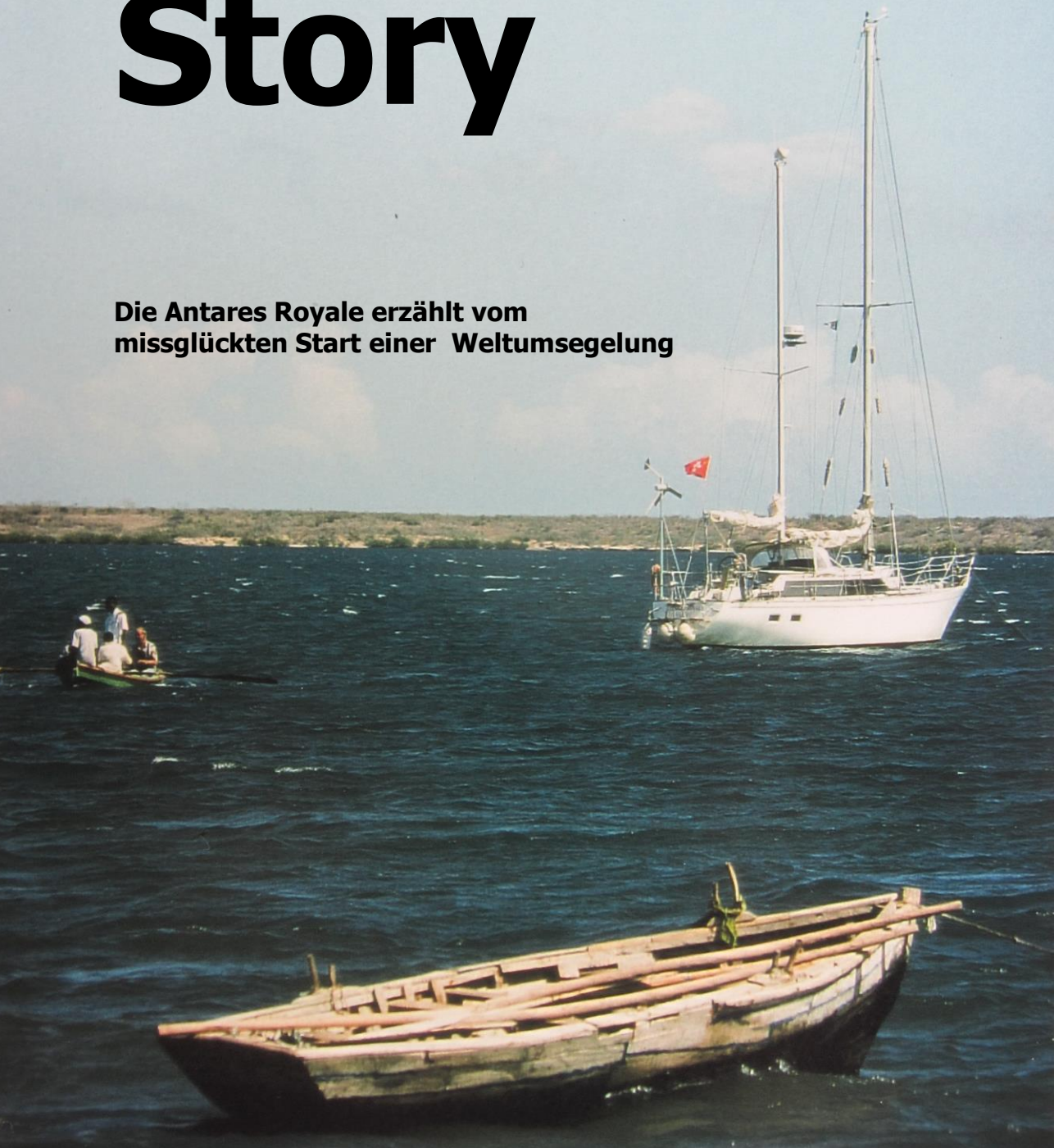
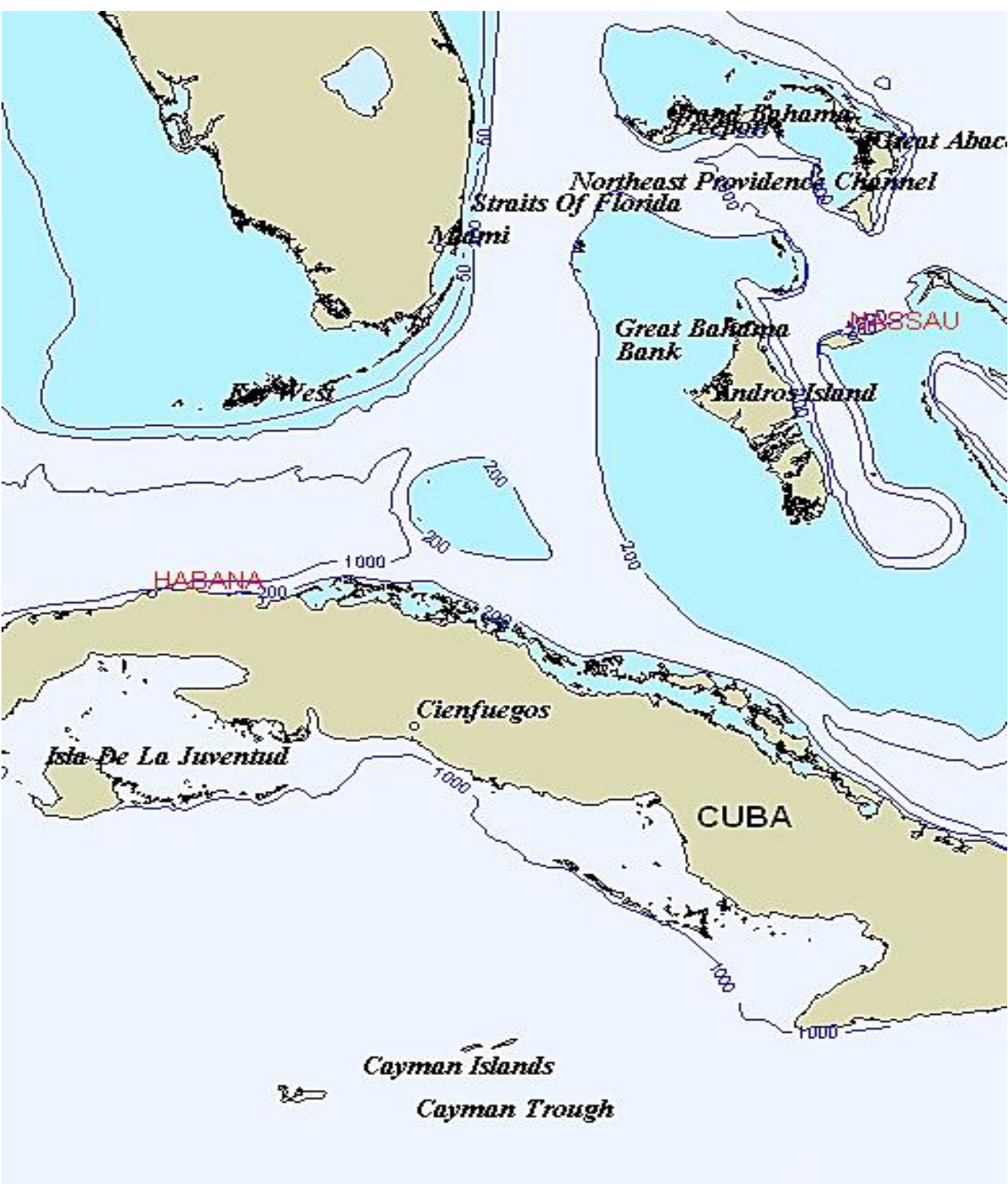


Die Haiti- Story

**Die Antares Royale erzählt vom
missglückten Start einer Weltumsegelung**





THE BAHAMAS

Eleuthera

San Salvador

Turks And Caicos Islands

Guantanamo

De Cuba

Naval Base

Guantanamo Bay

Windward Passage

HAITI

DOMINICAN REPUBLIC

PORT-AU-PRINCE

SANTO D



„Wenn bei uns zu Hause nur immer Regen fällt
Dann sehnen wir uns nach Wärme und der weiten Welt
Wir träumen von fernen Inseln im weiten blauen Meer
Dazu ein bisschen Liebe, wie schön, wie schön das wär

Ein Strand mit grünen Palmen und immer Sonnenschein
Weisse Schiffe, Blumen, Steelbandmusik und Wein
Kristallklares Wasser und schimmernd weiss der Sand
Ein Paradies wir suchen, was wir finden, sind wir gespannt“

Wir fliegen am 3. Januar nach Florida, von wo aus wir zu unserer Weltumsegelung starten werden.

Allen daheimgebliebenen wünschen wir einen guten Rutsch
ins neue Jahr und gute Gesundheit und viel Freude im 1997

Barbara und Ueli Sandmeier

Die Haiti-Story, von Barbara und Ueli Sandmeier so genannt, ist die Geschichte der ersten vier Monate unserer gemeinsamen Weltumsegelung. In diesen ersten vier Monaten ist so viel Lustiges, Unglaubliches und Aufregendes passiert, dass sich die beiden entschlossen haben, ein Buch daraus zu machen.

Wer könnte, überlegten sie sich, die Geschichte besser erzählen als das Schiff selber, mit dem Barbara und Ueli diese fast unglaubliche Reise erlebten?

Und so kommt es, dass ich, die Antares Royale, auf den folgenden Seiten von unseren Abenteuern berichten darf. Glauben Sie mir: Es ist eine wahre Geschichte. Nichts wurde hinzugefügt oder verändert. Jedoch erzähle ich alles komplett subjektiv vollkommen aus meiner Sicht, und ich schone auch meine Eigner nicht, wenn ich der Meinung bin, dass Kritik angebracht ist.

Die Antares Royale erzählt

Endlich habe ich Ruhe. Ruhe! Ruhe!! In meinen 18 Jahren als Schulschiff musste ich unzählige Strapazen und auch Havarien durchmachen, vorwiegend in der rauen Biskaya. Stellen Sie sich vor, ich habe schon fünf Mal den Atlantik überquert. Viele Skipper haben mich geplagt, die vielen B-Schein-Aspiranten noch mehr. Was ich, die Antares Royale, nicht alles erleben musste!

Ich, die Hauptfigur

Gestatten Sie, dass ich mich vorstelle. Möchten Sie wissen, woher mein Name kommt? Antares ist der Hauptstern des Sternbilds Skorpion. Er ist



ein alter Stern, darum leuchtet er rot. Royale, so edel, kommt von meinem ersten Eigner. Weil in Europa, besonders im deutschsprachigen Raum, Antares einer der häufigsten Bootsnamen ist, und um mich von den

anderen gleichnamigen Booten zu unterscheiden, gab mir der erste Skipper den Zusatznamen Royale. Ich finde, das passt. Bin ich doch solide gebaut, habe einen kräftigen Rumpf, zwei überdimensionierte Masten und einen starken 85-PS-Motor. Zudem ist mein Inneres in noblem Mahagoni ausgebaut, und ich habe einen Innensteuerstand. Speziell an mir ist die runde, gut gefüllte Bar für gemütliche Stunden.



In den Siebzigerjahren war ich zusammen mit meiner ältesten Schwester mit der Nr. 1 die Sensation an der Pariser Bootsschau: die erste Decksalon-Yacht. Mein Konstrukteur und Erbauer, Michael Dufour, hat viele erfolgreiche Yachten in diversen Größen gezeichnet und gebaut, die heute noch auf Seen und Meeren herumsegeln. Alle meine Cousinen sind solide, stabil und von bester Qualität gebaut. Meine 51 Schwester-schiffe und ich, die Nummer 24 mit Jahrgang 1979, sind mit unserer

Länge von 14 Metern die grössten Dufours, die die Werft in La Rochelle verlassen haben. Leider hat sich Michael an uns etwas übernommen. Die Herstellung war zu aufwendig, und er musste uns wegen der Konkurrenz viel zu billig verkaufen.

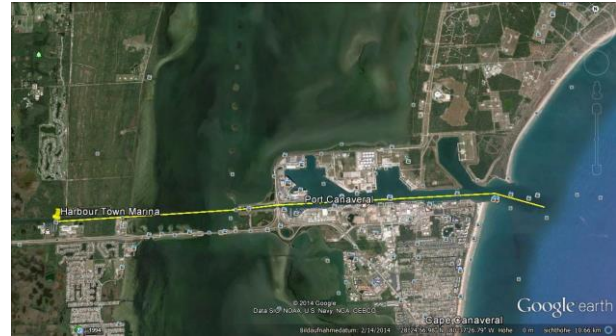
Meine Heimat

Ich bin fest vertäut am äussersten Steg in der Harbour Town Marina. Das liegt ganz in der Nähe von Cape Canaveral in Florida. Oft sehe ich die



Raketen vom nahen Kennedy Space Center aufsteigen. Besonders wenn der Space Shuttle startet, lässt mir das Getöse die Wanten zittern. Es ist unbeschreiblich, dieses tiefe Brummen, dem kein Disco-Lautsprecher die Stirn bieten kann. Und dann, zuoberst auf dem Top meines Mastes, können meine Positionslichter den

hellen Schweif und die Feuerzunge sehen, bis die Rakete den Orbit erreicht hat.



Die Harbour Town Marina liegt auf Merrit Island in Florida, zwischen dem Banana River und dem Intercoastal Waterway. Dadurch ist die Marina bei einem Hurrikan vor den hohen Wellen des Atlantiks geschützt. Um ins offene Meer zu gelangen, muss ich durch eine Schleuse und unter zwei Zugbrücken durch und anschliessend den Handelshafen von Cape Canaveral passieren. Erst dann folgt der markierte Kanal, der ins offene Meer führt.



Ich liege im warmen, moorig braunen Brackwasser. Neben mir sind ein paar Seelenverkäufer angebunden. Was die wohl schon alles mitgemacht haben? Eine Seekuh lutscht mit ihren weichen, grossen Lippen schmatzend die Fadenalgen von meinem Rumpf. Ach, wie gut das tut! Das macht mich tiefenentspannt. So muss sich jeweils mein Skipper gefühlt haben, wenn er nach der Ablieferung eines grossen Druckauftrags in Zürich noch ein Massagestudio besucht hat.

Ups! Jetzt habe ich wohl schon was ausgeplaudert, was ich vielleicht nicht hätte verraten dürfen. Ich weiss es ja nur vom Hörensagen. Ueli, der Chef, hat es seinem Segelfreund erzählt. Wie ich ja alles, was nicht direkt auf mir passiert ist, nur vom Hörensagen kenne.



Von den Seekühen, oder Manatees, wie sie hier heissen, besucht mich regelmässig eine fünfköpfige Familie. Diese, die mir gerade so gut tut, heisst «Suuflodi». Barbara, die Che-

fin, hat sie so getauft, weil sie gerne Süsswasser trinkt. Sie legt sich beim Steg auf den Rücken und säuft vom Wasserschlauch, den ihr Barbara in den Mund hält. Dabei fixiert sie sich mit den vorderen Flossen (Hufe kann man keine sehen) an Barbaras Hand. Auf dem Rücken hat «Suuflodi» viele weisse Narben, und ihre Schwanzflosse ist zweigeteilt. Diese Verletzungen haben ihr die vielen unvernünftigen Motorbootfahrer zugefügt, die in hohem Tempo den Verbindungskanal zwischen dem Banana River und dem Intercoastal Waterway passieren. Das Tempo ist offiziell



zwar auf 5 Meilen pro Stunde reduziert, aber keiner hält sich daran. So hat es am letzten Sonntag ein Manatee erwischt. Es trieb am Montagmorgen tot in unserem Hafen und sah aus, als würde es ein schwarzweisses Pyjama tragen, weil sich durch die Sonne die schwarze Haut teilweise gelöst hatte und das weisse Fett dazwischen zu sehen war. Die Rangers haben das Tier abgeschleppt und weggebracht. Ich habe noch

keine Tiere im Wasser erlebt, die so friedfertig sind. Mit ihren 500 kg Gewicht bewegen sie sich langsam durch das Wasser und fressen Seegras oder Blätter von herabhängenden Ästen.

Wie überall in den Gewässern Floridas gibt es auch hier viele Alligatoren. Wenn sie über 3 Meter lang sind, werden sie eingefangen und abtransportiert. Auch eine schöne Bachforelle von fast einem halben Meter jagte friedlich in meiner Nähe, bis sie Ueli mit einem Rapala-Wobbler, einem künstlichen Köder, überlistete. Dumme Forelle, hat Barbara gesagt.



