

**Piraten, Schmuggler, Forscher, Touristen:
Wie Coco Cay zur Trauminsel für
Kreuzfahrt-Urlauber wurde**

Franz Neumeier
cruisetricks.de



PIRATEN,
SCHMUGGLER,
FORSCHER,
TOURISTEN: WIE
COCO CAY ZUR
TRAUMINSEL FÜR
KREUZFAHRT-
URLAUBER WURDE

Franz Neumeier

cruisetricks.de

Copyright © 2023 Franz Neumeier

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung oder Verbreitung ist ohne Zustimmung des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Autor und Verantwortlicher:
Franz Neumeier
Cosimastr. 107, 81925 München, Deutschland

Kontakt: franz@cruisetricks.de

Da Bilder am Kindle-Reader nicht wirklich gut darstellbar sind, haben wir auf Fotos in diesem E-Book verzichtet. Sie finden aber zahlreiche historische und aktuelle Fotos zu Coco Cay in unserem Beitrag auf cruisetricks.de unter der Adresse:
<https://s.cruisetricks.de/cococayde>

CONTENTS

[Title Page](#)

[Copyright](#)

[Little Stirrup Cay aka Coco Cay](#)

[Woher stammt der Name „Little Stirrup Cay“?](#)

[Little Stirrup Cay vom 17. bis 19. Jahrhundert: Piratennest und ein wenig Viehzucht](#)

[1972: Entrepreneur und Wissenschaftler Neil P. Ruzic kauft Little Stirrup Cay](#)

[Neil P. Ruzic: Wer ist der Käufer von Little Stirrup Cay?](#)

[Das Projekt „Island for Science“ auf Little Stirrup Cay](#)

[Das Leben auf der „Island for Science“ aka Little Stirrup Cay in den 1970er-Jahren](#)

[Projekt gescheitert: Tourismus statt „Island for Science“](#)

[Ein Thriller zwischen Fiktion und ganz viel Wahrheit: „Shallow Sea“ von Neil P. Ruzic](#)

[„Cocain Cowboys“, die bahamaische Regierung und Premier Lynden Pindling](#)

[Als die Kreuzfahrt die Vorzüge von Privatinseln entdeckte](#)

[Die Kreuzfahrt Anfang der 1980er-Jahre](#)

[Little Stirrup Cay wird zur Privatinsel für Kreuzfahrt-Touristen](#)

[Eastern Cruise Lines' Emerald Seas 1983](#)

[Wie fühlte sich die Insel 1983 für die Kreuzfahrt-Touristen an?](#)

[Action vs. Ruhe am Strand: Dieses Konzept gab es von Anfang an](#)

[Die Bewohner erleben die Insel damals auch von einer weniger schönen Seite ...](#)

[Admiral Cruises kauft 1985 den größten Teil der Insel](#)

[Das Anwesen der Familie Ruzic nach 1985](#)

[Little Stirrup Cay von 1985 bis 1988](#)

[Übernahme durch Royal Caribbean 1988, Umbau bis 1990 und Umbenennung in „Coco Cay“](#)

[Ein eigener Tenderhafen und die Meerjungfrau Caylana](#)

[Versenktes Flugzeug als Schnorchel-Attraktion](#)

[Little Stirrup Cay von 1994 bis 2018](#)

[2016 – Der Verkauf der restlichen zwei Hektar an Royal Caribbean](#)

[Die Strände auf Coco Cay](#)

[2018/2019 – Der Umbau von Little Stirrup Cay zu „Perfect Day at Coco Cay“](#)

[About The Author](#)

LITTLE STIRRUP CAY

AKA COCO CAY

Piraten-Unterschlupf, Drogenversteck, innovatives Forschungszentrum: Die kleine Bahamas-Insel Coco Cay alias Little Stirrup Cay hat eine reizvolle Geschichte, schon bevor sie zur privaten Trauminsel für Kreuzfahrt-Passagiere der Royal Caribbean Group wurde.

In unseren intensiven Recherchen, auch bei mehreren eigenen Besuchen auf Coco Cay, zuletzt 2022, haben wir viele spannende Details über die Insel zutage gefördert: Und auch die Erinnerungen einiger spannender Zeitzeugen verraten Ihnen, was Sie über Coco Cay garantiert noch nicht wussten, und bringen so manche Anekdoten und fast unglaubliche Geschichten ans Licht.

In diesem E-Book fassen wir ausführlich zusammen, was wir auf unseren Recherchen über Little Stirrup Cay aka Coco Cay zusammengetragen haben.

Little Stirrup Cay bildet zusammen mit Great Stirrup Cay das nördliche Ende der Inselkette der Berry Islands. Auf halbem Weg zwischen New Providence (Nassau) und Grand Bahamas liegt Little Stirrup Cay nur rund 250 Kilometer östlich von Miami, Florida. Knapp 0,57 Quadratkilometer (57 Hektar, 140 acres) groß, knapp 1,6 Kilometer lang und rund 400 Meter breit ist die Insel.

Diese Lage bestimmt die Geschichte der kleinen Insel: Sie ist abgelegen genug, um nicht sonderlich wahrgenommen zu werden, aber zugleich an einer wichtigen Wasserstraße und nahe genug an Florida, um leicht erreichbar zu sein. Damit eignete sie sich als Piratenversteck ebenso wie als Zwischenstation für Drogenschmuggler.

Und auch ein Forscher fand auf Little Stirrup Cay die idealen Bedingungen für eine Idee einer Forschungsstation namens „Island for Science“. Als Kreuzfahrt-Privatinsel ist Little Stirrup Cay heute ideal gelegen als

Zwischenstopp für Kreuzfahrten in die Karibik oder als Teil einer kurzen Bahamas-Reise.

WOHER STAMMT DER NAME „LITTLE STIRRUP CAY“?

Laut „[The Island Hopping Digital Guide to the Northern Bahamas](#)“ des 2018 verstorbenen Autors Stephen J. Pavlidis soll der Name der Insel auf einen früheren Eigentümer zurückzuführen sein, der mit Nachnamen „Sterrup“ hieß. Eine zweite, davon unabhängige Quelle für diese Herleitung gibt es allerdings nicht.

Klar ist, dass auf mehreren Karten seit 1796 die beiden Inseln Little Stirrup Cay und Great Stirrup Cay zusammen als „Stirrup Kay“ oder „Stirrups Kay“ bezeichnet wurden. Davor sind jeweils nur die Berry Islands ohne weitere Differenzierung zwischen den Inseln beschriftet. Auf einer Karte von 1901 finden sich dann die separaten Bezeichnungen für die beiden Inseln. Das ergab eine Recherche bei [Old Maps Online](#).

LITTLE STIRRUP CAY VOM 17. BIS 19. JAHRHUNDERT: PIRATENNEST UND EIN WENIG VIEHZUCHT

Little Stirrup Cay liegt geographisch günstig an einer schon immer wichtigen Schifffahrtsroute. Als kleinere der beiden Stirrup Cays war sie aber in der Geschichte nie von großem Interesse.

Die Bahamas wurden bereits rund 600 Jahre vor Christi Geburt von den Lucaya besiedelt, darunter auch die Berry Islands. Ob die Lucaya damals auch schon auf den Stirrup-Cays siedelte, ist nicht nachgewiesen. Im 17. und 18. Jahrhundert diente zumindest Great Stirrup Cay als Piratenversteck, und damit wahrscheinlich auch die kleinere Nachbarinsel. 1815 gibt es dann die ersten dokumentierten Siedler der Neuzeit auf „Stirrup's Cay“, was sich auf Great Stirrup Cay bezieht.

1863 errichtete der Imperial Lighthouse Service des British Empires dann einen 24 Meter hohen Leuchtturm mit einer Reichweite von über 30 Kilometern. Der Leuchtturm ist auch heute noch in Betrieb, inzwischen automatisiert.

Im amerikanischen Bürgerkrieg diente die Inselgruppe den Konföderierten als Stützpunkt für Nachschub-Lieferungen und für den Export von Baumwolle nach Europa. Nach Abschaffung der Sklaverei zogen sich die Briten nach und nach zurück und ließen die Plantagen verwildern.

Aus dem zweiten Weltkrieg stammt unter anderem noch der Hubschrauber-Landeplatz, genannt „Great Stirrup Cay International Airport“. Er ist Teil der Überreste amerikanischer Militäreinrichtungen aus dieser Zeit. Zudem gab es auf Great Stirrup Cay ein Satelliten-Überwachungssystem der US Air Force aus der Nachkriegszeit, das später an Privatfirmen vermietet und erst 1991 geschlossen wurde.

Die größere Bedeutung von Great Stirrup Cay machte die kleine Schwester Little Stirrup Cay dagegen mutmaßlich zu einem noch besseren Versteck für Piraten, auch wenn aus dieser Zeit nahezu nichts verlässlich überliefert ist.

So kann es durchaus sein, dass Piratengrößen wie der berühmte Captain Blackbeard alias Edward Teach am Ende des 17. Jahrhunderts auch einmal seinen Fuß auf die Insel gesetzt hat.

Der Sohn des späteren Eigentümers der Insel, David Ruzic, berichtet von einer Urkunde aus dem 17. Jahrhundert, in der der König von England die Insel einem Lord überließ, um dort eine Ziegenzucht einzurichten. Bereits seit damals ist die Insel also wohl in Privatbesitz gewesen.

David Ruzic erzählt: „Auf der Insel fanden wir Ruinen aus dieser Zeit: die dicken Mauern einer Villa, einen Brunnen und so weiter. Die am besten erhaltenen Ruinen waren ‚slave walls‘, die überall auf der Insel zu finden waren. Sie dienten dazu, Ziegen einzuzäunen.“ Er ergänzt: „Beim Bau von Wegen und Gebäuden haben wir sehr darauf geachtet, keine dieser Mauern zu zerstören.“

Kleine Mauerreste aus dieser Zeit sind tatsächlich auch heute noch erhalten und zu besichtigen, wenn man weiß, wo man hinsehen muss. Denn am aktuellen Inselplan der Reederei sind diese Ruinen nicht verzeichnet.

Im 18. Jahrhundert soll ein Plünderer namens Captain Cameron auf Little Stirrup Cay seinen Basis gehabt haben. Auf den Bahamas war es damals nicht selten, dass sich Plünderer („Wrecker“ genannt) die Ladung von Schiffen sicherten, die auf die Riffe vor den Inseln aufliefen und sanken. Von dieser Form von Piraterie konnte man offenbar gut leben. Entstanden war die Idee wohl vor den Küsten Englands. Doch schon im 17. Jahrhundert beschwerte sich der Gouverneur von Jamaika über die Wrecker, die auf den Bahamas-Inseln ihr Unwesen trieben. Aber erst Ende des 19. Jahrhunderts kam man wohl dieser Form von Piraterie endgültig bei.

Cathy Reed, die ab 1983 eine Weile als Schnorchel- und Tauch-Guide auf der Insel gearbeitet hat, berichtet, was man sich unter Einheimischen erzählt: Die Insel sei Anfang bis Mitte des 18. Jahrhunderts eine der Zwischenstationen auf den Bahamas für Sklavenschiffe gewesen sei. Die afrikanischen Sklaven seien damals, so habe man ihr erzählt, von den Schiffen in Pferche in der Mitte der Insel getrieben und dort festgehalten worden, bis amerikanische Schiffe eintrafen, die sie an Bord nahmen und zum Verkauf in die USA brachten. Sklaven, die in den Pferchen starb, und das seien viele gewesen, seien an einen Strand gebracht und zu den Haien ins Wasser geworfen worden.

Tatsächlich verbot Großbritannien den transatlantischen Sklavenhandel erst 1807 und damit auch für die britischen Kolonien wie die Bahamas. Die Sklavenhaltung wurde erst 1834 verboten. Unklar ist, ob die kleine Insel Little Stirrup Cay explizit im Sklavenhandel eine Rolle gespielt hat.

Während des Amerikanischen Bürgerkriegs (1861 bis 1865) sollen Kanonenboote regelmäßig auch vor Little Stirrup Cay patrouilliert haben, um Waffenschmuggler aufzubringen, welche von Nassau aus in den amerikanischen Süden führen. Über ein halbes Jahrhundert später patrouillierten die US-Bundesbehörden die Gewässer erneut, diesmal um Rum-Schmugglern während der amerikanischen Prohibition (1919 bis 1934), das Handwerk zu legen. Im 20. Jahrhundert ging es dann gegen Drogenschmuggler.

1972: ENTREPRENEUR UND WISSENSCHAFTLER NEIL P. RUZIC KAUF LITTLE STIRRUP CAY

Nach einer ersten Besichtigung 1970 kauft der renommierte US-Wissenschaftler und ehemalige Nasa-Mitarbeiter Neil Ruzic Little Stirrup Cay schließlich 1972 von einem amerikanischen Privatmann – aus heutiger Sicht für erstaunlich günstige rund 600.000 Dollar. Zuvor hatte Ruzic systematisch nach einer Insel gesucht, die zu einem außergewöhnlichen und ehrgeiziges Projekt passen würde.

