

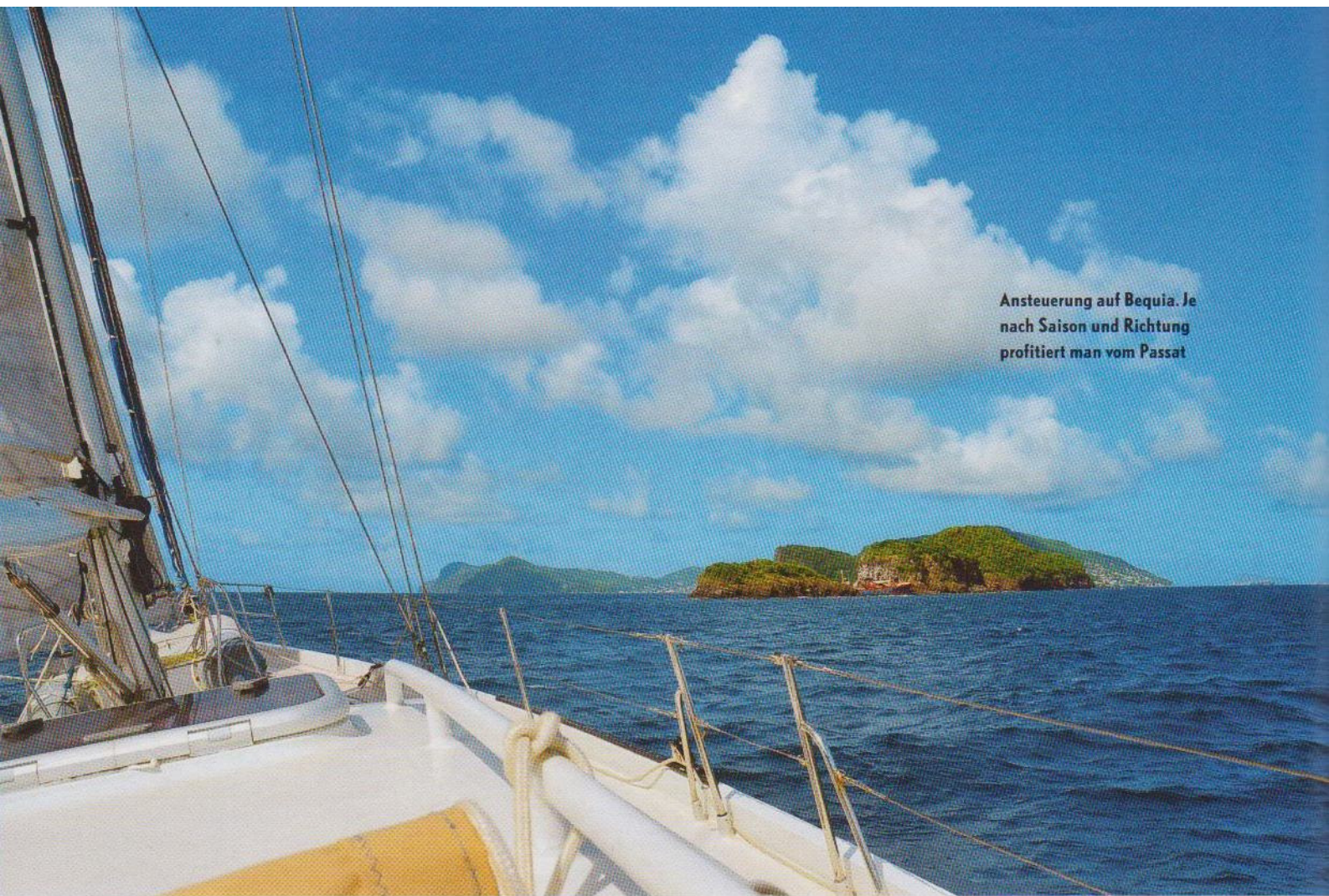
**Ankerplatz in den Tobago Cays.
Die Eilande sind äußerst beliebt,
im Sommer ist es allerdings leerer**



MIT DER BRISE DES MUSKAT

*Tropisches Grün, exotische Märkte, gastfreundliche Menschen, Palmeninseln
in türkisem Wasser – die **GRENADINEN** sind der Inbegriff vom
karibischen Segeltraum. Langfahrtseglerin Nathalie Müller stellt sie vor*





Ansteuerung auf Bequia. Je nach Saison und Richtung profitiert man vom Passat

Grenada und die Grenadinen – schon der Name verspricht einen bunten Cocktail. Ob Sirup, Rum, punch oder Muskat, die Inseln über dem Wind zwischen St. Vincent im Norden und Grenada im Süden haben einiges zu bieten. Die Entfernungen sind zudem kurz, das Wasser ist klar, die Natur vielfältig und die Menschen freundlich.

Grenada ist die Isle of Spice, die Gewürzinsel. Wenn die Muskatnüsse in der Fabrik in Gouyave geröstet werden, weht ein feiner Duft durch die Stadt. Die Inselbewohner sind stolz, ist man doch weltweit der größte Lieferant von Muskat. Sogar in der Flagge findet sich das Gewürz, das genaugenommen gar keine Nuss, sondern der Stein einer Frucht ist.

St. Georges, die Hauptstadt Grenadas, gilt als eine der schönsten Städte der Antillen. Sie ist ein perfekter Ausgangspunkt für einen Törn zu den Grenadinen. Zwei natürliche Hafenecken besitzt die Stadt. In der südlichen Lagune liegt die luxuriöse Marina Port Louis, die eine große Moorings-Flotte

beherbergt. Katamarane und Einrumpfyachten jeder Größe warten dort auf die Segler.

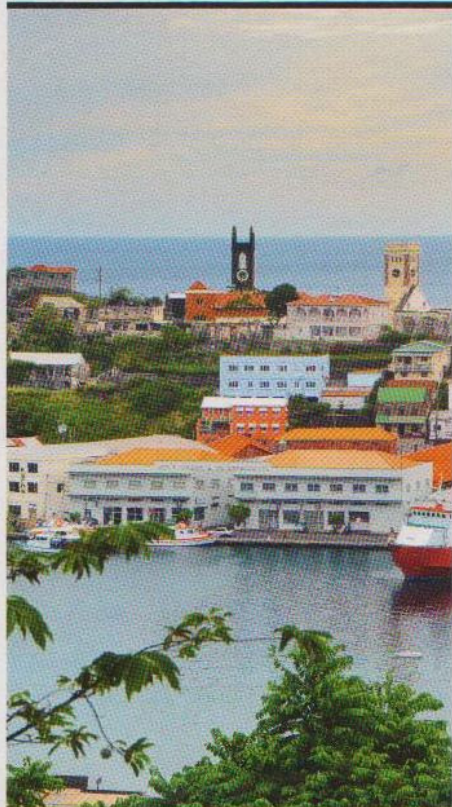
Für uns als Langfahrer kommt die Marina nicht in Frage. Angesichts Liegekosten von mehr als einem US-Dollar pro Fuß ankern wir mit unserer „Marlin“ (www.sy-marlin.de) lieber vor den Toren der Stadt mit Blick aufs Fort St. Georges.

