

BVI 2016

Das Voting im Dezember 2015 für den Übersee Törn der Segelgemeinschaft Vest in Recklinghausen viel eindeutig aus. Mehrheitlich wurde für die BVI´s gevotet.

„British Virgin Island“

Für Renate und mich stand unsere Teilnahme definitiv fest. Auch war klar, dass ich als Skipper ein Schiff übernehme.

Termin Nov. 2016

Die Crew war schnell gefunden. Unsere Freunde Claudia und Andreas sowie Beate und Michael wollten ebenfalls mit zu den BVI´s. Somit standen auf unserem Nautitech Open 40 Kat nur noch 2 Kojen in einer Kabine zur Verfügung. Anfang des Jahres konnte diese Kabine mit zwei Barbara´s auch auf einem der ersten Segelstammtische im Jahr belegt werden. Die Crew stand also fest.

Des Weiteren hatten wir in Summe 5 Katamarane auf den BVI´s. Nahezu die halbe Segelgemeinschaft hat sich mit fast 40 Seglern die BVI´s als Ziel gesetzt.

Zu diesem Zeitpunkt war ein Chartersörn im Juni meinerseits in Kroatien geplant. Dass ich in diesem Jahr noch eine Yacht kaufen werde, war zu diesem Zeitpunkt absolut nicht klar. Letztendlich war ich diesbezüglich auch froh, sonst hätte ich wahrscheinlich den BVI Trip aus Kostengründen gestrichen.

Zielflughafen war die Hauptinsel der BVI´s, Tortula.

Die Flugverbindung haben wir uns wie folgt ausgesucht.

Anreise am Freitag von Amsterdam – St. Maarten mit KLM. Dann Weiterflug mit LIAT am frühen Abend nach Tortula. Am Samstagmorgen nach einer Nacht im Hotel auf Tortula wollten wir das Schiff am Hafen übernehmen.

Die Törnplanung war wir folgt.

Anreise am Samstag, Schiffsübergabe und Einkaufen

Sonntag Cooper Island

Montag Virgin Gorda: The Bath im Morgen und dann die Nacht vor SABA Rock

Dienstag Anegada zum Hummer Essen

Mittwoch Marina Cay

Donnerstag Cane Garden Bay und die Callwood Rum Distillery besuchen

Freitag Badestop vor Sandy Cay und dann in der White Bay auf Jost von Dyke vor Anker gehen und in der Soggy Dollar Bar einzukehren

Samstag Honeymmon Beach auf Peter Island

Sonntag Badestop am Pelican Island und dann Bojenplatz in der Bucht „The Bight“ auf Norman Island.

Montag Zurück zum Heimathafen. „Hodge Creek Marina“



Wenige Wochen vor der Reise habe ich mich erstmals mit dem Thema „Katamaran“ beschäftigt.

Neben dem richtigen Ankermanöver, dass Reffen bei Starkwind, standen auch Hafenmanöver auf meiner ToDo Liste. Immerhin war es mein erster Törn mit einem Katamaran, und ich war der Skipper. Die Themen waren allesamt einleuchtend und schnell erlesen. Am Ende überwog ganz eindeutig die Vorfreude auf die neue Erfahrung und natürlich auch auf das Revier.

Freitag:

Mit dem VW-Bus ging es von Recklinghausen Richtung Amsterdam. Die beiden Barbara´s waren schon eine Woche vorher zum Standurlaub angereist und wollten die Sonne auf St. Maarten genießen. Bis zum Flughafen hat dann alles geklappt. Witzig wurde es erst, als wir erfuhren, dass KLM das Flugzeug gewechselt hat.