Damals waren die Bahamas noch britische Kronkolonie. Erst kurz darauf, am 10. Juli 1973, wurde die Inselgruppe ein unabhängiger Staat und Mitglied des Commonwealth of Nations.

Mit Little Stirrup Cay glaubte Neil Ruzic, den idealen Ort für dieses Projekt gefunden zu haben: die „Island for Science“. Die Schönheit der Insel sieht er dabei eher als angenehme Dreingabe. Später wird er in einer Broschüre für potenzielle Investoren schreiben: „Nicht alle Koralleninseln sind schön, aber dieser hier ist es.“

Die Nordküste von Little Stirrup Cay ist rau und felsig, das Meer fällt auf dieser Inselfseite steil ab und erreicht eine Wassertiefe von fast einem Kilometer. Im Osten und Süden gibt es Strände, die Buchten davor sind sehr seicht und sandig. Die Insel ist überwuchert von einem niedrigen, subtropischen Dschungel. Es gibt zwei kleine, sumpfige Brackwasser-Seen.

Als Neil Ruzic die Insel kauft, dokumentiert er die Flora: Seetraube (Coccoloba), Kokospalmen (Cocos nucifera), Schilfpalmen (Thrinax),

Knopfbüsche (Cephalantus). Er findet Insekten, Spinnen, Einsiedlerkrebse und Möwen auf der Insel. Im seichten Wasser im Süden der Insel finden sich unter anderem zahlreiche Conch-Muscheln, Hummer und Sandhaie. Die höchste Erhebung auf der Insel ist 20 Meter über dem Meeresspiegel. In Dschungel findet er alte „slave walls“, steinerne Einzäunungen für Schweine (möglicherweise waren es auch Ziegen, wie eine andere Quelle nahelegen), die sich „endlos durch den Dschungel winden“, wie Ruzic schreibt.

NEIL P. RUZIC: WER IST DER KÄUFER VON LITTLE STIRRUP CAY?

Der Wissenschaftler, Entrepreneur und Publizist Neil P. Ruzic hatte einst Wernher von Braun bei der Gründung des National Space Institutes unterstützt und war Präsident sowie später Vorstandmitglied der National Space Society.

1959 gründete der Wissenschaftler und Publizist Neil P. Ruzic eine interdisziplinäres Wissenschaftsmagazin namens „Industrial Research“ und weitere Wissenschaftsmagazine. Während seiner Zeit als Herausgeber propagierte er vehement die wissenschaftliche Nutzung des Mondes. Eine Reihe seiner Artikel veröffentlichte er 1963 als Buch mit dem Titel „The Case for Going to the Moon“. Für ein weiteres, 1970 erschienenes Buch Ruzics, „Where the winds sleep – man's future on the moon, a projected history“, schrieb Wernher von Braun das Vorwort. Beide Bücher beschäftigen sich schon damals, vor mehr als 50 Jahren, mit der Errichtung einer Basis auf dem Mond, unter anderem, um als Ausgangspunkt für Missionen zu anderen Planeten wie dem Mars zu dienen.

Ein Youtube-Video namens „[How One Book Saved Apollo](#)“ porträtiert Ruzic und seine Bedeutung für das US-Raumfahrtprogramm. Gemeint ist „The Case for Going to the Moon“. Das Video proklamiert, dass sein Buch wahrscheinlich das ganze Apollo-Programm rettete. Das Vorwort zu dem Buch schrieb Arthur C. Clarke, Science-Fiction-Schriftsteller und Co-Autor des Drehbuchs zu „2001: A Space Odyssey“.

Seine Hoffnung, als Astronaut zum Mond fliegen zu können, scheiterte daran, dass die Nasa von ihren Astronauten einen Hochschulabschluss verlangte –

Ruzic hatte lediglich einen Bachelor-Titel. Und letztlich stellte die Nasa ihre Mondmissionen 1972 nach Apollo 17 ohnehin ein.

Immerhin erfand Ruzic einige Geräte für den Einsatz auf dem Mond. 1960 bekam er ein US-Patent für ein Gerät namens „Lunar Cryostat“, das Proben von der Mondoberfläche bei gleichbleibend extrem niedriger Temperatur konservieren kann.

Als Berater blieb er am Raumfahrtprogramm der Nasa bis in die 1970er-Jahre hinein beteiligt.

1963 rief er den heute renommiertesten Award für innovative, kommerzielle Produkte, Technologie und Materialien ins Leben, der heute unter dem Namen „[R&D 100](#)“ bekannt ist.

Die [Chicago Tribune](#) schreibt im Dezember 1992, über Neil P. Ruzic, damals 62 Jahre alt: „Er verkehrte in hohen wissenschaftlichen Kreisen und strebte nach noch höherem, nämlich zum Mond zu reisen. (...) Er entwarf Häuser, darunter sein eigenes, weitläufiges Haus in Indiana. Er fuhr Ski, tauchte, segelte, flog Flugzeuge und spielte, wenn er echte Entspannung suchte, auf Schachturnieren.“

1970 verkaufte Neil Ruzic sein Magazin „Industrial Research“, dessen Auflage er bis dahin auf rund 100.000 gesteigert hatte, an Dun & Bradstreet, blieb aber noch zwei Jahre lang Präsident des Magazins. Einen Teil des Erlöses investiert er in den Kauf von Little Stirrup Cay.

Ruzic ist einer dieser Wissenschaftler, die ihrer Zeit weit voraus sind und eine innovative Idee nach der anderen entwickeln. Als er 1998 an einer besonders bösartigen Form von Krebs erkrankt, beginnt er, sich als Wissenschaftler mit der Krankheit auseinanderzusetzen. Er gründet eine Forschungsstiftung, schreibt das Buch „Racing for a Cure“ und setzt sich intensiv für die staatliche Förderung der Immuntherapie-Forschung ein, die sich in den folgenden zehn Jahren zu einer anerkannten Krebstherapie-Methode entwickelte.

Am 20. Januar 2004 stirbt Neil P. Ruzic im Alter von 73 Jahren. Etwas von seinem Talent und Forscherdrang hat Neil P. Ruzic offenbar auch an seinen Sohn David weitergegeben. Er lehrt und forscht heute als Professor an der University of Illinois und ist dort seit 2008 Director of Center for Plasma

Material Interactions sowie Director of the Illinois Plasma Institute seit 2020.

DAS PROJEKT „ISLAND FOR SCIENCE“ AUF LITTLE STIRRUP CAY

Neil P. Ruzic kauft 1972 also Little Stirrup Cay, um es zu einer Art Forschungszentrum für Wissenschaftler und Entrepreneur zu machen, die „Island for Science“.

Viel wichtiger als die Schönheit von Little Stirrup Cay ist Ruzic daher auch erst einmal die geographische Lage von Little Stirrup Cay: abgeschieden genug, um ungestört forschen zu können, aber dennoch nahe genug an der guten Infrastruktur von Florida und dem amerikanischen Markt weniger als 250 Kilometer entfernt. Außerdem bot die Insel einen natürlichen Hafen (Slaughter Harbour, südlich zwischen Little und Great Stirrup Cay gelegen) und auf der Nachbarinsel Great Harbour Cay gibt es einen kleinen, kommerziellen Flughafen.

In der Investoren-Broschüre beschreibt Neil Ruzic 1979 das ebenso ambitionierte wie innovative Projekt „Island of Science“ ausführlich. Die Kern-Idee: Er will auf Little Stirrup Cay ein Umfeld schaffen, in dem mit interdisziplinärer Forschung zahlreicher verschiedener Fachrichtungen innovative Produktionsmethoden und Produkte entstehen. Er sah die Insel als Ort, an dem sich kein Wissenschaftler in seinem Bereich einschließt, sondern alle an allen Projekten interessiert sind, gemeinsam an Lösungen arbeiten.

Die Insel bietet optimale Bedingungen für viele seiner Ideen und Vorhaben, unter anderem: Korallenbänke für die Suche nach Organismen, die in der Pharmazie nützlich sein könnten, stetigen Wind zum Testen von Windkraft-Techniken, viel Sonne für Entsalzung von Meerwasser mit Solarkraft und sauberes und seichtes Wasser für Aquakulturen im Meer auf der einen Seite der Insel und zwei kleine Seen für die Anzucht von der Baby-Garnelen dafür,

sowie sehr tiefes Wasser auf der anderen Seite für die Forschung an Energiegewinnung mit Hilfe von Ocean Thermal Energy Conversion.

Die Vegetation in dem subtropischen Dschungel auf Little Stirrup Cay sieht er als gute Voraussetzung in der Forschung als Versuchstiere benötigte Rhesusaffen zu züchten. Indien hatte kurz zuvor den Export dieser Tiere verboten, sodass ein Mangel an Versuchstieren drohte. Andererseits plante Ruzic aber auch vom Aussterben bedrohte Tiere zu züchten, die bei Verkauf an Zoos hohe Preise erzielen: Hyazinth-Aras, kleine Gazellen, Goldene Seidenäffchen, Krauskopfmurken.

Auch ein Non-Profit-Projekt schwebt Neil Ruzic vor: ein „Ocean Technology Center“, das Entwicklungsländern an den Forschungsergebnissen und daraus entstehenden Techniken und Verfahren teilhaben lassen soll.

1978 findet Neil Ruzic einen Investor und beginnt ernsthaft mit dem Aufbau des Projekts. Er und Charles C. Worthington, Gründer von Worthington Biochemicals Corp., investieren je eine Million Dollar in das neu gegründete Unternehmen „Island for Science Inc.“ mit Firmensitz im amerikanischen Bundesstaat Indiana. Das Unternehmen gibt es heute immer noch, jetzt in Besitz der Royal Caribbean Group.

Neil und Carol Ruzics Sohn David erinnert sich an die Zeit, als es mit dem Aufbau der „Island for Science“ richtig losging: „Wir kauften ein Landungsboot und brachten schweres Gerät auf die Insel, um unseren ersten Anlegesteg zu bauen. 1979 baute ich persönlich den Wasserturm auf dem höchsten Punkt der Insel. Wir haben dort nie Wassertanks aufgestellt, aber es war ein beeindruckender Aussichtspunkt, mit 360-Grad-Rundumblick. Wir bauten auch fünf Villen aus Stein und ein Restaurant für die Wissenschaftler, die dort arbeiten sollten. Das Restaurant und einige der Villen wurden danach noch lange von Royal Caribbean weiter genutzt.“

Neil P. Ruzic entwickelt für seine Ideen nun ganz konkrete Pläne, prüft die technischen Umsetzungsmöglichkeiten, erstellt Marktanalysen für konkrete Produkte. Als erstes, konkretes Projekt, das er auf Little Stirrup Cay umsetzen will, stellt er potenziellen Investoren schließlich eine Aquakultur als „Shallow-Ocean Polyculture System“ vor.

Er sieht schon damals die Probleme der asiatischen Shrimp-Aquakulturen und wollte nach Wegen suchen, Shrimp-Farmen umweltfreundlicher und

zugleich wirtschaftlich effizienter zu betreiben. Sein Ansatz: Polykultur statt Monokultur – in ein und derselben Anlage die unterschiedlichen Wassertiefen optimal für verschieden Arten zu nutzen.

In der Investoren-Broschüre schreibt er: „Hier stehen Dutzende von Quadratkilometern Wasser mit einer Tiefe von ein bis zwei Metern zur Verfügung. Wir planen, auf der obersten Ebene Algen anzubauen, um daraus die wertvollen Gel-Extrakte Carrageen und Agar zu gewinnen, die zum Verdicken, Emulgieren oder Stabilisieren von etwa 10.000 Lebensmitteln, Kosmetika und Medikamenten verwendet werden. Auf der untersten Ebene werden Conch-Muscheln gezüchtet, deren Fleisch, Schalen und Perlen wertvoll sind. Große Garnelen und pflanzenfressende Flossenfische (Anm.: zum Beispiel Tilapia) besiedeln allen drei Ebenen.“

Für diese Polykultur hatte Ruzic sich bereits um einen langfristigen Pachtvertrag mit der bahamaischen Regierung für eine rund 2,6 Quadratkilometer große, an die Insel angrenzende Meeresfläche gekümmert.

Als Neil Ruzic 1979 mit der ausführlichen Broschüre um Investoren und Mitstreitern für die „Island for Science“ wirbt, soll das Projekt richtig Fahrt aufnehmen.

DAS LEBEN AUF DER „ISLAND FOR SCIENCE“ AKA LITTLE STIRRUP CAY IN DEN 1970ER- JAHREN

Little Stirrup Cay ist eine etwas abgeschiedene Insel in den Bahamas. In den 1970er-Jahren gibt es dort kein Telefon oder gar Mobilfunk, oder Internet. Es gibt keine natürlichen Wasservorkommen, kein Stromnetz, keine Kanalisation – kurz: Die Insel ist pure Natur. Wie lebt es sich auf einer solchen Insel und wie kommt man überhaupt dorthin?

Neil P. Ruzics Sohn David erinnert sich an das Leben auf Little Stirrup Cay damals:

„Auf Great Harbor Cay gibt es seit jeher einen Verkehrsflughafen. Das ist die am dichtesten besiedelte Insel der Berry-Insel-Kette. Er wird von einer Reihe bahamaischer Fluggesellschaften angefliegen, die von New Providence (Anm.: Nassau) aus starten.

