

52 Höllenritt nach Providencia 16.02. - 16.04.2010**Dienstag 16.02.10**

10:30 Wir sind seit einer Stunde unter Vollzeug hoch am Wind auf dem Weg nach Kuba. Genauer zum Zwischenstopp auf der Insel Providencia, etwa 200 sm vor Nicaragua. Distanz 270 Seemeilen, Kurs 327°. Unsere letzte Nacht in Kuna Yala war ruhig, wir hören morgens noch mal den Wetterbericht für die nächsten 5 Tage. Sieht gut aus, die Wetterfrösche sagen 10-15 kn und eine Winddrehung nach Ost voraus, erst ab Freitagnachmittag dann rückdrehend auf Nord mit mehr Wind. Gute Bedingungen für uns, die geplante Ankunftszeit ist Donnerstag, 11:30.

Ich denke noch über die letzten 12 Monate bei den Kuna Indianern nach als die Schleppangel zu kreischen beginnt. Rasend schnell laufen 200 m ab, ich versuche die Leine abzubremsen, geht nicht. Da hängt was ganz großes dran. Nach weiteren 100 m muss ich dann abbremsen und die Leine reißt und Fisch mit Köder ist weg. Beate rechnet gleich nach wie viel Fisch wir für den 10 € teuren Köder hätten kaufen können ☺ Aber was hätten wir denn auch mit einem Riesenfisch machen sollen???

Dienstag 16.02.10

19:30 Der Wind frischt auf 20 kn auf, wir kommen gut voran. Welle knapp über 2m. Beate ist seekrank und füttert mit der leckeren Suppe, die sie gekocht hat, die Fische. Wir reffen das Großsegel, Sterne gibt's ab 22:00 keine mehr dafür mehr Welle. . Um Mitternacht überholt uns ein Frachter in 2 Meilen Entfernung auf dem Weg in die USA. Sonst nix los. Ich fühle mich gut so dass Beate in dieser Nacht viel schlafen kann.

Mittwoch 17.02.10

11:00 Beate geht es wieder besser. Ich bin immer wieder erstaunt wie unkompliziert sie mit der Kotzerei umgeht. Der Wind bläst mit 20 kn aus ENE, gleich Halbzeit, noch 140 sm zum Ziel. Wir fahren seit 07:00 wieder Vollzeug und so hoch am Wind wie es geht. Speed je nach Welle über 7 kn. Wir reden viel über Kuna Yala, das war wirklich ein faszinierendes Jahr, und freuen uns auf Kuba. Tagsüber nimmt der Wind weiter zu, die Welle wird höher. Noch rätseln wir, ob es sich um alte Dünung handelt oder die Wellen noch mehr Wind ankündigen.

Donnerstag 18.02.10

02:00 Habe die Wache von Beate übernommen. Alles im grünen Bereich. Bevor Beate in die Kabine geht reffen wir das Großsegel und rollen ein zweites Reff in die Genua, unsere Nachtbesegelung, die verhindern soll dass die Freiwache dauernd für Segelmanöver aus der Koje geholt wird.

04:00 Der Wind hat auf 30 kn aufgefrischt, etwa 2,5 m Welle, einzelne sind schon deutlich höher. Leider dreht der Wind auf NNE, so dass wir sehr hoch an den Wind müssen um den Kurs zu halten. Ganz schön heftig! Noch 50 sm bis zum Ziel.



06:00 Die Welle wird immer höher, wir haben viel Wasser auf dem Schiff. Eine Welle steigt in die Genua ein. Als wir versuchen die Genua zu reffen, stellen wir fest, dass die Rollvorrichtung zuerst sehr schwer und dann gar nicht mehr geht. Ich sichere mich mit dem Life Belt und gehe aufs Vorschiff. Die Rollvorrichtung ist gebrochen, wir können das Vorsegel nicht mehr ganz ein- und

nicht mehr ausrollen. Da wir nicht wissen ob das Vorstag etwas abbekommen hat setzen wir das 2. Vorstag zur Entlastung. Es ist ganz schön nass auf dem Vorschiff, ich werde mehrfach geduscht, kein schöner Arbeitsplatz!

