

## CURACAO

### Inhaltsverzeichnis

CURACAO.....	1
Etwas Historie.....	2
Sklaven, Salz und Heringe.....	2
Globalisierter Sklavenhandel.....	4
Heute –und die Segler.....	6
Ölindustrie.....	8
Fuik Bay.....	10
Curacao Marina.....	11
Spanish Water.....	14
Farben.....	18
Farben an Bord.....	18
Farben auf Curacao.....	20
Nordostküste– schwarz, weiß, trocken. braun.....	21
Wilhelmsstad und andere Orte: bunte Straßenkunst.....	23
Vaersenbai und Lago Disparse: die Insel blüht auf.....	26
Ein Blick auf das Volk.....	33
Abschied.....	33

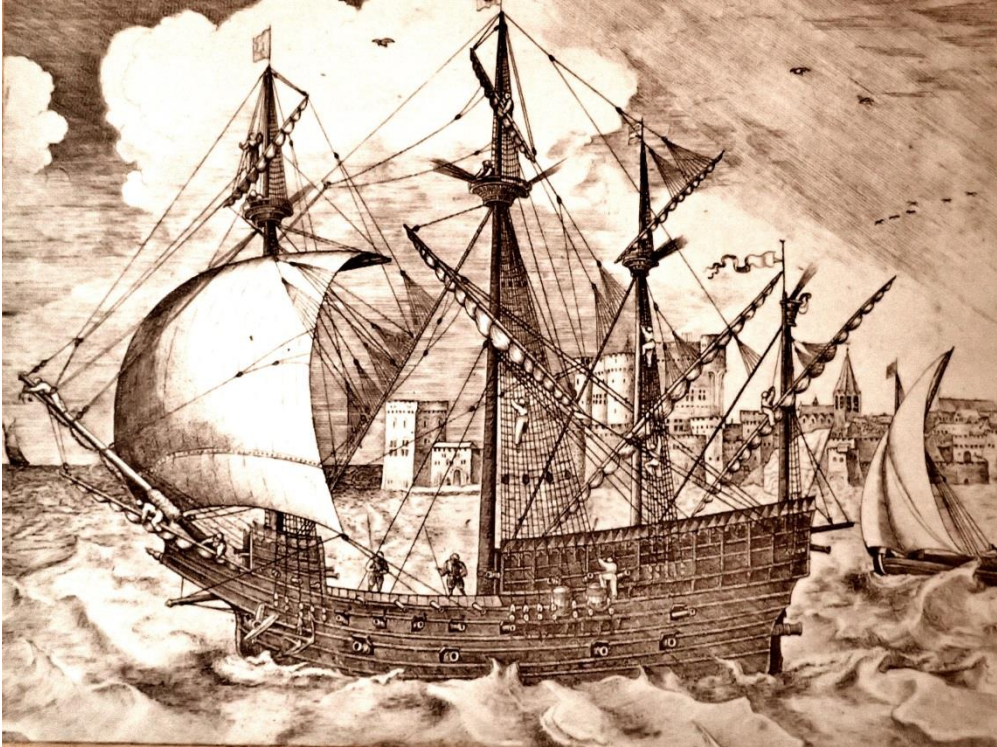
## Etwas Historie

Die Spanier haben von Curacao nicht viel gehalten, hier gab es für sie wie auf Bonaire nur Sklaven zu „ernten“, auf Hispaniola wurden Sklaven dringend benötigt und die hier ansässigen Indianer waren groß und kräftig gebaut, doch schlecht bewaffnet. Für ertragreiche Landwirtschaft war es auf den ABC Inseln zu trocken, Gold gab's auch nicht, so hatten es die Holländer nicht allzu schwer, die Spanier 1635 von der Insel zu vertreiben.

## Sklaven, Salz und Heringe

Salz brauchten die Holländer um den heimischen Hering zu konservieren! In den flachen Lagunen der ABC Inseln ließ sich trefflich Salz in großen Mengen und mit geringen Kosten gewinnen: mit Sonnenenergie statt mit Feuer das Salz im kalten Europa zu sieden, Sklaven statt der heimischen Bauern – die preiswerte Variante „Arbeiter“ als Proletariat waren noch nicht „erfunden“ worden. Es war weitaus kostengünstiger Salz in der Karibik zu produzieren und nach Europa zu verschiffen, als auf heimische Quellen zurück zu greifen...

