

Reisenotizen aus dem Logbuch der SAMIRA

Karibik Bonaire - Cartagena (Kolumbien)

28. September 2002 bis 27. Oktober 2002

28. September 2002

Für heute mieten wir billig einen kleinen Jeep, einen Suzuki Samurai und besuchen den Nationalpark im Norden der Insel. Immer der Küste entlang fahren wir, vorbei an den Mächtigen Antennen von Radio Holland, auf einem schmalen geteerten Strässchen fast ohne Verkehr. Immer wieder sehen wir Taucher im klaren Wasser direkt vor dem Strand. Die ganze Insel scheint nur vom Tauchen zu leben. Deshalb ist die gesamte Küste durch einen Marinepark streng geschützt.



Vom Tor des Nationalparks an fahren wir auf einer holprigen Naturstrasse. Wir sind froh ein vierradgetriebenes Fahrzeug zu haben, denn der gestrige Regen hat grosse Pfützen und Schlammlöcher hinterlassen. Zuerst sehen wir einige rosa Flamingos. Dann fahren wir durch eine Kaktussteppe zum Leuchtturm am Nordwestende der Insel. Hier wartet ein grosser Iguana scheinbar sei Urzeiten auf uns. Lange beobachten wir den Drachen mit seiner geschuppten Hautfalte unter dem Kinn. An einer überhängenden Felswand in der Nähe des Nationalparks finden wir auch die Felsmalereien, letztes Überbleibsel der indianischen Urbevölkerung.



Als wir auf dem Heimweg nach einem Halt das Auto wieder starten wollen können wir den Zündschlüssel nicht mehr drehen. Zum Glück ist es nicht mehr weit bis Kralendijk und so gehen wir zu Fuss zum Autovermieter. Ziemlich Missmutig, als ob es unser Fehler wäre, bringt er uns zum Auto zurück und behebt den Schaden.



Die Zeit reicht gerade noch für einen Ausflug zum Süde von Bonaire. Direkt neben der Strasse finden wir hier zwei Siedlungen. Die in Reih und glied stehenden Häuschen wirken wie etwas tz grosse Hundehütten ohne Fenster. Auf einer Tafel lesen wir, dass hier noch im 19. Jahrhundert Sklaven wohnten, die auf den gegenüber liegenden Salzfeldern arbeiten mussten.



29. September 2002

Bei gutem achterlichem Wind segeln wir die 36.8sm bis Curaçao. Bei der Einfahrt nach Spanisch Waters sind wir etwas unsicher, denn wir finden die markanten Öltanks, die auf der Seekarte verzeichnet sind nirgends. Andere Segler berichten uns später, dass diese in den letzten Wochen abgebaut wurden.

Spanisch Waters ist ein richtiges Hurrican Hole. Eine schmale Einfahrt führt in einen grossen, verzweigten See in dem Boote überall ankern können.

4. Oktober 2002

Willemstad ist das Städtchen mit den buntesten Häusern, das wir bis jetzt getroffen haben. Das soll seine historischen Wurzeln darin haben, dass ein früherer Gouverneur ein Augenleiden hatte und darum befohlen haben soll, dass alle weissen Häuser bunt bemalt werden müssen. Eine Schwimmbrücke, die zur Seite gefahren wird wenn ein grosses Schiff in den Hafen einläuft, verbindet die beiden Stadtteile. Trotz der Hitze bummeln wir kreuz und quer durch Strassen und Gässchen. Wir besuchen das schöne Marinemuseum, die alte Synagoge mit ihrem Sandboden und betrachten erfreut einige moderne Bauten, die in Formen und Farben alte Traditionen wieder aufnehmen.



