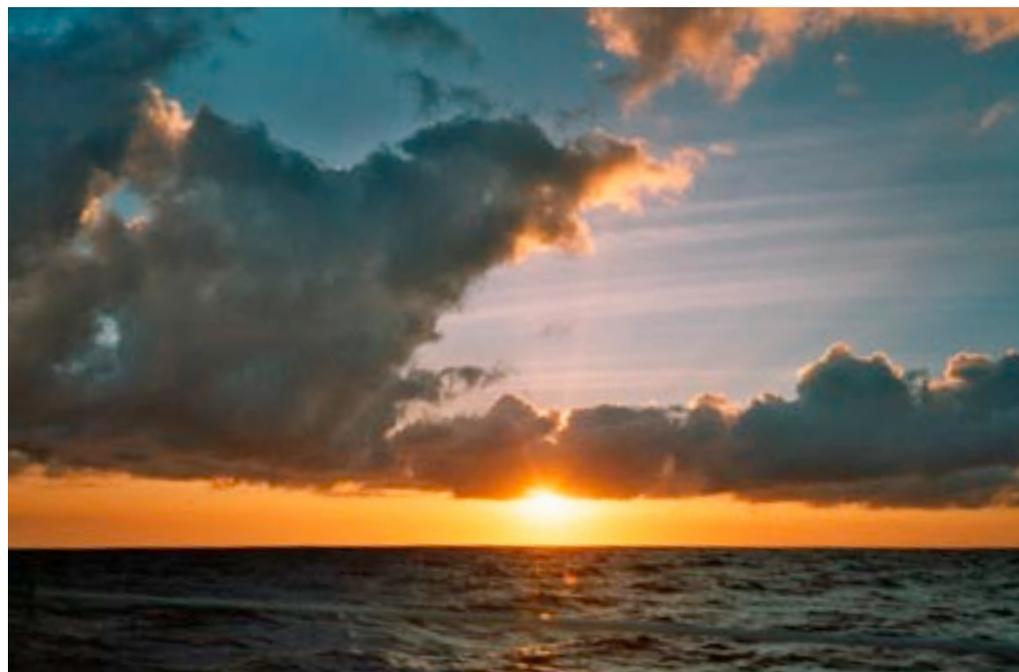
Schluchten, schwefelhaltige Wasserfälle und eine umwerfende Fauna ließen die Natur auch ohne Cocktailstops in den leuchtendsten Farben erscheinen. Eben genannte Stops taten ihr übriges, dass wir schon recht beschwingt zum Abendessen bummelten. Mit welcher Geschwindigkeit der erst vormittags erstandene Sangsters aus seiner Flasche verdunstete, dürfte sowieso die Physik revolutionieren.

Die winzige Inselgruppe Les Saintes südlich von Guadeloupe sowie Marie Galante bedeuteten weitere willkommene Zwischenstops und die Gelegenheit ankertaugliche Buchten auszuspähen, jeden Tag aufs Neue die perfekte Bucht zu finden und die kulinarischen Köstlichkeiten der bunt zu-

masten verwandelten Ansteuerungsschornsteine und das Nichtwissen um die richtige Freeman Bay...!

Plymouth legt ein stummes Zeugnis über die Zerbrechlichkeit unserer bewohnbaren Umwelt ab; von der ehemaligen Hauptstadt ist nach dem Ausbruch des Mt. Soufriere Mitte der 90er Jahre nur noch ein Lavafeld mit vereinzelt Ruinen zu sehen.

Guadeloupe brachte uns (neben einer Anfahrt auf Gehör – wir wissen jedoch bis heute nicht, ob das Echolot auch negative Werte anzeigen kann) drei nahezu segelfreie Tage. Berndt musste – nicht zuletzt um unseren Wurstvorrat aufzustocken und uns einen funktionierenden Kühlschrankschrank aus der alten Welt zu besorgen – nach



sammengewürfelten, jedoch stets mit einem Schuss Europa gewürzten Speisenvielfalt auszukosten.

Während sich ganz English Harbour auf die „Antigua Race Week“ vorbereitet, liegt die Wotan wie ein Globetrotter im Opernball zwischen auf hochglanz polierten Teakyachten, und die Crew hat Zeit, sich an den festen und flüssigen Nahrungsmittelreserven der Insel gütlich zu tun. Sissi spendiert ein Abendessen für die Crew, zieht es aber dann doch in einer Geste nobler Zurückhaltung vor, selbst daran nicht teilzunehmen und das Volk unter sich zu lassen.

Dass wir mit dem Sonnenaufgang North Bluff von Montserrat runden, hat nicht nur mit der reichlichen Menge an Zielwasser zu tun, mit denen wir uns gründlich vorbereitet haben, hier stören auch keine zu Schiffs-

Hause. Sissi und ich rundeten derweil die Insel per Boot und gönnten uns einen Tag im Mietauto, um auch im Inland nur nix Sehenswertes auszulassen. Abends gab's eine kleine Bootparty (die im Nachhinein eh ganz schön teuer gekommen ist...) und ich darf mich wundern, wie untrainiert meine Leber immer noch auf die Cocktailpalette reagiert. Gut, dass zumeist vor dem Frühstück eine Runde Schwimmen drin ist, sonst schmeckt's ma gor net.