Zu dessen Füßen liegt die zweite Bucht, die Carenage. Hier herrscht Geschäftigkeit, Fischer liegen an der Kaimauer, verkaufen ihren Fang und flicken Netze. Waren werden

auf Fähren verladen, Dieselfässer von hier nach dort gerollt, Kartons mit piependen Hühnerküken stehen am Straßenrand. Schulkinder in Uniformen, Frauen in schicken Kostümen und Männer in Schlips und Kragen bevölkern die Straße. Die Häuser an der Waterfront sind aufwändig restauriert, doch im Zentrum der Stadt sind noch die Spuren von Hurrikan Ivan zu sehen, der 2004 über die Insel fegte: Häuser ohne Fenster, zerschlagene Balkone, Kirchen ohne Dächer.

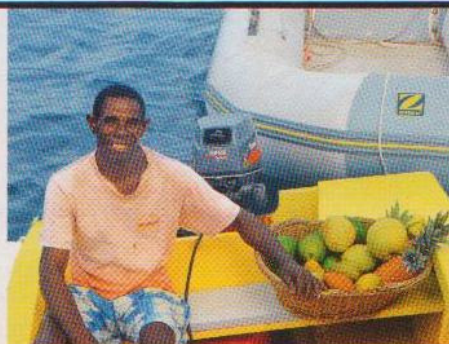
Wir kehren in einem der allgegenwärtigen Rum Shops der Insel ein. Außer hochprozentigem Inselfschnaps in Plastikbechern gibt es dort auch kaltes Bier, und immer hat jemand Zeit für einen Schwatz. „Die Wochen nach Ivan, das war eine schlimme Zeit!“, erzählt uns der Besitzer. „Niemand hatte etwas zu essen, selbst die Gefängnisinsassen, die während des Sturms geflohen waren, sind freiwillig zurückgekommen, um nicht zu verhungern.“ Sein Nachbar kann dem Hurrikan indes sogar Gutes abgewinnen. Lachend sagt er: „Dafür haben wir seither zwei Mangoernten im Jahr. Ist doch verrückt – oder?“, fragt er mit der in der Region so typischen rollenden englischen Aussprache.

**DIE FÜSSE IM
SAND UND EIN
LONGDRINK IN
DER HAND –
ALLTAG ADE!**



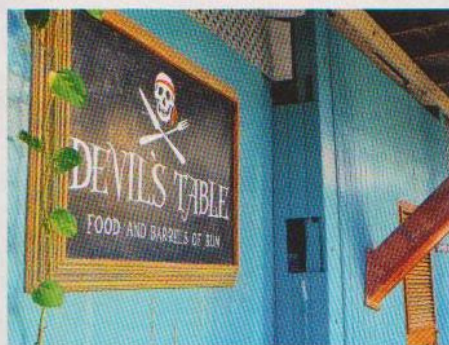
METROPOLE

Altes Muskat-Handelshaus am Hafen von St. Georges, der Hauptstadt Grenadas



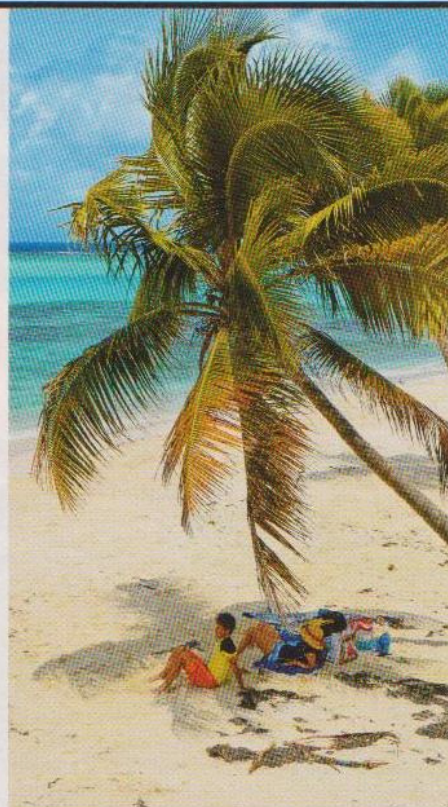
ESSEN AN BORD

Händler, die ihre Waren frei Bordwand anbieten, trifft man fast überall im Revier



ESSEN AN LAND

Wer sich nicht selbst versorgen mag, kann in unzähligen Bars und Restaurants einkehren



ROBINSONINSEL

In den Tobago Cays findet man sie tatsächlich noch, die einsamen Palmeninseln

Wer genug von St. Georges hat, fährt mit dem Dingi zur Grand Anse, einem kilometerlangen, palmengesäumten Sandstrand südlich der Stadt. Anker ist zwar dort verboten, doch mit dem Beiboot oder zu Fuß ist die Bucht problemlos zu erreichen. Spätestens mit dem Caipirinha von der Strandbude in der Hand und den Füßen im Sand ist die Hektik der Stadt vergessen.

Vieles ließe sich noch unternehmen auf Grenada. Wandertouren durch den Urwald etwa samt einem Besuch der Wasserfälle oder auch eine Besichtigung der Schokoladenfabrik. Doch am Ankerplatz zerrt die „Marlin“ an ihrer Kette. Unsere Bedenken bezüglich Segelns während der Hurrikansaison hat der amerikanische Skipper Larry, der seit Jahrzehnten in der Karibik unterwegs ist, zerstreut: „Bis August habt ihr nichts zu befürchten. Vielleicht zieht mal eine Depression durch, aber die wirklich gefährlichen tropischen Stürme kommen erst später“, hatte er uns in Trinidad versichert.

