

## **BVI – St. Martin – Fourchue - St. Kitts**

März/April 2014

### **Vorwort : Schäden, Bruch und Reparatur**

Es ist wohl der Tatsache, dass  $\frac{3}{4}$  der Erde von Ozeanen bedeckt sind, geschuldet, dass wir gerne auf diesen reisen, als Fahrtensegler auf unseren Schiffen leben. Der Preis dafür ist zeitweise hoch: ständig geht etwas kaputt, korrodiert, reißt, ermüdet, bricht, lockert sich... der Alltag des Seglers wird häufig bestimmt von der Notwendigkeit das Gleichgewicht zwischen Defekt und Kompensation herzustellen. Elektrik, Mechanik, Segelnähen, Elektronik, Sanitär, Malern, Spleißen, die Liste der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten ist lang; und nur derjenige, der viel davon beherrscht wird weiterkommen. Die ursprünglich primären Fähigkeiten des Seglers, Seemannschaft und Navigation, geraten in die zweite Reihe der Notwendigkeiten, denn die wenigsten Fahrtensegler scheitern heutzutage an der Navigation, an Stürmen oder Strandungen. Es sind die vielen „kleinen“ Defekte, die ständig Anforderungen stellen, denen nur der gewachsen ist, dem die Freude und Fantasie zu eigen ist, Fehler aufzuspüren, Wege zu finden diese zu reparieren oder durch gescheite Improvisation zu kompensieren.

Wir sind Fahrtensegler, weil wir gerne reisen, dicht an der Natur leben wollen. In diesem Jahr jedoch verschiebt sich dieser Fokus, zu engmaschig fallen die Defekte über uns her, es nimmt schier kein Ende. Dennoch versuchen wir die Augen

auch auf Neues, Schönes zu richten, im Rückblick bleiben eh die guten, erfreulichen Ereignisse lebendiger bewahrt, als jene, die die Mundwinkel der Schwerkraft folgen lassen.

## BVI

Unser letzter Bericht endete mit dem 28. März auf Anegada, dieser flachen, Riff- umsäumten Insel mit den wunderschönen Stränden. Kurz vor Anegada hatte unser Autopilot Störungen gezeigt, hielt nicht mehr ordentlich Kurs. Schuld daran waren



ein gelockerter Ruderquadrant und der Ruderlagenanzeiger, der dem Autopiloten mitteilt in welcher Position sich das Ruder befindet. Dessen Geber hatte sich gelockert, war im Inneren korrodiert, die Justierung war hin, er bewegte sich nicht mehr...

Unsere neue Unterwasserkamera ( Nikon1) hat Wasser gezogen, das Ojektiv ist defekt, doch auf ST. Thomas soll es einen Nikon Händler geben und bis dorthin sind es nur 50 Meilen. Gestern hat es kräftig gepustet, gegen Mittag flaut es auf 20 Knoten ab, wir gehen Anker auf nach Süden. Vor Virgin Gorda liegt Moskito

Island mit der bezaubernden Drake-Anchorage, wir können ohne Kreuzschlag das Ziel anliegen, rauschen dahin. Allerdings ist die OSEO, ein 48 Fuß langer Mono noch schneller als wir, sie



segelt uns souverän aus, da hilft auch kein Zupfen an den Schoten. Der Mono schiebt Lage, bekommt Gischt über, die Besatzung ist mit Jacken und Schwimmwesten ausgestattet hinter der Sprayhood, wir segeln aufrecht und trocken hinterher, es ist warm, der Wind streichelt kraftvoll die Haut.



Der Ehrgeiz schneller zu segeln wird hinweggepustet...

Durch den Gorda Sound Inlet(3) hindurch, dann scharf nach Westen abbiegen, die Drake Anchorage(1) ist erreicht. Früher



lagen hier zahlreiche Yachten, doch seit vor einige Jahren gegenüber die Leverick Bay Marina eröffnet wurde gehen die meisten Schiffe dort an eine Mooring – sehr zu unserer Freude, denn der Ankerplatz ist fast leer, der Grund hält bestens, das Riff schützt vor der offenen See und die einlaufenden Schiffe



fahren ca. 300 Meter von uns entfernt durch den Sound, Ankerkino vom Logenplatz aus, ein Korallenriff 100 Meter vor