„Captain auf der Brücke“ heißt's bald wieder, der Passat bläst uns mit schlagenden Schoten und zerfallenden Leitblöcken nordwärts.

Der Urlaub scheint im Gleichklang der Tage schon ewig zu dauern und das frühlingliche Europa unendlich fern zu sein. Während wir aus unseren Badehosen nicht

herauskommen, erreichen uns immer wieder fernelektronische Hiobsbotschaften von den Wetterkapriolen zuhause; so ein warmer Frühling könnt ich alle Jahre gebrauchen!

So schnell's geht (und trotzdem zwei Tage hinter dem Zeitplan) laufen wir nach St. Martin ab. Der Legende nach haben sich nach sinnlosen Kriegswirren der französische und der holländische kommandierende Oberbefehlshaber mit je einem Flascherl heimischem Hochprozentigen in der Mitte der Insel getroffen, und die Gebietsaufteilung besprochen. Wie's scheint, hat wohl der Franzose die „besseren Argumente“ besessen, jedenfalls gilt die Insel als Einkaufsparadies – besonders für amerikanische Touristen – was dadurch auffällt, dass Euro und US-Dollar 1:1 getauscht werden...

Für uns, die Gelegenheit, mit Alex Begusch die Atlantikcrew zu erweitern. Natürlich werden die Tage zum Bunkern genutzt und die Nächte, um bei einem guten Abendessen und etlichen Verdauungscocktails die nötige Bettschwere zu erlangen. Salsa wird hier mit großer Kunst getanzt – es ist schon eine Augenweide, den Paaren zuzusehen, wie sie in scheinbar zufälligen Figuren über die Terrasse wirbeln!

AM ANFANG WAR DAS WORT...

...und das Wort war Fleisch geworden. Naja, zumindest roch es stark danach, unser

Skipper war stinkesauer und der Chris-Doyle-Karibik-Guide zu nicht viel mehr als zum Fliegen anlocken zu gebrauchen. Was müssen auch die Fleischtassen nicht dicht sein und die Crew zu wenig nüchtern zum Aufräumen und überhaupt! Es grenzt ja schon fast an Methode, aber nachdem sich Neptun und Aeolus in einer hinterhältigen Kommandoaktion in Guadeloupe schon Berndts Navigations-Plotter geholt haben, leiden die Navigationsutensilien unter starker Schwindsucht.

Nur zu gut, dass jedes neue Crewmitglied auch gleich einen Satz „Zeichenunterlagen“ mitbringt!

Mit 2 Tagen Verspätung holen wir dann schließlich Werner in Road Harbour/Tortola ab. Verzweifelt ließ er schon nach der österreichischen Segelyacht Lorelei aus allen Häfen Funksprüche absetzen. Nur zu schade, dass die kroatische Yacht Wotan (auf der wir uns befanden) ein defektes – und daher fast immer ausgeschaltetes – Funkgerät besaß...

Nun, die Crew war komplett, kein Wunder, dass wir das ordentlich begießen mussten und so volle zwei Tage zwischen Steg und Marinarestaurant hin und her pendelten. Unvergessen bleibt der Abend, als wir das Restaurant um dessen Vorräte an Carib-Bier restlos erleichterten, dafür anschließend mit den Gartenstühlen im Pool saßen und uns die Cocktails auf schwimmenden Inseln (Schwimmreifen + Müll-eimerdeckel) servierten.

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Martinique – Guadeloupe – St. Martin - Tortola
Zeit	2. – 17. April 2005
Meilen	605
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Elisabeth Locker – 1. WF Franz Gattermayr Alexander Begusch*
	* ab St. Martin

Die zweite Atlantiküberquerung. Es geht auch zu fünft. Zephyros und der Golfstrom in einer neuen Fassung von „Denn sie wissen nicht, was sie tun“

AB INS BERMUDA DREIECK!

Der Atlantik ruft, wir rufen zurück. So schwer der Abschied fällt, es nützt nix, wir müssen los. Die Tage bis Bermuda sind abwechslungsreich – sowohl wind- als auch wettermäßig. Auch beginnt sich schön langsam unser Gewissen zu regen und uns darauf aufmerksam zu machen, dass wir kurz nach dem Törn die FB4 – Theorieprüfung zu bestehen hätten. Und trotzdem kostete es anfangs eine unglaubliche Überwindung,

dieses wohl auf ein Fass brackiges Bachwasser zusammenschrumpfen. Kurzum, wir einigen uns auf ein Bier pro Person und Tag sowie den üblichen Sundowner (und, eh, Rotwein zu den diversen Nudelsessions) beziehungsweise auf soviel, wie auf zwei Mopeds interinsulär transportiert werden kann. Werner und Franz brechen zur Versorgungstour auf.

