

Nordatlantik: von den Caicos zu den Spanish Virgins

07.03.2014 bis 11.03.2014

Abschied von Provo

Endlich auf See. In der Turtle Cove Marina von Provo haben wir



die Reparaturen am Rigg abgeschlossen, jetzt nach sechs Wochen Zwangspause sind wir wieder unterwegs. Wenn es hin haut nach Culebra, dieser charmanten kleinen Insel in den Spanish Virgin Islands. Wir haben ausklariert, beim Zoll muss man, um das Land verlassen zu dürfen, wie zum Einklarieren auch fünfzig Dollar bezahlen, für die sechs Nächte Liegeplatz, Strom und Wasser werden 250 Dollar fällig, Diesel bunkern und Benzin für den Außenborder, noch mal 250 Dollar, der Pegel unserer Bordkasse sinkt Richtung Ebbe. Die letzte Nacht auf den Caicos verbringen wir wieder vor Anker am Riff.

Morgens früh vor dem Ankeraufgehen noch ein Blick in die Wettervorhersage: Abreise verschieben, eine kleine Starkwindfront lassen wir noch passieren, gegen deren Wind und Welle wir ansonsten hätten gegen angehen müssen. Es ist



noch Zeit für einen Abschiedsbesuch bei unseren maritimen Freunden am Riff, das Schnorcheln in dem klarem Wasser vor Provo Island ist eine Freude; fast 30 Grad Badewassertemperatur, Korallen, bunte Fische, Schildkröten, manchmal eine Nixe, fast nie andere Schnorchler.

Anker auf

Mittags Anker auf, wir folgen der Betonung durch die enge, sich windende Riffdurchfahrt, die nur wenige Schiffslängen Platz für die Passage lässt. Der Wind soll für die nächsten 36 Stunden aus SSO kommen, in der Zeit wollen wir möglichst weit nach Osten segeln, danach soll er über West nach Norden

drehen, später nach Nordost; wenn sich Äolus hinreichend Zeit nimmt können wir in diesem Wetterfenster die gut 500 Meilen segeln; etwas zweifelhaft ist dies schon, denn die Windstärken werden mit 4 bis maximal 12 Knoten angekündigt, etwas schwach für die gewichtige TWIGA.

An der Küste von Provo und Nord-Caicos segeln wir gemächlich dahin, dicht am Riff entlang. Die Strände dahinter sind langgestreckt, nur wenige Häuser säumen die Ufer, einige exklusive Resorts gibt es mit Flugplätzen für Privatmaschinen; passend dazu passieren wir drei ankernde Luxusmotoryachten von jeweils über 40 Metern Länge.

Die neuen Segel der Twiga stehen gut, die Reffanlagen sind leichter gängig als zuvor und schön schauen diese sauberen weißen Tücher mit den roten Sonnenschutzstreifen auch aus.



Die Geräusche des Riggs beim Segeln sind anders als zuvor, es scheppert nicht mehr so sehr wenn das Schiff in die Welle

einsetzt, doch dann gibt es hier ein Knatschen, dort ein Quietschen, Geräusche die erst erkannt und bewertet werden müssen – sind sie ok oder signalisieren sie Schwachstellen? Dieser Törn ist sicherlich auch ein Probetörn. Die Steuerung hat etwas zu viel Spiel, die Hole Punkte für die Genua müssen neu justiert werden, und das Knatschen kommt von dem Genua Fall, das oben am Mast irgendwo scheuert, das ist auf Dauer bruchgefährdet.

