

6. September 2012

Habe seit drei Monaten nichts mehr für unsere Berichte geschrieben, denn handwerkliche Arbeit, Schmutz, Staub, alles durchnässende Regengüsse bestimmten mein tägliches Handeln. Neue Menschen, eingebunden in das Ambiente eines Dauercampingplatzes am und auf dem Wasser bildeten das soziale Umfeld. Abhängigkeiten von Lieferanten und Handwerkern, deren gelassene Mentalität jede zeitliche Planung verhinderte musste ich erlernen mit ähnlicher Entspanntheit hinzunehmen. Nur wenige Ausflüge lockerten das Arbeitspensum auf. Geschrieben haben Helga und ich dennoch, sie aus Österreich an mich ich aus Chaguaramas an sie fast täglich. Immerhin 125 Seiten, doch mit so vielem angefüllt, das nur uns angeht, mit Sehnsüchten, Erinnerungen, Gefühlen und Wünschen, die diesen 10 Wochen der Trennung geschuldet sind. Und darüber hinaus mochte ich dann des Abends nicht mehr vor dem Laptop sitzen.

Doch nun! das Schiff ist wieder im Wasser, Helga wieder bei mir und wir liegen vor der Küste von Tobago vor Anker, die Sonne scheint, das Wasser ist hinreichend klar,



die Klamotten wieder vom Leibe, wir sitzen in der Plicht und fangen an zu schreiben um die letzten Wochen auf die Reihe zu bringen bevor wir zu weiteren Reisen aufbrechen werden.

Helga flog am 25. Juni von Tobago aus los, ich segelte die Twiga alleine nach Chaguaramas, Trinidad, böiger Starkwind mit heftigen Regenschauern machten diese Reise zu einem sportlichen Ereignis. Dort kam das Schiff



schnell an Land, denn es waren viele Arbeiten auf der to- do-Liste. Seit dem Refit in Südafrika haben wir ca. 10.000 Meilen gesegelt, „eine normale Yacht mit der üblichen Nutzung in den Ferien und an Wochenenden brauche dafür meist zehn Jahre“ hatte der Chef der Oyster-Werft einem empörten Fahrtenseglerkunden erklärt, der nach der gleichen Strecke und der gleichen Zeit diverse Mängel an seinem neuen und sehr teurem Schiff hatte.

Es ist eh verwunderlich wie viel unsere Schiffe aushalten, ständig in Bewegung, nach allen Richtungen, wiegend stampfend, manchmal bockig springend, geschlagen von entgegenrollenden Wellen bewegt sich unser neun Tonnen schweres besegeltes Wohnfloss durch das Meer, umgeben von heftig korrosionsförderndem Salzwasser. Das versuch mal mit einem Haus zu machen!

Das Unterwasserschiff hatte heftige Bewuchsprobleme, denn das Antifouling hemmte das Wachstum nicht mehr, Entenmuschen, Seepocken, Algen, Kalkwürmer etc. hatten sich die Rümpfe der Twiga zum Biotop erkoren, nicht ahnen mit welcher mörderischer Entschiedenheit ich ihrer Idylle zu Leibe rücken würden. Saudooft diese Viecher, aber selber schuld, sie hätten ja auch weg bleiben können! So musste das alte Antifouling abgeschliffen werden, zehn Tage Arbeit, Staub und Dreck, der dünne Arbeitsanzug bald in Fetzen, zum Ausgleich gab es nach Schichtende eine ausgiebige Dusche.



Unter der Antifouling - Schicht war das Gelcoat teilweise rissig, so dass es erforderlich wurde die Rümpfe mit fünf Epoxi-Schichten neu einzukleiden. Das habe ich auch brav getan nur hatte mir der Verkäufer den falschen Härter gegeben – in unbeschrifteten Kanistern gelagert – der Effekt war, dass die Schichten nicht aushärteten, also musste alles wieder runter, zum Heulen, 4 Tage Arbeit und Materialkosten von über 400€ im Eimer! Und natürlich wieder weitere Tage um den klebrigen Kunststoff wieder zu entfernen. Als neues Antifouling wollten wir Coppercoat haben, ein Epoxidharz, das pro Liter mit zwei Kg Kupferpulver zusammen gerührt wird, so soll das Schiff einen Kupferüberzug bekommen, wie weiland die englischen Holzfregatten. Nur können wir natürlich das Kupfer in Platten nicht auf die Rümpfe aufnageln...

