

Backstagsbrise, Diamanten, Gallensteine, Stachelrochen... Virgin Islands

Inhaltsverzeichnis

Backstagsbrise, Diamanten, Gallensteine, Stachelrochen... Virgin Islands.....	1
Von Antigua nach St. Thomas	2
Einklarieren	4
Rum, Piraten, Diamanten, Dänen und Amerikaner	5
Ein gefallenes Mädels , Gallensteine und Freunde an Bord.....	10
Stachelrochen und Hurrikan-Lotterie	11
St. John und Cruz Bay	15
British Virgin Islands.....	21

Von Antigua nach St. Thomas

Vier Tage ist das neue Jahr alt, der Wind hat auf Osten gedreht, die Welle folgt mit 12 Stunden Verzug nach, das Ziel liegt im Nordwesten, besser geht es kaum. Wir wollen gegen 02:00 aufbrechen, der Abend ist ruhig, wir bereiten die Abfahrt vor, Bimini abbauen, Außenborder reinnehmen und das



Dingi über den Bugkorb an Deck ziehen. Dieses leichte Boot hat neben seinen Qualitätsmängeln in der Verklebung den großen Vorteil des geringen Gewichtes. Außerdem ist es inzwischen hübsch bunt und so ist es uns richtig sympathisch geworden. Auf längeren Passagen nehmen wir das Boot immer nach vorne aufs Deck um das Heck zu entlasten und die Badeplattform für das Angeln frei zu haben. Außerdem würde etwaiger Regen das Boot unerwünschter Weise in der Heckdavid füllen.

Ein fast wolkenloser Abendhimmel beschert uns einen spektakulären



Sonnenuntergang, Pelikane sind auf abendlicher Jagd und bis zum frühen Aufstehen haben wir noch sieben Stunden Schlaf.

Ankerlauf um 02:00. Die Reise nach St. Thomas verläuft zügig bei achterlichem Wind und Welle, der Wind brist von 15 Knoten bis 25 Knoten auf, dabei laufen wir nur unter der gerefften Genua noch 7-8



Knoten, das reicht uns. Einzelne Regenfronten ergänzen unseren

Frischwasservorrat und zaubern vollständige Regenbogen vor unseren Bug, Tore die wir nie erreichen.

Wie meistens auf solchen Passagen werden wir etwas seekrank, erst nach zwei, drei Tagen vergeht das und solange werden wir diesmal nicht unterwegs sein. Die leichte Kodderigkeit und Müdigkeit sind nicht weiter schlimm, dann futtern wir eben nicht so viel, was uns auch recht gut bekommt. Abgesehen von den kleinen Regengebieten bleibt es weithin wolkenfrei, die kommende Nacht, Halbmond und der große Bär, der Nordstern leuchten. Nach 24 Stunden kommt St. Thomas als Lichtschein am nächtlichen Himmel in Sicht, wir müssen Fahrt aus dem Schiff nehmen um erst bei beginnendem Tageslicht anzukommen. Der Anker fällt um 07:10 vor der Kings Wharf von Charlotte Amalie.



Einklarieren

„...to keep the door open and America secure.“ Steht zur Begründung der Einreiseformalitäten an der Wand der Immigration. Freundlich sind die Beamten, Fingerabdrücke werden genommen, das Gesicht fotografiert, das Zehn-Jahres-Visum hatten wir schon vor einem Jahr in Wien erhalten. Wir werden informiert, dass wir keine Lebensmittel einführen dürfen, diese, sowie jeder Abfall, der aus dem Ausland stammend an Bord sei, müsse in die Müllverbrennungsanlage, die an der Kreuzfahrtschiffpier gelegen sei. Zwei Beamte kommen zur Kontrolle an Bord, fesche Burschen, besonders der Mr. Smith; sie sind sehr interessiert wie es bei uns aussieht, wie wir leben; so

richtig nach Verbotenem suchen sie offensichtlich nicht und das Lebensmittelgesetz wird relativiert, solange wir unser Futter an Bord lassen



und verbrauchen gelte es nicht als eingeführt. Ein freundliches Entgegenkommen, denn in Jolly Harbour hatten wir unsere letzten Karibischen Dollar in Gemüse und Fleisch angelegt.