Entlang der Riffbänke

Wenig Wind aus SSO begleitet uns in den ersten 24 Stunden. In dieser Gegend, in der fast immer östliche Winde blasen geht gerade eine Front durch die uns anschließend nordwestliche Winde, dann Nordwinde bescheren, ein seltenes Geschenk! Kaum hat der Wind auf achterlich gedreht, holen wir den Blister



heraus; es dauert fünfzehn Minuten bis er ordentlich gesetzt ist, die Leinen und auch das Segel selber sind verdreht, dann

steht das bunte Tuch. Mit nur 6 Knoten Wind laufen wir 4 Knoten über Grund, wir sind zufrieden – für eine Stunde,–



dann kommt eine Regengfront auf, Böen marschieren heran, nach wenigen Minuten ist der Blister wieder im Sack, die Genua gesetzt und die See schmückt sich mit weißen Wellenkronen. Der Wind dreht nach NNO und bleibt auch so für zwei Tage; mit durchschnittlich 15 Knoten pustet er kontinuierlich, beschert uns 6 Knoten Fahrt mit raumer See, für diese Gegend wahrlich ausnehmend angenehme Segelbedingungen. Mit 123 Grad laufen wir an den drei Korallenbänken vorbei (Mouchoir-, Silver- und Natividadbank), die sich insgesamt über 150 NM an die Turks angrenzend nach Südosten erstrecken, direkt Richtung Culebra, 30 Meilen östlich von Puerto Rico, hoffentlich hält sich der Wind... Diese drei genannten Bänke liegen unter

Wasser z. T. so dicht unter der Oberfläche, dass kleine Anteile gelegentlich trockenfallen. Sie sind unbefeuert und schlecht kartographiert. Die eigentliche Gefahr für Yachten besteht jedoch weniger in der Strandung sondern mehr in den steilen Kreuzseen am Rande der Bänke. Ursache hierfür ist die kräftige westversetzende Meeresströmung, die in dem bis zu 6000



Meter tiefem Wasser vor diesen steil aufragenden Unterwasserbergen verläuft, an welchen sie abprallt, nach oben gedrückt wird und an der Oberfläche für heftige Bewegung sorgt. Wir halten 15 Meilen Abstand, passieren die Bänke im Norden. Nur wenige Schiffe begegnen uns, zwei Frachte, drei Kreuzfahrtschiffe, riesige beleuchtete Paläste auf dem Meer. Fischereifahrzeuge oder Segler kommen nicht in Sicht.

Auf See

Wir gewöhnen uns wieder an den Wachwechsel, alleine schlafen, den anderen wecken, auf Wache gehen, tagsüber herrscht noch einige Müdigkeit, es dauert meist drei bis vier

Tage bis wir uns in diesen Rhythmus einfinden. Einer von uns döst meistens vor sich hin. Einmal am Tag, am späten



Nachmittag essen wir gemeinsam, ansonsten macht sich jeder bei Bedarf etwas zurecht. Auch der Sundowner, ein Ritual am Ankerplatz, ist gestrichen, erstens gibt es keine gemeinsame Zeit des Tagesabschlusses und zweitens gibt es keinen Alkohol an Bord der Twiga solange wir unterwegs sind.

Nur wenige kleine Regenfelder ziehen durch, es ist vergleichsweise kühl im Nordwind, gefühlte 20 Grad, tatsächlich aber 26 Grad. Nur um die Mittagszeit ist der Wind so warm, dass er angenehm über die nackte Haut streicht, wohlige Wärme in die Tiefe sendet. Manchmal regnet es oben in den Wolken, dann gibt es oben am Himmel Bruchstücke



eines Regenbogens der sich um den Radius der Sonne formt. In der Nacht steht der große Wagen an Backbord, das Kreuz des Südens ist wieder über dem Horizont auf Steuerbord aufgetaucht, der Mond geht gegen 02:00h im Heckwasser unter, in dem das Plankton eine schimmernde Leuchtspur zeichnet. Ein kleiner brauner Vogel sucht sich nachts die Twiga



als Ruheplatz, lässt sich auch durch den Blitz der Kamera nicht stören.