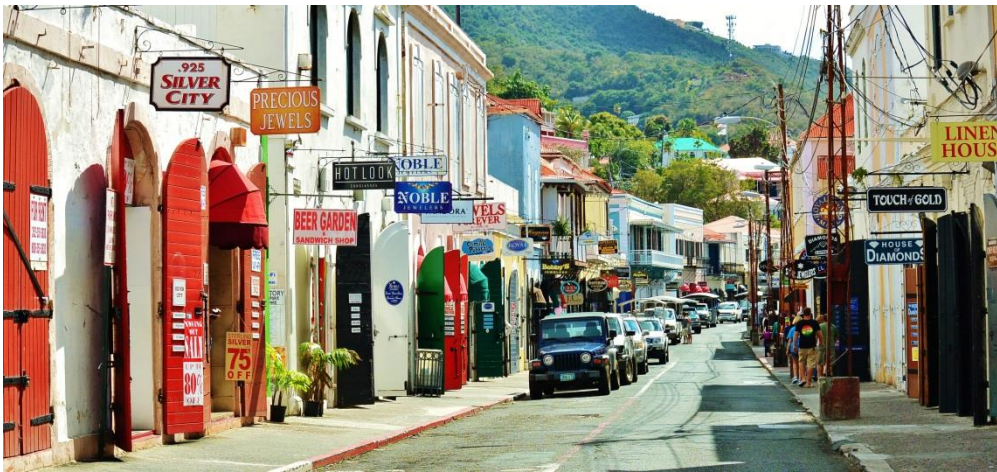
uns mit klarem Wasser zum Schnorcheln, Herz was willst du noch mehr?!

Am nächsten Tag wieder Bilderbuchsegeln, vorbei an Tortula und St. John, segeln wie auf einem Binnenrevier mit Gebirgen, überall gibt es was zu sehen, Landschaften, Segelschiffe, Kreuzfahrtschiffe. Durch die Landabdeckung zusätzlich wechselnde, jedoch auf unserem Kurs meist achterliche Winde, ein zügiger, abwechslungsreicher Tagestörn nach Charlotte Amalie auf St. Thomas. Helga holt die britische Flagge runter,



setzt die amerikanische, genug der Formalitäten, nur um einmal an Land zu gehen wollen wir nicht die Einreiseformalitäten über uns ergehen lassen... In der Stadt sind wir schon einige Male gewesen, zwischen all den Schmuck und Uhrenläden – 360 Geschäfte dieser Art allein in der Altstadt!– finden wir auch den Nikon Händler; die Garantie ist allerdings nicht viel Wert, gilt für den Kammeracorpus nur in

den USA und das Objektiv, nun ja, das wäre schon eine Garantieleistung, wir sollten es dortlassen und in 6-8 Wochen



könne es sein, dass wir dieses repariert bekämen. Danke, dann lieber doch nicht. Wir verschieben die Regulierung auf unseren nächsten Österreich Aufenthalt. Ein Stadtbummel, etwas bunkern, den Abend verbringen wir auf der deutschen Ketsch ANDIAMO, ein anregender Abend mit dem Eignerehepaar. Sie hatten die Atlantikpassage in rauher Erinnerung, wollen sich dies nicht noch einmal antun und warten hier auf eine Passage



bei der die Andiamo als Decksfracht nach Frankreich gehen soll.

Unser nächstes Ziel ist St. Martin, dort gibt es reichlich Ersatzteile und Motorenmechaniker, wir brauchen ein Ersatzteil für den Autopiloten und die Steuerbordmaschine hat ihre Macken, Öldruck zu niedrig, Kühlwassertemperatur zu hoch, bevor wir kommendes Jahr in den Pazifik segeln, hätten wir dies gerne geregelt.

St. Martin liegt fast fast östlich von uns, von dort kommt gemeiner Weise auch der Wind. Also segeln wir nach Nordost wieder hoch zu Virgin Gorda, um einen günstigeren Ausgangspunkt zu erreichen. Hart am Wind zwischen den bilderbuchartigen Inseln; Regatten sind unterwegs, schnelle



Schiffe mit dekorativen Spinnakern und glänzenden Carbonsegeln, dem Auge wird was geboten. Die Windvorhersage meint, dass wir in drei Tagen Ost-Nordostwind bekommen sollen, wir richten uns drauf ein,



