

2014 Logbuch Curacao Marine nach Fort Pierce 19. Januar bis 7. November

Datum	Text	Position	Wetter	Wind kt	Etmal sm
8.-11.11	Mit Mietwagen den Süden Floridas und die Everglades besucht. Rückflug in die Schweiz am 11.11.	Südflorida	Kaltfront mit viel Regen		
6.-7.11	Segel runter nehmen, Wäsche waschen und die Silmaril zum Auswassern vorbereiten	Harbortown Marina Fort Pierce	Schön		
4.-5.11	Tagwacht um 0500, ablegen um 0615 und passieren der Bridge of Lion um 0700. Zu dieser Zeit war Flut und wir haben den St. Augustine Inlet ohne Probleme gemeistert. Segel um 0740 gesetzt, allerdings um hart am Wind und Wellen zu segeln. Nach Mitternacht bei ziemlich schwierigen Bedingungen das Cape Canaveral gerundet und ab dort mit halben Wind und gerefften Segeln den Fort Pierce Inlet angesteuert. Der Inlet kann erst nach 1500 passiert werden, da bei Flut bis 4kt Strom gegen an und dazu noch gegen den Wind fließt. Um 1545 die geschützte Marina ohne Probleme erreicht.	Harbortown Marina Fort Pierce	Bedeckt, kurz Regen	10-25 kt meisten E	167
22.10-3.11	Mit Don und LaVonne geniessen wir das Hafleben, besuchen St. Augustine und die verschiedensten Restaurants, Farmers Market und zu guter letzt die Mega Boat Show in Fort Lauderdale mit einem Mietwagen. Unter eine paar Millionen gib es dort nichts. Auf dem Rückweg haben wir einige Marinas besucht und uns entschieden die Silmaril in Fort Pierce zu deponieren, in der Zeit wo wir die Wohnung in der Schweiz beziehen. Am Montag die Silmaril für die Überfahrt nach Fort Pierce vorbereitet.	St. Augustine FL Rivers Edge Marina	Meisten schön,		
19-21.10	Bei Dämmerung und schnellem ablaufendem Wasser dem offen Atlantik entgegen. Die Bedingung an der Mündung ist alles andere als einfach, der Bug der Silmaril taucht einige Male Unterwasser und da die Luke nicht ganz geschlossen ist, ergiesst sich der erste ein Schwall auf unser Bett. Der Wind im Laufe des Tages nimmt ab und wir segeln gemütlich in die erste Nacht hinein. Am zweiten Tag und in der Nacht sind wir in einem Manövergebiet der Navy, es wird scharf geschossen, die Schiffe haben kein AIS und ihre Position wird laufend geändert. Die Information ist äusserst mangelhaft, es wird nie gesagt, wie lange geschossen wird. Wir hören dem emotionalen Funkverkehr zwischen einem Europäischen Kreuzfahrtschiff und der Navy zu. Der Kreuzer verliert seine vorgegebene Docking Zeit in Cape Canaveral und damit auch alle geplanten und bezahlten Exkursionen. Die Navy will keine viertelstündige Feuerpause einlegen um das Kreuzfahrtschiff passieren zu lassen. Der Wind dreht abnehmend nach Süden, die letzten Stunden fahren wir unter Motor, da die schwierige Einfahrt bei St. Augustine um 0700 erreicht werden muss. Um 0730 an einer Mooring Boje vor der Brücke in St. Augustine, die um 0830 öffnet und um 0900 in der Rivers Edge Marina, wo unsere Freunde uns erwarten. Wir bezahlen gleich für eine Woche an diesem praktischen Ort.	St. Augustine FL Rivers Edge Marina	Meisten schön,	von 25kt N zu 5kt von S	256
17.10 und 18.10	Um 0700 bei Hochwasser von der engen Marina in Richtung Georgetown auf dem ICW unterwegs. Dieser Abschnitt ist der schönste der bisher befahrenen, man fährt durch einen Urwald auf einem natürlich belassenen Fluss. In Georgetown findet ein Wooden Boat Festival statt, mit vielen Attraktionen. Wir bleiben dort zwei Nächte.	Georgetown SC	Schön	Wenig	52
16.10	Wir verlassen den Ankergrund bei ersten Licht und nehmen den ICW um nach Little Creek zu motoren. Dort in der billigen aber sehr freundlichen Marina Myrtle Beach Yacht Club übernachtet.	Little Creek SC	Schön	Wenig	63
13.-15.10	Wir warten hier am Anker die nächste Front ab die am Mittwoch viel Regen und Wind bringt.	Am Anker in Wrightsville NC			
12.10	Tagwache um 0530 und ablegen um 0630. Segeln auf dem Atlantik, zuerst halber Wind, dann achterlicher Wind, beste Bedingungen den Parasailor zu setzen. Ca. 8 Stunden mit scheinbarem Wind von 160 Grad gesegelt. Kleiners Debakel beim Shiften, da wir den Weg kreuzten eines Kats, der ebenfalls mit Spi unterwegs war. Es fielen keine unfreundlichen Worte und unsere Entschuldigung wurde mit Lachen akzeptiert. Um 1750 geankert.	Am Anker in Wrightsville NC	Bedeckt aber kein Regen	10-15 von NNE nach SSE drehend	71
11.10	Zum Glück einen neuen Navionics Chip im kleinen West Marine Geschäft gefunden und gekauft. Um 1200 nach Diesel tanken Richtung Beaufort NC abgelegt. Um 1800 bei der Coastguard geankert.	Beaufort NC	Bedeckt Regen am Anker	5-9 Drehend	30
10.10	Faulenzen in Oriental und E-Mail beantwortet. Am Nachmittag bemerkt, dass unser Navionics Kartenplotter Chip Probleme gibt. Die halbe Nacht versucht ihn neu zu laden, ohne Erfolg.	Oriental	Schön		
9.10	Wieder wenig Wind, zwar konnten wir ca. 45min ohne Motor segeln. In Oriental am Gratispier festgemacht und mit Leihfahrräder Früchte eingekauft. Den uns schon bekannten Kaffeeshop genossen. Ab jetzt sind wir südlich von 35N und haben keine Hurrikan Versicherungsdeckung mehr. Bis jetzt ist 2014 das seit 30 Jahren hurrikanärmste Jahr.	Oriental	Schön	5-12 NW	41