Ein neuer Eigner

Es ist Vollmond, und ich kann nicht schlafen. Südlich über mir steht am Nachthimmel das Sternbild Skorpion mit meinem Stern, der Antares. Ich freue mich jedesmal, wenn ich sie

sehe. Immer wieder verfolgen mich die Erinnerungen an die letzten vier Monate. Wie habe ich doch meinen neuen Skipper am Anfang gehasst. Der Kerl meinte tatsächlich, ich sei ein materieller Gegenstand aus Polyester, Holz, Stahl und Aluminium mit zwei Masten, Motor und 14 Tonnen Gewicht. Er hatte keine Ahnung, dass auch ich eine Seele habe. Dass ich leide, wenn man mich bei 30 Knoten Wind durch 3 Meter hohe Wellen peitscht. Dass ich aber auch Freude spüre, wenn ich mit 7 Knoten Fahrt mit angemessener Segelfläche durch das Wasser pfeilen kann. Bis jetzt hatte Ueli nur Segelboote gechartert. Die konnte man plagen, denn wenn etwas in die Brüche ging, wurde es in der Charterbasis umgehend repariert. Ueli wusste noch nicht, dass man ein eigenes Boot schonend behandeln muss. Denn Ersatzteile gibt es nicht überall, und vor allem kann es ganz schön teuer werden, wenn etwas repariert werden muss. Ueli und Barbara waren am Anfang ihres Segelabenteuers beide Greenhörnchen und glaubten, dass sie das, was sie zu Hause in der warmen Stube auf der Seekarte geplant hatten, in der Realität auch ganz einfach umsetzen könnten.

Ich bin letztes Jahr, das war 1996, im Frühling in Florida angekommen und lag hier bis im Januar dieses Jahres. Dann sind meine neuen Eigner angeeignet. Nur einen Monat haben sie eingeplant, um mich zurechtzumachen. Alles Kosmetik. Wie habe ich gehofft,

dass sie mich richtig untersuchen und meine Blessuren finden. Aber nein. Die Herrschaften sind im Februar mit mir aufgebrochen, mit dem Ziel Millenniumswechsel am Kap Hoorn. Was glauben Sie, wie überrascht unsere Stegnachbarn waren, als wir schon im April wieder zurückgekommen sind...!

Diese Geschichte will ich nun erzählen. Ich will berichten, was in den vier Monaten vorgefallen ist. Barbara und Ueli sind für acht Wochen Heimaturlaub in die Schweiz geflogen.

Auch sie haben Erholung von den verfloßenen Strapazen verdient. Besonders Barbara, die ich sehr mag und die besonders hat leiden müssen. Ja, Barbara, die ich schon über tausende von Meilen übers Wasser getragen habe. Meistens mit ihrem vorherigen Freund, dem Ruedi. Er war einer meiner Lieblingsskipper. Ein guter Navigator, der mich nur mit einem Sextanten anhand des Sonnenstands sicher in die Karibik und zurück nach Europa navigiert hat. Ich glaube, dem sagt man Astronavigation. Barbara hat ihm beim Rechnen tüchtig geholfen. Später haben die anderen Skipper nur noch das moderne Zeug, das GPS, verwendet. Ja, Ruedi hat mich geliebt, das spürte ich. Am liebsten hätte er mich gekauft. Aber er war ja noch voll im Berufsleben und konnte jeweils nur in seinen Ferien mit mir segeln.

In der Zwischenzeit kenne ich Barbara und Ueli ganz genau, weiss über ihr Vorleben Bescheid, wie sie sich kennen gelernt haben und mit wem sie vorher befreundet waren. Aber das tut hier nichts zur Sache.

Angefangen hatte die ganze Geschichte mit meinen neuen Besitzern im letzten August, just an dem Platz, wo ich jetzt liege. Barbara und Ueli kamen nach Florida, um mich zu besichtigen.

Mein Voreigner Peter und seine Frau haben mich hierher gesegelt. Peter war vier Jahre mein Skipper und Eigentümer. Am Anfang hatte er riesig Freude an mir. Er verpasste mir ein neues Innenleben. Die beiden Achterkabinen liess er in eine komfortable Eigentümerkabine umbauen. Er rüstete mich mit einer Monitor-Selbststeueranlage und einer Rollanlage für das Vorsegel aus. Er montierte mir ein Stagsegel und liess die alten Segel abändern, sodass sie auf dieses zweite Vorstag passten. Das war eigentlich eine gute Idee, nur mit der Verankerung der Pütting war ich nicht einverstanden. Ob das wirklich hält, wenn die Segel mal gebraucht werden? Ich bezweifelte das von Anfang an. Nun, die Segel brauchte Peter nie, und so wurden meine Befürchtungen bis dahin nicht bestätigt. In Trinidad dann, als mich die Pocken plagten, bei den Schiffen heisst das Osmose, hatte er mir die nach Säure stinkenden Blasen abgeschält und mein Unterwasserschiff komplett erneuert.

Doch schon dort war etwas mit meinem Getriebe nicht in Ordnung gewesen. Peter spürte das an den stärkeren Vibrationen beim Motoren. Er glaubte, es liege am Propeller und liess diesen frisch auswuchten. Es wurde jedoch nicht besser, eher schlimmer. So verlor Peter die Freude an mir langsam und pflegte mich dementsprechend auch weniger. Die Fenster fingen an zu lecken, und der Autopilot funktionierte nur noch zeitweise. So war dann hier in Merrit Island Schluss mit Peter, seiner Frau und mir. Sie kauften sich einen Camper Van und schrieben mich zum Verkauf aus.

Es dauerte nicht lange, ja für einen Bootsverkauf überraschend kurz, bis zwei Leute für eine Besichtigung auf dem Steg auftauchten. Wen sah ich da voller Freude: Barbara!! Aber wer war das an ihrer Seite? Das war doch nicht ihr Freund Ruedi. Es war, ja, den kannte ich doch auch, der Pariser Ueli. Entschuldigt bitte diesen Namen, nur ich nenne ihn so. Er war schon 1988 eine Woche bei mir zu Gast gewesen, in der letzten Woche eines sechswöchigen Segeltörns in der Biskaya mit Barbara und Ruedi. Ueli war mit seinem Freund Albert in Brest an Bord gekommen. Die beiden waren damals mit dem Zug über Paris gefahren und hatten dort übernachtet. Sie wurden erwartet, und Barbara kochte für die ganze Crew Spaghetti. Das hatte Ueli sehr beeindruckt, das spürte ich. An diesem fröhlichen Spaghettiabend hatte Ueli

die gesamte Crew mit Geschichten von seinen Paris-Erlebnissen unterhalten. Also dieser Ueli kam nun mit Barbara, um mich zu besichtigen.

Was war dann mit Ruedi geschehen? Ruedi und Ueli waren doch befreundet! Seit Jahren waren Barbara und Ruedi nicht mehr bei mir an Bord gewesen, also war ich nicht auf dem Laufenden.

Erst später habe ich die ganze Geschichte erfahren, wie sich Barbara und Ueli näher kennen gelernt haben. Das tut jedoch hier nichts zur Sache. Auf jeden Fall waren die beiden frisch verheiratet. Ganz unschuldig war ich daran nicht, denn schliesslich hatten sich die beiden bei mir das erste Mal getroffen. Uelis Wunsch war immer schon ein eigenes Segelboot gewesen. Um die Welt wollte er segeln, am liebsten ums Kap Hoorn. Er hatte dazu bisher nur nicht die richtige Frau und natürlich auch nicht das richtige Boot gehabt. Mit Barbara schlug er zwei Fliegen auf einen Streich. Denn als mein Inserat «Dufour 12000 zu verkaufen» kurz nach ihrer Hochzeit in den «CCS Nachrichten» erschienen war, wussten die beiden sofort, dass es nur um mich gehen konnte. «Wenn ich zu einem Schiff Vertrauen habe, dann zu der Antares», hat Barbara zu Ueli gesagt. Und so war der Zeitpunkt, das grosse Abenteuer Weltumseglung in Angriff zu nehmen, perfekt.

Ich war am Anfang gar nicht begeistert von Ueli. Ein Regattasegler auf dem Zürichsee! Natürlich hatte er den B-Schein, zwar nur knapp, geschafft. Er hatte oft in Mallorca Boote gechartert und war mit vielen Leuten, auch vielen Nichtseglern, um die Inseln gekurvt. Aber ich habe damals bei diesem wöchigen Törn in der Biskaya gemerkt, dass er mir nicht richtig traute, weil ich ihm halt mit meinem Decksalon und dem hohen flachen Cockpit sowie dem eher kurzen Mast zu wenig schnell aussah.

Nun standen die zwei also auf dem Steg, zusammen mit Peter, meinem alten Meister. Er hatte die beiden eingeladen und ihnen sogar den Flug nach Florida bezahlt. Peter zeigte ihnen, wie man mich bedient. Motor, Elektrik, Steuerung, Küche usw. Die zwei wussten ja schon alles, da sie mich zu kennen glaubten. Kein Wort fiel über meinen inneren Zustand. Barbara meinte zu Ueli: «Willst du nicht mal nach dem Motor sehen? Nachschauen, wie es da aussieht?» «Das kommt noch früh genug, wenn wir merken, dass etwas nicht stimmt», war Uelis Antwort. Warum sollte er auch? Peter hatte mich ja im Kaufvertrag als «seetüchtig» beschrieben. Wenn Ueli gewusst hätte, wie viele Stunden er in den folgenden Monaten in meinem Motorraum verbringen würde, hätte er keine Sekunde gezögert und mich richtig durchleuchtet. Also kein Probesegeln, noch nicht mal die Segel nahm man aus den Säcken. Der Weg aufs offene

Wasser war ja auch kompliziert. Durch die Schleuse, unter den Brücken und durch den Industriehafen von Cape Canaveral hätte es mindestens zwei Stunden gedauert. Meine Segel wollte Ueli sowieso dann in Trinidad erneuern. Es war ja auch sonnig bei der Besichtigung. Meine Fenster und Luken hielten dicht.

Die beiden Parteien waren sich wahrscheinlich schon einig, denn Barbara und Ueli zogen bereits am selben Abend bei mir ein und freuten sich an der grossen Eignerkabine. Es wurden neues Geschirr, Gläser und Pfannen gekauft. Immer waren die beiden mit ihrem Mietauto auf Achse und kundschafteten Florida aus, statt mich mal richtig zu untersuchen. So blieb ich halt mit meinen Blessuren zurück, als die beiden nach einer Woche wieder in die Schweiz flogen. Sie wollten im Januar 1997 wiederkommen. Dann sollte es so schnell wie möglich losgehen. Davon träumten sie.



Es geht los

Es war der 3. Januar. Mit 90 Kilo Gepäck und einem Faltboot, ich habe noch nie sowas gesehen, standen Barbara und Ueli auf dem Steg. Sie kamen mit einem grossen Mietauto vom Flughafen in Tampa. Seit der Besichtigung im vergangenen August waren über vier Monate verstrichen. Während dieser Zeit war ich innen ziemlich feucht geworden. Es hatte viel geregnet, und die Fenster backbord waren nicht dicht. Die Polster stanken und waren schimmelig. Auch in der Achterkabine hatte das Wasser bei den Griffen der dahinter liegenden Backskisten durchgedrückt. Das helle Holz an der Decke war ganz schwarz. Und dann dieser muffelige Gestank. Meine Batterien waren auch am Ende. Die beiden würden eine unangenehme Überraschung erleben.

Barbara und Ueli hatten die Brücken in der Schweiz abgebrochen. Ueli hatte sein zweites Geschäft verkauft,

Barbara ihre Stelle als Empfangssekretärin und Telefonistin gekündigt. Es war ein Abschiedsfest mit allen Freunden gefeiert worden. Eine Broschüre mit allen Informationen und ausführlichem Törnplan war verteilt worden. In der Tageszeitung waren ihre Pläne mit der Überschrift «Millennium Kap Hoorn» veröffentlicht worden.

Barbara und Ueli Sandmeier vertauschen festen Höfnergrund mit Weltmeeren Wenn's nach Wunsch geht – Silvester 98 auf Kap Horn!

Im Jahreswechsel ist die Zeit der guten Vorsätze. Ueli und Barbara Sandmeier indes schreiten zur Umsetzung eines lang gehegten Traums: Sie fliegen im Januar nach Cap Canaveral (Florida), wo sie ihr neues Boot, die Segelyacht «Antares Royal», übernehmen, um ab in die Karibik zu segeln. Ob aus dem so gestarteten Törn zu zweit eine Weltumsegelung wird, hängt von Ueli Sandmeier vom physischen wie psychischen Befinden der Mann-/Frauschaft ab. Natürlich reden die beiden Silvester 1998 auf Kap Horn!

BETTY PETER
Sandmeier hat die Verwirklichung seines Traums mitunter schon vor zwei Jahren schon als er die Druckerei seinem ehemaligen Arbeitgeber «Sepp» in 1993 gegründete Firma Frontal (Helmetschweiler) übergeben wurde in eine AG umgewandelt. Ueli Sandmeier hat sich mit dem Segelboot seine persönliche Nachfolge betriebsförmig und die Firma in seinen

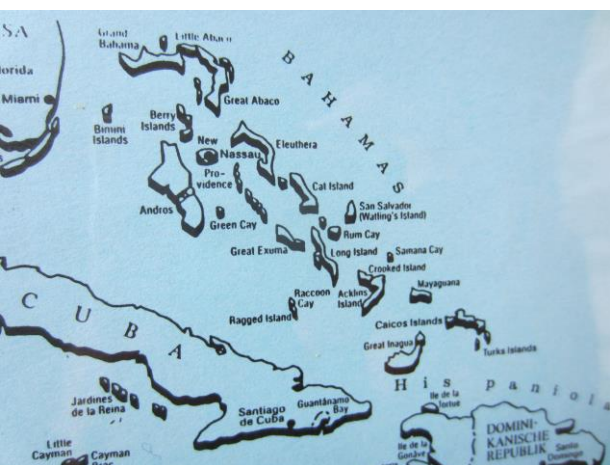
darauf, als ob sie wüssten, dass just dieses Begegnungsmittelpunkt sei an ihrem Verlust. Barbara, die die Karten über alles liebt, linderte deren Schmerz. Karten sind sehr sensibel, und die zusammengestellten Möbel verrieten Veränderung durch täglich intensives «Falschspiel». Mitrechnen des anspruchsvollen Bruderpaars wäre völlig unermöglich gewesen, denn die Sandmeiers sind nur zu zweit auf der Yacht – wenn sie nicht gerade Gäste haben – und da liegt stetes Aufpassen auf die zwei zueinandergehörigen Schicksalskarten



Der Hausrat wird im eigenen Gebäude eingelagert, denn aus der Atlantikreise entstehen Bäume. Zwischen bereits gepackten Kisten erklären ihre Ueli und Barbara Sandmeier dem «Höfner» die ungeliebte Route von Florida ins Frickland (Foto: Betty Peter)

Die Angehörigen, besonders Barbaras Mutter, hatten keine Freude, dass die beiden wegziehen wollten. Das Ziel (vor allem Uelis) war, um die Welt zu segeln. Bei der Frage, wie lange er dafür zu brauchen gedenke, hatte er nur trocken gesagt: «In 15 Jahren werde ich 65, und dann will ich nicht mehr segeln müssen.»

Nun nahmen die zwei also von mir Besitz. Jetzt wurde ich auch in ihre Pläne eingeweiht. Durch die Bahamas sollte es südwärts gehen. Erstes Ziel war Puerto Plata in der Dominikanischen Republik. Dann ostwärts zu



den Virgin Islands. Dort sollten im April die ersten Gäste an Bord kommen. Paul und Elsbeth, Bruder und Schwägerin von Ueli. Dazu Fritz, Cousin von Ueli, mit seiner Frau Käthi.



Sofort ging es an die Arbeit. Die Fenster wurden neu eingeklebt. Die Verriegelungen bei den Backskisten erhielten neue Dichtungen. Für die Polster wurden neue Überzüge bestellt. Die Starterbatterie, die Keilriemen sowie die vier Verbraucherbatterie-

rien wurden ausgewechselt. Ein neues Echolot mit Anzeige beim Steuerstand wurde montiert, ein Fäkalientank beim vorderen WC eingebaut. Sämtliche Winschen wurden durch selbstholende Winschen ersetzt.



Bei all den Arbeiten war Brian, ein Australier, sehr behilflich. Das Bananaboot brauchte einen kleineren Motor, weil der 8-PS-Yamaha viel zu gross war. Also wurde ein 2-PS-Evinrude gekauft. Ja, und das alte, jedoch noch gute AB-Dinghi mit dem guten 8-PS-Yamaha? Das verschenkte Ueli an Brian, als Entgelt für die geleisteten Arbeitsstunden. Ueli als Regattasegler wollte einfach das Vordeck frei haben, auf dem das alte Dinghi beim Segeln gelagert worden war. Das Bananaboot konnte man falten und an der Reling festbinden.

Der 14. Januar war der Termin zum Auswassern in der Cape Canaveral Marina. Das erste Mal standen der Motor, das Getriebe, die Welle und der Propeller unter Last. «Ist das normal, diese Vibrationen am Steu-

er?», fragte Ueli Barbara verdutzt. Jetzt kam mein grosses «Ohä».