Und statt Sklaven zu „ernten“ installierten die holländischen Kaufleute einen der weltweit größten Sklavenmärkte auf Curacao. Die Holländer waren im 17. Jh. eine führende Kolonialmacht. Sie hatten alle Hoheitsrechte der privaten Westindischen Compagnie übertragen, Monopol auf Handelshoheit, Betrieb von Kriegsschiffen, Ausgabe von



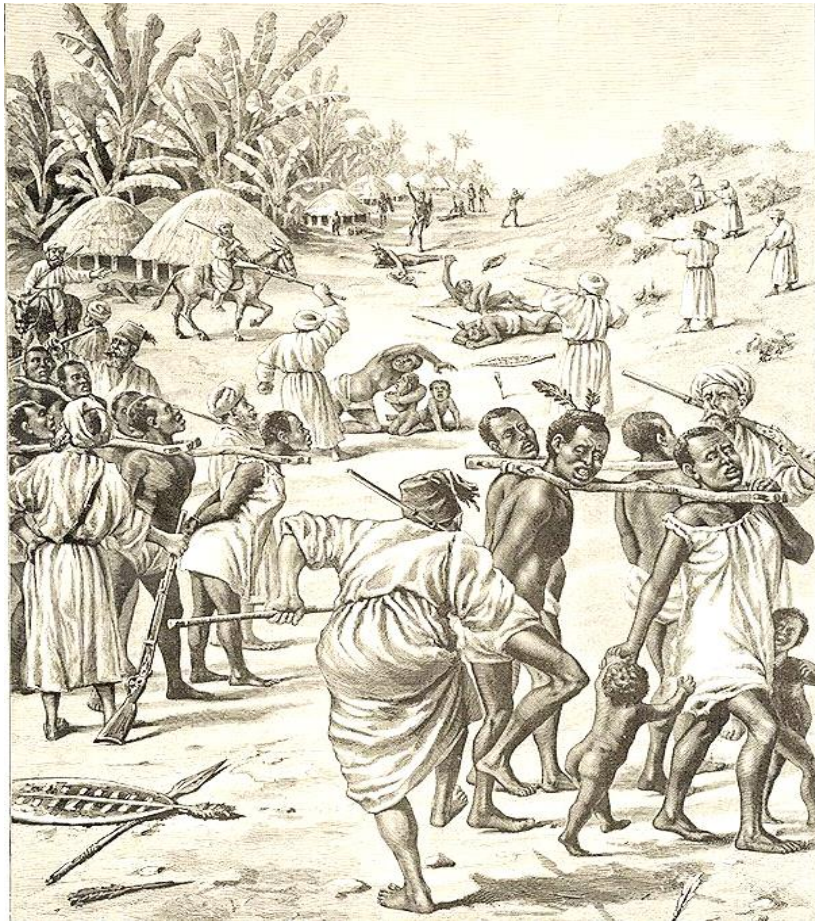
Freibeuterlizenzen, Landinbesitznahme, Rechtsprechung, ein Machtumfang von dem auch internationale Konzerne unserer Zeit nur träumen können. Teile vom heutigen Brasilien waren im Besitz dieser Company, die auch in der karibischen Inselwelt stark und präsent war. Anders als die Spanier erkannten sie sehr früh die strategische Bedeutung einiger Inseln wie z.B. St. Eustatius. Diese kleine Insel (in der Nähe von St Martin gelegen) mit der Hafenstadt Oranjestad war ein wichtiger Stopover und Handelspunkt an dem jährlich 3200 Schiffe anlandeten. Und auf Curacao (nur 70 Km vor der Küste des heutigen Venezuelas) mit seinem riesigen, bestens geschützten Naturhafen, dem Schottegat, entstand ein Handelszentrum sowie Landwirtschaft zur Versorgung der Handelsschiffe. Die Landwirtschaft rechnete sich unter diesem

Aspekt durchaus, die Spanier hatten dies nicht gesehen, sich nur auf den kurzfristigen Gewinn aus Edelmetallen und der Sklavenbeute fokussiert, sie waren zu der Zeit eher Räuber denn Siedler oder Händler..