Meist haben wir ein Flugzeug von West Palm Beach aus gechartert. Sapphire Airline bietet regelmäßige Flüge nach Grand Harbor Cay an, so dass man einen Sitzplatz konnte und nicht gleich das ganze Flugzeug chartern musste. Sapphire war auch viel flexibler, was das Gewicht des Gepäcks und der Lebensmittel, des Werkzeugs und des Baumaterials anging, das man mitnehmen konnte. Auf Great Harbor Cay gab es Zoll- und Einwanderungsbeamte, so dass man an diesem Punkt in das Land (Anm.: Bahamas) einreisen konnte. Später, als mein Vater ein eigenes Flugzeug hatte, konnte er auch direkt nach GHC fliegen.

Auf Great Harbor Cay gibt es eine Stadt namens Bullock's Harbor. Dort leben etwa 200 Bahamaer und eine Menge amerikanischer Haus- und Bootsbesitzer. Es gibt dort eine Grundschule, aber wie auf vielen Out-Islands müssen die Kinder für die 8. Klasse oder höher nach Nassau gehen und bei Verwandten in Nassau wohnen. Drei Viertel der Menschen auf den Bahamas leben auf Nassau.

Von Flughafen auf Great Harbor Cay aus ließen wir uns dann also mit einem Van oder Pick-up-Truck nach Bullock's Harbor fahren. Von dort gelangten wir mit dem Boot nach Little Stirrup Cay. Man konnte ein Boot mieten oder ein Boot für die einfache Fahrt mieten und hoffen, dass man auch wieder abholt wird, oder man können sein eigenes Boot aufblasen und mit einem Motor ausstatten. Zu anfangs haben wir ein aufblasbares Gummiboot genommen. Die Fahrt ging fünf Meilen durch seichtes Wasser. Genau wie in „The Shallow Sea“ mussten wir das Boot ein paar Mal dann auch zu Fuß über die Sandbänke ziehen, weil der Motor ausfiel oder so. Und genau wie in „The Shallow Sea“ wurde auch der beste Freund meines Vaters, Jack, eines Tages auf dieser Überfahrt vermisst und acht Tage später vor Florida tot aufgefunden. All diese Teile des Romans entsprechen wahren Begebenheiten.

Wenn wir viel Material auf die Insel bringen wollten, fuhren wir mit unserem Landungsboot direkt von Florida auf die Insel. In Bimini mussten wir einen Zwischenstopp einlegen, um die Zollabfertigung zu erledigen. Das ist die erste Stelle, an der man in bahamaische Gewässer kommt.“

Die Beziehung zur Nachbarinsel Great Stirrup Cay

Direkt nebenan liegt Great Stirrup Cay. Norwegian Cruise Line (damals noch Norwegian Caribbean Line) nutzte einen Teil der Insel schon seit 1977 (kaufte sie letztlich aber erst 1986) und brachte Kreuzfahrt-Touristen für einen unbeschwerten Strand-Tag auf die Insel. David Ruzic erinnert sich an die Vorzüge dieses direkten Nachbarn:

Als wir mit dem Bau der „Island of Science“ (Anm.: ab 1978) begannen, war es ein echtes Vergnügen, mit unserem kleinen Boot dorthin zu fahren und echtes Essen zu genießen – Hamburger! Wir mischten uns unter die Passagiere und niemand schien es zu bemerken oder sich darum zu kümmern. NCL hat keine Einheimischen von Bullock's Harbor beschäftigt. Alle kamen von Bord der Schiffe und gingen dann wieder zurück an Bord. Sie benutzten ein Landungsboot, um die Leute rüberzubringen, so dass man sich die Füße nass machen musste, um auf der Insel über die Bugklappe auszusteigen. Erst viel später, als wir in Little Stirrup Cay damit anfangen, wurde auch dort ein Dock gebaut und echte Beiboote eingesetzt. Aber außer, wenn das Schiff gerade da war, war niemand von NCL auf der Insel, um uns notfalls bei irgendetwas zu helfen.

Einmal, nachdem eines unserer Boote gesunken war, brauchten wir Motoröl, um den Motor durchzuspülen. Wir schafften es hinüber nach Great Stirrup Cay und zum dortigen Leuchtturm. Der Leuchtturmwärter konnte uns Öl geben.

Ein anderes Mal sollte uns jemand abholen und vergaß es. Auch hier fuhren wir nach Great Stirrup Cay und zum Leuchtturm, und dann funkte der Leuchtturmwärter jemanden in Great Harbor Cay. Das war alles lange vor der Zeit der Handys. Und der Leuchtturm hatte nichts mit NCL zu tun.

Im Gegensatz zu NCL haben wir übrigens Einheimische von Bullock's Harbor angeheuert. Noch heute wird der Name Ruzic auf Great Harbor Cay deshalb geschätzt. 30 Jahre lang war das Unternehmen auf Little Stirrup Cay eine der wichtigsten Einnahmequellen für die Menschen in diesem Ort.

Dan Meyer, der Robinson Crusoe von Little Stirrup Cay

Die Jahre bis zur Nutzung von Little Stirrup Cay sind mit einer schillernden Persönlichkeit verbunden, die hier einige Jahre lebt: der heutige Schwerschlucker und Motivationsredner Dan Meyer. Die Ruzics hatten den High-School-Freund von David Ruzic engagiert, um ein Auge auf die Insel zu haben, denn das war offenbar dringend nötig.

David Ruzic erzählt: „Wir fingen auch an, einiges zu bauen, zum Beispiel eine kleine Hütte. Das Problem war, dass so etwas, wenn man es monatelang unbeaufsichtigt lässt, buchstäblich verschwindet. Jedes Brett wurde von Leuten von benachbarten Inseln abgebaut und für ihre eigenen Gebäude verwendet.“

Von 1979 bis 1983 verbrachte Dan Meyer laut David Ruzic auf Little Stirrup Cay, die meisten Zeit allein und auf sich gestellt. Auf einer inzwischen nicht mehr zugänglichen Homepage schreibt Dan Meyer über seinen Zeit auf Little Stirrup Cay: „Ich lebte in einer strohgedeckten Hütte, kochte über einem Lagerfeuer, aß Kokosnüsse und alles, was ich an Haien, Stachelrochen, Zackenbarschen oder Hummern aufspießen konnte, und lebte im Grunde wie Robinson Crusoe. Die meiste Zeit trug ich einen Tarzan-Lendenschurz, und meine Haare waren von der Sonne und dem Salzwasser richtig blond gebleicht.“

Von 1985 bis 1987 kehrte er – diesmal in Diensten der von Eastern Cruise Lines und Admiral Cruises – zurück und war wohl für deren Schiff Emerald Seas an der Organisation des Unterhaltungs- und Ausflugsprogramm auf der Insel beteiligt. Laut eines alten Lebenslaufs, der sich auf seiner alten Website fand, arbeitete er in dieser Zeit für die Reederei als „Manager/Department Head, Island Activities“, als Tauch-Instruktor, Spitzname: „Diver Dan“, sowie als Teil einer Band als Entertainer an Bord.

Heute tourt Dan Meyer unter anderem als [Schwerschlucker und Motivationsredner](#) durch die Welt. Seine Homepage über seine Zeit als moderner Robinson Crusoe auf Little Stirrup Cay ist nicht mehr online. Nur eine [Facebook-Seite](#) von ihm über Coco Cay ist noch online. 2013 spricht er

bei einer Veranstaltung auch kurz über seine Zeit auf Little Stirrup Cay:
www.youtube.com/watch?v=Ve4rtLZPZ90 (ab Timecode 10:18).

PROJEKT GESCHEITERT: TOURISMUS STATT „ISLAND FOR SCIENCE“

So hochfliegend die Pläne Ruzics sind, so umfassende und konkret seine Vorbereitung gediehen sind, so sehr sollte die Idee der „Island for Science“ dennoch ein Traum bleiben. Sie scheitert an der Bürokratie und den korrupten Strukturen der damaligen Regierung auf den Bahamas. Obwohl mit der bahamaischen Regierung eigentlich längst alles klar war – aber eben nur mündlich, nicht in Form von tatsächlichen Genehmigungen.

David Ruzic berichtet von dieser bitteren Erfahrung: „Etwa 1980/81 gaben wir es auf zu versuchen, von der bahamaischen Regierung die Genehmigungen für unsere Vorhaben zu erhalten. Wir hatten zwar Baugenehmigungen und beschäftigten Einheimische, um die meisten der erwähnten Bauarbeiten auszuführen. Aber die einzigen beiden Geschäftsbereiche, die die Regierung damals interessierten, waren Drogenschmuggel und Tourismus.“

Für die Ruzics blieb nur eine Wahl, wie es weitergehen konnte mit Little Stirrup Cay, sagt David: „Wir entschieden uns für den Tourismus und zahlten unsere ‚Island for Science‘-Investoren aus.“

Es ist das Ende der „Island of Science“ und der Beginn der Privatinsel für Kreuzfahrt-Touristen.

Die [Chicago Tribune](#) zitiert Neil Ruzic später mit dem Kommentar: „Der Tourismus war nicht wirklich mein Gebiet. Es war wirklich eine Qual.“

Von der ursprünglichen Idee ist bis heute nur Ruzics Firma „Island for Science, Inc.“ geblieben. Das im US-Bundesstaat Indiana registrierte

Unternehmen „Island for Science, Inc.“ Steht nach wie vor in den Bilanzen des heutigen Eigentümers, der Royal Caribbean Group.

EIN THRILLER ZWISCHEN FIKTION UND GANZ VIEL WAHRHEIT: „SHALLOW SEA“ VON NEIL P. RUZIC

Neil P. Ruzic verarbeitet diese Zeit später in dem Roman-Thriller „The Shallow Sea“, der ebenso unterhaltsam wie spannend ist. Weiß man, dass ein Großteil des Romans auf wahren Begebenheiten beruhen, fasziniert die Lektüre noch mehr.

Der Roman erzählt von der Aufbauarbeit für die „Island for Science“ auf Little Stirrup Cay, von Auseinandersetzungen mit bahamaischen Politikern, der Polizei und der Marine, Konfrontation dem Drogenhandel und dubiose Verstrickungen der Regierung darin. Vor allem aber vermittelt „[The Shallow Sea](#)“ auch einen großartigen Einblick in das Leben auf der Insel und auf den Bahamas damals insgesamt.

David Ruzic, Sohn des Autors, sagt zu dem Roman: „Zwei Dritten davon entsprechen komplett der Wahrheit!“

Er nennt einige Beispiele:

„1. Wir haben eine englische Besatzung angeheuert, um das Landungsboot hin und her zu fahren. Sie haben Drogen geschmuggelt, ohne dass wir davon wussten. Sie wurden nicht (wie im Roman geschildert) alle im Kugelhagel abgeschlachtet, aber das hätten wir am liebsten tun wollen! Wir haben sie einfach gefeuert.

2. Die Insel wurde wirklich schon früh, als wir noch nicht dort wohnten, von den Einheimischen und einem naiven, neuen Polizisten niedergebrannt. Sie

verwundeten den Polizisten, der nur mit einem Knüttel bewaffnet war, schickten ihn zurück ins Dorf und so weiter. Dieser Teil ist komplett wahr.

3. Andy war eine reale Person. Er fand eine Schrotflinte, sägte sie auf das in den USA zulässige Maß ab, wurde dafür bei einer Razzia verhaftet und kam ins Gefängnis. Mein Vater hat ihn auf Kautions heraus gebracht und ihn außer Landes. Auch das ist alles wahr.

4. Aber natürlich hat mein Vater hat (wie gegen Ende des Romans beschrieben) das Ministerium in Nassau nicht beschossen – obwohl ihm wirklich danach war ...“

Leider ist „The Shallow Sea“ nur noch gebraucht bei Amazon.com () oder bei anderen Gebrauchtbuch-Händlern erhältlich.

„COCAIN COWBOYS“, DIE BAHAMAISCHES REGIERUNG UND PREMIER LYNDEN PINDLING

Die Lage von Little Stirrup Cay an einer der Haupttrouten des Drogenschmuggels in die USA und das – zumindest – aktive Wegsehen der bahamaischen Regierung in dieser Zeit trugen wesentlich dazu bei, dass die „Island for Science“ erst gar nicht in die Gänge kommen konnte. Das bringt Neil P. Ruzic in dem Thriller „The Shallow Sea“ deutlich zum Ausdruck, an manchen Stellen dramatisiert, aber in großen Teilen sehr nahe an der Realität.