Wir fahren ohne Probleme durch den Verbindungskanal, durch die Schleuse und unter den Brücken durch.



Dann wurde ich aus dem Wasser gehoben und an Land gestellt. Brian half dabei. Als erstes wurde mein Propeller kontrolliert. Der schien in Ordnung zu sein. Dann kroch Brian in den Motorraum und fand eine gebrochene Motorhalterung. Mein Motor stand also nur auf drei Beinen. Es wurde eine neue Halterung angefertigt in der Hoffnung, dass das Übel nun beseitigt sei.

Während dieser Woche kam Barbara einmal voller Freude aufs Boot. Per Fax hatte sich ein Gast angemeldet, der mit uns von Nassau bis Puerto Plata in der Dominikanischen Republik mitsegeln wollte. Hansjörg, ein Seglerkollege von Ueli. Er hatte kein eigenes Boot und somit auch keine grosse Erfahrung. Ich hatte inzwischen an Land auch einen neuen Antifouling-Anstrich erhalten. Nach einer Woche Trockenliegen war ich wieder in meinem Element Wasser. Die Segel wurden angeschlagen. «Das Grosseegel ist nicht mehr viel wert», stellte Ueli fest.



Auf dem Weg nach Puerto Plata

Samstag, 1. Februar, 5.20 Uhr. Leinen los und unter Motor ab durch den Industriehafen und die markierte Ausfahrtrinne in den Atlantik. Die Vibrationen waren etwas schwächer, aber immer noch zu stark.



Ueli, eine Tasse Kaffee in der Hand, den Kompass mit noch abgedeckt, verfehlte den ersten Markierungsposten nur um eine Handbreit. Fast

wäre das Abenteuer hier schon zu Ende gewesen. Auf offener See ging es in Küstennähe Richtung Süden. Weiter draussen zieht der Golfstrom mit 4 Knoten nordwärts. Ohne dass es jemand sofort merkte, steuerte mich mein Autopilot in eine andere Richtung. Ueli versuchte mehrmals den Kompass zu justieren. Eine Weile steuerte das Gerät richtig, bis plötzlich der Kurs nicht mehr gehalten wurde. Das hiess: Ab sofort musste immer jemand am Steuer sitzen und mich bis zum Ziel selber steuern.

Nach einer Übernachtung in Fort Pierce erreichten wir West Palm Beach. Von da aus wollten wir nach Freeport auf der Insel Grand Bahamas, eine Strecke von 85 Seemeilen. Also mussten wir über Nacht segeln, um bei Tageslicht anzukommen. Bis zum Tagesanbruch war der Horizont erhellt von den vielen Lichtern Fort Lauderdale und Miamis. Durch den Golfstrom hatten wir eine Abdrift von 60 Grad. Also steuerten wir 150 Grad, um die 90 Grad zu den Bahamas zu erreichen. Bei Tagesanbruch nahm der Wind zu. Ueli wollte das Grosseegel reffen. Ratsch! Irgend etwas war gerissen. In der Dunkelheit war das Loch noch nicht zu sehen.

Bei Niedrigwasser kamen wir in Freeport an. Deshalb konnten wir die schmale und seichte Einfahrt in die Lukajan Marina nicht passieren. Also entschieden wir uns für den Industriehafen. Die Mole lag zwei Meter über meinem Deck. Dicke Gummirei-

fen von einem Pneukran schützten sie, aber nicht mich. Durch starken Wind und mangels Möglichkeit, mich



irgendwo festzuhalten, wurde an so einem Viech mein Bugkorb massiv eingedrückt. Nun untersuchte man das Grosssegel. Ein grösseres Loch im Topbereich war auszumachen. Nur flicken ging also nicht, da musste Material eingenäht werden. So wurde ein Taxifahrer organisiert, der von einem Sattler, mangels Segelstoff, ein Stück feines Leder brachte, das Barbara mit der Nähmaschine sogleich einnähte.



Am folgenden Tag wurde ich in die komfortable und luxuriöse Lukajan Marina gebracht. Wie schön wäre es gewesen, hier ein paar Tage auszuruhen. Aber nein. Es musste vorwärts gehen, denn Hansjörg hatte sich per Fax gemeldet und seine baldige Ankunft in Nassau bestätigt. Nach nur drei Tagen Luxusbett wurde ich also wieder durch die schmale Passage gesteuert. Das Wasser war am Auslaufen, und so kam mein Kiel dem Boden oft gefährlich nahe.



Zwei Tage segelten wir nach Südwest, vorbei an den Berry Islands. Der Wind kam aus Südost, so musste meine Crew nicht viel wenden. Da probierte Ueli zum ersten Mal meine

Monitor-Selbststeueranlage aus. Sie funktionierte recht gut, nur mit dem Justieren hatte er etwas Mühe. Es war noch eine Woche Zeit, bis Hansjörg ankommen sollte. So suchten Barbara und Ueli auf der Karte nach einem ruhigen Ankerplatz bei der Insel New Providencia, auf der Nassau liegt. Sie wollten hier einige Tage ankern, bevor wir in den engen, lauten Jachthafen von Nassau einlaufen würden. Clifton Bluff an der Südostküste der Insel, auf der Karte eine schöne Bucht und als Ankerplatz bezeichnet, erwies sich als Umschlagplatz für Öltanker. Sie wurden an riesigen Bojen angebunden und so an einer kleinen Plattform festgehalten. Von dort führte eine Pipeline zum Festland, wo die grossen Tanks standen. Weil wir erst spät abends ankamen, entschloss sich Ueli, zwischen den grossen Bojen zu ankern. Es wird wohl kein Schiff kommen diese Nacht, meinte er. Morgens um 4 Uhr klopfte dann jemand ans Fenster und weckte die Crew, die fest schlief. Draussen ein riesiger Tanker. Einige Leinen vom Tanker zu den Bojen waren schon gespannt. Schnell wurde der Anker aufgeholt. Ansonsten wäre ich gefangen gewesen wie eine Fliege im Spinnennetz.

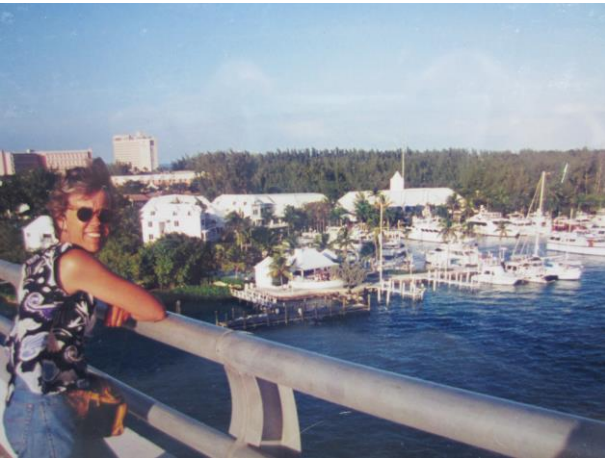
Widerwillig entschlossen sich Barbara und Ueli, in die Lyford Cay Marina zu fahren. Widerwillig, weil die Marina erstens nur durch einen schmalen und untiefen, 1 Meile langen Kanal zu erreichen war. Zweitens, weil es dort sehr teuer war. 150 US-Dollar pro

Nacht. Da konnte man sehen, wo sich die Reichen dieser Welt aufhielten, die irgendwie nur noch hier geduldet wurden. Eine Riesenyacht lag da am Steg. Sicher 25 Meter lang, mit einem Karbonmast, der alleine bestimmt gut 5 Millionen Dollar gekostet hatte. Sie gehörte einem Österreicher, der sein Geld mit dem Handel von Gebrauchtwagen in die Oststaaten verdient hatte.



Jetzt trat ein neues Problem auf. Die Toilette bei der Eignerkabine war verstopft. Wer hatte da etwas hinein-

geworfen, das da nicht hingehörte? Für einen Skipper gibt es nichts Schlimmeres, als sowas zu reparieren. Ueli hatte jedoch noch Zeit und wollte das Übel im Yachthafen in Nassau beheben.



Hansjörg kam pünktlich an. Ueli verspielte in den Casinos auf Paradise Island noch für 20 Dollar Quarters. Ich wurde für den Trip von 800 Seemeilen bis in die Dominikanische Republik vorbereitet. Vollgetankt mit Diesel und Wasser und Proviant bis unter die Decke fühlte ich mich wie eine vollgefressene Kuh.

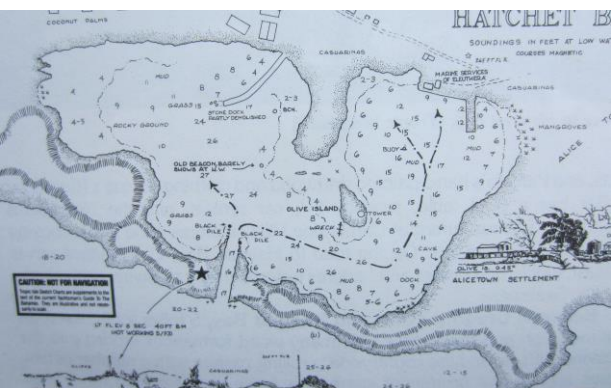
Am frühen Morgen ging es Richtung Ost-Nordost, um den 25 Meilen entfernten Flemming Channel zu erreichen, bei Wind aus Ost. Nach Regattamanier kreuzten Ueli und Hanspeter gegen den Wind. Die beiden Segler hatten wohl vergessen, dass auf dem Meer keine Zürichsee-verhältnisse herrschen. 45 Grad am

Wind ist nur Wunschdenken. 60 Grad ist das Höchste der Gefühle. Nach vier Stunden hatten die zwei dann auch gemerkt, dass sie so die Passage nie bei Hochwasser erreichen würden. So hatten sie den Motor angeworfen. Am späten Nachmittag passierten wir die Untiefen bei der Einfahrt in den Flemming Channel bei Hochwasser. Wir konnten nun 60 Seemeilen bei durchschnittlich 4 Metern Wassertiefe im Lee der Insel Eleuthera segeln. Das heisst keine Wellen, der Meeresgrund immer sichtbar.



Die Fischrutenspitze zeigte nun das erste Mal, dass etwas am Köder hing. Voller Erwartung zog Ueli die Leine ein. Die Schnur kam jedoch aus der Luft und nicht vom Wasser. Am anderen Ende kämpfte eine Möwe ums Überleben. Wenn das nur kein schlechtes Omen war!

Es war inzwischen dunkel geworden, nur der Mond gab etwas Licht. Meine Mannschaft war müde und suchte nach einem geeigneten Ankerplatz.



Hatchet Bay lag am Weg, jedoch war die Einfahrt durch die Felswand nur etwa 50 Meter breit. Diese Passage, die laut Almanach nachts nicht beleuchtet ist, braucht nicht nur Mut, sondern etwas Übermut. Ueli fuhr ganz nahe der Felswand entlang. Es war ja tief genug. Alle hielten Ausschau nach der Öffnung. Da, plötzlich schien ein Licht durch die Felswand und verschwand wieder. Hier musste es sein. Also, umkehren und nichts wie durch. Hatte geklappt. Ein ruhiger, schöner Ankerplatz war die Belohnung.

Am folgenden Morgen verliessen wir bei Tageslicht den Ankerplatz wieder durch die schmale Passage. Der Crew stockte fast das Blut in den Adern, als sie sah, dass da noch ein paar Felsbrocken an den Felskanten im Wasser lagen. Wir segelten weiter Richtung Süden, in flachem Wasser hinter der langgezogenen Insel. Immer konnten wir bei diesem klaren Wasser den Sandboden sehen. In der Tarpum Bay ankerten wir nochmals. Barbara kochte ein gutes Essen. Ach, wie schön war doch das Leben.

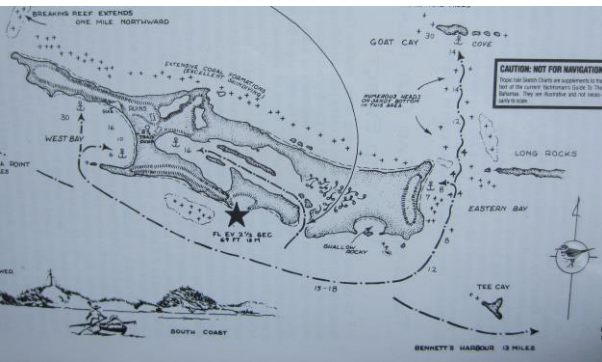
Am nächsten Morgen war um 6 Uhr Tagwache. Wir mussten gegen 10 Uhr den Powel Point erreichen, am Ende der Insel Eleuthera, wo wir wieder ins tiefe Wasser fahren mussten. Die Wassertiefe ist da nur 2,30 m. Ich konnte nur hoffen, dass mich Ueli mit meinen 2,10 m Tiefgang gut durchmanövrieren würde. Sehr oft streifte ich um ein Haar mit dem Kiel die Felsen. Aber alles ging gut.



Schaden auf dem offenen Meer

Nun konnten wir nicht mehr geschützt hinter den Inseln der Bahamas südwärts segeln. Mein Tiefgang war zu gross. Was beim Segeln bei Tiefwasser ein Vorteil ist, war hier ein Nachteil. Also ging es aufs offene Meer hinaus. Der Schwell war gewaltig, als wir aus der Abdeckung kamen. Vorne eintauchen, das Heck aus dem Wasser. Segel wurden gesetzt.

Da, plötzlich, mein Motor schüttelte sich, sodass er fast die Wände des Motorraumes berührte. «Motor abstellen!», rief Ueli. «Jetzt ist mir der Blinddarm geplatzt», sagte ich zu mir. Gut hatten wir schon die Segel gesetzt. Wäre uns das in der seichten Passage um den Powel Point passiert, wäre das Malheur schrecklich gewesen. Nun hies es also segeln. Bei Wind aus Ost mit 20 Knoten.



Das Ziel war Little San Salvador, eine Insel mit einer wunderschönen weiten Bucht, in der man gut zum Ankerplatz segeln konnte.



Dort wollte Ueli nachsehen, was da geschehen war.



Am Sonntagmorgen war er denn auch schon vor dem Frühstück in meinem Motorraum. Die hintere Motorenhalterung backbord war schon wieder gebrochen. War das die Ursache für die gewaltigen Bewegungen

des Motors oder nur die Folge eines Defekts an der Welle oder am Getriebe? Ueli entschied, die vier Halterungen zu vertauschen, um hinten bei der Welle zwei ganze Befestigungen und so mehr Stabilität zu haben. Vorne in der Werkstatt fand er einen Flaschenzug. An einem Balken, der quer über das Luk in der Salondecke gelegt wurde, wurde mein Motor etwa 10 cm hochgezogen, nachdem die Befestigungsschrauben an den Halterungen gelöst worden waren. Ueli verzichtete auf das traditionelle Sonntagsfrühstück mit Speck und Spiegeleiern. Hansjörg schmeckte es trotz allem Ungemach.



Nach neun Stunden Arbeit, mein Motorraum war um einiges sauberer, Ueli weniger, war die Reparatur vollendet.

Jetzt war die Erwartung gross. Motor starten: gut. Vorwärtsgang einlegen: ganz schlecht. Der Motor schüttelte sich wieder. Gang raus und Rückwärtsgang probieren: keine Probleme, keine Vibrationen. Was war da nur los? Ratlosigkeit bei der ganzen Crew. Also hatte auch Barbaras Beten während der Reparatur nichts genützt. Hätte ich in Menschengesprache sprechen können, hätte ich ihnen des Rätsels Lösung verraten. Es hätte alles nichts genützt, denn der Schaden, den ich seit vielen Monaten hatte, wäre ohne Ersatzteil nicht zu reparieren gewesen. Ein totaler Maschinenausfall also. So fand ich die Entscheidung der Besatzung richtig, nun einfach die Segel zu gebrauchen, um vorwärts zu kommen. Noch am selben Abend wurde der Anker gelichtet, und los ging es. Ziel war das 130 Seemeilen entfernte San Salvador, die Insel, auf der Columbus Amerika betreten hatte. Wenn es Kolumbus geschafft hatte, da unter Segel hinzukommen, sollten wir das doch auch schaffen!

Es ging zügig vorwärts, im Lee von Cat Island. Fast keine Welle, schöner Wind aus Ost-Südost. Ueli lag in der Kojen und schlief den Schlaf der Gerechten. Auf Deck plötzlich Aufregung. Barbara und Hansjörg diskutierten heftig. Hansjörg hatte Wache.

Barbara war schon bereit, ihn abzulösen. Seltsame Lichter kamen backbord immer näher. «Wir haben doch als Segelboot Vortritt», sagte Hansjörg. Auch ergab die Peilung, dass das Schiff mit dem Licht vor uns passieren würde. Also hielten auch wir den Kurs. Dann wurde auf dem immer näher kommenden Boot eine Taschenlampe geschwenkt, und leise hörte man jemanden rufen. Der Rufer leuchtete mit der Lampe nun achteraus. Jetzt wurde Ueli wach. Er montierte den starken Handscheinwerfer am Zigarettenstecker und leuchtete in Richtung Heck des anderen Schiffes. Von dort führte ein dickes Drahtseil weg, 200 Meter weiter hinten ein dunkler, unbeleuchteter Koloss. Wir waren genau auf Kurs zwischen zwei Booten eines Schleppverbands! Schnell rollte Hansjörg die Genua ein. Ueli legte die Windsteuerung lahm, und Barbara wendete auf steuerbord. Glück gehabt, sagte Barbara.