NORDATLANTIK

Die Sonne und eine sanfte Seebrise im Rücken tuckern wir durch den wirklich schmalen Kanal aus der Bucht von St. Georges und steuern alsbald Kurs ENE. Die ersten Tage bringen noch herrliches Sommerwetter, obwohl uns der günstige Wind nicht mehr sehr gewogen scheint. Im Ge-

nichts zu wissen, denn die herbeiprognostizierten Tiefdruckgebiete mit den heiß ersehnten Westwinden (immerhin sind wir mittlerweile auf der geographische Breite von Split angelangt) lösen sich täglich in Wohlgefallen auf. Dabei haben wir in der Westwindzone ein Anrecht auf Westwind! Oder zumindest den Golfstrom. Aber der hat volltrunken von unseren vielen „Schüttungen“ dermaßen die Orientierung verloren, dass Norwegens Kartoffelernte für heuer ernsthaft in Gefahr ist!

Nach einer Äußerung von Sissi bereitet es der „Frühstückswache“ ein besonderes Vergnügen, die Crew mit der ganzen Kraft von 4*50 Watt in den neuen Tag zu geleiten. Tagelang in den Charts verblieben „Das Boot“ (K. Doldinger), „Chariots Of

MODULE 10–11

VON FRANZ GATTERMAYR

das Nixtun an den „Nagel zu hängen“ und das Skript aufzuschlagen. Nebenbei hatte Berndt eine anständige Bordbibliothek zusammengetragen, die alles Wissenswerte über Wetter, Seefahrt und Technik beinhaltet.

Aber bei Polfiguren, sphärischen Dreiecken und der Vielzahl an Fachausdrücken verstanden wir erst mal gar nix.

Da kam Bermuda gerade recht! Eben noch den tückischen Riffen an der SE-Küste entronnen, begrüßt uns die Insel mit einem Regenschauer, der alles Dagewesene verblässen lässt. Nach der Beseitigung diverser sprachlicher Barrieren (First name ist eben nicht der Nachname, und Begusch mit Vornamen zu heißen wär' zugegebenermaßen schräg) genossen wir die zwei Tage auf der Insel aus vollen Zügen. Per Moped erkundeten wir die schönsten Strände, testeten die verstreuten Lokale und die Trinkfestigkeit der Einheimischen.

An den Urlaub könnt man sich gewöhnen! (Und ein Hoch auf die Kreditkartenkultur!)

Wotan liegt unterdessen gut vertäut direkt vor der Terrasse eines Hafenrestaurants, das uns im Notfall als letzte Zufluchtsstätte dienen könnte. Aber die Bordvorräte sind noch nicht erschöpft und werden weiter aufgestockt! Besonders in der Getränkebevorzugung scheiden sich allerdings die Geister! Sprüche unser Durst für eine eigene Proviantbarke mit wohl sortiertem Lager, bei genauerer Betrachtung der Kontostände würde

genteil! Jeder Kurs, der zwischen Nord über Ost nach Süd weist ist ein Kampf mit Wendewinkel und Ultrahartamwindsegeln und über eine Woche sieht's so aus, als könnten wir unsere Nachfolgecrew entweder nach Neufundland oder nach St. Helena bestellen. Als wird dann auch noch die Eisbergwarnergrenze (nach Pilot Charts) überfahren, kann nur noch ein schneller „Xichtsauheller“ die Stimmung in der Mannschaft heben. Die Zeit zwischen den postfrühstücklichen Astroggesprächen und der folgenden Appetitwelle vertreiben wir uns mit „Bojefangen“. Die tägliche Sichtung wird zur Normalität, in enger werdenden Kreisen wird die Boje verunsichert und dann so oft angefahren, bis sie – von einem auf dem Vordeck liegenden Crewmitglied – per Hand gefangen wird. Klar, dass die Manöver einer besser beherrscht, als der andere, klar, dass die letzten 30 Versuche der Skipper für sich „reserviert“, was bei der Mannschaft krampfende Oberarme und schwielende Handflächen hervorruft. Nur Werner zieht sich einige Male schmollend zurück, nicht zuletzt, weil er seinen Zeitplan (am 26. Mai im Flugzeug nach Hause zu sitzen) arg in Gefahr sieht.

Je mehr wir aus den recht fragwürdigen Fragelisten des ÖSV zur FB4 – Prüfung lernen und Berndts Bordbibliothek studieren, umso mehr fühlen wir uns auch meteorologisch versiert, was uns immer häufiger zu Wetter- und Windvorhersagen für die nächsten Tage verleitet. Allerdings scheint Petrus von unserem Wissen noch

Fire“ (Vangelis) sowie die Titelmusik aus „Conquest Of Paradise“ (Vangelis). Die Aufwachphase lag dabei jeweils im Millisekundenbereich und die Breite des Grinsens in den Gesichtern der im Cockpit versammelten Crewmitglieder stand in direktem Zusammenhang mit der Breite der Augenringe der „Neuankömmlinge“...

STURM!

Nichtsdestotrotz zeigte sich Aeolus doch noch etwas bemüht um uns. Das heiß ersehnte Schlechtwetter näherte sich mit langsam steigenden Windgeschwindigkeiten und gipfelte in einer halben Stunde bei Bft. 10. Alex und Franz nutzten die Zeit in einer jedes Katholiken unwürdigen Serie an Flüchen zum Geschirrwaschen, weil sich im Salon neben den üblichen 400 Litern Seewasser eine bunte Mixtur an Lebensmitteln mit oder ohne zugehörigem Geschirr verteilte.