8.10	Langweilige Fahrt durch den Alligator River Kanal mit der Problembrücke am Ende, die nur 64 Fuss hoch ist (Wir sind ca. 63.5 Fuss hoch). Der Segler vor uns erwischte ein „Etwas“ im trüben Wasser und blieb steuerlos liegen. Am Abend haben wir erfahren, dass er das Ruder „verloren“ hat. Es sollen an der gleichen Stelle schon drei Boote das „Etwas“ erwischte haben, aber es gibt immer noch keine Gefahrenmarkierung. Am Ende des Tages in ruhiger Bucht vor dem verschlafenen Nest Belhaven geankert.	Belhaven	Schön In der Nacht Wolkenbruch	0-5 W	30
7.10	Wieder ein Tag fast ohne Wind, wir mussten sogar den schönen Albemarn Sund unter Motor durchqueren. Zum Trost schöner Ankerplatz am Eingang des Alligator River Kanal gefunden	Anfang Alligator River Kanal	Leicht bewölkt	5-8 SW	50
6.10	Langer Tag auf dem ICW, meistens unter Motor. Am Abend Ankunft in Coinjock, dem Ort wo es die grössten Prim Rips gibt. Wir haben ein 32 Oz, ca. 2.5cm dickes Monstrum bestellt und haben nur die Hälfte davon gegessen, wobei die Styroporschachtel zum mitnehmen der Überreste zum Menü gehört.	Coinjock	Schön	3-6 SSW	42
4.-5.10	Eine kurze Fahrt bis zur Top Rack Marina, von wo wir per Taxi nach Chesapeake führen um Ursulas Brillen zu reparieren. Der Laden war geschlossen, obschon offiziell offen. Am Sonntag bei schönstem Wetter Bordleben ohne Stress genossen	Top Rack Marina Chesapeake	Schön	0-10kt E	8
2.-3.10	Ablegen ohne Wind um 0700, mit dem Ziel morgen früh in Norfolk zu sein. Bis ca. 2000 Uhr fast kein Wind und auch keine Wellen, aber in der Nacht 10-12 kt von Ost, wir mussten das Grossegel bergen, sonst wären wir schon um 0300 in Norfolk angekommen. Um 0600 in die sehr stark befahrene Fahrstrasse von Norfolk eingebogen und um 0800 Uhr mitten in Portsmouth, visavis von Nortfolk angelegt. Bis 1200 geschlafen und dann Norfolk mit der kleinen Fähre besucht. Beim zurück kommen war der Steg ca. 20cm überschwemmt, wir mussten zur Silmaril barfuss waten.	Portsmouth bei Norfolk	Bedeckt aber kein Regen	Zuerst weniger als 5kt, dann 10-12 von ENE zu E	133
1.10	Einkaufen, und Boot säubern. Barbara und Frank, Freunde, die wir vom ICW kennen, kommen zum Abendessen.	Pier 7 Marina bei Annapolis	Meisten Schön	Fast 0	0
30.9	Mit David unter Motor nach der Pier 7 Marina in Edgewater bei Annapolis. Am Nachmittag Annapolis besucht mit der riesigen Naval Academy. Im Irish Pub zu einer guten kleinen Mahlzeit zuviel Kürbis Bier getrunken.	Pier 7 Marina bei Annapolis	Meisten Schön	Fast 0	17
29.9	Kein Wind! Unter Motor und bedecktem Himmel mit David gegen Annapolis. Herrington Süd ist eine gepflegte, saubere Marina. Nachtessen an Bord mit JoAnn und David, Diesel gebunkert.	Herrington Süd	Bedeckt	~0	32
28.9	Am Morgen Bilgenlüfter, Dinghimotor und Klo repariert. Am Nachmittag segeln mit JoAnn und David bei fast keinem Wind. Gemütlicher Tag. Abendessen auf dem Boot.	Solomon Island	Schön	~5 SSE	15
27.9	Segeln mit Motorunterstützung, da fast kein Wind, früh am Nachmittag Anker in der Multimarina Bucht in Solomons. Besuch von unseren Freunden aus Owings, JoAnn und David, am Abend.	Solomon Island	Schön	5-10 NNE	28
26.9	Harter Segeltag, gegen Wind und Wellen bis Point Lookout an der Mündung des Potomac, dort am Anker ruhige Nacht verbracht.	Point lookout MD	Meisten schön	13-17 NNW	63
25.9	Endlich wieder segeln, allerdings ohne Autopilot, da unbekannter Defekt. Segeln gegen Wind und kurze steile Wellen. Am Anker Autopilot Problem gefunden, Stecker in der Backkiste hinter Heizung raus gefallen, gleichzeitig Heizung repariert (oxidierte Kontakte), das alles im Nieselregen.	Deltaville Fish Bay am Ankeker	Bedeckt Abends Regen	10-16 NNW	37
22.9-24.9	Silmaril eingewassert, Segel gesetzt und eingekauft für Fahrt gegen Norden. Allerdings Abfahrt verschoben, da am 24.9 viel Regen und Wind vorausgesagt.	York River Yacht Haven am Steg	Kühl und Regen		
31.8-21.9	Zurück auf der Silmaril. Wir können auf der luxuriösen, klimatisierten Cat's Meow von Don und LaVonne schlafen und tagsüber am Boot arbeiten. Folgende Arbeiten an Silmaril erledigt: Oberwasser und Deck poliert, Unterwasser eine Lage Antifouling, Propeller Service und Antifouling, neue Abdeckung der Fenster, kleiner Kran für Dinghi Motor konstruiert und bei der Mars Werkstatt fabrizieren lassen, Nebelhorn montiert, Ventilatoren in der Vorkammer montiert. Wir können das Auto von Don und LaVonne benutzen und haben den American Way of Life gelebt und kennen jetzt die Gegend von Gloucester bis Hampton recht gut. Viel auswärts gegessen und Besuche gemacht.	York River Yacht Haven am Land	Am Anfang sehr heiss, am Ende recht kühl		
27.8-30.8	Besuch bei Freunden in Owings, MD, wohnen bei ihnen und besuchen die Gegend.				
12.8-26.8	Rückfahrt in die USA mit dem Containerschiff MS Independent Pursuit von Antwerpen via Liverpool nach Chester bei Philadelphia, sehr erholsam und spannend.	Nord Atlantik	Bedeckt Nebel	Wenig Wind	
23.6	Auswassern und Start der Heimreise in die Schweiz via Williamsburg, wo wir vor fast 40 Jahren auch schon waren.	York River Yacht Haven	Heiss		
20.-22.6	Silmaril bereit gemacht zum Auswassern und gemeinsames Zusammensein mit Jaap und Elsa von	York River Yacht Haven	Heiss		

	der <i>Sark</i> und mit Don und LaVonne von der <i>Cat's Meow</i> .				