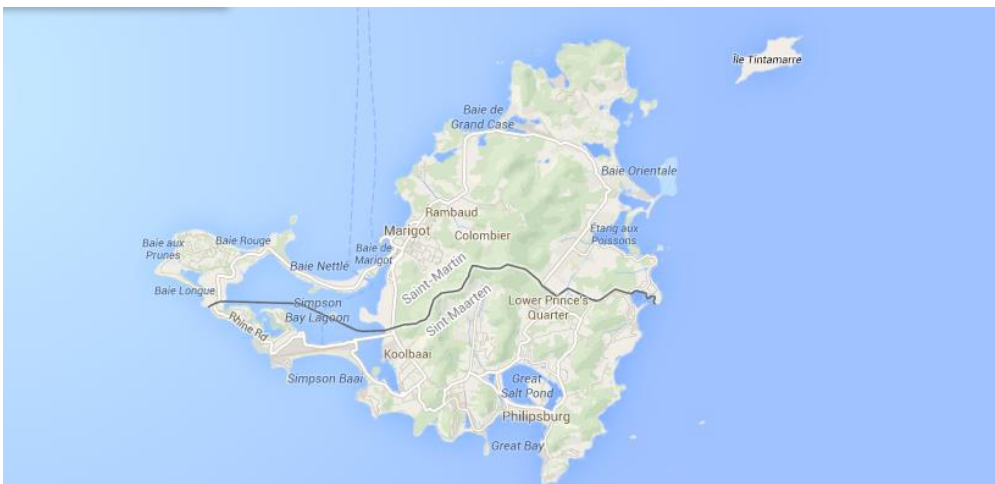
warten einen Tag in der Savannah Bay, dann wieder bei Drakes Anchorage, lassen noch eine Nacht den Anker vor Branson`s



privatem Necker Island fallen, bevor wir mit dem richtigen, wenn auch schwachen Wind Richtung St. Martin lossegeln.

## St Martin

118 Seemeilen sind es von Virgin Gorda nach St. Martin, 7 Knoten Wind aus ONO, unsere beiden Motoren sind im Einsatz.





Plötzlich Alarm, der Backbord Motor läuft heiß, also Maschine stopp, mit einer Maschine mit 20 PS kommen wir nur langsam voran, Wind und Welle sind gegen uns. Ja und was macht unser Autopilot? Welchen Kurs fährt der denn? Nein, da müssen wir schon selber steuern. Peter fährt uns langsam aber gut durch die Nacht. Als ich dann mit Hexenschuss in der Nacht bei Regen am Ruder stehe, habe ich ziemliche Probleme hart an der Windkante zu steuern, ich sehe rundum Lichter, kann mich nicht bewegen, sehe die Windfahne nicht, höre das Segel back schlagen, es ist mühsam, sehr mühsam, bin ich froh, als mein Skipper wieder an Deck kommt, das Steuer übernimmt. Um 08:15 Uhr fällt unser Anker in der Marigot Bay in den Sand. Gut, dass wir in St. Martin sind, hier kennen wir uns aus, hier bekommen wir auch einen neuen Geber für unseren Autopiloten und vielleicht auch einen günstigen neuen Motor. Und da tritt schon das nächste Problem auf, das Gewinde des Manometers unseres Watermakers ist korrodiert und abgefallen



## Werkstätten und Qualitäten

Björn von der SY Buenavista weiß wo wir Hilfe bekommen, wir bauen den Watermaker aus und fahren über die Lagune zur Werkstätte im holländischen Teil der Insel. Bis das neue Gewinde geschnitten ist, lagert die Membran in einer mit Wasser gefüllten Mülltonne. Die Gewindeschneide-Spezialisten wollen für das Auseinanderbauen einen Watermaker-Spezialisten beauftragen, nun diese paar Handgriffe können wir selbst, dies beschleunigt die Reparatur und senkt die Kosten.



Anstatt einen Raymarine Autopilotspezialisten zu suchen, inspiziert Peter den Geber und stellt fest, dieser hat sich durch das ewige Gehopse gelockert, er muss ausgebaut, neu justiert, vorsichtig wieder mobilisiert und geölt werden, bevor er wieder fest eingebaut wird, die Reparatur ist langwierig aber glückt. Die Reparatur des Backbord-Motors ist hier leider nicht ratsam. Auf den ersten Blick ist das Angebot einen neuen Yanmar Motor zu kaufen verlockend, nur knapp 4000 Euro, doch dafür brauchen wir einen neuen Saildrive, einen neuen Propeller,

einen neuen Motorsockel, ein neues Schaltpaneel, dazu kommen noch die Kosten für die Marina, für die Installation, wir kommen auf eine Summe von über 12000 Euro, das ist mehr als in unserer Bordkasse vorhanden ist. Die hiesige Volvo Werkstatt- es gibt nur eine und die liegt im französischen Teil – macht einen schlechten Eindruck, wenig nachdenklich wollen sie uns pronto einen neuen Motor verkaufen.