Eine kräftige Brise pfeift die Berge von Grenada herunter. Zwölf Seemeilen in Lee, Wind ohne Welle, was kann schöner sein? An der Nordspitze empfängt uns der Schwell

des Atlantiks. Das Wasser ist flach, kaum hundert Meter tief, da sich die Inselkette der Grenadinen unter Wasser fortsetzt wie ein Gebirgszug. Erst zwischen Bequia und St. Vincent können die Wassermassen des Atlantiks wieder ungestört ihren Weg in die Karibische See aufnehmen.

Teil dieser Gebirgskette ist der aktive Unterwasservulkan Kick'em Jenny. Der liegt auf der direkten Route zwischen Grenada und der kleinen Schwesterinsel Carriacou. Zuletzt ist er 1989 ausgebrochen, eine annähernd eine Seemeile umfassende Sicherheitszone ist auf den Seekarten eingezeichnet. Auch wenn gerade keine aktuellen Warnungen vorliegen, ist man gut beraten, diese Zone zu meiden. Über dem Vulkankrater steht ein unangenehmer, brechender Schwell.


Unruhig beobachten die Kinder das Wasser, Anzeichen von Lava sind keine zu sehen, dafür zieht sich im Osten der Himmel zu. Hektik kommt auf an Bord. „Das gibt ordentlich Wind, wir müssen reffen“, kommt es vom Skipper. Die Kinder springen aus der Schusslinie ins Deckshaus, ich eile zum Mast, hake das zweite Reff ein. Keine Sekunde zu früh, innerhalb kürzester Zeit ist die

See weiß, und Böen mit 30 Knoten legen das Schiff auf die Seite. Dazu schüttet es aus Eimern. Zehn Minuten später ist der Spuk vorbei, wir aber sind nass bis auf die Haut. Angesichts der tropischen Temperaturen ist das zum Glück nicht weiter schlimm.

Die Nacht verbringen wir vor Anker in Lee der kleinen Isle de Ronde. Die bei Schönwetter idyllische Bucht beschert uns eine unruhige Nacht. Immer wieder ziehen Gewitter über uns hinweg, ein Ankerleger geht auf Drift. Sie sind nicht zu unterschätzen, die heftig-kurzen tropischen Squalls, weder auf See noch vor Anker.

Am nächsten Morgen ist die Front durch, unser Ziel heißt Petit Martinique. Ab der Nordspitze Carriacous müssen wir aufkreuzen. Der Turbo-Diesel bleibt aus, zu viel Spaß machen die Schläge zwischen Riffen und Inseln. Breit genug ist der Pass für eine sichere Navigation.

Das Städtchen Winward auf Carriacou und die Insel Petit Martinique sind das Zentrum des traditionellen Segelbootbaus der Grenadinen. Nicht selten sieht man die →



Segelyachten in der Tyrell Bay vor Carriacou. Vom Strand aus lässt sich der Sonnenuntergang genießen

Holzboote unter Segeln in die Lagune einlaufen. Ende Juli findet alljährlich die Carriacou-Regatta statt, bei der nicht nur Einheimische ihr Können unter Beweis stellen.

An Land scheint auf der kleinen hügeligen Insel die Zeit stehengeblieben zu sein. Gerade eine Handvoll Autos gibt es, die meisten Menschen sind zu Fuß unterwegs. Gegenüber der Dorfschule, wo die Kinder bei offenen Fenstern und Türen über dem Einmaleins brüten, liegt der Friedhof mit Blick aufs Meer. Blühende Ranken und schiefe Grabsteine – die Toten haben ihren Platz mitten im Ort.

Wer sich von den Höhenmetern nicht abschrecken lässt und die Berge der Insel erklimmt, wird mit einem herrlichen Ausblick über den Archipel belohnt. Die gesamte Farbpalette der Blau- und Türkistöne umgeben Petit Martinique und die Nachbarinsel Petit St. Vincent. Zum Tagesausklang kann man in einer der familiengeführten Strandbars einkehren und den Locals beim Dominospielen zusehen. Eine Insel mit viel Charme und ganz ohne Glamour.

Den liefert das Luxusresort der Privatinsel Petit St. Vincent. Der größte Teil des

Fleckens ist exklusiv den Hotelgästen vorbehalten, doch in dem öffentlichen Bereich mit Strand, Boutique, Spa und Beachbar sind Segler gern gesehen. Wir machen es uns auf einen Rumpunsch mit Schirmchen in der stylischen Strandbar gemütlich. Am Abend spielt eine bekannte Steelband aus Union Island auf und sorgt für karibische Stimmung. Wer sich verwöhnen will, bestellt frische Steaks und Lobster vom Grill.

Am Morgen holt uns ein Klopfen an der Bordwand vom Frühstückstisch. „Wanna

have some fish? Fresh bread? Tomatos?“ Scrumbs schiebt seine weiße Kapitänsmütze in den Nacken, eine Zahnlücke zielt das breite Grinsen. Er arbeitet wie so viele Einheimische als fliegender Händler. Mit bunt bemalten Holzbooten fahren sie die beliebten Ankerplätze ab und verkaufen Fisch, Langusten, kaltes Bier und warmes Brot an die Segler. Gerade in der Saison von November bis Ende Mai ist das ein lohnendes Geschäft. Wer hat nicht gerne ein dickes Thunfischsteak in der Pfanne, wenn das eigene Angelglück ausbleibt?

OB BOOTSBAU ODER WALFANG, JEDE INSEL PFLEGT IHRE TRADITIONEN

Billiger als bei Scrumbs findet man Meeresfrüchte auf dem Fischmarkt von Hillsborough auf Carriacou, unserem nächsten Stopp. Nicht nur frischer Fisch, auch die notwendigen Ausklarierungspapiere für die Weiterfahrt in die Grenadinen bekommt man hier. Keine acht Meilen dauert der Trip nach Union Island, südlichster Punkt des Inselstaates St. Vincent. Zu kurz, meint die Crew.

„Sollen wir nicht mal wieder einen großen Schlag segeln?“, werfe ich in die Runde. „Du hast recht, das Haus von Mick Jagger →

REVIER-INFOS

Die Inseln im südlichen Antillenbogen anzusteuern lohnt nicht nur zur **HOCHSAISON IM WINTER**. Wer es ruhiger mag, ist mit einem Chartersörn im Juni oder Juli besser beraten

DAS REVIER

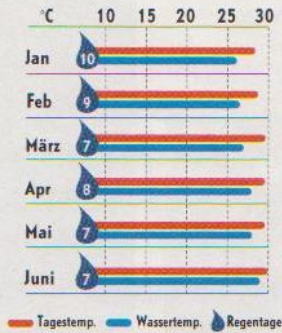
Von Grenada aus lassen sich Törns schon ab einer Woche planen: Ein Tagestrip von zirka 35 Meilen bringt einen bis Carriacou, nach den Ausklarierungsformalitäten geht es mit ggf. einem Zwischenstopp auf Petit Martinique weiter nach Union Island. Weitere sechs Meilen entfernt liegen die Tobago Cays. Nach einem kurzen Zwischenstopp zum Ausklariieren auf Union geht es in Luv zurück in den Süden Grenadas. Wer zwei Wochen Zeit hat, segelt bis Bequia.