Hierzu muss man wissen, dass Renate die Buchung für alle organisiert hat. Wir haben für uns sechs ausschließlich Plätze mit mehr Beinfreiheit gebucht (Mehrkosten 150 Euro pro Person). Leider standen in der neuen Maschine 2 Plätze mit mehr Beinfreiheit weniger zur Verfügung. Getroffen hat es uns beide. Renate wusste sich kaum zu beherrschen. Letztendlich hatten wir aber nur die Alternative nicht zu fliegen. Und das war keine Alternative. Nach ca. 5000 Flugkilometern, mitten auf dem Atlantik, ging es dann und Sie hat sich beruhigt.

In St. Maarten am Flughafen dann der nächste Zwischenfall. Die Piloten der inländischen Fluggesellschaft LIAT waren am streiken. Also auch kein Weiterflug. Der nächste Flug sollte am nächsten Morgen Richtung Tortula gehen. Wir wurden dann mit Gutscheinen für das Hotel, zum Abendessen und zum Frühstück ausgestattet. Somit konnten wir 6 einen wunderschönen Abend mit Blick auf das Meer genießen. Im Nachhinein betrachtet, konnten wir froh sein, dass der Flug ausgefallen ist.

Warten auf den Anschlussflug in ST. Maarten



Am nächsten Morgen klappte dann alles Reibungslos und wir waren gegen 12 Uhr an der Marina.

Die Schiffe waren alle da, aber noch nicht fertig gereinigt und auch noch nicht fertig ausgestattet.

Das sollte sich noch bis Sonntagmittag ziehen. Was wir zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht wussten.

Letztendlich haben wir nur ca. 3 Stunden in Summe verloren. Anstatt gegen 10 Uhr nach der Sicherheitseinweisung abzulegen, sind wir erst gegen 13 Uhr aus der Marina gefahren.

Sonntag

Es ging los. Wir lagen an Fingerstegen, ähnlich wie bei uns im YCWA. Befestigt war der KAT mit 2 Heckleinen und einer Bugleine auf Backbord.

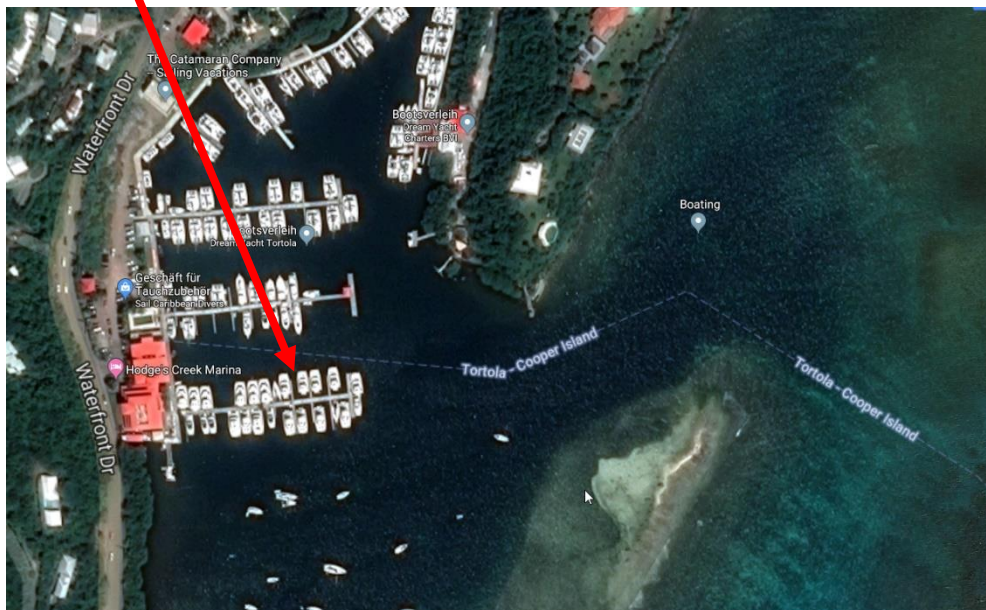
Zuerst einmal habe ich beide Heckleinen und die Backbord Bugleine besetzt. Dann startete ich beide Motoren. Sie nahmen im Leerlauf gut Gas an. Ein Crew Mitglied stand mit dem Kugelfender am Heck auf den Backbordschwimmer und den Kat beim herausfahren gegebenenfalls zum Fingersteg abzufendern.

