

Martinique

Ca. 280 Meilen liegen vor uns um von der Ballast Bay, St Kitts, nach Martinique zu segeln. Die Bb. Maschine hatte gebrannt, Lichtmaschine und Frischwasserkühlung sind defekt, der Öldruck im Keller, wir hoffen auf Martinique in der Volvo-Werkstatt, gelegen in Case Pilot, kompetente Hilfe zu bekommen.

Eine ruppige Überfahrt

Zweieihalb Tage hart am Wind, durch eine kurze steile See, dies ist wahrlich nicht TWIGA`s schönster Kurs! Doch es hat keinen Zweck auf günstigeren Wind zu warten, er wird fast immer aus Osten kommen. Zudem versetzt die Strömung in diesem Teil der kleinen Antillen immer mit 1 bis 2 Knoten nach Westen, dies muss durch entsprechendes Vorhalten ausgeglichen werden; so wird aus einem erhofften Halbwindkurs schnell ein hartes am Wind segeln. Das Schiff bockt und springt in den Wellen, knallt vom Wellenkamm ins Tal, ein Leben wie in einer Trommel. Das Bett in der Vorschiffkajüte ist auf den Rümpfen aufgelegt und an zwei Stellen an laminiert; diese Verbindung hat sich gelockert, bei jedem Wellenschlag von unten hüpfte das Bett einige Millimeter hoch und knallt dann wieder auf den Rumpf, Hammerschläge begleiten den Törn, es tut weh!, noch ein Posten auf der To do-Liste.

Am zweiten Tag ruft mich Helga, sie hat Wache und bemerkt, dass eins der Solarpaneele, die auf dem hinteren Gerätebügel angebracht sind hüpfte und schräg kommt. Es ist ein Balanceakt, Multitool im Mund, Schraubendreher in einer Hand, die andere um sich festzuhalten auf der Winsch mit einem Fuß auf den Zehen stehend, die gelockerten Schrauben zu erreichen und wieder festzuziehen, an sich keine große Sache, doch wäre dies bei Nacht passiert, hätten wir den Schaden wahrscheinlich erst bemerkt nachdem das Teil die TWIGA verlassen hätte. Schlauchschellen lockern sich durch das andauernde Gehopse ebenfalls, im Schlauchgewusel des Watermakers tröpfelt es, Salzwasser im Boot ist unerwünscht...Noch ein Posten auf der To-do Liste: alle Schrauben, Bolzen und Muttern kontrollieren und nachziehen.

Angenehmer wird es jeweils in Lee der Inseln die wir auf unserem Weg passieren, Montserrat, Guadeloupe, Domenika, obwohl wir bis zu 30 Meilen



westlich davon passieren. In deren Schutz haben wir auch lange Stunden ruhigen erholsamen Segelns.



Querab von Martinique müssen wir noch bis dicht an St. Lucia heransiegeln um von dort aus mit einem Kreuzschlag Case Pilot anzusteuern. Vor der Hafeneinfahrt sind Fischer mit einem großen Schleppnetz auf abendlichem Fang, die Zufahrt ist blockiert, es ist Samstagnachmittag. Also gehen wir nach Fort de France, in der Werkstatt wird eh erst am Montag jemand ansprechbar sein.



In Fort de France kennen wir uns aus, Einklärt wird bei Shipchandler am PC, schräg gegenüber befindet sich der Supermarkt mit all den leckeren Dingen die die französischen Inseln ihren Bewohnern bieten, die

