

## Guatemala - Mexiko // 28.02. - 17.03.2011

### **28.02.**

Irgendwie fällt uns der Abschied von der Monkey Bay Marina und vom Rio Dulce in Guatemala schwer, zumal wir wissen, wenn unsere weitere Planung Bestand hat, wird es 2 oder 3 Jahre dauern, bis wir hierher zurück kehren.

Gegen 10 Uhr machen wir die Leinen los und auch John, der Manager, schaut ein wenig betreten drein aber es hilft ja nichts, irgendwann müssen wir ja weiter ziehen.

Unser nächstes Ziel ist die **Isla Mujeres bei Cancun in Mexico**. Die Vorhersagen für Wind und Welle sind optimal um in 4 bis 5 Tagen dort zu sein.

Wir fahren erst mal runter bis zur Texan Bay, dort bleiben wir vor Anker über Nacht um am nächsten Tag frühzeitig in Livingston ausklariert zu können. Am frühen Nachmittag hängen wir dort bereits fest vor Anker, am Abend genießen wir die unglaubliche Ruhe, der sagenhaften Sternenhimmel bringt uns zum Träumen. Es wird wohl länger dauern, bis wir das Kreuz des Südens wieder neben uns hängt, Mexico ist zu weit nördlich, dort ist es nicht mehr zu sehen.

### **01.03.**

Um 7 Uhr sind wir bereits unterwegs und fahren die beeindruckend schöne Strecke auf dem Fluss runter nach Livingston zum offenen Meer. Die nötigen Papiere hatte Raul schon vorbereitet und somit war die Behörden-Prozedur in 15 Minuten erledigt. Gegen 09.30 Uhr passierten wir die Ansteuerungstonne im tiefen Wasser, Guatemala lag hinter uns.

*Unser Plan war, heute nach Placentia - Belize zu segeln, dort zu Übernachten und morgen weiter zur Insel Blue Field Range zu kommen, um dort ebenfalls die Nacht vor Anker zu verbringen. Von dort aus können wir durch den Eastern Canal bei Belize City durch das Barriere Riff in die Karibische See fahren und dann am Stück bis Mexico durchsegeln. Vielleicht verbringen wir noch eine Nacht vor der Insel Cozumel um dann die Isla Mujeres anzusteuern. Das war der Plan.*

Es ist gut gelaufen, die Wetterberichte haben gestimmt, wir kamen gut voran. Leider ist dann gegen 15 Uhr der Wind ein wenig eingeschlafen und um die Ankerbucht von Placentia noch bei Tageslicht zu erreichen, durften die Motoren ein wenig mit schieben.

Es ist 17 Uhr, die Ankerbucht von Placentia ist bereits zu sehen, als plötzlich der Backbord Motor ausfällt, gleich darauf fängt auch die Steuerbord Maschine zu stottern an, ich schalte diese sofort aus.

Der Schreck ist erst mal groß, wir haben wenig Wind und der kommt noch dazu für uns aus der falschen Richtung. Unser Kurs zur Ankerbucht beträgt 28 Grad, der Wind kommt aus 55 Grad, 27 Grad Windeinfallswinkel ist für unseren Katamaran zu wenig, ich muss in Richtung Osten abfallen. Nach Westen, was für uns einfacher wäre, kann ich nicht, wir sind zu dicht unter Land. Bis die Segel richtig ziehen zeigt unser Kompass 120 Grad, wir segeln also erst mal ein Stück zurück und zwar so lange, bis ich mit Kurs Nordwest die Ankerbucht erreichen kann. Romy schimpft wie ein Rohrspatz.

Zum Glück waren wir bereits mehrere Male in dieser Bucht, sodass es für mich kein Problem war, diese bei Nacht anzulaufen, denn es war bereits 20 Uhr, als wir diese bei dem schwachen Lüftlein, das uns dorthin geblasen hat, endlich erreicht haben. Für das Ankermanöver konnte ich beide Maschinen wieder mit wenig Gas nutzen, was die Sache wesentlich erleichterte.

