

Lobster gibt's beim Coiffeur

18. Januar 2017, *Bimini, Exuma, Bahamas*. Noch schnell das letzte Wetter auf den iPad geladen und dann heisst es: Leinen los, ade *Bimini Blue Water Resort*. Ziel: *Georgetown*. Dazu geht es zuerst nach Osten, dann nach Süden. Der Schlag nach Süden ist meistens kein Problem, aber gegen Osten ist das so eine Sache, denn der Wind bläst ja vorwiegend von da, also gegen an, was der Fahrtensegler nicht so liebt, schon gar nicht tagelang und in nur drei Meter tiefem Wasser. Also lieber gar kein Wind. Das haben wir im Moment, fahren nach Osten, über die *Great Bahama Bank*. Es wird Nacht, es wird Morgen, Backbord querab *New Providence Island (Nassau)*, die Simkarte im iPad bekommt Verbindung, ich lade den aktuellen Wetterbericht. Es sieht immer noch gut aus. Wir entschliessen uns, ohne Unterbruch nach *Georgetown* durchzurutschen. Der Diesel schnurrt gleichmässig vor sich hin. Wir suchen eine Durchfahrt, die wir noch bei Tageslicht schaffen wollen, vom Flachwasser in den über tausend Meter tiefen *Exuma Sound* und entschliessen uns für den *Highbourne Cay Cut*, denn alles innen durch geht nicht und diese Kanten sind mit Vorsicht zu geniessen, „Eye Ball Navigation“ ist angesagt, und die funktioniert trotz aller technischen Hilfsmittel eben nur bei gutem Licht. Am 20. Januar um 07.47 Uhr fällt der Anker vor *Georgetown* in zwei Meter tiefem Wasser in klaren, weissen Sand. Aus. Ruhe. Nach 47 Stunden.



Bei Windstille über die *Great Bahama Bank*

GEORGETOWN

Das Versorgungsschiff kommt. Meistens. Manchmal hat es Verspätung. Und bis die Ware im Laden steht, dauert es auch noch eine Weile. Da ist es möglich, dass wir am Morgen noch ein paar Rüebli und Süsskartoffeln sichten, am Nachmittag quellen die Regale über von frischem Salat und Gemüse. Und wenn alle Stricke reissen ist da noch der Coiffeur. Oder besser: die Coiffeuse. Die haust im Häuschen, das in den Farben der Telefongesellschaft BTC angestrichen ist. BTC ist aber schon lange ausgezogen, hat neu und grösser gebaut. Im Coiffeursaloon steht eine Tiefkühltruhe und da gibt es Lobster, denn der Mann der Coiffeuse ist Fischer und versenkt seinen Fang in den kühlen Tiefen dieser Truhe. Das ist doch ein echter Insidertipp!



Lobster gibt's beim Coiffeur

Kurz zusammengefasst und bebildert: am 15. Februar fliegen *Dita*, *Monique* und Kinder ein und wohnen bei *Helge* auf *Elisabeth Island*. Am 21. Februar findet *Rolf* den Weg nach *Georgetown* und bezieht die Achterkabine auf der *ZWÖI*. Am 23. März verziehen wir uns hinter *Crab Cay* (wie meistens, wenn etwas mehr Wind angesagt ist und dieser aus Nordwest oder Südost bläst, denn da bietet die vorgelagerte *Stocking Island* keinen Schutz mehr und der Wind bläst parallel zum Land) und treffen auf einen alten Bekannten: *Rich*, Einhandsegler auf seiner immer blank polierten *Kelly Rae* lädt uns zu sich an Bord ein. Wir bekommen die beste Pizza seit langem aufgetischt. Am 3. März (wir sind wieder hinter *Crab Cay*) fährt einer, der aussieht wie ein Pirat bei uns vorbei und lädt uns zu einem *Potluck* (jeder bringt was mit) auf sein Schiff ein. Es ist die *Flying Dragon* und passt ausgezeichnet zu *Bill* (dem Piraten). Dort lernen wir auch *Emy* und *Lukus* aus *Canada* kennen, die mit ihrem selber gebauten Trawler unterwegs sind. *Lukus* ist Schlosser und die *Abigail* ist somit aus Stahl. Wir treffen uns wieder und tauschen Informationen aus. Am 11. März lädt *Helge* zu ihrem Geburtstag ins *Lumina Point*, ein neues Restaurant auf *Stocking Island* ein. *Hugh*, *Helge's* Nachbar auf *Elisabeth Island* fährt mit seinem selber gezimmerten Katamaran. Auf der Rückreise dreht er eine Zusatzrunde, raus aufs Meer, wir denken, wir fahren über Land, so klar ist das Wasser und so unteuf. Aber *Hugh* ist ja hier zu Hause, der weiss schon, was er tut. Dann wieder rein ins Flachwasser, zwischen den Inseln durch. Wir sehen nur braune Korallen voraus und zwar ziemlich deutlich. Aber *Hugh* ist ja ortskundig und fährt zielstrebig drauflos. Dann rumpelt es. *Hugh*: „Oh. We hit. Tide is low.“ Nach einer super Zeit fliegt *Rolf* am 15. März zurück in die Schweiz.