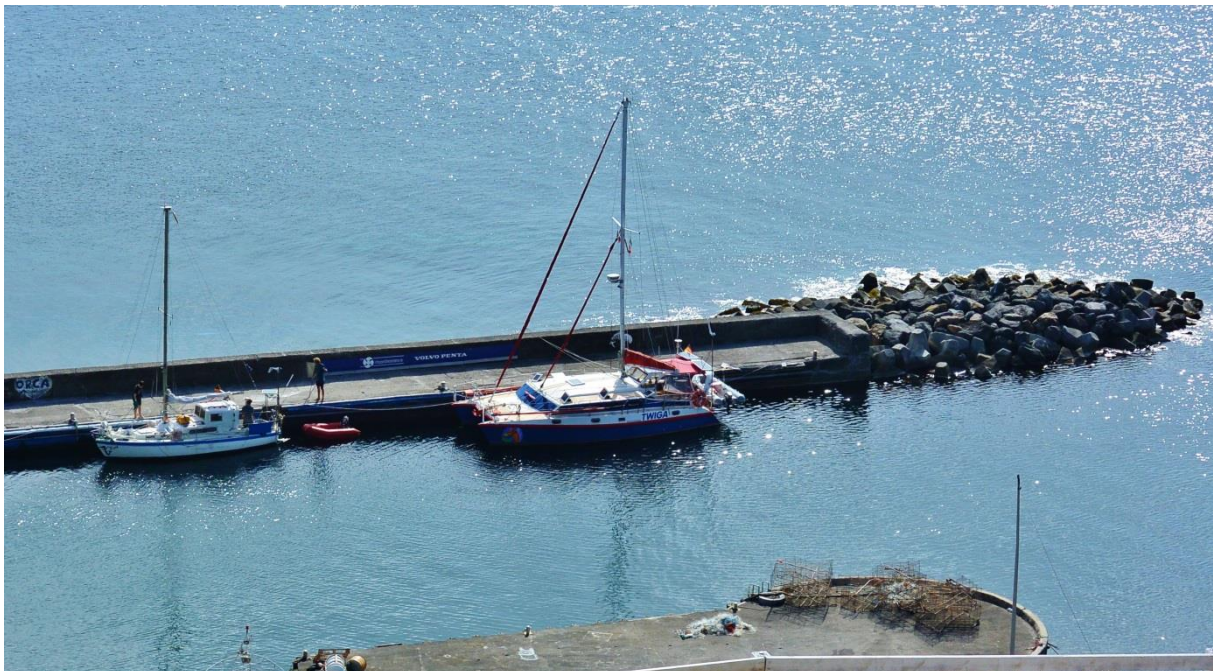


bezaubernde Altstadt ist auch immer wieder einen Bummel wert. Der Ankergrund direkt vor der Stadt ist gut geschützt, wir gehen hier gerne so weit wie möglich draußen vor Anker, dort ist es ruhig, wir können ungestört

vom Schiff aus schwimmen gehen, die Dinghi Fahrt an Land ist nur zwei Minuten länger.

Case Pilot, Volvo Werkstatt

Über Email nehmen wir Kontakt mit Frank auf, der die Volvo Werkstatt in Case Pilot betreibt, am Montag früh können wir im Hafen an der Wellenbrecher Mole innen festmachen er hat dort 3 Liegeplätze für seine Kunden. Am Montag gegen 10:00 legen wir an, ein Manöver das mit nur einer Maschine und Seitenwind schwierig ist, (Ankern ist viel einfacher!) doch mit Glück und etwas Vorplanung gelingt dieser Anleger im engen Hafenbecken ohne Kratzer.



Frank kommt an Bord schaut sich den Schaden an, es ist schnell klar, dass die Maschine ausgebaut und in die Werkstatt verbracht werden muss, dies geschieht gleich am folgenden Tag, für karibische Verhältnisse ein atemberaubendes Tempo! Der Saildrive bleibt im Schiff, so dass wir nicht mit der Twiga auf das Trockene gehen müssen. Zwei Tage später ist die Maschine zerlegt, haben wir die- leider lange- Auflistung der Fehler und der notwendigen Ersatzteile. Die Ventildeckel sind defekt, Metallspäne haben das Öldruckventil blockiert, die Frischwasserpumpe unrettbar korrodiert, die Lichtmaschine muss erneuert werden, Kabelbaum und die elektrischen Regelungsboxen an der Maschine ersetzt werden, eine Lagerschale ist