Nachdem der Anker gesessen hat gab es erst mal einen ordentlichen Schluck Rum, dann noch eine Dusche, vor lauter Ärger brauchte ich nicht mehr viel zu essen.

### 02.03.

Sofort nach einem kleinen Frühstück war ich in den Motorräumen verschwunden und bald war klar, es kommt nicht genug Diesel bei den Maschinen an. Der Grund konnte nur verstopfte Filter sein denn der Diesel im Tank wurde komplett erneuert, 3 Tage bevor wir Guatemala verlassen haben.

Es war eine schweißtreibende Arbeit, alle Filter auszuwechseln und anschließend das ganze System zu entlüften, die Sonne hatte kein Erbarmen mit mir. Nachdem ich beide Maschinen 5 mal entlüftet hatte, ist alles wieder gut gelaufen, ich war fest davon überzeugt, dass das Problem behoben war.

Nachdem es jetzt aber bereits Mittag war, sind wir nicht mehr weiter gefahren, denn zur Blue Field Range brauchen wir etwa 8 - 9 Stunden, es würde wieder spät Nachts werden, bis wir dort ankommen. Wir bleiben vor Anker in Placentia liegen, Nachmittags gehen wir zum Eis essen in die Tutti-Frutti-Eisdiele, dort gibt es die beste Eiscreme der gesamten Karibic.

### 03.03.

Sehr früh geht der Anker auf, weiter geht's zur Insel Blue Field Range. Wir sind unter Segel unterwegs aber es dauert nicht lange bis wir einen Motor mit schieben lassen, um unser Ziel noch bei Tageslicht zu erreichen. Ich lasse die Motoren alle 2 Stunden im Wechsel arbeiten und nachdem der Anker kurz vor Dunkelheit gefallen ist, hatten wir insgesamt 8 Motorstunden. Es gab keine Anzeichen von Aussetzern und somit waren wir guten Mutes und voll überzeugt, dass das Problem erledigt sei.

Es war eine ruhige und sternenklare Nacht vor Anker.

### 04.03.

Beim ersten Tageslicht kurz vor 06 Uhr holen wir unseren Anker auf, wir haben einen weiten Weg vor uns bis zur **Isla Mujeres in Mexico**.

Der Wind ist noch recht schwach zu dieser frühen Stunde, die Segel stehen zwar schon aber wir brauchen trotzdem ein wenig Unterstützung, der Backbord Motor schiebt mit. Nach etwa einer halben Stunde haben wir die 12 Feet Bank erreicht, von dort aus biegen wir dann in den Eastern Canal ein, der uns ins offene Meer bringt. Just in diesem Moment fängt der Motor zu stottern an und stirbt dann ganz ab. Ich drehe sofort in den Wind und noch unter Segel werfen wir unseren Anker.

Ich verschwinde im Motorraum und stelle fest, dass wieder eine Menge Luft im System ist. Es kommt mir komisch vor, denn gestern ist jeder Motor 4 Stunden problemlos gelaufen. Was soll's, nach dem Entlüften geht es weiter. Jedoch nur für etwa 10 Minuten, dann tritt das selbe Problem wieder auf. Anker runter und ich rein zu den Motoren, wieder ist eine Menge Luft drin. Das ganze ist mir ein Rätsel.

Die Stimmung an Bord ist entsprechend und wir beraten, was wir tun können. Fest steht, in Richtung Mexico können wir so nicht aufbrechen, wir kommen wahrscheinlich gar nicht durch den Eastern Canal ins offene Meer. Es wäre auch zu gefährlich, unter diesen Umständen in den Canal ein zu fahren, dort ist auch die Großschifffahrt unterwegs, einfach Anker werfen geht dann nicht mehr innerhalb dieser betonten Wasserstraße.