Rum, Piraten, Diamanten, Dänen und Amerikaner

Bis 1917 war St. Thomas eine dänische Kolonie, dann wurde an die USA verkauft. Wie auch auf den anderen karibischen Inseln wurde hier reichlich Rum hergestellt, die Lagerhallen und Handelshäuser säumen den Hafen, reichen bis in die Tiefe, bis zur parallel landeinwärts verlaufenden Main Street. Heute werden diese sehr schönen Häuser fast ausschließlich für den



Verkauf von Schmuck, Diamanten und Uhren der teuersten Art genutzt, es

gibt insgesamt über 300 Läden dieser Art, einer neben dem anderen, alle mit dem gleichen Sortiment, mit weitläufigen Auslagen, fast keine Gastronomie, nur eine kunsthandwerkliche Galerie, „normale“ Läden für den alltäglichen Bedarf sucht man vergebens; vor der Stadt, mit dem Auto eine Viertelstunde entfernt, sei der große Supermarkt in dem sich die Bevölkerung versorgt. Alles gäbe es dort und nur in großen Gebinden, so ein Mittelding zwischen Groß- und Einzelhandel.

Die Schmuckmonomanie des an sich sehr schönen Altstadtgebietes von Charlotte Amalie beruht auf dem Kreuzfahrertourismus, jeden Tag legen



diese schwimmenden Kleinstädte hier – manchmal drei Schiffe zugleich – an, und dennoch reichen die Gäste nicht aus, um die Geschäfte blühen zu lassen; zurückhaltend ist der Griff zur Kreditkarte geworden, daran ändert auch die Ankündigung einer 70–75% Preisreduktion nichts. Und dennoch sind die



Verkäufer nicht aufdringlich, sondern freundlich, auch mal zu einem non-profit-Plausch aufgelegt. Auf der Hauptstraße, so erfahren wir, seien die teuren Läden, die mit den Kreuzfahrtschiffen Verträge haben angesiedelt, die Familienbetriebe – die wahren Einheimischen! – seien in die Nebenstraßen abgedrängt, doch seien sie natürlich besser,

freundlicher und preiswerter.

Die Hügel hinter der Stadt sind mit schönen Häusern bebaut, ein alter Stich aus der Mitte des 19.Jh. zeigt ein vertrautes Bild, die meisten Gebäude von damals stehen noch. Ein schöner Blick über die Bucht belohnt uns für den Aufstieg, nur leider sind die schönsten Punkte mit Regierungsgebäuden oder privatem Besitz bebaut, dem Publikum verschlossen bis auf natürlich! Blackbeards Hill. Eine große Anlage mit Restaurants, Souvenirläden, Galerien, etwas Museum, einem Ensemble historischer Gebäude, die Stadt und Bucht



überblickend. Dem Namensgeber, dem Piraten Blackbeard wird alle Ehre gemacht, denn jeder Besucher wird mit 14US\$ Eintritt zur Kasse gebeten, um die Erlaubnis zu erhalten, ein vielfaches dieser Summe im Inneren ausgeben zu dürfen, die Piraterie hat gelernt sich vom Opfer freiwillig bezahlen zu lassen, der Degen wurde durch Marketing ersetzt.

Und es war primär nicht das Zuckerrohr, nicht der Rum, der die Virgin Islands so attraktiv für die Nutzung machte, sondern das geraubte Gold, das auf den Kriegs- und Frachtschiffen der Könige Spaniens aus Mittelamerika durch die Anegada Passage dicht an den Virgin Islands vorbei nach Europa

transportiert wurde. Ein Blick auf die Karte zeigt die zahlreichen kleinen Inseln, durchsetzt mit Riffen, engen Passagen und Untiefen, unerreichbar für



die schwerfälligen Spanischen Galleonen, doch für den Revierkundigen mit kleineren, wendigeren Schiffen ein ideales, geschütztes Revier, das sogar Schutz vor den sommerlichen Hurrikanen bietet: Für die privaten Räuber, die die Räuber im Sold der Krone jagten, war der Archipel für viele Jahre jene sichere Basis und die Idylle als die sie Kolumbus empfunden hatte, als er die Inselgruppe 1493 aus Begeisterung nach den 11000 Begleiterinnen der St. Ursula benannte, die im fünften Jh. von den Hunnen massakriert wurden; ermordete Jungfrauen, Menschen am Kreuz, gefolterte Heilige, welch Hirn, welch Gemüt fällt dabei in idyllische Verzückung um einen solchen Taufakt zu vollbringen?!!! Nun es wirkte offensichtlich zum Nutzen der Piraten, denn sie konnten unter dem geballten Segen dieser Heiligkeiten freischaffend rauben, bis 1620 die englische Krone die Piraterie an den Spaniern in die Hand nahm, kein Deut besser für die Spanier, aber mit dem eigentlichen Freibeutertum ging es rapide bergab, und auf den British Virgin Islands blieb die englische Krone hartnäckig sitzen, wohl wissend um die strategische Bedeutung dieser Inseln, eine Einsicht die den Spaniern viel zu spät gekommen ist.