Zwischen dem niederländischen und dem französischen Teil der Insel gibt es einen auffälligen Qualitätsunterschied. Die französischen Werkstätten haben den leichtfüßig erworbenen Ruf unzuverlässig, nachlässig und teuer mit schlecht ausgebildetem Personal zu sein, die Niederländer hingegen das genaue Gegenteil. Als Erklärung erfahren wir, dass bei den Franzosen die Kündigung der Angestellten fast unmöglich ist; und bei der durchaus auch charmant-lässigen Einstellung der Kariben zur Arbeit führt dies zu einer völligen Gleichgültigkeit bezüglich der Pünktlichkeit oder Qualität. Nur das Geld, ja das soll natürlich reichlich fließen! Auf der niederländischen Seite kann einem Angestellter auf der Stelle gekündigt werden, wenn er unzuverlässig oder nachlässig ist. Und als Ergebnis finden sich die meisten handwerklichen Arbeitsplätze auf der holländischen Seite der Insel...

Ein Österreicher erzählt uns von seinen meist traurigen Erfahrungen von Volvo-Motorreparaturen, er meint, in Case Pilote auf Martinique sei die einzige Volvo Werkstatt der Karibik, der man vertrauen dürfe.

Der Ankerplatz von Marigot Bay ist sehr gesellig, viele deutsche, österreichische und natürlich französische Boote sind vor Anker, ein Großteil der Gespräche dreht sich um Bootsreparaturen. Neben uns ankert die südafrikanische Einhandseglerin Shirley Carter, zuletzt haben wir Shirley in Brasilien gesehen, jetzt ist sie unterwegs nach Kanada. Wir



freuen uns, wieder einen Abend mit ihr zu verbringen; wegen aufkommenden starken Windes holen wir sie ab, denn normaler





Weise rudert sie in ihrem selbstgebauten Dingi, einen Außenborder hat Shirley nicht an Bord. Mit Björn und Astrid von der Buena Vista können wir plaudern, eine deutsche Crew kennt uns besser als wir sie, denn sie haben unsere Website genau studiert. Auf den umgebenden Schiffen geht es locker zu, die Segler sind rücksichtsvoll, freundlich und ruhig, gebadet wird meist unbekleidet, je nach Gusto gibt es schöne Körperformen zu genießen, ein Abgesang auf Prüderie, hier ist eben Europa...



Zu längeren Landausflügen haben wir keine Lust, auch wenn die Insel durchaus sehenswert ist; wir waren schon zweimal hier;



Und haben berichtet, nachzulesen unter unserem [Beitrag 2012](#)

wir begnügen uns diesmal mit einem Einkaufbummel und einem Besuch bei Michael, der den hiesigen TO-Stützpunkt von seinem Laden( Shrimpys) vor der Zugbrücke in die Lagune betreut. Er hat gerade einen überholten gebrauchten 9.8 PS Tohatsu Außenborder auf Lager, wir geben unseren alten Yamaha 5 PS hin, legen noch 500 € drauf und sind jetzt deutlich stärker motorisiert bei fast gleichem Motorgewicht. Auf der niederländischen Seite befinden sich auch die Schiffsausrüster Budget und Island Waterworld, beide mit großen Lagern und eigenen Stegen an denen man mit dem Dingi anlegen kann, was die Ersatzteilbeschaffung sehr vereinfacht.