ANREISE

British Airways und Virgin Atlantic fliegen Grenada von London aus an. Mit Caribbean Airlines kann man alternativ mit Zwischenstopp auf Trinidad nach Grenada reisen. Condor bietet Direktflüge von Frankfurt während der Wintermonate an.

WIND & WETTER

Der Passat weht ganzjährig, von Dezember bis Mai weht er oft nördlicher mit 4 bis 6 Beaufort. Im Sommer, der offiziellen Hurrikansaison vom 1. Juni bis zum 30. November, ist er schwächer und kommt aus südöstlicher Richtung. Grenada und St. Vincent werden nur selten von tropischen Stürmen heimgesucht. Eine Garantie dafür gibt es aber nicht, wie Hurrikan Ivan 2004 gezeigt



hat. Juni und Juli sind dennoch ein Geheimtipp für eine Reise auf die Inseln. Viele Charterfirmen locken dann mit Preisnachlässen, die Ankerplätze sind weniger überfüllt. Allerdings sind in dieser Zeit auch die touristischen Angebote eingeschränkt.

CHARTER

Auf Grenada gibt es mehrere Charterbasen, etwa die von Moorings und Sunsail in der Marina Port Louis in der Hauptstadt St. Georges. Kleinere Firmen im Süden der Insel gibt es zum Beispiel in der True Blue Marina.

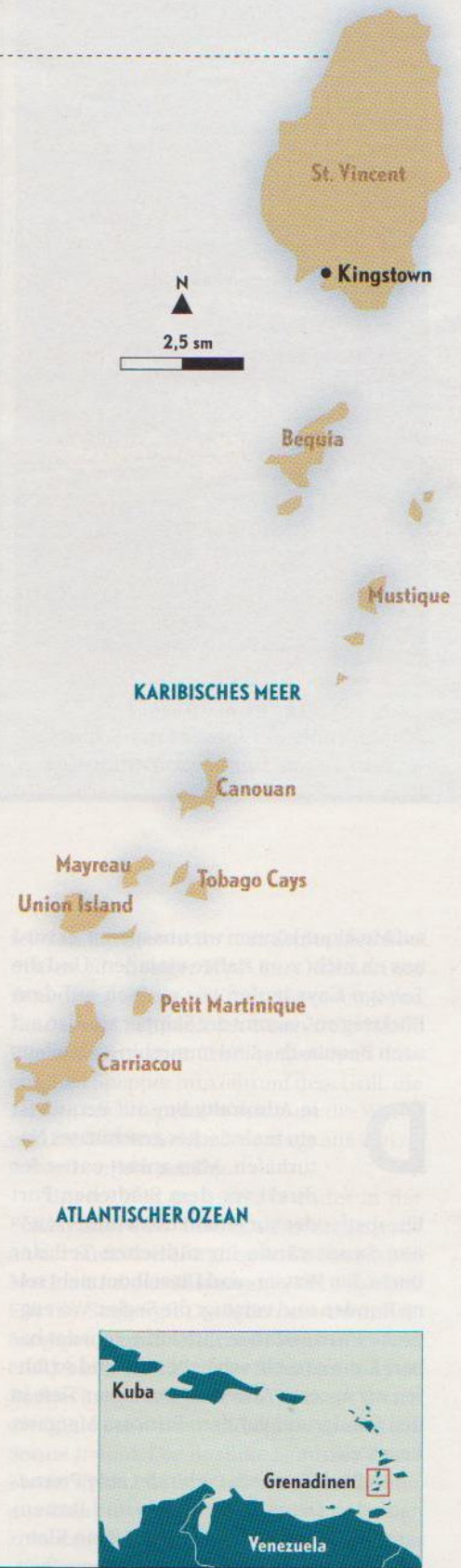
HÄFEN & ANKERPLÄTZE

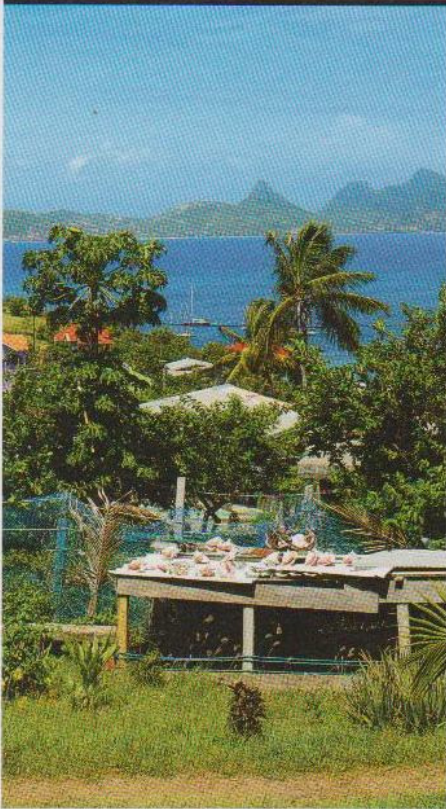
Gute Marinas gibt es nur im Süden Grenadas, hier jedoch in jeder geschützten Bucht. Hinzu kommen der Grenada Yacht Club und die Port Louis Marina an der Westküste vor St. Georges. Preise bei 0,50 bis 1,00 Euro pro Fuß/Nacht. Wasser bekommt man in jeder Marina oder in Bequia per Versor-

gungsschiff. Wasser ist kostbar auf den Inseln, für 1000 Liter können bis zu 50 Euro fällig werden. Diesel gibt es günstig auf Petit Martinique. Geschützte Ankerbuchten findet man fast überall. Auf den Tobago Cays, in der Tyrell Bay und auf Sandy Island kostenpflichtige Murings.