Nach kurzem Kriegsrat starten wir die Maschine um genug Höhe laufen zu können. Mit dem zweiten Reff im Groß können wir allein unter Segel unseren Kurs nicht halten. Aber wir haben ja genug Diesel. Ich schlafe lang und fest, Bea bewacht mich.

13:35 Die Maschine geht aus. Ungläubig schauen wir uns an. Ich verschwinde in der Werkstatt, entferne die Motorabdeckung, erinnere mich an den Schrauberlehrgang bei Mercedes Benz „in 90% der Fälle ist es ein Treibstoffproblem, wenn ein Dieselmotor stehen bleibt“, und wechsele den Treibstofffilter. Dann Motor entlüften, sicher ist sicher, mühsames pumpen mit der Handpumpe. Beate startet den Motor und nach zweimaligem husten springt das Teil wieder an. Ganz stolz erscheine ich wieder an Deck, mir ist schlecht von der Schaukelei und dem Dieselgeruch da unten.

14:30 Die Maschine fällt wieder aus. Erneut wechsele ich den Dieselfilter und auch den Feinfilter an der Einspritzpumpe. Wegen der Welle falle ich dabei gegen das Filtergehäuse, das sich verbiegt. Überall Diesel verschüttet. Mühsam versuche ich das Gehäuse wieder rund zu biegen. Das **muss** ganz dicht sein sonst haben wir Luft in der Dieselleitung, und dann geht nichts mehr. Noch mal entlüften - der Motor läuft wieder.

15:40 Es sind noch etwa 3 sm bis zur Inselfspitze Providencia und dann noch 5 sm bis zur Riffeinfahrt zum Ankerplatz als der Motor erneut stehenbleibt und wir ihn diesmal nicht mehr zu laufen bekommen. Als ich nach erneutem Filterwechsel und mehrmaligem entlüften grün im Gesicht nach oben komme sind wir ziemlich gefrustet. Der Wind nimmt auch weiter zu und die Welle ist gut 3 m hoch. Wir beschließen trotzdem weiter zu segeln. Die Alternative wäre zurück nach St. Andres, eine kleine Insel im Südwesten. Aber auch da geht die Einfahrt durch das Riff und wir müssten in der schmalen Riff-Einfahrt aufkreuzen.

Beate ist erstaunlich gut drauf und wir diskutieren ganz unaufgeregt unsere Situation. Wir haben ja ein Segelboot und können auch mit einem Segel fahren. Also ein Reff aus dem Großsegel raus, weil wir mit stark gerefftem Groß nicht viel Höhe laufen können, und weiter geht's.

17:00 Wir sind auf der Westseite von Providencia. Durch den Kap- Effekt hat der Wind weiter zugenommen, wir knüppeln Höhe so gut wie es eben mit dem gerefften Groß geht. Die steile Welle hat jetzt 12 Fuß, etwa 3,6 m einzelne sind deutlich höher. Immer wieder kommen Brecher über das Vorschiff und wir fragen uns wie lange die Sprayhood den Wassermassen noch standhält. Noch während Beate vorschlägt, sich mit den Seglern in der Ankerbucht in Verbindung zu setzen, funkt uns ein britischer Segler an. Er hat bemerkt dass wir da draußen in Schwierigkeiten sind. Auch ein deutsches Schiff, die MOMO, meldet sich und bietet Hilfe an. Dann schaltet sich ein Agent ein, der den Funkverkehr abhört, und teilt uns mit dass er die Coast Guard verständigt hat. Beate wickelt den Funkverkehr, unterstützt von Barbara von der MOMO, mit der Küstenwache ab. Wir erfahren dass wir beidrehen und abwarten sollen. Sie werden uns an einen sicheren Ankerplatz schleppen. Nach dieser Information atmen wir erst mal hörbar durch. Nur mit gerefftem Groß durch eine schmale unbekannte Riffefahrt, wer will das schon bei dem Wind und der immer höheren und steileren Welle. 15 Minuten später kommt die Coast Guard mit einem großen Boot mit zwei dicken Motoren zu uns raus. Ihre erste Frage ist ob wir noch genug Strom in den Batterien haben um den Funkkontakt aufrechtzuerhalten. Haben wir!