19.6	Ablegen um 0830 Uhr und unter Motor und Genua längs den Kriegsschiffwerften von Norfolk getuckert. Dann unter Segel den York River hinauf, mit einlaufendem Wasser. Um ca.1500 Uhr im York River Yacht Haven angelegt, gerade zur richtigen Zeit vor dem Gewitterregen. Bald kommt auch <i>Sark</i> .	York River Yacht Haven	Bedeckt Gewitter	5-15 N bis NW	42
18.6	Durch die grosse Schleuse und unter Motor bis Portsmouth zum City Dock, wo <i>Sark</i> liegt und anschliessend Spaziergang in Norfolk. Am Abend nach Norfolk verlegt, da es dort ruhiger ist.	Portsmouth, Norfolk	Sehr Heiss	Var	18
17.6	Der Kühlschrank Techniker hat 3 Stunden lang Kühlflüssigkeit eingefüllt. Jetzt kühlt es wieder bis 0 Grad.	Great Bridge	Meistens schön		
16.6	Rumhänger-Tag an den freien Docks bei der Great Bridge, es gibt viele Geschäfte in der Nähe. Am Abend verlegen nach der Marina, um den Kühlschrank zu warten.	Great Bridge	Meistens schön	0 leider, sehr heiss	
15.6	Wieder früher Start um 0700 Uhr und unter Motor, z.T. mit der Genua, über die flachen Seen bis vor die Schleuse bei der Great Bridge, nur 12 Meilen vor dem Ende des ICW in Norfolk. Zusammenfassung der ICW Fahrten: meistens Fahrt durch interessante und unberührte Landschaften, ab und zu herrschaftliche Häuser, kein Problem mit der Tiefe aber sehr ermüdendes Navigieren, vor allem wenn die Sonne auf den Navigator brennt und doch totale Aufmerksamkeit erfordert ist. Grosse Distanzen und viel Fahrt mit dem Motor. Fahrten über das offene Meer sind dem ICW vorzuziehen, wobei auch dort grosse Schläge gemacht werden müssen, da es wenige Einfahrten (Inlets) gibt, die in jedem Wetter befahrbar sind. Fahrten nach Süden gehen aussenherum auch, da nahe an der Küste der Golfstrom einen Neerstrom produziert, der nach Süden fliesst.	Great Bridge	Meistens schön	Wenig variabel	33
14.6	Start um 0700 Uhr bei bedecktem Himmel, Rückkehr zum ICW und dann endlich wieder 12sm segeln hart am Wind über den Albemarle Sound. Er ist ca. 5 m tief und ohne Hindernisse. Die Dehler hat sich von der besten Seite gezeigt, bei ca.10 kt Wind, 6-7 kt Fahrt und Wendewinkel unter 90 Grad! Nach dem Sound wieder motoren über flache Seen bis zu der berühmten Marina Coinjock mit dem Restaurant mit den grössten Prime Ribs. Sie sind wirklich einmalig, ca. 1 inch dick (25mm), butterweich und ein Prime Rib hat für Ursula, mich und den Hund von der <i>Escapade</i> genügt. Waschen und duschen und gut schlafen.	Coinjock Marina und Restaurant	Meistens schön	Um 10 von Norden	38
13.6 (Freitag)	Start um 0730 Uhr, mit der Problembrücke 1sm vor uns. Hurra, der Wind hat das Wasser in den Atlantik raus getrieben und die Brückenhöhe auf 65 Fuss erhöht, kein Problem mehr! Wir motoren den endlos langen Alligator Creek entlang und ankern kurz vor dem Gewitter in einer flachen (2.5m) geschützten Bucht, die aber ca. 4sm weg vom ICW ist.	South Lake	Schön abends Gewitter	7w bis 15 NNW	51
12.6	Start um 0800 Uhr, unsere drei Boote sind unterwegs. Die <i>Escapade</i> ist auf dem Weg auf Grund gelaufen und musste von der <i>Sark</i> frei geschleppt werden. Der Grund: reiner Navigationsfehler. Es ist bedeckt und am Abend gibt es ein Gewitter, ein Motorbootfahrer rät uns, weiter zu fahren, es gebe dort einen sicheren Ankerplatz, also fahren wir durch den Regen nochmals 1 Stunde und ankern ca. 1sm vor der Problembrücke (s.u.) Gemeinsames Nachtessen, gespendet von Barbara, von der <i>Escapade</i> . In der Nacht gibt es viel Wind und das besagte Motorboot schleppt den Anker und rammt die Ankerkette der <i>Escapade</i> ohne viel Schaden anzurichten.	Back Landing Bay	Bedeckt, abends Gewitter	<10kt SSW bis ESE	40
11.6	Hochzeitstag in Oriental, wir bewandern den schönen aber verschlafenen Ort. Es gibt wunderbare alte Bäume und viel Platz um die hübschen Häuser, die meisten mit Wohnungen nur im ersten Stock. Etwa alle 10 Jahre gibt es einen Hurrikan in der Nähe, der das Wasser um mehrere Meter ansteigen lässt und das Erdgeschoss überschwemmt.	Oriental	Schön		
10.6	Wir müssen gegen Norden, da wir Flüge für den 24.6. gebucht haben. Aussernum, d.h. um das gefürchtete Cape Hatteras (240sm) oder via den sicheren 180 sm langen IntraCostal Wasserweg (ICW)? Etwa auf halbem Weg gibt es eine Brücke die gerade unserer Masthöhe entspricht. Es gibt keine Tide dort, nur der Wind kann das Wasser etwa um 1 Fuss (30cm) bewegen. Wir messen den Mast nach, er ist mit Antenne genau 19.55m (64' 2"), die Brücke 64 plus minus 1 Fuss. Wir riskieren den ICW zu befahren, da der Wind von SW kommen soll und das Wasser in den Atlantik raus drücken soll und wir daher 1 Fuss gewinnen. Mit unseren holländischen Freunden von der <i>Sark</i> und den US Freunden von der <i>Escapade</i> fahren wir am erster Tag nach Oriental. Es wird viel von auf Grund gelaufenen Yachten geschrieben (siehe ActiveCaptain) und mit unseren 2m Tiefgang sind wir Exoten und viele warnen uns vor dem ICW. Der ICW geht über weite Strecken durch sehr flache grosse Seen, der fahrbare Weg ist ausgebaggert, was man natürlich nicht sieht, da das Wasser dunkelbraun ist. Es gibt aber Markierungen und die Karten geben den Kurs auf ein Grad genau an und man, vor allem frau, muss mit dem Tiefenmesser den Grund „abtasten“. Man hat keine Minute Ruhe, es ist anstrengend. Gut in Oriental am freien City Dock festgemacht, obwohl es nach der Karte zu wenig tief ist.	Oriental	Bedeckt	5-10 SW	26
6.6-9.6	Beaufort besucht, es gibt hier viele schöne alte Häuser aus der Kolonialzeit. Die kleine Stadt ist nicht gross, voller Touristen und vielen Seglern am Anker. Die Marina ist gut belegt von grossen Motorbooten, für uns ist sie zu teuer, über 100\$ am Tag.	Am Anker in Beaufort	Meistens schön		