16. Oktober 2002

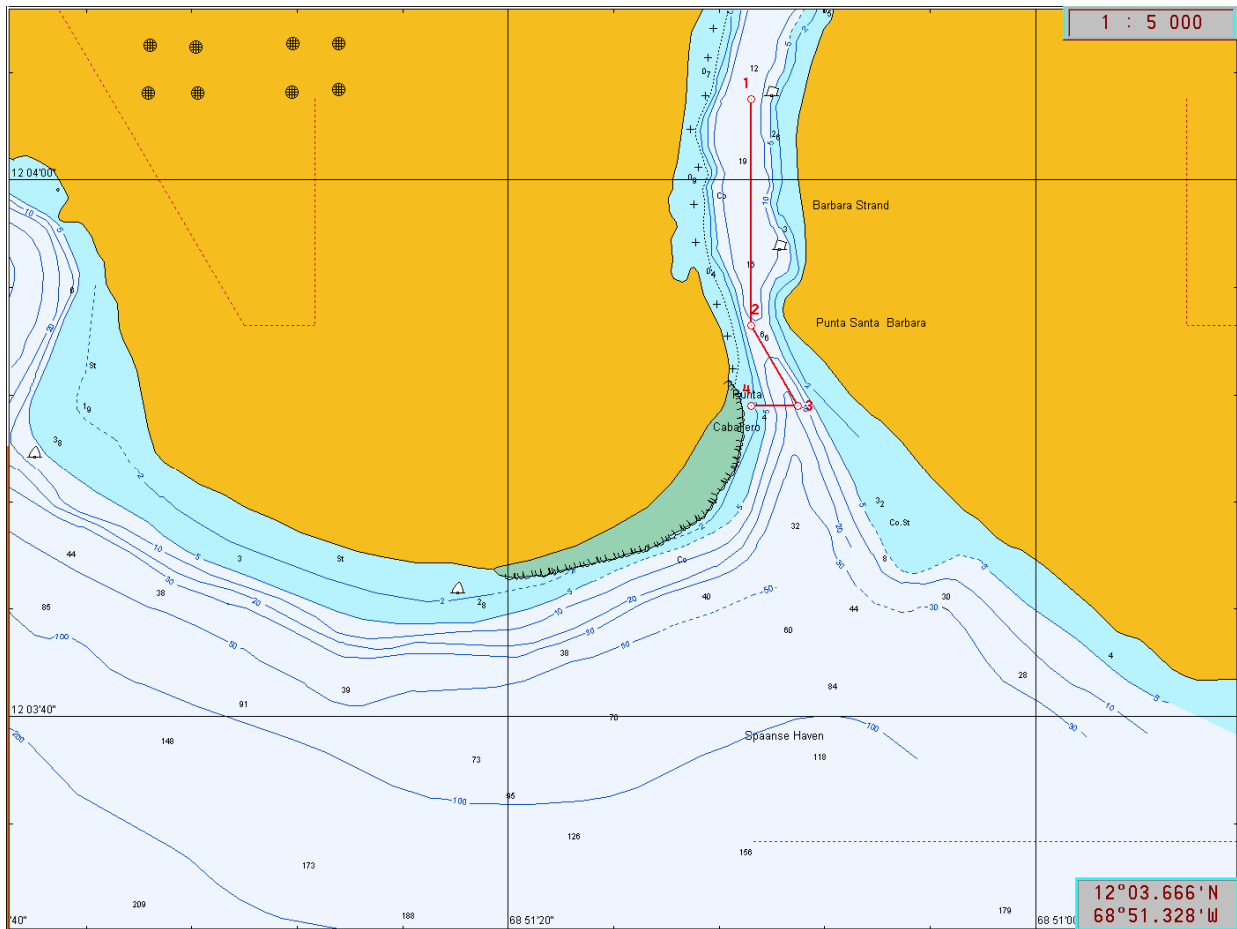
In den letzten Tagen haben wir das Sozialleben unter den Fahrtenseglern hier sehr genossen und waren auf vielen Schiffen zu Besuch. Zwei mal waren wir im Städtchen und einmal machten wir zusammen mit Manfred und Andrea einen wunderbaren Schnorchelausflug an der Aussenkante der Insel. Als wir zum gut erhaltenen Wrack eines Schleppers tauchten glaubten wir beim Schwimmen mit den farbigen Fischen zusammen zu stossen, so dicht schwammen sie um uns herum.

Heute haben wir bei den freundlichen Zöllnern und bei der unfreundlichen Immigration Beamtin ausklariert und auf dem Heimweg das Seeaquarium besucht. Im Becken, in dem man alles berühren durfte, habe ich zum ersten Mal eine Seegurke angefasst. Für viel Geld hätte man sogar tauchen und selbst Haie füttern dürfen, allerdings nur durch ein Loch in einer Unterwasserscheibe.



17. Oktober. 2002

Um 08.55h Ortszeit gehen wir in Spanisch Waters, Curaçao Anker auf mit Ziel Cartagena, Kolumbien.