### Globalisierter Sklavenhandel

Der Sklavenmarkt von Curacao bediente Südamerika, die Karibik und Teile der späteren USA, er war eine wichtige Drehscheibe im Dreieckshandel zwischen Afrika, Karibik und Europa. Und nur als Anmerkung zum Thema der damaligen weltweiten Verflechtung sei erwähnt, dass der so breit angelegte Sklavenhandel nur funktionieren konnte, weil die arabo-muslimischen Sklaven-Jäger und Händler schon seit vielen Jahrhunderten ein bestens organisiertes Netz zur Akquise der Sklaven in Afrika errichtet hatten, ursprünglich mit Exportzielen nach Nordafrika, Persien, Indien und ins Osmanische Reich hinein. Der nach Westen gerichtete Handel setzte erst 500 Jahre später ein und war eine Ergänzung dieses Geschäftes. Insgesamt sollen 17 Mio. Sklaven nach Osten exportiert worden sein, während 11 Mio. nach Westen verkauft wurden: Globalisierung vor 350 Jahren... Die von den Arabern nach Norden und Osten verkauften Sklaven waren zu 2/3 Frauen für Haus und Feldarbeit, die Vermehrung war ihnen untersagt, Kinder wurden meist getötet. Die männlichen Sklaven wurden als Erwachsene in stehende Heere mit reiner Männergesellschaft eingegliedert oder als Kinder kastriert und als teure Eunuchen gehandelt, denn nur jede dritte Kastration

wurde von den Knaben überlebt...die heutige ethnische „Reinheit“ des arabischen Raumes bleib bewahrt.



Die Sklaven die nach Westen verkauft wurden waren zu 2/3 Männer, sie durften Familien haben. Die Folgen sind in der geographischen Verteilung der schwarz-afrikanischen Menschen heute zu sehen. Und zum Dank für diese nun schon tausendjährige Geschichte des Mordes und Raubes haben die meisten der schwarz-afrikanischen Anrainer der Sahara den muslimischen Glauben angenommen – seltsam sind die Wege des Glaubens, und das Stockholm-Syndrom ist weiß Gott kein neues Phänomen!

## Heute -und die Segler

Von den Spaniern ist nicht mehr viel auf der Insel zu finden; die



Grundmauern einer kleinen Kirche neben der einzigen oberflächlichen Süßwasserquelle, die auch der nahe gelegenen Lagune den Namen gab: „Spanish Water“. Die Quelle selber wird durch Wasseradern aus der Umgebung gespeist, ein dichter Urwald hat sich gebildet, alte Mahagonibäume sind dort zu finden. Für manche Vögel, besonders die selten gewordene



Blauwduif-Taube ist dieses Gebiet überlebenswichtig geworden. Heute liegen an der weit verzweigten Lagune kleine Orte und Marinas, hier ankern die meisten Yachten die Curacao besuchen. Inzwischen hat man natürlich auf der ganzen Insel Brunnen gebohrt, eine, zumindest früher, mühselige Arbeit, denn das Karstgestein ist extrem hart. In der Besiedelungsgeschichte war die Schwierigkeit zuverlässig an Wasser zu gelangen ein gewaltiges Entwicklungshemmnis.

Spanish Waters ist auch unser Ziel als wir gemeinsam mit der Dorado von Little Curacao aus nach Curacao segeln. Es sind nur 8 Meilen bis zum Ziel, der verlässliche Ostwind weht mit 25 Knoten von achtern. Ein Tafelberg am Südkap kommt in Sicht; eine Staubwolke weht nach Westen, am Hang werden Sprengungen vorgenommen, ein Steinbruch und Phosphatagebergbau sollen dort in Betrieb sein.