3.-5. 6.	Abfahrt um 1530 mit ablaufendem Wasser, die erste Nacht ist sehr ruhig mit SW Wind von ca. 17kt, wir sind aber zu schnell und werden in der nächsten Nacht im Beaufort Inlet ankommen. Segel reduziert, am Ende nur mit 50% Genua und Try Segel. Der Wind nimmt auf bis zu 28kt zu und wir kommen bei auslaufendem Wasser um 0600 Uhr am Inlett an. Es gab viel Wind gegen Wellen und die Einfahrt ist recht strub. Wir sind froh, am sichern Ankern (2 Stück) zu sein, da die erwartete Front mit viel Regen wie vorausgesagt kommt.	Am Anker in Beaufort	Meistens schön, Gewitter am 5.6.	Zuerst ~15 SW dann 20-28 SW	238
29.5- 2.6	Am Anker eine weitere Kaltfront abgewartet, die Zeit mit Computern und der Montage eines zweiten Motorraumventilators verbracht. Das Ballett „Midsummer Night's Dream“ mit der Musik von Mendelssohn besucht, die Tänzer/innen waren ganz gut, aber das Bühnenbild war grässlich, total veraltet.	Am Anker in Charleston	Bedeckt		
27.5-28.5	Charleston besucht, es gibt wunderschöne alte Häuser, die Stadtwohnungen der Plantagenbesitzer, die auf die Sklavenszeit 1750 bis 1850 zurück gehen. Das gibt der ganzen Schönheit einen bitteren Beigeschmack. Am Nachmittag extrem unfreundlicher Besuch auf Silmaril der Polizei und Customs mit der Androhung, dass wir das nächste Mal 5000\$ Busse bezahlen müssen. Unser Vergehen: wir müssen uns an jedem neuen Ort beim Zoll anmelden, auch am Anker. Solche Schikanen haben wir nicht einmal in Kuba erlitten und dort sind die Offiziere immer ohne Schuhe an Deck gekommen. Hier kommen sie mit schweren schwarzen Halbstiefeln!	Am Anker in Charleston	Schön		
25.5-26.5	Letzter Tag in Savannah, ablegen um 1900 Uhr und mit auslaufendem Wasser, zusammen mit Sark und einem 1100 Fuss Containerschiff, den Savannah River hinunter. Ein Gewitter verfolgt uns, erreicht uns aber nicht. Um ca. 2300 Uhr im offenen Meer Segel gesetzt. In der Nacht gibt es guten Wind, aber im laufe des Morgens flaut er ab, d.h. wieder einmal motoren. Um 1700 Uhr erreichen wir das Ankerfeld vor der teuren und unfreundlichen City Marina.	Am Anker in Charleston	Bedeckt bis schön	Zuerst ca 10 kt WSW Dann 5 variable	120
23.5-24.5	Alternator ausgebaut und der DC Electric Frau übergeben, die ihn am Dock abholte. Alternator ist ok, aber original Volvo-Penta Anschluss war falsch. Geändert und jetzt alles ok. Weiterhin am City Dock mit viel Betrieb und lauter Musik bis 2300 Uhr. Savannah gefällt uns sehr gut, viele Parkanlagen und freundliche Leute.	Savannah City Dock	Schön		
22.5	Tagwacht um 0445, um mit auslaufendem Wasser über die Barre des Sounds zu kommen, Schöne Seglerei bis zur Einfahrt des Savannah Rivers, dann unter Motor 3½ Stunden bis zum City Dock in der Altstadt von Savannah, die uns sehr gefällt. Der Savannah River ist tief und wird sehr stark von Containerschiffen befahren. Wir hatten bis 2.5 kt mitlaufenden Strom.	Savannah City Dock	Schön	10-20 WSW	52 KüG 43 KdW
20.5-21.5	Versuch, auf dem Atlantik direkt nach Savannah zu gelangen, geht aber nicht, zu wenig Wind. Im St. Catherina Sound am Anker eine ruhige Nacht verbracht, nach dem alle Stechfliegen im Schiff ermordet waren.	Am Anker Walburg Creek	Schön, mit Wolken	7-10 SW	132
16.5-19.5	Besuch von Museen, aber vor allem West Marine, um neue Batterien zu kaufen und neu zu verkabeln. Grosse Hilfe von Eric vom Nachbarschiff, der uns mehr als 100 Meilen rumgefahren hat. Am Ende gefunden, dass der Alternator nicht richtig funktioniert.	An einer Muringboje in St. Augustine	Schön, mit Wolken		
15.5	Am Morgen Gasflaschen füllen und dann Einkaufen. Am Nachmittag kommt dann das schlechte Wetter. Wir haben eine Ausstellung zur Sklaverei besucht, danach hat man Lust aus diesem Land abzureisen. Wir haben gelernt, dass die Sklaven unter der Spanischen Herrschaft viel mehr Rechte hatten, als nach dem Verkauf von Florida an die Briten. Zum Beispiel durfte eine Familie nicht getrennt werden. Was viel später unter amerikanischer Herrschaft passierte, ist ja bekannt. Nach der Abschaffung der Sklaverei so um 1860 hat Florida einen neuen Trick erfunden: Leasing von Schwarzen. Schwarze, die sich „strafbar“ machten, z.B. weil sie sich in das Wahlregister eintragen wollten, wurden zu langen Gefängnisstrafen verurteilt und in dieser Zeit den Farmern als Sklaven ausgeliehen. Dies wurde in Florida bis 1923 praktiziert!!! St. Augustine war während den Rassenunruhen ein ganz heisser Flecken, die Hotelbesitzer wollten keine Schwarzen, da sonst die weissen Touristen ausblieben. Als ein weisser Hotelgast einen Schwarzen zum Baden im Motel Pool einlud, goss der Hotelbesitzer Salzsäure ins Wasser! Cleaning the Pool hiess das. Erst Lyndon B. Johnson hat diesem Treiben ein Ende gesetzt.	An einer Muringboje in St. Augustine	Schön, mit Wolken		
14.5	Wir haben ein 3 Tages Ticket auf dem „roten Zug“ gekauft und haben als erstes die ganze Tour abgefahren. Wir sind in Mitten von älteren Touristen im Zug gefahren, wobei die Hälfte echt behindert ist, übergewichtig oder sonst wie, das Ein- und Aussteigen in die Wägelchen ist eine Prozedur. Wir haben uns die Museen und Pärke mal von aussen angeschaut und werden morgen mit der Detailbesichtigung beginnen. St. Augustine wurde um 1513 vom Spanier Ponce de Leon erstmals angelaufen und schon in der zweiten Hälfte des 16. Jhd. gab es hier eine spanische Siedlung.	An einer Muring-boje in St. Augustine	Gewitter		