Hier auf der 12 Feet Bank liegen wir total ungeschützt, wir müssen erst mal zurück zu unserem Ankerplatz vor Blue Field Range. Unter Segel schaffen wir das leicht, der Wind hat inzwischen zugelegt, wie vorher gesagt bläst es mit 15 kn aus Ost-Südost.

Zurück und vor Anker liegend verschwinde ich wieder in den Motorräumen und zerlege das komplette Dieselleitungs- und Einspritzsystem, es ist aber alles in Ordnung. Irgendwo her muss die Luft ja kommen, die Leitungen vom Tank kommend durch den ersten Filter und weiterführend bis zu den Motoren habe ich auch schon überprüft, es war nichts fest zu stellen.

Das Ganze ist mir ein Rätsel.

Für uns stellt sich die Frage - was tun. Belize als ein Land der Dritten Welt zu bezeichnen ist eigentlich noch schmeichelhaft, hier gibt es gar nichts, was Ersatzteile und dergleichen für Segler bzw. Yachten betrifft, hier sind wir ziemlich aufgeschmissen. Die einzige Chance, eventuell professionelle Hilfe zu bekommen ist in Placentia. In den letzten Jahren, als wir dort immer wieder mal geankert haben, habe ich einige Kontakte zu den dort ansässigen Chartergesellschaften knüpfen können, eine andere Möglichkeit sehe ich nicht. Wir bleiben über Nacht vor Anker liegen, morgen müssen wir zurück nach Placentia.

### **05.03.**

Wieder bei Tagesanbruch versuchen wir unseren Anker zu heben. Der schöne Wind aus Südost, der uns nach Mexico bringen sollte ist tatsächlich da und bläst uns mit gut 18 Knoten entgegen. Der Backbord Motor ist schon wieder voll Luft und so versuchen wir, nur mit dem Motor an Steuerbord unseren Anker zu bergen, ein äußerst schwieriges Manöver, aber Romy hat dies hervorragend gemeistert.

In der Folge konnten wir super segeln bis zum Ansteuerungs- bzw. Wegepunkt in die Ankerbucht von Placentia. Bis zum Ankerplatz hat dann der Schub des Stb. Motors im Standgas gereicht, der Anker hat beim ersten mal gehalten. Jetzt liegen wir erst mal hier an 45 Metern Kette und harren aus, wie es wohl weiter gehen wird. Morgen ist Sonntag, mal sehen ob sich was organisieren lässt.

### **06.03.**

Telefonisch konnte ich den sehr guten Mechaniker und Motorenspezialist der Charterbasen gleich beim ersten Versuch erreichen. Jedoch hatte er viel Arbeit und konnte mir nur versprechen, morgen am Montag nach der Arbeit bei uns am Ankerplatz vorbei zu kommen. Für uns war das ok, jetzt war es auch schon egal ob wir noch ein paar Tage länger hier verbringen müssen oder nicht, wir müssen sowieso auf das nächste Wetterfenster warten denn inzwischen haben wir wieder Nordost Wind, da geht eh nix in Richtung Mexico.

Ganz unverhofft segeln am Nachmittag unsere Kanadischen Freunde Iain und Jan mit ihrer "Jocks Lodge" in die Ankerbucht. Natürlich gab es ein großes Hallo, Romy hat für uns alle eine riesige Pizza gebacken, es gab viel zu erzählen.

### **07.03.**

Wie versprochen war unser Mechaniker pünktlich um 17.30 Uhr an Bord. Nach meiner Schilderung der Probleme haben wir nochmals alles in den Motorräumen inspiziert und kamen zu dem Schluss, die Ursache für die ständige Luft im System muss vorne beim Tank oder dem ersten Filter zu finden sein. Inzwischen war es bereits 20 Uhr, für heute war Schluss, morgen sollte es weiter gehen mit der Suche.