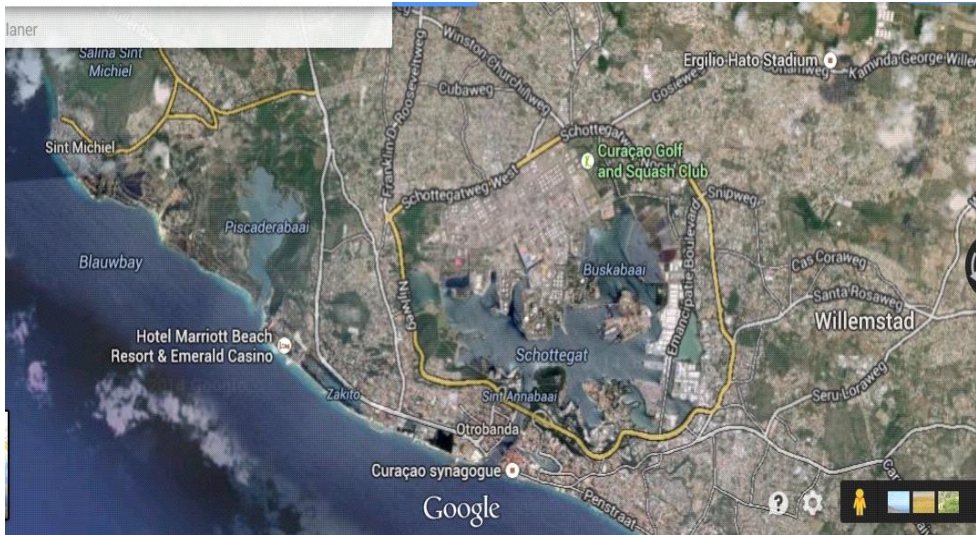
## Ölindustrie

Vor Curacao sind einige Tanker mit Schleichfahrt in Warteposition, die Verladestationen der Raffinerie im Schottegat



sind ausgebucht. 1914 wurde von Shell eine große Raffinerie geplant um das Öl aus Venezuela zu verarbeiten. Die größte Raffinerie der Welt wurde 1918 in Betrieb genommen, nachdem die niederländische Regierung der Firma unbedingte politische Stabilität für diese Investition zugesagt hatte. In den Sechziger-Jahren war es mit der Stabilität dann aus, durch die Automatisierung in der Ölindustrie wurden die meisten Arbeitsplätze überflüssig, soziale Unruhen überzogen die Insel, die Anlagen wurde verstaatlicht, die Aufstände von den Marines niedergeschlagen, danach wurde dieser riesige Industriekomplex an Venezuela verpachtet – es ist immer recht nützlich, Verluste zu vergesellschaften und Gewinne zu privatisieren!





Der Vertrag mit der staatlichen venezolanische Ölgesellschaft PDVSA ist noch bis 2019 gültig; derzeit werden pro Tag 340.000 Barrel Öl produziert, welches in die USA und verschiedene Länder Südamerikas exportiert wird. Die Raffinerie ist Mitten in der Hauptstadt Willemstad, innerhalb der ringförmigen Stadtautobahn wird fast das gesamte Areal von der Ölindustrie eingenommen. Verschiedene Umweltschutzorganisationen protestieren über die fortgesetzte Nutzung des Schottegatts durch die Raffinerie und würden die Ölanlagen am liebsten abgerissen sehen. Nach ihren Argumentationen könnte die Bucht danach saniert und mit Hotels und Resorts neu aufgebaut werden. In wie weit es klug ist so einseitig auf die touristische Monokultur zu setzen sei dahingestellt. In die Geschichte der Karibik passt diese Denkweise hinein, fast immer wurde auf den Inseln auf schnelles Geld durch das jeweils profitable gesetzt, Tabak, Zucker, Piraterie, Sklaven, Sisal, Öl, Muskatnuss, Touristen –

und wenn die jeweilige Monokultur zusammenbrach gab es jedes Mal regionale Katastrophen.

### Fuik Bay

Bis vor wenigen Jahren war in der Fuik Bay eine Zementfabrik in Betrieb; jetzt ist sie stillgelegt, wahrlich kein Schmuckstück, da sie jedoch nur im mittleren Teil der Bucht zu sehen ist stört sie nicht allzu sehr den Eindruck hier vor Anker mitten in der Natur



zu liegen. Die Zufahrt in die Bay verläuft durch die vorgelagerte Barre und das Riff, sie ist schmal doch eindeutig durch Tonnen markiert – wie lange dies noch so sein wird ist ungewiss, da mit der Schließung der Fabrik auch das wirtschaftliche Interesse am Erhalt der Zufahrt wegfällt. Die Fuik Bay, südöstlich der Spanish Water Bay gelegen ist jetzt Erholungsgebiet, mit Sandstrand, klarem Wasser und gutem Ankergrund. Am Wochenende kommen Ausflugsboote und Motoryachten, ansonsten sind wir in der Bucht alleine vor Anker, schnorcheln, machen kleine



Ausflüge mit dem Dingi und freuen uns an den kargen Reizen der trockenen Uferlandschaft. Nach dieser Erholungspause segeln wir zur Curacao Marina in Wilhemstad, die Twiga soll während unseres Heimaturlaubes dort sicher an Land aufgebockt werden.