Wir bergen das Großsegel und ich mache auf dem Vorschiff unsere Abschleppleine mit einem Fender am Ende klar während Beate weiter auf Spanisch funkt. Unser Vorschiff liegt bei jeder großen Welle unter Wasser, der Ankerkasten ist bis zur Oberkante voll, die beiden Ablauföffnungen hatten keine Change gegen die Wassermassen. Ich denke, dass wir mindestens 1000 Liter Wasser spazieren fahren. Was unten rausläuft wird oben regelmäßig nachgefüllt. Ein echter Konstruktionsfehler!

18:00 Die Hiobsbotschaft: Wegen der hohen Wellen kann uns die Küstenwache doch nicht abschleppen. Viel zu gefährlich. Keine Zeit zum nachdenken, fluchen oder... Das Segel wieder hoch und gegen den Wind Richtung Nord zur Riffdurchfahrt aufkreuzen. Wir hatten ja kräftig Höhe verloren und in einer Stunde würde es dunkel sein. Wir brauchten zwei Stunden bis zur Einfahrt. Die Jungs von der Coast Guard schleusen uns immer ganz nahe an das Riff ran, so können wir ziemlich viel Höhe laufen. Ganz schön spannend wenn die Karte anzeigt, dass wir über dem Riff sind, der Tiefenmesser bei 2,7 m steht und die Jungs sagen wir sollen noch etwas weiterfahren.

20:00 Inzwischen ist es dunkel. Die Einfahrt ist zwar betonnt aber nur 20-30 m breit. Davor und dahinter Riffe. Der Wind hat hier an der Kante noch einmal

zugelegt, in den Spitzen haben wir über 40 kn und die Welle steht jetzt genau gegenan. Uns ist klar, dass wir nur einen Versuch haben. Um eine Halse zu vermeiden versuchen wir eine Q-Wende zu fahren. Aber wir kommen nur mit dem gerefften Groß nicht rum. Die Genesis steht im Wind. Beate schreit: „eine Tonne, eine Tonne“. Direkt hinter uns eine unbeleuchtete riesige Fahrwassertonne die ich nicht bemerkt habe. Wir treiben rückwärts auf sie zu, aber ich habe keine Ruderwirkung. Dann endlich Ruderdruck, wir umfahren das Riesenteil **rückwärts**. Aus dem Lautsprecher die hektischen spanischen Kommandos der Coast Guard. Wir verstehen kein Wort. Jetzt doch eine unkontrollierte Halse. Dann sind wir im schmalen Fahrwasser. Beate lotst mich durchs Riff, schreit noch einmal laut, als vor uns ein Segelschiff im Fahrwasser ankert, das ich noch knapp umfahre. Ich orientiere mich jetzt an Wegepunkten, die wir seit längerem auf unserem Plotter haben. Gegen die Ortschaft mit ihren vielen Lichtern sind die beleuchteten Tonnenlichter nur schwer auszumachen. Plötzlich wird der Wind schwächer, nur noch 1 m hohe Welle, dann flaches Wasser. Wir sind im Wind- und Wellenschatten der Isla Santa Catalina. Schnell das Segel runter. Die Küstenwache wird uns bis zum bis zum Ankerplatz schleppen. Jetzt bemerken wir dass die Halse nicht ohne Folgen war. Der Baumniederholer ist gebrochen und das Großsegel über die ganze Breite gerissen, wir haben Schwierigkeiten es sauber in den Mast zu reffen. Die letzten 50 m werden wir geschleppt. Beim ersten Versuch kommt die Schleppleine unter das Schiff, ich muß sie mit dem Messer kappen. Jetzt auch egal. Dann sind wir am Ankerplatz. Leine los, Anker runter und damit die Genesis abgestoppt, die noch ganz schön Fahrt hat. Ein kurzes „*Gracias, See you Manana*“ für die Coast Guard, die zurückwinken.