Heute ist das Piratentum auf privater Basis und im touristischem Gewande gekleidet, sogar drei Zweimastsegler mit Rahsegeln, schwarzen Rümpfen, dem Jolly Roger im Besanmast, Kanonenattrappen an der Bordwand



liegen im Hafen vor Anker, auf Gäste wartend, die verwegen fühlend, sich dem Meer, dem Kapitän und dem Rumpunsch anvertrauen wollen.

Die wahren Piraten von heute sind sicherlich erfolgreicher und eher im virtuellen Waren- und Geldverkehr zuhause; der Verdacht einer gewissen Bodenständigkeit drängt sich jedoch auf, wenn man in der Marina all die riesigen Motoryachten sieht, wo ein Schiff das weniger als 10 Mio. \$ kostet ein Beiboot sein muss. Und sinniger Weise führt die große schwarze Yacht an

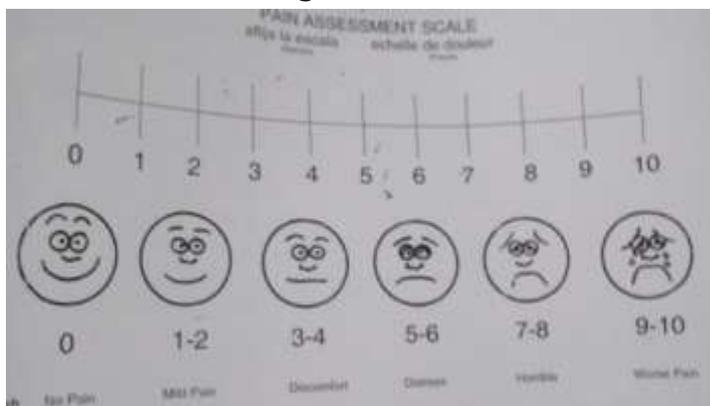


der Zufahrt die Gallionsfigur und den Namen „Phönix“ aus welcher, aus wessen Asche entstanden?

Ein gefallenes Mädel , Gallensteine und Freunde an Bord

Die erste Woche des neuen Jahres ist vergangen, zwei Nächte hatten wir in der Bucht östlich des Flughafens gelegen, jetzt sind wir retour und vor Anker nahe der Kings Wharf, ein Logenplatz um den Fährverkehr, „Piratenschiffe“, einlaufende Jachten, die Uferpromenade der Stadt sowie die landenden und startenden Wasserflugzeuge zu beobachten. Nach dem ersten Kaffee am frühen Morgen ist uns eher nach Sex als nach einem Brötchen zumute, fix unter Deck – im Freien ist es hier doch zu öffentlich!– Helga reckt sich vom Bett zum Dachluk, verliert die Balance weil auf etwas ganz anderes fokussiert und stürzt 1.5 Meter tief mit dem Hinterkopf auf die Schwelle der Tür zur Vorschiffskajüte. Und diese Schwelle ist –anders als in Häusern – um ca. 10 cm erhöht. Ich sehe sie stürzen wie in Zeitlupe, bin zu weit weg um zu helfen und Helga platscht auf den Boden; etwas benommen, eine leichte Gehirnerschütterung und eine 3 cm lange Kopfplatzwunde am Hinterkopf, die, sich selbst reinigend, dunkles venöses Blut über ihre Schulter schickt. Und statt im Bett liegt sie dann in der Pflicht um sich von mir die Wunde versorgen zu lassen.

Des Abends kommen Freunde an Bord, um die nächsten Wochen mit uns zu segeln, ein Unterfangen das unter keinem guten Stern steht, denn nach zwei Tagen bekomme ich Gallenkoliken, die sich über mehrere Tage hartnäckig halten – so können wir nicht weitersegeln. Die beiden gehen von Bord um die weiteren Wochen genießen zu können, eine Hilfe für uns wären sie auch nicht gewesen, in so einer Situation kommen wir besser alleine zurecht. Wir versuchen wieder gesund zu werden, was bei Helga von Tag zu Tag besser



geht und bei mir einen Besuch im Krankenhaus von Charlotte Amalie erfordert um wenigstens eine gescheite Diagnose zu haben. Im Ultraschall ist die schmerzhafte und prall gefüllte Gallenblase zu sehen, der Ausgang durch Gallengries behindert; doch das Glück stellt sich wieder ein, nach einigen weiteren Tagen werden die Schmerzen geringer, die Gallenblase wieder klein, die Verstopfung ist hinweggespült, eine OP ist nicht erforderlich, Halleluja!