### Fourchue



Inzwischen ist es Mitte April geworden, manche Tage gingen dahin auf der Suche nach Materialien, der Internetrecherche. Und dabei spürten wir auch Müdigkeit die sich einstellt, wenn

wir uns auf Reparaturen, Technik und ähnliches fokussieren. Unsere Besorgungen in St. Martin sind erledigt, für die Reparatur der Bb. Maschine wollen wir der Empfehlung unserer Freunde folgen und nach Martinique segeln. Der Wind passt nicht so richtig, um Martinique direkt anliegen zu können, bleiben wollen wir auch nicht, also kreuzen wir auf nach



Fourchue. Die Südküste von St. Martin verabschiedet sich mit einem kräftigen morgendlichen Regenvorhang, Fourchue ist nur 20 Meilen entfernt, eine unbewohnte Insel mit einer gut geschützten Bucht, Bergen, karger Vegetation und schönen Wandermöglichkeiten. Vor fast genau zwei Jahren waren wir hier und haben die Insel in bester Erinnerung. In der nach Südwesten offenen Bucht liegen kostenlose, jedoch gut gepflegte Mooringe aus, meist sind nur wenige belegt, Ankern ist auch möglich. Fourchue gehört zu St. Barth, an sich müssten wir erst auf der Hauptinsel einchecken; etwas nachlässig sind wir diesbezüglich geworden, ist ja auch wesentlich entspannter



die Bürokratie einfach zu vergessen....Wir freuen uns auf diese Tage in der Natur. Die Reparaturen ausblenden, schlicht an diesem schönen Ort zu sein; etwas wandern in meist einsamer

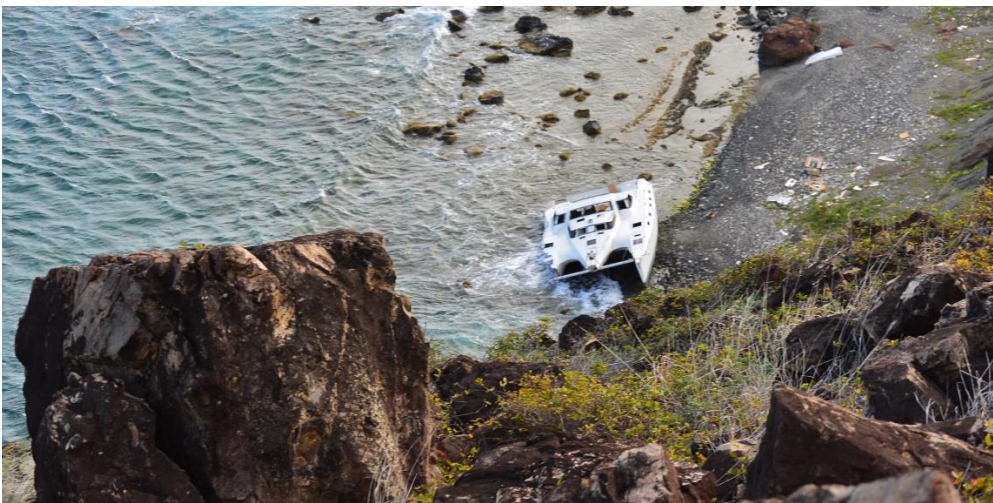


Natur, keine Wege bestimmen die Schritte, die flache Vegetation lässt viele Richtungen zu, erlaubt dem Blick weit über das Meer bis zu den nächsten Inseln zu schweifen. Drei kleine Gipfel könne bestiegen werden, der höchst ist 103 Meter hoch. In einer Senke steht etwas Vegetation, denn hier sammelt sich das seltene Regenwasser. Frischwasserquellen sind nicht vorhanden und so erklärt sich, warum diese Insel trotz des geschützten Naturhafens unbewohnt geblieben ist. Gegen Ende der letzten Eiszeit war Fourchue Teil einer weitaus größeren Insel, die Anguila, St. Martin und Saint Barthelyme umfasste – der Wasserstand war um ca. 30 Meter tiefer als heutzutage. In der Neuzeit findet die Insel nur marginale Erwähnung als



Piratenversteck im 17. Jh. Von dem höchsten Berg aus kann man gut bis nach Gustavia schauen, Luxusyachten der obersten Klasse liegen dort und in der Anse de Columbiere auf Reede. Heute sind diese Inseln französisches Departement, Fourchue und die Gewässer rundherum sind zum maritimen Nationalpark erklärt worden, was angesichts der Besiedelung der Hauptinsel durch Superreiche aus aller Welt unsere kleine Insel schützt und gleichzeitig für die Segler öffnet.

Das Wrack einer gestrandeten Privilege liegt im Nordwesten der Bucht am felsigen Ufer, angeblich soll sie bei Starkwind vor



Anker gelegen haben. Die Bucht ist eng und wenn der Anker slipt dauert es nur wenige Minuten bis das Schiff auf den Felsen sitzt, bei Nacht merkt die schlafende Crew erst etwas, wenn es kracht...