### **08.03.**

Heute hatte der Mechaniker seinen freien Tag und so konnten wir bereits am Vormittag mit der Fehlersuche weiter machen. Im Schauglas des ersten Filters war zu sehen, dass dann, wenn man mehr Gas gibt als Standgas, Luftbläschen im Filter ausperlen, was nur dadurch entstehen kann, dass nicht soviel Diesel in den Filter fließt, wie die Einspritzpumpen ansaugen bzw. benötigen. Das Problem muss also im Tank sein.

Kurzer Hand wurden sämtliche Leitungen vom Tank abmontiert und die Revisionsöffnung abgeschraubt. Als wir das Ansaugrohr aus dem Tank holten, war alles klar. Ein Stück Papier einer Kleenex-Küchenrolle steckte im Ansaugstutzen der Dieselleitung und hat den Durchfluss

zum größten Teil blockiert. Ein wenig ist durchgelaufen, darum sind die Motoren auch immer im Standgas gelaufen, wenn aber nicht so viel durch kam wie benötigt, wurde durch das Vakuum Luft in das System geschickt, das war die ganze Ursache unseres Debakels.

Wie ein Stück Kleenex-Küchenrolle in unseren Tank kommt, war mir im ersten Moment schleierhaft bis uns einfiel, dass wir vor einem Jahr unseren Diesel und den Tank hatten reinigen lassen in "Puerto Aventuras", damals hatten wir schmutzigen Diesel, der die Filter verstopfte. Nach den Reinigungsarbeiten muss wohl vor dem Verschließen des Tanks durch einen Windstoß oder wie auch immer ein Stück der Papierrolle, die dort benötigt wurde um sich die Hände ab zu wischen, in den Tank gefallen sein. Eine andere Möglichkeit können wir uns nicht vorstellen.

Ob aber noch weitere Papierfetzen in unserem Tank rum schwimmen, konnten wir am Ankerplatz nicht feststellen. Um dem vor zu beugen, dass ein weiteres Papierstück unsere Motoren lahm legt, hab ich in die unteren 3 cm des Ansaugrohres 8 Löcher gebohrt. Sollten wir wieder was ansaugen, dann könnte durch die Löcher immer noch genügend Diesel strömen um das weitere Funktionieren der Motoren zu gewährleisten. (Reine Theorie)

Auf jeden Fall waren wir glücklich, den Fehler gefunden zu haben und dass sonst nichts kaputt war, was eventuell repariert werden müsste.

*Es ist unglaublich, welches Chaos ein einfaches Stück Papier am falschen Ort auslösen kann !!*

### **09.03.**

Zuerst mal musste ich heute den Tankraum und die Motorräume reinigen, überall wurde die letzten 2 Tage Diesel verspritzt.

Ein Blick auf die Wetterkarten am Nachmittag gab uns die Gewissheit, dass wir bestimmt bis zum Wochenende hier verweilen müssen, ein Tief mit Nordwind zieht vom Golf von Mexico bis hier runter, da geht nix in Richtung Nord-Nordost.

Romy ist sehr verunsichert, ob wir das Problem im Tank wirklich gelöst haben, irgendwie geht es mir aber genauso. Was ist, wenn wir noch mehr Papier im Tank haben und dieses sich durch die Bewegung des Schiffes irgendwann beim segeln im offenen Meer um den Ansaugstutzen legt?? Unterwegs auf See kann ich nicht den Tank auseinander bauen um das Problem zu beseitigen. Für die Einfahrten in eine geschützte Ankerbucht oder in einen Hafen benötigen wir aber die Motoren, wir brauchen eine weitere Alternative der Sicherheit für so einen Fall.

Es gibt nur eine Möglichkeit, um die Dieselfuhr aus dem Tank zu den Motoren zu umgehen, ein weiterer Tank muss her.

Da dies aber nicht so leicht möglich ist, ist mir eine Alternative dazu eingefallen.