Nachdem die Leinen gelöst wurden, bin ich dann mit kleiner Fahrt raus aus der Box. Ruder mittschiffs und beide Motoren gleichzeitig. Nachdem das Heck frei war dann mehr Fahrt auf den Backbordmotor und das Schiff drehte sich wunderbar auf kleinstem Raum in Fahrtrichtung nach Steuerbord. Einfach wunderbar.

Wir sind dann ohne Probleme aus der Box raus um dann den Tonnen folgend Richtung offenes Meer zu fahren.

Ziel Cooper Island

Liegeplatz in der Marina



Wir hatten sogar etwas Wind, und konnten bei ca. 2 BFT die Segel setzen. Allerdings war der Wind nicht beständig und es war mehr ein Gedümpel. Auch konnte ich mich zu anfangs nicht unbedingt mit der Besegelung anfreunden. Die Fock zu klein, stand nie richtig, das Groß in der 2 Etage angeschlagen, das war alles nicht meins. Wir haben für wenige Seemeilen dann auch 3 Std. gebraucht, bis der Wind komplett eingeschlafen war. Denn Rest unter Motor dann bis zur Bucht.

Vor Cooper Island waren alle Bojen besetzt. Also war klar, dass wir Anker müssen. Laut Lot hatten wir Wassertiefen unterhalb der Küste von >20m. Das passte aber nicht ganz zur Karte. Nachdem wir bereits den Anker klar hatten, verließ ein Boot eine für uns sehr passende Boje. Somit konnten wir, entgegen den Erwartungen, doch noch an einer Boje festmachen. Nur mit der Wassertiefe hatte ich immer noch meine Probleme. Nach zahlreichen Kontrollen und vergleichen mit der Karte war der Fehler dann schnell gefunden. Die Anzeige stand auf „Feet“ und nicht auf Meter. Danach waren wir bei ca. 6 Meter und das passte dann auch zur Karte.

### Bojenplatz vor Cooper Island



Der Abend vor Cooper Island war nach einem ausgiebigen Abendessen auch wunderbar. Gegen 22 Uhr haben wir dann nach unserem ersten Pain-Killer den Generator angeschmissen, damit die Klimaanlage in den 4 Kabinen die richtige Temperatur einstellen konnten.

Leider funktionierten 2 Klimaanlage nicht. Somit konnte nur die halbe Crew in den Genuss einer gekühlten Kabine kommen.

Am nächsten Tag haben wir dann die Marina kontaktiert und die Probleme mit den Klimaanlage gemeldet. Wir einigten uns auf SABA Rock als Treffpunkt am späten Nachmittag.

Montag

Wie am Vorabend besprochen sind wir bereits gegen 8 Uhr los. Ziel war Virgin Gorda „The Bath“. Eine unglaubliche Steinformation im Südwesten der Insel Virgin Gorda, zwischen denen man unbedingt einmal durchlaufen muss. Aufgrund der nicht ausreichenden Anzahl von Bojen wollten wir um spätestens 9:00 Uhr an einer Boje festmachen. Die ca. 5 SM sind wir dann unter Moor gefahren. Wind war eh nicht vorhanden.

Das Frühstück haben wir auf dem Weg zubereitet, was bei einem Katamaran ohne Wind ein Kinderspiel ist.

Wir waren auch nicht die ersten, konnten aber noch eine Boje erhaschen. Des Weiteren sollte man immer den Kreuzfahrtskalender im Auge behalten. Wenn ein Kreuzfahrer auf Tortula festmacht, kann man davon ausgehen, dass am gleichen Tag ca. 1000 Touristen die „Bath“ belagern“.

