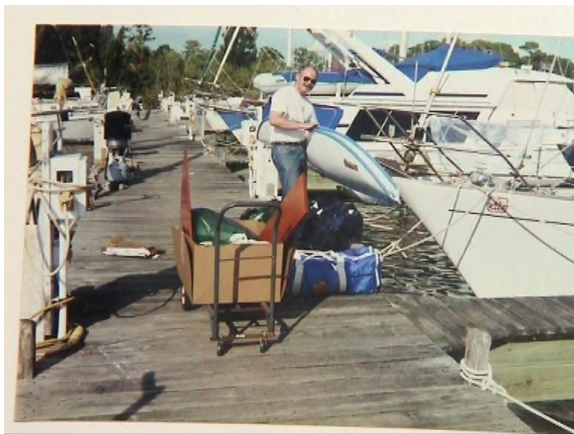


# Geschichte einer „unordentlichen“ Weltumsegelung

„Wenn ich zu einem Schiff vertrauen habe, dann zur Antares Royale“. Das war die Aussage meiner Frau als kurz nach unserer Hochzeit im Mai 1996 dieses Boot zum Verkauf ausgeschrieben war. Barbara ist ja schliesslich schon vor unserer Zeit über 10'000 sm auf der Antares gesegelt.

Wir hatten uns 10 Jahre vorher bei einem Biscaya-Törn das erste Mal auf diesem Boot getroffen. Die Antares ist eine Dufour 1200 CT, Ketch getackelt, 45 Fuss, Jg. 1979 und war zur damaligen Zeit die erste Decksalon Yacht auf dem Markt. Da die Idee, eine Weltumsegelung zu unternehmen schon lange in uns geschlummert hat und die dazu benötigten Finanzen stimmten, überlegten wir nicht lange und kauften die Antares. Sie war zu diesem Zeitpunkt in Cape Canaveral in Florida stationiert.

Der Eigner lud uns ein, das Boot zu besichtigen und zu prüfen. Da wir dachten, das Schiff zu kennen und uns der Eigner schriftlich bestätigte, dass sich die Antares in einem seetüchtigen Zustand befindet, belassen wir es bei einer Besichtigung und liessen die gründliche Prüfung aus.



Ankunft in Cape Canaveral mit 90 kg. Gepäck und Bananaboot

2. Jan.1997. Die Folgen dieser Nachlässigkeit zeigten sich auf dem ruppigen SE-Kurs durch die Bahamas mit Ziel Puerto Plata, Domenikanische Republik: Zerrissene Segel, Total-Ausfall der Maschine, gebrochenem Windgenerator und grösseren Mengen Wasser im Boot.

Notgedrungen mussten wir nach Fort Liberté in Haiti ablaufen. Von da aus konnte wenigstens unser Gast den Flughafen von Puerto Plata für seinen gebuchten Rückflug in die Schweiz auf dem Landweg erreichen. Auch Barbara konnte Ersatzteile in der Schweiz besorgen, damit wir dieses „Rattenloch“ bald wieder verlassen konnten. Anschliessend blieb uns nichts anderes übrig als zurück nach Florida zu segeln um unsere Antares gründlich in Ordnung zu bringen. Ueber die Erlebnisse von den ersten 4 Monate unserer Weltumsegelung werden wir ein Buch schreiben!



Hoher Besuch von Beamten in Fort Liberté/Haiti

Ein Jahr später, nachdem wir unsere Antares auf Vordermann gebracht hatten, starteten wir erneut. Ueber den Golfstrom und durch die Bahamas nach Luperon/Dom. Republick führte die Reise. Diesmal hatten wir das Buch „The dornless path to south“ zur Hand. Dieses Buch erwies sich als Gebrauchsanweisung für das Besegeln dieses schwierigen Revieres und wir erreichten unser Zie ohne weiteren Probleme.

Anschliessend segelten wir durch die Inselkette der Karibik südwärts und erreichten im April 1997 Puerto la Cruz in Venezuela, wo wir die Hurricansaison verbrachten.

Drei Jahre segelten wir anschliessend die Karibik rauf und runter und verbrachten die Hurricansaisons jeweils in Chagaramas/Trinidad, wo wir die Antares mit Rollbesan, Biminitop, Dodger, usw. ausrüsteten.

Im Jahr 2000 ging es dann endlich westwärts: Los Rockes, Aves, Bonaire, Curacao, Aruba, Cartagena, San Blas nach Colon/Panamakanal.