13.5	Die Sarkies und wir beschliessen, die nächste Strecke auf dem Atlantik zu segeln. Die Ausfahrt im Ponce de Leon um 0700 Uhr war recht stressig, an einer Barre (eine Untiefe am Ende der Ausfahrt) brachen sich die Wellen. Die fast 12 stündige Fahrt auf dem offenen Meer bei wenig Wind war aber erholend, wir hörten Hörbücher und dösten vor uns hin. Auch begegneten wir einer Schildkröte. Die Einfahrt in den ICW bei St. Augustine hat einen schlechten Ruf, es gibt Versandung, keine Markierungen auf den Seekarten, aber als wir dort waren, war es ganz einfach, es gab rote und grüne Tonnen und immer viel Wasser unter dem Kiel. St. Augustine ist die älteste Stadt der USA und sehr touristisch. Eine Front mit Gewitter soll in den nächsten 2-3 Tagen hier vorbei ziehen, d.h. wir werden auch zu Touristen	An einer Muringboje in St. Augustine	Schön, mit Wolken	6-11 SES	60
12.5	Wieder ein Tag auf dem ICW, man vor allem frau muss sehr aufpassen, dass man immer in der 11 Fuss Fahrinne bleibt mit Silmarills 6 Fuss 7 Inches, die auch mal nur 10 Fuss tief ist. Beidseitig ist das weite Wasser sehr flach, nur 1-2 Meter tief.	New Smyrna am Anker	Schön, mit Wolken	6-10 ESE	31
11.5	Bojontag in Titusville, am Abend kamen unsere Holländischen Freunde von der Sark an.	An einer Muringboje in Titusville	Schön, mit Wolken		
10.5	Nach dem Morgenessen ging es los in den ICW, unsere Masthöhe ist (gerechnet) 63 Fuss und 5 Inches (was für ein blödsinniges Masssystem), die Brücken sollten 65 Fuss sein, was aber zum Teil bei Niedrigwasser und zum Teil bei Hochwasser gemessen ist. Es gibt zwar an der Seite der Durchfahrt einen Hinweis über die aktuelle Brückenhöhe, aber auch die wurde laut einer Internetseite falsch angegeben. Das heisst, jede Brückendurchfahrt, es gibt unzählige, wird zu einem Russischen Roulette. Bis Titusville ging alles problemlos.	An einer Muringboje in Titusville	Schön, mit Wolken	10 SSE	16
9.5	Wir verbrachten den ganzen Tag mit Einkaufen, Telefonkarte posten etc. Die USA sind punkto Mobiltelefonie rückständiger als die meisten Karibikstaaten und sowieso als Europa. Wir haben unsere Orange SIM Karte, die sogar in Kuba problemlos ging, hier in den Staaten noch nicht zum Laufen gebracht.	Harbor Town Marina ICW	Schön		
7.5-8.5	Wir haben uns entschlossen, mit dem „guten“ Ostwind gleich in die USA zu segeln. Die Bahamas wären ein interessantes Segelgebiet, aber es gibt an der US Ostküste noch viel zu sehen, und 100 sm bis in die Chesapeake Bay ist nicht Nichts. Also um 10 Uhr verliessen wir die Marina und setzten gleich Segel. Mit dem Golfstrom hatten wir über Stunden 9.5 bis 10.5 kt SOG, das war Segeln vom Feinsten. Nach 13 Stunden und 131 sm erreichten wir die flache US Küste und mussten bei wenig Wind den Motor zu Hilfe nehmen. Wir legten in der Marina in Port Canaveral (nahe beim Kennedy Space Center) am Diesel Dock an, man muss eine Adresse haben, um die Cruising Permit zu bekommen. Ein Jim hat uns spontan zum Immigrationbüro gefahren, wo ohne Fragen und speditiv für 19.5\$ die einjährige Bewilligung ausgestellt wurde. Nach einem üppigen US Lunch sind wir gegen den ICW (Intracostal Water Way) eingelaufen und müde in einer versteckten Marina gelandet.	Harbor Town Marina ICW	Schön	Bis 5 Uhr 15kt SE dann 8SSE	184 KüG 141 KdW
4.5-6.5	In der Nacht zum 3ten kam die Kaltfront mit viel Wind und Regen. Wir waren froh in der Marina zu sein. Wir geniessen das Leben in der Luxus Marina, alles kostet 3 mal mehr als in Kuba, aber dafür gibt es viel mehr Komfort, 2 Pools, Waschmaschinen, saubere Klos mit Seife etc.	Bimini Sands Marina	Am 4.5 Regen sonst schön		
2.5-3.5	Um 0800 Bye-bye Kuba, nachdem wir noch das letzte Shampoo dem Immigration Officer gegeben haben. Die Überfahrt war kurz, in etwa 30 Stunden haben wir die Bimini Sands Marina auf Südbimini erreicht. Der Golfstrom ist ein wahrer Strom, wir hatten über Stunden mehr als 3 kt Strom mit uns, d.h. bis 9kt Fahrt über Grund. Das Wetter war uns einigermassen gut gesinnt, obwohl die mondlose Nacht mit einigen unerwarteten Regenzellen uns doch ein wenig Hektik beschert hat. Ausser den Regenzellen war der Wind aber mässig, nur von 3-8kt, daher haben wir viel den Motor zu Hilfe genommen, da wir vor der Kaltfront, die immer Wind von Norden bringt, auf den Bimini Inseln sein wollten. 20kt Wind gegen 3kt Strom gibt eine sehr ungemütliche See, hier spricht man von square waves.	Bimini Sands Marina	Schön ausser 3 Stunden Squalls in der Nacht	Meisten 3-8kt SE	240 KüG 205 FdW
28.4-1.5	Marinaleben und bereitmachen für die Überfahrt, nachdem wir Mühe hatten, den Mietwagen zurück zu geben, da beim Vermieter auf dem Varadero Flughafen eine falsche Adresse für Havanna angegeben wurde. Die Kubaner sind sehr freundlich aber auch sehr unflexibel, wenn es um Administratives geht.	Marina Hemingway	Schön und heiss		
26.4-27.4	Ausflug nach Vinales mit Besuch der St. Tomas Höhlen. War sehr interessant, siehe Ursulas Berichte in einiger Zeit.	Marina Hemingway	Schön und heiss		
25.4	Diesel und Lebensmittel Einkauf mit dem Mietwagen.	Marina Hemingway	Schön und heiss		
24.4	Rückkehr von der Schweiz, Silmaril ist wohlauf, aber es ist sehr heiss, sogar für Kubaner.	Marina Hemingway	Schön und heiss		
20.3	Rückflug in die Schweiz, wo wir am 21.3 um die Mittagszeit von Edith und Rico wärmstens empfangen werden. Am 24.4 sind wir wieder in Kuba.	Marina Hemingway Havanna			
13.3 bis 19.3	Arbeiten am Schiff, Waschen, Putzen und 3 Besuche der Altstadt von Havanna. Havanna verdient eine eigene Webseite, eine verrückte Stadt.	Marina Hemingway Havanna			