Mit Kurs 160° passieren wir die schmale, weniger als eine Kabellänge breite und von zwei Riffen gesäumte Ausfahrt ins offene Meer. Wir haben in der trichterförmigen Mündung eben die Position von $12^\circ 03.860N$ $68^\circ 51.155W$ mit einer Wassertiefe von ca. 20m erreicht, als der Motor aussetzt. Sabina steht am Ruder und ich bin mit dem Setzen des Grossegels beschäftigt. Der Wind weht zu dieser Zeit mit ca. 20kn aus ESE, wir haben Schwell und Wind von Bb vorne. Die Zeit zum Handeln ist nun sehr knapp. Der Abstand zu den beiden Riffen in Lee und Luv beträgt zu diesem Zeitpunkt je etwa anderthalb Schiffslängen. Schnell schalte ich auf den zweiten Dieselfilter um, aber die Maschine startet nicht sofort. Da der Wind den Bug nach Steuerbord drückt und nun fast quer zum Schiff weht, lässt sich das zu $\frac{3}{4}$ gesetzte Grossegel nicht mehr durchsetzen. Daher lasse ich so schnell als möglich den Spade-Anker fallen. Die Wassertiefe beträgt immer noch etwa 10 Meter.

Der Anker ist am Boden und die Maschine startet und läuft in dem Moment, als wir auf den ersten Korallenköpfen aufschlagen. Beim Versuch den Bug mit dem Anker vom Riff ab zu wenden knickt der Stampfstock des Wasserstages durch den Zug der Kette, dann kommt der Anker frei, da er nicht richtig gefasst hat. Es ist nun nicht mehr möglich mit der eigenen Maschine frei zu kommen.

Wir liegen nun im zunehmenden Seegang mit der Steuerbordseite auf dem Riff. Mit jeder der sich brechenden, etwa 1 bis 1.5m hohen See setzt das Schiff hart auf den Korallen auf. Über UKW bitte ich um Hilfe. Ich erreiche die LION D'OR, die das lokale Rettungsboot mobilisierte. Da es nicht möglich ist mit unserem Dingi mit Reservekette und Anker durch die Brecher vom Schiff weg zu kommen, machen wir keinen Versuch es auf zu blasen.

Während den nächsten 5 Minuten bereiten wir vorne und hinten eine grosse Schleppleine vor. Dann treffen das Marinaschlauchboot und ein Dingi ein. Das Dingi bringt die Vorleine zum Marinaboot und übernimmt die Heckleine. Mit den 15PS des einen und den 9.9PS des anderen

Bootes ist es nicht möglich uns frei zu schleppen. Über UKW erfahre ich, dass CITRO, das örtliche Rettungsboot unterwegs sei und in wenigen Minuten eintreffen werde. Ein in der Nähe stehendes Fischerboot getraut sich wegen der Untiefen nicht näher heran und will auch keine Schleppleine vom Dingi übernehmen.

Dann trifft das Rettungsboot ein. Mit einer Wurfleine übergibt einer der drei Mann uns seine Schleppleine. Wir belegen sie auf der hinteren grossen Winsch. Es gelingt auf Antrieb uns mit dem Heck voran frei zu schleppen. Sobald wir mit dem Heck vom Riff ab stehen helfe ich mit unserer Maschine, die ja wieder läuft, mit. Insgesamt dürften wir etwa eine halbe Stunde auf dem Riff gelegen haben.

Aus eigener Kraft fahren wir zurück an unseren ehemaligen Ankerplatz auf 12°04.872N 68°51.735W in Spanisch Waters. Das Schiff macht kein Wasser.

Noch immer zittrig und mit sehr trockenem Mund untersuchen wir unser Schiff und stellen folgende Schäden fest:

Etwa 4 Dellen Steuerbord knapp unterhalb der Wasserlinie mit je etwa 30cm Durchmesser, zwei bis drei Fingerbreiten tief.

Farbe von Korallenköpfen abgeschabt. (Wir haben das Schiff vor knapp 5 Monaten in Trinidad generalüberholt)

Ruderblatt von unten her leicht angestaucht. (Es ist keine Schweissnaht angerissen und es gibt keine scharfen Knicke in den Dellen.)

Logpropeller weggebrochen.