2. März 2001. Für die Passage durch den Kanal brauchten wir dann wegen einem Unfall vier Jahre. In der ersten Gatunschleuse im Panamakanal drückte uns das Tugboat (Schlepper mit 8000 hp), an dem wir festgemacht waren und mit dem wir die drei Schleusen passieren wollten, an das Heck des vor uns liegenden Containerschiffes. Der Linehandler auf dem Tugboat hatte seine Heckleine zum Land über Bord gehen lassen und der ganze Schiffsverband schwenkte, verursacht durch die Turbulenzen des einlaufenden Wassers, 45 Grad in die Schleusenkammer. Der Kapitän auf dem Tugboat hat alsdann sein Boot falsch gesteuert. Anstatt uns an die Schleusenwand zurück zu ziehen, drückte er uns an das Heck des vor uns liegenden Containerschiffes. (Einen ausführlichen Bericht über diesen Unfall wurde im Mitteilungsblatt von Trans Ocean im 2001 veröffentlicht)



Unsere Antares am Heck der CGM Renoi in der Gatunschleuse

Zum Glück entstanden keine strukturellen Schäden am Rumpf. Im Pedro Miguel Boat Club, direkt bei der gleichnamigen Schleuse, fanden wir eine sehr gute Infrastruktur vor, um unsere Antares zu reparieren und zugleich zu restaurieren. In 5'000 Std. Eigenleistung und Mithilfe von Fachleuten für das Rigg, Elektronik, Fiberglas- und Malerarbeiten war die Antares nachher besser ausgerüstet und in einem besseren Zustand als je zuvor.

26. Februar 2005. Wir verliessen Panama mit einem praktisch neuen Boot ( nur der Motor und der Rumpf mit Kiel und der Innenausbau waren noch derselbe).

In 4 Tagen (590sm) segelten wir unter Motor durch die Calmen über den Aequator nach Bahia Caraquez Ecuador. Die Einfahrt in den Rio Chone mit Hilfe eines Lotsen war sehr kritisch, die Ausfahrt dann lebensgefährlich, wegen den Sandbänken und den einlaufenden hohen Wellen. Gut dass unsere Sea Map Seekarten stimmten, sonst hätte unsere Reise schon nach kurzer Zeit auf dem Hotelstrand geendet

15. März 05. Start zu den 560 sm entfernten Galapagos-Inseln, wo wir am 19. März ankamen. Wir besuchten die Inseln San Cristobal, Sta Cruze und Isabela



Riesenechsen auf Galapagos

Die einmalige Fauna und Tierwelt kann man jedoch nur bewundern, wenn man sich an einer, der vielen organisierten 4-5 tägigen Bootstouren anschliesst, die man vorteilhaft von Sta Cruze aus bucht.

9. April 05 Start in Isabela zur Ueberquerung des Pacific. Schwache Passatwinde, im Schnitt 15 kn. Unterwegs war es notwendig, die Tauchausrüstung zu montieren und das Unterwasserschiff zu reinigen. Obwohl wir vor der Abfahrt einen neuen Antifouling Anstrich angebracht hatten, war das ganze Unterwasser voll von Entenmuscheln und ein Schnitt von 5 kn Fahrt war praktisch nicht mehr zu erreichen. (Der Farbenhändler in Panama hat uns miese Ware verkauft).

4. Mai 05. Morgens um 9 Uhr und 3200 sm mehr auf der Logge, warfen wir den Anker in Hiva Oa auf den Markesas. Bis 13. Juni blieben wir in dieser gebirgigen und schroffen Inselwelt mit der üppigen Vegetation, den schönen Wasserfällen und den grössten und süssesten Grapefrutis auf der Welt.



Typische Landschaft der Markesas

Nach Hiva Oo besuchten wir noch Ua Pou und Nuku Hiva, bevor wir zu unserer 4-tägigen Seereise zu den Tuamotus starteten.

17. Jun 05. Nach 704 sm Anker fest in der Lagune von Kauehi vor der Kirche von Tearavero. Hier trafen wir die fröhlichsten Kinder auf der Welt. Sie begleiteten uns auf unseren Spaziergängen und besuchten uns auf dem Schiff. Eindrücklich war auch der Besuch der Perlenfarmen wo wir sehen konnten, wie die schwarzen Perlen gezüchtet werden. Für uns war dies einer der schönsten und friedlichsten Orte auf unserer Weltumsegelung.