NAVIGATION

Tidenhub ca. 0,5 Meter. Der Nordäquatorialstrom setzt in westnordwestliche Richtung, die Stärke wird in Küstennähe vom Tidenstrom beeinflusst. Eine Stunde vor bis vier Stunden nach Niedrigwasser kann eine bis zu einem Knoten starke Gegenströmung nach Ost setzen. Bei starkem Ostwind gegen Strom unangenehme Welle. Die Passagen zwischen den Inseln sind dem Schwell des Atlantiks ausgesetzt, Wellenhöhe um 1,50 Meter. Augapfelnavigation ist in Küstennähe erforderlich. Ankerplätze in Riffnähe wie zum Beispiel die Tobago Cays um die Mittagszeit ansteuern.



**MEERESFRÜCHTE**

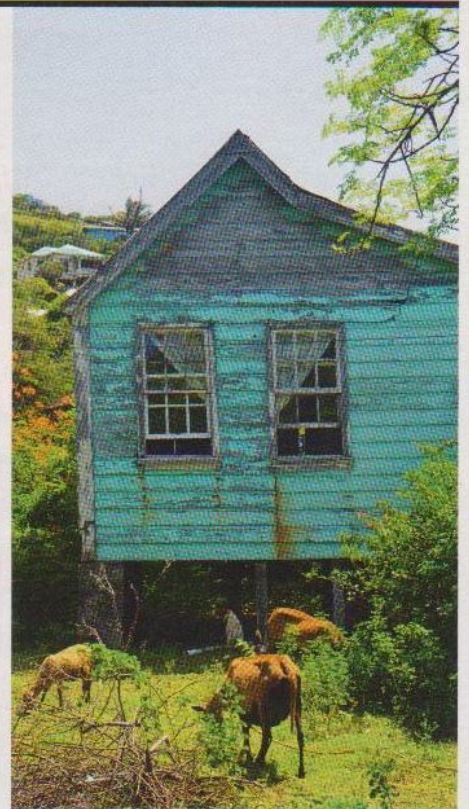
Mayreau nahe der Tobago Cays. Schneckengehäuse sind zum Trocknen ausgelegt

**KUNST FÜR DIE KLEINEN**

Herausgeputztes Mädchen auf Grenada, das stolz sein geschminktes Gesicht vorzeigt

**KUNST FÜR DIE GROSSEN**

Galerie, Boutique und Strandbar: Auf Union Island gibt es das alles unter einem Dach

**ARM & REICH**

Einfaches Holzhaus auf Carriacou, das Vieh im Garten. Am Hang weiter oben eine Villa

auf Mustique können wir uns sparen, er wird uns eh nicht zum Kaffee einladen. Und die Tobago Cays laufen wir einfach auf dem Rückweg an“, stimmt der Skipper zu. Also auf nach Bequia, das sind immerhin 28 Meilen.

Die Admiralty Bay auf Bequia ist ein malerischer geschützter Naturhafen. Man ankert entweder direkt vor dem Städtchen Port Elizabeth oder vor einem der wunderschönen Sandstrände im südlichen Teil der Bucht. Ein Wasser- und Dieselboot zieht seine Runden und versorgt die Segler. Wo englische Prinzessinnen ihre Füße gebadet haben, kann es nicht schlecht sein, und so fahren wir unseren Anker auf vier Meter Tiefe in den Sandgrund vor dem Princess Margaret Beach ein.

In Port Elizabeth verbindet eine Promenade den Ort mit den Hotels und Restaurants im Süden. Jedes einzelne ist ein Kleinod, liebevoll gestrichen, dekoriert, gepflegt. Beschauliche Läden mit ausgefallenem Kunsthandwerk, ein uriger Bootszubehör- und Fischereiladen, unzählige Obststände mit tropischen Früchten und ein gut sortier-

ter Buchladen laden zum Bummeln ein. Im märchenhaften „Gingerbread Hotel“ entdecken wir eine echte Eisdiele mit hausgemachtem Mango- und Kokosnusseis. Der Verkäufer sitzt hinter seiner Kühltheke auf einem altem Barhocker, spielt Gitarre und singt Bob-Dylan-Songs.

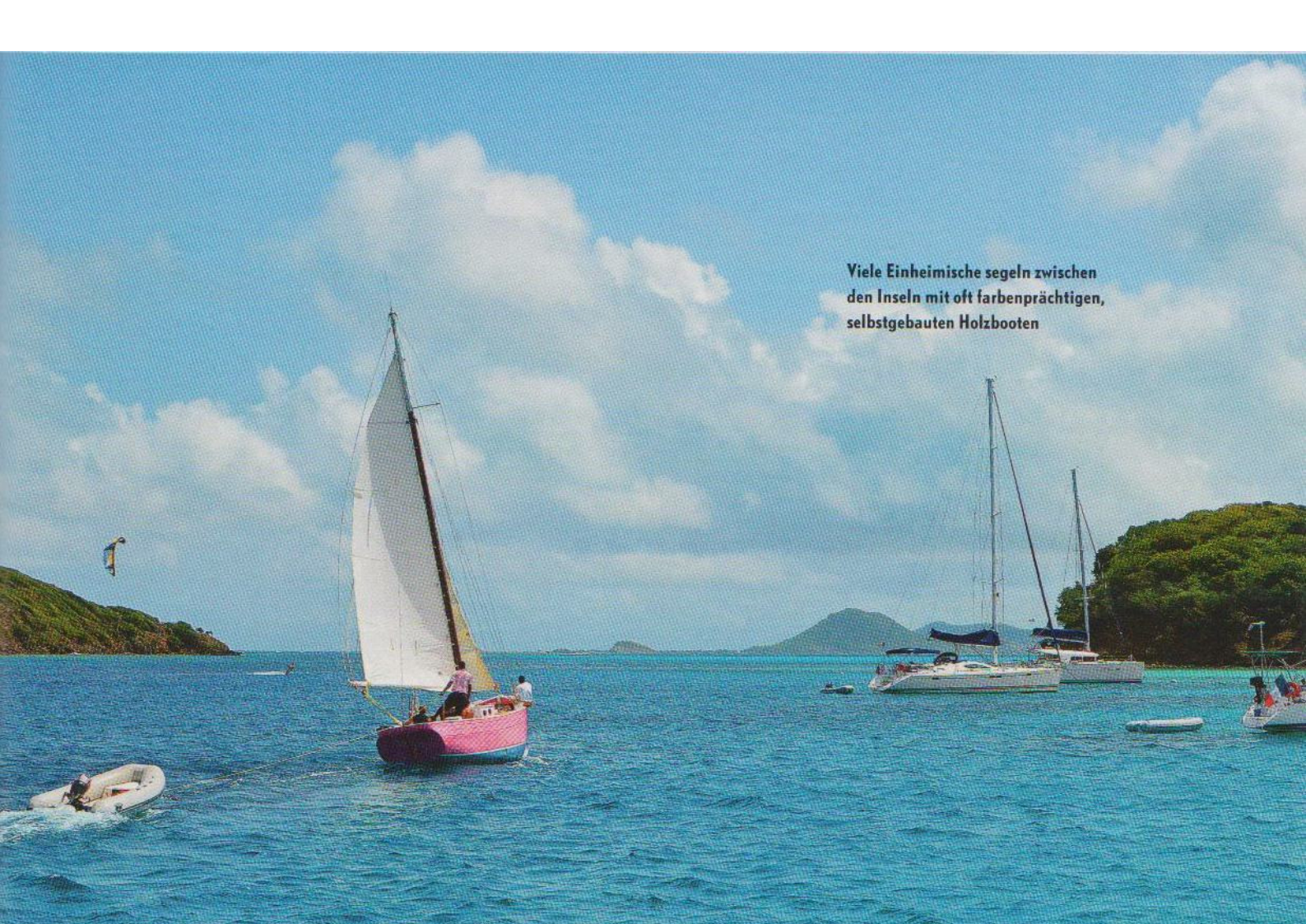
Die Bewohner Bequias sind Nachfahren schottischer Farmer, afrikanischer Sklaven und amerikanischer Walfänger. Bis heute hat man sich die Walfängertradition bewahrt. Eine Fangquote von vier Tieren im