Bojenplatz Devils Bay „The Bath“



„The Bath“



Ich bin dann in 2 Runden mit dem Dinghy zur Dinghy-Boje gefahren und habe die Crew im Wasser abgesetzt. Bei ca. 29° Grad auch kein Problem. Danach habe ich das Beiboot festgemacht und bin ebenfalls zum Land geschwommen. Zu diesem Zeitpunkt hat noch keiner darüber nachgedacht, wie wir wieder ins Dinghy kommen. Für mich war das kein Problem. Eigentlich für uns drei Männer war das kein Problem. 3 unserer Frauen hatten keine Chance. Die konnten wir noch nicht einmal ins Dinghy ziehen. Sie mussten dann die 100 Meter zum Schiff schwimmen.

Ich habe mich in diesem Moment an mein erstes Sicherheitstraining im Wellenbad erinnert. Ich bin damals als erster in die Rettungsinsel, aus dem Wasser heraus eingestiegen. Nur unter größter Kraftanstrengung ist es mir gelungen. Wellenbad, kein Sturm mit 4 Meter Wellen und Windstärke 12.

Ich konnte dann den anderen beim Einstieg helfen und sie reinziehen. Damals und heute war/ist für mich klar. Der stärkste und fitteste kommt zuerst in die Rettungsinsel. Sonst haben die anderen kaum eine Chance. Eine Situation die ich nicht erleben möchte. Auch wenn ich durch das Training erste Erfahrungen machen durfte, ist der Respekt doch ungemein. Ich kann überhaupt nur jedem Skipper drei Trainings empfehlen.

1. Einstieg in die Rettungsinsel und Manöver um einen Überbordgegangenen zu bergen.
2. Feuer an Bord
3. Erste Hilfe an Bord

Ich möchte an einen Vorfall erinnern, wie eine AusbildungscREW mit Skipper es in der Nordsee nicht geschafft hat einen ca. 100 KG schweren Mitsegler bei nur Windstärke 8 über die Badeleiter an Bord zu bekommen. Die Badeleiter ist dabei gebrochen und Sie haben letztendlich den Mann verloren.

Das ist auch ein Grund, warum ich i.d.R. nur im Sommer die Verantwortung für eine Crew übernehme. Ab 20° Grad Wassertemperatur ist das Zeitfenster deutlich länger und solange das Crewmitglied noch bei Bewusstsein ist, auch eine Mithilfe möglich. Das Risiko geht natürlich nicht gegen „0“ ist aber geringer.

Gegen Mittag sind wir dann nach SABA Rock unter Motor gefahren. Wind gab es immer noch nicht. Vor einer flachen Passage mit nur 2 Meter Wassertiefe habe ich dann Thorsten angefunkelt. Es war bereits 1 Std. vorher mit seiner Crew aufgebrochen. Er hat mir sofort mitgeteilt, dass die Passage möglich ist und somit der äußere, deutlich längere Weg, abgekürzt werden kann. Claudia ist dann ans Ruder gegangen und ich habe beide Schwimmer vorsichtshalber besetzt. Mitschiff hat dann Andreas die Wassertiefen weitergegeben.

Somit konnte ich die Wassertiefen mit meinem Blick bis auf Grund abgleichen. Wir sind unter Blickkontakt bis auf Grund dem Kartenverlauf gefolgt und konnten bei 2-3 Knoten die Untiefe prima überfahren. Der Grund bestand nur aus Sand, somit war das Risiko auch überschaubar.

In SABA Rock angekommen sind wir erst einmal mit dem Dinghy übersetzt und es gab die ersten Cocktails. Ich musste dann gegen 17 Uhr als erster wieder zurück. Der Mechaniker kam wie angekündigt zurück. Leider war ein Austausch der defekten Klimageräte nicht möglich. Die Schiffe wurde wenige Monate gebraucht in Europa gekauft und hatten 230 Volt. Die Spannung auf den BVI liegt aber bei 110 Volt. Somit passten die Klimageräte nicht. Also mussten beide Klimageräte zur Reparatur mitgenommen werden.