Die Bezeichnung SALON war in jenen Tagen generell eine Beschönigung sondergleichen. Der Umstand, dass die Bilgepumpe auf der „falschen“ Seite montiert war und deshalb stets hoch im Trockenen lag kostete bereits mehreren Kühlschranksaggregaten das Leben. Als Folge davon stieg das Wasser sowohl in der Bilge, als auch im „Hochbehälter“ (Kühlschrank), der sich im Laufe der Tage in einen Eintopf aus offenen, leckgeschlagenen und frischen Lebensmitteln verwandelte. Schade, dass wir keinen versierten

Biologen an Bord hatten - die Entstehung des Lebens hätte reproduzierbar mitverfolgt werden können!

Wurde länger als einen halben Tag nicht gelenzt (ohne auf die Uhr sehen zu müssen konnte man das daran erkennen, dass sich Alex in der Freiwanne statt in seinen Schlafsack in mehrere Bahnen der Reserveregenna wickeln musste) trat auch in den Anschlussorten „Achterkabine Stb.“ bzw. „- Bb.“ Hochwasser ein und unsere Ausrüstung musste samt und sonders in eine Ebene höher der Kojen verfrachtet werden.

Ein anderes Aha - Erlebnis war das sich unter stetem „Wopp - Blopp“ auf und ab bewegende steuerbordseitige GFK - Deck. In ursächlichem Zusammenhang stand dabei das sich mitbewegende Rüstisen und dessen - höflich ausgedrückt - etwas lose Verschraubung mit dem Rumpf. Wieder einmal in die undankbare Rolle des Kleinsten an Bord gezwängt, fand Alex nach längerem Suchen die Kontermutter in der Bilge hinter „Müllecke“ und Kühlschrank, die zweite Mutter quietschte in den letzten Windungen. Unnötig zu erwähnen, dass die Lage eine Benützung von Werkzeug zum Festziehen der Verschraubung unmöglich machte... Beinahe wären wir auf diese Weise zu einer Kabrio-Yacht mit Pool gekommen. Bavaria lässt grüßen!

DIE ERSTE AZORE

Die letzten Tage vor den Azoren bringen gutes Segelwetter und beständigen Westwind - endlich der Richtige für unseren Kurs! Von der Meldung „Flores, Acores, in Sicht“ bis zur Landung in Horta auf Faial vergingen noch fast zwei Tage, aber das Grün der Küsten und die Schattierungen der Wolken waren eine Augenweide. Außerdem fand sich Alkohol nur noch in medizinischer Dosis an Bord - auch ein Grund für das Landbedürfnis der Crew.

Der Aufenthalt in Faial brachte einiges an Arbeit mit sich. Der Lebensmittelvorrat musste ergänzt und Segel wollten geflickt werden. Berge schmutziger Wäsche warteten auf die Maschine, die Ruderanlage musste nachgestellt werden. Die gesamte Innenausstattung musste getrocknet werden, aus den Polstern tropfte bereits das Wasser, und die Schlafsäcke rochen nicht besser. Nicht zuletzt galt es, die Heimflüge von Spanien zu organisieren. Werners 6 Urlaubswochen gingen zu Ende, er bezweifelte, dass wir das Festland rechtzeitig erreichten und erwog einen Abbruch der Reise.

Mit viel Kopfweh (und des kriagt ma nit vom Arbeiten) konnten wir Yacht und Aus-

rüstung in zwei Tagen wieder einigermaßen auf Vordermann bringen und legten alsbald mit Ziel Gibraltar ab. Fast zwei weitere Tage segelten wir bei recht gutem Wind an Pico, São Jorge, Terceira und São Miguel vorbei, um dann den Kurs auf Cabo São Vicente an der Südostecke Europas zu ändern.

EUROPA...

Wieder sind Delphine unsere täglichen Begleiter, unterhalten sich mit dem Echolot und spielen manchmal auch in größeren Schulen in der Bugwelle. Ihr Schnattern können wir in den Kabinen hören, eine überraschende Tatsache! Genau so oft herrscht allerdings auch Flaute und spiegelglatte See. Dann ist's Zeit für die Suche nach Schildkröten, die sich durch unsere Anwesenheit nicht stören lassen und gemächlich auf entgegen gesetztem Kurs ihrem Ziel entgegenpaddeln, und den Portugiesischen Galeeren, einer Quallenart, die den Namen ihrer Form verdankt.

Sogar ein Wal beobachtet uns beim Bojefangen, was augenblicklich eine Flut an Befürchtungen und Schauergeschichten hervorruft, als gehörte Moby Dick in Yachtie - Kreisen zur täglichen Gefahr. Aber der Wal dürfte unseren Schreck wohl bemerkt haben und geht diskret auf Tauchstation.

Als endlich das Festland in Sicht kommt, hat für die sorgsam gehütete Flasche Sekt und unsere Siegeszigarren das letzte Stündlein geschlagen. Ojee, der Urlaub ist bald aus!