Fröhliche Kinderschar nach einem Besuch auf unserer Antares

30. Juni 05. Anker fest vor der Taina Marina in Papeete, der Hauptstadt von franz. Polynesien auf Tahiti. Das alljährlich stattfindende Haiva, ein Wettstreit der Einheimischen in Tanz, Rudern, Speerwerfen, Steineheben und Früchtetragen, war einer der Höhepunkte unserer Reise.



Speerwerfer am Haifa in Papete/Tahiti

Von dort aus besuchten wir per Flugzeug für vier Tage die Osterinseln, was sehr lohnenswert und eindrucklich war.



Moais, auf dem Transportweg zum Strand stehen geblieben.

Auf den Inseln Tahiti und Moorea verbrachten wir insgesamt anderthalb Monate, bevor wir weiter nach Huahine, Raiatea und Bora Bora segelten. Bora Bora, ist ein Traum, vor allem für die Touristen. Hinter dem Korallenriff, welches sich rund um die Insel streckt, kann man wunderschön ruhig liegen.

9. Oktober 05. Es geht weiter Richtung Westen. 10 Tage segelten wir 1200 sm im Passatwind, vorbei an Rarotonga/Cook Island nach Alofi/Niue. Niue ist mit seinen steil abfallenden Ufer die grösste Koralleninsel der Welt. Vor Alofi hat es Mooringbojen, an welchen man komfortabel liegen kann. Am



Unsere Antares in Bora Bora

Ufer muss man das Dinghi mit einem Kran hochziehen, damit es am Korallenfels nicht zerstört wird. Viele grosse Tropfstein-Höhlen, die grossen Kokos-Krappen und eine sehr freundliche Bevölkerung haben uns hier sehr gefallen.

24. Oktober 05. Aufbruch für den 3-tägigen Schlag nach Neiafu/Vava'U im Königreich Tonga. Dank der hier stationierten Mooring Charterflotte gab es sehr gutes Kartenmaterial für die vielen Anker- und Tauchplätze in dieser vielseitigen Inselwelt.

16. November 05. Es ist Zeit nach Neuseeland zu segeln, da die Taifunsaison schon begonnen hat. Die Reise führte uns 500 sm südwestwärts zum Minerva-Riff (23°38'S, 178°55'W).



Sunsetparty im Minervariff

Ohne moderne Navigation mit GPS und guten Seekarten oder elektr. Navigation mit Computer ist dieser Ort kaum zu finden. Ein gutes dutzend Schiffe haben sich hier mitten im Pacifik, in diesem Atoll versammelt. Das Riff ragt bei Niedrigwasser nur einen knappen Meter aus dem Wasser. Einmalig waren die abendlichen Sunset-Parties auf der einzigen Sandbank des Atolls, die unvergesslichen Sonnenuntergänge und auch die riesigen Lobster. Wir hörten jeden Morgen gespannt den Wetterbericht von Winfried und Ute. Von ihnen erhielten wir zuverlässige Vorhersagen um mit günstigen Winden gut nach Neuseeland zu gelangen.

28. November 05. Wir erwischten ein gutes Wetterfenster und segelten in 8 Tagen die 750 sm nach Opua/Neuseeland, wo wir am 6. Dezember am Zollsteg fest machten. Geduldig liessen wir das aufwendige Einklarierungsprozedere über uns ergehen. Nach einer Woche segelten wir in fünf Tages-Etappen weiter nach Aukland, wo wir die Taifunsaison verbrachten. Ein halbes Jahr bereisten wir Neuseeland mit einem gekauften kleinen Lieferwagen, den wir zum Campervan umgebaut haben. Die Antares liessen wir derweil in der sicheren Gulf Harbour Marina, nahe von Aukland liegen.

30. Mai 2006. Wir starteten von Opua aus mit Ziel Fiji und erreichten am 9. Juni Lautoka. Vier Monate segelten wir durch die traumhafte Inselwelt Fiji.

7. Oktober 06. Start zur Insel Tanna, die zu Vanuatu gehört. Anker am 10. Oktober in Port Resolution. Einmalig hier ist das Schauspiel des aktiven Vulkanes Mt. Yasur, den man bis zum Kraterrand besteigen kann sowie die X-tausend rumfliegenden Flughunde in der Dämmerung.