Stachelrochen und Hurrikan-Lotterie

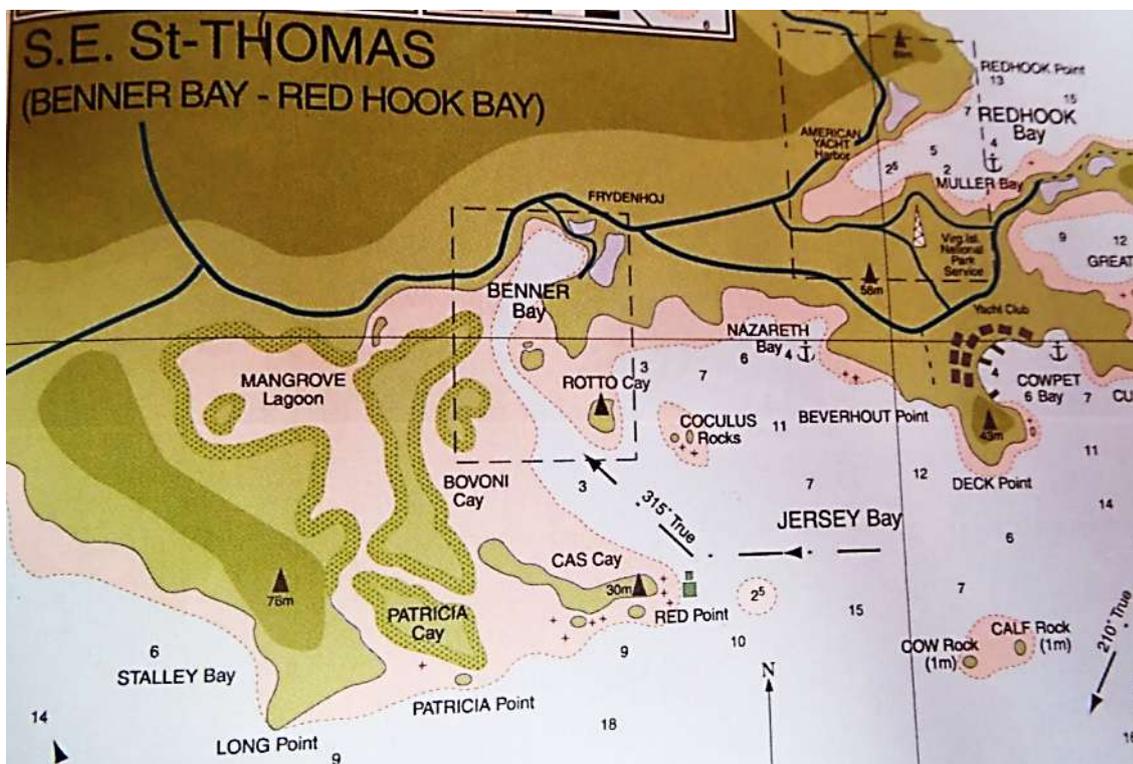
Danach dauert es noch über eine Woche bis die Lebensgeister wieder sprudeln. Wir lassen es geruhsam angehen, segeln nur kurze Strecken, verweilen vor Anker an Plätzen, die uns gefallen. So kommen wir in die Benner Bay im Südosten von St. Thomas, wo wir vom Steg her laut begrüßt werden von Anechy und Jim, die hier mit ihrer „Salty Shores“ liegen.



Wir sind den beiden im letzten Jahr auf Domenica begegnet, sie haben ihr Schiff auf St Thomas stationiert. In den USA sind sie dicht bei Cape Hatteras zuhause, haben dort ein Haus direkt am Intercoastal Waterway mit eigenem Steg, dort werden wir sie sicherlich im Sommer besuchen. Sie sind gerade dabei ihr Schiff fertig zu machen um die Saison zu beginnen, Die Virgins und die Grenadinen sind bei ihnen auf dem Plan. Drei vergnügliche Abende verbringen wir mit den Beiden an Bord der TWIGA, der SALTY SHORES und an Land wo eine gemeinsame Grillfete stattfindet, immer wieder schön um andere Leute kennen zu lernen und die Vielfalt der mitgebrachten Salate, Dips, Gemüse ist auch nicht zu verachten. Einer der Amerikaner hat Geburtstag, sechzig Jahre hat er rum und sein „zweites Leben“ vor sich.



Gegenüber der Marina liegt ein ausgedehntes Mangrovengebiet mit glasklarem Wasser, zwischen einem und zwei Metern tief.



Auch hier in das Dickicht eingeschoben einige Wracks, die davon künden wie vergeblich für diese Boote die Zuflucht in die Mangroven war. Ein Bootsverleiher, CAPTAIN NAUTILUS, verleiht Paddelboote und Dingis für geführte Touren in die Mangroven, drei Stunden für 50US\$ pro Person, da fahren wir lieber mit unserem eigen Dingi.