Saba Rock





Dienstag

Anegada war das Ziel. Eine Koralleninsel im Norden der BVI's.

Das Tagesziel war gesetzt. Auf Anegada wird Hummer gegessen.

Nach dem Frühstück ging es los. Wir hatten Wind aus Ost mit 3 BFT. Bei einem Kurs von ca. 360° Grad einfach perfekt. Andreas und Michael haben sich auf der Überfahrt an den Segeln ausgelassen, bis der Trimm unter den gegebenen Möglichkeiten passte. Ich habe zwischenzeitlich das Ruder übergeben und konnte mich mit der Ansteuerung von Anegada und der Situation vor Ort weiter vertraut machen. Kurz vor Anegada haben wir dann die Segel geborgen und sind die letzten 2 SM unter Motor gefahren. Das mache ich auch mit unserer LA Douce 3 i.d.R. immer so. In Ruhe die Segel bergen, und dann unter Motor die letzten 2-3 SM konzentriert und ohne Hektik auf die folgenden Manöver und die kommenden Situationen vorbereitet zu sein. Das bringt unheimlich viel Ruhe ins Schiff und man hat die Zeit auch jedem zu erklären was gleich passiert und was noch einmal die Aufgaben sind.

Wir sind dann der Betonung gefolgt und es waren ca. 50 Schiffe in der Bucht. Eine Boje war natürlich auch nicht mehr frei. Wir sind dann ziemlich weit hinten Links zwischen den vor Boje liegenden Schiffen durchgefahren und konnten einen perfekten Ankerplatz ausmachen. Wir lagen auf 3 Meter Wassertiefe (Tiedenhub maximal 30-40 cm) direkt vor 2 möglichen Restaurants.

Nachdem das Schiff gesichert war, sind wir alle übergesetzt und sind getrennt über die Insel gelaufen, zum Beine vertreten. 2 hatten die Aufgabe einen Tisch zum Hummeressen gegen 19 Uhr zu reservieren, was am Abend auch super geklappt hat. Am späten Nachmittag haben wir uns fast alle in der Strandbar getroffen und konnten die ersten Cocktails genießen. Nach dem Abend sind wir natürlich noch einmal rüber zur Strandbar. Mein T-Shirt musste natürlich mit den Autogrammen der Crew dran glauben (siehe Foto). Ohne Wirbelsturm würde es heute noch dort hängen.

Anegada









Mittwoch

Das nächste Ziel war Marina Cay. Wir wollten unbedingt vor der berühmten Britischen Telefonzelle ankern.

Also sind wir bei immer noch leichtem Wind aus Ost Raumschot nach Tortula auf ca. 250° Grad nach Westen gesegelt.

Vorbei an Srub Island direkt nach Marina Cay. Die Segel haben wir bereits wieder vorher geborgen und sind dann zwischen den Inseln unter Motor gefahren. Wir waren jetzt von den ursprünglich 5 Katamaranen nur noch 3. Die anderen haben sich für andere Routen entschieden. Wir waren die ersten und konnten auch noch an einer Boje festmachen. Der Vorteil war, dass wir somit viel näher an der Untiefe lagen und somit der Weg zum Schnorcheln einfach kürzer war.

Schnorcheln auf 2-3 Meter Wassertiefe, bunte Fische, Korallen und 3 Rochen. Es hätte durchaus schlechter laufen können.

Nach und nach sind dann auch die andern 2 Schiffe eingetroffen. Ein Schiff war mal wieder besonders schlau und wollte zwischen den Inseln durchsegeln. Abdeckung und wechselnde Winde durch die beiden Inselberge haben auch ohne Hafen für Hafenkino gesorgt. Sie haben dann den Motor angeschmissen und sind halsend die letzte Seemeile gefahren.

Kritik, Geläster und Gelächter gab es natürlich umsonst. Zum Glück ist aber nichts passiert.

Letztendlich muss ich meine Crew für unsere Anlegemanöver loben.