### Curacao Marina

Die Curacao Marina liegt am Südufer des Schottegats mit Blick zur Raffinerie. Wir segeln an der Küste entlang, an den Villen und den Vororten von Wilhelmsstad bis zur kanalartigen Zufahrt zum Schottegat, die Wilhelmsstad in zwei Hälften teilt. Südöstlich prangt der Altstadtteil Punda mit seiner kolonialen Architektur, gegenüber am nordwestlichen Ufer liegt Otrobanda. Verbunden werden die Stadtteile durch die drehbare Königin Emma Brücke. Zwei Dieselmotoren auf dem äußerem Ponton schwenken die Brücke zur Seite, immer nur gerade so viel wie erforderlich, um das jeweilige Schiff passieren zu



lassen; für die Twiga muss sie nur wenige Meter öffnen. Wir fahren an der malerischen Kulisse der Altstadt vorbei hinein in



den geschäftigen Industriehafen, gleich rechts um die Ecke liegt der Jachthafen mit der Bootswerft und der Marina. Nur leider



stellt sich im Laufe des Vormittags heraus, dass die beiden Trailer mit denen die Betreiber die Boote aus dem Wasser holen für die speziellen Abmessungen der TWIGA untauglich sind, wir können hier unser segelndes Wohnfloß nicht aus dem Wasser holen. Es gibt noch eine weitere Marina, eine Bucht weiter in der Piscadera Bay. Wir tuckern wieder los, unter der Hochbrücke hindurch, die Pontonbrücke öffnet für uns wieder, der Brückenwärter winkt uns freundlich zu. Ein Bohrschiff liegt am Außen Kai, die Twiga zieht an den nördlichen Vororten vorbei. In der Piscadera Bay besuchen wir die Werft, mit großartigem Namen, Royal Marina! Doch das Gelände ist klein und staubig, es gibt keine Infrastrukturen, die Verkehrsanbindung an die Stadt ist mies, und die Preise sind unversöhnlich hoch; unter solchen Umständen bleiben wir mit dem Schiff lieber im Wasser! Wir segeln zurück nach Spanish Water.

## Spanish Water



In Spanish Water gibt es drei Ankergebiete, einen Fischereihafen sowie eine Marina (Serou Boca) in der



Fahrtensegler willkommen sind. Der Curacao Yachtclub – sehr privat! – hat zwar eine große Marina, duldet jedoch konsequent keine fremden Schiffe oder Personen auf dem Gelände.

Die Besatzungen der ankernden Fahrtenyachten fahren mit ihren Dingis zum Fischereihafen, dort gibt es einen Dingi Steg,

Bars für den Sundowner, einen Verkaufsstand für frische Fische sowie Busanbindung in die Stadt.

Die Zufahrt zu dieser sicheren Bucht ist eng, doch gut zu finden, denn an ihrem südöstlichen Ufer liegt eine große



Hotelanlage, Teil der Santa Barbara Plantation, die über einen riesigen Golfplatz, Villensiedlungen und zwei Marinas verfügt. Am Westufer ragt ein kleines Riff in die Einfahrt, Ortsunkundige sollten diese Einfahrt nicht bei Nacht versuchen.

Der Ankerplatz im westlichen Teil nahe dem Fischereihafen und Dingidock ist unruhig, Vorteil ist der kurze Weg um an Land zu gehen. Vom Dingidock holt täglich um 10:00h ein kostenloser Servicebus des Vreugdenhil- Supermarktes die Segler zum Einkaufen ab, die Retourfahrt ist eineinhalb Stunden später; die Marineausstatter Budget Marine und Island Waterworld können ebenso damit erreicht werden. Auch von der Marina Serou Boca aus wird so ein Service geboten, jedoch nur am Dienstag und Samstag. Sehr praktisch, denn zu Fuß wäre es etwas weit, vier



Kilometer in der Hitze zu marschieren und dann retour die Einkäufe schleppen.

Viele Segler warten hier in Spanish Water auf die richtige



Saison, auf das gute Wetterfenster um von hier aus nach Westen – nach Kolumbien, Panama, Nicaragua oder Guatemala – zu segeln, oder nach der Hurrikan-Saison den Weg nach Norden – nach Kuba, Jamaika oder Puerto Rico – zu machen. Die Bucht ist bestens geschützt und Curacao liegt unterhalb des Hurrikan-



Gebietes. Zahlreiche Segler lassen, so wie wir, ihr Schiff auf Curacao um für einen „Heimaturlaub“ nach Europa, den USA oder Kanada zu fliegen, die Flugverbindungen sind regelmäßig und preiswert.