11.3-12.3	Die Wetterfax und Gribfiles kündeten eine Kaltfront an, die in der Nacht vom 12. zum 13. hier sein soll. Diese Fronten kommen in letzter Zeit ungefähr alle Wochen mal über den Golf von Mexiko, sind zum Teil heftig und mit Winddreher um 360 Grad verbunden. Da es an der Nordküste von Kuba wenig geschützte Ankerplätze gibt, beschliessen wir mit Elsa und Jaap von der Sark um 0400 los zu segeln und die 210sm bis Havanna ohne Zwischenhalt hinter uns zu bringen. Bis zum gefürchteten Cabo de San Antonio, wo der Golfstrom durch die Enge zwischen Kuba und Mexiko, dem Yucatan Kanal, strömen muss, gibt es wenig Wind. Am Kap selber bläst der Wind von Süden, d.h. ideal für uns und bald, so gegen 10 Uhr, sind wir auf Kurs nach Havanna. Den ganzen Tag gibt es wenig aber guten Wind. In der Nacht zum 12.3 stirbt er ganz. Der Golf von Mexiko ist wie Öl, wir sehen sogar die Spiegelung der Sterne im Wasser. Mit der Sark bleiben wir immer in Sicht- und Funkkontakt. Am Morgen frischt der Wind auf und um ca. 10 Uhr legen wir bei der Immigration der Marina Hemingway längs an. Dort das übliche Einklarieren, mit Hund etc. Diesmal sind aber die Beamten unverschämt und verlangen Geld, was wir dummerweise auch geben, nicht aber Jaap, der ist konsequenter. Die Marina ist ziemlich voll und in schlechtem Zustand, keine Schwimmdocks, nur eine ca. 30cm breite Betonbrüstung in allen Kanälen. Die Fender hängen entweder zu hoch oder zu tief bei bis zu 50cm Tidenhub. Die neu gemalte Sark wird gegen den Beton gedrückt und arg zerkratzt. Wir müssen die Silmaril 7 Wochen dort lassen, haben aber 3 Nachtwächter gebeten, zu ihr zu schauen. In der Nacht gibt es ein schlimmes Gewitter mit Blitz und Donner, wir sind froh, im warmen Bett und in der Marina zu liegen.	Marina Hemingway Havanna	Bewölkt, bis schöne	0 -15 von S nach SW drehen	210
9.3 -10.3	Der Wind soll nach Ost drehen und soll so um den Mittag rum sterben, daher Tagwacht um 3:00 und um 4:00 bei völliger Dunkelheit legen wir ab. Mit Peilkompass und Plotter finden wir den Weg durch das Riff ohne Probleme, die brechenden Wellen im Sternenlicht sehen wir in beruhigender Distanz. Mit Schmetterlingsbesegelung, zu faul, um den Parasailor zu hissen, fahren wir der Küste der Isla de la Juventud entlang. Um 0700 Begegnung mit einem Kreuzfahrtschiff, das an den gleichen Ankerplatz wie wir will, nämlich Caleta Puerto Francés an der Westküste von Juventud. Um 11 Uhr Anker runter und im sehr sauberen Wasser baden. Das Unterwasserleben ist nicht berühmt. Das Kreuzfahrtschiff liegt ganz in der Nähe stabil, ohne Anker, es stabilisiert sich über Stunden am Ort. Der Wind nimmt nicht ab, sondern frischt auf. Also beschliessen wir, mit achterlichem Wind die 89sm nach Maria la Gorda durch die Nacht zu segeln. Alles geht gut, um ca. 10 Uhr am nächsten Morgen machen wir an einer Muringboje neben der Sark fest. Ankern ist hier verboten. Maria la Gorda ist ein Tauchgebiet, vergleichbar mit Bonaire. Nach dem Einklarieren wird gebadet, gegessen und geschlafen.	Bis 16:00 Caleta Puerto Francese dann am 10.3 in Maria la Gorda	Schön	12-15 ENE	47+89 = 136
8.3	Der Wind hat über Nacht nach NE gedreht, wir legen ab und segeln ohne viel Wellen längs des Archipelago de los Canarreos zur Punta del Este, einem nach Süden weit offenen Ankerplatz hinter einem Riff am Südostende der Insel Juventud.	Punta del Este auf der Insel Juventud	Schön	10-12 ENE	45
7.3	Wir legen ab mit Ziel Havanna. Erster Ankerort wieder Canal del Rosario. Wir haben jetzt den Wind gegen uns und müssen kreuzen. Unsere „Freunde“ von der Mikrostation sind am Langusten fangen. Wir ankern bei ihnen und ich schaue ihnen unter Wasser zu, wie sie fangen: sie haben ein ca. 4x4m grosses Gestell mit einer Boje, das auf ca. 30cm hohen Füßen steht versenkt. Der Mann im Boot hebt das Gestell an der Boje hoch und siehe da, Langusten rennen auf alle Seiten davon. Der Taucher packt so viele wie er kann und wirft sie ins Boot. Unter dem Gestell muss es etwas zum Fressen geben, dass die Langusten lieben. Wir kaufen 2 Schwänze und müssen versprechen „No Fotos“. Am alten Ankerplatz grillieren wir wieder.	Canal de Rosario	Schön und bedeckt	12-15 WSW	48
6.3	Um 6:30 Abfahrt zum Flughafen von Pé und Gerda, wir bleiben mit vielen Erinnerungen alleine zurück.	Marina Cayo Largo	Regen in der Nacht		
5.3	Am Morgen fahren wir mit dem Dinghy zu den Korallenbänken. Wir schnorcheln alle Vier und bestaunen die vielfältige Unterwasserwelt. Die Tauchgebiete von Cayo Largo sind wirklich sehenswert. Am Nachmittag Rückfahrt in die Marina, wo Pé und Gerda ihren Flug buchen können und wir unsere Pässe mit Visa wieder erhalten. Die Marina ist praktisch leer, sie hat die Preise von 50 ct/ft/Tag auf 80ct/ft/Tag erhöht, d.h. ca 32 Fr/Tag für die Silmaril. Das ist eine Frechheit, da es weder brauchbares Wasser noch eine Dusche gibt, die den Namen verdient. Letztes gemeinsames Nachtessen.	Marina Cayo Largo			6
4.3	Nach einem Kaffeplausch auf der Sark (sie sind unterdessen auch angekommen) geht's wieder zurück nach Cayo Largo an den Anker. Wir müssen gegen den Wind aufkreuzen. Aus den 26sm vom Hinweg werden 38sm auf dem Rückweg.	Cayo Largo am Anker	Teilweise bedeckt	Um 10 ESE	38
3.3	Langer Ausflug mit dem Dinghy zur Südseite von Rosario, wo es einen schönen Sandstrand geben soll. Vor der Südseite müssen wir das Dinghy verlassen, das Wasser ist zu seicht. Wir gehen zu				

	Fuss bei mässiger Hitze durch Sand und Gestrüpp. Der Sandstrand ist nicht erreichbar. Wir können aber kurz davor am felsigen Ufer ins Wasser. Es gibt viel zu sehen, Fischschwärme, Barrakudas, Korallen, das ganze Programm. Wir finden nach langer Wanderung sogar das Dinghy und die <i>Silmaril</i> wieder.				