Rich, Rolf und René auf der ZWÖI



Row Rich, row!



So viel Vordeck (auf der ZWÖI)



Zum Einkaufen mit dem Gummiboot



Monique mit Vela, René, Malcolm, Helge, Heidi, Dita



Hugh am Steuer, Rolf



René, Helge



Hugh's Katamaran



Heidi



Geburtsragsrunde: Hugh, Ginny, Helge, Heidi, Rolf



Emy, Lukus und ihre Abigail



Bill und seine Flying Dragon



Am 21. März treten wir die Rückreise an, von *Georgetown*, die *Exumas* hoch, nach *Bimini*. Am 2. April steht im Logbuch über die letzte Etappe: nach 19 Stunden und 45 Minuten um 06.45 bei Tagesanbruch im *Bimini Bluewater Resort und Marina* angelegt. Wir sind da. Danke Heidi, danke Schiff, danke Motor.

Wir bleiben diesmal nicht lange. Drei Tage und dann fahren wir weiter, von *North Bimini, Bahamas* zum *Lake Worth Inlet* in *Florida*. Mit Golfstrom und Wind von achtern schaffen wir die 78 Seemeilen in unter zehn Stunden. Noch schnell die CBP (*Customs and Border Protection*) anrufen, unsere Ankunft in den U.S.A. melden und die zugeordnete Identifikationsnummer notieren. Dann ist Feierabend.

Am nächsten Tag einklarieren. Wieder kein Problem. Wir wollen diesmal, dass unser *Cruising Permit* bereits Ende Juli abläuft und nicht erst in einem Jahr, wie üblich. Dem Wunsch wird entsprochen. So können wir bis dann nach *Canada* hochfahren, und sollten die uns da nicht überwintern lassen, nach 14 Tagen wieder über die Grenze und in den U.S.A ein neues Permit für ein Jahr bekommen, bevor da oben alles einfriert. (Für Nachahmer die Original – Textpassage: *Pleasure Boats – Obtaining a Cruising License after old one expires: A new license will not be issued unless the the following two conditions have been met: (1) at least 15 days have elapsed since the previous license either expired or was surrendered, and (2) the vessel arrives in the U.S. from a foreign port of place*). So einfach ist das.

Wenn man die Dimension des *Intracoastal Waterways* abschätzen will, so kann man sagen, dass die Luftlinie von *Key West* im Süden *Floridas* bis nach *Montreal* in *Canada* der Distanz von der Insel *Korfu* in *Griechenland* bis nach *Oslo* in *Norwegen* entspricht. Wer dann noch nicht genug hat, macht seinen Weg weiter, durch die grossen Seen, bei *Chicago* in den *Mississippi*, den *Tennessee – Tombigbee Waterway* runter, bis nach *Mobile* am *Golf von Mexico*, von dort nach Osten, bis nach *Florida*. Das sind dann die *Looper*, die den *Great Loop* gemacht haben. Wow.

ETWAS IST IMMER LOS

So weit sind wir aber noch nicht. Die *Zephyr* mit unseren Freunden *Dita* und *Roger* liegt zur Zeit in *Stuart, Florida* und die *ZWÖI* mit uns bald auch. Wir fahren rein in die Marina und melden uns an, aber nicht mehr raus, der Aussenborder hat wieder den Geist aufgegeben. Einfach so. Rein ging es noch, Motor abgestellt. Aus, fertig, das Ding macht keinen Wank mehr. Die Marinaleitung hat eine Adresse: *Outboards Only*, heisst die. Wir bestellen ein Taxi und sind froh über die amerikanischen Dimensionen: der Aussenborder passt in den Kofferraum. Die Werkstatt macht einen guten Eindruck. Das heisst, die Werkstatt eigentlich nicht, aber die gesetzteren Herren, die da am werkeln sind. Und so ist es dann auch: zwei Tage später bekomme ich die bescheidenste Rechnung bisher für diesen schwarzen Klotz und er läuft. Immer. Bis jetzt. Was war? Dreck im Benzinkreislauf, wahrscheinlich von Anfang an.