Das große Ankerfeld von Spanish Water ist ein Ort, an dem man sich kennt, Freunde wieder trifft, gemeinsam Wanderungen unternimmt, Sprachkurse werden abgehalten, ein reges soziales Leben bereichert die Yachtszene. Jeden Morgen findet eine Funkrunde auf Kanal 72 statt, Ankündigungen, Veranstaltungen, Wetterbericht, An- und Verkäufe, Neuankömmlinge und Abschiede werden per Funk verbreitet. Eine Heimat in der Fremde, deren Anziehungskraft für die meisten nach wenigen Wochen spürbar wird, der Gedanke weiter zu segeln wird seltener gedacht, die ausstehende Wanderung, der nächste Abend an der Pirat s Bar zur Happy



Hour drängt in den Vordergrund. Zum Tratschen braucht man nur ein Boot weiter zu schwimmen, das Wasser in der Bucht ist

hinreichend klar und sauber und schwimmen ist eh gesund.



## Farben

### Farben an Bord

Wir lassen unser Schiff für unseren „Heimurlaub“ in der Seru Boca Marina im Südosten der Spanish Water Bay. Unsere Twiga misst 11 Meter Länge und 5,5 Meter Breite, für einen Katamaran klein und schmal und dies wirkt sich auch auf den

Preis aus, wir müssen ca. 350 Dollar pro Monat bezahlen, das ist OK für uns. Bevor wir für 3 Monate nach Österreich und Deutschland fliegen sind wir in der Marina noch so richtig



fleißig, Ankerkette inspizieren und fetten, Anker- und Fender Kästen abdichten, das Innere der TWIGA wollen wir heller gestalten, es muss geschliffen und gemalert werden, einige



Schränke sind im Inneren überholungsbedürftig; die Böden



werden sonnengelb, die Wände weiß mit graublauen Akzenten, wir freuen uns an den hellen und frischen Farben.

### Farben auf Curacao

Als wir Anfang Oktober wieder zurückkommen erleben wir die Insel die wir bisher nur trocken und ausgedörrt kennen, blühend, grün, farbig, ganz anders als zuvor.

Und über Farben muss der Besucher dieser Insel berichten! Der Reichtum der Blüten in der Regenzeit, das kräftige hell-junge Grün der sprießenden Büsche, der wenigen Bäume, die hoch auf steigende weiße Gischt der Brandung an der sonnendurchglühten und dennoch so dunklen, karstigen Felsküste im Osten. Und dann sind an allen Orten, weit voran natürlich Wilhelmstad, all die bunten Häuser zu bewundern, die Skulpturen und Wandgemälde in den Straßen, an neuen und auch baufälligen Gebäuden! Curacao hat ein ganz besonderes, farbig-phantasievolles, meist sehr individuelles Flair; nur in der Altstadt, in Punda, kommt diese Farbigkeit diszipliniert daher mit der Anmutung einer Stadtplanung aus dem Malkasten.



Natürlich finden sich bei Landpartien auch die „karibischen“ Sünden, entsorgte Maschinen, Haushaltsgeräte, Fernseher, Autowracks säumen die weniger befahrenen, staubigen,



unbefestigten Straßen, und da die Vegetation in der Trockenzeit spärlich ist, werden diese Zeugnisse eines zweifelhaften Fortschrittes nicht so schnell von der Natur verdaut wie auf Inseln mit tropischen Wachstums Geschwindigkeiten.

### **Nordostküste– schwarz, weiß, trocken. braun**

Die Küste ist auch während der Regenzeit wüstenartig, der Passatwind überzieht das Karstgestein ständig mit salziger Gischt, die Brandung schlägt Breschen in diese Mauer, kleine Strände bilden sich begrenzt von scharfkantigen Felsen, aus



denen die Natur allerlei Figuren herausgeschnitten hat wie diesen heroisch blickenden letzten Arawak aus dem 16. JH. Die immerwährende Brandung – selbst an ruhigen Tagen stark genug um jede Anlandung zu verhindern – gischtet weiß sprühend an der gesamten Nordostküste.