2.3	Besuch der „biologischen Mikrostation“ mit 3 Männern, 2 Schweinen, 2 Hühnern und einer Brieftaube für Notfälle (kein Witz). Zwei der Männer gehen Langusten fangen für uns, der Dritte macht mit uns eine Wanderung zur Lagune mit den Krokodilen. Wir sehen keine, aber breite Spuren am Ufer deuten auf das Vorhandensein von recht grossen Viechern hin. Von den ausgesetzten Affen bekommen wir auch keine zu Gesicht. Sie sind sehr scheu und kommen nur nachts zur Station, um die ausgelegten Pellets zu fressen. Von Mücken zerstoichen kommen wir zur Hütte zurück, wo wir 3 grosse und 3 kleine Langusten kaufen können. „No Fotos“ wird immer wieder gesagt, sie machen diese Geschäfte wohl illegal. Wir bringen ihnen anschliessend von der <i>Silmaril</i> noch eine kleine Flasche Rum, was sie am dringendsten verlangen. Wieder gibt es vom Grill ein Langustenschwanzfestessen.	Ostseite Cay Cantiles und Westseite von Cayo Rosario			6
1.3	Wir verlassen die Marina und segeln in den Canal de Rosario wo wir ankern. Immer noch kein Fischerglück.	Westseite von Cayo Rosario			26
28.2	Wir wandern zum Flughafen, um den Rückflug nach Havanna von Pé und Gerda zu buchen, geht aber nur einen Tag vor dem Abflug. Wir müssen auch unser Transitvisa verlängern, geht auch nicht, da der Chef in Havanna ist. Wir lassen daher unsere Pässe bei der Immigration, was mit Staunen quittiert wird.	Cayo Largo	Bedeckt		
27.2	Gemütliche Fahrt, zum Teil mit Motor längs der Cayos de Dios. Ankunft in der Marina des Touristenorts Cayo Largo, die Kubaner, welche dort leben werden alle 20 Tage „ausgetauscht“, es gibt keine Einheimischen.	Cayo Largo	Schön		
26.2	Jetzt geht's los mit Segeln mit Pé und Gerda. Der erste Schlag geht zur Westseite des Guano del Este mit dem von den Russen gebauten Leuchtturm, der eher wie eine Rakete aussieht. Ausflug für drei Tage nach Trinidad, was uns sehr gefallen hat. Mehr in Ursulas Bericht.	Guano del Este	Schön	10-16 SSE	50
		Mit auto nach Trinidad			
20.2	Pé und Gerda sind da! Auch treffen wir noch Kurt vom Nachbardorf Zeihen, er lebt aber weltweit. Wir verlegen vom Ankerplatz wieder in die Marina neben Freunden von unserem Freund Bernhard, mit dem wir in Senegal gesegelt sind. Die Welt ist ein Dorf. Sightseeing.	Marina Cienfuego	Schön		
18.2-19.2	Einkaufen, waschen, Schiff reinigen und abends in den guten Restaurants essen.	Marina Cienfuego	Schön		
16.2-17.2	Wir verlassen um 8:30 Uhr den Ankerplatz und planen, an der Aussenseite der Inseln im karibischen Meer zu ankern und dann nachts nach Cienfuegos zu segeln. Um ca. 12:30 ankern wir vor Alcatracito, wobei der Ankerplatz voller Korallenköpfe ist, um die sich die Ankerkette verfangen kann. Wir schnorcheln im kristallklaren Wasser, aber verlassen vor Einbruch der Dunkelheit den schwierigen Ankerplatz. Am Horizont taucht das eine Neuseeländische Boot auf mit den jungen fitten Seglern. Sie werden wohl vor uns in Cienfuegos sein. Der Wind frischt auf und es wird recht happig. Wieder läuft der Strom gegen uns. Am Morgen haben wir wieder fast keinen Wind. Die Neuseeländer haben wir nie gesehen, wo sind sie wohl? Um ca. 8:00 Einfahrt in die Bucht von Cienfuegos und um 10:00 sind wir in der Marina und dürfen bis morgen um 08:00 bleiben, dann müssen wir ankern. Wir sind zufällig fast gleichzeitig mit unseren holländischen Freunden von der <i>Sark</i> angekommen. Wir haben sie seit Monaten auf dem Internet ohne Erfolg gesucht. Sie kommen von den Cayman Inseln. Am Nachmittag sind die Neuseeländer auch da, sie haben in der Nacht beidreht und geschlafen, sie seien zu alt, um bei dem Wind und Wellen zu segeln. Was machen sie wohl mit 70ig?	Marina Cienfuego	Schön	Bis 25kt meist NE	122
15.2	Dinghyausflug zu den Nachbarinseln mit einigen kleinen Traumstränden. Zwischen den Inseln ist das Wasser nur ca. 2m tief und voller Fische und Korallen. Wir fahren in einem Aquarium herum.	Cayo Cuervo	Schön		
14.2	Am 17.2 sollten wir in Cienfuegos sein, da unsere Freunde aus der Schweiz am 19.2 an Bord kommen, daher fahren wir weiter gegen Westen. Wir ankern im Cayo Cuervo mit 2 anderen Seglern von Neuseeland. Im Cayo herrscht viel Betrieb von kubanischen Fischern mit grossen Schiffen.	Cayo Cuervo	Schön	13 ENE	17
13.2	Es sieht gewitterig aus und wir beschliessen, noch einen Tag hier zu verbringen. Das Gewitter mit Blitz und Donner kommt auch, wir lesen und baden.		Gewitter aber auch schön		
12.2	André und Co verlassen uns. Wir fahren erneut zum Korallenkopf und schnorcheln rundherum. Der Kopf ist eine ca. 5m hohe Korallenansammlung voller farbiger Fische. Von weitem sehen wir ein kleines Fischerboot kommen, ca. 6-8m lang mit 4 Männern an Bord. Wir warten, sie kommen zu uns, einer springt ins Wasser und schwubs kommt er mit zwei grossen Langusten wieder an die Oberfläche, er verlangt die Unterwasserharpune, ich schaue zu wie er aus einem Loch im Korallenkopf einen ca. 1.5m langen Hai zieht. Das alles wo ich vorher nur kleine Fische gesehen habe. Wir tuckern zurück zur <i>Silmaril</i> , holen Geld und Geschenke und fahren zu den Fischern, die die Nacht am Land verbringen. Wir kaufen ihnen die zwei Langusten ab, es ist ein sehr freundlicher Austausch auch ohne Spanischkenntnisse. Die mit Knoblauchsauce marinierten Schwänze der Langusten grillieren wir auf dem Cobb Grill, können aber nicht alles essen. Morgen schmecken sie auch noch gut.				
11.2	Überraschung, am Morgen kommt der Korse André mit seinen zwei Frauen und ankert nahe bei uns. Wir haben mit ihm Santiago verlassen. Wir versuchen, mit dem Dinghy den Kanal zur Nordküste zu finden, müssen aber wieder umkehren zur <i>Silmaril</i> , um den I-Pad mit GPS und Navionics Karten zu holen. Im zweiten Anlauf, mit Andre und Co im Kielwasser, finden wir zwischen dem Mangrovenurwald die Durchfahrt und damit den kilometerlangen weissen Sandstrand und dem davor liegenden Riff. Die Männer sind mehrheitlich im Wasser, die Frauen sammeln Korallen, Muscheln und Holz. Am Nachmittag Ausflug mit Dinghy zum Korallenkopf, den wir schliesslich finden, es ist aber zu spät, um zu tauchen. Am Abend sind wir zum Nachtessen auf dem Boot von André eingeladen.	Cayo Algodon Grande	Schön		
10.2	Weiterfahrt durch den gut betonnten Canal Ranch Viejo. Die Tonnen sind nicht immer genau auf der Kartenposition. Wir nehmen an, dass sie am richtigen Ort stehen, es ist sehr seicht, sogar trocken, ausserhalb des Kanals. Überall Cayos, die aber nicht mit einem Kielschiff erreicht werden können. Wir fangen einen Fisch und entscheiden uns für das Cayo Algodon Grande. Die Einfahrt ist schlecht kartographiert, wir benutzen die Kap-Files von Google Earth, die ich in der Schweiz gespeichert habe. Dort sieht man die Untiefen sehr genau und wir ankern, wieder alleine in der geschützten Bucht.	Cayo Algodon Grande	Schön	6-12 ENE	41