Wale und Delphine

Am zweiten Tag sichten wir drei Wale in einer halben Meile Entfernung, ein langer graubrauner Rücken liegt im Wasser, etwas weiter umspielen sich zwei Tiere, die hellen Seitenflossen leuchten auf wenn sie sich rollen, abtauchen, umeinander spielen. Kleine Schwärme fliegender Fische begeistern uns mit ihren langen Flugstrecken, über hundert Meter weit fliegen sie bevor sie fast Spritzer-frei wieder eintauchen. Möwen jagen in Gruppen nach oberflächlichen Fischen, sie finden gute Beute nur unsere Schleppangel bleibt leer, unsere Fischereikünste müssen die Meeresbewohner wahrlich nicht fürchten.

Die Tage sind überwiegend leicht bewölkt, die Solarpaneele bekommen zu wenig Energie, auch der Windgenerator kann die Lücke nicht gänzlich füllen: fast täglich müssen wir jeweils eine Stunde die Maschine zum Ausgleich des Stromdefizites laufen lassen; Kühlschrank, E Book, Laptop, Autopilot und Navigation sind eben Stromfresser.

In der Koje beschallt wir uns wieder die unüberhörbare Wassermusik zwischen TWIGA´s Rümpfen, orchestriert mit Wellenschlagen, dem Rauschen des Wassers zwischen den Rümpfen, dem schlagzeugartigen Dröhnen wenn das Schiff etwas heftiger in die Wellen einsetzt. Geräusche die lauter und anders klingen als auf einem Mono, Laute, die das Einschlafen erschweren. Doch auch daran gewöhnen wir uns wieder; im

Halbschlaf erkennt die schlummernde Freiwache wie schnell die TWIGA läuft, wie bewegt die See ist.

Dritter Tag auf See. Noch immer hält sich der Nordostwind, nun ja, langsam wandert er schon weiter nach Ost, am späten Nachmittag kommt er aus ONO, wir segeln am Wind, können unser Ziel noch anliegen. Schwach weht es, leise 6 Knoten wahrer Wind, durch den Fahrtwind auf 9 bis 10 Knoten aufgepeppt, wir kommen voran. Zur Mittagszeit begleiten uns



zwölf Delphine, verspielte, braune Gesellen, wir schauen ihnen von unserem Logenplatz am Bug begeistert zu bis sie nach

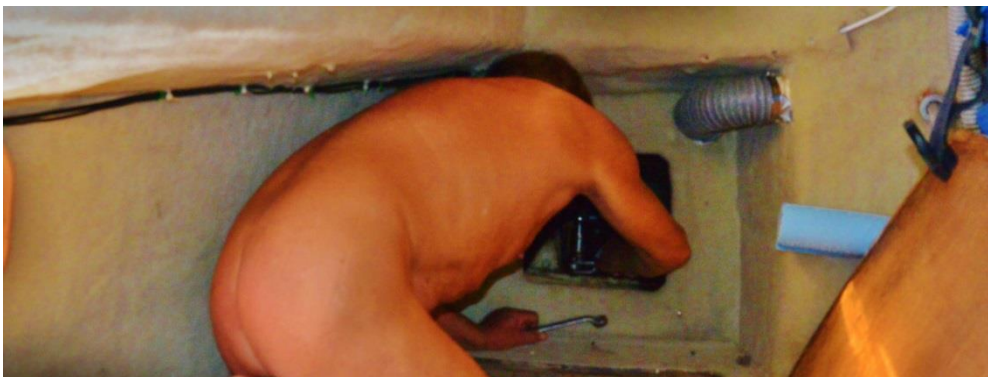




einer viertel Stunde abdrehen, sich eine andere Unterhaltung suchen.