Es steht immer jemand Mitschiffs um die Entfernung und gegebenenfalls Kurskorrekturen weiterzugeben. Mittig am Bug liegt Andreas auf dem Bauch und Michael fischt die Boje aus dem Wasser. Blitzschnell haben Sie die Boje hochgebunden. Dann die beiden Festmacher belegt, die Boje gefiert und nach ca. 1-2 Minuten liegen wir im Hahnepot. Die Schiffe um uns herum schauen jeweils beeindruckt auf ein nahezu blitzsauberes Manöver.

Am Abend dann ein weiteres Gespräch mit dem Vercharterer bezüglich der ausgefallenen Klimaanlage. Treffpunkt war der nächste Tag in der Bucht Cane Garden. Das passte uns hervorragend, denn wir wollten die Callywood Rum Destillerie besichtigen.

Kurz vor dem Abendessen war dann auch der erste Wassertank leer. Wir haben dann den Tank umgestellt und planten am nächsten Tag Wasser aufzunehmen. Als Skipper habe ich dann großzügig für alle duschen mit Süßwasser freigegeben.







Donnerstag

Wenn ich jetzt sagen würde, dass wir keinen Wind hatten wäre das gelogen. Wir hatten überhaupt keinen Wind. Somit Start unter Motor zur Cane Garden Bay. Wir wollten zurück durch die beiden kleinen Inseln und dann im Norden von Tortula nach Westen. Ganz langsam kam Wind auf. Oberhalb von Tortula sogar mit 2 Bft aus Nordost. Wir sind dann in den Wind gegangen und konnten bei 2 Bft Raumschot nach Westen segeln. Kurz vor dem Ziel lagen wir direkt vor dem Wind am SSW. Wir sind dann wie immer in den Wind gegangen und haben ca. 2 SM vor der Bucht die Segel geborgen. Eine sonst notwendige Halse haben wir uns erspart. Bei jetzt 3 Bft aber auch keine zu große Herausforderung

Im frühen Nachmittag lagen wir bereits in der Bucht vor Anker. Und sind rüber zur Rum Destillerie. Die Rum Probe war grandios und der richtige Einstieg um im Quito's Gazebo einzukehren. Nach und nach kamen auch die anderen Crews zu uns und es wurde ein feuchtfröhlicher Nachmittag. Leicht mitgenommen sind wir dann zurück zum Schiff. Der Insel Mcgywer vom Vercharterer war auch schon am Schiff und wartete auf uns. Nach ca. 2 Std. war alles Zeitgleich fertig. Die Klimaanlage liefen. Wir hatten alle ein Ginger Bier in der Hand und Claudia war mit dem Essen gerade fertig.





Eines unserer anderen Boote









Freitag

Ziel war die White Bay auf Jost van Dyke. Pain Killer in der berühmten Soggy Dollar Bar.  
Zwischenstopp zum Baden auf Sandy Cay.

Aber wir mussten am Morgen noch Wasser bunkern. Der Anleger war im Norden der Bucht und es stand Schwell von einem Meter am Anleger. Also alle Fender auf die Steuerbordseite und von der Landseite gegen die Wellen angelegt. Das hat zwar geklappt, war aber auch sehr ungemütlich. Es hatte quasi jeder einen Fender in der Hand um uns bei dem Geschaukel vom Steg abzufendern. Aber nach 30min konnte das Rinnsal von Wasser doch noch beide Tanks wieder füllen. Wir sind dann gegen 10:30-11 Uhr los.

Um ca. 12:30 lagen wir an einer Boje vor Sandy Cay an einem unglaublichen Stand zum Badestopp.

Sandy Cay









Nach einem Gruppenfoto am Stand, ging es dann unter Segel auf Halbwind zur „White Bay“.