Geschafft! Wir haben es geschafft!! Wir sind restlos geschafft!! Ich denke das haben wir wirklich gut gemacht. Dass wir über die Doradelüfter und die Luken Salzwasser übernommen haben und unser Bett nass ist, stört uns nicht mehr besonders. Offensichtlich sind die Luken für Unterwasserfahrt nicht ausgelegt. Auch egal, Handtücher drauf, reinlegen, nur noch schlaaaafen!



Am nächsten Morgen wachen wir erst gegen 09:30 auf. Wir liegen in einer geschützten Ankerbucht, 18 Schiff um uns rum. Schön ist es hier! Kann man/frau von der Genesis nicht sagen. Eintrag von Beate im Logbuch: „Schiff sieht aus wie Sau!!!“

Doch zuerst mal einklarieren. Mr. Bush ist der Agent, er hatte auch gestern die Küstenwache verständigt. Nett, aber ein sehr, sehr eigenwilliges Englisch. Alle, Zollbeamte, Hafenmeister, Segler in der

Anchorage kennen unsere Story, haben scheinbar mit uns gelitten und wollen wissen wie es uns und der Genesis geht. So wird man hier auf der kleinen kolumbianischen Insel, 6 km lang, 5000 Einwohner, schnell zur Berühmtheit. Die Formalitäten sind bald erledigt, auf dem Rückweg fahren wir bei der MOMO vorbei um uns für die Hilfe zu bedanken. Dann zurück aufs Schiff.

Vorläufiger Schadensbericht:

- Motorausfall
- Rollvorrichtung gebrochen
- kleinere Segelschäden an der Genua, Großsegel gerissen,
- Baumniederholer ausgerissen

Freitag 20.02.10

Der Motor läuft wieder, die Ansaugleitung war zu und der Filter hat Luft gezogen, ich denke wir haben eine Menge Dreck im Tank, der durch die wilde Schaukelei aufgewühlt worden ist. Abends gehen wir mit Wolfgang und Barbara von der MOMO essen. Wolfgang hilft auch am nächsten Tag die Rollreffanlage zu demontieren. Sie kann leider nicht mehr repariert werden. Die Passungen für die Seegeringe sind total ausgeschlagen. Die Inoxschrauben sind in den Aluminiumteilen festgefressen und ich bin den nächsten Tag damit beschäftigt sie mit dem Akkubohrer auf dem schaukelnden Schiff auszubohren. Es gibt im Restaurant BAMBOO und im Internetcafe Verbindung ins Netz.



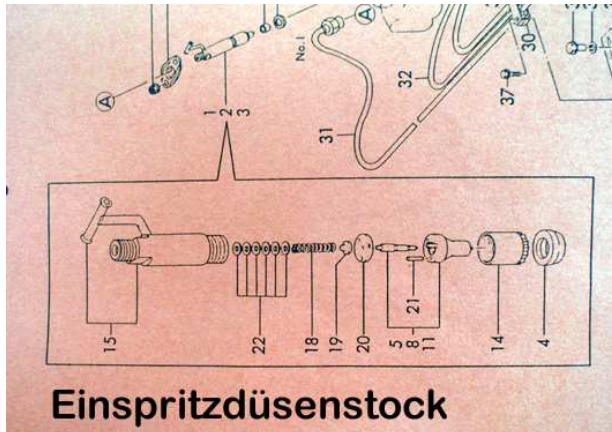
Wir nehmen Kontakt mit der Herstellerfirma PROFURL in Frankreich, dem Generalvertreter in D und der Firma SVB auf.

In dieser Nacht wie in mehreren Folgenächten träume ich immer wieder von unserer heißen Fahrt durch das Riff. Offensichtlich muss nicht nur die Genesis in Ordnung gebracht werden, auch in meinem Kopf wird aufgeräumt. Wir diskutieren auch tagsüber viel über die Überfahrt. Hoffentlich kommen die Ersatzteile bald damit wir nach Cuba weiterkönnen.