Jahr steht ihnen zu. Gejagt wird wie einst in offenen Booten und mit von Hand geworfenen Harpunen. Nur noch wenige Einheimische beherrschen die alte, gefährliche Technik. Die Walfluke eines Buckelwals zielt so manchen Souvenirladen, im „Whaleboners“ nimmt man sein Bier an einer Theke aus Walfischknochen zu sich.

Bequia hält eine weitere Überraschung bereit. Schon beim Einlaufen in die Bucht haben wir auf der Nordseite ein Tauchboot gesehen. Schnell ist die Schnorchelausrüstung ins Dingi geworfen, und die Familie macht an der Boje fest. Kopfüber lassen wir uns ins Wasser fallen – und staunen. Keine halbe Seemeile von der Stadt entfernt finden wir ein wunderbar intaktes Riff mit einer verblüffenden Fischvielfalt. Fächer- und andere Weichkorallen wiegen sich sanft in der Strömung, Papageifische knabbern an Gehirnkorallen, Kofferfische schwirren kleinen Helikoptern gleich durchs klare Wasser.

„Nur Schildkröten haben wir noch keine gesehen“, stellt unsere Jüngste am Abend fest, womit unser nächstes Ziel feststeht, die Tobago Cays. Ein bisschen spät am Tag fällt die Entscheidung, doch der Passat ist mit

STEELBANDS UND BOB DYLAN – OHNE GEHT ES NICHT IN DER KARIBIK



Viele Einheimische segeln zwischen den Inseln mit oft farbenprächtigen, selbstgebauten Holzbooten

uns. Endlich mal Halbwindkurs, wir fieren das Groß, rollen die Genua aus und fliegen mit 8,5 Knoten Richtung Ziel.

Auf einem sandigen Flecken lassen wir am Abend den Anker in den Cays fallen. Direkt neben der „Marlin“ steckt die erste Schildkröte den Kopf aus dem Wasser, bei der Ankerkontrolle mit Brille und Schnorchel scheuchen wir einen Rochen auf, der im Sand geschlafen hatte.

Vor der Insel Baradal werden die Schildkröten mit Schwimmleinen vor Dingis und Außenbordern geschützt. Gleich nach dem Frühstück statten wir ihnen einen Besuch ab. Bestimmt zehn Hawksbill-Schildkröten grasen friedlich am Meeresboden und lassen sich von unserem aufgeregten Geschnatter nicht stören. Ab und an holen sie Luft an der Wasseroberfläche, um gleich wieder abzutauchen.

Die Tobago Cays sind kein einsamer Ankerplatz, schon gar nicht in der Hauptsaison. Trotzdem sind wir häufig allein am feinen Robinson-Sandstrand der Insel Petit Bateau. Die einzigen Lebewesen sind ein paar riesige Iguanas, Echsen, die sich in der Sonne auf den Felsen aalen.

Die Inseln sind Naturschutzgebiet, ankern darf man hier aber trotzdem. Entweder zwischen den Korallen auf Sandgrund, oder man macht gegen Bezahlung an einer der Muringbojen fest. Die Nationalparkgebühr wird vom Ranger direkt am Ankerplatz eingetrieben.

Wir erreichen die Tyrell Bay auf Carriacou. Sonntags kocht dort eine karibische Gemüseverkäuferin am Strand kreolischen Eintopf. Mitessen darf jeder, der will. Und zwar kostenlos, solange er sein Bier dort einkauft. In der Bucht herrscht internationales Fahrtenseglerflair, ausgezeichnete kleine Beach-Restaurants laden zum Verweilen ein.

Der letzte große Schlag auf den Grenadinen führt uns zurück nach Grenada. Da wir nicht motoren wollen, entscheiden wir uns für die Route in Luv der Gewürzinsel. 40 Seemeilen hoch am Wind geht es in den Süden Grenadas. Abends sind wir am Ziel und lassen den Anker in der kleinen Bucht auf der Westseite von Hog Island fallen.

Es ist Sonntag. Am Strand der kleinen, nur von Ziegen und Kühen bewohnten Insel

relaxen Einheimische und Segler gleichermaßen. Ein riesiger Topf Curry schmort auf dem offenen Feuer, Mütter dösen mit ihren Kindern im Schatten der Bäume, die kleine Bar schenkt kaltes Carib gegen den Durst aus, Red Snapper brutzeln auf dem Grill, die Kinder kreischen im Wasser um die Wette, und die Locals drehen die Anlage auf. Viel zu schnell vergeht der Tag.

Unsere Zeit in Grenada endet in der Prickly Bay, dem Zentrum des Yachtsports an der Südküste. Dort liegen die Prickly Bay Marina und das Restaurant „The Big Fish“. Für die Segler gibt's täglich ein Unterhaltungsprogramm. Alternativ kann man sein Geld beim karibischen Schiffsausrüster Budget loswerden oder am Calabash Beach die Beine ins Wasser und das Gesicht in die Sonne halten. Die Buslinie Nummer 1 verbindet die Bucht im Fünf-Minuten-Takt mit der Hauptstadt und den Sehenswürdigkeiten der Insel.