Braun ist die Landschaft in diesen Sommertagen, ausgedörrt die Sträucher, auch ein kurzer Regen bringt die die Insel nicht



zum Blühen; nur die Intensität der ockerfarbenen Erde tritt stärker hervor.

### Wilhelmsstad und andere Orte: bunte Straßenkunst

Auf der ganzen Insel, ähnlich wie auf Bonaire, werden die



Häuser, die Bauzäune, die Fassaden bunt angemalt, mit Wandgemälden geschmückt. Skulpturen beleben die Straßen,



die öffentlichen Plätze. Aus Nordeuropa kennen wir die schroffen, aggressiven Graffiti, die ihrem Ursprung und der Eile ihrer illegalen Gestaltung entsprechend sich in der Abstraktion bewegen. Doch die Wandgemälde hier teilen Details des





hiesigen Lebens mit, stellen die Pflanzen, Menschen, Landschaften dar. Diese Straßenkunst ist kein Graffiti-Aufschrei, kein empörter Protest, keine plakative Abwendung, kein Spiegel eigener Entfremdung, sondern jeweils eine



Erzählung, eine Einladung. Und natürlich sind auch die Textilien, die die üppigen Leiber der Frauen umspannen

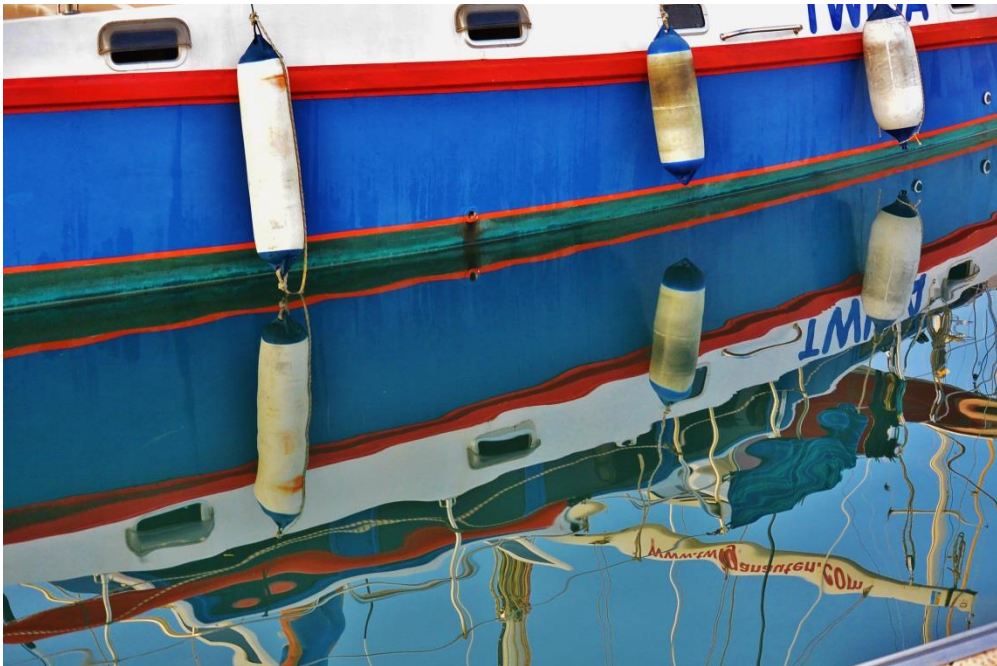


hauteng eine Einladung zum Schauen!-, während die Männer in geräumigen T-Shirts und den global verbindlichen Boxershorts

daher kommen, sich verbergend und dennoch Aufmerksamkeit heischend.

### Vaersenbai und Lago Disparse: die Insel blüht auf

Es ist Herbst in Europa geworden, wir sind retour gekommen nach drei Monaten, zurück nach Curacao auf die Twiga. Wir



freuen uns, sie ist (fast) sauber, keine Schäden, sie spiegelt sich im Flauten-ruhigen Wasser von Spanish Waters. Inzwischen ist es Regenzeit, was für Curacao bedeutet, dass von den vielen Wolken, die das ganze Jahr über aus der Karibik nach Westen getrieben werden gelegentlich auch mal eine ihre Last hier niederregnen lässt. Grün ist die Insel geworden, die Büsche zeigen das helle Grün der jungen Triebe, es blüht, die Natur lädt zum Wandern ein und die Schweizerin Mary von der MARADY organisiert mit Geschick Wanderungen.