Erst gegen Abend gehen wir in Vilamoura an Land. Werner will nächsten Tag von Porto seine Rückflüge erwischen und somit steht nach der Internetbuchung ein letztes gemeinsames Abendessen am Pro-

gramm. Es endet, wie die meisten geendet haben... Jedenfalls klagt Mojzi noch den ganzen nächsten Tag über Landkrankheit und flauen Magen, Sissi vergisst auszusteigen und auch Alex erblickt das Licht der Welt erst kurz vor Sonnenuntergang. Da hören wir bei verdüstem Himmel aber bereits einige Pan-Pan Rufe in der Strasse von Gibraltar und steuern - gejagt von Containerfrachtern - Ceuta an der nordafrikanischen Küste an. Die spanische Provinz in Marokko liegt schon in der nächtlichen Ruhe, als wir anlegen, das Abendessen „renkt“ unsere Mägen aber endgültig wieder ein.

Mit günstigem Diesel und Jause versorgt setzten wir nach Gibraltar über und drehen eine Runde im Hafenbecken. Leider ist das Wetter absolut fotountauglich, nur der Wüstenwind bringt etwas Farbe auf die Wotan.

Der Küste entlang motoren wir (der Gegenwind hat uns wieder) nach Benalmádena, wo wir die Nacht verbringen. Ein letzter Versuch, ob Alex' oder meiner Kreditkarte noch etwas Bares zu entlocken ist, macht den Versuch, die Bordkassa abzuschließen, schnell zunichte, somit bleibt als nächster Hafen Málaga. Wir versuchen unser Glück, einen Liegeplatz für die nächsten Tage zu bekommen, der Tag endet aber mit meinem Abschied, weil mein Flug nach Hause unmittelbar bevor steht und einer Suchfahrt nach einem Liegeplatz, die den Rest der Crew und die Wotan noch gut 30 Meilen ostwärts bringen sollte.

Mit gemischten Gefühlen und einem übervollen Seesack am Buckel spaziere ich durch die Altstadt von Málaga - ich kann's noch gar nicht fassen, dass 8 Wochen Segeln so schnell vorbei sein können...

STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Tortola - Bermuda - Azoren - Málaga
Zeit	18. April - 31. Mai 2005
Meilen	3127 (M 10 bis Horta (Faial)) und 1184 (M 11)
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Elisabeth Locker Franz Gattermayr Alexander Begusch Werner Mojzisek*

* bis Vilamoura (Portugal)



MIRNO MORE 2005

VON ANGELICA REICHELT

Die SFV Strongbow ist Mitglied bei Mirno More, einem Verein, der benachteiligten Kindern zu Segelfreuden verhilft und auf diese Art, den Abbau von Grenzen und Vorurteilen fördert. 2005 nahmen wir erstmals an der jährlich veranstalteten „Friedensflotte“ teil.

Schon öfters hatten Berndt und ich die Idee gehabt, mit Kindern segeln zu gehen und zwar mit solchen, die benachteiligt sind und sonst nicht zum Segeln kommen.

Also war Mirno More eine gute Gelegenheit, dies einmal auszuprobieren. Der

Verein Mirno More organisiert seit über zehn Jahren einmal jährlich die Friedensflotte, also Flottillensegeln mit Kindern. Ursprünglich waren es einige wenige Schiffe mit Kindern aus den gerade vom Krieg heimgesuchten Nachfolgerstaaten des ehemaligen Jugoslawien, heuer nahmen bereits 67 Schiffe mit Kindern aus Bosnien, Kroatien, Serbien, Deutschland und Österreich teil.

Wir fuhren also mit fünf Buben im Alter von 8 – 13 Jahren und zwei Tanten aus dem Heilpädagogischen Zentrum Hinterbrühl nach Kroatien.

In der Marina Kornati in Biograd wartete ein wunderschönes neues Schiff, ein Sun Odyssée 43 DS namens Chardonnay auf uns.

Unser erstes Ziel war Zlarin, eine hübsche kleine Insel mit Feigenbäumen und alten Steinhäusern, auf der wir einen ruhigen Abend und Vormittag verbrachten. Weiter ging's nach Vodice, wo am Mittwoch ein Riesenprogramm für alle Teilnehmer geplant war.

Das einzig Störende war die eiskalte Bora, die uns um die Ohren pfiff, sonst war der Tag ein schönes gemeinschaftliches Erlebnis, das in einem Friedensfest am Hauptplatz mit Musik, Tanz und Aufführungen der Kinder einen gelungenen Ausklang fand.

Am nächsten Morgen gab es zum Abschluss eine Formationsfahrt aller 67 Schiffe von Vodice bis Jadrija vor Sibenik.

Den Nachmittag verbrachten wir mit Baden bei einer Burg, wo unser „Seehund“ Selim mit einem großen Plastikkrokodil kämpfte und es erlegte.

An Sibenik vorbei fuhren wir den Fluß Krka hinauf bis nach Skradin. Die Kinder hatten einen Riesenspaß, weil wir ihnen erlaubten, mit dem Dinghi neben uns her zu fahren.

Am Abend gingen wir alle gemeinsam in ein gemütliches Restaurant, auch das war für die Kinder ein Erlebnis.

Für Berndt und mich war es eine Freude zuzuschauen, wie die sogenannten „schwierigen“ Kinder von Tag zu Tag aufblühten, lachten und Selbstvertrauen gewannen, auch dadurch, dass wir sie ermutigten am Schiff zu helfen, ihre Fragen beantworteten und ihnen ihren Spaß ließen beim Schwimmen, vom Boot Springen und so weiter.