Am frühen Morgen kamen wir aus der Abdeckung der Insel. Es ging nun genau Richtung Osten, bei Südostwind von 20 Knoten. Wir mussten ein paar Mal wenden. Hansjörg sass am Steuer, Ueli auf dem WC. Da sagte Hansjörg zu Barbara in ruhigem Ton: «Da hinten ist etwas nicht mehr so, wie es vorher war.» Barbara rief Ueli. Der kam herausgerannt, ohne sein Geschäft fertig erledigt zu haben. Er sah keinen Windgenerator mehr. Der wurde, nur noch an den Kabeln hängend, inklusive Halterung im Wasser

nachgeschleppt. Die Parkerschrauben waren durch die heftigen Bewegungen aus dem Aluminiumrohr ausgerissen. Mit vereinten Kräften wurde das Ganze wieder aufgerichtet und mit Schlauchschellen festgemacht.



In der kommenden Nacht um 3 Uhr, mit wenig Wind, schlichen wir im Lee der Insel San Salvador zu unserem Ankerplatz. Der Anker fiel, die Crew ging schlafen. Ich schaute noch nach oben an den Himmel, ob meine Antares zu sehen sei. Nicht! Also standen wir auch nicht unter einem guten Stern.

Kein guter Stern

Am anderen Morgen wurde das Bananaboot auseinandergefaltet, und die Crew startete zu einer Inselbesichtigung. Auch wollte sie noch von den Bahamas ausklarieren.



Die drei spazierten zum Kolumbus-Denkmal und zum Feuer von den



Olympischen Spielen in Mexiko. Das war hier an diesem historischen Punkt aufgestellt worden. Am Abend

kochte Barbara mit dem letzten Fleisch aus dem Kühlschrank ein feines Filetgulasch Stroganow. In der Kombüse herrschte ausgelassene Stimmung zwischen Barbara und Hansjürg. Ueli band derweil vorne auf dem Bug das Bananaboot an den Relingen fest. Die Leine musste fest angezogen werden, damit sich das Boot bei den grossen Wellen nicht löste und weggetrieben wurde. In Rückenlage, das ganze Körpergewicht eingesetzt, zog Ueli am Strick. Dann ein Ruck, als die Leine riss. Ueli konnte nicht mehr reagieren und sich mit den Händen nach hinten abstützen. Ungebremst donnerte er mit dem Steissbein auf die massive Klampe. Vor Schmerz wurde er fast bewusstlos und blieb eine Weile liegen. Der Küchenmannschaft war nichts aufgefallen. Kreidebleich schlich sich Ueli in den Salon und verabschiedete sich sogleich ins Bett. Ohne Filetgulasch und Kartoffelstock verschwand er in der Eignerkabine. Er konnte diese Nacht nicht auf dem Rücken schlafen.

Morgens um 6 Uhr wurde der Anker gehoben. Ueli hatte fast nicht geschlafen. Sobald sein Steissbein mit irgend etwas in Berührung kam, schmerzte es höllisch. Der 350-Seemeilen-Trip, und das bei direkter Linie, nach Puerto Plata würde für ihn schrecklich werden. Der Kurs war Südost, der Wind kam aus Ost. Das würde manche Wende geben.

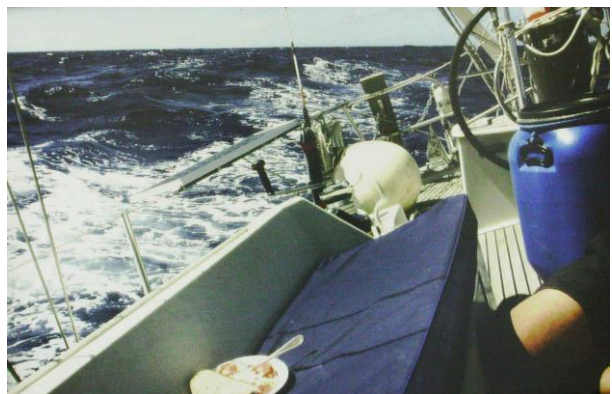


meine Bilge nicht trocken, aber wenigstens leer. Dieser Vorgang musste nun alle sechs Stunden wiederholt werden. Ueli kostete das Wasser. Es war weder ganz salzig noch ganz süß. Es konnte also nicht nur aus den Wassertanks, aber auch nicht nur vom Meer kommen. Komisch! Die Lösung des Rätsels würde sich erst in Haiti zeigen.

Es war geplant, die Inseln Mayaguana und Samana auf der Windseite zu passieren. Nur Turks und Caicos konnten in Lee passiert werden. Also wurden Genua und Grossegel dicht genommen, und ich legte mich bis an das Sül auf die Seite. Die Genua war zwar noch in gutem Zustand, aber das Achterliek war etwas ausgeblasen. Dadurch killte die Kante immer ein wenig. Aber wir kamen gut voran. Vor uns lag die Insel Samana. Nach einigen Wenden konnten wir sie in Luv umsegeln. Ueli kontrollierte die Bilge, ob da alles in Ordnung war. «Wasser im Schiff!», rief er. Es stand in der Bilge schon bis an die Unterkante des Motors! Wo kam denn das jetzt her? Die Bilgenpumpe wurde eingeschaltet. Sie lief zwar, aber am Heck kam kein Wasser heraus. Das Rückschlagventil war verstopft. Es musste dringend Abhilfe geschaffen werden. Ueli, mit den Armen bis zum Hals im Wasser, entfernte den Schlauch an der Bilgenpumpe. Ein Ersatzschlauch, der Gott sei Dank an Bord war, wurde an die Pumpe angesteckt, und Barbara hielt ihn durch das Salonfenster ins Freie. So wurde



Die beiden Zürichsee-Regattasegler segelten, was das Zeug hielt, oder eben auch nicht, hart am Wind.



Die Genua litt immer mehr. Die Nähte am Achterliek öffneten sich. Schon

war ein kleiner Riss zu sehen. Es war eine Frage der Zeit, bis die Naht ganz aufgehen würde. Dann wäre das Segel gar nicht mehr zu gebrauchen. «Warum nicht jetzt mal die Segel am Kutterstag ausprobieren?», fragte sich die Crew. Die Kreuzfock wäre da ja gerade das Richtige. Also wurden die Segelsäcke, einer nach dem anderen, aus der Backskiste geholt und das Fock gesucht. Das Kutterstag war bei Nichtgebrauch normalerweise am Mast festgebunden. Mit einem Schwanenhalssschekel wurde es bei Benützung vorne an der Pütting auf dem Deck festgemacht und mit einem Wantenspanner festgezogen. Alle drei machten sich an die Arbeit, und eine halbe Stunde später konnten sie die Genua einrollen: Wir kreuzten mit der Fock. Wunderbares Segeln, zwar etwas langsamer, aber dafür aufrechter. Ueli ging im Schiffsinneren nach vorne, um die Befestigung der Pütting unter Deck zu kontrollieren. Jedes Mal, wenn ich in die Welle tauchte, kam ihm ein Schwall Wasser entgegen. Das Drahtseil, das die Pütting und damit mein Deck nach unten hätte befestigen sollen, war gerissen. Zu hoch war der Druck, der auf ihm lastete. So wurde bei jeder Welle das Deck nach oben gezogen, und an der Verbindung zwischen Deck und Rumpf drang Wasser ein. Was ich schon bei der Montage dieser Einrichtung befürchtet hatte, war somit eingetreten. Die Verstärkung nach unten an die Innenseite des Bugs war zu schwach.

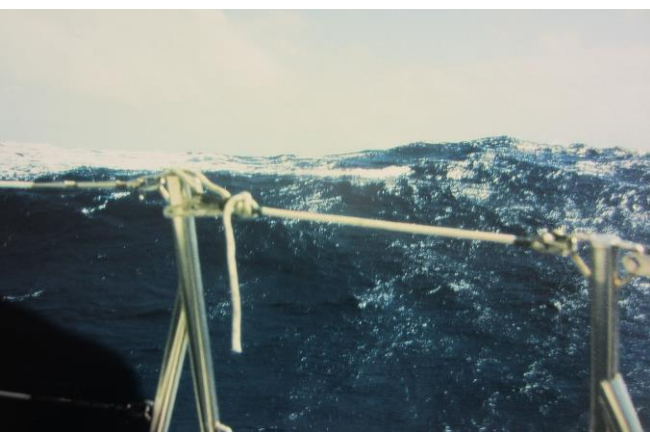
Es wurde dunkel und immer schwieriger, etwas zu unternehmen. Die gleiche Befestigung unter Deck wieder herzustellen war sinnlos. Ueli, den ich in der Zwischenzeit als einfallsreichen Skipper kennen gelernt hatte, hatte eine Superidee: Warum nicht das Kutterstag mit einer Verlängerung zum Bug bringen und dort bei der Befestigung des Vorstags festmachen? Dazu fand er einen grossen Wantenspanner in der Ersatzteilkiste. So krochen Barbara und Ueli bei Nacht und meterhohen Wellen zusammen zum Bug und befestigten dort das untere Ende des Kutterstags. Jede Welle schenkte den beiden eine Gratisdusche und einen Schwall Wasser unter das Ölzeug. Barbara weinte fast, und ich konnte Uelis Gedanken lesen. «Ich habe Gott versucht. Ich war nicht zufrieden mit meinem erfolgreichen Leben als Unternehmer. Ich war nicht zufrieden mit unserer schönen Attikawohnung auf dem Geschäftshaus. Ich wollte einfach noch mehr. Gott bestraft mich jetzt.» Ich glaube, Barbara und Ueli waren noch nie so aufeinander angewiesen und hatten sich noch nie einander so nah gefühlt wie hier auf meinem Bug bei drei Meter hohen Wellen.

Die Montage war erfolgreich. Alles hatte in der Länge und in der Stärke gepasst. Ich flüsterte Ueli, mit dem ich inzwischen etwas Mitleid hatte, ins Ohr, er solle doch den Bolzen beim Schwanenhals mit einem Klebeband sichern, damit der sich bei den

Bewegungen nicht herausarbeiten konnte. Ueli vertraute jedoch der Konstruktion des Schäkels und fand diese kleine Arbeit nicht nötig. Das war ein grosser Fehler. Ueli ging mit der Sicherheit schlafen, dass nun alle Probleme gelöst seien. Nach einer Stunde dann: ein Knall. Das Kutterstag hatte sich vorne frei gemacht. Der Bolzen beim Schwanenhals hatte sich gelöst. Das Segel mit dem Stag flog in der Luft, nur noch festgehalten durch die Schot und die Befestigung oben am Mast. Das Schlimmste war jedoch, dass es total zerrissen war. So war die ganze Operation für die Katz gewesen. Schlimmer noch: Die Hoffnung, weiter gegen den Wind nach Puerto Plata zu kommen, war nun auch nicht mehr gross. Das Kutterstag konnte zwar wieder montiert werden. Die Fock war aber futsch. So wurden die anderen Segel ausgepackt und ausprobiert. Das erste erwies sich als Genua. Viel zu gross, um aufzukreuzen. So wurde sie wieder heruntergenommen. Da es unmöglich war, das Segel wieder zusammenzufalten oder in ungefaltetem Zustand im Sack zu versorgen, wurde es einfach durch die Luke in die Steuerbordkabine gestossen, wie vorher auch die zerrissene Fock. Dort hatte Barbara ihre Lebensmittelvorräte gestaut. Das letzte Segel war eine Sturmfock. Etwas zu klein, um zügig vorwärtszukommen, aber es war die letzte Möglichkeit, weiter gegen Südosten zu gelangen.



Wir hatten in der Zwischenzeit die Turks und Caicos in Lee passiert und waren nun im offenen Meer. Vom Wetterbericht hörten wir eine Sturmwarnung von 16 Grad Nord, 70 bis 80 Grad West. «Ob wir den Sturm bei uns auch spüren werden?», fragte Barbara. Der Wind hatte auf 6 Beaufort aufgefrischt. Die Wellen wurden grösser und steiler. Wir waren noch 40 Seemeilen von Puerto Plata entfernt. Es war später Nachmittag. Da



wir wegen dem kleinen Vorsegel wenig Fahrt machten, war ich anfällig auf steile Wellen. Ich vermochte diese nicht mehr zu schneiden, sondern steckte in ihnen fest. Genau so eine Welle ergoss sich jetzt über das ganze Boot. Hansjürg war in der Kojе am Schlafen, Barbara und Ueli angebunden im Cockpit. Die Welle fegte über die Dodger, die aus starken Stahlrohren und festem Storenstoff besteht. Die Reissverschlüsse wurden ausgerissen, das Gestänge verbogen und das Ganze runtergedrückt. So verschloss es zum Glück den Niedergang, und es gelangte kein Wasser ins Innere des Boots. Das Wasser füllte zwar das Cockpit, floss jedoch schnell wieder ab. Barbara und Ueli waren tiefend nass und sehr erschrocken. Das war ein Schuss vor den Bug. So konnte es nicht weitergehen. Zum allgemeinen Schrecken war nicht nur die Dodger beschädigt, auch das Grossegel war durch die Welle zerrissen worden. Jetzt war guter Rat teuer. Ueli holte zusammen mit Hansjürg das Grossegel herun-

ter, und sie banden es auf dem Baum fest. Dabei wurde Ueli, durch die starken Schiffsbewegungen und wegen seiner Müdigkeit und Schwäche, das Fall aus den Händen gerissen, und es wickelte sich um den Besanmast. So konnte also auch der Besan nicht mehr gesetzt werden. Kein Motor, keine Segel und Wasser im Schiff. So trieben wir vor Top und Takel auf offenem Meer, 40 Meilen nordwestlich von Puerto Plata.

Treibgut

Es war schon lange dunkel geworden. Barbara hatte die Notrufnummer für einen Hilferuf auf der Kurzwellenfunkanlage eingestellt und sich notiert, was sie im Fall eines Notrufs sagen musste. «Ueli, soll ich ein Pan Pan absetzen?», fragt sie. Ueli stimmte zu, Barbara schaltete das Funkgerät ein und rief: «Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan...!» Es dauerte nicht lange, bis sich jemand meldete und nach unserer Position fragte. In diesem Moment sagte Hansjürg: «Das kann euch teuer zu stehen kommen, wenn sie euch abschleppen müssen. Die Kosten können bis 50 Prozent des Bootswerts ausmachen.» «Du hast recht», sagte Ueli, und Barbara schaltete sofort das Funkgerät wieder aus. «Wir sollten zuerst genau überlegen, was wir tun können, um uns aus dieser misslichen Situation zu befreien. Wir haben zwar im Moment weder Segel noch Motor, aber wir haben

genug Lebensmittel und genügend Zeit», sagte Ueli und schlug vor, die Genua herunterzuholen, damit Barbara sie nähen konnte.

So wurde die Genua abgeschlagen und in den Salon gezerrt. 50 Quadratmeter steifer Stoff auf so engem Raum. Die Nähmaschine wurde hervorgeholt und der kleine Honda-Generator auf Deck gebracht und gestartet, um Strom für die Nähmaschine zu erhalten. In der Zwischenzeit war das UKW-Funkgerät eingeschaltet worden, und wir konnten auf Kanal 16 hören, wie verschiedene Schiffe einander nach unserer Position ausfragten.

Die Nähmaschine flog bei dem starken Wellengang fast vom Tisch. «Ich kann nicht nähen, wenn ihr zuseht», sagte Barbara. «Geht doch schlafen.» Barbara versuchte fieberhaft, die offenen Nähte mit der Maschine zu nähen. Draussen kamen die Boote, die den Notruf gehört hatten, mit ihren Lichtern und Scheinwerfern immer näher, sodass Barbara dachte, wir nähern uns dem Land. Das Nähen mit der Maschine gelang nicht. Die Nadel war zu fein und der Stoff zu dick. Barbara versuchte es von Hand. Der spröde Handschutz, um die Nadel durch den dicken Stoff zu stossen, zerbrach. So drückte Barbara jeweils die Nadel auf der Tischkante durch den dicken Stoff. Nachts um 3 Uhr war auch sie total übermüdet und schlief am Salontisch ein. Ich trieb weiter Richtung Westen.