Nachtwachen

Ich habe vor der ersten Nachtwache etwas geschlafen, werde wach weil die Steuerstange zunehmend quietscht; das Geräusch kennen wir, die Mutter die den Ruderquadranten auf der Achse fixiert ist lose gekommen. Raus aus dem Schlaf, hinein in die Stb.-Stauraumkajüte, den Deckel des engen Ruderabteils



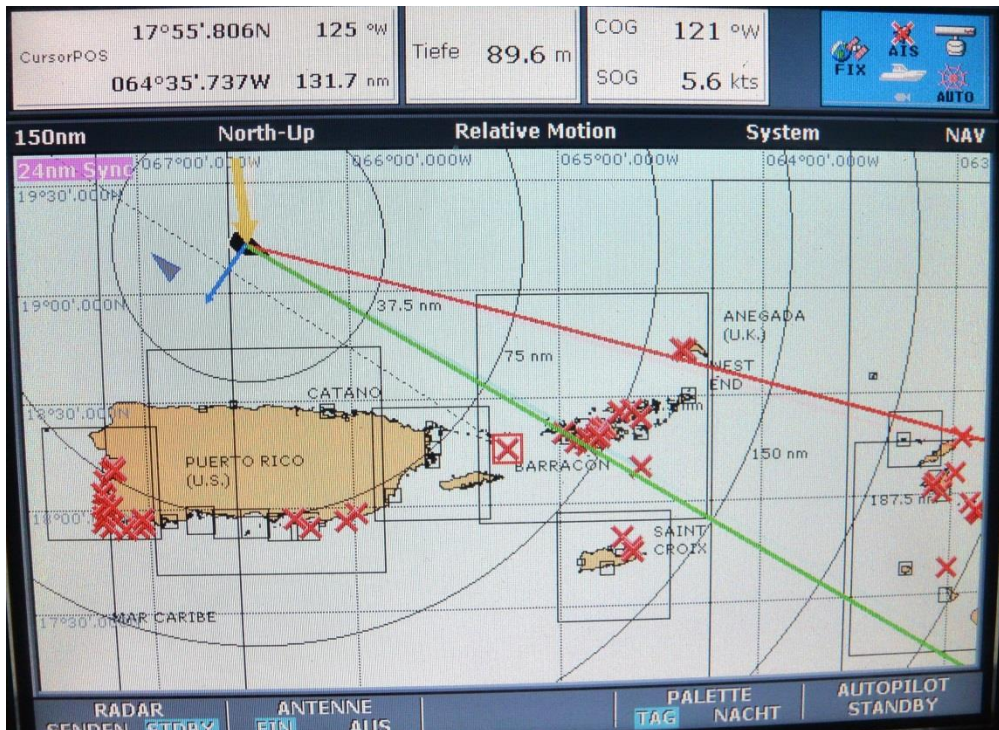
entfernen, fluchen über die Schiffsbauer, die anscheinend davon ausgehen, dass ein Skipper die Figur eines zarten asiatischen Kindes hat um das defekte Teil zu erreichen und der gleichzeitig die Kraft eines kanadischen Holzfällers auf den Schraubenschlüssel bringen kann. Nach zehn Minuten sitzt die Mutter wieder fest, ist Ruhe im Schiff und ich verhole mich wieder eindösend in die Koje.

Helga weckt mich. Es ist 20:00h, sie streicht über meine Haare, umkost mich, wer möchte da schon aufwachen? Doch nach einer Weile helfen auch die tiefsten Atemzüge, das wohlige sich einkuscheln nicht mehr, Helga geht schlafen, ich auf Wache. Eine Thermoskanne mit Kaffee kochen, vier Löffel Kaffee, ½ Löffel Kakao. Mit dem Kakao bekommt auch ein eher geschmacksarmer Kaffee eine runde, angenehme Note; guter Kaffee ist unterwegs vielerorts nur schwer erhältlich...

Die Maschine muss auch gestartet werden, heute war es meist bedeckt, wir haben Strombedarf. Der Halbmond leuchtet hell von Westen, die lockere Bewölkung des Tages hat sich verzogen, der Wind hat weiter gedreht, er kommt jetzt fast genau aus Ost, wir müssen hart an den Wind ran, das Ziel können wir nur noch ganz knapp anliegen.

In der mond hellen Nacht liegt unter dem Kreuz des Südens eine langgestreckte helle Bank auf dem Wasser, sieht aus wie eine Nebelbank. Eine optische Täuschung, denn hierbei handelt es sich um den Widerschein der Lichter von Puerto Rico, das weit unter dem Horizont vierzig Meilen südlich von uns liegt.