Ich habe in den Motorräumen Platz geschaffen und in jeden einen Kanister mit 5 Gallonen Diesel gestellt und befestigt, jeweils etwa 19 Liter. Im Hardware-Store konnte ich 10 Meter Kraftstoffleitung kaufen, aus diesem Stück hab ich mir dann die jeweiligen Anschlüsse und Rückläufe für die Motoren gebastelt. Sollte also jetzt auf See irgend was schief gehen, kann ich den nötigen Diesel direkt aus den Kanistern in den Dieselfilter am Motor einspeisen, vom Haupttank sind wir nicht mehr abhängig. Das sollte genügen, um sicher nach Mexico oder vielleicht sogar nach Florida zu kommen.

### **11.03.**

Der im Wetterbericht angekündigte Nordwind ist da, bzw. bläst seit gestern Abend. Im Laufe der Nacht hat er noch etwas zu gelegt, gegen 03 Uhr bin ich aufgestanden um Ankerwache zu gehen, unsere Instrumente zeigten 35 kn Windgeschwindigkeit an, nicht wenig.

Irgendwann am Vormittag schaltet Romy die Instrumente wieder an, um zu sehen, wie stark der Wind immer noch ist, es funktioniert nichts !!!

Ich denke mir, so ein Sch..., das darf doch nicht wahr sein, gerade gestern haben wir ein Problem beseitigt, heute taucht schon das nächste auf. In der Früh um 03 Uhr bei der Ankerwache war noch alles in Ordnung, jetzt, ein paar Stunden später ist ein Teil der Navigationsinstrumente ausgefallen.

Ich checke alles durch und stelle fest, dass der Autopilot keinerlei Funktion zeigt. Da alle Instrumente über eine Datenbox miteinander verbunden sind kann der Ausfall eines Instrumentes auch Auswirkungen auf alle anderen haben.

Romy ist total geknickt, ich bin da eher optimistischer und sag, wir kriegen das schon hin! Die einzige Möglichkeit ist sowieso nur mein Freund der Mechaniker, der kennt bestimmt einen Elektronikspezialisten, der uns weiterhelfen kann. Gesagt, getan, ich rufe an und mein Freund verspricht mir spontan, dass morgen nach Feierabend der Yachtelektroniker bei uns vorbei kommt, ich bin beruhigt, Romy zweifelt noch.

Abends sind wir bei unseren Freunden auf der "Jocks Lodge" zum Essen eingeladen, der Rum nach dem Essen ist mir irgendwie nicht bekommen, wahrscheinlich war er schlecht.

### **12.03.**

Laut Wetterbericht kommt ab Montag ein für uns günstiges Windsystem, das 4 bis 5 Tage halten soll, wir könnten also am Montag einen neuen Versuch starten.

Pünktlich wie versprochen trifft der Elektroniker kurz vor 18 Uhr bei uns ein, er bestätigt meine Feststellung. Das Bedienelement unseres Autopiloten hat den Geist aufgegeben, es lässt sich nicht reparieren, ein neues Teil lässt sich aber in Belize nicht auftreiben.

Zum Glück hatte aber unser neuer Freund dieses Problem schon mehrmals bei der Charterfirma, bei der er arbeitet. Dort haben sie zwar kein neues Bedienelement vorrätig, einige gebrauchte, aber voll funktionstüchtige Elemente liegen jedoch dort im Lager. Es ist möglich, dass ich eines dieser gebrauchten Geräte zu einem vernünftigen Preis kaufen kann, wenn ja, dann wird er es uns morgen Abend vorbei bringen und einbauen.

Wenn das klappen sollte, dann können wir ja am Montag aufbrechen, Romy ist immer noch skeptisch, ich bin voller Optimismus.

### **13.03.**

Tags über prüfen wir nochmals die Wetterberichte, alles beim alten, bis Donnerstag sollen wir Wind und Welle aus Ost haben. Dies ist zwar nicht so optimal wie vorige Woche mit den Südost Winden, aber Ost geht auch.

Kurz vor 18 Uhr kommt der Elektroniker mit dem Austausch-Bedienelement, in 3 Minuten war es angeschlossen und oh Wunder, alles hat wieder funktioniert.