An der Südwestküste gibt es im Bereich der Vaersenbai Wanderpfade an der Küste entlang und ins Landesinnere hinein unterwegs können wir schwimmen gehen. Tom, ein Einheimischer betreibt eine Fahrschule, die Schüler, bzw. wir als



Wanderer nehmen auf zwei Holzpritschen auf der Ladefläche seines Pick Ups Platz, von dort haben wir einen ungehinderten Blick während er uns von Spanisch Water durch Wilhelmstadt über die Hochbrücke ins Zielgebiet fährt.



Im Norden ist das Industriegebiet zu sehen, südlich liegt der alte Teil von Wilhelmstad.



Der Pfad ist mancherorts kaum erkennbar, nur selten sind hier Wanderer unterwegs.



Im morgendlichen Licht sind die Kontraste besonders leuchtend, der frühe Tag noch angenehm kühl, eine kleine Brise streicht über die Ufer.

Details erfreuen uns unterwegs, Passionsblumen, gelb blühende



Bäume, Termitennester, hundertjährige Kakteen und der weite



Ausblick über die grüne Insel. Im Landesinneren in einem Tal gab es früher einen natürliche Süßwassersee, der sich im Wesentlichen aus dem Regenwasser speiste. Als die Ölraffinerien gebaut wurden, errichtete man eine Staudamm um das Wasser für Industriegzwecke nutzbar zu machen, dies geschah so effektiv, dass der See heutzutage ausgetrocknet ist; und nur den ungewöhnlich reichhaltigen Regenfällen der



vergangenen Wochen ist es geschuldet, dass dieser Tage wieder etwa Wasser in der Talsenke steht. Das Süßwasser wird heute durch Tiefbrunnen und Wasserentsalzung (Umkehrosmose) gewonnen. Und auch hier blühen bunte Blüten ist es üppig grün, unten am See stehen Palmen, gelbe Vögel verbergen sich im Geäst der Bäume, Raubvögel kreisen im



Aufwind des Berghanges und unten im Wasser lebt ein Entenpaar. Die Tour führt über zwei Bergkämme, der Fels oberhalb der Talsohlen besteht aus scharfkantigem Karst, in dessen Spalten Büsche und Kakteen wachsen.



Selbst die Baumrinden sind farbige Kunstwerke, die in grünen,



gelblichen und blauen Farben strahlen und so den hier typischen Kakteen Konkurrenz machen.





### **Ein Blick auf das Volk**

Curacao ist sicherlich keine Insel, die Liebe auf den ersten Blick entfacht. Sie erschließt sich eher über die Zeit, wird dann Kontur reicher, farbiger. Über die Menschen haben wir wenig berichtet, hierfür waren auch der Wochen zu wenige; freundlich waren sie (fast) alle, angenehm im Umgang. Ein näherer Zugang bedarf aber mehr Zeit, zu zahlreich sind die Ethnien dieser Insel denn seit der Zeit der Spanier hat ein ständiges und kurzfristiges Kommen und Gehen die Einwohnerschaft in Umwandlung gehalten. Nachkömmlinge von Sklaven, Holländern, importierte Arbeitskräfte aus den Philippinen, Migrationsarbeiter aus Venezuela, ein buntes Völkergemisch bestimmt die Zusammensetzung der Einwohnerschaft, deren gemeinsame Sprache das Papiamentu ist: simple Grammatik und ein Vokabular das seine Begriffe aus allen Sprachen der Karibik entlehnt.

### **Abschied**

Das Jahr schreitet voran, noch ist es Zeit weiter nach Westen zu segeln. Ab Dezember werden die Winde wieder stärker, die gefürchteten hohen Seen vor der Kolumbianischen Küste werden wieder Schiffe bedrohen und die Phantasien der Segler am Stammtisch bei der Happy Hour im Pirat`s Inn beflügeln, wir wollen aufbrechen und merken deutlich wie sehr wir diese Insel, ihre Möglichkeiten, ihren Charme und auch die Seglergemeinschaft schätzen gelernt haben. Und dennoch: noch einige Fahrten mit dem Einkaufsbus zum Supermarkt, bunkern, Ausklariere in Wilhelmstad, dann sind wir fertig und

mit dem ersten Tageslicht laufen wir am 30. Oktober 2014 wieder aus, setzen Segel und nehmen Kurs auf Kolumbien.