Anfang der 1980er-Jahre gab es in den Medien immer wieder Schlagzeilen wie: „[Bahamas: Ein Insel-Paradies für Drogenschmuggler](#)“. Unter dieser Schlagzeile schreibt eine Zeitung 1981 unter anderem: „Die Bahamians sind Mittelsmänner im Drogenhandel – sie entladen, transportieren und lagern die Marihuana-Ballen, die per Schiff oder Flugzeug durch die Karibik gebracht werden, um auf die Abholung für die letzte Etappe der Reise zu warten. (...) Auf den Outer Islands ähneln immer mehr einst friedliche Gemeinden den Cowboystädten des alten amerikanischen Westens. Häufig kommt es zu Schießereien zwischen Amerikanern und Bahamians, die versuchen, Marijuana zu stehlen, um es in den USA zu verkaufen. Im letzten Jahr haben immer mehr einheimische Fischer und Besitzer von Segelyachten berichtet, dass sie von der Küste aus beschossen oder von nicht identifizierten Bahamians auf der Suche nach Drogen geentert wurden.“

Wie in Ruzics Thriller „The Shallow Sea“ spielt wohl auch in der Realität der damalige und langjährige Premierminister der Bahamas, Lyndon Pindling, mutmaßlich eine wichtige Rolle. Einerseits gilt er auf den Bahamas als „Vater der Nation“, der das Land 1973 zur Unabhängigkeit geführt hat. Andererseits ist seine Amtszeit auch überschattet von zahlreichen Korruptionsvorwürfen.

Am lautesten erhoben wurden diese Vorwürfe 1983 in der investigativen TV-Reportage „The Bahamas: A Nation For Sale“ in den USA. Demnach soll Pindling Bestechungsgelder insbesondere vom kolumbianischen Medellín-Kartell angenommen und um Gegenzug den Drogenhändlern die Bahamas als Zwischenstation für den Drogenschmuggel, vor allem Kokain und Marijuana, in den USA überlassen haben. Der Drogenbaron Carlos Lehder hatte für diesen Zweck zeitweise sogar die komplette Kontrolle über Norman's Cay auf der Inselkette Exuma übernommen. Norman's Cay liegt südlich von New Providence/Nassau, etwa 175 Kilometer entfernt von Little Stirrup Cay.

Eine offizielle Untersuchungskommission konnte 1984 keine Beweise finden, dass Pindling ins Drogengeschäft und Bestechungen in diesem Zusammenhang involviert war. Aber es blieben Zweifel, zumal die Herkunft von 3,5 Millionen Dollar auf dem Konto seiner Frau nie geklärt werden konnte und Drogenboss Lehder bei seinem Prozess 1987 behauptete, er habe mindestens fünf Millionen Dollar an Lyndon Pindling gezahlt.

Kreuzfahrt-Passagiere bekamen freilich auch in den 1980er-Jahren vom Drogengeschäft in den Bahamas nichts mit, oder zumindest nur aus der Zeitung und jedenfalls nicht aus eigener Anschauung vor Ort. Für sie waren die Bahamas ein Paradies, die Privatinseln abgeschottete Refugien. Obwohl auch das damals nicht zutraf, wie später noch die Tauch- und Schnorchel-Instruktorin Cathy Reed erzählen wird, die in der Anfangszeit auf Little Stirrup Cay wohnte und arbeitete.

Seit damals hat sich die Situation bis heute allerdings grundlegend geändert, wie beispielsweise die [Nachrichtenagentur Reuters](#) 2019 feststellt: „Die Ära der ‚Kokain-Cowboys‘ aus den 1980er Jahren, die mit Schnellbooten riesige Mengen dieser Droge aus der Karibik nach Südflorida transportierten, ist

längst vorbei, vor allem dank der Zusammenarbeit zwischen den Vereinigten Staaten und Staaten wie den Bahamas.“

Heute finden die Drogen hauptsächlich über Mexiko und Zentralamerika ihren Weg in die USA, auch wenn die Bahamas nach wie vor zu den Transportwegen der Schmuggler zählen – was von den Behörden auf den Bahamas heute aber, anders als in den 1980er-Jahren, gemeinsam mit den US-Behörden konsequent verfolgt und hart bestraft wird. Die Privatinseln der Reedereien dürften die Schmuggler ohnehin meiden, weil hier inzwischen täglich Kreuzfahrtschiffe anlegen, Personal dauerhaft auf den Inseln wohnt und die Schmuggler damit kaum unentdeckt bleiben würden.

ALS DIE KREUZFAHRT DIE VORZÜGE VON PRIVATINSELN ENTDECKTE

Was für die Kreuzfahrt-Passagiere seit etwa 1980 anfänglich ein Nachmittag am Strand einer „Out Island“ in den Bahamas war, entwickelte sich in den 1980er-Jahren nach und nach zu einem beliebten Renner. Reedereien begannen, sich Strände und Inseln exklusiv zu sichern. Man wollte seinen Passagieren etwas Besonders bieten, das andere nicht hatten.

Die [Washington Post](#) beschreibt Coco Cays Nachbarinsel Great Stirrup Cay 1985 so: „Great Stirrup Cay ist bei Ihrer Ankunft ein einziges Vergnügen. Wenn Sie noch nie auf einer tropischen Insel waren, entspricht es genau der Vorstellung, die Sie sich auf Hollywood-Filmen erträumt haben. Eine Calypso-Band spielt unter dem Strohdach einer kleinen Hütte. In einer anderen Strohhütte wird Rum-Punsch ausgeschenkt.“

Schon 1977 hatte Norwegian Caribbean Line (später umbenannt in Norwegian Cruise Line) begonnen, einen Teil der Nachbarinsel Great Stirrup Cay zu nutzen, zunächst gepachtet von Belcher Oil Company.

Windjammer Barefoot Cruises steuerte seit mindestens 1978 bereits Little Stirrup Cay an, um den Passagieren de Segelschiffs Fantome vor der Insel Tauchgänge zu ermöglichen. Die [Gerichtsakte](#) zu einem tödlichen Tauchunfall vom 14. April 1978 zeugt davon.

Zur exklusiven Privatinsel für Eastern Cruise Line, die in Admiral Cruise Line und dann in Royal Caribbean aufging, wurde Little Stirrup Cay aber erst

1983. 1988 kaufte NCL die Insel Nachbarinsel Great Stirrup Cay – drei Jahre, nachdem Admiral Cruises Little Stirrup Cay gekauft hatte.

Royal Caribbean sichert sich 1986 außerdem einen Strand auf Haiti: Labadee betreibt die Reederei seitdem ganz ähnlich einer Privatinsel.

Premier Cruise Lines nutzte Ende der 1980er-Jahre von Port Canaveral aus mit der Royale und die Oceanic (und nachrangig Dolphin Cruises mit der Dolphin IV) die kleine Insel Salt Cay (von Dolphin Cruises damals „Dolphin Cove“ genannt), das heutige „Blue Lagoon Island“ nahe Nassau. Dorthin kann man auch heute noch Tagesausflüge von Nassau aus unternehmen.

Princess Cruises nutzte die kleine Grenadinen-Insel Mayreau für seine Zwecke. Mayreau war bis Ende der 1980er-Jahre in Privatbesitz, bevor St. Vincent and the Grenadines sie in Staatsbesitz übernahmen.

Carnival Cruise Line veranstaltete für die Passagiere der Holiday Strandpartys in einem speziellen Bereich am berühmten Seven Mile Beach auf Grand Cayman. Costa brachte die Passagiere der Costa Riviera bei Anlauf von St. Croix auf den British Virgin Islands per Bus zum Sandy Point Beach für ein Privatstrand-Erlebnis.

Fast schon spät dran waren da Disney Cruise Line, Princess Cruises und Holland America Line, denn Castaway Cay, Princess Cay, Half Moon Cay kamen erst in den 1990er-Jahren hinzu, die übrigen Privatinsel von Reedereien sogar später – zuletzt Ocean Cay von MSC Cruises 2019.

DIE KREUZFAHRT ANFANG DER 1980ER- JAHRE

Die Privatinseln in den Bahamas passten damals zu einem Trend in der boomenden Kreuzfahrt ab Florida: Kurzreisen auf damals als groß geltenden Schiffen, drei oder vier Tage intensives Urlaubsgefühl. So fuhren 1984 beispielsweise Norwegian Caribbean Line's Sunward II (674 Passagiere), Carnival Cruise Lines' Carnivale (950 Passagiere), Dolphin Cruise Lines' Dolphin IV (566 Passagiere) und Eastern Cruise Lines' Emerald Seas (1.000 Passagiere) solche Kurz-Kreuzfahrten ab Miami, Fantasy Cruises' Galileo (1.200 Passagiere) und Premier Cruise Lines' Royale (772 Passagiere) ab Port Canaveral.

Diese Kurzreisen waren – und sind bis heute – komprimierte Kreuzfahrten für Passagiere mit wenig Zeit, aber großer Lust auf ein paar in jeder Hinsicht heiße Tage am Schiff und auf den Bahamas mit Stopps in Nassau, Freeport – und zunehmend eben auf kleinen „Out-Islands“ in den Bahamas. Drei-Nächte-Reisen starteten meist am Freitag, Vier-Nächte-Routen am Montag.

„Bahamarama“ nannte beispielsweise Norwegian Caribbean Line diese Reisen mit der Sunward II damals.

„Number-one goal is to make sure everyone has fun“, fasst Premiere Lines Marketing für die „Star/Ship Royale“ die Stimmung der Zeit prägnant zusammen.

Für die Passagiere sind diese Reisen ein bezahlbarer Kurztrip in einer Zeit, in der ein Amerikaner selten mehr als ein paar Tage im Jahr von der Arbeit frei nehmen konnte. Und bei Tagespreisen zwischen 100 und 200 Dollar waren Kurzreisen insgesamt eben auch billiger als eine ganze Woche.

Erstaunlicherweise liegen die Preise für vergleichbare Kreuzfahrten heutzutage, 40 Jahre später, teils immer noch in diesem Preisrahmen.

Für die Reedereien sind die Kurzreisen, damals wie heute, auch eine Chance, Neukunden zu gewinnen: Schnupperkreuzfahrten, die Lust auf mehr wecken sollen.

Die Washington Post schreibt 1985 über die Fülle an Entertainment an Bord der Schiffe bei diesen Kurzreisen: „Auf dieser Kreuzfahrt gibt es so viel zu tun, dass man das Meer draußen fast übersehen könnte.“ Tatsächlich ist diese Entwicklung, die heute den Mega-Schiffen mit über 5.000 Passagieren zugeschrieben wird, also schon ein recht altes Phänomen.

Und auch das: „Als die Sunward II am späten Sonntagnachmittag ablegte, war der Sonnenuntergang so wunderschön, dass sich der Kapitän zu einer Lautsprecherdurchsage veranlasst sah, in der er alle aufforderte, an Deck zu gehen und es sich anzusehen. (...) Aber nur wenige der Passagiere der Sunward II sahen es. Die meisten von ihnen hatten den Rat des Kapitäns ignoriert und waren in die Bahamarama Lounge zum Jackpot-Bingo gelockt worden: ‚Spaß und Geldpreise‘ um 16:45 Uhr.“

LITTLE STIRRUP CAY WIRD ZUR PRIVATINSEL FÜR KREUZFAHRT- TOURISTEN

Die 30 bis 50 Passagiere der Fantome von Windjammer Barefoot Cruises sind Ende der 1970er-Jahre die ersten Kreuzfahrt-Passagiere, die ihren Fuß auf Little Stirrup Cay setzen.

Die Fantome dürfte einige illustre Gäste auf die Insel gebracht haben, ohne dass jemand großen Aushebens davon gemacht hätte. Windjammer Barefoot Cruises beschrieb den Charakter der angebotenen Segelschiff-Kreuzfahrten damals so: „Sie werden nicht wissen, ob der Mann oder die Frau, die neben Ihnen sitzt, der CEO eines Fortune-500-Unternehmens oder ein durchschnittlicher ‚Joe‘ ist. Und das Beste daran ist: Es interessiert auch niemanden. Wenn das Schiff erst einmal in See gestochen ist, geht es nur noch darum, sich zu entspannen und in den ‚down-island groove‘ zu kommen.“

Cathy Reed, die ab 1983 zusammen mit ihrem Ehemann ein paar Jahre lang als Tauch-Guide auf Little Stirrup Cay arbeitete, erinnert sich noch an Windjammer Barefoot Cruises: „Die Fantome machte immer in Great Stirrup Cay Halt und lud uns abends zu Toga-Partys an Bord ein. Ziemlich wild! Die verrückten 80er Jahre eben.“

1927 für den Herzog von Westminster gebaut, gehörte die Fantome zu den größten Segelschiffen der Welt. Zeitweise gehörte sie der Guinness-Brauerfamilie oder Aristoteles Onassis, der sie 1956 eigentlich als Hochzeitsgeschenk für Fürstin Grazia und Fürst Rainier von Monaco gekauft hatte. Da er zu der Hochzeit aber nicht eingeladen wurde, behielt er das

Schiff zunächst. 1969, nach einer Sechs-Millionen-Dollar-Renovierung, wurde sie Teil der Flotte von Windjammer Barefoot Cruises.

Am 27. Oktober 1998 verschwand das Schiff samt seiner 31-köpfigen Besatzung vor der Küste Honduras während des Hurrikans „Mitch“. Die 97 Passagiere sowie zehn Crewmitglieder wegen des herannahenden Sturms kurz zuvor ausgeschifft worden.

EASTERN CRUISE LINES' EMERALD SEAS 1983

Eine größere Zahl an Kreuzfahrt-Touristen kam erst nach Little Stirrup Cay, als Eastern Cruise Lines die Insel 1983 zum ersten Mal mit der Emerald Seas anlief. Sie war das erste große Kreuzfahrtschiff, das Little Stirrup Cay anlief.