Ein Übernachtungsgast fliegt ein, es ist die gleiche Möwe wie zuvor – zumindest sieht sie so aus! Für sie wohl eine bequeme Art zu reisen, tagsüber fliegen, nachts ruhen und dennoch weiterkommen, sehr ökonomisch... Der Schiffverkehr nimmt zu, St. Thomas und San Juan sind beliebte Ziele.

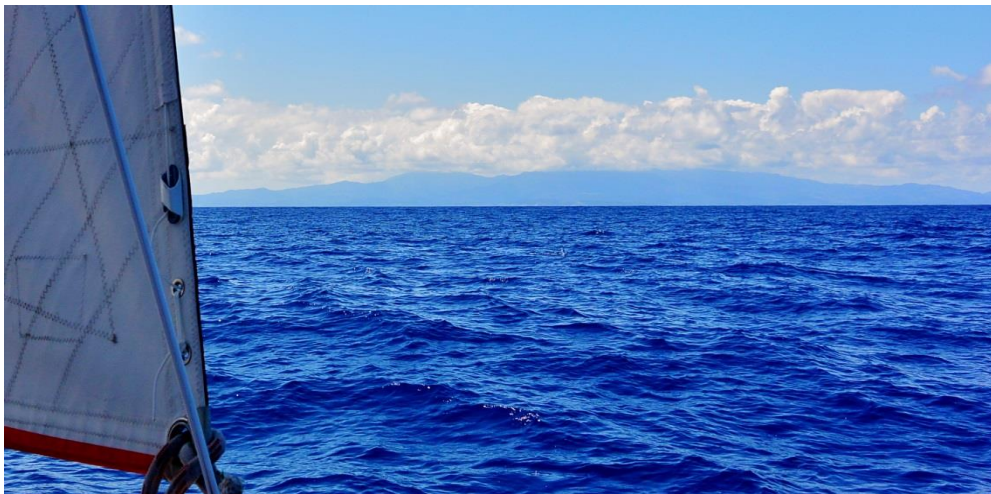


Entgegenkommer passieren dicht nach zu voriger Absprache über VHF. Das AIS ist hier ein sehr nützlich Instrument um den Kurs und den zu erwartenden Passage Abstand erkennen zu können. Nachtwache ist hier dringend erforderlich, Ausschau in kurzen Abständen ein Muss. In weniger als einer Stunde passieren uns vier Kreuzfahrtschiffe auf dem Weg nach St. Thomas, einem beliebtem Ziel der US–Virgin Islands, sie kommen von achtern auf, überholen uns in ½ Meile Distanz, alle Decks beleuchtet, blendend obwohl es drei Uhr Nachts ist.

Noch sind wir im Fahrwasser von und nach St Juan, der Hauptstadt von Puerto Rico, Frachter kommen und gehen, im VHF herrscht reger Funkverkehr. Der Wind wird schwächer, wir nehmen die Maschine zur Hilfe um motorsegelnd Geschwindigkeit und Kurs halten zu können, hier mit Kreuzschlägen zu segeln wäre riskant und mühsam. Der Jockey brummelt, unterstützt die Segel, ein klarer Kurs, wenn es so bleibt können wir (wenn auch nur knapp) auf einen Sundowner ankernd bei Culebra hoffen.

Puerto Rico in Sicht

Wachwechsel um 04:00h, in der zweiten, Helgas, Nachtwache dreht der Wind weiter, Culebra können wir heute nicht erreichen. Direkt östlich von Cabo San Juan, dem nordöstliche Kap von Puerto Rico liegt eine kleine Insel, Isla Palominos, die einen geschützten Ankerplatz, klares Wasser und schöne Natur haben soll, Helga setzt Kurs auf das neue Ziel ab. Unser Guide, „Passage South“ von Bruce Van Sant empfiehlt diesen Zwischenstopps wärmstens. Am Morgen sind die Berge von



Puerto Rico in Sicht obwohl die Küste noch 18 Meilen entfernt ist.