Nachdem wir am nächsten Morgen in einer Taverne gefrühstückt hatten, fuhren wir mit einem Ausflugsboot zu den Krka Wasserfällen, die uns alle sehr beeindruckten.

Eine gemütliche und ruhige Segelfahrt brachte uns auf die Kornaten, wo wir in der Bucht Opat anlegten. Berndt und ich gingen essen und als wir zurückkamen gab es eine kurze Aufregung, weil einer der Burschen „abgängig“ war. Das Problem war aber bald gelöst, wir fanden ihn auf einer Stufe sitzend, er wollte einfach seine Ruhe haben und nachdenken. Ich setzte mich zu ihm und wir redeten über das Leben.

Kurz zu den Kindern: Der Jüngste war David, 8 Jahre alt, ein pffiger, dunkelhaariger Bub, der uns mit seinen Bemerkungen und seiner „Vorliebe“ für Fischpalatschinken oft zum Lachen brachte. Er avancierte schnell zum Ersten Rudergänger der Chardonnay. Marcel war der Stillste und Unauffälligste der Gruppe. Alex, ein sommersprossiger, lustiger Bub, liebte es, vom Schiff zu springen und zu schwimmen. Außerdem redete er gern und viel. Christopher war ein aufgeweckter, wissbegieriger Knabe, der viel dazulernte in dieser Woche. Und Patrick war ein sensibler, ruhiger Jugendlicher, mit dem man besonders gut reden konnte.

Alle waren ausgesprochen liebe, hilfsbereite, höfliche und herzliche Kinder, kein bisschen „schwierig“. Sie waren mit einer Begeisterung bei der Sache, wie man sie bei Erwachsenen nur selten findet.

Am nächsten Morgen wachte ich früh auf und machte mit Christopher und Selim einen Morgenspaziergang auf den Gipfel des Opat. Von dort oben hatten wir eine wunderschöne Aussicht auf das von der Sonne beschienene Meer und die



Mondlandschaft der Kornaten. Später schwammen wir, schnorchelten und fuhren mit dem Dinghi herum bis wir schließlich aufbrechen mussten.

Durch die Inselwelt der Kornaten segelten wir zur Luka Zut, in der Berndt und ich mit Patrick und David an Land fuhren und in einem entzückenden kleinen Lokal einen herrlichen Fisch verspeisten.

Es wurde spät und die Kinder kamen doch noch zu ihrer heißersehten, aber von den Tanten abgelehnten, Nachtfahrt zurück nach Biograd.

Alle saßen gemütlich in Decken gehüllt im Cockpit, während David glücklich und stolz das Schiff steuerte.

So nahm diese gelungene und erfolgreiche Woche ein schönes Ende.

STATISTIK

Yacht	Bénéteau Sun Odyssee 43 DS <i>Chardonnay</i>
Route	Biograd – Zlarin – Vodice – Skradin – Kornati – Biograd
Zeit	18. – 25. September 2005
Meilen	120
Captain	Berndt Wesiak
Crew	Angelica Reichelt – 1. WF Selim Elfriede Dragosits Irma Hehinger David Freitag Christopher Glatz Alexander Kral Patrick Kral Marcel Griese

AUSBILDUNG

Wie bereits im Leitartikel angesprochen, ist die Ausbildung im Rahmen der Seefahrervereinigung Strongbow seit Sommer 2005 Sache der Seefahrtsschule Strongbow Sailing.

Das Kurssystem ist im wesentlichen gleich geblieben, im Rahmen unseres Atlantikprojekts wurde das Angebot um FB 4-Themen wie Astronomische Navigation erweitert, dafür haben wir – im Sinne der Steigerung des Qualitätsniveaus – die Kroatischen Sportbootführerscheine aus dem Programm genommen.

Das Ausbildungsteam der Seefahrtsschule Strongbow Sailing besteht aus Berndt Wesiak und Raimund Bröthaler aktuelle Informationen gibt's auf der Website der SFVS – www.sfv-strongbow.com – unter Ausbildung.

Die im Seemannsgarn übliche Erfolgsstatistik fällt diesmal auf Grund der zeitlichen Inanspruchnahme durch das Atlantik-Karibik-Projekt in quantitativer Hinsicht etwas kleiner aus also sonst, dafür haben erstmals ÖSV-FB4-Prüfungen veranstaltet .

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe des Seemannsgarns gibt es also:

2 Absolventen
der ÖSV-Theorieprüfung FB 3

4 Absolventen
der ÖSV-Theorieprüfung FB 4

2 Absolventen
der MSVÖ-Zusatzprüfung Technik

Die dazugehörigen Praxisprüfungen sind für die erste Jahreshälfte 2006 geplant, wie auch die Theorie- und Praxisprüfungen der derzeit laufenden ÖSV-FB 3-Kurse B11 und B12.

KURSANGEBOT

ÖSV- UND MSVÖ-BEFÄHIGUNGS-AUSWEIS FB 2/3 („B-SCHEIN“)

Die Kurse werden als FB 3-Kurse, geführt, wer nur den FB 2 machen will, hat ein bisschen weniger zu tun.