David Ruzic erinnert sich an die Zeit, nachdem das Ende des „Island for Science“-Projekts beschlossene Sache war: „Mein Vater begann, mit Kreuzfahrtgesellschaften zu sprechen. Sein erstes Geschäft machte er 1983 mit Eastern Cruise Lines. Sie gaben ihm zehn Dollar pro Person für jeden, der das Schiff verließ. Das Kreuzfahrtschiff brachte Essen und Getränke mit an Land, aber wir konnten Ihnen andere Dinge verkaufen. Eastern Cruise Lines kam an einen Tag pro Woche und später sogar zweimal wöchentlich.“

Die Emerald Seas – aber das nur am Rande erwähnt – war ein recht interessantes Schiff. Denn gebaut wurde es 1944 eigentlich als Transportschiff für die US Navy, nach dem Zweiten Weltkrieg dann aber bald zum Passagierschiff umgebaut. Erstaunliche 60 Jahre war das Schiff in Dienst, bevor es 2004 in Indien verschrottet wurde. Als Emerald Seas für Eastern Cruise Lines und ab 1986 für Admiral Cruises bot sie Platz für 756 Passagiere bei Doppelbelegung der Kabinen, zugelassen war sie für maximal 1.092 Passagiere.

Auf Little Stirrup Cay entstand schnell ein kleines Angebot an Aktivitäten für die Kreuzfahrt-Touristen. David Ruzic erinnert sich: „Wir bauten einen ‚Straw Market‘ auf, auf dem Einheimische T-Shirts, Hüte und Ähnliches verkauften. Und dann veranstalteten wir das ‚Sea or Land Adventure‘. Für den Teil im Meer verliehen wir eine Schnorchelausrüstung. Für den Land-Teil bauten wir eine Bimmelbahn und heuerten das Unterhaltungspersonal des Schiffes an, um das Abenteuer zu leiten.“

Hier kam dann das Grabmal des berühmten Piraten Captain Blackbeard in Spiel, das eine Weile zu den Sehenswürdigkeiten von Little Stirrup Cay gehörte und direkt vor den alten Ruinen angelegt wurde, die man auch heute noch auf Coco Cay besichtigen kann – das Grabmal allerdings seit mutmaßlich etwa 2012 nicht mehr: „Beispielsweise sprang jemand als Pirat verkleidet hervor und überfiel die Touristengruppen bei den Ruinen. Da haben wir dann auch Blackbeards Grab hinzugefügt, haben also einen Grabstein angefertigt und dort aufgestellt. Blackbeard ist wahrscheinlich irgendwo auf den Bahamas begraben, warum also nicht auf Little Stirrup Cay?“

Tatsächlich ist es allerdings sehr unwahrscheinlich, dass Captain Blackbeard auf den Bahamas beerdigt ist. Denn er wurde im November 1718 nahe Ocracoke Island im späteren US-Bundesstaat North Carolina getötet, sein Körper ins Wasser geworfen und sein Kopf zur Abschreckung für andere Piraten auf einen hohen Pfahl aufgespießt und in Portsmouth öffentlich ausgestellt.

Ken Rush, der 1985 auf der Emerald Seas als Assistant Cruise Director arbeitete, ist bis heute bei Royal Caribbean, inzwischen im Hauptquartier in der Position des Direktors für Cruise Directors, Entertainment Activities & Media Operations. Er erinnert sich an Captain Blackbeards Grabmal: „Ich glaube, wir haben ein paar lustige, kleine Geschichten über das ‚Grab‘ von Captain Blackbeard erzählt, und ich glaube, dazu stand auch einiges an Informationen in unseren Broschüren und den Karten, die wir verteilt haben. Wenn man abenteuerlustig war, konnte man einer Karte folgen und all diese lustigen kleinen Orte entlang des Weges sehen, den Schatz auf dem Grab von Blackbeard und all so etwas.“

Eine der Attraktionen auf der Insel war damals eine Schatzsuche für die Passagiere, die sich nicht nur den ganzen Tag an den Strand legen wollten, sondern etwas Abenteuer und Piratenromantik suchten. David Ruzic erinnert sich: „Wir hatten vier verschiedene Schatzkarten. Der vergrabene Schatz war jeweils ein Token, den man dann gegen eine Flasche Rum eintauschen konnte.“

„Das hat den Gästen viel Spaß gemacht“, erinnert sich Ken Rush. Einer Werbeanzeige von Admiral Cruises von Ende der 1980er-Jahre ist zu

entnehmen, dass es später neben Rum-Flaschen und Souvenir-Münzen zu gewinnen gab, wenn man den versteckten Schatz fand.

Und die Idee der Schatzsuche geriet nicht außer Mode. Selbst sehr viel später veranstaltete Royal Caribbean sie auf der Insel. In einem Tagesprogramm der Quantum of the Seas von 2014 findet sich der Hinweis: „Verpassen Sie nicht die Unterwasser-Schatzsuche: Schnappen Sie sich eine Schnorchel-Ausrüstung und nehmen Sie an einer spannenden Unterwasser-Schatzsuche teil! Sie müssen nur die im Wasser versteckten Holzfische finden, um tolle Preise zu gewinnen.“

Aber zurück zu den Anfängen ins Jahr 1983. Auch die Kanadierin Cathy Reed erinnert sich an die ersten Anläufe der Emerald Seas auf Little Stirrup Cay. Zusammen mit ihrem Ehemann war sie ab 1983 einige Jahre als Tauch- und Schnorchel-Guide auf Little Stirrup Cay: „Eastern Cruise Lines beschloss, ihre Reiseroute zu ändern, um im Kreuzfahrtgeschäft ab Miami und auf den Bahamas wettbewerbsfähiger zu sein. Sie entwickelten die ‚Super Cruise‘, die sie 1983 auf den Markt brachten. Die Kreuzfahrten bestanden aus 3- und 4-tägigen Ausflügen von Miami nach Nassau, Little Stirrup Cay, Freeport und einem Tag auf See. Der Stopp in Little Stirrup Cay war für die meisten Passagiere ein Höhepunkt und wurde auch als solcher beworben. Eine private Out-island in den Bahamas mit Sandstränden, tollen Schnorchel- und Wassersportmöglichkeiten, Strandspielen, BBQ-Lunch, einer Bar, Dschungelwanderungen zu alten Ruinen und so weiter. Es war etwas, auf das man sich freuen konnte und das man zu schätzen wusste, wenn man es einmal erlebt hatte.“

Cathy Reed erinnert sich auch noch recht genau daran, wie Eastern Cruise Lines mit Stopps auf Little Stirrup Cay alles anfing:

„Wir wurden zusammen mit einem anderen Ehepaar aus Florida angeheuert, um das Wassersport-Angebot als Konzessionäre zu betreiben. Es war ein völlig neues Konzept für Eastern Cruise Lines, das noch nie zuvor angeboten worden war, und es gab viel zu tun, um die Insel einzurichten und die Werbung dafür an Bord zu perfektionieren.“

Als wir aus Kanada in Fort Lauderdale, Florida, ankamen, lernten wir das andere Paar kennen und erfuhren, dass die beiden Männer nach Little Stirrup Cay geflogen würden, um beim Aufbau eines Tauchshops zu helfen und den

örtlichen Arbeitern bei der Einrichtung des Restaurants und der Insel zu helfen, damit die Passagiere ein unvergessliches und glückliches Erlebnis haben. Als sie ankamen, gab es eine Menge zu tun – nicht nur für den Wassersport, sondern auch auf der Insel selbst. Strände mussten perfektioniert, Felsen mit einem Radlader bewegt, Wege für Wanderer freigemacht, Schnorchelrouten kartiert werden und so weiter.

Es gab viel zu tun, aber das Schiff sollte in nur zwei Wochen in diesem Hafen anlegen, und mit den von Eastern entsandten Mitarbeitern, den einheimischen Arbeitern, den beiden Tauchern und zwei Konzessionsinhabern gelang es, die Insel so herzurichten, dass sie Gäste empfangen konnte.

Es gab sechs Nurdach-Häuser („A-frame villas“), die direkt hinter dem Strand aufgereiht waren, wo die Passagiere ankommen würden. Jede Villa war in zwei separate Wohnungen unterteilt, mit einer Steinmauer in der Mitte des Gebäudes und Glasschiebetüren an der Vorderseite. Wir wohnten in der vierten Villa, mit Kapitän John Perring, der für die Tenderboote verantwortlich war, auf der anderen Seite. Mit dem Sandstrand und der schönen Bucht davor sah es wie im Paradies aus.

Auf dem Schiff, während der Einweisung, wurde unserem kleinen Unternehmen ein wichtiger Platz eingeräumt, um für unsere Schnorchel-Abenteuer zu werben, ebenso wie für kleine Wasserfahrzeuge (Sun Fish) und Windsurfer, damals etwas ganz Neues. Nach der Einweisung gingen wir zum Kreuzfahrtbüro und verkauften zusammen mit den Kreuzfahrtmitarbeitern, die Touren in Nassau und Freeport anboten, Tickets für Schnorchel- und Ausrüstungsverleih.

WIE FÜHLTE SICH DIE INSEL 1983 FÜR DIE KREUZFAHRT-TOURISTEN AN?

Cathy Reed, Tauch- und Schnorchelinstruktorin auf der Insel damals erinnert sich an den Tag, an dem sie Little Stirrup Cay zum ersten Mal sah: „Ich kam per Tender, da das Schiff vor der Küste ankern musste. Es gab zwei große, blaue Beiboote mit flachem Boden und gestreiften Sonnenschirmen oben drüber. Jedes Beiboot fasste etwa 50 Passagiere und fuhr ständig zur Emerald Seas und zurück. Als ich das Beiboot an der langen Holzpier verließ, ging ich auf den Sand zum ‚Straw Market‘, der eine kleine Nachahmung des Straw Markets in Nassau war. Hier verkauften die Einheimischen Souvenirs, handgefertigtes Kunsthandwerk, Hüte, Sonnenbrillen und so weiter.

Nachdem ich eine leichte Steigung hinaufgelaufen war, sah ich einen Pfahl mit Schildern, die auf verschiedene Städte (New York, London, Toronto, München und so weiter) hinwiesen sowie darauf, wo man die Tauchbasis, das Restaurant, die Toiletten, die Strände, den Naturwanderweg finden konnte. Auf der rechten Seite befand sich der lange, schöne Strand, an dem geschnorchelt wurde. Unsere Villen (Anm.: für das Personal, das auf der Insel wohnte) lagen etwas zurückgesetzt davon. Und auf der linken Seite befanden sich das Restaurant, die Tauchbasis und weitere Strände. Entlang der Strände waren Hängematten aufgehängt, in denen die Gäste entspannen und die Meeresbrise genießen konnten.“

„Es war ein privater Tag voller Spaß, Sonne, Essen, Trinken und Vergnügen“, fasst Cathy Reed das Inselerlebnis zusammen. „Das Konzept

war sehr erfolgreich, was zum Teil an der Ruhe der Insel lag und an der Möglichkeit, durch den Dschungel zum einsamen, anderen Ende der Insel zu wandern, die Flora und Fauna zu genießen. Es gab einen Pfad durch den Dschungel, der durch die Mitte der Insel führte. Etwa auf halber Höhe der Insel befanden sich mehrere ummauerte Einhegungen. Diese wurden als ‚Ruinen‘ angepriesen, wobei die Erklärung lautete, dass es sich um Frachtumschlagplätze für Seefahrer aus den 1700er- und 1800er-Jahren handelte. Das war ein beliebtes Fotomotiv bei den Passagieren.“

Sie ergänzt: „Wir, die wir auf der Insel und unter den Einheimischen lebten, erfuhren noch mehr über die Ruinen.“ Denn bei der erwähnten „Fracht“ dürfte es sich im Wesentlichen um Sklaven gehandelt haben, für die die Insel eine Zwischenstation vor ihrem Weitertransport in die USA war.

ACTION VS. RUHE AM STRAND: DIESES KONZEPT GAB ES VON ANFANG AN

Ein Aspekt ist besonders interessant, wenn man das damalige Angebot auf Little Stirrup Cay mit der neuesten Ausbaustufe von 2019 zu „Perfect Day at Coco Cay“ vergleicht: Die Reederei bot schon immer die Wahl zwischen Animation, Entertainment und Action auf der einen Seite und der Ruhe eines ausgiebigen Strand-Tages – auch wenn sich der Action-Teil in den 1980er-Jahren noch recht bescheiden ausnahm.

Eine Werbeanzeige von Admiral Cruises von Mitte der 1980er-Jahre bewirbt schon damals die zwei Optionen auf der Insel – und betont auch gleich: „There is time on the island to do both!“ – Es ist genug Zeit, um beides zu erleben.

Im Angebot – buchbar an Bord als Ausflugspakete, die auch ein Souvenir-T-Shirt von Little Stirrup Cay enthielten: „The Ocean Experience: Schnorcheln zwischen den Korallen, Tretbootfahren, Unterwasserblitzkameras“ und „The Island Experience: Schatzsuche nach Rumflaschen und Souvenirmünzen nach einer Schatzkarte aus Pergament, Fahrt mit der Bimmelbahn und Natur-Vortrag“.