Dann muss ich in die Augenklinik. Kleines Loch in der Retina. Rings um das Loch wird mittels Laser die Retina fixiert, damit sie sich nicht weiter ablöst. Die Krankenversicherung, *Allianz World Wide Care*, will nicht zahlen, obwohl ich gemäss Spielregeln, vorgängig deren Einwilligung eingeholt habe. Auf der Rechnung steht „Laser“, da wird nicht weitergelesen, sondern gleich zurückgeschrieben, dass das nicht bezahlt wird. Ich schreibe zurück, ich hätte nicht meine Kurzsichtigkeit abgeändert, sondern eine Operation an der Retina. Dann kommt die Antwort, man müsse noch eine Litanei von Zusatzangaben haben. Die sind schwierig zu beschaffen, denn wir sind natürlich schon wieder einige Meilen vorangekommen und ich finde keine Emailadresse des behandelnden Arztes. Mit der Faxnummer und einem Brief, den ich auf der *ZWÖI* verfasst und ausgedruckt (!) habe, latsche ich zum Yacht Club in *New Bern* und da wird mir freundlicherweise das Fax

verschickt und sogar telefonisch nachgefragt, ob es denn auch angekommen sei. Nach einigen Tagen schreibt die Klinik eine Email an mich, mit den verlangten Angaben, die ich an die *Allianz* weitersende. Bis zum Verfassen dieses Berichtes habe ich nichts mehr gehört. Da steigt in mir die Frage auf, ob da eine simple Zermürbungsstrategie dahintersteckt, oder nur simple Schlamperei. Auf jeden Fall eine üble Sache. Auch *eta – glob*, der Versicherungsvertreter der Schweiz, bei dem ich die Versicherung abgeschlossen hatte, reisst sich kein Bein aus.

NEW BERN UND EIN ZAHN WENIGER

Mein Zahn ist raus. Nach drei Zahnärzten! Eigentlich vier. Wir fahren nach *Oriental*, nicht wegen dem vielverheissenden Ortsnamen, sondern weil da eine Zahnärztin nahe am *Gratis - Citydock* ihre Praxis hat. Das *City - Dock* war frei, aber die Zahnärztin diese Woche nicht in der Praxis. Also fahren wir mit unserem Schiff gut zwanzig Meilen weiter den Fluss hoch, nach *New Bern* (Fax im Yacht – Club!). Dort wieder einen Zahnarzt in Gehdistanz gesucht, nennen wir ihn der Einfachheit halber einfach Nummer 1. Den Termin haben uns Bekannte, die ihr Schiff in *New Bern* haben, gleichentags vereinbart. Wir also dahin. Er macht ein Röntgenbild und meint, ich hätte eine Vereiterung an der Wurzel. Da müssen Antibiotika her und eine Wurzelbehandlung. Das Rezept für die Antibiotika stellt er aus, Wurzelbehandlung macht er aber nicht. Er ruft Nummer 2 an. Wir bekommen einen Termin für den übernächsten Tag und eine Rechnung für gut 100 \$. Ab in die Apotheke und Antibiotika gekauft, 28 \$. Am übernächsten Tag früh am Morgen mit dem Fahrrad zu Nummer 2, der macht wieder ein Röntgenbild, bohrt ein Loch durch Krone und Zahn, schaut rein und sagt, dass er da nichts machen kann, der Zahn muss raus. Macht er aber nicht. Sondern eine Rechnung über 450 \$ und einen Termin bei Nummer 3 auf den 1. Juni. Wir haben den 18. Mai und wollen weiter, winken also ab. Da geht es plötzlich gleichentags um 13.45, allerdings nur zur Konsultation. Wir mit dem Fahrrad da hin, Nummer 3 schaut sich die Sache an und er schlägt mir vor, dass wir den Zahn gleich rausnehmen. Na klar. Das geht, das entstandene Loch wird zugenäht, ich mit Instruktionen eingedeckt, inkl. einer Rechnung von 373 \$. Das finde ich dann schon fast wieder günstig. Er drückt mir eine Gaze in den Mund, auf die ich beißen soll, solange es weiter blutet und wir sind wieder draussen, an der frischen Luft. Velo gesattelt und eine halbe Stunde später sind wir wieder zu Hause auf dem Schiff. Zum Nachtessen gibt es Kartoffelstock und pürierte Erbsli.