Am Sonntag um 6 Uhr begann es langsam zu tagen. Hansjürg und Ueli fanden die schlafende Barbara und die immer noch kaputte Genua am Tisch. Der Schaden war zu gross, um in kurzer Zeit von Hand behoben zu werden. Wir hatten jedoch noch die abgeänderte Genua am Kutterstag. Mit diesem Segel wäre es möglich, abzufallen und mit raumen Winden die Bahamas oder Haiti zu erreichen. Haiti hatte den Vorteil, dass Hansjürg seinen Flug von Puerto Plata nach Zürich auf dem Landweg doch noch erreichen könnte. Also entschieden sich die drei für Haiti. «Nach Tahiti wollte ich schon lange mal», war Barbaras freudige Zustimmung. Leider hatten wir von diesem Land keine Seekarten und keine Ahnung, ob wir ein Visum brauchten. Wir wussten nur, dass Haiti eines der ärmsten Länder der Welt und politisch sehr unruhig ist. Aber der Entschluss war gefasst. Die kleine Karte im Almanach musste genügen, da eine GPS-Koordinate bei der Einfahrt angegeben war. Wir entschieden uns für Fort-Liberté. Diese Stadt liegt nahe der Grenze zur Dominikanischen Republik. Sie befindet sich an einer grossen Lagune, fast so gross wie der Zürichsee, in die man durch eine schmale Durchfahrt gelangen kann. Also wurde das letzte Segel gesetzt. Die grosse defekte Genua kam auch in die Kabine mit den Lebensmitteln. 50 Meilen bis zur Einfahrt in den Durchstich, mit achterlichem Wind. Der Ankerplatz sollte also bis zum Eindunkeln erreicht werden können.



Die Genua am Kutterstag zog gut, und wir machten über 6 Knoten Fahrt.

Gelandet

Um 5 Uhr nachmittags wechselten Ueli und Hansjürg vor der Durchfahrt die Genua durch die Sturmfock aus, damit wir nicht zu schnell durch die Passage segelten. «Wenn wir nur wieder heil aus diesem Rattenloch

rauskommen», seufzte Barbara. Wir überquerten die Lagune und sahen vor uns die Häuser von Fort-Liberté im fahlen Licht gegen die untergehende Sonne. Zwei grosse weisse Gebäude stachen uns ins Auge. «Das sieht ja ganz zivilisiert aus», meinte Hansjürg. Vor der Stadt war kein anderes Schiff zu sehen. Wir hatten auflandigen Wind und mussten also zum Ankern aufschiesen. Das Wasser war 5 Meter tief, und der Grund stieg kontinuierlich auf 3 Meter. Wir waren etwa 200 Meter vom Land entfernt, wo sich schon eine Menschentraube gebildet hatte. Hansjürg war am Anker. «Wenn ich <Anker ab!> rufe, muss der blitzschnell fallen, sonst werden wir an Land gespült.» Ueli machte den Aufschieser. Ich stand ohne Fahrt im Wind. «Anker ab!», kam das Kommando von Ueli. «Die Kette kommt nicht aus dem Kasten!!» Sie hatte sich bei den vielen Schlägen durch die Welle richtig verkeilt. Ueli eilte nach vorne, und mit einem übermenschlichen Energieanfall riss er die Kette aus dem Kasten. Der Anker fiel und hielt sofort im lehmigen Grund. Gott sei Dank, denn ich hatte nur noch drei Meter unter dem Kiel. Die Kette wurde gesichert, Barbara holte drei kühle Bier aus dem Kühlschrank, und ich atmete erst mal tief durch, während die Crew den Ankertrunk genoss.



Bonjour Haiti

Es war dunkel geworden. In Fort-Liberté stockdunkel. Nur die beiden weissen Gebäude hatten eine Beleuchtung. Die Menschen am Strand waren verschwunden. Da, plötzlich hörte man aus der Finsternis ein Plätschern. Ein hölzernes Ruderboot nähert sich uns. In dem Boot, in Handarbeit aus Massivholz gebaut, standen sechs Personen. Sie versuchten, im knöcheltiefen Wasser, das sich im Boot befand, einen trockenen Stehplatz zu finden. Ueli fragte, ob er einen Warnschuss abgeben solle. Die dunklen Männer im Boot wollten das geflochtene Hanfseil an der hinteren Klampe festmachen. Da ging Ueli ans Heck und rief «No, no!» und versuchte sie mit der Hand zu verscheuchen. «Police, Custom, Immigration», kam es zurück. Darauf wurden die Männer herzlich willkommen geheissen. Die Crew wollte ja keine Probleme und

lud die Männer zu einem kühlen Bier in den Salon ein. «Habt ihr kein Eis?» Eis ist auf Haiti ein Luxusprodukt. Barbara, die gut Französisch spricht, erklärte ihnen unsere Lage und dass ich segel- und motorenlahm sei. Barbara weinte und erklärte den Männern, dass wir keine Visa hatten und das hier eine Notlandung sei. Schweizer brauchen kein Visum, und sie solle aufhören zu weinen, sonst würden sie sofort wieder gehen, antwortete Ferdinand, der Mann im weissen Kittel mit Achselpatten aus Gold. Das Einklarierungsformular war gerade mal ein A5-Blatt. Doch es kostete 130 US-Dollar. Drei Mann untersuchten nun mein Inneres. Alle Schubladen und Schränke wurden geöffnet, unter die Matratzen wurde geschaut und in die Gerümpelkisten. Einer der Männer zwängte sich durch die Segel in der Steuerbordkabine, um auch da nachzuschauen. Barbara erklärte ihnen, dass wir einen Gast hatten, der am Dienstag in Puerto Plata einen Flug



erwischen müsse. Kein Problem, sagten sie, Ferdinand würde einen Wagen nach Dajabon, der Grenzstadt in der Dominikanischen Republik, organisieren. Für 150 Dollar in bar. Von da aus könne Hansjürg den Bus nach Puerto Plata nehmen. Reisezeit etwa fünf Stunden. Ueli zeigte auf das Grossfall, das um den Besanmast gewickelt war. Ferdinand würde morgen seinen jungen Cousin mitbringen. Der könnte dann raufklettern und das Fall runterholen. Auch einen Mechaniker hätte er, der das Problem mit dem Motor beheben könne. Um 10 Uhr war die Visite vorbei, und die Crew konnte sich in die Koje schmeissen und erst mal richtig schlafen.

Am folgenden Morgen war die Skyline von Fort-Liberté richtig zu sehen. Die beiden beleuchteten Häuser waren die Kirche und das Pfarrhaus. Dazu gab es ein Hotel, der Rest waren mit Wellblech gedeckte Lehmhütten. Ferdinand kam schon um 8 Uhr und lie-

ferte seinen Cousin Roman bei uns ab. Ein bulliger kleiner Mechaniker begleitete die beiden. Als Werkzeug hatte der nur einen grossen Engländer bei sich. Wie eine Katze verschwand er in meinem Motorraum und schraubte die defekte Motorenhalterung ab. Das Teil könne in der Stadt geschweisst werden, sagte er. Gusseisen schweissen? Das musste nur in Haiti gehen.





Roman war 16 Jahre alt und den ganzen Tag bei uns. Er wollte der Crew zur Hand gehen. Seine Eltern waren mit ihm in die Bahamas geflohen. Nach der Scheidung der Eltern wurde er zur Grossmutter zurückgeschickt, wo er nun zusammen mit seinen Cousins wohnte. Zu essen bekam er nur die Resten, und Geld für die Schule war auch keines vorhanden.

Ueli und Barbara hatten auch kein Geld mehr. So bat Ueli Hansjürg, den Törnbeitrag zu bezahlen. In US-Dollar, wie abgemacht. Er müsse zuerst den Schweizer-Franken-

Travellerscheck einlösen, beschied Hansjürg. In einer Stadt ohne Bank... Ja, dann vielleicht in Dajabon, der Grenzstadt zur Dominikanischen Republik, hofften Barbara und Ueli. Es wurde Abend, die Segel waren gefaltet und in die Säcke verstaut, es war aufgeräumt worden und Barbara hatte natürlich geputzt. Die Genua wollte Barbara später von Hand fertig nähen. Wir hatten ja nun genügend Zeit. Das Problem mit dem Wasser in der Bilge war auch nicht mehr so drängend, nur ab und zu musste noch gepumpt werden. Bei Sonnenuntergang kam das Ruderboot, um Roman abzuholen. Es waren neun Leute darauf. Sie brachten eine Flasche Rum mit, die sie auch gleich selber tranken. Es waren Ferdinand der Immigration Officer, Raoul der Polizeichef und andere Staatsangestellte mit Cousins. Als die Flasche leer war, verlangten die Männer von



Barbara nach mehr Tranksame, und so musste ein Teil des mitgebrachten Weins dran glauben. Sehr fröhlich verliessen uns die Männer um 10

Uhr. Vorher war noch verkündet worden, dass die Crew für die Fahrt nach Dajabon um 8 Uhr abgeholt werden würde.



Besuche dieser Art sollten sich nun täglich wiederholen. Manchmal waren es nur sechs, aber auch mal 13 Personen, die sich einladen liessen. Barbara bot ihnen jedoch nur noch Tee an, was natürlich auf die Stimmung drückte. Die Haitianer liebten es, durch das Fernglas die Frauen am Strand zu beobachten, die ihr Geschäft verrichteten. Sie betrachteten eifrig eine Weltkarte, wo sie abschätzen konnten, wie weit Haiti von den USA entfernt ist. Von Zeit zu Zeit nahm einer Ueli zur Seite und fragte ihn, ob er ihm nicht zu einem Visum für die USA verhelfen könnte. Besonders Ferdinand war hartnäckig, wollte er doch als Student in die Schweiz. Barbara erklärte ihm, wie teuer der Lebensunterhalt in der Schweiz sei. Da gab er Ruhe.

Am Dienstag um 8.30 Uhr wurde die Crew abgeholt. Meine Tür und die

Luken wurden verriegelt. Nun war ich ganz allein. Gegen Mittag, als der Passatwind auf gegen 5 Beaufort auffrischte, stand bei mir eine Welle von fast einem Meter. Sturmwelle auf dem Zürichsee.

Aber mein Anker hielt. Hansjürg hatte sich von mir verabschiedet. Er war nicht sehr beeindruckt von mir. Ueli entschuldigte sich für mich wegen des missratenen Trips, der nach Puerto Plata hätte führen sollen. «Ich hätte nie mehr lernen können als in den letzten zwei Wochen», war Hansjürs kurze Antwort.



Das Auto nach Dajabon war ein Pickup. Zuerst wurde er aufgetankt, bei einer Frau, die den Diesel in 5- und 10-Liter-Kanistern am Strassenrand anbot. Ferdinand begleitete die Crew bis nach Dajabon. Er erledigte dort auch alle Zollformalitäten, damit meine Leute ohne Schwierigkeiten in die Dominikanische Republik einreisen



konnten. Auf der Ladefläche, wo Barbara, Hansjürg und Ueli saßen, fuhrten auch noch vier andere Personen mit, die die Gelegenheit nutzten, um in das andere Land zu kommen. Ferdinand natürlich vorne auf dem weichen Sitz beim Fahrer.



Die einstündige Fahrt war ein Höllenritt, besonders für Ueli mit seinem gebrochenen Steissbein. Naturstrasse, mehr Löcher und Steine als Strasse. Es wurde rechts und links gefahren, halt einfach dort, wo die Strasse am besten war. Esel, Pferde, Fuss-

gänger und Motorräder mussten neben die Strasse ausweichen. Nur wenn ein anderes Auto entgegenkam, wurde ausgewichen. Kleinlastwagen, vollgepfert mit Leuten, Hühnern, Säcken, Bananen und Eiern kamen den Reisenden entgegen. Busse, total überfüllt bis aufs Dach, magere Esel und magere Pferde mit ihren mageren Reitern. Neben der Strasse: Gebüsch, verbranntes Gras, Kakteen, Trockenheit und Unfruchtbarkeit, so weit das Auge reichte. Dann wieder kleine Dörfer mit Frauen, die ihr Essen vor den Hütten in einer Autofelge mit Holzkohle zubereiteten oder im Bach ihre Wäsche wuschen.



Der Wagen musste vor der Grenze stehen gelassen werden. So ging es zu Fuss über die Brücke des Grenzflusses. Es war gerade Markttag. Die Haitianer dürfen zwei Mal in der Woche zollfrei in der Dominikanischen Republik einkaufen. Einfach so viel, wie sie tragen konnten. So transportierten Frauen auf ihrem Kopf 20 und



mehr Eierkartons über die Grenze. Für schwerere Güter standen Männer mit Schubkarren bereit. Baumaterial, Zement, Armierungseisen, Möbel, einfach alles wurde da von Hand übergebracht, bewacht von der dominikanischen Armee. Die ist in Dajabon omnipräsent. Interessant war auch, dass zwischen den Grenzen der beiden Länder eine Zeitgrenze verläuft: In Haiti ist es eine Stunde später.

Die Einklarierung dauerte eine Weile. Der uniformierte Ferdinand schien viele Leute zu kennen. Ueli musste

Geld organisieren. Die paar Dollars, die Barbara und Ueli noch besaßen, wurden in der Hinterstube einer Bäckerei in Pesos gewechselt. Damit wollten die zwei noch ein paar Lebensmittel einkaufen. Ueli nutzte die Zeit, um seinem Bruder Paul das Missgeschick per Fax mitzuteilen. Ueli und Barbara waren sich schon lange einig, dass sie nicht weitersegeln würden, sondern zurück nach Florida, um dort erst mal mich in Ordnung zu bringen. Paul hatte darauf seinen geplanten Flug nach Miami umgebucht. Wenn das Timing stimmte, würden sie sich in unserem Ausgangshafen auf Merrit Island wiedersehen.

Es war Mittagszeit, und die Bank war bis 13.30 Uhr geschlossen. Der Bus nach Puerto Plata fuhr um 14 Uhr. Also nicht viel Zeit für Hansjörg, seinen Scheck einzulösen. Pech dann, dass es ein Schüttelscheck war: Die Bankbeamten hatten noch nie einen Schweizer-Franken- Travellerscheck gesehen. Jetzt war guter Rat teuer. Es wurde entschieden, dass Ueli mit Hansjörg nach Puerto Plata fahren sollte. Fünf Stunden Busfahrt. So musste Ueli in Puerto Plata übernachten. Barbara fuhr mit Ferdinand zurück nach Fort-Liberté. Ferdinand sollte am nächsten Tag Ueli mit einem Motorrad abholen. Die Busreise und das Hotel waren für Ueli toll. Endlich wieder mal Zivilisation. Am folgenden Morgen begleitete Ueli Hansjörg auf den Flughafen, um endlich zu seinem Geld zu kommen. In-

des: In allen Wechselstuben schüttelte man die Köpfe. Der Scheck konnte nicht eingelöst werden. Hansjörg flog nach Hause, Ueli trat den Rückweg nach Dajabon ohne Geld an. Das einzig Positive an diesem Ausflug war, dass Ueli ein Flugzeug der Condor auf dem Flughafen gesehen hatte. Im Bus war es Ueli wind und weh. Was sollte er nur machen? Dann kam er auf die Idee, beim Zwischenhalt in Santiago de los Gabaleros bei einer Bank mit der Visa-Kreditkarte Geld aus dem Automaten zu holen und die Peso dann im Hinterzimmer der Bäckerei in Dajabon zurück in Dollar zu wechseln.

Mit 500 Dollar in der Tasche wartete er auf der Grenzbrücke auf Ferdinand. Mit einer Stunde Verspätung kam dieser mit einer kleinen 125-ccm-Honda-Enduro an. Er war für eine Person vorgesehen, Fussrasten für den Beifahrer fehlten. So musste Ueli entweder die Beine hängen lassen oder die Füße auf der Hinterradschwinge abstellen – mit der Gefahr, mit den Zehen in die Speichen zu kommen. «Es geht Barbara nicht gut», begrüßte Ferdinand Ueli. Als die beiden bei uns ankamen, lag Barbara zusammengekrümmt hinter dem Salontisch. Sie hatte eine Horrornacht hinter sich. Die stündige Verspätung von Ueli hatte ihren schwachen Nerven den Rest gegeben.

Was war geschehen? In der vergangenen Nacht war der Passatwind nicht wie sonst schwächer geworden.