Jetzt war auch Romy wieder einigermaßen beruhigt.

Per Funk habe ich diese Neuigkeit an unsere Kanadischen Freunde weiter gegeben, Iain und Jan haben sofort eine spontane Abschiedsparty auf der "Jocks Lodge" für uns organisiert. Es war ein sehr lustiger Abend, der Rum ist mir aber wieder nicht bekommen !!

### **14.03.**

07.30 Uhr, wir holen den Anker auf. Abermals machen wir uns auf den Weg, um auf der schon bekannten Route nach Mexico zu segeln. Ich habe ein sehr gutes Gefühl und bin überzeugt, dass alles gut geht.

Der Wetterbericht hat bis jetzt gestimmt, wir konnten 4 Stunden segeln, dann mussten wir 4 Stunden unter Motor laufen. Um 16 Uhr lagen wir bereits an unserem Stammankerplatz vor "Blue Field Range". Alle Systeme sind wunderbar gelaufen, ich war sehr zufrieden und ich glaube, dass die große Skepsis bei Romy auch vorbei ist, Sie hat jedenfalls gute Laune.

### 15.03.

Bereits um 06 Uhr haben wir unseren Anker an Bord - auf geht's in Richtung Mexico. Der Wind steht schon, wir können sofort segeln, rüber über die "12 Feet Bank" bis zum "Eastern Canal". Um 08.10 Uhr sind wir durch und schwimmen im freien Wasser, der Ostwind bläst in die Segel, los geht's. Wenn alles gut geht, dann sind wir in etwa 36 Stunden bei der Insel Cozumel.

10 Uhr, der Wind wird schwächer, kurz darauf ziehen große, schwarze Wolken auf, dann gießt es wie aus Eimern. Zu allem Unglück dreht der Wind auf Nordost, wir müssen uns wieder gegen an durchkämpfen. So geht es bis etwa 20 Uhr, ein Wolkenbruch nach dem anderen und den Wind auf die Schnauze, die Welle läuft natürlich auch der Windrichtung entsprechend gegen uns, das war nicht mehr lustig. Romy's Kommentar - alles Sch.... !!!

Ab 20 Uhr wird's dann endlich besser, der Wind fällt wieder aus Ost-Nordost ein, wir können die Motoren endlich wieder abschalten und segeln. Die Welle läuft zwar immer noch aus 30 Grad auf uns zu, aber es geht schon.

Ich stehe am Ruder als Romy nach draußen ruft - wir haben Wasser im Schiff!!!

Tatsächlich haben wir unten nach den Treppenabgängen zu den beiden Rümpfen, auf den Bodenbrettern und in den beiden Bilgen Wasser, das ist ganz was Neues. Ich teste es gleich, zum Glück ist es Süßwasser. Wir sind beruhigt, denn wenn es Süßwasser ist, kann es nicht schlimm sein. Da die Wasserpumpe nicht läuft, haben wir ganz offensichtlich kein größeres Leck in einer der Wasserleitungen, vielleicht ist ja bei den wolkenbruchartigen Regenfällen der letzten Stunden irgendwo Wasser rein gelaufen. Wir wischen erst mal alles auf und nachdem wir nicht beobachten können, dass noch etwas nach läuft, vertagen wir die Suche nach einem eventuellen Leck auf später. Wenn wir im Hafen liegen, werden wir schon was finden.

### 16.03.

Seit Mitternacht bläst endlich der prophezeite Ostwind mit bis zu 20 Knoten, wir sind richtig schnell unterwegs. Dafür ist es ein heißer Ritt, denn die Welle kommt immer noch von schräg vorne. Ab etwa 12 Uhr läuft die Welle endlich mit dem Wind, wir machen gut Strecke und es ist angenehm, die Sonne scheint auch noch dazu. Was will man mehr, plötzlich sind die unangenehmen Stunden von gestern vergessen.