Samstag 21.02.10 - Mittwoch 14.4.10

Am nächsten Morgen dann der Frust. Wir versuchen umzuankern und stellen fest, dass der Motor nur im Leerlauf richtig läuft. Unter Belastung keine Leistung. Ich nehme Kontakt mit Mr. Bing, einem Mechaniker auf und wir versuchen den Fehler in

der Treibstoffzufuhr zu finden. Ohne Erfolg. Dann maile ich mit meinen Alfa Romeo Freunden in Freiburg und die schreiben mir, wie ich den Fehler eingrenzen und finden kann. **Mit Erfolg.** Ein gewaltiges Dankeschön an die Alfa Profis in Freiburg!! Es ist, sehr wahrscheinlich, die Einspritzdüse. Die können wir vor Ort nicht reparieren und einstellen bestellen.



Am Montag bestellen wir bei Schmidt Motoren, einem Yanmar-Spezialisten in D, zwei komplette Einspritzstöcke, einen zum wechseln, einen als Reserve und bei SVB die Rollanlage und ein 2 Meter langes Stück Profil, das auch defekt ist. Herr Naujeck von SVB ist ein echter Profi und hat uns ausgezeichnet beraten. Er empfiehlt uns auch die Ersatzteile nicht mit Fed EX oder UPS sondern mit der Firma Hellmann-Luftfracht auf die Nachbarinsel schicken zu lassen. Das erspart uns einige 100 Dollar und viel Ärger mit dem Zoll in Bogota. Die Firma Motoren Schmidt schickt nach kurzer telefonischer Absprache die Einspritzstöcke direkt nach Bremen zu SVB, dort werden sie beigepackt. Soll noch einer sagen D sei eine Servicewüste, wir machen gerade gegenteilige Erfahrungen.

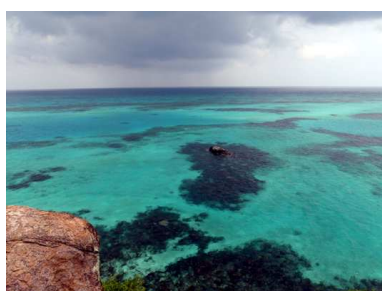
Genauso positiv reagiert die Coast Guard, als wir sie besuchen um uns richtig zu bedanken. Unser Angebot, 100 Dollar in die Kaffeekasse zu spenden, wird mit der Begründung abgelehnt, helfen sei ihr Job, dafür nehmen sie kein Geld. Wir gehen dann zwei Tage später gemeinsam essen, sie machen anschließend mit einem organisierten Auto mit uns eine Inselrundfahrt und zeigen uns ihr wunderschönes Island. Gut, dass die Insel nicht größer ist. Beate hat seit dem Vortag nach einer schönen kleinen Wanderung zum Morgans Head eine Darmgrippe und schafft es gerade noch so zur Toilette.



In der Zwischenzeit haben wir gute Kontakte zur STAHLRATTE, einem deutschen 107 Jahre alten 38m langer 300t Traditionssegler, der einen Tag nach uns angekommen ist. In der gleichen schweren Wetterstörung wie bei uns ist ihnen ihr 8 m langer Buggspriet abgeknickt an dem sie drei Vorsegel fahren. Sie versuchen die Reparaturen hier durchzuführen. Wir denken darüber nach, nachts heimlich drei Telefonmasten zu kappen ☺ Tolle Crew, tolles Schiff. Wir feiern dort ein feuchtfröhliche Party mit live Musik und Fleischspießen, treffen die Coast Guard und Mr. Bush wieder und lernen den Polizeichef der Insel kennen. Viel Spaß!!