Wir checken mit einem Tauchgang unsere Mooring, sie ist tadellos, die verantwortliche Naturschutzbehörde von St. Barth scheint hier sehr sorgfältig zu sein.

Kein Dornengestrüpp kratzt den Wandernden, nur frischer Wind und die Sonne tragen Frische und Wärme tief unter die



Haut. Blühende Agaven und rot leuchtende Kakteen sind die auffälligsten Pflanzen auf Fourchue.





Seevögel umschwärmen die Insel, ein Tölpelnest ist bewohnt mit einer Mutter und einem weißen Küken, dass zwar schon sicher auf den Beinen jedoch noch nicht flügge ist.



Bis auf vier Meter können wir uns den beiden nähern, dann werden sie unruhig, die Mutter stellt sich vor das Junge, kein Gedanke an Flucht. Wir weichen zurück, schon nach einem Meter ist wieder die Wohlfühldistanz erreicht. Einige weitere Nester sind an unzugänglichen Stellen erahnbar, die Vögel sind offensichtlich als Kleinfamilien organisiert, Kolonien sind nicht erkennbar.

Nicht nur das Wandern auch Schnorcheln ist auf Fourchue wunderschön, die Riffe die die Bucht begrenzen sind gut zugänglich, und bei dem vorherrschenden Ostwinden durch die Insel bestens geschützt.

Draußen auf dem Meer weht es kräftig aus Südost (wir brauchen zum weitersegeln Ost bis Nordost), gute Bedingungen für eine Regatta, die von St. Barth, Gustavia aus gesegelt wird,



18 Mann Besatzung zählen wir an Bord einer Yacht, welche die Ankerbucht mit carbonglänzenden Segeln und sportlichen Gestalten auf der hohen Kante passiert. Uns kommt der Wind gerade recht, bei gutem Wind hätten wir ja weitersegeln „müssen“, doch so verweilen, genießen wir, freuen uns über diese ruhigen und doch so sinnlich anregenden Tage.

### **Motorbrand in der Ballast Bay, St. Kitts**

Drei Tage später ist der Wind günstiger, wir segeln weiter, wollen nach St. Martin, doch auf der Höhe von Nevis dreht der Wind wieder auf Südost. Die See südlich von St. Nevis wird kurz, steil und ruppig, der Wind frischt auf; wenn wir weitersegeln müssten wir mehrere Kreuzschläge machen, um das Ziel zu erreichen. Nö, keine Lust auf das ruppige Gehopse gegen an, wir kehren um, segeln retour, vorbei an dem





mächtigen Vulkankegel von Nevis dessen Gipfel fast immer von Wolken verhüllt ist, zu der schmalen Halbinsel im Süden von St. Kitts, an der sich die Ballast Bay befindet in der es sogar ein freies Internet geben soll. Der Ankergrund in der Ballast Bay hält gut, eine neu angelegte Fahrrinne verbindet die Bucht mit einer tiefen Salzlage, an deren Ufern Luxusvillen und eine Marina für die Reichen und Schönen geplant ist, Konkurrenz für das überlaufene Gustavia. Zwei kleine Segelyachten liegen vor



Anker, ihre Besatzungen haben beim Bau der Anlage einen Job gefunden, arbeiten an Land und auf dem Baggerschiff, ansonsten ist die Anchorage leer. Vom Bau- und Verkaufsbüro der entstehenden Anlage aus gibt es tatsächlich einen freien Hotspot, mit dem Dingi können wir in die Lagune, sogar ein