Mittlerweile waren wir auch mit der Einstellung der Segel einen Schritt weiter gekommen. Das Gross war kein Thema. Ähnlich vom Trimm wie auf einem Monohull, nur halt in der zweiten Etage. Durch den Traveller bekamen wir auch bei Halbwind noch genug Zug auf den Baum nach unten. Nur das Vorsegel ließ sich ab Halbwindkursen nicht mehr vernünftig trimmen. Die Kombination von Selbstwendefock und zu kurzer Schiene ließen keinen sinnvollen Holpunkt zu.

Wir haben dann eine Leine vom Schothorn über die Mittschiffsklappe nach hinten umgelegt und konnten den Holepunkt etwas weiter nach außen legen. Damit stand auch das Vorsegel auf Halbwindkursen deutlich besser und meine „Strippenzieher“, Andreas und Michael, waren nicht nur beschäftigt sondern auch äußerst zufrieden. Wobei beide den Begriff „Trimmer“ vorzogen.

Die White Bay unterteilte sich in 2 Strandabschnitte (60% - 40%). Beide Strandabschnitte hatten zwischen vorlagerten, riffähnlichen Untiefen eine ca. 25-30 Meter breite Einfahrt. Da die Soggy Dollar Bar auf der linken Seite lag war klar wo wir hinmussten.

Wir sind dann ca. 60 Meter vor einem schneeweißen Strand auf 4 Meter vor Anker gegangen.

Dann Geld in die Badehose gepackt und zum Strand geschwommen. In der Bar werden die nassen Geldscheine traditionell zum trockenen an einer Wäscheleine aufgehängt. Das konnten wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Einige Pain-Killer später waren die Schwimmbewegungen zum Schiff zurück deutlich schwieriger. Ich habe mich etwas zurückgehalten und meine Crew beobachtet, falls jemand schwächelt. Gegen 17 Uhr lichtete sich die Bucht etwas, da einige Tagesgäste den Anker lichteten. Wir haben dann das Boot noch ca. 30 Meter Richtung Strand verlegt, um den Bars und der Musik in den Abendstunden besser zu lauschen.

Alles in allem ein perfekter Tag.

Gegen 18 Uhr kam dann noch eine ca. 10 Meter lange Ketch unter voller Besegelung auf Halbwind durch die schmale Zufahrt in die Bucht.

Der Wind hatte mittlerweile wieder auf Ost gedreht und der Skipper fuhr auf nördlichen Kurs in die Bucht. Die Segelstellung war allerdings eher auf Raumschot eingestellt, so dass die Geschwindigkeit schätzungsweise bei 3-4 Knoten lag. Wind ca. 3 BfT. Kurz nach der Durchfahrt änderte er den Kurs nach West und die Segel standen jetzt richtigerweise auf Raumschot. Einen kurzen Moment später wickelte der Skipper mit der Rollanlage bereits das Vorsegel auf um dann in einer kontrollierten Richtungsänderung, mit festgestellter Pinne, nach Steuerbord durch den Wind zu gehen. Fast im Wind, ging der Skipper zum Großmast und holte allein das Großsegel runter um dann ganz entspannt wieder zur Pinne zu gehen. Dann nach einer kurzen Korrektur reduzierte die Ketch genau gegen Wind die Geschwindigkeit auf schätzungsweise 0.5 – 1 Knoten. Der Skipper ging dann nach vorne und ließ den Anker fallen. Das Besansegel blieb stehen und stabilisierte die Yacht im Wind.

Beeindruckend.

White Bay



Samstag

Ziel war die Bucht „Great Harbour“ auf Peter Island.

Die Überfahrt war nicht spektakulär und überhaupt wie sollten wir den nahezu perfekten Tag noch toppen. Das einzige was unsere Aufmerksamkeit erforderte, war die Seegrenze zu den Amerikanischen Virgin Islands. Wir konnten die Passage mit einigen Wendungen bei 3-4 BFT aus Ost unter Segeln aber völlig entspannt passieren. In der Bucht sind wir dann noch etwas schwimmen und schnorcheln gegangen und lagen für die Nacht ruhig und gut abgedeckt vor Anker. Nur toppen konnten wir den Vortag nicht mehr.