Theorie	Abendkurs über ca. 4–5 Monate mit jeweils einem Abend pro Woche, insgesamt 20–25 Abende oder Intensivkurs über ca. 5 Wochenenden oder Theorie in der Praxis: Kurs teilweise auf Törns, kombiniert mit Abend oder Intensivkurs Abschluss jeweils mit Theorieprüfung																												
Praxis	Einwöchiger Praxiskurs auf einer der Teilnehmerzahl entsprechenden Segelyacht. Abschluss mit Praxisprüfung																												
Voraussetzungen	<table border="0"> <tr> <td><i>Theorie</i></td> <td colspan="2">offiziell keine; Erfahrung, Grundkenntnis sind von Vorteil</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ÖSV</td> <td>MSVÖ</td> </tr> <tr> <td><i>Praxis FB 2</i></td> <td>500 Seemeilen</td> <td>500 Seemeilen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 Nachtfahrten</td> <td>3 Nachtfahrten</td> </tr> <tr> <td></td> <td>20 Bordtage</td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Praxis FB 3</i></td> <td>1000 Seemeilen</td> <td>1000 Seemeilen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5 Nachtfahrten</td> <td>5 Nachtfahrten</td> </tr> <tr> <td></td> <td>100 Seemeilen außerhalb des FB 2</td> <td>100 Seemeilen außerhalb des FB 2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>30 Bordtage</td> <td>14 Bordtage</td> </tr> </table>		<i>Theorie</i>	offiziell keine; Erfahrung, Grundkenntnis sind von Vorteil			ÖSV	MSVÖ	<i>Praxis FB 2</i>	500 Seemeilen	500 Seemeilen		3 Nachtfahrten	3 Nachtfahrten		20 Bordtage		<i>Praxis FB 3</i>	1000 Seemeilen	1000 Seemeilen		5 Nachtfahrten	5 Nachtfahrten		100 Seemeilen außerhalb des FB 2	100 Seemeilen außerhalb des FB 2		30 Bordtage	14 Bordtage
<i>Theorie</i>	offiziell keine; Erfahrung, Grundkenntnis sind von Vorteil																												
	ÖSV	MSVÖ																											
<i>Praxis FB 2</i>	500 Seemeilen	500 Seemeilen																											
	3 Nachtfahrten	3 Nachtfahrten																											
	20 Bordtage																												
<i>Praxis FB 3</i>	1000 Seemeilen	1000 Seemeilen																											
	5 Nachtfahrten	5 Nachtfahrten																											
	100 Seemeilen außerhalb des FB 2	100 Seemeilen außerhalb des FB 2																											
	30 Bordtage	14 Bordtage																											

Das alles kann auf Törns ab dem vollendeten 14. Lebensjahr erworben werden. Fehlende Meilen, Tage usw. können teilweise im Kurs absolviert werden.

Wichtig!

Für alle, die die „alten“ Prüfungsordnungen noch im Kopf haben: Die Meilenerfordernisse wurden angeglichen, das heißt beim ÖSV weniger und beim MSVÖ mehr. Und: Es gibt wieder die Bordtage, ihr müsst also mehr segeln



ASTRONOMISCHE NAVIGATION

Der wesentliche Teil des Upgrades von FB 3 auf FB 4 – Weltweite Fahrt. Und eine nicht nur für Nostalgiker interessante sondern durchaus sinnvolle und praktikable Ergänzung zur terrestrischen und elektronischen Navigation, weit unkomplizierter als allgemein angenommen wird.

Der Vollständigkeit halber, hier die Praxisvoraussetzungen für den FB 4: 3500 M, davon 200 außerhalb FB 2 in 2 Revieren, 200 außerhalb FB 3 in einem 3. Revier, 10 Nachfahrten und 70 Bordtage (für beide Verbände gleich, außer die Reviere bei den Überfahrten, die nur beim ÖSV gelten; alles ab dem vollendeten 14. Lebensjahr)

GMDSS – KURS

Global Maritime Distress and Safety System – das internationale satellitengestützte digitale Seenotrettungssystem ist seit Februar 1999 in Betrieb und wird in naher Zukunft endgültig UKW-Sprechfunkkanal 16 als Notrufkanal ablösen. Kurs in Kooperation mit der Motorbootfahrschule Wolf, Prüfung bei der Österreichischen Fernmeldebehörde in Wien.

SKIPPERTRAINING

Halb- bis einwöchige Törns zur Festigung der unabdingbaren Fähigkeiten und Kenntnisse jedes Skippers: Hafenmanöver, Segelmanöver, Mann-Über-Bord-Manöver und -aufnahmetechniken, Tipps für die Übernahme einer Charterschiff, rechtliche Bestimmungen und vieles mehr.

ÖSV – SEGELFÜHRERSCHEIN A

Segeln lernen auf unseren Clubjollen. Theoriekurse in Wien, Praxiskurse im Segelzentrum Wien an der Neuen Donau und in Oggau am Neusiedlersee.

Wenn der A-Schein formell auch nicht mehr Voraussetzung für die B-Theorieprüfung ist, empfehlen wir doch jedem Schiffsführer in spe, auf diese Art einmal wirklich segeln zu lernen. Was hier verabsäumt wird, ist auf Yachten kaum nachholbar.