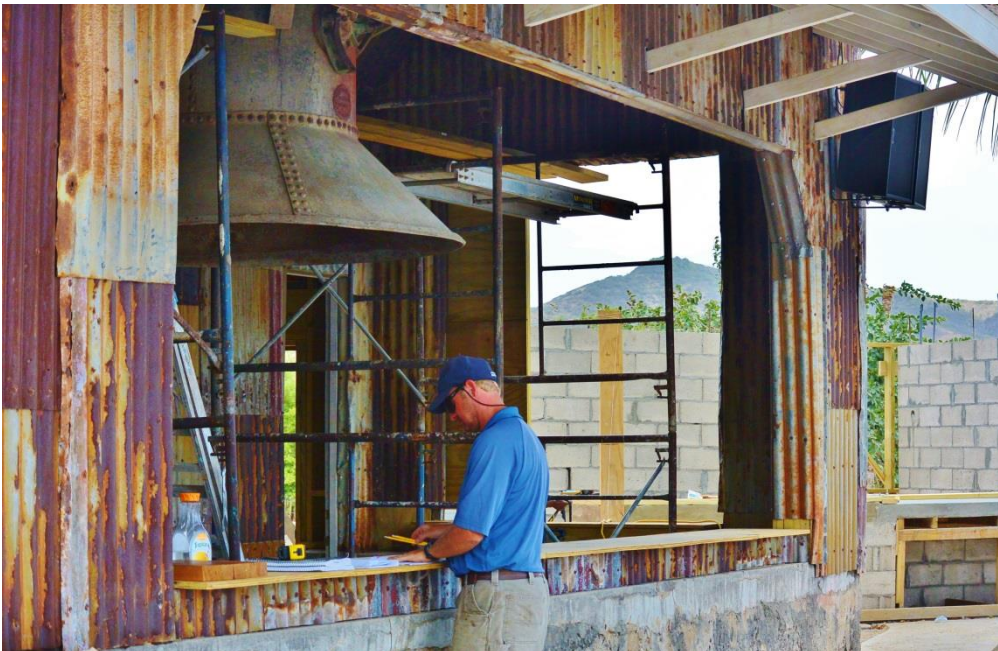
Dingidock ist vorhanden. Der Plan sieht gut aus, allerdings haben andere Segler von TransOcean schon vor zwei Jahren über dieses Projekt berichtet und ein wesentlicher Fortschritt ist seither nicht zu verzeichnen. Das Prestige von Gustavia lässt sich offensichtlich nicht mit einem Pappmaschee-Model und Hochglanzprospekten kontern, und die Finanzierung des Baufortschrittes geschieht nach Auskunft eines Angestellten über den Verkauf von Liegeplätzen und Immobilien, die zunächst nur auf dem Plan stehen. Doch bei den niedrigen Zinsen die zur Zeit auf dem Kapitalmarkt geboten werden, sollen sich ja auch recht windige Projekte verkaufen lassen...



Wir machen eine Dingi Tour durch die noch weitgehend erhaltene Salzlagune, einige Erschließungsmaßnahmen sind schon erkennbar. Meist sind die Ufer noch mit Mangroven bedeckt, das Wasser ist seicht, Affen toben am Ufer herum,



eine Baumaschine mit einer gut gelaunten Negerin am Steuer plant einen Fahrweg, am Strand wird eine Luxusbar errichtet,





deren besonderes Ambiente durch die Verwendung künstlich angerosteter Wellbleche geprägt wird – Karibik ist ja sooo ursprünglich!

Zurück an Bord empfängt uns das Pfeifen des Temperaturalarmes der Bb.-Maschine und der beißende Geruch verschmorter Kabel. Aus dem Motorabteil der Bb.-Kajüte quillt grauer Rauch, nach der Entlüftung sehen wir, dass die Rückseite der Lichtmaschine verkohlt ist, ein Feuer durch einen Kurzschluss. Gott sei Dank ist der Motorraum sehr eng und abgeschottet, so dass ohne den Betrieb des Ventilators das Feuer von selber erstickt ist. Wir haben ein Riesen-Glück gehabt! Wir lösen alle Kabel von der Maschine, und isolieren diese bevor wir die LiMa ausbauen. Das Teil ist hin, alles



verschmort, eine Reparatur mit Bordmitteln ausgeschlossen. Auch der zuführende Kabelbaum ist verbrannt. Wohl dem, der

einen Katamaran hat, denn eine funktionierende Maschine haben wir ja noch!

Am nächsten Tag passt der Wind, wir nehmen den Außenborder auf und das Dinghi vorne an Deck. Seit wir das neue Beiboot haben müssen wir das Dinghi mittels eines Spibaums und dem Spinnackerfall über eine Mastwisch an Deck hieven, es einfach händisch hochziehen, wie im letzten Jahr mit dem alten leichten Dingi, geht nicht mehr. Das Beiboot einfach an der David



hochnehmen ist ok über Nacht vor Anker oder auf kurzer, geschützter Strecke. Auf der offenen See schafft das Boot hinten zu viel Heckgewicht, es hopst bei kurzer Welle, bringt zu viel mechanischen Stress auf den Heckbügel, der dafür zu schwächlich dimensioniert ist. So fertig, Bimini abbauen, Großsegel setzen, Anker auf und los geht`s nach Martinique.