Ein kleiner Frachter war bei Dämmerung eingelaufen und hatte in meinem Luv geankert. Barbara hatte im Cockpit gesessen und dem Treiben zugesehen. Nach einer Weile bemerkte sie, wie der Frachter auf uns zu driftete. Sie rief, nahm Pfannendeckel und das Horn, um sich bemerkbar zu machen. Noch 50 Meter, und es hätte gekracht. Da erschien endlich ein Matrose an der Bordkannte des Frachters und erkannte das Problem, worauf der Frachter seinen Ankerplatz in mein Lee verlegte. Ferdinand hatte an Land Barbaras Schreie gehört. Er kam zusammen mit Roman mit dem Ruderboot. Roman sollte Barbara beschützen und trösten. Nach einer Weile erschien Raoul, der Polizist, und brachte seine Frau mit an Bord. Auch er hatte Barbaras Schreie gehört. Raouls Frau trug ein weisses Nachthemd und hatte eine Bibel bei sich. Sie las Barbara daraus vor und trank tüchtig kaltes Coca-Cola. Das regte natürlich die Verdauung an, und sie musste oft die Toilette benützen, was ihr sichtlich gefiel: Noch nie hatte sie auf einem so bequemen Thron gesessen! Nach Mitternacht legte sie sich dann in Hansjürgs Koje schlafen. Roman schlief zuerst im Cockpit und später im Salon. Barbara konnte kein Auge zumachen. Morgens um 6 Uhr holte Raoul schliesslich seine Frau und Roman ab, und Barbara war wieder allein. Diese Geste zeigte, dass wir mit der einheimischen Bevölkerung inzwischen ein freundschaftliches Verhältnis hatten. Alle waren sehr

interessiert, denn ich war das einzige Segelboot, das hier angelegt hatte. Ferdinand, der Immigrationsoffizier, war sehr hilfsbereit, jedoch auch ein kleines Schlitzohr und wollte immer ein paar Dollars verdienen. Die von Ueli mitgebrachten Dollars beruhigten Barbara und Ueli etwas, waren aber natürlich auch äusserst begehrt bei den Einheimischen, und Ueli und Barbara mussten alle Dienstleistungen teuer bezahlen. Die geschweisste Motorenhalterung war inzwischen eingetroffen. Ueli hatte sie montiert, vorne links am Motor, wo die kleinsten Vibrationen auftraten. Der Motor wurde gestartet und ein Gang eingelegt. Kein Erfolg, der Motor schüttelte sich und sagte: «No, no, no.» Dabei brach das geschweisste Gusseisenstück sofort wieder. Es hätte mich auch gewundert, wenn das gehalten hätte.

Das war jetzt der Moment für Ueli, sich der Sache mal gründlich anzunehmen. Wir lagen jetzt ja ruhig vor Anker, und er hatte Zeit. Also hingte er sich mit dem ganzen Oberkörper hinter meinen Motor und demonitierte die Propellerwelle vom Getriebe. Zwischen diesen beiden Komponenten war eine flexible Kupplung festgeschraubt, die ebenfalls demonitiert werden musste. Diese Kupplung fängt mit ihren Gummipuffern Schläge und Vibrationen des Propellers auf. Für mich fühlte sich das an, wie wenn man mir den geplatzten Blinddarm herausoperieren würde. «Hier ist also das Corpus Delicti», sagte



Ueli. Die Propellerwelle ist am Ende konisch und wird durch eine grosse Mutter in den Konus der Kupplung gezogen. Diese Mutter hatte sich gelöst, und die beiden Teile waren nicht mehr festgezogen. Damit sich die Welle in der Kupplung nicht dreht, wird sie mit einem Edelstahlkeil auf der Welle fixiert, der in die Nut der gusseisernen Kupplung greift. Da Welle und Kupplung nicht richtig fest-sassen, hatte die harte Edelstahlfeder das weiche Gusseisenstück richtig ausgebohrt. Das Loch war dann so gross geworden, dass sich die Welle darin verkanten konnte und so den Motor zum Schütteln brachte. Nun war der Übeltäter gefunden. Wie jedoch reparieren? Es musste Ersatz her. Jetzt kam Ueli die Condor-Maschine auf dem Flughafen in Puerto Plata in den Sinn. Ueli hatte gute Kontakte zum Reisebüro NUR Touristik und so indirekt zu Condor. «Weisst du was», sagte Ueli zu Barbara. «Du fliegst in die Schweiz und holst Ersatzteile.» Über Sailmail wur-

de für Barbara ein Flugticket für den kommenden Dienstag organisiert und in der Schweiz schon mal eine neue Kupplung bestellt. Barbaras Mutter war zu jener Zeit im Spital. Es würde Barbara guttun, in die Schweiz zu fliegen, etwas Kultur zu schnuppern und ihre Mutter zu besuchen.

Die Zeit bis zum Abflug verbrachte Barbara mit Segelnähen. Wir hatten wie jeden Abend Besuch: Ferdinand, Alex, Josef und Raoul der Polizist, der direkt am Strand eine Hütte hatte und dessen Frau schwanger war. Sie gehörten zu den Stammgästen und nahmen jeweils auch einige Cousins mit, sodass das Ruderboot immer voll war. Barbara war bei allen beliebt, weil sie gut Französisch sprach. Dass sie Besucher gerne bewirtete, wussten die auch. Nach dem Tee fragten sie frech, ob noch etwas von dem Whisky übrig wäre, von dem sie gestern getrunken hatten.

Roman kam auch jeden Tag auf 8 Uhr. Er frühstückte und half, so weit es seinen Möglichkeiten entsprach. Da er Englisch sprach, konnte sich Ueli mit ihm unterhalten. So erfuhren Barbara und Ueli vieles über die Leute im Land, z.B. wie viele Leute diese oder jene Person schon umgebracht hatte. Haiti war zu dieser Zeit wegen politischer Unruhen unter der Kontrolle der UNO. Die Militärs hatten geputscht, als Präsident Aristide gerade für einen Staatsbesuch in den USA weilte. Daraufhin hatten die Amerikaner eingegriffen und Haiti

unter UNO-Beobachtung gestellt. Die UNO-Fahrzeuge, die man ab und zu auf dem Festland vorbeifahren sah, waren eine Beruhigung für Barbara und Ueli. Auch befand sich ein Stützpunkt mitten in der Stadt, in den meine Crew hätte flüchten können, falls ich gekapert worden wäre. Wäre ich voll funktionsfähig gewesen, wäre das wohl der Fall gewesen, denn der Drang der Leute, in die USA zu kommen, war gross.



Es war Montag, Ueli und Barbara wurden mit dem Ruderboot abgeholt. Ferdinand hatte ein Auto organisiert.



Jetzt für 90 Dollar, nicht mehr für 150. Zuerst waren Barbara und Ueli jedoch bei Raoul in die Hütte eingela-



den. Sie sassen am Tisch mit seiner Frau, den Kindern und der Grossmutter. Durch die Fenster guckten neugierig die Nachbarn. Aus den grossen Lautsprechern tönte laute Musik. Alle sassen einfach da und hörten Musik, bis Raoul Barbara fragte, ob sie denn nicht Patentante des erwarteten Kindes werden wolle. Wann denn die Geburt sein sollte, wollte Barbara wissen. Weiss nicht, vielleicht im April oder später, war die Antwort. Sie lehnte dankend ab. Wir wollten ja schnellstmöglich von diesem unbequemen Ort weg – und nicht wieder zurückkommen."

Dann war es Zeit für Barbaras Abreise, sie und Ueli fuhren zusammen mit Ferdinand nach Dajabon. Wieder war das Auto voll mit gratis Mitfahrereinden. Barbara nahm den Bus nach Puerto Plata und übernachtete im gleichen Hotel, in dem Ueli ein paar

Tage zuvor gewohnt hatte. Ueli bestellte in der Schweiz per Fax eine Motorenhalterung und vier Silentblöcke für den Motor sowie eine neue Elektronik für den Autopiloten. Dann kam er am Abend wieder an Bord. Wir würden nun zehn Tage allein miteinander sein.

Inzwischen hatten wir uns aneinander gewöhnt, hatten uns beide etwas die Hörner abgestossen und waren schon fast Freunde geworden. Jeden Tag wurde Roman hinausgebracht, meist von seinen Kameraden. Die Jungs blieben meist eine Weile, bis Ueli sie von Bord jagte, weil sie Ueli wie Affen durch das grosse Luk im Salon zuschauten und ihn ärgerten, wenn er am Motor werkelte. Das Leck, wo das Wasser eindrang, hatte Ueli immer noch nicht gefunden. Im Moment war die Bilge auch trocken. Roman erzählte Ueli viel von den Leuten im Dorf, von seinem Vater, der in Nassau lebte und von seiner Mutter irgendwo auf den Bahamas. Er bat Ueli, ihn dorthin oder in die Staaten mitzunehmen. Das war natürlich nicht möglich. Ueli versprach ihm aber 100 Dollar Lohn, wenn er tüchtig mithälfe. Das Geld sollte er erhalten, sobald Barbara aus der Schweiz zurückgekehrt wäre. Davon könne er sich dann eine Uniform und Schulbücher kaufen. Zudem wollte Ueli Roman das Schulgeld zahlen, wenn er ihm jeweils die Rechnung der Schule oder sonst einen Beleg schicken würde.



Einmal bat Ueli Roman, ihm die Stadt zu zeigen. Und so besuchten die beiden am folgenden Tag zusammen mit fünf Freunden von Roman die Festung von Fort-Liberté. Haiti war einst französische Kolonie und sehr ertragreich gewesen, bis es selbstständig wurde. Der Grossteil der jetzigen Bevölkerung sind Nachkommen der Sklaven aus Afrika. Voodoo und sonstige heidnische Bräuche trifft man hier noch sehr oft an. Beim Spazier-



gang durch die Stadt fiel Ueli ein Haus besonders auf, der «Dauphin Night Club». Am Strand, unter dem einzigen Baum, hatte sich ein Dutzend Halbwüchsige versammelt, die den weissen Besucher argwöhnisch

beobachteten. Alle waren sehr ernst und machten einen traurigen Eindruck. Nirgends konnte man Lachen hören. Für Ueli war es ziemlich beklemmend, so als Exot durch die Stadt zu spazieren.



Donnerstagmorgens, bei Tagesanbruch, schauten Fischer durch die Seitenfenster in die Kabine, wo Ueli noch schlief. Dann legten sie ihre Netze aus, um sie am Nachmittag wieder einzuholen. Ein kleiner Barracuda und ein Hummer hatten sich im Netz verfangen. Die Fischer boten Ueli den Fang zum Kauf an. «Man kann ja nicht so sein und den Leuten nichts abkaufen», dachte der sich und bezahlte die verlangten 5 Dollar. Den Barracuda, der eh schon tot war, kochte er sich am Abend. Den lebenden Hummer warf er wieder ins Wasser und rief ihm nach: «Du bist ein armer Kerl, und ich bin ein armer Kerl. Ich lasse dich frei, in der Hoffnung, dass ich auch wieder mal aus diesem Rattenloch rauskomme.»



Am Abend kam dann hoher Besuch – einflussreiche Menschen, allen voran der Gemeindepräsident. Dann Leute von Zoll, Immigration und Polizei, total 14 Personen. Es war eine gemütliche Runde, und es wurde weniger getrunken als sonst. Der Gouverneur lud Ueli auf den nächsten Morgen in sein Büro ein. Er stellte ihm seine Mannschaft und seinen Wagen, einen Isuzu Trooper, zur Verfügung. Er wollte nach Dajabon fahren, um Barbaras Fax in Empfang zu nehmen. Es wurde eine relativ komfortable Fahrt, für einmal auf einem Autositz und nicht auf der harten Ladefläche eines Pickups. Sie war dann jedoch kurz vor Dajabon zu Ende, weil der Keilriemen der Wasserpumpe riss und das Kühlwasser zu kochen begann. Der Keilriemen verwickelte sich so unglücklich unter den anderen der Klimaanlage und des Alternators, dass der Wagen abgeschleppt werden musste. In Dajabon wartete Barbaras Fax wegen der Ersatzteile auf Ueli. Es gab noch Fragen wegen der Kupplung. Ueli lud die fünf mitfah-

renden Beamten zum Mittagessen ein. Keiner verzog eine Miene, keiner bedankte sich. Im Gegenteil – die fünf Dollar, die Ueli in der Brusttasche mit sich trug, nahm man ihm auch noch ab und bestellte nochmals fünf Bier. Das Auto wurde am frühen Nachmittag auch fertig, und so konnte die Heimreise angetreten werden.

Am Abend fanden sich die Stammgäste erneut zur fröhlichen Runde bei uns ein. Man diskutierte das Fussballspiel des kommenden Samstags: Fort-Liberté gegen Cap Haitian, Nationalliga A. «Ich bin auch fussballinteressiert», sagte Ueli. Sofort wurde er zum Spiel eingeladen.

Am Samstagmorgen führte man ihn ins Haus eines höheren Polizeioffiziers. Dort war bereits ein halbes Dutzend Leute versammelt, die meis-



ten kannte Ueli. Das Spiel sollte um 14 Uhr beginnen. Es war Bier vorhanden, und vor allem Eis. Die Anwesenden – Ueli ausgenommen – befrankten sich, und dann ging es ab ins Stadion. Ueli mit sechs Bodyguards, denen er natürlich den Eintritt bezahlen musste. Das Spiel war interessant, schnell und impulsiv. Die Zuschauer lebten mit und rannten an der Seitenlinie mit dem Ball auf und ab. Die Stimmung war frenetisch, bis sich die Fans beider Mannschaften in die Haare gerieten und eine wüste Schlägerei begann. Das Spiel musste für eine Viertelstunde unterbrochen werden. Es endete 1:1.

Am Sonntag war Ostern, die Kinder hatten schulfrei. Zuerst schwammen nur zwei Knaben zu uns heraus. Sie fragten, ob sie sich auf der Badeplattform ausruhen dürften. Ueli erlaubte es. Nach einer Weile waren sie schon in meinem Cockpit. Das sahen die



anderen Jungs an Land und machten sich ebenfalls auf den Weg zu uns.

Natürlich konnte man ihnen jetzt auch nicht verbieten, mich zu betreten, und so befand sich bald ein Dutzend Kinder auf meinem Deck, die in alle Luken schauten. Ueli verbot ihnen den Zutritt unter Deck. Ich wäre wahrscheinlich sofort ausgeräumt worden. Die Jungs freuten sich, waren laut und sprangen vom Deck des Salons ins Wasser. Mit Uelis Sonntagsruhe war es also vorbei.

Am Abend hatten wir dann wieder Besuch von unseren Stammgästen. Im Dancing sollte am Ostermontag eine Band spielen. Uelis Interesse war auch hier gross. Raoul und Roman sollten mich bewachen, damit Ueli in den Club gehen konnte. Den ganzen Montag hörte man den Generator, mit dem Strom für die Verstärker und Lautsprecher gemacht wurde. Mit «un, deux, trois» wurde die Anlage geprüft, dann konnte die Band üben. Um 8 Uhr wurde meine Crew ausgetauscht: die Bewachung kam, Ueli ging. Mit sechs Bodyguards betrat er den Club. Wieder zahlte er natürlich den Eintritt für alle. Die Musik war wirklich gut und vor allem laut, sodass ich sie auch draussen einwandfrei hören konnte. Auf der Tanzfläche waren praktisch nur Männer, die mit einer Flasche Rum in der Hand auf der Tanzfläche herumhopsen. Nur eine weitere Person weisser Hautfarbe war anwesend. Ein Offizier der UN, die im Ort stationiert waren. «Hast du fünf Dollar für eine Flasche Rum?», fragte Ferdinand. Dann stellte er Ueli weitere Cousins vor, die

natürlich auch mittranken. Dann eine zweite Flasche, eine dritte, eine vierte. Ferdinand hatte glasige Augen und stellte Ueli zwei Damen vor. Ob beide für ihn bestimmt gewesen wären oder eine für ihn und die andere für Ferdinand, wusste Ueli nicht, denn er flüchtete zu mir. Es war Mitternacht. Mit mir war alles in Ordnung, und die Wachmannschaft freute sich über die 5 Dollar Lohn.

Der Mittwoch rückte näher und damit Barbaras Rückkehr. Sie hatte in der Zwischenzeit in der Schweiz einiges erledigt. Am meisten hatte sich ihre Mutter gefreut, die sie im Spital besucht hatte. Barbara hatte abwechselungsweise bei ihrem Vater und bei ihrer Schwester geschlafen. Nachts hatte sie immer das Licht brennen und die Schlafzimmertüre offen lassen müssen, denn die vergangenen vier Wochen hatten sich in Angstträumen wiederholt. Sie hatte die Ersatzteile organisiert, einige Besuche bei Bekannten gemacht und rüstete sich nun, wieder nach München zu fahren und von dort aus nach Puerto Plata zu fliegen. «Wenn ich nicht mit dir verheiratet gewesen wäre», sagte sie später zu Ueli, «wäre ich nicht zurückgekommen.»