ERSTE HILFE

Erste Hilfe - Maßnahmen auf See, derzeit zwar nicht der vom ÖSV vorgeschriebene Kurs zur Erlangung der diversen BFA, aber durchaus sinnvoll, weil hier nicht nur auf die allgemeine Erste Hilfe, sondern auf die besondere Situation auf See - längere Wartezeiten auf ärztliche Hilfe von außen -, auf Seekrankheit und auf den Inhalt einer gut sortierten Bordapotheke eingegangen wird.

Global Maritime Distress and Safety System – das internationale satellitengestützte digitale Seenotrettungssystem wird in wenigen Jahren endgültig UKW-Sprechfunkkanal 16 als Notrufkanal ablösen. Kurs in Kooperation mit der Motorbootfahrschule Wolf, Prüfung bei der Österreichischen Fernmeldebehörde in Wien können jetzt schon absolviert werden.

PRAXIS-, MEILENTÖRNS, ÜBERFAHRTEN, LANGSTRECKENSEGELN

Törns zur Erlangung von Prüfungsvoraussetzungen, Tipps für die Praxis zu Crewzusammensetzung und -einteilung auf längeren Törns, zu Wachsystemen, Bunkern und so weiter.

KATAMARANTRAINING

Für alle, die vor dem ersten Törn mit einem Katamaran, eine professionelle Einweisung in die Eigenheiten dieser immer beliebter werdenden Yachten erhalten wollen.



WINTER 2006-07

ROTES MEER INDISCHER OZEAN SEYCHELLEN



Im Rahmen der Seefahrervereinigung Strongbow wird auch heuer wieder ein nautisches Großprojekt veranstaltet, um allen Mitgliedern und Freunden die Möglichkeit zu geben, dem tristen Winterwetter nördlich des Alpenhauptkammes zu entfliehen.

Nachdem wir in der Wintersaison 2004 – 05 den Atlantik und die Karibik kennen gelernt haben – 39 Teilnehmer segelten insgesamt circa 12.000 Meilen – geht's heuer in die andere Richtung:

Wir starten am 7. Oktober in Salerno, segeln über Cypren und den Suezkanal ins Rote Meer, wo es einige kombinierte Segel- und Tauchmodule im November geben wird.

Ende November geht's weiter in den Indischen Ozean, zu Weihnachten werden wir auf den Seychellen sein und dort bis Mitte März bleiben.

Die Rückfahrt entlang der selben Route endet am 28. April in Salerno.

Das Projekt ist wie üblich in Module eingeteilt, erfahrene Mitglieder der SFV

Strongbow fungieren als Schiffsführer, die Teilnahme steht wieder allen Mitgliedern, aber auch Freunden, offen.

Auf den Seychellen und im Roten Meer ist es auch wieder möglich, bareboat zu chartern.

DAS SCHIFF:

Wir haben diesmal eine zweijährige Océanis 411 der italienischen Charterfirma South-Star, die 8 Personen in Kabinen Platz bietet und selbstverständlich technisch und ausrüstungsmäßig auf dem letzten Stand ist.

DAS PROJEKT:

Veranstalter des Projekts sind Berndt Wesiak, Commodore der SFV Strongbow, und Peter Czipin, Inhaber von CzipinCharter. Die Seefahrervereinigung Strongbow dient, bewährterweise, als Informations- und Kontaktplattform.

Info

auf der SFVS-Website www.sfv-strongbow.com
im SFVS-Newsletter,
bei der Projektleitung:

Berndt Wesiak

T +43 676 409 0065

E berndt.wesiak@sfv-strongbow.com

Peter Czipin

T +43 664 3560396

E pczipin@utanet.at

Modul	Datum	Route	Distanz in Meilen	Preis pro Person
1	7. – 21. Okt 2006	Salerno – Larnaca	800	EUR 600,-
2	21. – 28. Okt. 2006	Larnaca – Larnaca		EUR 350,-
3	28. Okt. – 4. Nov 2006	Larnaca – Port Said – Suezkanal – Sharm el-Sheikh	550	EUR 350,-
4	4. – 11. Nov. 2006	Sharm el-Sheikh – Sharm el-Sheikh		EUR 400,-
5	11. – 18. Nov. 2006	Sharm el-Sheikh – Sharm el-Sheikh		EUR 400,-
6	18. – 25. Nov. 2006	Sharm el-Sheikh – Sharm el-Sheikh		EUR 400,-
7	25. Nov. – 23. Dez. 2006	Sharm el-Sheikh – Seychellen	2700	EUR 800,-
8	23. Dez. 05 – 6. Jan. 07	Seychellen		EUR 1.000,-
9	6. – 20. Jan. 2007	Seychellen		EUR 950,-
10	20. Jan. – 3. Feb. 2007	Seychellen		EUR 950,-
11	3. – 17. Februar 2007	Seychellen		EUR 950,-
12	17. Feb. – 3. Mär. 2007	Seychellen		EUR 950,-
13	3. – 17. März 2007	Seychellen		EUR 950,-
14	17. März – 14. April 2007	Seychellen – Port Said	3000	EUR 800,-
15	14. - 28. April 2007	Port Said – Salerno	1000	EUR 600,-
BAREBOAT		Möglich auf Modulen 4 - 6, 9 - 13	Preis/Schiff/Woche	EUR 2.650,-