Und um dieses edle Material zu bekommen – es soll über zehn Jahre den erneuten Bewuchs verhindern! - musste es aus den USA bestellt werden, das sollte an sich nur drei Wochen dauern, aus denen dann jedoch 6 Wochen wurden, die Zeit wurde knapp, ich musste mir Handwerkerhilfe holen um erneut die fünf Epoxi-Schichten und dann das Coppercoat aufzutragen, die Twiga eingehüllt in Plastik, sah aus wie eine Hütte in



einer Favela in Brasilien.



Die breite vordere Fensterfront war undicht und das Plexiglas unansehnlich geworden, also musste ich die sechs Fenster ausbauen, neue zuschneiden lassen und diese wieder einbauen, diese Lichtblicke werden von Fensterrahmen gehalten die mit viel Kunststoffkleber (Sika) und 264 Schrauben an den Kajütaufbau gepresst werden, vier Tage Arbeit und leider auch viel Wasser im Schiff, denn ausgerechnet als die ersten Fenster raus waren gab es einen fulminanten Guss, der mir die Plastikplane aus der Verklebung riss. Oh ist das Seglerleben schön!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Und natürlich gab es auch noch Probleme mit den Maschinen, bei einem Saildrive war Meerwasser eingedrungen, ein Anlasser funktionierte nicht mehr und die Achse einer Lichtmaschine war auch defekt, man sollte nicht glauben wie viele Teile an so einem Boot sind, die alle kaputt gehen können. Und infolge all der Arbeiten sah die Twiga dann recht dreckig auch, es hatte auch Lackschäden gegeben, also noch schnell mal das Deck malern (zwei Tage), der Salon sah ein wenig finster aus , also wird der auch noch weiß gemalert, das hatten wir uns eh schon mal vorgenommen. Ach ja, wir wollen ja demnächst- so innerhalb der nächsten 12 Monate- in die USA und dort sind Sammel tanks für die Toilette eine Vorschrift, einfach ins Wasser pinkeln oder das WC entleeren geht nicht, das dürfen nur die Viecher mit Pelz, Federn oder Schuppen. Einen flexiblen Tank den wir aus Platzgründen benötigen, gibt es hier nicht; er muss aus den USA bestellt werden, doch dort ist gerade Hurrikan Warnung und der Versand geschlossen. Doch, oh Wunder, auch dieses Problem lässt sich auf den letzten Drücker lösen, und dass der Einbau dann doch noch mal zwei Tage kostet hätte ich an sich wissen sollen...

Damit ist die Liste der Besorgungen, der Anschaffungen und Arbeiten nur beispielhaft; mit den weiteren Details will ich weder mich noch Dich langweilen.

Der Standort der Twiga auf dem Gelände der Marina „POWER BOAT“ befand sich direkt vor dem Roti-shop in dem sich Arbeiter aber auch Yachties ihr Mittagessen holen, das



Wirtsehepaar offensichtlich mit indischen Wurzeln bereiten jeden Tag die Speisen frisch zu, die Reste werden von den 16 Leguanen gefressen, die in dem Geäst der Büsche schon auf die Futterzeit warten um später Siesta auf dem Dach zu halten.

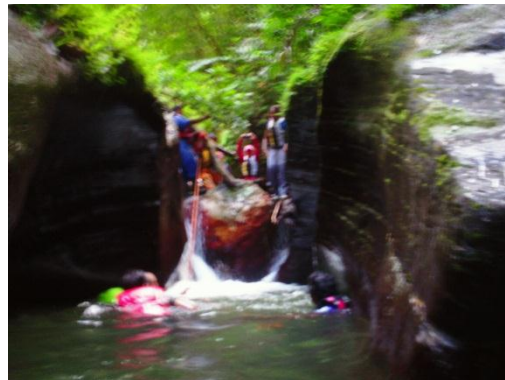
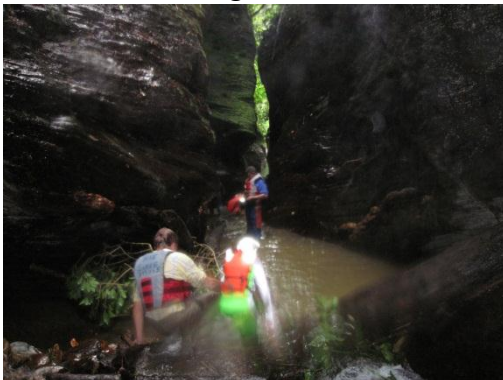
Der tägliche Regen ist bei der Arbeit, insbesondere den Malerarbeiten eine Crux, an



manchen Tagen steht der Platz unter Wasser, die Boote aufgereiht als Pfahlbauten in einem Teich.