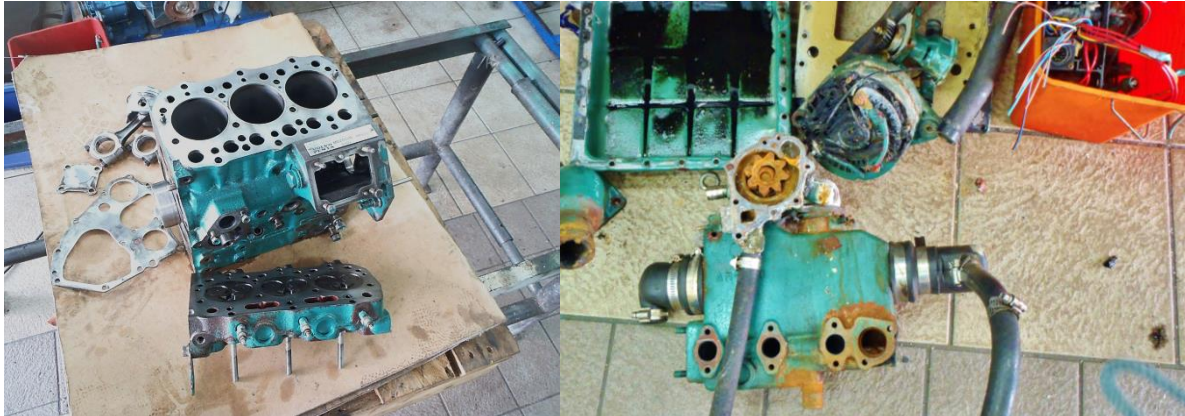
ausgeschlagen mehrere Dichtungen defekt, ein Thermostat unzuverlässig, der Auspuffkrümmer mit Kalk und Salz fast undurchlässig... und dennoch lohnt es sich den Motor zu reparieren. Dabei soll er gleich einen Service mit verpasst bekommen, neue Keilriemen, Impeller, Filter, Öl, Luftfilter, Reinigung des Wärmetauschers usw.



Bis die Liste komplett ist und wir die Reparatur und die Ersatzteile verbindlich mit Frank vereinbaren vergeht eine Woche, in der wir den Charme des kleinen Ortes Case Pilot schätzen lernen, wir sind gerne hier zu Gast. Von der Bestellung bis zur Lieferung der Teile werden nochmals zwei Wochen ins Land gehen, denn alle Ersatzteile müssen aus Schweden bestellt werden.

Die Werkstatt macht einen guten Eindruck, Frank ist der Ausbilder für Volvo in der Karibik, seine Angestellten sprechen alle ein gutes Englisch, arbeiten, soweit wir es beurteilen konnten, sehr kompetent – auch wenn die einzelnen Bewegungen von karibischer, schweißvermeidender Langsamkeit sind. Wir können bei dem Zerlegen des Motors und den Diagnoseschritten anwesend sein, lernen dabei einiges über die Maschine, und sind am Ende mit einem guten Gefühl davon überzeugt, dass alle vorgeschlagenen Reparaturen auch

wirklich notwendig sind. Ein wohltuender Unterschied zu der Werkstatt in Kapstadt, die behauptete, verschleierte und am Ende völlig überteuert war.



Die Gemeinde auf Fischfang

In Case Pilot geht das Leben gemächlich zu. Fischer gehen raus, bringen große Thunfische an Land, ein kleiner Betrieb verarbeite die Fänge für den Weitertransport, ein paar kleine Handwerksbetriebe, eine Schule, ein Sportstadion, ein bescheidener Supermarkt und der malerische kleinstädtische Hauptplatz des Ortes bestimmen den Alltag. Case Pilot liegt an der Hauptstraße nach Norden, doch diese ist als Umgehungsstraße gebaut, berührt das Leben nur wenig. Und von der Straße aus sieht der



Durchreisende wenig vom Ort, kein Anreiz zu verweilen lockt in den Ort.