Für uns geht es morgen weiter südwärts, gen Trinidad. Doch heute lassen wir es uns beim Abendessen mit Fischstäbchen und Kartoffelpüree noch einmal gut gehen – natürlich mit einer Extraprise Muskat.

1 Eine Yacht in den British Virgin Islands, der wohl beliebtesten Charterdestination deutscher Segler



TRAUMINSELN FÜR JEDEN GESCHMACK

*Es gibt viele tolle Segelziele in der Karibik. Mit Blick auf Schwierigkeitsgrad, Erreichbarkeit oder Preisniveau hat jedes seine speziellen Vorzüge. Unsere **REVIER-PORTRÄTS** zeigen, wo welche Crew am besten aufgehoben ist*



1 BRITISH VIRGIN ISLANDS (BVI)

Das ideale Revier für Karibik-Einsteiger – und wohl auch deshalb eines der beliebtesten von deutschen Crews. Die Entfernungen zwischen den Inseln sind gering, es gibt alle paar Meilen tolle Strände, die dem typischen Karibik-Klischee von weißem Strand, Palmen und türkisem Wasser entsprechen. Der Archipel ist gut geschützt, die Navigation einfach, die Infrastruktur mit Anlegern, Häfen, Bojenfeldern lückenlos. Zum Revier gehören quasi nebenan noch die US und Spanish Virgin Islands. Da für sie aber ein Visum nötig ist, werden sie nur selten angelaufen. Seit 2013 kann man auch direkt in den Spanish Virgin Islands auf Puerto Rico starten.

REVIER-HIGHLIGHTS

Die riesigen Granitblöcke am Strand von The Bath auf Virgin Gorda, die zugleich Naturschutzgebiet sind, haben noch jeden begeistert. Zwischen den imposanten Blöcken bilden sich Höhlen und Grotten, die erkundet werden können. Dann gibt es natürlich die winzigen Palmeneilande wie Sandy Spit, die für viele den Traum von der Karibik verkörpern. Stets ist die nächste Strandbar nicht weit, etwa die „Soggy Dollar Bar“ auf Jost von Dyke in der White Bay, wo der Drink „Painkiller“ erfunden wurde. Das Revier ist abwechslungsreich, mit dichter touristischer Infrastruktur: mal edle Resorts, mal urige Strandbars, mal bunte ehemalige Piratennester mit Shops wie Sopers Hole – das Richtige für Crews, die genießen wollen. Dafür sind die BVIs in der Saison bis etwa Ostern gut besucht. Preisniveau wegen des relativ günstigen Dollars auf europäischem Niveau.

SO SEGELT ES SICH DORT

Das Revier im Sir-Francis-Drake-Kanal zwischen Tortola, Virgin Gorda und den kleinen Inseln südlich verlangt den Crews nicht zu viel ab. Der Wind weht beständig aus Nordost bis Ost mit 10 bis maximal 25 Knoten.

ANREISE & CHARTER

Meist über St. Maarten mit Air France und Inselhüpfer nach Tortola. Oder – sehr gut für 14-Tages-Törns geeignet – neuerdings über Puerto Rico (San Juan) und dann weiter nach Tortola mit Condor, die oft günstiger ist. Ebenfalls wachsender Beliebtheit erfreut sich ein Oneway mit dem Wind im Rücken von St. Maarten mit Abgabe des Bootes in Tortola. Das kostet zirka 700 Euro Aufpreis. Empfeh-



lenswerte Starthäfen auf Tortola und St. Maarten mit großem Flottenangebot.

2 LEEWARD ISLANDS

Mit rund 220 Seemeilen ist das Revier zwischen Dominica im Süden und Anguilla im Norden das weitläufigste der Karibik. Die Entfernungen zwischen den Inseln sind etwas größer als in den BVIs. In gewisser Weise ist das Revier zweigeteilt: Da die meisten Crews entweder auf St. Maarten, ganz im Norden, oder auf Guadeloupe im Süden starten, segelt man meist nicht den gesamten Archipel ab. Tatsächlich kann man ab Guadeloupe einen schönen Törn planen, der nur um die Hauptinsel, die Nachbarn Marie Galantes, die Iles des Saintes und das sehr ursprüngliche Dominica mit seinem Urwald, führt. Die Inseln haben viel Flair aus der Kolonialzeit, der französische Einfluss ist spürbar. Weiter im Norden lässt sich ein ähnlicher Törn mit kurzen Etappen segeln. St. Barth, Barbuda oder Anguilla bieten tolle Strände, schöne Buchten und nette Bars und Restaurants. Saba und Statia sind lohnende

Abstecher für echte Tauch-Fans, zahlreiche Firmen bieten Touren an.

SO SEGELT ES SICH DORT

Wer das ganze Revier in Angriff nimmt, hat längere Schläge auf dem Tagesplan. Da die Inseln aber relativ günstig zum Nordostpassat liegen, sind die Kurse oft angenehm. Segelspaß in Passatwind-Bedingungen ist hier garantiert. Im Osten der Inseln mehr Seegang.

ANREISE & CHARTER

Die meisten Crews fliegen nach Guadeloupe oder St. Maarten, die gut angebunden sind, oder direkt mit Condor nach Antigua. Allerdings nützt diese Verbindung nur etwas, wenn man auch auf Antigua startet, ein Weiterflug auf andere Inseln ist schwierig. Auf diese drei Inseln konzentriert sich das Charterflotten-Angebot.

3 WINDWARD ISLANDS

Nach den BVIs das wohl zweitbeliebteste Ziel deutscher Crews. Das Revier ist vor allem wegen der Grenadinen und Tobago →



Cays zwischen St. Vincent und Grenada bekannt und beliebt (siehe Bericht ab S. 42). Dort reiht sich ein typisches Sandstrand- und Palmen-Inselchen an das nächste. In der Saison wird es aber auch relativ voll, eben weil der Archipel ein Traumziel ist. Weiter im Norden liegen mit Martinique, St. Lucia und St. Vincent drei ehemalige Vulkaninseln, von denen die Pitons auf St. Lucia die wohl bekannteste Landmarke ist. Die typischen karibischen Strände sind hier etwas rarer.