Stampfstock abgeknickt.

Sollbruchstelle des Pendelruders der Windfahnensteuerung abgeknickt.



20. Oktober 2002

Vorgestern, gestern und heute haben wir den Stampfstock repariert und montiert, das Rigg untersucht, 5 Gallonen Unterwasserfarbe organisiert, die Dieselfilter gereinigt, das Rettungsboot bezahlt, die Sollbruchstelle des Pendelruders ersetzt, Mails geschrieben, das Unterwasserschiff mit der Taucherbrille abgesucht, elektronische Seekarten kopiert und Freunde besucht – ein volles Programm. Nun sind wir bereit wieder aus zu laufen.

Wir haben auch bereits die ersten Reaktionen auf unseren Bericht per Email erhalten:

Ja soooo eine Scheiße!!

Aber das war so nicht ausgemacht.... Wir wollen positive Berichte lesen! Aber es ist in Wirklichkeit ja auch positiv, wenn ein Boot solche Martern übersteht, das ist ja ein Glücksfall!!

Also beult nicht so wild rum, damit die Konservierung nicht beim Teufel ist.

Die besten Wünsche, für einen ruhigen Fortgang der Tour.

Mapemacrew

Liebe Sabina , lieber Stefan

Es ist Montagmorgen und ich schaue ins Postfach und sehe Euer Mail. Das war ja sehr knapp.

Ich kann mir gut vorstellen, was in einer solchen Situation in einem vorgeht: Adrenalin bis zu geht nicht mehr, suche nach der besten Lösung, Träume schwimmen davon u.s.w. Und danach sitzt man ganz verdattert im Cockpit und fragt sich was wäre gewesen wenn...

Schön zu hören, dass Ihr es geschafft habt und in der Lage seid weiter zu segeln. Wir halten die Daumen. Viel Glück.

Jürg & Susi

Neptun hat geschlafen

Liebe Sabina und Stefan

Ein dreifaches Hoch auf die Stahlschiffe! Alles Gute auf der möglichst ereignislosen

Ueberfahrt nach Cartagena wünschen.

Thomas und Romy

Hoi zämme!

Da habt ihr ja nochmals Glück gehabt!! So schnelle Hilfe ist nicht selbstverständlich! Hat sich jetzt schon mehrere male ausgezahlt, nicht am Rumpf gespart zu haben. Ich hoffe ihr habt euch gut erholt und dass es euch auch sonst gut geht!

Liebe Grüsse euer Jonas

Sali Stefan

Da habt ihr ja noch mal Glück im Unglück gehabt. Ich bin froh, dass nichts Schlimmeres passiert ist und ihr nicht Leck geschlagen seid. Ein Stahlschiff hat doch seine Vorteile....

Nun wünsch ich euch eine Mütze voll Wind für das Weitersegeln.