Tyische „Architektur“ von Tanna/Vanuatu

Die Hauptstadt Port Vila auf Efate war dann unser nächster längerer Aufenthaltsort. Hier konnten wir auch den traditionellen und kulturellen Anlässe der heimischen Bevölkerung beiwohnen.

1. Nov. 06. Morgens Leinen los in Port Vila und am 3. November abends Ankunft in Noumea/ Neukaledonien. Für 2 Wochen beherbergten wir hier Gäste für zwei Wochen mit welchen wir zu den umliegenden Inseln segelten. Der grosser Fischmarkt (habe noch nie so grosse Riff-Fische gesehen), franz. Spezialitäten und das Tjibaou Kulturzentrum der Kanaken waren hier die Höhepunkte.

22. Dez. 06. Ab nach Australien. Weihnachtsfest auf hoher See unter Spinnaker, mit Leuchtkerzen am Tannenbaum, Speck, Wurst und Sauerkraut auf dem Teller!

28. Dez.06. Ankunft in Bundaberg. Bereits in Noumea, der Hauptstadt von Neukaledonien haben wir für Australien ein Jahresvisum beantragt, was sich als sehr praktisch erwies, konnten wir doch so ungehindert ein ganzes Jahr lang Australien bereisen. Auch hier bauten wir wieder einen kleinen Lieferwagen zum Camper um und fuhren über 25'000 km durch das faszinierende Land.



Wir verlassen Bundaberg richtung Cairns

8. September 2007. Mit einem Visum und Cruisingpermit für Indonesien in der Tasche verliessen wir die Port Marina Bundaberg. Ziel war es, über Cairns und Darwin nach Bali zu segeln. In Tagesetappen segelten wir bis 27. September nach Cairns. Infolge eines schlimmen Augenleidens, welches

unterwegs aufgetreten ist, musste ich zum Arzt. Er sagte mir einen längeren Heilungsprozess voraus. Deshalb liessen wir die Idee, Indonesien zu besuchen fallen und blieben ein weiteres Jahr in Australien. In diesem Jahr flogen wir noch für 3 Monate in die Schweiz.

15. August 2008. Wir verliessen Cairns und segelten in Tagesetappen innerhalb des Great Barriere Riff rund um das Cape York, über die Bay von Carpentaria und entlang der Nordküste nach Darwin. Hier mussten wir nochmals unser dreimonatiges Visum verlängern, da die Inseln Christmas Island und Cocos Keeling zu Australien gehören und die Zeit zu knapp war um diese vor Ablauf zu besuchen.

24. Sept.08. Wir machten uns auf den Weg zum Kap der guten Hoffnung in Südafrika. Wie schon über den Pazifik von Panama zu den Marquesas war auch dieses Mal wieder Christian Werner dabei. Er begleitete uns auf den rund 6000 sm nach Durban/Südafrika.



Die berühmten Krappen von Christmas Island

1500 sm bis Christmas Island, Ankunft 5. Oktober. Die Insel hat eine multikulturelle Bevölkerung von Christen, Muslimen, Hindus und Budhisten die friedlich zusammenleben. Hier wird noch im grossen Stil Guano abgebaut und als Phosphat in grossen Frachtern ins Ausland verschifft. Christmas Island ist gebirgig und auch bekannt wegen den roten Krappen, welche sich jeden Dezember millionenweise aus den Bergen an die Küste und wieder zurück begeben.

9. Okt.08. 550 sm sind es bis Kokos Keeling, Ankunft 13. Oktober. Es ist ein Atoll mit einer grossen Lagune, ähnlich den Tuamotus im Pazifik.



Clubhaus mit Telefon auf Home Island Cocos Keeling

Auf der Westinsel mit dem Flugplatz leben vorwiegend Australier. Die Südinsel ist muslimisch, wo die Burka für die Frauen noch obligatorisch ist. Home Island ist für die Segler reserviert, davor ankern die Yachten. Eine offene Hütte, welche mit vielen Souvenirs von den durchreisenden Seglern geschmückt wird und ein Telefon sind das einzige Inventar

dieser Insel. Von dem Apparat aus kann man mit einer australischen Telefonkarte in die ganze Welt praktisch gratis telefonieren.