Die frühen Siedler fanden den Platz jedoch sehr attraktiv, die erste Kirche, die auf Martinique gebaut wurde entstand hier.

Fast jeden Abend, eine Stunde vor Sonnenuntergang versammeln sich ca. zwei Dutzend Einwohner am Stadtstrand, während vier Fischer in zwei Booten



ein langes Schleppnetz vor der Bucht auslegen und dann langsam mit den Enden im Schleppe, das Netz als weite Bucht hinter sich ziehend, zum Strand fahren. Für die 300 Meter brauchen sie fast eine halbe Stunde, dann sind die Netzen am Strand angekommen. An jedem Ende fasst dort eine Mannschaft



aus jeweils 12 Leuten das Seil, greift ins Netz und zieht dieses Hand über Hand den Strand hoch, eine mühsame Arbeit, bei der zunächst nur

Seesterne und Treibgut aus dem Netz gepult werden müssen. Erst im letzten Drittel finden sich Fische, kleine Tiere von ca. 10 bis 15 cm Länge. Die größeren Tiere werden vom Netz in die Enge des Scheitelpunktes getrieben, an den zu guter Letzt ein schwimmender Netzkäfig von 3x5



Metern Größe angekoppelt wird. Dorthinein werden die Tiere getrieben, sie sind der Lohn für die Bootsbesitzer, die kleinen Fische im Netz gehen an die Strandcrews, diese packen die Beute in Plastikbeutel, Schalen und Eimer oder stopfen die noch zappelnden Tiere einfach in die Hosentasche. Fregattvögel lauern auf Beute, stoßen vom Himmel herab auf das klare Wasser,

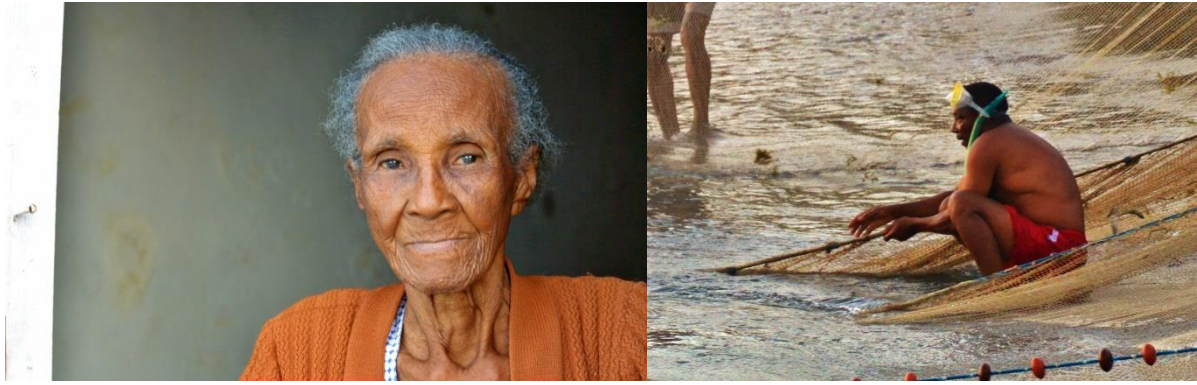


Katzen erobern sich ihren Anteil, Hühner picken dazwischen herum,



nichts wird verschwendet. Und mit Sonnenuntergang ist dieser Fischzug der Gemeinde beendet.

Die Hühner ziehen sich in ihre Nester im Gebüsch, im Gras am Wegesrand zurück, sie leben hier wild. Am Morgen kann man in ihren Nestern gelegentlich neu gelegte Eier sehen, die ersten Passanten am Tag freut es, das Frühstücksei ist gesichert. Die Katzen streunen nach Dunkelheit noch etwas durch die Gegend, am Hafen und in den Kneipen sitzen die Menschen, da gibt es für sie noch etwas Beute, während die Zweibeiner meist beim Bier sitzen. Anders als in Kontinental-Frankreich wird hier deutlich mehr Bier als Wein genossen. Die Ortsansässigen sind freundlich, lachen gerne, handeln mit Kleinkram und Fischen, im kleinen Supermarkt hat man Zeit zum Plauschen, auch an der Kasse.