Während wir auf unsere Ersatzteile warten säge ich ein 30x20 cm großes Loch in den Tank. Wir pumpen ca. 150 Liter Diesel in Kanister ab und reinigen dann den Tank. Eine gute Tasse Dreck holen wir raus. Mr. Bing besorgt einen Aluminiumdeckel den ich mit 20 Schrauben befestige bevor wir den Diesel filtern und wieder einfüllen. Leider ist der Deckel nicht ganz dicht und wir haben am nächsten Morgen Bilgealarm. Diesel läuft aus. Also alles noch einmal, diesmal aber besser ☺.



Wir nutzen die Zeit um uns auf der Insel umzusehen. Am 17.3., richtig, wir sind schon 4 Wochen auf Providencia, fahren wir mit dem Dinghy auf die Ostseite der Insel nach Crab Cay in das riesige Naturschutzgebiet. Die Unterwasserwelt ist enttäuschend, der Eintrittspreis sehr hoch. Aber man hat einen tollen Blick auf die umliegenden Riffe. Eine kleine Wanderung auf dem nett angelegten Pfad zum Morgans Head bringt uns ganz schön zum Schwitzen. Den Abend verbringen wir mit Barbara und Mikel von der ASTARDE. Zwei Tage später wieder neue Bekannte. Mr. Bush macht uns bei einem Fest auf dem Dorfplatz mit Guido und Lucia bekannt, die aus D kommen und hier seit Jahren Urlaub machen. Wir verabreden uns und sie besuchen uns mit ihrer Tochter am nächsten Tag auf der Genesis. Sie sind

unheimlich nett und wir haben viel Spaß. Lucia ist Kolumbianerin, Providencia für sie also ein Heimspiel.



Am 22.3., meinem Geburtstag gibt es schon früh Anrufe von den Familien. Danach mieten wir uns ein Motobike und erfahren die Insel. In einem kleinen Ort an der Ostküste wird gerade Honig aus Zuckerrohr gekocht. Wir lassen uns alles erklären und müssen unbedingt probieren. Dann besuchen wir eine Columbianerin die tolle Pappmachefiguren macht und kaufen uns einen kleinen farbenfrohen Colibri. Abends gibt es in unserem Lieblingslokal BAMBOO ein leckeres Geburtstagsessen und wir feiern mit dem Kneipen-Team und Javier, unserem WiFi-Man. Ein netter Abend, so macht alt werden Spaß.

Am nächsten Tag kommen Guido, Lucia und ihre Tochter überraschend zu Besuch. Geburtstagsgeschenk bringen sie mit, für uns Honig von der Insel, für mich eine wasserdichte LED-Taucherlampe. Es kommt uns vor als wenn wir sie schon Jahre kennen würden. Klasse! Beate schreibt die nächsten Tage die Reiseberichte ins Netz und wir verfolgen über das Internet den Weg unsere Ersatzteile. Gut daß es hier Internet gibt, alles andere wäre ziemlich schwierig. Wir reservieren den Liegeplatz in der Panamarina für September und buchen die Flüge nach D, nachdem geklärt ist dass es dort wieder Arbeit für mich gibt.

Das Warten auf die Teile ist echt ätzend, aber wir verbringen die Zeit mit schnorcheln und bummeln im Ort. Während der Osterwoche, der „Semana Santa“ ist hier Hochsaison. Noch mehr Zweiräder, als üblich knattern durch die Straßen und die Plätze und Lokale sind mit Touristen gefüllt. Für Beate ist das Osterwochenende weniger toll. Einer ihrer Backenzähne bricht entzwei, so dass sie am Montag im hiesigen Krankenhaus zur Behandlung muss. Der Zahn ist nicht mehr zu retten, er muss gezogen werden;-((

Im Ort haben wir inzwischen viele Bekannte, unser Gemüsehändler begrüß mich mit Handschlag, in der Bäckerei sind wir Stammkunden. Ich denke es gibt nicht viele Ausländer die so lange bleiben. Auch Kolumbianer dürfen nur 6 Monate im Jahr auf Providencia wohnen.