17. Okt.08. 2000 sm waren es bis zur Insel Rodriguez, welche zu Mauritius gehört. Ankunft 31. Oktober. Das Einklarieren ist sehr umständlich. Am Schluss hatten wir für Immigration, Zoll und Hafenbehörde 12 Formulare ausgefüllt. Die Insel wird von einem ca. 1 km breiten Riffgürtel umsäumt. Nur bei der Hauptstadt Port Mathurin ist durch das Riff ein Kanal herausgesprengt worden, damit man Zufahrt zu der Insel hat. Rodriguez hat einen kleinen aber feinen Oekotourismus in verschiedenen kleinen Pensionen. Hier gibt es noch eine Aufzuchtstation für die, auf den Inseln im indischen Ocean beinahe ausgerotteten Landschildkröten. Sie wurden früher von den Seeleuten, die nach Indien segelten als Proviant mitgenommen. Exzellentes Hochseefischen auf Marlins ist hier populär.



Wochenmarkt in Rodrigues

4. Nov.08. Die 350 sm bis Mauritius schafften wir in knapp 3 Tagen. Die Insel wird von Leuten jeglicher Hautfarbe bevölkert. Das Einklarierungsprozedere wiederholte sich wie in Rodriguez, nur dass noch 6 Beamte das Schiff durchsuchten. Auch hier wieder Christen, Moslems, Hindus und Budhisten die ihre farbigen Tempel haben und friedlich zusammenleben.



Port Louis, neues Hafengebäude geschaffen für die Touristen

Eine grüne Insel mit vielen Sehenswürdigkeiten, seien es Wasserfälle, Festungen oder der Markt in der Hauptstadt Port Louis. Mauritius ist auch bekannt für seinen Tourismus. Leider spürt man hier die Korruption ziemlich stark und vor Dieben muss man sich in Acht nehmen.

14. November 08. 150 sm bis La Réunion, das zu Frankreich gehört. Der Euro ist hier die Währung und es ist dementsprechend teurer als auf den andern Inseln. Réunion hat eine grosse Zuwanderung aus Frankreich und so auch viel und lauter Strassenverkehr



Viele Vulkane, grosse und kleine auf Reunion  
Die Ostseite der Insel wird beherrscht von den Vulkanen, von denen immer wieder welche ausbrechen und sich breite Lavaströme zum Meer welzen. La Réunion ist predestiniert zum Wandern, Strände zum Baden hat es eher weniger.

19. November 08. 1500 sm bis Durban/Südafrika, Ankunft 29. November. Ein harter Segelabschnitt, denn hier kann man die gefährlichen Kaltfronten aus Südwesten erwischen. So hielten wir genügend Abstand zu Madagaskar um bei einem event. Beidrehen genügend Sturzraum nach Norden zu haben. Alles lief jedoch gut, die Fische bissen wie verrückt, sogar auf einen „Zahnpastatuben-Köder“. In Durban war das Einklarieren einfach, fast ein bisschen schludrig. Wir mussten darauf achten, dass wir einen Stempel und ein Visum für drei Monate in den Pass bekamen, denn sonst darf man keine Ausflüge ins Land unternehmen. Der Besuch des nahe gelegenen Hluhluwe /Imfolozi Nationalparks war der schönste von den 5 Wildparks, die wir in Südafrika besucht hatten.

25. Januar 2009. Der Trip von Durban nach Kapstadt ist gefährdet. Hier baut der Südwestwind, der gegen den Agulhasstrom weht, die hohen gefährlichen Wellen auf. Diese Teilstrecke musste gut geplant werden und eine gute Wettervorhersage ist unerlässlich. Wir stoppten in den Häfen von East London 220 sm, Port Elisabeth 144 sm, Mossel Bay 207 sm und Sebastian Bay 120 sm. Am Dienstag, den 10. Februar 2009 umrundeten wir das Cap Agulhas um acht Uhr abends mit 20 kn aus NE. Am 11. Februar um 8 Uhr morgens angelten wir uns eine Mooringboje im False Bay Yacht Club in Simons Town bei 40 kn aus SW.

Eine sehr gute und unerlässliche Hilfe für diese heikle und gefährdete Passage war für uns die Broschüre "Southern Africa Cruising notes East to West" von Tony Herricks. Tony Herricks hat einen kleinen Laden für Bootszubehör in der Nähe des Yachthafens in Durban. Seine Webseite [www.cruisingconnections.co.za/](http://www.cruisingconnections.co.za/). Wettervorhersagen über Internet „PassageWeather.com“ oder „Windfinder“ mittels 3G Handy (kann praktisch entlang der ganzen Küste empfangen werden), oder dann Grippfile über SSB/Pactor von Sailmail oder Windlink sind sehr zuverlässig.