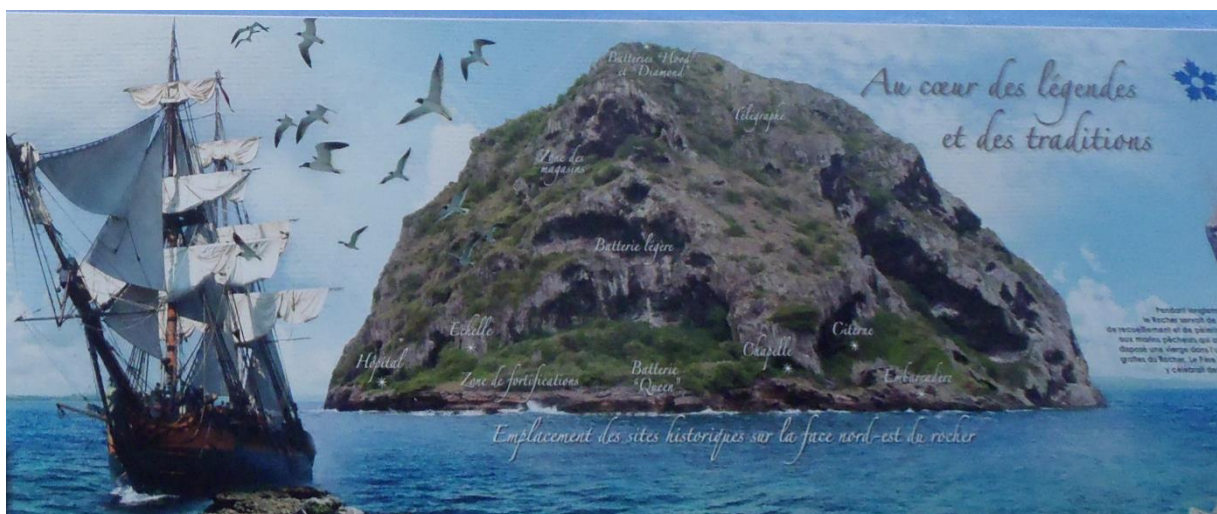
Nach uns läuft die ONOTOA in Case Pilot ein, Silvia und Helmut wollen ihre Maschinen warten lassen, mit ihnen ist Franz an Bord, dessen BRIGHT STAR das gesamte Rigg verloren hatte und nun in St. Anne vor Anker liegt, auf den neuen Mast und die Segel wartet.



Helga ist froh wieder österreichische Laute zu hören; ewig dieses Englisch, Französisch oder gar der befremdliche Klang des hochdeutsch redenden Ehemanns... es geht doch nichts über die Heimatlaute, sie schwärmt und ich summe leise die Titelmelodie von Hei----diiii, Heiiiidihhh vor mich hin.

Leben vor Anker, Österreicher in St. Anne

Die zwei Wochen Wartezeit bis die Ersatzteile kommen wollen wir in St. Anne und Le Marin verbringen. Le Marin liegt im Südosten von Martinique, bei den vorherrschenden Winden muss man meist an der Südküste aufkreuzen. Wir segeln zwischen der Hauptinsel und dem malerischen Diamant- Rock



Hindurch, auf dem vor 200 Jahren die Engländer eine Kanonen- Batterie installiert hatten um die südlichen Wasserwege um Martinique kontrollieren zu können derweil die Franzosen die Hauptinsel besaßen. Ein Kapitän der Navy kommandierte die Besatzung des Felsens, der als „HMS Diamond“, als das einzige steinerne Schiff im Register seiner Majestät verzeichnet war. Heute ist die Insel Naturschutzgebiet, seine Unterwasserhänge sind bei Tauchern beliebt. Ankern kann man dort nicht, es geht zu steil ins Wasser, der Grund ist zudem steinig. Beim Aufkreuzen sollte man sich nicht weiter als drei Meilen von der Südküste entfernen, denn weiter draußen versetzt eine kräftige Strömung von Osten kommend den Segler nach Westen.