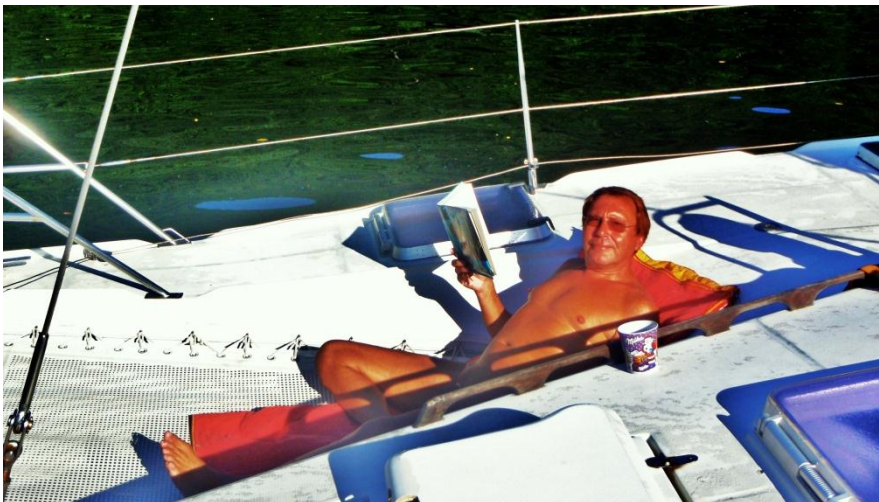
Das soziale Leben in Chaguaramas für Fahrtensegler findet im Wesentlichen in der Seglergemeinde selber statt. Kontakte zu den Einheimischen auf der gesellschaftlichen Ebene finden so gut wie nie statt. Diese sind entweder stinkereich- und davon gibt es in Chaguaramas eine Menge, denn sie haben hier ihre schnellen Motorboote gelagert - oder sie wollen von dem Segler Geld für möglichst wenig Arbeit. Die Kriminalität in Trinidad ist sehr hoch, ca. zwei Morde pro Tag, netterweise sind Ausländer kaum betroffen, denn die Konflikte spielen sich meist zwischen den Einheimischen ab. _Und so bleiben die jeweiligen Gruppen unter sich, die Inder, die Neger, die Syrer, die Segler...

Tja und diese kennen sich inzwischen fast alle, jeden Morgen um 08:00 werden über das UKW Funknetz eine halbe Stunde lang Nachrichten, Informationen, Dienstleistungen und die zu verkaufenden Schätze ausgetauscht und angeboten, die einzelnen Gruppen – Deutschsprachige, Englische, Französische treffen sich regelmäßig, jeder kann kommen, doch meist bleiben die Sprachgruppen unter sich. Und da wird getratscht, geschludert, werden Geschichten erzählt, die in der nächsten Woche oder bei einer anderen Veranstaltung wieder erklingen nur diesmal variiert, bis zur Unkenntlichkeit bereichert mit empörenden oder aufregenden Verläufen, nur schade dass diese begnadeten Autoren der Erzählkunst ihre Fabulierfreude hinter der Tatsachenbehauptung verstecken müssen. Und Gerüchte werden verbreitet, wem denn zu trauen sei, was der einzig wahre weg sei. Bei den Deutschen dominiert der Versuch sich über „sachliche“ Themen in Szene zu setzen, meist schrecklich langweilig, wie viele Seemeilen, wie viel kostet was, wieviele Überfälle in Venezuela, da kann manntrefflich streiten, denn genaues weiß man eh nicht. Bei den Franzosen verstehe ich kein Wort, doch das tut auch nicht wirklich Not, denn sie zelebrieren ihre Sprache mit träumerischer Selbstverliebtheit, so hübsch anzusehen wie ein seelig grinsender onanierender Mensch. Bei den Engländer, Amis, Aussies etc. verstehe ich ja das Meiste und fühle mich in der Runde auch am wohlsten. Aus so unterschiedlichen Weltgegenden kommend eint sie die Sprache sowie Selbstironie, die allerdings bei den Amis manchmal erst mühsam freigeschaufelt werden muss. Dafür zeichnet sich diese Nation mit einem lobenswerten Organisationseifer aus. Sie veranstalten Wanderungen in Schluchten mit einheimischen Führern, Bergwanderungen, Einkaufstouren, Bingoabende. Bei einer Schluchtentour war ich dabei, eindrucksvoll wie im Bergland der schwarze vulkanische Basalt von den Bächen durchzogen wird, tief eingefräst durch die Wasser und Geröllmassen die immer wieder bei den häufigen Gewittern die Berge hinunter zum Meer toben. Und da es fast täglich ab der Mittagszeit regnet und gewittert muss man eine solche Tour früh am Morgen durchführen.