Heidi hat gestern Abend die Tanks mit frischem Wasser gefüllt und heute haben wir Diesel gebunkert. So wie es aussieht, fahren wir morgen weiter. Noch etwa vier Etappen bis nach *Norfolk* in der *Chesapeake Bay*, ein weiteres Etappenziel. Wahrscheinlich werden aber noch ein bis drei "Ruhetage" dazukommen, denn in den nächsten Tagen ziehen einige Tiefdruckausläufer über unsere Köpfe.

In der Zwischenzeit deshalb einige optische Eindrücke auf unserem Weg Richtung Norden:



Mit 900 PS bestückt. Da läuft wenigstens sicher einer...



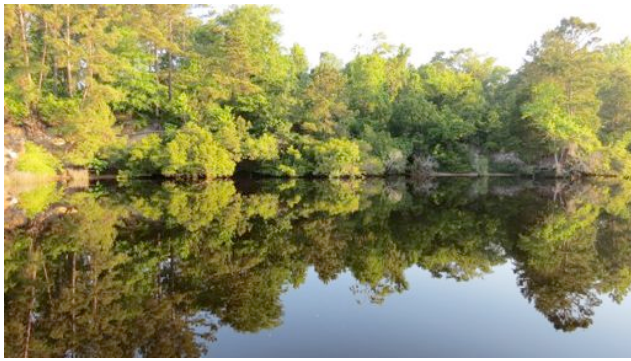
Fällt auf.



Fast ein Wrack



Ganz ein Wrack



Am Morgen im ICW



Halb Land, halb Wasser



Ausbaggern der Fahrinne



Eine der unzähligen Brücken: hier Swing Bridge bei Lady's Island



Ankerplätze, Ankerplätze, der ganze ICW ist ein Ankerplatz.



Kirche im Freien in New Bern



Immer wieder mal vorbei an der Grossschiffahrt (hat das jetzt dreimal ein „s“ und dreimal ein „f“?)



Boje, wo sie nicht hingehört: absolute Ausnahme. Die Wasserwege sind gut unterhalten und aktuell markiert.

CHESAPEAK BAY UND NEW YORK

Das ist sie also, die *Chesapeake Bay*. Etwa 170 Meilen lang (etwas mehr, als von Genf nach Bregenz), im Mittel vielleicht zehn Meilen breit und zehn Meter tief. So weit, so gut. Etwas erschwerend wirkt sich aus, dass ein Tidenhub (Flut und Ebbe) von etwa einem Meter eine Strömung rauf und runter auslöst. Bei Wind gegen Strömung (kennen wir schon vom Golfstrom) und dann noch bei der geringen Wassertiefe ergibt das schnell eine unangenehme, steile Welle. Das einzige richtige Wetter ist da: Wind und Strömung von achtern. Das Gute an der *Chesapeake Bay*: auch hier, wie im ganzen *Intracoastal Waterway* gibt es Ankerplätze bis zum abwinken.

Vorerst aber steuern wir den *York River Yacht Haven* an, denn da trifft einen Tag später die *Cat's Meow* mit *LaVonne* und *Don* ein. Die zwei sind hier fast zu Hause, deren Segelsaison ist vorbei. *Don* ging hier zur Schule und so kennen sie die Umgebung bestens und wir machen Ausflüge nach *Williamsburg*, *Yorktown*, *Deltaville*, mit Abstechern bei *Walmart*, *Food Lion*, *Farm Fresh*, *West Marine* (Schiffszubehör) und bei gefühlten hundert Outlet- und Secondhand-Läden, genannt *Thrift Store*. In letzteren kostet ein Kleidungsstück im Schnitt etwa fünf Dollar und wir langen kräftig zu.