Schilder am Eingang zu der Lagune informieren darüber, dass Hurrikan sichere Mooringe an den Mangroven ausgelegt seien, diese jedoch nur in begrenzter Zahl zur Verfügung stünden. Aus diesem Grunde würden dieses

sicheren Plätze unter den Interessenten im Falle eines Hurrikans verlost, ansonsten ist es verboten in den Mangroven Zuflucht zu suchen. Jim, der den Ort seit zwanzig Jahren kennt berichtet, dass bei Sturmgefahr jeder in die Mangroven gehe, ob mit oder ohne Los, schlimmsten Falls muss eine Geldbuße entrichtet werden.

Dass das Befahren der Lagune mit einem Verbrennungsmotor nicht gestattet ist steht jedoch nirgends wo geschrieben – halt, falsch, einen Ort weiter in der Redhook Bay finden wir Tage später einen Aushang der über das gesamte Naturschutzgebiet und seine Regeln informiert. Wir sind also glücklich unwissend und nehmen uns einen ganzen Tag um die Lagune zu besuchen. Bovoni Cay und Patricia Cay grenzen sie ein, zum Meer hin hat



sich eine zwei Meter hohe Barre aus Korallenbruch gebildet, sodass nur zwei Zufahrten zur Lagune bestehen.



Es ist menschenleer, keine Besucher außer uns in Sicht, der Wind schwach sodass wir gute Sicht bis auf den Grund der Lagune haben. Vier große Stachelrochen liegen neben einander auf dem Grund und fliehen in alle Richtungen davon; einem können wir eine Weile folgen, ein prächtig geflecktes Tier mit einem mehr als zwei Meter langen schnurartigen



Schwanz.

Im Bereich der Übergänge zum Meer fühlen sich die Pelikane besonders wohl, der würdige Senior thront auf einem kahlen Ast während



sich das Jungvolk mit Begeisterung im Sturzflug in das Meer stürzt zum Entsetzen der nichtsahnenden Fische. Ansonsten gibt es hier nur wenige

Vögel, einige Reiher, Fregattvögel und Möwen sichten wir. In anderen Mangrovegebieten waren zahlreiche Austern zu finden doch hier sehen wir an den Wurzeln der Mangroven nur die typische rote Rinde.

Unser Ankerplatz vor der Marina ist ruhig, die Boote sind kleiner als in St. Thomas Harbor, die Leute arbeiten selber an ihren Schiffen es herrscht eine entspannte und freundliche Atmosphäre.



St. John und Cruz Bay

Es sind nur wenige Meilen hinüber nach St. John und der Cruz Bay, dem Hauptort dieser nur gering besiedelten Insel. Gering besiedelt dank Lawrence Rockefeller, der einen großen Teil der Insel über Strohmänner erwarb, ein Luxushotel sowie einige exklusive Anwesen errichtete und den Rest den USA schenkte im Austausch für ein Entgegenkommen bei ausstehenden Steuern sowie der Garantie, dass die Insel zum überwiegenden Teil zum Naturschutzgebiet erklärt würde. Das ist eine pfändungssichere staatliche Garantie für Exklusivität! Und so ist diese hügelige, untergliederte Insel mit ihren schönen Stränden und Riffen heute ein seltenes Naturschutzjuwel in den Virgin Islands, die ansonsten stark vom Tourismus gezeichnet sind. Cruz Bay ist der Ausgangsort für Touren über die

Insel, Fährhafen und Einkaufsort für die Touristen, ein leichter Abglanz von St. Thomas, denn auch hier ist es einfacher ein Collier von Bulgari zu erwerben als ein Kilo Mehl.

Wir ankern zwischen Hafen und Riff, neben uns ein Rennkatamaran aus



Carbon sowie einheimische Yachten, alle an Mooringen. Die Häuser sind farbenfroh, der Friedhof in bester Lage und gepflegt.