Liebe Grüsse

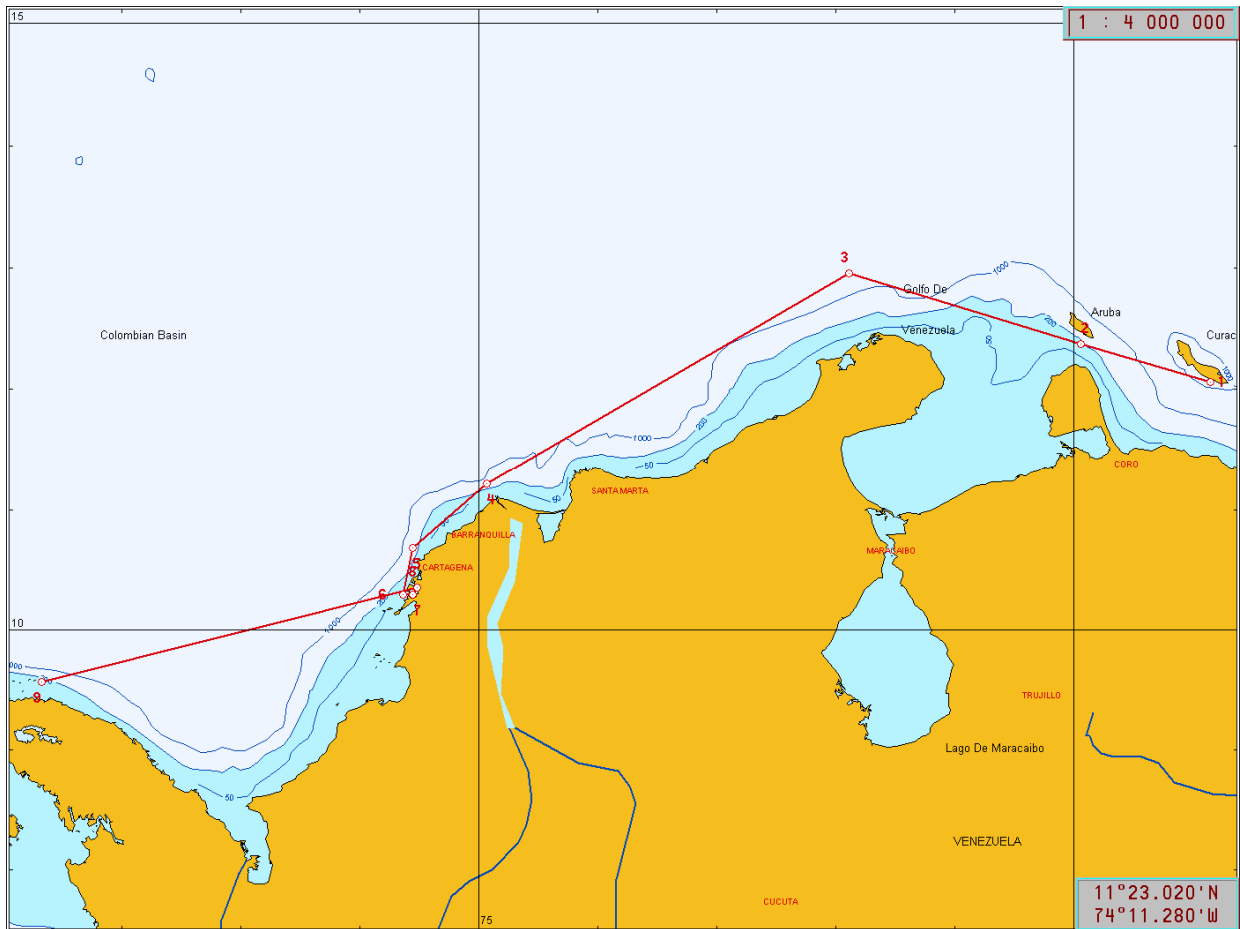
Christian

Hallo zusammen,

bei Euch ist ja die Hölle los. Ihr hattet ja ein unwahrscheinliches Glück! Hoffentlich laufen Eure Reparaturen nach Euren Vorstellungen. Bei uns ist Herbstmesse und wir gehen langsam dem Winter entgegen. Die Tage sind wieder kurz, man geht am Morgen bei Nacht weg und am Abend ist es auch schon wieder dunkel Ich wünsche euch weiterhin eine gute Zeit und freue mich auf bessere News.

Liebe Grüsse aus der Schweiz

Béatrice und Kurt



21. Oktober 2002

Um 08.10h nehmen wir den Anker hoch und setzen sofort das Gross. Mit einem flauen Gefühl in der Magengegend passieren wir die Enge der Ausfahrt und spüren noch einmal den gefährlichen Schwell und den kräftigen Passat, der nun das Grosssegel zu füllen beginnt. Erst als wir abfallen und die Genua setzen können fühlen wir uns freier. Ein kleiner Rest von Unsicherheit bleibt noch, aber nach und nach fassen wir wieder Vertrauen zu unserem Schiff, das solche Strapazen überlebt hat. Die Routine von drei Stunden Wache, drei Stunden Ruhe nimmt uns in Beschlag und lässt uns wieder die Normalität erleben. Das Schiff läuft gut vor dem Wind.



Mit grossem Abstand runden wir das Kap Vela und bleiben immer ausserhalb der 1000m Linie. Man hat uns vor dieser Strecke gewarnt, sie ist für starken Wind und übermässig groben Seegang

bekannt. Jimmy Cornell schreibt in Segelrouten der Weltmeere dass mancher Weltumsegler hier sein schlechtestes Wetter erlebt hat und im Frühjahr kenterte hier eine Maramu, ein stabiles Fahrtenschiff, grösser als die SAMIRA.