Nach zehn Tagen ist auch diese Episode vorbei, die *ZWÖI* zieht weiter. Noch 54 Tage gültiges Cruising Permit und 487 Meilen Luftlinie bis *Canada*. Wir hangeln uns in kurzen Etappen die *Chesapeake Bay* hoch, ankern in traumhaften Buchten und erreichen nach einer Woche am 13. Juni, *Chesapeake City*, den Scheitelpunkt. Auf der anderen Seite geht es dann die *Delaware Bay* runter. Die wird in der Fachliteratur als notwendiges Übel beschrieben und es gibt genaue Anweisungen, bei welchem Tidenstand im Norden oder im Süden losgefahren werden soll, so dass die Strecke in einem Tag bewältigt wird.

Das Wetter für die nächsten Tage sieht ziemlich durchzogen aus und so gönnen wir uns eine kleine Auszeit in der *Delaware City Marina*. Das war ein guter Entscheid. Nicht nur, dass Tim, der Eigner der Marina freundlich, zuvorkommend und kompetent ist, er steht auch morgens um vier am Steg und gibt eigenhändig und in der richtigen Reihenfolge die Leinen los. Er macht uns *Delaware City* schmackhaft, doch wir haben einen anderen Plan: wir möchten die Tage mit unbeständigem Wetter nutzen und von hier aus *New York* besuchen. Wir nehmen den Bus für 2 \$ nach *Wilmington* und von da den *Greyhound* für 20 \$ nach *New York*. Die *Greyhound Station* liegt in *Manhattan Midtown*, fast vis à vis der

New York Times und nur fünf Gehminuten von unserem Hotel entfernt. Das *Homewood Hotel* ist ein *Hilton* - Ableger und Heidi hat ein kleines Appartement mit Kochnische für unter 200 \$ pro Nacht gemietet. Tagsüber sind wir unterwegs und verköstigten uns vorwiegend an Imbissständen. Am Abend ziehen wir uns dann in unser Appartement zurück und machen es uns da mit selber zubereitetem Nachtessen gemütlich. Wir sind von *Midtown* bis zum *Guggenheim - Museum* gelatscht und auf der anderen Seite bis nach *Little Italy* und *China Town*. Auf dem Weg dahin hat Heidi (am Sonntag!) im *Apple Store* ein *iPhone* bekommen und bei *AT&T* eine Prepaid - Simkarte. Super Service, Super Beratung, Super Preis. Und ein wasserdichtes Case schützt nun das neue Telefon, denn das alte U.S.A - Handy hat den Regenschauer vom Vortag nicht überstanden. (Fairerweise muss gesagt werden, es lag in einer zwei Zentimeter hohen Wasserlache im Rucksack). Dem Architekten hat das *Guggenheim - Museum* am besten gefallen, *Heidi* konnte sich am *Chelsea Market* kaum sattsehen. Ich würde sagen: die vier Tage in *New York* haben wir voll ausgenutzt, unsere Schuhsohlen sind einen halben Zentimeter dünner.



René, LaVonne, Don



Hauptstrasse in Delaware City



Da vorne ist es!



New York mit dem eigenen Schiff.



Heidi im Schuhladen



Super: im strömenden Regen im offenen City Tour Bus....