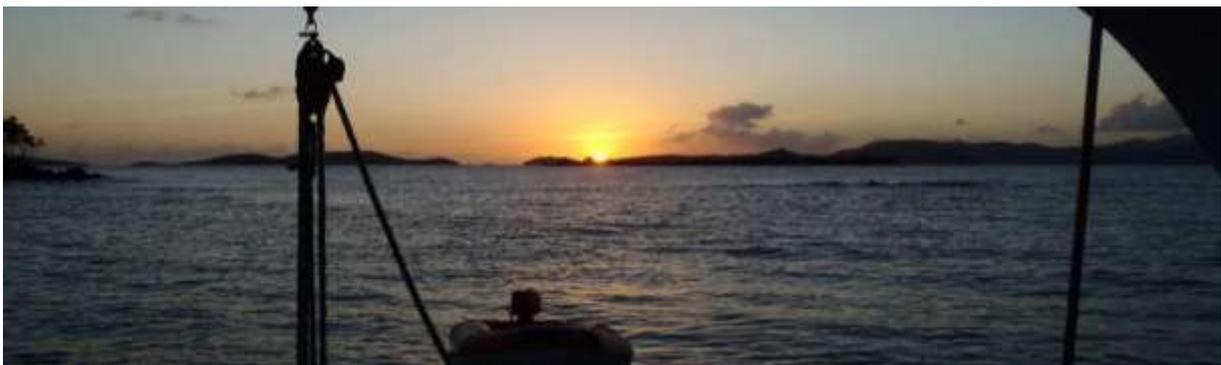
Der öffentliche Verkehr findet mit offenen Safaribussen statt, zusätzlich gibt es auch noch erstaunlich viele Privatfahrzeuge. Hühner laufen durch die Stadt, derzeit begleitet von Küken; es wird Rücksicht genommen auf diese anscheinend wild lebenden Stadtbewohner.

Leguane huschen über Mauerwerk oder dösen in der Sonne, bewegen sich nur wenn der Mensch den individuellen Sicherheitsabstand überschreitet



Restaurants, Klamottengeschäfte, Schmuck und Uhren, Banken, Autoverleiher sind reichlich vorhanden, nur Läden mit den Alltäglichkeiten des Lebens finden wir nicht, ebenso wenig Gewerbebetriebe.

Zurück an Bord.



Am folgenden Tag Weiterfahrt in die Trunk Bay, man soll dort gut schnorcheln können. Rund um die Insel Trunk Cay schnorcheln wir, ausnahmsweise mal angetan in Badeklamotten, denn hier wimmelt es von Badegästen, die am Strand mit Schnorchelausstattung ausgerüstet werden, wozu sogar eine Schwimmweste gehört. Am Boden in ca. 2,5 Meter Wassertiefe sind Fliesentafeln aufgestellt, die den Schwimmern in sehr kurzen Worten erklären was zu sehen ist. Und es sind wirklich nur wenige Worte erforderlich, denn hier gibt es mit Abstand mehr Menschen als Fische oder Korallen. Die Formenvielfalt der Menschen sollte hingegen in Stein gemeißelt, der Nachwelt erhalten bleiben, wie Boxershorts unter hängenden Bäuchen im Wasser schweben, gehalten von dem Auftrieb der Feststoffweste, die den oberen Teil des prallen Rückens überzogen mit einem rosa Sonnenbrand in die Luft hebt, gewaltig!

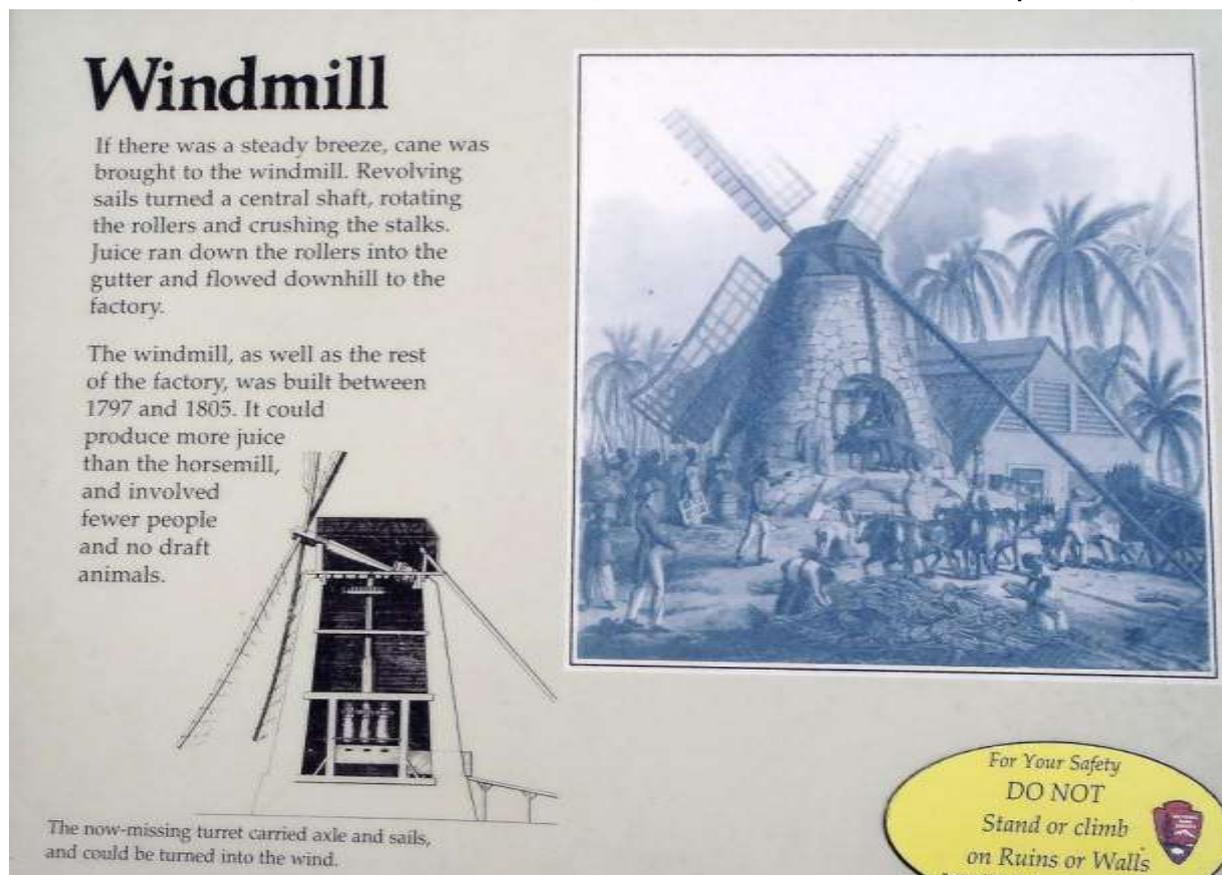
Weiter geht es zur Watermelon Bay in der Yachten an gut gepflegten