Marinehafen und Fals Bay Marina in Simon's Town

Der Fals Bay Yacht Club ([www.fbyc.co.za](http://www.fbyc.co.za)) war dann für fast ein Jahr ein sicherer Hafen für unsere Antares, obwohl oft bis zu 60 kn. Wind aus SW bliesen. Hier konnten wir unser Schiff auch aus dem Wasser nehmen und die nötigen Unterwasserarbeiten für einen günstigen Preis ausführen lassen. Der Travellift war jedoch für unser 15 t. Boot mit 2,10 m Tiefgang am Anschlag. Während vier Monaten bereisten wir Südafrika mit einem Mietwagen und besuchten die Schweiz für weitere drei Monate.



Kapstadt mit Tafelberg und Lions Head

14. Januar 2010 war dann der Start für die Reise über den Atlantik nach Brasilien. Wir umrundeten das Cap der guten Hoffnung und segelten entlang der Westküste Südafrikas und anschliessend entlang der Kalahari Wüste nach Namibia, ehemals Deutsch-Südwestafrika. Meistens konnten wir nachts hinter einer Insel oder in einer Bucht ankern. Das Wasser war kalt, dementsprechend auch die Temperaturen. Die Küste wird besiedelt von hunderten von Robben, Pinguinen und Seevögel. Wir besuchten Lüderiz, wo noch perfektes Deutsch



Lüderiz, mit typisch deutscher Architektur

gesprochen wird. Eindrücklich war die Geisterstadt Kohlmanskuppe mit den alten deutschen Merkmalen wie z.B. Turnhalle und Kegelbahn. Sie stammt aus den frühen 20er Jahren, als dort Diamanten gefunden wurden.

1. Oktober 10. Wir starteten mit Kurs 280 Grad von Walvisbay zur Insel St. Helena, 1300 sm, Ankunft 9. Februar. Es ist die Verbannunginsel von Napoleon und gehört immer noch zu England. Eine roffe Insel ohne Flugpiste. Nur alle 2 Wochen kommt ein Versorgungsschiff. Sehenswürdigkeiten: Das Haus von Napoleon, die Jakobstreppe mit 600 Stufen und das spektakuläre Uebersetzen und lebensgefährliche Anlanden mit dem Wassertaxi am Dinghipier.

16. Februar 10. Nach einem 1-wöchigen Aufenthalt ging die Reise 1800 sm weiter in gleicher Richtung nach Gabeldelo/Brasilien (6°56'S 34°49'W), Ankunft 2. März, wo wir in der Marina Jacaré Yacht Village [www.marina-jacare-village.com](http://www.marina-jacare-village.com) für unsere Antares Royale einen sicheren Platz am Schwimmsteg für ein halbes Jahr vorfanden. Wir besuchten von



Jacarée Village Marina im Jacarée River bei Cabedelo

hier aus Rio de Janeiro und Salvador de Bahia per Flugzeug und unternahmen eine 4-wöchige Reise in den Amazonas bis nach Manaus mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Anschliessend flogen wir für 4 Monate in die Schweiz.

15. November 10. Da starteten wir zur letzten Etappe unserer Weltumsegelung, 1230 sm, über den Äquator und das Amazonasdelta direkt nach franz. Guayana, Ankunft 24. November. In Korou konnten wir den Start einer Ariane Rakete beobachten und wir besuchten die Gefängnisinsel Iles Salut, bekannt aus dem Film „Papillon“.

30. November 10. Weiter ging die Reise nach Surinam 200 sm, wo wir zuerst vor Domburg im Surinam Fluss ankerten, Ankunft 2. Dezember. Von hier aus fuhren wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Hauptstadt Paramaribo zum einklarieren, was zwei Tage dauerte.



Die Antares im Surinam River

Wir fuhren mit der Antares auch rund 150 Meilen auf verschiedenen Flüssen durch den Urwald ins Landesinnere und wurden begleitet von Papageien und grossen Fischottern.

20. Dezember 10. Es folgte ein viertägiger Schlag nach Trinidad/Tobago, Ankunft 23. Dezember, 540 sm, und eine weitere Tagesreise in die Prickly Bay/Grenada, 80 sm, wo sich das Kielwasser unserer Antares kreuzte. Hier hatten wir vor ziemlich genau 10 Jahren ebenfalls geankert.



Grenada, Marina Port Louis, hier kreuzte sich das Kielwasser unserer Antares

Was anschliessend folgte kannten wir bereits und es war kein Neuland mehr.