Wir sind zu Fuss unterwegs



Bibliotheksbesuch, während es draussen regnet



Broadway und Times Square



Little Italy



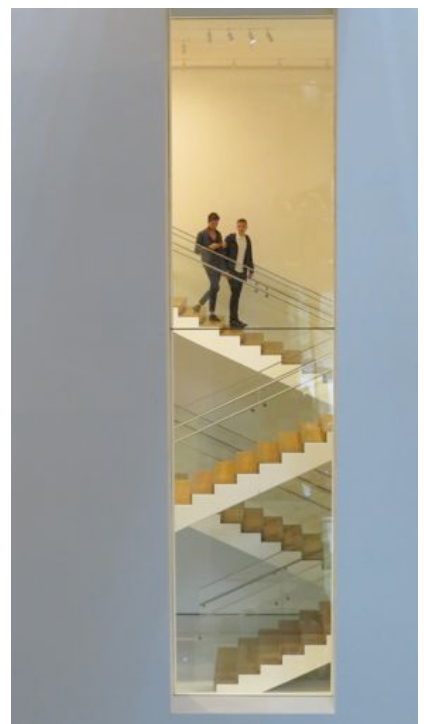
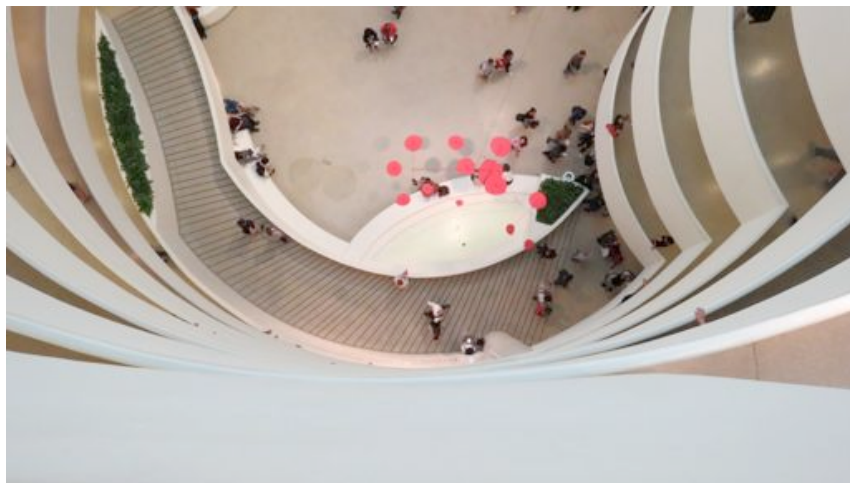
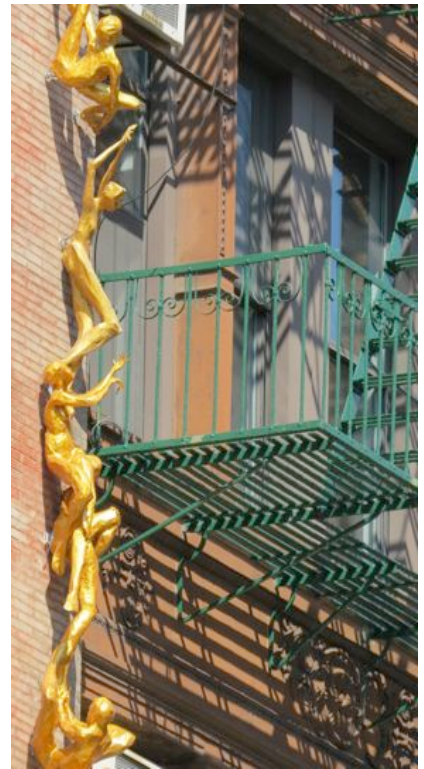
High Line: Stillgelegtes Bahntrasse als Fussweg



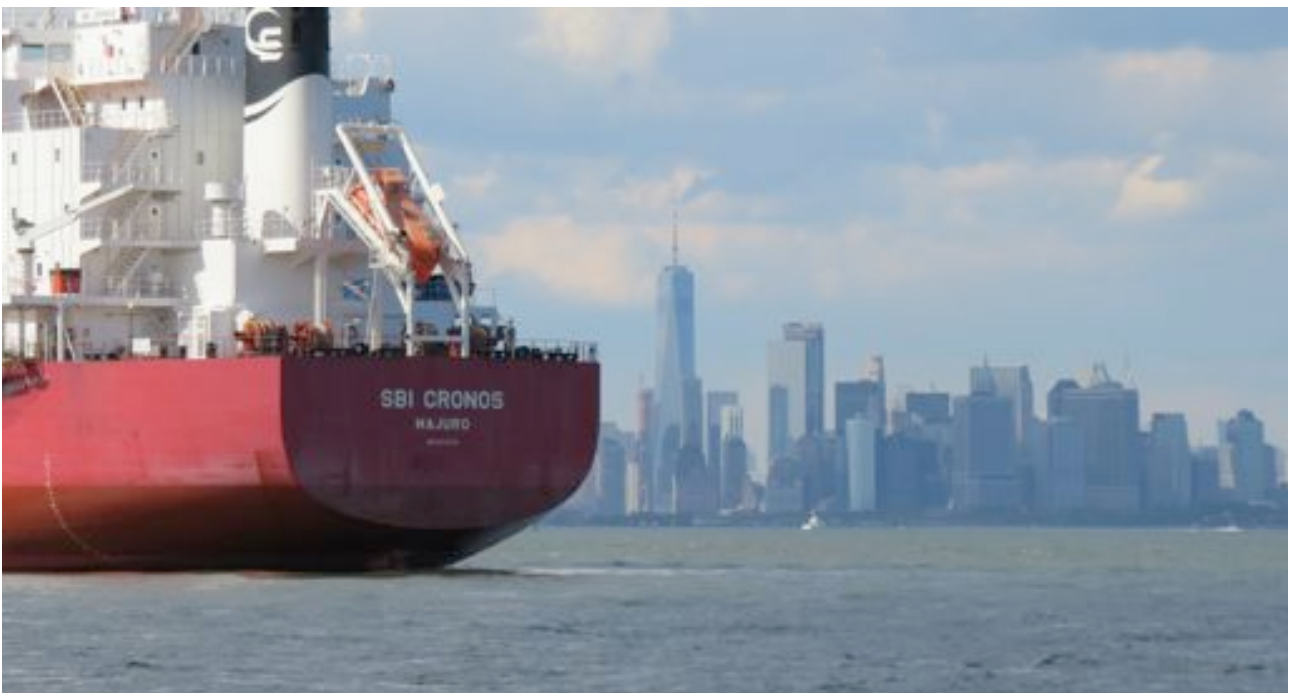
Interessante Fassaden aus diversen Epochen