Mooringen festmachen, die von einem Förderkreis des Naturschutzgebietes ausgelegt worden sind. Da der Yachttourismus erheblich zugenommen hat, ist es durch unsachgemäßes Ankern zu erheblichen Schäden an den Korallen gekommen. Aus diesem Grunde wurden in mehreren Jahren zahlreiche Mooringe ausgelegt sowie Ankerverbote in gefährdeten Gebieten ausgesprochen, Ziel ist, dass in Zukunft in diesen Gebieten nur noch

Mooringe verwandt werden. Dies ist unter ökologischen Gesichtspunkten nachvollziehbar, hat nur leider zwei Haken. Erstens die Kosten, die mit 15–20 US\$ pro Nacht ein richtiges Loch in die Bordkasse von Fahrtenseglern reißen. Bei Charteryachten mit 8–10 Leuten an Bord fällt dies sicherlich nicht so sehr ins Gewicht. Und zweitens übernehmen die Betreiber der Mooringe nirgendwo die Garantie für den ordnungsgemäßen Zustand des Grundgeschirrs, wollen die Gäste aber dennoch zwingen davon Gebrauch zu machen. Die Mooringe die wir in St. John sahen machten alle einen guten Eindruck, auf anderen Inseln sahen diese jedoch manchmal sehr unsicher aus; in der Regel ziehen wir unseren eigenen Anker solchen unsicheren Anlagen vor.

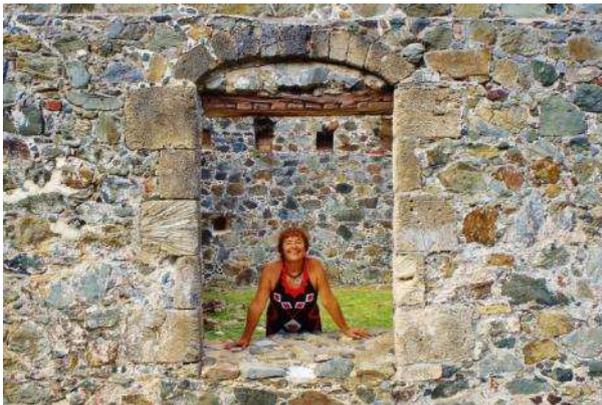
Dicht an unserem Mooringplatz finden sich die Ruinen der Zuckerrohrplantage Annaberg, deren Betrieb Mitte des 19. Jh. eingestellt wurde. Die Reste einer Windmühle, die das Zuckerrohr auspresste, eine



Rumdestille, eine Kristallisationsanlage für Zucker und ein Rundlaufgöpel, in dem Ochsen eine Zuckerpresse bei Windstille antrieben bildeten das Zentrum des Produktionsbetriebes, der seine Fertigprodukte exportierte. Die

umliegenden Hügel und Berge waren terrassiert worden und die Sklavenarbeit so ertragreich, dass auf den Anbau von Grundnahrungsmitteln im Sinne einer Subsistenzwirtschaft hier wie auch andernorts in der Karibik verzichtet wurde. Schon im 17./18. Jh. war es ökonomischer Grundnahrungsmittel mit den nur wenig beladenen Schiffen von Europa in die Karibik zu bringen, als diese hier anzubauen! Die Mentalität die aus der Sklaverei und den Monokulturen (Zuckerrohr, Baumwolle, Bananen) erwuchs hat in der gesamten Karibik seine Spuren hinterlassen; der Mangel an Gewerbe, Handwerk, regionaler Landwirtschaft ist auch heute offensichtlich, die Monokultur der letzten 60 Jahre heißt Tourismus...