*Der Nature Trail auf Little Stirrup
Cay alias Coco Cay*

Ebenfalls von Anfang an gibt es auf Little Stirrup Cay einen „Nature Trail“ – einen Entdecker-Weg durch den lichten Dschungel der natürlichen Vegetation der Insel. Lange gibt es auch bezahlte Landausflüge, bei denen ein naturkundlicher Guide die Touristen durch diesen Nature-Trail führt.

Auf einem Inselplan von 2010 führt der Nature Trail noch über die gesamte Länge der Südseite bis an die westliche Spitze der Insel. Auf einem Plan von 2014 endet er dagegen – zumindest offiziell – schon in dem Bereich, in dem auch der letzte offizielle Strand liegt, etwa auf halber Strecke zum westlichen Ende der Insel.

Die Idee des Nature Trails hat sich bis heute erhalten, allerdings nach dem großen Umbau der Insel 2019 bei weitem nicht mehr in der ursprünglichen Länge. Lediglich etwa zweihundert Meter durch die ursprüngliche Vegetation führt der Weg 2022 noch.

DIE BEWOHNER ERLEBEN DIE INSEL DAMALS AUCH VON EINER WENIGER SCHÖNEN SEITE ...

Die etwas weniger schönen Seiten von Little Stirrup Cay erlebten nur diejenigen, die auf der Insel wohnten und arbeiteten. Cathy Reed erinnert sich an die Anfangszeit:

„Es war nicht das Paradies, das den Kreuzfahrtpassagieren angepriesen wurde. Zumindest nicht in jeder Hinsicht. Es gab viele gute Dinge auf der Insel, aber es gab auch Piraten, Waffen, Drogenschmuggel und sogar diesen angeblichen Mord an einem Polizisten im Jahr vor unserer Ankunft. Das Gewehr, mit dem dieser Mord begangen wurde, soll in der Villa neben unserer eingemauert sein, in der zuvor ein örtlicher Gangster gelebt hatte.

Die Insel war ein ziemlich wilder Ort, wenn das Schiff nicht da war. Das Schiff machte nur zweimal pro Woche Halt, also war an fünf Tagen in der Woche ziemlich viel los, abgesehen von Aufräumarbeiten und der Wartung der Ausrüstung.

1983 waren wir zu neunt auf der Insel. Mein Mann und ich blieben zwei Monate und tauschten dann für zwei Monate den Platz auf dem Schiff mit einem anderen Paar. John Perring (Anm.: Kapitän, der für die Tenderboote verantwortlich war) war eine Konstante auf der Insel, und abgesehen von diesem Arrangement lebten in den anderen Villen Einheimische und Arbeiter, die vorübergehend hierhergebracht wurden, Techniker und Spezialisten. Es gab auch Arbeiter, die jeden Morgen von Great Harbor Cay kamen und jeden Abend wieder dorthin zurückführen.

Einmal gab es gab Streit zwischen John und den Einheimischen, und kurz nachdem wir abgereist waren, brannten die Einheimischen Johns Villa nieder – die andere Hälfte unserer Villa!

Einmal stießen wir versehentlich auf ein Kokain-Depot auf der Insel. Sie schossen mit einem Gewehr auf uns. Wir stießen auf Hunderte von Cannabis-Ballen, die im Dschungel auf ihre Abholung warteten, und wurden von Männern mit Maschinengewehren bedroht. Meinem Mann wurde von unserem betrunkenen Nachbarn eine Waffe an den Kopf gehalten. Jede Menge Aufregung also.

Das bahamaische Militär enterten einmal in der Nähe der Insel eine amerikanische Yacht und verprügelten die Familie dort. Das haben wir über den Marine-Funk gehört, den wir ständig abhörten. Dann brachten sie die Yacht in die Fahrrinne und versenkten sie. Verrückte Tage waren das.”

Aber auch die alltäglichen Lebensumstände waren wenig komfortabel. Schließlich lebten das Personal auf einer kaum erschlossenen Insel ohne eigenes Süßwasser-Vorkommen und andere Errungenschaften der modernen Zivilisation.

Cathy Reed berichtet, wie es ihnen in den 1980er-Jahren auf Little Stirrup Cay erging: „Es gab eine Umkehrosmoseanlage, um das Wasser für die Villen, das Restaurant und den Tauchshop zu reinigen, aber sie hat nie funktioniert. An den Tagen, an denen das Schiff anhielt und Vorräte ablieferte, mussten wir unser Wasser in großen Plastikbehältern vom Schiff holen. Leider war in den Behältern Öl, bevor sie für unser Trink-, Dusch- und Kochwasser verwendet wurden, und sie wurden nie richtig gereinigt, bevor sie an uns weitergegeben wurden. So mussten wir uns mit ölhaltigem Wasser zum Kochen, Duschen und Trinken begnügen. Meistens haben wir Softdrinks getrunken, und viel Rum.

Die Duschen und Waschbecken in der Villa konnten wir nicht benutzen, weil sie nur salziges Wasser lieferten. Aber wenigstens hatten wir überhaupt Toiletten mit Wasserspülung. Ich kochte das Wasser ab und wir füllten wasserdichte Säcke im Freien, um zu duschen. Wir ließen sie den Tag über in der Sonne hängen und duschten abends.

Es gab auch keine Klimaanlage und es war oft unerträglich, selbst bei geöffneten Türen. Aber wir wollten die Türen nicht offenlassen, weil es so

viele Ratten gab. Sie nagten die Gitter durch und wir spürten, wie sie nachts über unsere Beine liefen. Schließlich ließen wir die Türen geschlossen und ertrugen die Hitze. Ein wahres „Paradies“.

An ein Ereignis zu ihrer Zeit auf Little Stirrup Cay hat Cathy Reed noch besonders in Erinnerung: „Als ein schwerer tropischer Sturm die Insel traf und wir sie verlassen mussten. Der Wind war so stark, dass ich buchstäblich meine Arme um eine Kokospalme legen konnte und mein Körper nach hinten flog. Die Anlegestelle wurde weggespült und wir mussten unsere Boote von den Felsen aus besteigen, da das Meer sie fünf Meter hoch in die Luft warf. Wir sprangen auf, als sie hinunterstürzten. Wir brachten alle Boote nach Great Harbor Cay, das mitten im Geschehen lag. Die See war fünf bis knapp sieben Meter hoch und wir waren alle in kleinen Booten. Die Einheimischen weinten, und wir dachten wirklich, wir würden es nicht schaffen. Wir mussten uns im Windschatten von Great Stirrup Cay verstecken, bevor wir auf dem Weg nach Great Harbour Cay dem Meer trotzten. Als wir dann im Kanal ankamen, war es völlig ruhig. Man konnte sich kaum vorstellen, was um uns herum geschah. Als wir einige Stunden später auf die Insel zurückkehrten, war sie völlig verwüstet. Umgestürzte Bäume, weggespülte Strände. Das Schiff konnte die Insel drei Wochen lang nicht anlaufen. Uns gingen die Lebensmittel aus und wir mussten die Norway anfunken, die vor Great Stirrup Cay vor Anker gegangen war, damit sie uns mit Lebensmitteln und Wasser versorgen konnte.“

ADMIRAL CRUISES KAUFT 1985 DEN GRÖSSTEN TEIL DER INSEL

1985 verkaufte Neil P. Ruzic den größten Teil von Little Stirrup Cay schließlich an die gerade neu entstehende Kreuzfahrt-Reederei Admiral Cruises – ein Zusammenschluss von Eastern Cruise Lines (Emerald Seas), Western Cruise Lines (Azur Seas) und Sundance Cruise Lines (Stardancer). Admiral Cruises wiederum ging 1988 in Royal Caribbean Cruise Line auf, die heutige Royal Caribbean Group.

David Ruzic erzählt, wie es damals zum Verkauf der Insel kam: „Mein Vater sprach auch mit anderen Schiffen, um an jedem Tag eines an der Insel zu haben. Einige kleinere Schiffe nahmen sein Angebot an. Bald darauf kaufte Admiral Cruises Eastern Cruise Lines und wollte ein Exklusivrecht für die Insel. Als wir anfangen, mit den direkten Konkurrenten von Admiral zu sprechen, beschlossen sie, die Insel (abzüglich 5 Hektar) in aller Eile zu kaufen. Wir behielten uns das Recht vor, uns auf der ganzen Insel frei zu bewegen und auch das zu tun, was Kreuzfahrtpassagiere tun konnten. Dan Meyer kam zurück und war noch einige Jahre lang unser Ansprechpartner vor Ort.“

DAS ANWESEN DER FAMILIE RUZIC NACH 1985

Die Ruzic-Familie behielt bei dem Verkauf ein kleines Stück Land auf Little Stirrup Cay, rund zwei Hektar der insgesamt 57 Hektar großen Insel. Dort, etwa in der Mitte der Insel zwischen den beiden kleinen Seen, errichteten sie 1988 eine zweistöckige Ferien-Villa mit sechseckigem Grundriss, rund 5.000 Quadratmeter groß, die sie „Water Tower Lodge“ nannten. Diese Villa lag etwas zurückversetzt von dem breiten Weg, der über die gesamte Insellänge verlief, mitten im lichten Dschungel.

Die Villa hatte, wie David Ruzic sich erinnert, „eine Regenauffang-Anlage und Sonnenkollektoren, um sich selbst versorgen zu können.“ Das System zum Auffangen und Filtern des Regenwassers lieferte nicht nur genug Frischwasser zur Versorgung der Villa, sondern reichte auch zu Befüllen eines Swimmingpools. Zumindest ein paar wenige der Ideen für die „Island for Science“ konnte Neil Ruzic hier also zumindest für seine eigene Villa umsetzen.

Im Laufe der nächsten 15 Jahren, so berichtet David Ruzic weiter, habe RCCL dann eine Wasserentsalzungsanlage und ein Kraftwerk gebaut, „an die wir angeschlossen wurden. Das Haus wurde immer perfekter und wunderschön.“

Östlich und westlich des Ruzic-Anwesens entstanden Wirtschaftsgebäude der Reederei. Die dichte Vegetation auf den zwei Hektar rund um die Villa blieb aber bestehen und schirmte die Villa vom Inselbetrieb ab.

Und so verbrachte die Ruzic-Familie weiterhin einige Zeit im Jahr auf Little Stirrup Cay: „Meine Mutter und mein Vater waren oft dort, aber bei weitem

nicht das ganze Jahr. 1992 beschlossen sie, das Haus auf der Insel als Time-Share zu nutzen, indem sie die Nutzungszeit für einen Monat oder mehr verkauften. Insgesamt waren es sechs Personen, die sich daran beteiligten. Am Ende hatten wir nur zwei Wochen pro Jahr für uns selbst, die wir gemeinsam mit Familie und Freunden nutzten“.

LITTLE STIRRUP CAY

VON 1985 BIS 1988

Admiral Cruises hatte die kleine Bahamas-Insel nun also exklusiv und zunächst auch nur für die Passagiere der Emerald Seas. Nennenswerte Veränderungen nahm Admiral Cruises auf Little Stirrup Cay zunächst nicht vor.

Die Fahrtrouten der Emerald Seas von 1985 bis 1987 bestanden aus Drei- und Vier-Nächte-Kreuzfahrten ab Miami mit Stopps und Nassau und Little Stirrup Cay. Die längere Route enthielt zusätzlich Freeport, Bahamas. Eine solche Drei-Nächte-Reise kostete damals ab 240 Dollar pro Person, wie aus alten Zeitungsanzeigen zu entnehmen ist.

Was Little Stirrup Cay in dieser Anfangsphase als Privatinsel zu bieten hatte, war im Grunde recht begrenzt. „Wir nannten sie zwar unsere eigene Privatinsel, aber sie war so unterentwickelt, dass sie wirklich nicht viel zu bieten hatte. Und die Zahl der Passagiere war auch nicht besonders groß“, sagt Ken Rush, der damals Assistant Cruise Director auf der Emerald Seas war.