Ein Geschenk des Himmels

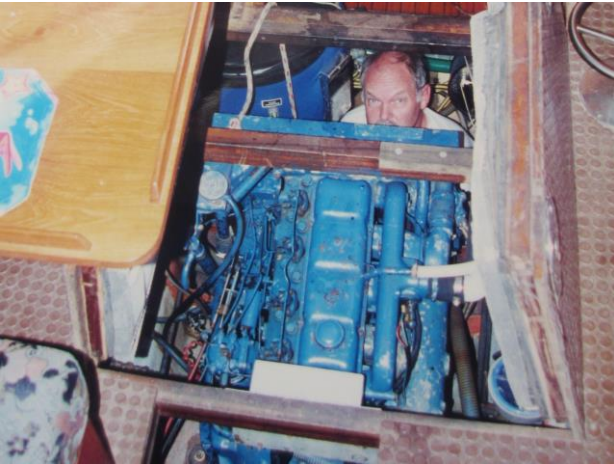
Es war inzwischen Mittwoch, genau acht Tage nach Barbaras Abreise. Ueli mietete wieder ein Auto für 90 Dollar. Das Geld ging ihm langsam aus. Gut, dass Barbara wieder wel-

ches mitbringen würde. Ueli hoffte sehr, dass das nun die letzte Fahrt nach Dajabon war. Barbara kam pünktlich mit dem Bus an. Gerne nahm Ueli Barbara den Rucksack ab. Der wog 17 Kilo, weil Barbara alle Ersatzteile im Handgepäck mitgeschleppt hatte, um sie bei der Landung auf jeden Fall bei sich zu haben. Glücklicherweise bei mir an Bord angekommen, wurden die Taschen ausgepackt. Ja, was war da nicht alles drin: Schwarzwälder Schinken, Bauernbrot, Schweizer Käse und natürlich die Geschenke für unsere haitianischen Freunde: günstige Uhren, Kugelschreiber, Taschenmesser und weitere Kostbarkeiten.



Bei aller Freude am Auspacken warfen die beiden einen Blick durchs Seitenfenster. Und was sahen sie da? Der Mast eines Segelbootes zog vor-

bei! Barbara und Ueli sprangen aus dem Salon ins Cockpit. Ein französisches Segelboot ankerte seitlich von mir. Barbara und Ueli winkten voller Freude. Die beiden hatten das Gefühl, dass Ostern und Weihnachten gleichzeitig sei. Jetzt war das Glück vollkommen. Sie waren nicht mehr alleine hier.



Am anderen Morgen, kurz nach dem Zähneputzen (Ueli fängt nie eine Arbeit an, bevor er sich nicht rasiert und die Zähne geputzt hat. Ob das Ritual oder Aberglaube ist, weiss ich nicht), öffnete Ueli die Deckel des Motorraums und machte alles bereit, um die neue Kupplung zu montieren. Er steckte sie provisorisch auf den Konus der Welle. Und wurde ganz bleich: Sie passte nicht! Der Konus war zu klein. Die Kupplung konnte nicht weit genug nach hinten gedrückt werden, dass man vorne die grosse Schraube auf dem Gewinde der Welle hätte festziehen können. Von Hand ausfeilen? Sicher nicht.

Ferdinand fragen, ob es hier in Fort-Liberté eine Möglichkeit gab, die Kupplung auszudrehen? Ueli traute sich fast nicht, den Kopf aus meinem Motorraum zu nehmen und Barbara das Ungemach zu erzählen.

In der Zwischenzeit war Jean-Pierre, der Skipper meines Nachbarn, mit seinem Dinghi hergefahren und zu uns an Bord gekommen. Fröhlich wurde er von Barbara begrüsst. Ueli hatte ihr das Mahlheur mit der unpassenden Kupplung noch nicht gebeichtet. «Warum kommst du denn ausgerechnet hierher an diesen gottverlassenen Ort?», fragt Barbara Jean-Pierre. «Ich bin draussen vorbeigesegelt und habe die Masten gesehen. Ich dachte: Entweder das ist auch so ein verrückter Segler wie ich, der den Herdentrieb nicht mag und einsame Orte aufsucht. Oder es ist einer, der Probleme hat», sagte er. «Also: Falls ihr Probleme habt – ich bin professioneller Bootsmechaniker.»

Den hatte uns eindeutig Gott geschickt. Barbara rief Ueli. Der kam raus, begrüsst Jean-Pierre herzlich, schilderte ihm das Problem, und die beiden stiegen in den Salon und steckten ihre Köpfe in meinen Motorraum. «Das kann man nur auf einer Drehbank lösen. Von Hand geht das nicht, das würde unwuchtig», befand Jean Pierre. Also mussten sie warten, bis Ferdinand kam, damit die beiden Mechaniker wieder seine Dienstleistungen in Anspruch nehmen konnten.

In Fort-Liberté gab es keine mechanischen Werkstätten. Also nochmals nach Dajabon, dort wisse er einen Mechaniker, der so eine Maschine habe, war der Rat von Ferdinand. Einen Termin auf 10 Uhr am kommenden Morgen wurde abgemacht, ein Fahrzeug würde er organisieren.



Meine Wassertanks mussten noch gefüllt werden. An Land hatten Barbara und Ueli das Wasser am öffentlichen Hahn gekostet. Es kam aus den Bergen und schmeckte gut. So wurden ein paar einheimische Burschen angestellt, die meine Tanks mit Kanistern füllten. Ueli war zu dieser Zeit unter meinem Motor damit beschäftigt, die defekte Motorenhalterung gegen die neue auszutauschen. Da spürte er plötzlich Feuchtigkeit am Rücken. Je mehr Wasser in die Tanks



gefüllt wurde, desto mehr Wasser lief in die Bilge. Nun konnte also endlich auch das Leck lokalisiert werden. Die Wassertanks sind zwar hinter der Isolation des Motorraumes. Was Ueli jedoch sehen konnte: Ein Wassertank, ich besitze deren vier, musste sich durch das harte Segeln und Schlagen in den Wellen abgesenkt haben. Das Ausflussrohr lag quer auf der Salzwasserleitung, die zur Pumpe des Salzwasserhahns am Spühltrog in der Kombüse führt. Durch die Schiffsbewegungen hatte das Edelstahlrohr des Wassertanks ein Loch in das Kupferrohr des Meerwassers gescheuert. Da der Wassertank somit nur noch auf dem Ausflussrohr abgestützt wurde, gab es oberhalb dieses einen Riss im Tank, der sich immer mehr öffnete, je mehr Wasser sich im Tank befand. Was für eine komplizierte Sache. Später dann in Florida würde Ueli feststellen, dass die Holzunterlage unter dem Tank verrottet war. Der Tank hing nur noch an den angeschweissten Laschen am Bodenrahmen. Die vorderen zwei Laschen waren durch das Stampfen in den

Wellen gerissen, und der Tank hatte sich vorne gesenkt.

Am Abend kamen die haitianischen Stammgäste natürlich wieder an Bord. Die Geschenke wurden verteilt, jeder bekam eine Swatch, die Cousins ein Sackmesser oder einen Kugelschreiber, je nach Bekanntheitsgrad. Die Begeisterung hielt sich in Grenzen, das Bedanken auch. Sie hatten das nie gelernt. Den Leuten hier wird halt niemals etwas geschenkt, und sie wissen nicht, was Anstand ist. Zudem haben sie ihren Stolz. So musste ihre Reaktion halt akzeptiert werden.

Am Freitagmorgen ging die Reise mit dem Mietauto und mit Chauffeur wieder Richtung Dajabon los. Ferdinand und Jean-Pierre waren auch dabei. Diesmal fuhr der Chauffeur mit dem Auto über die Brücke und die Grenze zur Dominikanischen Republik. Nach den Zollformalitäten war es Mittag geworden, bis man zur Mechanikerwerkstatt fahren konnte. Mittagszeit, geschlossen bis 3 Uhr, stand auf der Tafel. Die Werkstatt war ein sechs Meter langer fensterloser Container. Ueli konnte sich beim besten Willen nicht vorstellen, dass sich da drin eine Drehbank befinden sollte. Auf jeden Fall hatte die Gruppe nun Zeit zum Mittagessen. Ueli lud wie gewöhnlich alle ein.

Um viertel nach zwei, gemäss Armbanduhr von Ueli, wunderten sich alle, dass der Mechaniker schon kam.

Er öffnete den Container. Was Ueli da sah, erfreute und erschreckte ihn. Erfreulich: Es war eine Drehbank da. Schrecklich: Sie stand inmitten von Metallabschnitten, Dreck und Unrat. Man bewegte sich also etwa 10 cm über dem Fussboden auf Metallresten. Jean-Pierre erklärte dem Mechaniker, was wir brauchten. Der hatte jedoch noch nie etwas Konisches ausgedreht. Also wurde ein Lehrstück eingespannt, und der Mechaniker konnte unter Anleitung von Jean-Pierre üben. Die Maschine war so verdreckt, dass der Vorschub des Schneidestahls so hart ging, dass die feine Spindel mit einer Stange als Verlängerung bedient werden musste. Um 4 Uhr war dann das Werkstück fertig, die Kosten hielten sich im Rahmen. Ueli war nur froh, dass alles geklappt hatte.

So, jetzt war ja noch Zeit, um einzukaufen und ein Bier zu trinken. Es war ja erst 4 Uhr. Gemütlich arbeitete Ueli auf dem Markt den Einkaufszettel von Barbara ab, im Schlepptau Ferdinand und den Chauffeur. 5 Uhr, Zeit, sich auf den Heimweg zu machen. Dann eine weitere Überraschung: Der Schlagbaum der Grenze war geschlossen, abgesperrt mit einem grossen Schloss. Auf einem Schild war zu lesen: Geschlossen um 18 Uhr. Die Männer schauten auf ihre Uhren: 17.15 Uhr, haitianische Zeit natürlich. Ferdinands Bemühungen, einen Schlüssel für das Schloss aufzutreiben, waren erfolglos. Er telefonierte und fragte herumstehende

Grenzbeamte. Niemand wusste, wo der Mann mit dem Schlüssel war. Ferdinand hatte seine Achselpatten von der Uniformjacke entfernt. Er sah nun aus wie ein gewöhnlicher Mann im weissen Kittel. Es half alles nichts, die Männer mussten das Auto stehen lassen und zu Fuss über die Grenze gehen. Der Chauffeur würde den Wagen am nächsten Morgen holen. Auf haitianischem Boden standen zwei Pickups mit Chauffeur. Ferdinand verhandelte, Ueli griff in die Tasche, holte die verlangten 90 Dollar heraus und gab sie Ferdinand. Der Wagen fuhr schnell und überholte einen anderen Pickup mit Plane. Ferdinand kannte den Inhaber dieses Wagens. Der Chauffeur unseres Reisegrüppchens musste abbremsen und halten. Der andere Wagen wurde angehalten, ein Wortwechsel zwischen Ferdinand und dem Chauffeur des anderen Wagens, und die Reisenden mussten umsteigen. Das Auto war schon voll besetzt, mehrheitlich von Frauen. Ueli, der Chauffeur und Jean-Pierre zwängten sich zwischen die Leute. Ferdinand sass vorne. Eine Frau hatte fünf Kartons voller Eier auf dem Schoss. Ueli beobachtete, wie durch das Schütteln im Auto ein paar Eier auf der obersten Etage zerbrachen. Auch weiter unten mussten einige defekt sein, denn die Frau leckte sich immer wieder die Finger ab. Wo Uelis 90 Dollar geblieben waren, wusste niemand. Wahrscheinlich in Ferdinands Tasche. Es war ihm ja auch egal, wichtig war, dass es jetzt nur noch aufwärts gehen konnte. Es

war 9 Uhr abends und bereits seit einer Weile dunkel, als Ueli bei Barbara und mir ankam. Sie war schon wieder in Tränen aufgelöst, denn sie hatte Angst gehabt, es sei ihm etwas passiert.

Am Samstag früh kam Jean-Pierre mit seinem Werkzeug zu uns. Zusammen wechselten Ueli und er die Silentblöcke aus und montierten die Kupplung, die nun perfekt passte. Die grosse Schraube wurde mit einer Unterlagsscheibe gesichert, die in die Nut der Welle griff und an den Flanken aufgebogen wurde. So konnte sich die Schraube nicht mehr drehen. Sogar ein Instrument hatte Jean-Pierre bei sich, um den Motor genau auf den Winkel der Welle zu fluchten. Gegen Abend dann der grosse Moment: Motor an, Vorwärtsgang rein, wie Butter, null Vibrationen. Die beiden Männer waren müde. Barbara lud Jean-Pierre und Marie, seine Frau, auf den folgenden Tag, den Sonntag, zum Nachtessen ein. Es war geplant, am Montag auszuklarieren und wegzusegeln, Jean-Pierre nach Kuba, wir zurück nach Florida zu unserem Ausgangshafen.

Am Sonntag montierte Ueli dann den neuen Autopiloten. Die Elektronik wurde nun von der Backskiste in die Achterkabine verlegt. Was für ein komfortabler Platz, wie sinnvoll jedoch, ein so empfindliches Teil an einem trockenen Ort zu montieren. In der Nacht war ein Frachter angekommen. Wahrscheinlich aus Miami.

Er war übervoll mit Velos, Gartenmöbeln und anderen Outdoor-Gebrauchsartikeln. Innen, im Trockenen, befanden sich wohl Fernseher, Radios, Möbel und andere Indoor-Gegenstände. Nun wurden diese Sachen mit kleineren Booten an Land gebracht und an die Bevölkerung versteigert. Es bildete sich ein grosser Volksauflauf. Imbissstände wurden aufgebaut und ein kleines Volksfest gefeiert. Roman kam zu uns an Bord. Ueli gab ihm die 100 Dollar und die Adresse, an die er die Schulquittungen senden sollte. Alles war ruhig. Inzwischen hatten wohl alle eingesehen, dass bei uns nichts mehr zu holen war. Nur Raoul der Polizist fragte noch nach einem kleinen Sackgeld, damit er den verpassten Besuch im Dancing nachholen konnte.

Barbara hatte für das Dinner zur Feier des Tages eine Flasche Champagner kaltgestellt. Nun sassen alle am Tisch in meinem Cockpit. Marie direkt neben Ueli und Barbara neben Jean-Pierre. Ueli drehte gekonnt den Draht der Champagnerflasche los, der den Zapfen festhielt. Nur noch eine Umdrehung am Draht. Da, der Knall, und der Zapfen war draussen. Der halbe Inhalt der Flasche auch – auf Maries Sonntagskleid. Es sollte das letzte Debakel unseres Haiti-Abstechers sein. Das Essen, das Barbara gekocht hatte, schmeckte köstlich, das Champagner-Missgeschick störte niemanden.

Adieu, Haiti

Am Montag um 8 Uhr ruderten Ueli und Jean-Pierre ein letztes Mal an Land, zur Immigration und zum Zoll im Hafengebäude am Ende der desolaten Hafenmole.



Sie betraten ein Grossraumbüro im Stil des 18. Jahrhunderts, das nie renoviert oder repariert worden war. In einer Ecke befand sich ein kleiner Schreibtisch der Sekretärin, die hinter einer alten schwarzen Triumph-Schreibmaschine sass. In der ande-



ren Ecke der grosse Tisch des Hafenmeisters. Auch er war schon bei mir gewesen, wie überhaupt fast alle, die hier ohne Arbeit herumhingen. Die Prozedur war schnell erledigt. Vor dem Haus herrschte Trubel, was die Beamten ablenkte. Es wurden immer noch Gegenstände vom Boot aus Miami an Land gebracht. Also schnell zurück zu den Booten und dann nichts wie weg. Barbara und Ueli nahmen Abschied von Marie und Jean-Pierre, nicht ohne zuvor Adressen ausgetauscht zu haben. Punkt 10 Uhr wurde bei mir und Jean-Pierres Schiff der Anker gelichtet, und wir verabschiedeten uns (wie passend) auf Französisch von Fort-Liberté. Ich war jetzt ziemlich genau drei Wochen vor dem Ort verankert gewesen. Durch die schmale Ausfahrt verliessen wir das Rattenloch. Barbaras Wünsche hatten sich erfüllt. Nach der Durchfahrt bog Jean-Pierre nach backbord ab, wir segelten geradeaus. Jean-Pierre fragt nochmals über Funk, ob alles in Ordnung sei, und dann entschwand unser Engel langsam am Horizont.

Wir kamen mit der reparierten Genua und dem Besan gut voran: Wunder schönes Segeln bei achterlichem Wind. Wir segelten die Nacht durch. Das machte der Crew gar nichts aus. Mit dem neuen Autopiloten ging es ja auch viel einfacher. 125 Seemeilen bis nach Matthew Town auf Great Inagua in den Bahamas. Über Crooked Island, Conophon Island und Conception Island erreichten wir wie-

der die West Bay auf Little San Salvador, wo der erste Reparaturversuch an meinem Motor stattgefunden hatte.



Wie schön es hier war! Das türkisblaue Wasser, der weisse Sandstrand und die weissen Paradiesvögel, in deren langen Schwanzfedern sich das Meer spiegelte, sodass sie von unten ganz türkis aussahen. Einfach herrlich!



Für den folgenden Tag hatte sich die Crew einen speziellen Ankerplatz

ausgesucht: Unnamed Harbour an der Südspitze von Eleuthera, empfohlen im Almanach. Die Einfahrt war untief und schmal, der Hafen nur ein ausgebaggertes Becken. Wahrscheinlich war hier mal eine Überbauung geplant gewesen. Es war kein anderes Schiff da. Barbara und Ueli hatten es sich viel grösser vorgestellt. Schon wollten sie wieder umkehren. «Für uns ist es gross genug, und es wird wohl niemand mehr kommen, wir bleiben da», war Uelis Kommentar. Also wurde in der Mitte geankert, und Ueli ging auf Erkundungstour.