SO SEGELT ES SICH DORT

Island-Hopping ist angesagt, wobei bedacht werden will: Wer im Norden startet und weit gen Süden segelt, muss zurück längere Amwindschläge einplanen. Typisch für dieses Revier sind die sogenannten Boatboys, die Crews vor Anker und oft sogar schon bei der Anfahrt zur Küste mit allerlei Waren oder Dienstleistungen teils aufdringlich beglücken wollen. St. Vincents Westküste ist mittlerweile sogar etwas verrufen wegen gele-

gentlicher Kleinkriminalität. Im Rest des Reviers ist das jedoch kein Problem.

ANREISE & CHARTER

Deutsche Crews starten meist ab Martinique, seltener ab St. Lucia. Das Flottenangebot ist auf letzterer Insel relativ klein. Die Möglichkeit, direkt ab den Grenadinen zu starten, etwa ab Canouan, ist mittlerweile nicht mehr gegeben; zudem ist die Fluganbindung un-

günstig. Relativ neu ist dafür die Option, ab Grenada zu starten. Von dort hangelt man sich gegen den Wind nach Norden und hat auf dem Rückweg dann Backstagsbrise.



6 Katamaran vor den Mangroven-Inseln der Cays nahe der Küste von Belize

4 BAHAMAS

Ein wunderschönes und etwas unterschätztes Revier, was an den ungünstigen Fluganbindungen und den etwas niedrigeren Temperaturen zur deutschen Winterzeit liegt (um die 20 Grad). Dabei sind die kleinen Inseln der Bahamas ein attraktives Ziel: kurze Entfernungen sowie wunderschöne, meist flache Koralleninseln im reinsten türkis Wasser. Die Infrastruktur ist ganz auf den amerikanischen Kunden ausgerichtet, entsprechend gut sind Service, Restaurants, Bars und Shops. Kleine Inseldörfer und Orte gestalten den Landgang abwechslungsreich. Trotzdem gibt es noch genug abgeschiedene, einsame Inseln mit wunderschönen Ankerplätzen. Wer Lust auf leuchtende Palmen-

strände hat, kommt hier auf seine Kosten. Allerdings ist es meist sehr flach, deshalb sind vor allem Katamarane gefragt.

SO SEGELT ES SICH DORT

Das Revier hat eine enorme Ausdehnung von fast 400 Meilen, entsprechend bewegt man sich vor allem in den Abacos, einem Archipel vor der Hauptinsel Great Abaco, in dessen Einzugsgebiet die Charterstützpunkte liegen. Die Bahamas liegen hinter einem riesigen Riffgürtel, der die Inseln perfekt vor Schwell schützt wie kaum ein anderes Karibik-Revier. Navigiert wird nach Sicht, zahlreiche Untiefen muss man dabei im Auge behalten. Der Passat weht hier fast immer aus östlichen bis südöstlichen Richtungen. Die nächste Bucht ist meist nur einen Katzensprung entfernt.

ANREISE & CHARTER

Entweder über die USA mit Umstieg in Miami oder direkt nach Nassau. Oft ist eine Übernachtung nötig. Ausgangsbasis ist Marsh Harbour. Fast nur Kats im Angebot, wegen der geringen Wassertiefen. Das Preisniveau ist höher als im Rest der Karibik.

5 KUBA

Neben Belize der Exot der Karibik-Revier. Ursprünglich, mit viel unberührter, einsamer Natur ohne Massentourismus und wenigen anderen Booten. Viele Besucher sagen, hier sei es vielfach noch wie im Rest der Karibik vor 40 Jahren. Das hat aber auch seinen Preis: Eine Infrastruktur für Yachties ist kaum vorhanden, Einkaufsmöglichkeiten sind rar, Restaurants und Bar selten. In den Städten herrscht der morbide Charme des bröckelnden Sozialismus. Es gibt zwei lohnende Revier: von Cienfuegos im Süden der Insel nach Westen zur Isla de la Juventud und Cayo Largo oder nach Osten in den Archipel des „Gartens der Königin“.

SO SEGELT ES SICH DORT

Es wird fast immer geankert, gut ausgebaute Häfen sind Mangelware. Die Navigation zwischen den Inseln erfordert Erfahrung und Umsicht, die Kennzeichnung ist lückenhaft. Ein Revier für gestandene Karibik-Segler.

ANREISE & CHARTER

Gutes Angebot an Direktflügen nach Havanna. Dort mindestens einen Tag zum Sightseeing einplanen. Dann drei bis vier Stunden



3 Typisch für die nördlichen Windward Islands sind die tropisch grünen Hügel, alte Vulkankrater, wie die Pitons auf St. Lucia

Weitere Infos zu Revieren und älteren Artikeln auf yacht.de, Webcode #86137

Transfer nach Cienfuegos, dem einzigen Charterstützpunkt des Reviers.

6 BELIZE

Kompaktes Revier von etwa 150 Seemeilen Ausdehnung vor der mittelamerikanischen Küste. Es liegt geschützt hinter einem gewaltigen Korallenriff, das die Gewässer gut abschirmt. Entsprechend flach sind die Inseln. Tolle Strände, teils Mangrovenurwald, viel einsame Natur und kaum andere Yachten. Zudem ein exzellentes Tauch- und Schnorchelgebiet. Es gibt wenig Infrastruktur; wer

Bars, Restaurants und Häfen sucht, ist hier falsch. Viel Natur. Selbstversorgung und Abenteuerlust sind gefragt.

SO SEGELT ES SICH DORT

Navigatorisch ist das Revier sehr anspruchsvoll. Es gibt zahlreiche Riffe zwischen den Inseln, die Karten sind oft ungenau. Hinter dem schützenden Riffgürtel liegt ein tieferes „Hauptfahrwasser“, das aber nicht bei allen Charterfirmen zu befahren erlaubt ist. Die Infrastruktur ist noch sehr lückenhaft, aber größere touristische Inseln bieten das Nötigste. Oft einfache Holzanleger oder Ankern, kaum Muringbojen, vollwertige Marinas nur bei den Charterstützpunkten. Das Revier ist sehr flach, gesegelt wird fast nur auf Kats, die eindeutig die bessere Wahl sind.

ANREISE & CHARTER

Belize ist das am schwierigsten zu erreichende Ziel der ganzen Karibik. Nach Flug in die USA ist ein Umstieg nach Belize City nötig, von dort weiter per Inselhüpfen nach Placencia oder San Pedro auf Ambergris Cay – ohne Übernachtung ist das nicht zu schaffen. Durch die komplizierte Anreise liegen die Flugkosten meist um die 1200 Euro und mehr.

BELIZE UND KUBA SIND DIE REVIERE FÜR ERFAHRENE KARIBIK-SEGLER