Im Chelsa Market



Fassadendetails, Guggenheim Museum, Museum of Modern Art



Zurück in *Delaware City* gibt es einen intensiven Arbeitstag: Ersatz des Entlüftungstutzens des Fäkaltanks, Wassertanks reinigen, neues Wasser einfüllen, Wäsche waschen, einkaufen (mit dem Bus eine halbe Stunde zum *Food Lion*), Wetter und Tide studieren und den Entscheid fällen, am nächsten Tag die *Delaware Bay* nach *Cape May* runterzufahren. Tim gibt auch grünes Licht und bei der Gelegenheit erfahre ich ein interessantes Detail: sein Travellift schafft Schiffe bis 18 Fuss Breite, das würde also für die *ZWÖI* mit gut 16 Fuss hinbauen, sie hier an Land zu stellen. Das behalten wir im Hinterkopf. In der Zwischenzeit hat sich ein ganz sportlicher Sonderling eingefunden. *Jim* mit seinem offenen Ruderboot ist er unterwegs von *Key West* und will nach *New York*. Und das nicht etwa während fünf Jahren, sondern innert zwei Monaten. Das wird er schaffen, es ist ja nicht mehr weit.



Jim in der Delaware City Marina

Die *Delaware Bay* runter hat bestens geklappt, mit der Strömung waren wir mit 10 Knoten unterwegs, dagegen mit 3 Knoten, das war aber nur noch die letzte Stunde. Am nächsten Tag gleich weiter nach *Atlantic City*, raus ins Meer, denn innen versperren uns einige fixe 35 Fuss - Brücken das Durchkommen. Das ist die eine der zwei Tagesetappen, für die man aufs Meer raus fährt. Für einen Trawler ist es sogar nur eine Etappe, vor *New York*, entlang der *Sandy Hook*. Wir also raus in *Cape May*, es ist fast windstill und ein feiner Rest von Morgennebel liegt über dem Land. Aber manchmal ändert sich die Szenerie unverhofft: im Inlet rollen uns zwei Meter hohe Wellen entgegen (das Ergebnis von flachem Wasser und einer schwachen Dünung gegen die auslaufende Tide) und wir haben schlagartig faustdicken Nebel. Die Orientierung ist nur noch mit Radar und unserer elektronischen Seekarte möglich. Irgendwann sind wir dann durch den Hexenkessel durch, das Wasser wird ruhiger und der Nebel lichtet sich langsam. Zwei Stunden später haben wir Sonnenschein und ruhiges Wasser. So laufen wir gemütlich den Inlet von *Atlantic City* rein. Die Strömung schiebt uns mächtig vorwärts und das rechts abbiegen zu unserem Ankerplatz wird zum echten Abenteuer. Beim Einlaufen in den U.S.A müssen ja die roten Seezeichen steuerbord, also rechts liegen. Wenn wir die aber rechts lassen, hat es links praktisch kein Wasser mehr, sondern eine Wiese. Da kommt uns ein Motorboot entgegengeschossen, genau so: fast über die Wiese. Wir also dito. Die *ZWÖI* müssen wir wegen der Strömung mehr als 45 Grad querstellen, damit wir Kurs halten können.....uaahhhhh.....wir sind drin. Jetzt liegen wir wie in einem kleinen Privatsee vor Anker (Pos. 39° 23.133' N / 74° 24.530' W). Heute morgen ging wie vorhergesagt, eine

Front mit 35 Knoten Wind und heftigen Regenschauern über uns hinweg. Jetzt scheint wieder die Sonne.