Vor der Einfahrt in die große Lagune von Le Marin liegt am östlichen Ufer St. Anne, ein kleiner recht idyllischer Badeort vor dessen Sandstrand sich ein Flachwassergebiet(2-5Meter Tiefe, meist feiner Sand) über eine Meile hinaus ins Meer erstreckt, ein beliebter Ankergrund. Das Wasser ist Türkis- klar, die ankernden Yachten kommen aus vielen Ländern, fast alle sind Fahrtensegler, eilig hastende Charterschiffe lassen hier nicht den Anker fallen. Nach Westen hin haben wir vom Ankerplatz einen weiten Blick entlang der Südküste, die



abendlichen Lichtspiele können hier von beklemmender Schönheit sein. Wir segeln an das Ankerfeld heran, tucken geruhsam zwischen den Schiffen hindurch, der Ankergrund ist überall gut; wir wollen uns die Nachbarschaft aussuchen, schauen nach Schiffen die wir schon kennen, oder - wenn wir

keine Freunde/ Bekannte antreffen – werden neugierig auf die Segler die auf Schiffen unterwegs sind die uns durch ihren eigenständigen Charakter auffallen. Wir ankern schließlich unterhalb des Steilufers südlich vom Badestrand.

Neben uns ankern die Bright Star mit Franz an Bord der auf seinen neuen Mast wartet und die Onotoa. Zum Plauschen trifft man sich im Wasser oder auch an Bord, ein geselliges Leben entwickelt sich, österreichische Laute herrschen in diesem Teil des Ankerfeldes vor, hier haben sich die Alpenländer gesammelt, in anderen Bereichen die Franzosen, die eh lieber unter sich bleiben, die Angloamerikaner, Holländer, Deutschen sind eher offen für den Kontakt mit anderen Nationen, ankern mithin wo es gerade passt.

Die Onotoa zieht nach einigen Tagen weiter, das Schiff ist wieder fit, die Bright Star muss noch bleiben der neue Mast ist noch immer nicht



angekommen. Franz ruht gerne in seiner Hängematte, Ungeduld in der Wartezeit bring eh nichts. Er ist ein amüsanter Erzähler, es ist zum Tränen lachen wenn er über seine ersten Segelerfahrungen spricht, sogar die

scheußliche Episode des Mastverlustes gibt er mit so viel staubtrockenem Humor wieder, dass wir mit Bier und Wein kräftig nachspülen müssen. Dann taucht auch noch die Mauna Loa auf, ebenfalls Österreicher, die Probleme mit der Steuerung haben und bei ihnen an Bord gibt es noch einen kulinarischen österreichischen Abend, bei dem ich als Deutscher der einzige bin der mit fremden Zungen spricht. Die Tage vergehen schnell in dieser freundlichen Umgebung. Die meisten sind an Bord und im Wasser unbekleidet, nur zum gemeinsamen Dinner wird ein luftig Gewand angetan und natürlich beim Landgang.

Zum Einkaufen fahren wir mit der TWIGA in die Lagune von Le Marin hinein, der Supermarkt Leader Price hat einen eigenen Dinghi Steg, bequemer kann man kaum bunkern. Der Yacht Klub von Le Marin hat eine Abteilung in der das Segeln mit den traditionellen Schiffen erlernt und gepflegt wird; die kunterbunten Boote sind erstaunlich schnell und die Jugendlichen müssen sich mit orchestrierter Akrobatik bewegen wenn bei Starkwind eine zügige Wende gefahren wird.