In der Nacht verirrte sich dann ein riesiger Nachtfalter auf unseren Navigationstisch. Er hatte eine Spannweite von über 10 cm.

Den Rest der Strecke bis zur Lukajan Marina auf Great Bahamas wollten Barbara und Ueli in einem Stück zurücklegen. Das hiess: Anker auf um 6.30 Uhr. Beim Verlassen des Hafens, oder besser gesagt des Mauslochs,

bei Hochwasser steuerte Ueli zu weit nach steuerbord, sodass sich mein Kiel im Sand festfuhr. Nur weil er einem Haipärchen im seichten Wasser beim Sex zusehen wollte! Zum Glück war es für mich einfach, wieder freizukommen, meine Maschine funktionierte ja jetzt einwandfrei.



Im seichten Wasser im Lee von Eleuthera wollte Ueli wieder mal fischen. Er hatte lange Zeit keine Lust mehr dazu gehabt. Und da, fast am gleichen Ort, wo er bei der Hinfahrt die Möwe gefangen hatte, ein Ruck an der Leine, und ein schöner Red Snapper konnte nach einem span-

nenden Drill gefeuert werden. Wir erwischten den Flemming Channel bei Hochwasser, und Ueli kalkulierte, dass wir auch die Einfahrt der Lukajan Marina bei Hochwasser erreichen würden.

Der Nachtfalter war bei uns geblieben, wechselte nur ab und zu seinen Standort im Schiff. Barbara wollte ihn mit Apfelmus füttern. Er war für sie wie ein Haustier. Fünf Meilen vor dem Hafen öffnete Ueli das grosse Luk einen Spalt, um etwas frische Luft reinzulassen. Schwupp, war der Falter draussen und schnell nicht mehr zu sehen. Ob er wohl die Strecke bis ans Land geschafft hatte?

«Schalte doch mal das Radio ein, jetzt sollte Radio Miami wieder zu hören sein», sagte Barbara kurz vor der Insel Great Bahamas zu Ueli. Das erste, was man hörte, war ein Count-down: «five, for, three, two, one, contact!» «Du, die starten ein Space Shuttle. Ob man das hier draussen, etwa hundert Meilen von Cape Canaveral entfernt, sehen kann?» Ueli und Barbara schauten gespannt Richtung Nordwest in den Himmel. Und siehe da, der weisse Schweif der Rakete stieg auf, und man sah, wie sich die Zusatztriebwerke und die erste Stufe vom Raumschiff lösten. Erst viel später hörten wir das Grollen. Ich fühlte mich wie zu Hause in der Harbortown Marina.

Von Unnamed Harbour bis zur Lukajan Marina waren es 173 Meilen und anderthalb Tage.



Fast eine ganze Woche verbrachten wir anschliessend in der luxuriösen Marina. Es war herrlich für uns alle. Barbara lud ein befreundetes Pärchen aus Kanada zum «Redsnapper im Bierteig» ein, den Ueli zubereitete. Nach dem gelungenen Essen stellte sich heraus, dass der Gast Koch von Beruf war.

Es war nun Zeit, den Rest des Weges nach Cape Canaveral unter den Kiel zu nehmen, denn wir wollten am 12. April unseren Besuch, den wir eigentlich auf den Virgin Islands hatten aufnehmen wollen, in Florida treffen. 150 Seemeilen lagen vor uns. Der Golfstrom würde uns helfen, dass es eine rassige Fahrt würde. Ich freute mich auf meinen Liegeplatz, meine Freunde, die Manatees, und darauf, endlich verschnaufen zu können.

Glücklich zurück

Wir passierten wieder den Frachthafen von Cape Canaveral, die drei Brücken, die Schleuse, den Verbindungskanal und bogen backbord zum ersten Steg, wo ich zuvor gelegen hatte.



Drei Monate und eine Woche waren wir unterwegs gewesen. Der Hafenmeister, unsere Bootsnachbarn und die Hafenangestellten begrüßten uns freudig und verwundert, weil wir schon wieder zurück waren. Es gab viel zu erzählen. Nur bruchstückweise konnte unser Haiti-Abenteuer weitergegeben werden, zu umfangreich waren die Geschehnisse.

Am nächsten Tag kamen uns Elsbeth, Käthi, Paul und Fritz besuchen. Sie hatten in Florida einen Camper Van gemietet und sich das Land mit den vielen Sehenswürdigkeiten und Atrak-



tionen angesehen, nachdem der geplante Segeltörn in den Virgins ins Wasser gefallen war. Die Wiedersehensfreude war gross. Wieder wurde ein Champagner geöffnet, und es wurde angestossen. Auch ich bekam einen Schluck, als Ueli das Glas fallen lies. Meine Manatees waren auch wieder da, beschnupperten mich und wunderten sich, was ich für neue Düfte in den Hafen gebracht hatte.

Meine Besitzer und Freunde sind nun in die Schweiz abgereist. Sie haben mir versprochen, mich nach ihrer Rückkehr mal richtig zu liften. Das Teakdeck zu erneuern, die Tanks zu kontrollieren und zu reparieren, meinen Salon neu zu lackieren. Eine grosse Arbeit. Brian wird ihnen helfen.

«Wir möchten das Erlebte nicht missen, es jedoch auch nicht wiederholen», sagen Barbara und Ueli jedem, der es hören will. Das Gleiche gilt auch für mich...

... und das Ende der Geschichte?

Vielleicht möchten Sie ja jetzt wissen, wie es mit unserer Weltumsegelung weiterging. Das erzähle ich Ihnen gerne.

Nach gut einem Monat kamen Barbara und Ueli zurück nach Florida. Ich wurde einem technischen und optischem Facelifting unterworfen, also quasi general-überholt. Unter anderem hat man meine Wassertanks mit Epoxidharz isoliert, mein Teakdeck neu gefugt und das Holz im Salon frisch lackiert.

Am 20. Dezember 1997 machten wir uns erneut durch die Bahamas und die karibischen Inseln auf den Weg nach Trinidad. Drei Jahre verbrachten wir drei alsdann in der Karibik.

Dann: Am 3. März 2001 ein erneuter Schock. Ich wurde beim Passieren des Panamakanals in der ersten Gatunschleuse von einem Schlepper ans Heck eines Containerschiffs gedrückt. Vier Jahre und 5000 Arbeitsstunden von Ueli brauchte es in der Folge, um mich in Panama zu reparieren und gleichzeitig ein weiteres Mal total zu erneuern.

Im Februar 2005 starteten Barbara und Ueli mit mir in Bestform von Panama City aus zur Fortsetzung unserer Weltumsegelung. Nach sechs Jahren, im Januar 2011, kreuzte sich mein Kielwasser in der Prickly Bay auf Grenada, ohne dass es unterwegs weitere grössere Probleme gegeben hätte. Wir segelten weiter nach Panama. Hier beendeten wir die Weltumsegelung. 15 Jahre nach dem Start in Florida, genau richtig auf Uelis Pensionierung.

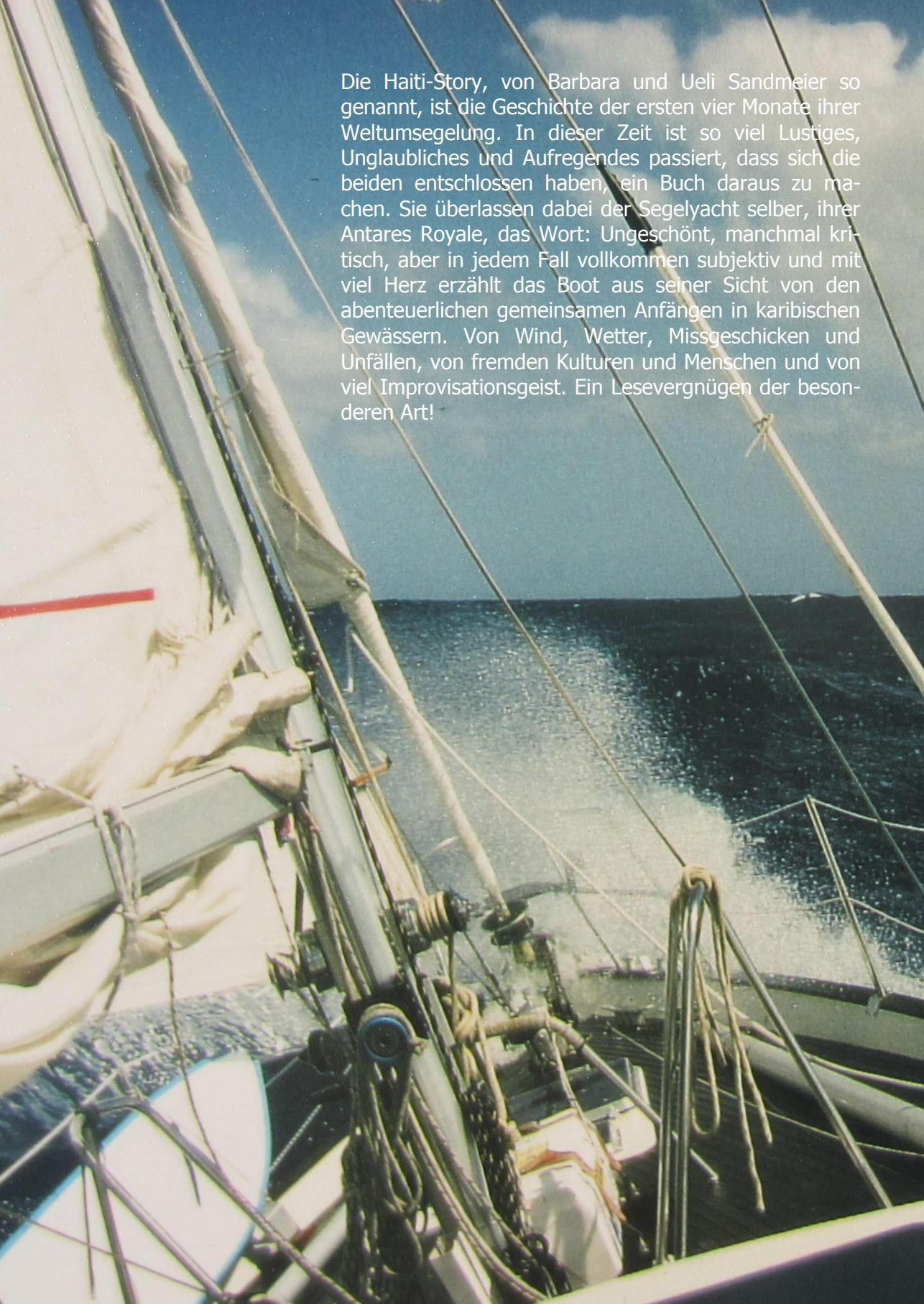
Für Landratten: das kleine Segler-ABC

Abdeckung	Schutz vor Wind und Wellen
Abfallen	Das Boot vom Wind weg steuern
Ablandig	Wind, der vom Land her weht
Achteraus	Vom Heck des Boots nach hinten
Achterliek	Hintere Kante eines Segels
Achterstag	Drahtseil hinter dem Mast, damit dieser nicht nach vorne fällt
Almanach	Handbuch für Segler mit Angaben über Häfen und Inseln
Anluven	Boot gegen den Wind steuern
Antifouling	Farbanstrich am Rumpf gegen Algenbewuchs
Auflandig	Wind, der gegen das Land weht
Aufschiessen	Boot direkt gegen den Wind steuern, damit es stehen bleibt
Aufkreuzen	Gegen den Wind segeln, max. im 45-Grad-Winkel möglich
Ausgeblasen	Durch Wind verzogene Segel
Ausklarieren	Abmelden beim Verlassen eines Landes
Auslaufen	Schiff verlässt den Hafen oder die Bucht
B-Schein	Führerschein für die Hochseefahrt
Backbord	Links
Backskiste	Strauraum im Heck des Schiffs
Baum	Horizontales Metallprofil am Mast für das Grosssegel
Beaufort	Masseinheit der Windstärke von 1 bis 12

Besan	Segel, das am Besanmast befestigt wird
Besanmast	Zweiter kleinerer Mast im hinteren Teil des Boots
Bilge	Unterster Teil im Bootsinneren
Bilgenpumpe	Pumpe in der Bilge zum Auspumpen von Wasser im Boot
Bug	Vorderster Teil des Boots
Bunkern	Das Boot mit Proviant, Wasser oder Diesel beladen
Dinghi	Kleines Boot, das auf Deck mittransportiert wird
Dodger	Abdeckung und Regenschutz über dem Niedergang
Echolot	Tiefenmesser
Engländer	Verstellbarer Schraubenschlüssel
Fall	Leine, um die Segel hochzuziehen
Flexible Vetuskupplung	Bewegliche Verbindung zwischen Getriebe und Antriebswelle
Flushcockpit	Nach hinten offenes Cockpit
Genua	Grosses Vorsegel
Grosssegel	Segel direkt hinter dem Mast
Halsen	Heck durch den Wind auf die andere Schiffsseite drehen
Heck	Hinterster Teil des Boots
Killen	Bewegungen des Segels bei falscher Umströmung
Klampe	T-förmiges Metallstück zum Befestigen der Anlegeleinen
Knoten	Gefahrenre Seemeile in einer Stunde
Koje	Bett oder Schlafgelegenheit im Boot

Kreuzfock	Mittleres Vorsegel
Kutterstag	Drahtseil hinter dem Vorstag zum Befestigen des Stagesegels
Lee	Vom Wind abgewandte Seite eines Boots oder einer Insel
Lenzen	Wasser aus dem Boot schöpfen oder pumpen
Luke	Fenster oder Öffnung im Schiffsrumpf
Luv	Dem Wind zugewandte Seite eines Bootes oder einer Insel
Niedergang	Tür und Treppe, die in das Schiff führt
Ölzeug	Regenschutzbekleidung
Parkerschrauben	Spitze Schrauben mit Gewinde ohne Mutter direkt ins Metall
Pütting	Befestigung für Stagen und Wanten
Raumer Wind	Wind, der seitlich einfällt
Reling	Geländer rund ums Schiff
Schäkel	Verbindungs- oder Befestigungsstück aus Metall bei Leinen
Schleppverband	Starkes Zugschiff, das einen motorlosen Nauen zieht
Schot	Seil, um das Segel zu bedienen
Schüttelscheck	Ungültig: der Beamte schüttelt beim Einlösen den Kopf
Schwanenhals	Grosser Bogenschäkel, der aussieht wie ein Schwanenhals
Schwell	Flache, lange Wellen ohne Windeinwirkung
Seemeile	1,852 km
Segel abschlagen	Segel vom Mast oder den Stagen abmontieren
Segel anschlagen	Segel am Mast oder an den Stagen befestigen

Segel setzen	Segel hochziehen
Selbstholende Winsch	Winsch, bei der sich die Leine selbstständig aufwickelt
Silentblöcke	Motorenhalterung aus Hartgummi, um Vibrationen zu dämpfen
Stage	Drahtseile, die den Mast vorne und hinten fixieren
Stagesegel	Zweites, kleineres Vorsegel
Steuerbord	Rechts
Sturmfock	Kleines Vorsegel
Sül	Kante am Rand eines Schiffsrumpfes
Törn	Ferien auf einem Segelboot
Topbereich	Oberer Teil der Segel
Verholen	Schiff an einen anderen Ort im Hafen oder Bucht versetzen
Verstagung	Drahtseile, die den Mast aufrecht halten
Vorstag	Drahtseil vorne, an dem das Vorsegel befestigt ist
Vor Top und Takel	Auf dem Wasser treibend, ohne Segel und Motor
Wanten	Drahtseile, die den Mast seitlich fixieren
Wantenspanner	Spannschrauben zum Spannen der Wanten
Wasser auslaufend	Meerwasser läuft bei Ebbe aus dem Hafen oder der Bucht
Wasser einlaufend	Meerwasser läuft bei Flut in den Hafen oder eine Bucht
Wende	Bug durch den Wind auf die andere Schiffseite drehen
Windkante	Minimalster Winkel beim Amwindsegeln
Winsch	Trommel mit Kurbel zum Anziehen von Leinen und Schoten



Die Haiti-Story, von Barbara und Ueli Sandmeier so genannt, ist die Geschichte der ersten vier Monate ihrer Weltumsegelung. In dieser Zeit ist so viel Lustiges, Unglaubliches und Aufregendes passiert, dass sich die beiden entschlossen haben, ein Buch daraus zu machen. Sie überlassen dabei der Segelyacht selber, ihrer Antares Royale, das Wort: Ungeschönt, manchmal kritisch, aber in jedem Fall vollkommen subjektiv und mit viel Herz erzählt das Boot aus seiner Sicht von den abenteuerlichen gemeinsamen Anfängen in karibischen Gewässern. Von Wind, Wetter, Missgeschicken und Unfällen, von fremden Kulturen und Menschen und von viel Improvisationsgeist. Ein Lesevergnügen der besonderen Art!