19. Februar 2011. Wegen befürchteter Piraterie entlang der Küste Venezuelas segelten wir direkt nach Bonaire, 420 sm, Ankunft 22. Februar. Schnorcheln und Tauchen waren hier angesagt. Kralendijk, die Hauptstadt von Bonaire, ist ein beliebter Ort für den Besuch von grossen Cruisern. Oft lagen 4 Stück am Pier.

9. März 11. Es geht weiter nach Curaçao in die Bucht von Spanish Water. Ein- sowie Ausklarieren in der Hauptstadt Willemstad per öffentlichen Bus. Willemstad, eine schöne Stadt in holländischem Stil aus den Kolonialzeiten mit einer bewegten Vergangenheit.

22. März 11. Von Curaçao ging es in weitem Bogen um Kolumbien zu den San Blas Inseln. Ankunft 27. März nach 800 sm in Bonedup/Holandeskays. Wir haben uns unterwegs gefragt, wie sich wohl der Yachttourismus in den vergangenen 10 Jahren in dieser Inselwelt verändert hat. Diese Inseln sind nach wie vor von den Schönsten, die wir auf unserer Weltumsegelung besucht haben. Die Menge der Segelyachten, vor allem im nördlichen Teil, hat jedoch stark zugenommen. Ueber 200 Yachten im Bereich von einem halben dutzend Inseln! Nachdem die Inseln früher nur von Yachten auf der Durchreise zum Panamakanal besucht wurden, verbringen heute sehr viele Amerikaner und Kanadier den Winter in dieser Insellandschaft.

Zwei Wochen Erholung in den Inseln, bevor wir die restlichen 75 Meilen über Port Linton nach Colon in Angriff nahmen.

18. April 2011 war es dann so weit. Wir haben die Einfahrt zum Panamakanal passiert und sind sogleich steuerbord in die Shelter Bay Marina [www.shelterbaymarina.com](http://www.shelterbaymarina.com) gefahren. Nur rund 3 Meilen entfernt von unserem „Panamakanal Desaster“ wartet unsere Antares nun auf unsere Rückkehr im Dezember.

Nach 15 Jahren auf dem Meer haben wir unser Ziel erreicht. Nachdem wir 4 Jahre in Panama verbracht haben und dadurch dieses wunderbare Land kennengelernt haben, wollten wir wieder hierher zurück. Wir sagten immer: „Wir segeln um die Welt und dort wo es uns am besten gefallen hat, wollen wir später jeweils die kalten Schweizer-Wintemonate verbringen“. Wir haben viele schöne Orte, Inseln und Länder kennen gelernt wo es lebenswert wäre, aber alles in allem gefällt uns Panama doch am besten.

Im Nachhinein sind uns auch die unangenehmen Ereignisse in guter Erinnerung geblieben und wir möchten keine Erlebnisse missen, die Schlechten jedoch nicht mehr wiederholen. Wir sind froh, dass wir unterwegs alles mit unserer Videokamera festgehalten haben. So können wir unsere Erfahrungen und Erlebnisse in Gedanken auf der Leinwand zusammen mit Interessierten nochmals passieren lassen.

Die Antares mit den vielen angenehmen Sondereinrichtungen wie z.B. die feste Dodger und das Bimini-top, die wir anlässlich der Reparatur und Restauration unserer Antares montierten, haben sich bewährt. Wir sind mit einem Satz Segel inkl. Spinnaker um die Welt gesegelt und haben seit 11 Jahren immer noch die gleichen Gel-Batterien.

Was sagte ich immer wenn mich Leute fragten wie lange ich dieses verrückte Abenteuer zusammen mit Barbara noch weiterführen wolle: „Wenn ich 65, sprich pensioniert bin brauche ich nicht mehr zu segeln“. Das ist jetzt soweit und wir werden nächstes Jahr versuchen, unsere Antares gerne jemandem zu verkaufen, der auch den Wunsch hat, unsere schöne Welt zu umsegeln.

Unser Boot:

Antares Royale, Dufour 1200 CT, Länge 14 m, Breite 4 m, Tiefgang 2,10 m, Segelfläche 100 m<sup>2</sup>, Motor Perkins 85 hp

Barbara und Ulrich Sandmeier,  
6006 Luzern, Schweiz  
[antaresroyale@hotmail.com](mailto:antaresroyale@hotmail.com)