Trockenen Fußes geht das natürlich nicht, denn die Schluchten sind teilweise eng und steil, waten und schwimmen, kleine Wasserfälle hinunterspringen, so kommt man dort voran. Und da zeigt sich dass das Seglervölkchen recht fit ist, der jüngste Teilnehmer ein 14 jähriger Bub die älteste eine 75 Jährige Einhandseglerin, auf niemanden muss man warten, ginge auch nicht, denn die Zeit drängt. Erst gegen 11:00 haben wir den engen Teil der Schlucht hinter uns und dann fängt es auch schon an zu regnen, und das bedeutet dort, dass die Luft im Nu trinkbar wird. Hinter uns schwoll der Bach zum Fluss, das bislang klare trinkbare Wasser färbte sich lehmiggelb, scharfkantige Bambusstangen und Gestrüpp treiben im Wasser, das Geröll verwandelt das Wasserplätschern in ein rauschendes Grollen.

Natürlich gab es auch noch weitere schöne Ereignisse und Stunden, wie ein Wochenende als Gast bei Atmo und Petra auf der ELFRUN, einem 42 Fuß Privilege Katamaran, vor Anker in der Monos Bay, in



der Sonne liegen, Lesen, schwimmen, am Strand Kokosnüsse sammeln, in einer verwilderten Plantage Bananen pflücken, abends klönen über Gott und die Welt. Die beiden sind Deutsche, die jedoch in Australien leben und nun mit ihrem Schiff auf dem Weg dorthin unterwegs sind.

Dann geht es zurück nach Chaguaramas, dem ungeliebten Ort zu dem doch so viele Segler kommen wegen der Reparatur und Wartungsmöglichkeiten, recht sicher gelegen am südlichen Rand des Hurrikane Bereiches. Marina reiht sich an Marina, Schiffsausrüster und Handwerksbetriebe gibt es zahlreich, was leider nicht bedeutet, dass alles erwünschte auch

schnell erhältlich ist, doch im Vergleich zu den anderen Möglichkeiten in der Karibik ist es hier schon recht gut. Nur auf St. Martin sind die Infrastrukturen besser, doch diese holländisch-französische Insel liegt mitten im Hurrikan Durchzugsbereich. Die Sicherheitslage in Chaguaramas ist recht zuverlässig, die Halbinsel wird gut bewacht, die Marinas ebenso und so sind Verluste durch Diebstahl eine Seltenheit und Gewalttätigkeiten finden nicht statt, ein erfreulicher Gegensatz zum Rest von Trinidad.

Baden ist in der Bucht von Chaguaramas nicht verlockend, zu schmutzig ist das Wasser und die zahlreichen Piroggen mit ihren gewaltigen Außenbordern rasen mit hoher Geschwindigkeit durch das Mooring und Ankerfeld vor den Marinas. Überhaupt sind die Trinis bei der Seefahrt auf PS-Power fixiert, kaum ein kleines Boot, das nicht mindestens 50 PS führt, viele sind zwei oder gar drei Motoren mit je 75 PS ausgestattet, Benzin kostet ja so gut wie nix, umgerechnet 20 Eurocent für den Liter, da kann auch der wenig bemittelte rasen.

Doch wie froh war ich, als – endlich - die Twiga wieder im Travellift hing, die Rechnungen bezahlt, die Freiheit wieder schnupperbar war! Am Donnerstag, den 30. August kam die Twiga wieder zu Wasser, noch eine Nacht an der Mooring und am Freitag morgens segelte



ich los, breit und seelig grinsend, raus durch die Boca-Enge, die Nordküste Trinidads entlang und schließlich, die Galleons-Passage überquerend, nach Tobago, Store Bay. Leicht fühlte ich

mich, beschwingt, das Schiff ist wieder in Fahrt und Helga kommt in wenigen Tagen wieder an Bord!



Und nun sind wir beide wieder an Bord, und werden darüber nachdenken wie unsere weitere Reiseroute aussehen soll.