Heute ist Annaberg ein farbiges Ruinenensemble, farbig durch die Vielfalt der Baustoffe die verwandt wurden. Fels, Korallenblöcke, Korallenkalkzement, Ziegel, die aus Europa den Segelschiffen als Ballast beigegeben wurden.



Ein abendlicher Panoramablick über die Bucht.



Von den landwirtschaftlichen Anbauflächen, den Terrassierungen, ist fast nichts mehr zu erkennen, einige in Reihe gelegene Steinhaufen scheinen Mauerreste zu sein. Die Art Terrassierungen anzulegen muss weit weniger dauerhaft gewesen sein als in Griechenland und Lykien wo wir heute noch die Olivenbäume und Strukturen finden die vor vielen Jahrhunderten angelegt wurden. Das Mühlenambiente wird auch von heimischen Fotografen genutzt,



die den Video- Trailer für ein neues Musikstück drehen, es soll „Take me as I am“ heißen und in zwei Monaten auf den Markt kommen.

British Virgin Islands

Weiter geht es zu den British Virgin Islands, Road Harbour ist unser Ziel um



einzuclarieren.

Die Beamten in der Immigration sind zum Scherzen aufgelegt, heute sei geschlossen, weil der Chef keine Lust gehabt hätte zu erscheinen, in der Amtsstube wird zu Mittag gegessen, zur Verdauung trainiert der diensthabende Immigration Officer mit Hanteln während wir die Formulare ausfüllen. Road Harbour ist uns als Registrierungshafen für große Yachten ein Begriff, viele Megayachten segeln unter der Flagge der BVI, das kostet zwar auch aber im Vergleich zu den US-amerikanischen und Europäischen Flaggen scheint es doch billig zu sein. Natürlich legen auch hier die großen Kreuzfahrtschiffe regelmäßig an, Tortola ist die größte der BVI`s. Road Town ist völlig auf den Tourismus und die Banken eingestellt, farbig- bunt, große Autos, viele Tagesgäste.



Zwei Stunden Landgang sowie ein reichliches Lunch im Roti shop sind genug



für uns; Im Yachthafen liegen große Schiffe und jede Menge Charterboote der Firmen Mooring und Sunsail, sie warten auf Gäste, entweder ist die Saison noch nicht richtig angelaufen oder die Gäste sind weggeblieben. Im Supermarkt wollen wir noch etwas einkaufen, irritiert laufen wir durch die

Gänge, denn die Waren sind nicht mit Preisen gekennzeichnet. Also kaufen wir nur sehr wenig, und finden das Wenige an der Kasse immer noch zu teuer. Wir laufen noch am gleichen Nachmittag wieder aus.



Zwei Kreuzschläge sind in der Drake Passage nötig um unser Tagesziel zu erreichen, die Anchorage vor Maya Cove, direkt vor Buck Island. Ein ruhiger Platz, auf einem Hügel liegt ein Villenanwesen mit einem Lift zum Strand, es ist zu verkaufen, Buck Island ist in Privatbesitz und man soll sich vor den Hunden in acht nehmen, lesen wir auf einem Schild. Der Ankergrund ist sandig, Platz reichlich, und das Wasser klar; nur zwei weitere Schiffe liegen in



einiger Entfernung. Tagsüber umspielen Fischschwärme das Boot, die kleinen

silbrigen Tiere springen als Herde glitzernd aus dem Wasser, meist wenn eine Dorade auf Jagd durch das Wasser sprintet und ebenfalls in weitem Bogen durch die Luft segelt um ihrer flüchtigen Beute habhaft zu werden.

Regenschauer wechseln sich mit Sonne ab, ein Tiefdruckgebiet im Norden



bringt etwas Kaltluft und Nordosten Wind. Graue, fast nordische Stimmungen wechseln mit blendenden Sonnenepisoden, die Übergänge werden regelmäßig mit Regenbögen dekoriert. Die Karibik bietet mehr



Wetterabwechslung als die Touristenprospekte vermuten lassen.