Aber: „Alle fanden es sehr charmant. Jeder dachte, es sei absolut perfekt. Die Leute wollten gar nicht mehr. Oft war es so, dass sie einfach nur an den Strand gingen. Ein paar hatten immer Spaß an Volleyball und Wasserballonwerfen und so etwas, aber die meisten wollten einfach nur die Insel genießen und das war – und ist heute immer noch – sehr schön. Wir hatten auch einen kleinen Kinderbereich. Und es gab ein kleines BBQ-Restaurant. Ich erinnere mich an das Grillhähnchen, als wäre es gestern gewesen. Es war köstlich. Alles war vom Grill.“

„Ich glaube es war 1988, als ich zum ersten Mal nach Coco Cay fuhr, also damals noch Little Stirrup Cay“, erinnert sich Ken Rush. „Wir waren alle

sehr beeindruckt, weil es sich anfühlte, als wären wir auf einer tropischen Insel wie Gilligan's Island (Anm.: bekannte US-TV-Serie aus den 1960er-Jahren). Alle waren davon begeistert. Es war eine sehr aufregende Zeit, als wir dorthin fuhren, weil wir wussten, dass alle unsere Gäste es lieben würden.“

Anfangs habe es auch nur einen sehr kleinen für die Kreuzfahrt-Touristen erschlossenen Bereich auf Little Stirrup Cay gegeben. Darüber hinaus habe man aber uneingeschränkt am Strand entlang gehen können, „bis man mehr oder weniger in unsere Gebäude kam. Niemand kümmert sich da sonderlich drum. Man konnte einfach laufen und laufen, wenn auch nicht offiziell.“

Crew-Strand und die Star-Trek- Themenkreuzfahrt

Immerhin gab es auch damals schon, daran erinnert sich Ken Rush genau, einen Strand nur für die Crew: „Als Besatzungsmitglieder konnten wir auf die andere Seite der Insel zu einem Privatstrand gehen, nur für uns, um von den Gästen wegzukommen, wenn wir das wollten.“

Daran erinnert sich auch Joe Motes gerne zurück. Er veranstaltete 1987 und 1989 zwei Startrek-Themenkreuzfahrt auf der Emerald Seas: Im Mai 1987 und 1989 fand auf dem Kreuzfahrtschiff zweimal eine Convention der „Trekies“ statt, jeweils auch mit Stopp in Little Stirrup Cay.

Er erzählt von einer besonders liebgewonnenen Erinnerung: „Jemand aus der Crew auf dem Schiff erzählte mir von einem besonderen, versteckten Strand ganz am Ende der Insel, etwa eine Meile Fußweg von dem Ort entfernt, an dem sich alle aufhielten, ein FKK-Bereich, von dem nur die Crew wussten. Einmal ging ich auch mit einer Schauspielerin dorthin, die ein wenig Privatsphäre suchte. Der Weg dorthin führte über Sand und so wollte niemand sonst von meiner Kreuzfahrt den Fußmarsch dorthin auf sich nehmen.“

In Berichten von diesen Startrek-Kreuzfahrten – die sich natürlich vor allem um die Schauspieler-Stars der Science-Fiction-Serien drehten und von denen vielen an Bord dabei waren – kommt auch Little Stirrup Cay vor (www.youtube.com/watch?v=JQN2U9He3qE und www.youtube.com/watch?v=c0raMvQsiT8&t=384s, Timecodes ab 6:24 beziehungsweise ab 28:04). Erwähnt werden dabei „Sexy Legs“- und Limbo-Wettbewerbe, Volleyball, Schnorcheln, Bananaboat-Fahrten und ein ziemlich albern wirkendes, aber offenbar sehr unterhaltsames Sack-Hüpfen mit Taucherflossen am Strand, „Potato Sack Race“ genannt.

Wie sich die Insel damals präsentierte, dokumentierte auch Al Parker. Im Dezember 1988 drehte er ein Video, das heute bei Youtube zu finden ist. Al Parker war damals als Sänger auf der Emerald Seas engagiert. Das Video zeigt neben Little Stirrup Cay auch die Emerald Seas und Impressionen vom

Hafenstopp in Nassau (www.youtube.com/watch?v=5pmD2UWBXNQ&t=946s, Timecode: ab 15:46).

Explosion auf der Emerald Seas vor Little Stirrup Cay

Weniger erfreulich, aber schon wegen der großen Medienaufmerksamkeit in den USA damals erwähnenswert ist ein Zwischenfall, der sich am Vormittag des 30. Juli 1986 vor Little Stirrup Cay ereignete: Um 9:20 Uhr gab es auf der Emerald Seas, vor Little Stirrup Cay liegend, eine Explosion und ein Feuer brach aus. Mindestens 15 Passagiere und zwei Crew-Mitglieder wurden dabei verletzt, 987 Passagiere wurden zunächst vom Schiff evakuiert, wie unter anderem die New York Times berichtete. Die meisten Passagiere warteten zu dem Zeitpunkt gerade auf Tenderboote, die sie zum Strand auf der rund 450 Meter entfernt liegenden Insel Little Stirrup Cay bringen sollen.

Später stellte sich heraus, dass wohl ein Feuer in einem Schrank eine dort gelagerte Sauerstoff-Flasche zur Explosion gebracht hatte. Die Emerald Seas schaffte es auch eigener Kraft zurück nach Miami, insgesamt 26 Kabinen waren bei der Explosion beschädigt worden, vor allem durch Rauch.

Allzu tief kann der Schrecken bei zumindest einigen Passagieren oder Crew-Mitgliedern aber nicht gesessen haben. Die Reederei bestätigte, dass es im Durcheinander der Evakuierung zu Plünderungen gekommen sei und hinterher aus einigen Kabinen Bargeld und Schmuck fehlte.

ÜBERNAHME DURCH ROYAL CARIBBEAN 1988, UMBAU BIS 1990 UND UMBENENNUNG IN „COCO CAY“

1988 wurde Admiral Cruises von Royal Caribbean übernommen und damit auch Little Stirrup Cay. Die Reederei begann bald mit den ersten, größeren Umbaumaßnahmen, die im Wesentlichen bis 1990 abgeschlossen waren. Sieben Millionen Dollar investierte Royal Caribbean 1990 insgesamt in den Ausbau der Insel. David Ruzic erinnert sich: „Es wurden viele Verbesserungen vorgenommen, aber der ursprüngliche Charakter der Insel und die meisten unserer Gebäude blieben erhalten.“

1990 bekam die Insel auch einen neuen Namen: „Coco Cay“. Zumindest fürs Marketing nutzt Royal Caribbean den Namen Coco Cay von da an konsequent, auch wenn der geographische Name der Insel weiter „Little Stirrup Cay“ lautet.

Um das nordöstliche Ende des Strandes besser vor Erosion zu schützen, errichtet Royal Caribbean östliche der Einfahrt zum Tenderhafen eine niedrige Mauer – die „Seawall“ – und einen stilisierten Leuchtturm, den Lighthouse Tower, mit einer kleinen Aussichtsplattform. Sie verleiht der nordöstlichen Ecke der Insel zugleich das Flair einer Seepromenade im Teilschatten einiger Kokospalmen. Als echter Leuchtturm fungierte der Lighthouse Tower freilich nie. Beim großen Umbau der Insel 2019 wurde er abgerissen.

EIN EIGENER TENDERHAFEN UND DIE MEERJUNGFRAU CAYLANA

Bis 1988 hatte die Reederei lediglich den Bereich der Insel genutzt, der östliche des sumpfigen Sees lag, sowie Strände an der Südseite der Insel. Die Tenderboote fuhren mit den Passagieren vom Ankerplatz der Schiffe nördlich der Insel mit den Passagieren zu einem an einem Holzsteg an einem Strand im Osten der Insel. Das war nicht optimal, denn in diesem Bereich lagen zugleich auch die beliebtesten Strandabschnitte.

Daher wurde nun der östliche der beiden Seen auf der Insel ausgebaggert und im Norden ein Durchbruch zum Meer geschaffen – ein kleiner, geschützter Hafen also, in den Tenderboote hineinfahren konnten, die speziell für Coco Cay gebaut wurden, um die Passagiere bequemer und schneller von den Schiffen zur Insel bringen konnten.

Ein liebevolles Detail im Tenderhafen: Nahe des Anlegers für die Tenderboote begrüßte eine etwa drei Meter große, bronzene Meerjungfrau in einem kleinen Springbrunnen namens „Caylana“ die ankommenden Passagiere. Royal Caribbean hatte die Statue bei der renommierten Bildhauerin Kathy Spalding (1952 bis 2014) in Auftrag gegeben. Sie sei neben der berühmten „Kleinen Meerjungfrau“ von Kopenhagen weltweit die einzige Bronze-Meerjungfrau in einem Hafen, reklamiert die Reederei damals für sich.

Während des Insel-Umbaus ab 2019 wurde die Meerjungfrau abgebaut, kehrte aber Ende Dezember 2022 an den heutigen Harbor Beach zurück.

Eigene Insel-Währung: Dublonen oder „CocoCoins“

Irgendwann in dieser Zeit führte die Reederei auch eine Art eigene Inselwährung ein. In ihrer Reportage „[Whoever said paradise was lost?](#)“ erwähnt die Chicago Tribune Dublonen, die als Zahlungsmittel auf dem Reederei-Privatstrand Labadee auf Haiti zum Einsatz kamen – und mutmaßlich auch auf Little Stirrup Cay.

Ken Rush erinnert sich: „Wir hatten etwas, das wir die Dublonen nannten. Man ging zur Rezeption, gab zehn Dollar und bekam zehn Dublonen. Wir hatten dort keine Möglichkeit hatten, Geld in die lokale Währung umzutauschen, die Einheimischen akzeptierten kein Bargeld und damals gab es noch keine Seapass-Karten (Anm.: Kabinenkarten mit Zahlfunktion). Also ging man an die eine Bar und sagte: ‚Ich nehme eine Diet Coke‘ und man zahlte mit einer Dublone. Das waren also tolle, kleine Münzen. Und am Ende kamen die Leute zurück und tauschten sie wieder um, wenn sie sie nicht ausgegeben hatten.“

Unklar ist, wie lange Royal Caribbean diese Dublonen auf der Insel beibehielten. In einem Artikel bei [Cruise Industry News](#) aus dem Dezember 1990 zum Abschluss der Umbauarbeiten auf Coco Cay wird die Inselwährung mit dem Namen „CocoCoins“ erwähnt.

VERSENKTES FLUGZEUG ALS SCHNORCHEL- ATTRAKTION

Vor dem Strandabschnitt im Osten, den die Kreuzfahrt-Touristen bereits zum Schnorcheln direkt vom Strand nutzen, liegt ein Kleinflugzeug in etwa fünf Meter Tiefe als künstliches Korallenriff, laut [Seattle Times](#) dort von Royal Caribbean versenkt. Allerdings liegt das Flugzeug dort wohl schon seit mindestens 1983, also deutlich vor Übernahme der Insel durch die Reederei, und soll ein von der Bahamian Defense Force dort abgeschossenes Flugzeug von Drogenschmugglern sein.

In dem Beitrag der Seattle Times schreibt der Autor 1994, dass Little Stirrup Cay bei Schnorchlern besonders beliebt sei, weil es neben dem Flugzeugwrack auch die Beton-Nachbildung des Piratenschiffs des berühmten Captain Blackbeard aus dem 16. Jahrhundert – genannt „Queen Anne’s Revenge“ – zum Lebensraum für tropische Fische und andere Meeresbewohner geworden sei. Außerdem gebe es vor der Insel auch ein natürliches Korallenriff zum Schnorcheln.

Das Flugzeugwrack ist übrigens bis heute dort zu finden. Allerdings liegt es inzwischen außerhalb des freigegebenen Schnorchel-Bereichs. Einige Reste des Piratenschiffs kann man dagegen beim Schnorcheln immer noch entdecken, wie ein Youtube-Video von 2021 zeigt (www.youtube.com/watch?v=tUR1f6e7J7g&t=323s, Timecode: ab 5:22).

LITTLE STIRRUP CAY VON 1994 BIS 2018

In den folgenden rund 15 Jahren verändert sich Coco Cay alias Little Stirrup Cay nicht wesentlich, auch wenn vereinzelt neue Attraktionen neu hinzukommen. Erst 2019 erfährt die Insel dann eine umfangreiche Erweiterung des Angebots.

1994 gibt es auf der Coco Cay einige Bars, Pavillons für Essen und Getränke, Verkaufsstände im Stil des „Straw Market“ von Nassau, einen kleinen „Adventure Ocean“-Kinderbereich, eine Bühne mit karibischer Live-Musik, Beach Volleyball und diverse Wassersport-Aktivitäten wie Schnorcheln, Tauchen, Parasailing, Glasbodenboot-Touren, Kajak-Touren, Verleih von Floating Mats sowie Tretboote und Waverunner-Jetski.

2003: Caylana's Castle Cove – Wasserspielplatz vor der Insel

Im März 2003 eröffnen Royal Caribbean und Celebrity Cruises in Sponsoring-Kooperation mit Coca-Cola Company einen neuartigen Wasserspielplatz vor Coco Cay mit einer Investition von über 100.000 Dollar. Am Privatstrand Labadee auf Haiti hatte Royal Caribbean einen solchen Wasserpark bereits im August 2001 eröffnet.

Der 1.860 Quadratmeter große Wasserpark in Coco Cay mit dem Namen „Caylana's Castle Cove“ bietet unter anderem zwei über vier Meter hohe, aufblasbare Burgen mit Rutschen auf der einen und Kletterwänden auf der anderen Seite, zwei Trampoline mit gut 7,5 Metern Durchmesser oder aufblasbare Wipp-Tiere, die wie riesige Hot Dogs auf einem Brötchen aussehen. In einem separaten Bereich gibt es ähnliches für kleinere Kinder. Für 50 Minuten zahlen Erwachsene 2003 für den Aquapark 15 Dollar, Kinder unter zwölf Jahren zehn Dollar. 2015 kostet eine Stunde für Erwachsene ebenso wie für Kinder knapp 20 Euro.