27. Juni, 18.31 Uhr geankert auf 3.60 m Wassertiefe bei Niedrigwasser auf Pos. 40° 41.734' N / 74° 3.834' W. Das ist hinter der Freiheitsstatue. Das heisst, zuerst kommt die Freiheitsstatue, dann kommen die diversen Fahrtensegler, bei denen der Herdentrieb gewirkt hat (wenn einer da ankert, muss es da gut sein, auch wenn es schaukelt wie blöd), an den Fahrtenseglern vorbei, eine gut markierte und tiefe Rinne etwa 0,7 Meilen entlang nach Westen und schon sind wir da. Es hat Platz, es ist ruhig, es ist allseitig geschützt. Wir können es kaum glauben (Danke *Elsa* und *Jaap* von der *Sark*, den Tipp haben wir von Euch bekommen, vor drei Jahren auf den Bahamas). Das Land im Norden ist der *Liberty State Park*, also öffentlicher Grund und wir meinen, dass man von hier aus auch in die Stadt kommen könnte. Wir waren ja schon da und fahren am nächsten Tag weiter, den *Hudson River* hoch. Klar hat es Verkehr, aber wir fühlen uns zu keiner Zeit und in keiner Weise bedrängt. Schnell wird es ruhiger und wir passieren das viel zitierte *West 79th Street Boat Basin*, wenn es darum geht, *New York* zu besuchen. Wir sind nur vorbeigefahren. Was wir dazu an Infos gespeichert haben, mit Vorbehalt wiedergegeben: in der Marina gibt es kaum Platz. Besucher für einige Nächte nehmen eine Boje. Es lagen auch zwei oder drei Schiffe vor Anker. Katamarane an den Bojen sind nicht erlaubt. Als wir vorbei fuhren, lagen die Schiffe im Bojenfeld ruhig da. Das Feld liegt aber ungeschützt im Fluss und der *Hudson River* ist bis zur ersten Schleuse in *Troy* Tidengewässer. Das Gelände und die Gebäude sahen sehr gepflegt und einladend aus.

Zwei Tage später legen wir in der *Hop-O-Nose Marina* in *Catskill* an. Da kommt unser Mast runter, denn ab hier geht's nur als „Motorboot“ weiter. Die Einrichtung der Marina wirkt etwas rudimentär, die Mastlegevorrichtung einigermaßen abenteuerlich. Das Personal ist ziemlich kurz angebunden. Wenn das nur gut geht. Dafür ist das dazugehörige Restaurant ausgezeichnet und die Umgebung ist idyllisch und perfekt geschützt. Interessantes Detail: als wir bereit sind, den Mast zu legen, kommt der Beizer daher und steigt in den Mast, um den alles entscheidenden Knoten zu legen, an dem dann buchstäblich alles hängt. Und siehe da: alles funktioniert perfekt. Am nächsten Tag wird der Mast richtig fixiert, das heisst nach unten und vor allem nach vorne und nach hinten. Dann gibt es einen schönen Spaziergang zum Heimwerkermarkt. Mit je einem Brett unter dem Arm und einem Sack voll Schrauben geht es zurück auf die ZWÖI. Daraus basteln wir einen Minimast für die Gastlandflagge und das Ankerlicht. Das Ankerlicht bastelt der Käpt'n aus einem Rest Led-Streifen von *Conrad* aus der Schweiz, lötet an geeigneter Stelle zwei Minidrähthchen ein und seitdem beleuchtet unser Ankerlicht bei Nacht das ganze Schiff.

Wir sind bereit für neue Abenteuer.



Die Marina heisst tatsächlich so



Der alles entscheidende Knoten



Das ist nicht der Wirt.



Das auch nicht.



Es ist vollbracht.



Idyllisch und perfekt geschützt.



Flach wie eine Flunder.

5. Juli 2017. Start in Catskill Richtung Norden. Noch 26 Tage gültiges Cruising Permit und 169 Seemeilen Luftlinie bis Canada.

Liebe Grüsse, Heidi und René

P.S. Lesetipp: *Das holographische Universum* von Michael Talbot, Droemer Knaur Verlag. Ein interessanter Ansatz.