Sonntag

Ziel war Norman Island. Wir wollten den nächsten Partyhöhepunkt mitnehmen.

„Willy T“

Ein alter löchriger Schoner der zum Partyschiff umgebaut wurde, war für zahlreiche Touristen aus den BVI's und AVI's der Anlaufpunkt überhaupt.

Vorher wollten wir noch einen Zwischenstop bei Pelikan Island zum Schnorcheln machen.

Pelikan Island ist eine Felsformation die unter Wasser ca. 10-15 Meter steil bis auf Grund abfällt. Unzählige Korallen und Fische machen hier einen Badestop zu einem unvergesslichen Erlebnis. Um den Besuchern dieses Highlight zu ermöglichen liegen Bojen aus. Ankern ist in der unmittelbaren Nähe nicht erlaubt. Wir sind also wieder etwas früher los und konnten die vorletzte Boje erwischen.

Das Internet hat nicht zu viel versprochen. Es war mal wieder atemberaubend.

Da wir noch recht früh hatten sind wir nicht direkt zur Bucht gesegelt. Wir haben uns dazu entschieden ganz Norman Island zu umrunden und kamen dann gegen 15 Uhr in der Bucht an.

Kurz T-Shirt und Short angezogen und dann mit den Dinghy nach Willi T.

Gegen 16 Uhr war der Schoner bereits voll. Einige junge Leute waren mit den Booten der Eltern (vermute ich) von den AVI's rübergekommen. Die Boote voll mit jungen Damen. Fast eine Orgie und kaum zu beschreiben. Die Boote hatten alle 4 Yamaha Motoren am Heck zwischen 50 – 75 PS. Ein Motor kostet allein ca. 50 – 60 tausend Euro. Champagner und teuerste Flaschen gingen über die Theke und wir aus NRW mittendrin. Dann sind einige vom zweiten Deck ins Wasser gesprungen. Höhe ca. 5 Meter. Damit das problemlos möglich ist, gibt es extra eine Art Badeplattform für die Springer.

Ich habe dann kurz Michael angeschaut und schon standen wir oben auf dem zweiten Deck. Aber nicht auf der Badeplattform. Wir, eigentlich nur ich, sind von der Brüstung gesprungen. Noch mal ca. 1,5 Meter höher.

Allerdings nicht 1 oder 2 oder 3 mal. Mehr 20 – 30 mal. Das hat dazu geführt, dass wirklich jede Ader an meinen Ars... und Oberschenkel hinten geplatzt ist. Am nächsten Morgen war das Bein und der Ars... hinten schwarz. Ich konnte kaum noch sitzen.

Fazit: Zu viele junge Damen, zu ausgelassene Party, zu viel Cocktails, ..... für einen zu alten Skipper.

Heute würde ich es natürlich noch einmal genauso machen.

Das war dann auch der letzte Abend in einer Bucht. So langsam wurde uns allen bewusst, dass der Abschied aus dem Paradies droht.

P.S.: Heute liegt der neue Schoner von Willy T vor Peter Island. Der original Schoner hat den Wirbelsturm nicht überlebt und wurde an Land gespült.

Pelikan Island





Montag

Am Montag sind wir dann unter Motor bei ca. 1 BFT aus Ost gegenan zurück zum Ausgangshafen unter Motor gefahren. Im Hafen haben wir dann an der Tankstelle Diesel gebunkert und das Schiff an den Steg verlegt.

Den Abend haben wir in Tortula noch auf einem Fest verbracht.





Der Urlaub war zu Ende. Am Dienstagnachmittag ging unser Flug zurück nach Deutschland.

Mit Stolz durfte ich noch ein unglaublich positives Feedback als Skipper einfahren.

Das ist sicherlich auch ein Grund, warum wir in Thailand 2019 nahezu alle wieder zusammen sind und uns immer noch regelmäßig treffen.

Thailand 2019 => Die Crew steht 😊