Dann kommen **SIE** endlich mit dem Versorgungsschiff aus St. Andres. Das erste Paket wird schnell ausgepackt, auf das zweite müssen wir 3 Stunden warten weil es ganz hinten im Schiff liegt und vorher unzählige Kartons und Kisten, Mopedreifen, Zementsäcke, Lebensmittel, Rohre, Plastikeimer und, und, und, ... ausgeladen werden müssen. Die üblichen Versorgungsgüter für diese kleine abgelegene Insel. Die Motorreparatur ist einfach, die Einspritzdüse ist in einer Stunde gewechselt. **Der Motor läuft wieder!!!** Die Rollanlage braucht etwas länger aber gemeinsam schaffen wir es gut und wir können das, inzwischen von uns genähte Vorsegel wieder setzen. Jetzt können wir doch noch nach Cuba weitersegeln.

Beate verabredet sich mit Peter und Lenna von der Nicone und Wolfgang und Christel von der LIV zu einer Wanderung auf den Peek, den höchsten Berg der Insel. Morgens um 7 Uhr machen sie sich auf den Weg, damit sie der ärgsten Hitze entgehen können. Ich werkle in der Zwischenzeit weiter.



Abends sitzen wir mit den vieren und der Crew der forty two bei einem Bier zusammen. Peter von der Nikone kommt am nächsten Tag und kann mich jetzt, nachdem das Vorstag wieder befestigt ist, in den Mast ziehen, damit ich das Rigg kontrollieren kann. Dabei sehe ich, dass die Unterwant an der Backbordseite angerissen ist. Unsere Halse hat also noch mehr Opfer gefordert. Nix mit Cuba. Gefrustet beschließen wir zurück nach Panama zu fahren. In Colon ist es sicher einfacher einen Rigger zu finden. Als wir dann nachmittags versuchen, unser Schiff etwas zu verlegen, weil ein Amerikaner (klar doch, oder?) zu nahe seinen Anker wirft, stellen wir weiter fest dass unsere Ankerwisch den Geist aufgegeben hat. Sie sitzt im Ankerkasten, der war bei unserem Höllenritt ja ziemlich lange abgesoffen und es ist Salzwasser in den Motor gelangt. Beim Aufmachen kommen mir eine Handvoll Brösel entgegen. Da ist wohl zumindest ein neuer Motor fällig. Bei einem 35 kg Anker und 10er Kette geht Handarbeit bei alten Männern ☺ doch zu sehr auf die Bandscheiben.

Zurzeit scheint das Glück wirklich an einer anderen Ecke zu ankern. Beate meint, irgendwer oder -was will uns sagen dass wir dieses Jahr nicht nach Cuba fahren sollen. Wir vereinbaren, am 15. April 2010 auszuklarieren und mit der NICONE und der 42 nach Panama, Colon zu fahren. Unsere Aufenthaltserlaubnis auf Providencia

ist eh abgelaufen und nach Süden können wir vielleicht sogar segeln, weil der Wind von Ost kommt und die defekte Want so nur schwach belastet wird.



Vorher organisiert Beate für alle Segler noch ein tolles Abendessen im BAMBOO mit dem typischen Inselgericht „RONDON“. Mehr als 30 Segler kommen. Bea kann's halt nicht ganz lassen mit der Gastronomie ;-).

Den letzten Abend verbringen wir ganz romantisch bei einem Essen direkt auf dem Wasser. Der Tisch steht auf dem Dinghysteg unseres Lieblingslokales und das Bamboo-Team hat ihn hübsch hergerichtet. Wir haben viel Gesprächsstoff an diesem Abend. Die netten Menschen die wir kennen gelernt haben. Die freundlichen und hilfsbereiten Insulaner. Die schöne Insel. Aber auch unser Höllenritt wird zum wiederholten male besprochen und ich lobe noch einmal meine Traumfrau für ihr professionelles Verhalten während der Fahrt, aber auch für die „Aufbauarbeit“, wenn der Reparaturstress gar zu groß war.

Und morgen starten wir zu einem ganz tollen Segeltörn nach Colon. Der Wetterbericht ist jedenfalls super! ;-)