24. Oktober 2002

Gestern Abend um 18.00h hatte ich noch Funkkontakt mit René von der NYALI. Anschliessend begannen Wind und Seegang zu nehmen. Die Windfahnensteuerung schaffte es nicht mehr und so musste der grosse Autohelm 7000 das Schiff steuern. Die ganze Nacht über lief eine für etwa 25kn Wind viel zu grosse Dünung von hinten auf, während wir mehr als einen Knoten Gegenstrom hatten. Nach dem Frühstück heute Morgen beruhigte sich das Wetter wieder.

25. Oktober 2002

Um 06.50h fällt der Anker vor dem Club Nautica Manga in Cartagena. Cartagena ist der zweitwichtigste Hafen Kolumbiens und liegt an einer grossen Bucht mit zwei Zugängen. Der obere wurde im Mittelalter durch einen Steindamm, der unter dem Wasserspiegel liegt, für Schiffe geschlossen. Es gibt zwar eine Kleinboot Passage, doch die ist unbefeuert nur 2.1m tief und nachts schwer zu finden. Also benutzten wir die Haupteinfahrtsrinne. Mit eingeschaltetem Radar, unserem neuen Seekartenprogramm auf dem mit dem GPS verbundenen Notebook und der Papierkarte auf dem Kartentisch wird es eine echte High Tech Einfahrt. Schon von der weiss blitzenden Ansteuerungstonne aus sehen wir die viele roten und grünen Blitze von weiteren Tonnen vor der Stadt. Von Auge ist nicht aus zu machen, welches das nächste Tonnenpaar ist, aber Computer und Radar machen alles klar. Ich rufe mir nochmals ins Gedächtnis dass hier alles umgekehrt ist wie in Europa: „red right when return!“ (IALA B) Dann sehe ich ein grosses Radarziel direkt auf uns zukommen und im selben Moment fragt Sabina: „Kommt da ein Frachter auf uns zu?“ Und sein tiefes Horn ertönt einmal Lang. Das heisst ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord, was wir auch tun und uns ganz an den Rand der Tonnenstrasse drücken. Ausgerechnet an der schmalsten Stelle der mehrere Meilen langen Einfahrt muss uns dieses Monster begeben.

Nach etwas Schlaf gehen wir um drei Uhr nachmittags mit unseren Papieren an Land und geben sie in der Agentur von Manfred ab. In Kolumbien muss jedes ausländische Schiff von einem Agenten betreut werden. Für 50\$US will Manfred uns ein und wieder ausklariieren.

26. Oktober 2002

Unser Agent Manfred fährt mit uns zu drei Werften und holt für uns Kostenvoranschläge fürs Slippen ein. Er macht das so geschickt, dass wir jetzt schon unsere 50\$US wieder eingespart haben. Nach einem gemeinsamen Mittagessen kaufen wir im nahegelegenen Supermarkt ein.

27. Oktober 2002

Heute ist Sonntag und so besuchen wir die immer noch von Stadtmauern gesäumte Altstadt von Cartagena. Häuser, Kirchen und Paläste stammen alle noch aus der Kolonialzeit Jede Strasse ist ein Besuch wert. Holzbalkone, oft von vielen Blumen geziert, schmücken die Fassaden. Wir haben oft den Eindruck in einer alten spanischen Stadt zu stehen. Wir treffen nur sehr wenige Touristen. Manfred, unser Agent sagt dass mehr Kolumbianer in ausländischen Gefängnissen sitzen, als Touristen nach Kolumbien kommen. Schlepper vor den gut gesicherten Juweliergeschäften Fremdenführer und Strassenhändler hauen uns ständig an. In einem sündhaft teuren Strassenkaffee trinken wir ein Bier und eine Limonade für 8'000.- Pesos (ca. 4.80 CHFR) Dann treffen wir den sympathischen Strassenhändler wieder, einen freundlichen alten Mann, der ein uns ein nachgebautes Trichtergrammophon verkaufen wollte. Er strahlt uns an und erzählt, dass er sein Prunkstück für stolze 130'000.-Pesos los wurde. Wir fragen ihn, wo man hier zu

normalen Preisen essen könne und er führt uns in ein kleines Restaurant einige Schritte vom Zentrum entfernt. Wir laden ihn ein und bezahlen etwa 1.80 CHFR pro Mahlzeit.