Kurz vor 15 Uhr erreichen wir bereits die Insel Cozumel. Die Strömung schiebt mit bei der Passage zwischen der Insel und dem Festland. Leider hat der Wind wieder etwas nördlicher gedreht, wir müssen die Motoren mitlaufen lassen um den Kurs durch die Passage halten zu können. Entgegen unserer ursprünglichen Planung ankern und übernachten wir nicht vor Cozumel, wir haben uns entschlossen bzw. ich konnte Romy überreden, bis zur Isla Mujeres durch zu segeln. Es läuft super im Moment, da packen wir die letzten 6 oder vielleicht 7 Stunden auch noch, dann haben wir es hinter uns.

Es ist 21.45 Uhr, als wir den Wegepunkt zur Ansteuerung in die Lagune von Cancun erreicht haben. Von Cozumel bis hierher sind wir die Playa Maya mit ihren unzähligen Hotelanlagen entlang gesegelt. Seit es dunkel wurde konnten wir ein unglaubliches Spektakel aus Lichtern bewundern, das bis Cancun nicht enden wollte. Diese Nachtfahrt war ein Erlebnis der ganz anderen Art.

Bis zur Isla Mujeres brauchen wir noch gut eine Stunde. Wir waren zwar schon einmal hier, trotzdem will ich bei Nacht nicht in die geschützte Lagune der Insel einfahren. Die Einfahrt ist zwar betonnt, sie führt aber trotzdem durch ein mit Riffen, Sandbänken und sonstigen Untiefen gespicktes Gebiet, außerdem ist zu befürchten, dass hinter der Einfahrt unzählige Segler vor Anker liegen und sicher nicht alle ein Ankerlicht eingeschaltet haben.

Wir fahren im "sauberen Wasser" nahe zur Insel und werfen etwa 1,5 Seemeilen südlich der

Einfahrt zur Lagune unseren Anker, es ist 23 Uhr.

In 41 Stunden haben wir die gut 260 sm von Belize bis hierher geschafft. Das ist sehr gut, wenn man bedenkt, dass wir am Mittwoch von 10 bis 20 Uhr sehr viel Zeit verloren haben auf Grund der widrigen Wind- und Wetterbedingungen.

Alle Systeme haben durchgehalten, wobei ich schon einige Stotterer bei den Motoren hören konnte. Da ist bestimmt immer noch was von dem Papier im Tank, wahrscheinlich haben die von mir gebohrten Löcher für genügend Dieselfuhr zu den Motoren verholfen.

Letztendlich waren wir froh, dass wir auch das letzte Stück durch gesegelt sind und nicht vor Cozumel halt gemacht haben, jetzt haben wir es hinter uns.

### **17.03.**

Diese Nacht haben wir beide sehr gut geschlafen. Nach einem ausgiebigen Frühstück haben wir unseren Ankerplatz vor der Insel verlassen und sind in die Lagune rein gefahren. Tatsächlich hingen etwa 30 Yachten gleich nach dem Fährleger vor Anker.

Gegen 10 Uhr haben wir dann in der Marina Paraiso fest gemacht, die Leute dort haben sich sehr gefreut, uns wieder zu sehen. Auch einige Seglerpaare, die wir vom Rio Dulce her kennen, haben uns hier empfangen.

Hier bleiben wir jetzt erst mal. Tamara kommt bald zu Besuch aufs Schiff und verbringt ihren Urlaub mit uns. Ende April werden wir die Wetterberichte studieren, denn dann steht die nächste größere Überfahrt an - wir wollen rüber nach Florida, erstes Ziel ist Key West.

Die dominierende Windrichtung hier ist Wind aus Ost, Key West liegt ca. 360 sm weiter im Osten von hier - das wird wieder was werden!!!

Wir werden sehen und Ihr werdet es erfahren.

Das war die Story einer 4 Tagesreise, die 17 Tage gedauert hat.

Viele liebe Grüße

Theo und Romy von der "TiTaRo"