Mit einem Leihauto gehen wir auf Land Tour, wollen gerne auf den Mount Pelee, jenem Vulkan der 1902 die Stadt St. Pierre im Norden der Insel völlig zerstört hatte. Doch auch in diesem Jahr ist der Gipfel dicht in Wolken gehüllt ein Aufstieg nicht ratsam. Bis dicht unter die Wolkengrenze führt ein asphaltierter Weg, von dort aus gibt es einen prächtigen Blick nach Westen



über die Karibische See. Statt der Vulkanbesteigung wandern wir durch den dichten Regenwald am Nordkap von Martinique, eine wilde Landschaft, jetzt



Naturschutzgebiet, früher gab es hier auch Zuckerrohrplantagen, deren Ruinen noch zu besichtigen sind.



Auf dem Rückweg nach St. Anne schauen wir in der Volvo Werkstatt vorbei, unsere Maschine wird bearbeitet, wir sind erfreut über den professionell gründlichen Eindruck.

Krebse und ein überholter Motor

Eine Woche später sind die Ersatzteile angekommen, wir segeln hoch nach Case Pilot und gehen wieder an die Kaimauer. Am Abend kommen die Krebse aus ihren Ritzen und Fugen, wandern auf der Mauer entlang, es ist als ob sie einen Abendspaziergang machten, denn zur Nahrungssuche ist die trockene und saubere Oberfläche sicherlich nicht geeignet. Es sind schöne rote Tiere, die erst in einer Entfernung von 2 Metern scheu werden, dann jedoch eiligst über die Mauerkannte in dem Gewirr der Steine des Wellenbrechers verschwinden.



Die Maschine ist betriebsbereit, steht zum Probelauf fertig in der Werkstatt.



Der Einbau am nächsten Tag geht zügig voran, die Steuerbordmaschine wird



am Tag darauf gewartet – wir sind wieder seetüchtig! Doch bevor wir weitersegeln zu den ABC Inseln wollen wir noch einige Tage in der Gegend bleiben und die Maschine Probe fahren.

Probefahrten und Abschied von Martinique

Es ist eine Freude, wir motoren zurück nach Le Marin, die Maschinen schnurren: Temperatur, Öldruck, schlichtweg alles stimmt!! Franz liegt inzwischen auch in Le Marin, der Mast ist gekommen, seine Wartezeit neigt sich dem Ende zu. Wir motoren nach Fort de France, ein Stadtbummel in der



malerischen Altstadt ist immer schön.



Neben uns ankert die Seawolf, eine große Motoryacht deren ungewöhnliche Form uns auffällt. Ihr Eigner Wolfgang kommt mit dem Dingi vorbei und lädt uns auf sein Schiff zum Tee ein. Er, Hamburger von Geburt, lebt seit über 40 Jahren in der Karibik, hatte ein Hochseeschlepper Unternehmen, das er vor einigen Jahren verkauft hat. Seine Seawolf ist ein umgebautes Bäderschiff, das früher auf der Ostsee in „Butterfahrten“ zwischen Deutschland und Skandinavien unterwegs war. Im Inneren sieht sein Schiff wie eine Villa an



Land aus, Marmorfliesen, schwere Polstersitzgruppen, chinesische Schränke, eine chinesische Frau hat er auch. Nach Deutschland zurück? Nein, sicherlich nicht, das Leben hier ist um vieles freier und angenehmer als in Europa, ist sein Fazit.



Vom hochliegenden Deck der Seawolf genießen wir den ungewohnt luftigen Ausblick über die Bucht freuen uns über die goldene Beleuchtung des Forts, der Altstadt sowie unsere Twiga in der Abendsonne. Wir freuen uns endlich wieder aufbrechen zu können...



Am Abend vor unserer Weiterreise gibt es ein Feuerwerk mit Lichtspielen, ein furioser Abschied und durchaus angemessen, denn wir werden Martinique wahrscheinlich in den nächsten Jahren nicht mehr besuchen können.