9.2	Ausflug mit dem Dinghy zu den Wracks und längs dem Ufer, das dicht mit Mangroven bewachsen ist. 45l Wasser mit Wassermacher produziert.	Cayo Grande	Schön	Kein Wind	
8.2	Fahrt durch das seichte Gebiet nach dem gut geschützten Cayo Grande, Das Wasser ist nur ca. 10m tief und ohne Wellen. Ankern weg von den 2 Wracks auf 7m Tiefe.	Cayo Grande	Schön	9-10 SE	23
7.2	Wir verlassen den komischen Ort und segeln in das menschenleere Gebiet der „Garten der Königin“ mit den Unmengen von Cayos, kleine meistens mit Mangroven bewachsenen Inselchen. Unterwegs einen Bonito gefangen. Ankern zwischen Cayo Blanco und Cayo Vela in einem wenig geschützten Gebiet. Positiv ist fällt uns auf, dass die Betonung gut ist und auch Nachts funktioniert.	Bei Canal de Quatro Reales	Wechsel-Haft, kein Regen	7-9 ENE	40
6.2	Besuch von Cabo Cruz mit dem Dinghy. Sehr unfreundlicher Empfang. Das Restaurant will uns nicht bedienen, die Guardia Frontera ist abweisend, geradezu unhöflich. Wir hören hinter unserem Rücken „Americani“. Sehen wir wie Amerikaner aus?	Cabo Cruz	Schön		
4. bis 5.2	Um 14 Uhr ablegen nach Cabo Cruz mit einem Nachtschlag. Wir kommen mit dem Parasailor gut voran, bemerken aber, dass der sonst westgehende Äquatorialstrom hier ein ostgehender Neerstrom ist von ca 0.5 bis 1.0kt. Es gibt in der Nähe des Kaps vor Cabo Cruz einen Wirbel, in dem sich ein Haufen Müll ansammelt. Am Schluss fast kein Wind, daher Motorsegeln. Ankern hinter dem langen Riff in sehr sauberem Wasser. Baden und faulenzeln.	Cabo Cruz	Schön	15 ESE dann 7 ENE	113 ÜbG 121 KdW
3.2	Ablegen in Richtung Westen, aber bald bemerken wir, dass der DuoGen Wassergenerator komische Geräusche macht. Umkehren und wieder anlegen und den Alternator demontieren. Der Fehler ist bald gefunden, die Kabel streifen den Rotor. Reparatur nicht ganz einfach, aber gelungen.	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Schön		5
2.2	Spaziergang in der Umgebung der Marina und Essen in einem lokalen Restaurant, das Pesos annimmt. Für weniger als 2CUC (50Pesos) pro Person gut gegessen. Das ist das Kuba der Kubaner.	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Schön		
1.2.	Mike und Renate verlassen uns, Ursula und ich machen Grosseinkauf und warten 2 Stunden am Strassenrand auf unsere Chauffeure. Einkaufen auf dem Markt mit Pesos (Lokale Währung). Die Ware kostet fast nichts, typisch 10 Rappen pro 1/2kg Gemüse oder Früchte.	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Schön		
31.1	Besuch der Insel Cayo Granma im Golf von Santiago. Erster Dämpfer des Kuba-Enthusiasmus. Die Insel wurde arg zerstört durch den Hurrikan Sandy, aber von der Regierung wurde keine Unterstützung geleistet, die Schule lebt von kleinen Spenden (5CUC=5Fr) pro Paar, was mehr ist, als was sie von der Regierung bekommen. Der Monatsverdienst der Lehrer/innen ist 20CUC= 20Fr. (Wir bezahlten nur für Visagebühren 95CUC pro Person!!) Wo geht das Geld hin? Nach der einhelligen Meinung unserer Führer verschwindet es in den Taschen der Regierenden (PS: in Havanna haben wir später gesehen, wie ein high-end Mercedes vor einer Garage ausgeladen wurde, laut Garagist die Lieferung für einen Regierungsbeamten). Auf der Insel können wir eine Wohnung besuchen, die Primitivität ist unbeschreiblich, das Dach rinnt, die wenigen Apparate sind defekt und im Hinterhof, einem Teil der Wohnung, leben 2 Schweine in einem 1 mal 2 Meter Betonverschlag. Am Abend geniessen wir mit unseren Führern ein sehr teures aber auch sehr gutes	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Schön		

	Abendessen mit Musik. Das Zurückrudern zur Marina kostete nochmals, wir wurden richtig „ausgenommen“.				
30.1	Besuch der ca. 10 km entfernten Stadt, Geld wechseln, Kunstmarktbesuch und erste Kontakte mit kubanischer Musik. Später treffen wir fast auf allen Plätzen und in vielen Lokalen Musiker an. In Santiago spielen die Musiker zu ihrem Vergnügen und nicht, wie in den Touristenzentren, für Geld. Wir sind sehr positiv angetan von den Leuten und der Stadt.	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Schön		
29.1	Einklarieren mit Hund, Gesundheitsinspektor, Hafenbehörden und Immigration. So um 14 Uhr ist alles überstanden. Es kostet uns nur ein Pack Bier für den „Arzt“, der unseren Gesundheitszustand für gut befundet. Die Zoll-, Immigration- und Hafenbeamten sind sehr freundlich und korrekt.				
28.1	Start zur Überfahrt nach Santiago de Cuba, wo wir am Morgen des 29.1 ankommen. Es gibt „Squalls“ mit viel Regen und Wind. In der Nähe von Santiago sticht uns ein übler Geruch von den verschiedenen Fabriken in die Nase. Auch wird <i>Silmaril</i> später mit gelben Flecken überzogen (Schwefelregen), die nur raus poliert werden können.	Marina Punta Gorda in Santiago de Cuba	Regen, bedeckt und schön	5 NNE bis 18 in Squalls	111
27.1	Letzter Einkauf und letzte Internetverbindung für die nächsten 2 Monate, die wir in Kuba verbringen. Dem DuoGen neue Lager installiert.	Port Antonio			
26.1	Mehr als 200km im Mietwagen über die „Blue Mountain“ und zurück entlang der Küste auf katastrophalen Strassen. Mike vollbringt eine Bravourleistung und das Auto samt uns kommt ganz in Port Antonio an.	Port Antonio, Jamaica	Meistens Regen		
24.1.-25.1	Einklarieren nach dem Textbuch. Besuch der ziemlich heruntergekommenen Stadt. Wir fühlen uns als Fremde in der mehrheitlich schwarzen Bevölkerung, aber es gibt auch Ausnahmen, vor allem beim Marina-Personal. Einkaufstouren für Kuba.	Port Antonio, Jamaica	Regen und Sonnenschein		
20.-23.1	In den ersten zwei Tagen stürmische Seglerei bei halbem Wind mit teilweise mehr als 8kt Fahrt nur mit Try-Segel und Genua. In der Nähe von Jamaica dreht der Wind mit uns und wir kommen mit Ursula am Steuer bei tiefer Dunkelheit, aber mit Radiokontakt zu Erwin auf der „Red Harlekin“, sicher am Ankerplatz in der Bucht von Port Antonio im Norden von Jamaika an.	Port Antonio, Jamaica	Meistens schön	1. Tag um 28 ESE, dann 15 ENE	558
19.1	Start zur Überfahrt nach Jamaika, zuerst zu einem Ankerplatz im Westen von Curacao. Wir ankern knapp über einem nicht erfassten Wrack, der Anker ist zum Glück nicht auf dem Wrack.	Boka Santa Kruz	Schön, leicht bewölkt	21-28 ESE	18
12. – 17.1.	Rückkehr Curacao und Vorbereitung zur Überquerung der karibischen See mit Mike und Renate an Bord.	Curacao Marine	27C mit Regen		