Helga legt sich in der Pflicht zum Schlafen nieder, ich mache einen morgendlichen Rundgang über das Schiff, alles Ok und



bei dem anliegenden Kurs können wir unser neues Ziel segelnd ohne Maschinen Unterstützung erreichen.

Um einander, miteinander

Es sind spielerische Stunden bis zur Cabo San Juan. Wir freuen uns aneinander in der Pflicht, der Wind ist warm, trocken, lockend. Zwei Wale umspielen einander, tauchen untereinander durch, Flossen ragen steil in die Luft, Blasfontänen stieben nebelartig in die Höhe, fallen als Pilz wieder zurück auf das Meer. Beide tauchen unter, hundert Meter weiter kommen sie wieder hoch, umrunden sich, unserem Boot schenken sie keine Beachtung, eine zufällige Begegnung, anders als bei den Delphinen. Über uns spielen zwei braune Möwen mit einander, steigen zusammen steil in die Höhe, wie ein Wesen mit vier

Flügeln, teilen sich, flitzen auf einander zu, mit einander, um einander.

Südöstlich vom Kap kommen wir in ein von gebirgigen Inseln umschlossenes Revier, fast wie ein großer Binnensee, der freie



Atlantik ist nur mehr an einer Stelle einsehbar. Die Inseln und Felsen der Spanish Virgins formen dieses geschützte und dennoch atlantische Revier. Hier sind Segelschiffe und Motorboote sind unterwegs, die ausländischen Fahrtensegler nicht tonangebend, sondern die Puerto Ricaner selber; die Ostküste beherbergt viele Marinas und Buchten, die wohlhabende Hauptstadt San Juan liegt nur 25 Km entfernt im Westen. Zwischen den Inseln gibt es zahlreiche Ziele für Tagesausflüge und Wochenendtörns. Dennoch haben die Ankerplätze heute – es ist ein Dienstag – reichlich Platz, zum Wochenende hin wird es enger ausschauen.

Angekommen

Wir nehmen eine freie Mooring auf. Eine schwarze Regenwand zieht auf, Regen wäscht zum Sonnenuntergang der TWIGA den salzigen Pelz gefolgt von einer nächtlichen, sturzflutartigen Nachspülung.



Wir haben diesen Törn beendet, es gibt ein Ankerbier: für mich ein dunkles Faxe! Ja wirklich, wir haben es in einem Supermarkt auf Provo als Billigangebot gefunden, unglaublich! Helga zieht das leichtere Presidente aus der Dom Rep vor. Noch vor Dunkelheit ist das Dinner fertig, Kartoffelsalat mit Wiener Schnitzel, nicht gerade ein regionale Spezialität, aber lecker! Und es ist nicht das Essen weswegen wir in die Karibik gesegelt sind...

Und ein Rezept

Rezept: Kartoffelsalat TWIGA für zwei Personen:

- 3 große Idaho Kartoffeln festkochend, dann gepellt und in ½ Scheiben, ca. 5 mm dick geschnitten
- 1 Zwiebel gewürfelt
- Porree, fein geschnitten, gleiche Menge wie Zwiebel
- 2 EL Mayonnaise
- 6 EL Jogurt
- Frisch gemahlener Pfeffer

- Salz
- Saft einer halben Limette
- 3 Gramm frischer Ingwer, gerieben
- ½ Muskatnuss gerieben
- 3 Zehen Knoblauch gerieben
- ½ Teelöffel Rosmarin
- Ein Prise Kräuter der Provence

Alles, bis auf die Kartoffeln, gut verrühren, abschließend die Kartoffelstücke vorsichtig aber gründlich untermischen. Garnieren mit Tomatenscheiben, gekochten Eiern. Ca. ½ ziehen lassen und mit Raumtemperatur oder etwas kühler servieren. Zubereitungszeit ca. 15 Minuten.