Anfangs befindet sich der Aqua Park, angeblich noch bis mindestens 2016 der größte der Bahamas, in der südlichsten der drei Buchten an der Ostküste der Insel. Später – spätestens Anfang 2010 – wird dieser aufblasbare Wasserpark dann vor einen südlich gelegenen Strand unweit des Anlandungsstegs für die Waverunner-Jetski verlegt.

Spätestens 2010 nimmt Royal Caribbean nahe der Caylana's Castle Cove am Strand auch eine aufblasbare „Seatrek Water Slide“ Wasserrutsche in Betrieb, die mit gut 50 Metern (175 Fuß) Rutschenlänge als eine der größten Rutschen dieser Art weltweit beworben wird. Die Nutzung der Wasserrutsche kostet damals rund 23 Euro, immerhin dann für den ganzen Tag ohne Zeitbeschränkung.

Den Wasserpark gibt es bis zur Eröffnung des nun landbasierten, riesigen Wasser- und Rutschenparks „Thrill Waterpark“ und dem Kinder-Wasserspielplatz „Splashaway Bay“ auf Coco Cay nach der umfassenden Erweiterung zu „Perfect Day at Coco Cay“ 2019.

Cabanas und Island Oasis Cabana Club

Mit der Zeit führte Royal Caribbean auf Coco Cay Upgrade-Optionen für das Strand-Erlebnis ein: Gegen Bezahlung konnte man vorreservierte, bequeme Sonnenliegen oder kleine, überdachte Bungalows am South Beach buchen. Noch exklusiver waren die Cabanas im Island Oasis Cabana Club, der zwischen 2011 und Anfang 2012 im Nordosten der Insel nahe dem Lighthouse-Tower entstand. Im Herbst 2014 wird der Club erweitert und umfasst dann den gesamten Bereich rund um den Lighthouse-Tower.

Eine Passagierin beschreibt ihre Cabana in diesem Cabana Club 2014 dort wie folgt: „Unsere Cabana befand sich zwischen dem Leuchtturm und einer Palme und bot eine hervorragende Aussicht auf unser Schiff, die Majesty of the Seas. Die Kabinenmiete betrug 200 Dollar (für bis zu sechs Personen) und bot bequeme Liegen, einen schattigen Sitzbereich, einen Obstteller und Champagner zur Begrüßung, vier Flaschen Wasser, zwei Leih schnorchel, zwei Leih schwimm matten, ein erweitertes Mittagsbuffet und private Toiletten. Mit anderen Worten: Es war unser eigenes, privates Paradies!“

Zunächst lag direkt daneben der Kinder-Club „Adventure Ocean“. Als der Cabana Club im Herbst 2014 erweitert wird, verlegt Royal Caribbean das Adventure Ocean auf die Südseite der Insel, wo sich seit spätestens 2010 auch schon die aufblasbare Wasserrutsche sowie im seichten Wasser davor der „Caylana’s Castle Cove“-Wasserpark befand.

Der Island Oasis Cabana Club war ein Vorläufer des heutigen Coco Beach Clubs, der beim Umbau der Insel 2019 auf der Südseite der Insel entstand.

2015 öffnet Royal Caribbean im westlichsten Teil des Barefoot Beach – heute South Beach – einen Bereich mit schattenspendenden Clamshell-Loungern namens „Barefoot Beach Cabanettes“ gegen Gebühr, 2016 kommen dort auch „Beach Beds“ mit seitlich zuziehbaren Vorhängen hinzu. Wer sie mietet, bekommt einen exklusiven „Cocolimo Shuttle“-Transfer dorthin.

Neu ist 2016 in diesem Bereich am Barefoot Beach auch eine Swim-up-Bar im seichten Wasser vor der Insel. Diese Bar gibt es auch nach der

Renovierung von 2019 weiterhin.

2011: Sunset-Point-Geocache

Eine kleine Attraktion, von der möglicherweise nicht einmal Royal Caribbean etwas wusste, ergänzte David Ruzics Frau Marilyn 2011: Er platziert einen sogenannten [Geocache](#) an einem Ort weit abseits der eigentlich für die Kreuzfahrt-Touristen erschlossenen Bereiche von Little Stirrup Cay. Die kleine Kapsel versteckt er in der Mauer am Sunset Point ganz im Nordwesten – GPS-Position N 25° 48.955 W 077° 56.818.

Sunset Point soll der schönste Ort auf der Insel zum Beobachten des Sonnenuntergangs sein soll – was Kreuzfahrt-Passagiere freilich nicht erleben können, weil sie typischerweise noch vor Sonnenuntergang wieder zurück auf ihrem Schiff sein müssen. Seit dem Umbau der Insel 2019 ist Sunset Point für Kreuzfahrt-Passagiere nicht mehr zugänglich und auch schon 2011 lag der Ort eigentlich weitab von den offiziellen Gästebereichen.

David Ruzic beschreibt Sunset Point, das Versteck des Geocaches 2011 so: „Ihr Blick fällt auf die felsige Seite der Insel. Das Wasser ist 20 Fuß (etwa 6 Meter) tief direkt vor der Küste und fällt schnell auf 100 Fuß (etwa 30 Meter) ab, wo das Kreuzfahrtschiff ankert. Eine Meile vor der Küste ist die Nordwest-Passage durch die Bahamas und in der Nacht kann man dort immer vorbeifahrende Schiffe beobachten.“

2016 – DER VERKAUF DER RESTLICHEN ZWEI HEKTAR AN ROYAL CARIBBEAN

Für die Ruzic-Familie endet ihre Geschichte auf Little Stirrup Cay 2016. David Ruzic schreibt dazu: „Im Jahr 2016 verkauften die Eigentümer unseres Hauses schließlich die letzten zwei Hektar und das Haus selbst an Royal Caribbean und unser Kapitel auf der Insel ging damit zu Ende. Für mich ist eine Zeit von 1970, als wir uns zum ersten Mal Inseln auch auf den Bahamas ansahen, bis 2016, eine Zeit von meinem zwölften bis zum 58. Lebensjahr. Mein Leben war also sehr eng mit Little Stirrup Cay verbunden.“ Carol Ruzic und ihr Sohn David haben Little Stirrup Cay seitdem nicht mehr besucht.

Bei der umfangreichen Erweiterung des Insel-Angebots 2019 muss letztlich auch die ehemalige Ferien-Villa der Ruzics weichen. Übrig sind davon nur noch ein paar Mauerreste am früheren Zugangsweg zur Villa.

DIE STRÄNDE AUF COCO CAY

Royal Caribbean hat die Insel Schritt für Schritt ausgebaut und erweitert. Waren vor allem die Strände auf der Südseite der Insel anfangs komplett unberührt und auch nicht auf den Insel-Plänen verzeichnet, konnte man sich als Passagier dort doch frei bewegen, wenn man sich denn nicht gleich nahe des Tender-Anlegers einen Platz am Strand suchte.

Ein Blick auf die verschiedenen Strände von Little Stirrup Cay alias Coco Cay zeigt, wie immer mehr Bereiche zu offiziellen Stränden wurden und nach und nach offizielle Namen bekamen. Die Strände auf Little Stirrup Cay alias Coco Cay (im Uhrzeigersinn, beginnend im Nordosten):

- seit 2019 neu: Harbor Beach in der Lagune, die vor dem Bau der Pier als Tenderhafen diente
- Snorkel Beach und Water Sports Beach, dazwischen bis 1990 der Tender-Steg; ab 2019 zusammengefasst zu Chill Island
- Wanderers Beach, 2012 umbenannt in Coconut Willie's Beach; ab 2019: Breezy Bay at Chill Island
- erst seit 2012 mit offiziellem Namen: Barefoot Beach; seit 2019 ist der östliche Teil Coco Beach Club, der südlich heißt South Beach.
- 2023 soll im Nordwesten der neue adults-only-Strand Hideaway Beach eröffnet werden. Royal Caribbean baut dafür den zweiten ursprünglich auf der Insel vorhandenen See zu einer geschützten Lagune auf der eigentlich felsigen und rauen Nordküste um.

Die Strände auf Little Stirrup Cay liegen auf der Ost- und Südseite der Insel, seicht und sandig, geschützt vor der rauerer See auf der Nordseite. Denn vor

der Nordküste von Little Stirrup Cay fällt der Meeresboden sehr schnell steil ab, das Ufer ist felsig.

2018/2019 – DER UMBAU VON LITTLE STIRRUP CAY ZU „PERFECT DAY AT COCO CAY“

2018 begann Royal Caribbean, Coco Cay alias Little Stirrup Cay mit einer Investitionssumme von 250 Millionen Dollar, die vorhandenen Bereiche umfassend zu modernisieren, eine Pier für die großen Kreuzfahrtschiffe zu bauen, damit die Passagiere nicht mehr tendern müssen, und ein großes Areal westlich des bisherigen Tenderhafens in eine Art Vergnügungspark mit spektakulären Wasserrutschen, einem großen Süßwasser-Pool, einer rund 400 Meter langen Zipline zu verwandeln (für Details, siehe unser Beitrag [„Coco Cay: Royal Caribbeans Perfect-Day-Privatinsel in den Bahamas“](#)).

Das erste Schiff, das in Coco Cay nicht mehr tendert, sondern an der neuen Pier anlegt, ist die Mariner of the Sea am 16. März 2019. Von den neuen Teilen der Insel eröffnet Royal Caribbean an diesem Tag nur den ersten Teil. Weitere – insbesondere auch der Wasser- und Rutschenpark – folgen später, wie etwa der Coco Beach Club, der im Dezember 2019 öffnete. Die komplett abgeschlossene Insel-Renovierung und -Erweiterung kann die Reederei erst nach der Covid-19-Pandemie präsentieren. Die Adventure of the Seas ist am 14. Juni 2021 das erste Schiff, dass Coco Cay nach 15-monatigen Pandemie-Pause von Royal Caribbean International wieder anläuft.

2023 plant Royal Caribbean die Eröffnung eines etwas abgelegenen „adults only“-Strandes an der Nordküste: Hideaway Beach. Die Kapazität der Insel steigt damit um 3.000 auf dann 13.000 Passagiere an und damit so weit, dass künftig zwei Oasis-Class-Schiffe – die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt –

in Coco Cay gleichzeitig festmachen können, ohne es auf der Insel ungemütlich eng werden würde.

Viele, die Little Stirrup Cay aus der Zeit vor dem Umbau kannten, sorgten sich angesichts der Pläne und die Atmosphäre der Insel. Was würde ein Thrill-Wasserpark für die Ruhe und das Strand-Sonne-Meer-Erlebnis auf Coco Cay bedeuten? Wie würde man den Helium-Fesselballon wahrnehmen, der dann immer wieder über der Insel aufsteigen würde?

Vor dem Umbau genossen Passagiere es, dass ihnen auf der Insel immer wieder Hühner gackernd über den Weg liefen oder ein großer Leguan auf dem Weg regelrecht für Fotos posierte. Würde man das auch nach dem Umbau so noch erleben können?

Überraschenderweise gab es solche Überlegungen schon bei den ersten, vergleichsweise zaghaften, ersten Ausbauten der Insel 1990, wie Ken Rush sich erinnert: „Coco Cay war anderes als all die anderen Hafentopps, die wir machten. Denn wir konnten selbst gestalten, wie wir es wollten. Wir konnten dafür sorgen, dass die Gäste eine gute Zeit haben. Aber schon damals, um ehrlich zu sein, gab es Bedenken, dass wir die Atmosphäre von Little Stirrup Cay zerstören könnten, wenn wir anfangen würden, all diese Dinge auf der Insel zu bauen.“

„Und heute ... also, ich glaube nicht, dass wir den Charme dieser Insel verdorben haben. Der ist immer noch da. Man kann sich entscheiden, ob man auf die eine oder auf die andere Seite der Insel geht. Auf der einen kann man entspannen. Oder man kann sich auf der anderen Seite so sehr verausgaben und den Thrill erleben, wie man will. Das finde ich wirklich toll. Es gibt dir einfach so viel mehr Optionen und das ist wunderbar. Wenn man zum Beispiel in den Coco Beach Club geht – was der Landschaftsgärtner mit all den Bäumen und Sträuchern angelegt hat, das ist wunderschön. So etwas findet man sonst nirgendwo, das ist schon ziemlich erstaunlich.“

ABOUT THE AUTHOR

Franz Neumeier



Franz Neumeier ist Inhaber und Chefredakteur der Kreuzfahrt-Website www.cruisetricks.de und schreibt regelmäßig für den Reisetil großer deutscher Tageszeitungen und Zeitschriften wie Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung oder BUNTE. Er arbeitet zudem als Autor für den renommierten „Kreuzfahrt Guide“ und referiert auf Messen und an Hochschulen zum Themen rund um die Kreuzfahrt.

In den Bilanzen der Royal Caribbean Group entdeckte er den recht gut versteckten Hinweis auf eine Tochterfirma namens "Island für Science". Das machte ihn neugierig und er begann zu recherchieren. Schnell war klar: Hinter diesem Namen steckt eigentlich Coco Cay, die Privatinsel des Kreuzfahrtunternehmens. Je mehr er recherchierte, desto mehr faszinierte ihn die Geschichte der Insel.