

Reise mit der KARIN 2024

Der Plan

KARIN segelte Juli-Oktober 2023 von Hamburg nach Gran Canaria. Von dort sollte es im Januar 2024 in die Karibik gehen, um an der Heinekenregatta auf Sint Maarten und der Antigua Sailingweek teilzunehmen. Ich war noch nie dort. Die tollen Bilder der Karibikregatten hatten mich schon lange motiviert, dorthin zu segeln.



Außerdem erhoffte ich mir Wärme, üppige Natur, Reggae, Rumpunsch, neue Bekanntschaften und eine schöne Zeit mit Monika.

Die Rückreise sollte rechtzeitig vor der Hurrikansaison beginnen, also Ende Mai, mit Zwischenstopp auf den Azoren und dann weiter nach Hamburg, dort eintreffend bis Ende August 2024. Die Passagen wollte ich einhand segeln.

Die Miteignerin hatte sich für die Karibik eine berufliche Auszeit von zwei Monaten genommen und weitere drei Wochen wollten wir im Juli gemeinsam auf den Azoren verbringen. Die Regatten wollten wir zu viert segeln mit Freunden aus Deutschland plus Joker akquiriert über die Crewbörse.

KARIN und ihre Ausrüstung

KARIN wurde 2017/2018 als Eigenbau aus den Negativformen des Jollenkreuzers JK28 gebaut. Sie ist 8,50m lang, 2,55m breit, geht 1,95m tief. Sie wiegt leer 1.140kg, davon sind 440kg Ballast. Anders als der Jollenkreuzer ist KARIN komplett aus Carbon-Sandwich gebaut und hat eine feste Kielflosse mit Bleibombe. Das bringt positive Stabilität bis 125° Krängung. Fünfzehn durch Schotten getrennte Abteilungen sollen KARIN unsinkbar machen. Die Reisen 2020-2023 hatten ihre Seetüchtigkeit und Zuverlässigkeit bestätigt.

KARIN im Bau: Innenstruktur mit wasserdichten Abteilungen und Aufnahme für den noch nicht eingebauten Kiel



Navionics-Seekarten laufen auf drei unabhängigen Systemen: In zwei wasserdichten Caterpillar-Mobiltelefonen und im fest eingebauten GPS-Kartenplotter.

Ebenfalls zur Ausrüstung gehören UKW-Funkgerät, AIS-Transponder, UKW-Handfunke, pyrotechnische Seenotsignale, Notruder, EPIRB, Rettungsinsel, SurvivalSuit, 2m-Gummitender, 3-PS Yamaha Außenborder, NKE-Autopilot, Solarpanele 165Wp, Batterie LiFe 12V 100Ah, SailingGen Hydrogenerator, Jet-Boil Wasserkocher, Garmin InReach für die Kommunikation via Iridium-Satellit und ein Bimini.



Must have bimini

Reiseroute

Die Reise führte ab 04.Januar von Pasito Blanco/Gran Canaria einhand zu den Kapverden. 100sm westlich der Kapverden brach das Ruder, was einen Zwischenstopp in Mindelo notwendig machte.



Ab 23.Januar ging es mit neuem Ruder von Mindelo nach Sint Maarten, dort eintreffend am 10.Februar. In Sint Maarten wurde das Boot leergeräumt und für die Regatten nach CSA vermessen.



Vor der Heinekenregatta hatten wir noch einige Tage Zeit, um St.Martin, die Ile Fourchue, St.Barth, Saba und St.Eustatius zu besuchen. Zur Heinekenregatta kamen Matze und Julia als Crew.

Nach der Regatta segelten Monika und ich nach Pointe-à-Pitre, Terre-de-Haut, Marie-Galante und Dominica. Von dort in 3 Tagen zurück nach St.Martin, um Monika zum Flugplatz zu bringen. Dann segelte ich einhand nach Pointe-à-Pitre, traf unseren Sohn Robert und seine Freundin. Wir verbrachten gemeinsam zwei Wochen auf Guadeloupe, Marie Galante und Dominica.

Von Dominica segelte ich einhand nach Fort-de-France, um Jens für die Antigua Sailingweek abzuholen. Wir segelten zu zweit nach Antigua. Als Crew zur Antigua Sailingweek kamen der

einheimische Jhemsey und Wil aus USA dazu. Nach der Sailingweek segelten Jens und ich zurück nach Fort-de-France, wo die KARIN über Pfingsten gut zwei Wochen Pause machte.

Ende Mai kam ich mit dem Flugzeug zurück und segelte einhand 24 Tage von Fort-de-France nach Ponta Delgada. Meine Mutter hatte sich ein Bein gebrochen, so fiel der Urlaub mit Monika auf den Azoren aus. Stattdessen verbrachte ich drei Wochen mit meiner Mutter in Hamburg und turnte täglich mit ihr. Danach war sie wieder fit genug, um in Ihre Wohnung zurückzukehren.



Mitte Juli bis Mitte August segelte ich einhand von Ponta Delgada nach Cherbourg, Oostende, Vlieland, Glückstadt, Wedel. Von Gran Canaria bis Wedel waren es etwa 9.420sm, von Wedel bis Wedel gut 12.000sm.

Essen und Trinken

Zum Frühstück gab es Haferflocken, mittags Mais mit Thunfisch, Heinz-Ketchup und Zitronensaft.



Abends gab es gefriergetrocknetes Fertigmeneue mit Heißwasser in der Tüte angerührt und rausgelöffelt. Das geht gut bei Seegang. Gern hab ich zusätzlich 2 Eier in die Tüte getan, oder eine kleingehackte Zwiebel. Bei ruhigem Wetter konnte ich auch im Topf kochen. Da habe ich das Nudelkochen neu erfunden:



So spart man Wasser, Zeit und Gas.

Schlaf

An Land geht man abends ins Bett mit der Gewissheit, die ganze Nacht schlafen zu können. Auf See ist das nicht so. Also muss man sich den Schlaf bewusster einteilen, auch mal „auf Vorrat“ schlafen. Die Schiffsführung, Überwachung der Batterieladung, Satellitenkommunikation, kleine Reparaturen, Lesen, Essen, Trinken und Körperpflege füllen den Tag. Wenn alles erledigt ist, ist Schlaf immer eine schöne Option. Wie ein Bonbon, um sich selbst zu belohnen. Ich konnte täglich 6-8 Stunden in Etappen schlafen. Beim Schlafen stelle ich einen AIS-Alarm mit dem Kriterium dass ein Schiff innert 30 Minuten näher kommt als 3sm. Draußen auf dem Atlantik ist nur wenig Schiffsverkehr, mal ein Schiff pro Tag, mal keins. Der AIS-Alarm hat mich nie geweckt. Ich war immer schon vorher wach, wenn ein Schiff in die Nähe kam. Auf der Nordsee und im Kanal kann ich maximal nur 36 Stunden am Stück einhand segeln. Schiffsverkehr, Fischer, Tonnen, Untiefen und Windparks verhindern dort ausreichend Schlaf.

Geld

Karibik ist nicht billig...die kleine, gekühlte Flasche CARIB, CORONA oder PRESIDENTE Bier kostet 4,- EUR oder USD. Zum Vergleich: Im September 2024 segelten wir nochmal kurz nach Hörnum/Sylt, dort kostete die Flasche Flens 3,50 EUR. Leider konnten wir nicht genug trinken um wirklich zu sparen. Auf Dominica und Antigua wird neben dem USD auch der East Caribbean Dollar genutzt. Der Kurs ist 1:3. Manchmal lohnt es nachzufragen, welcher Dollar denn gemeint ist.

Größter Posten ist das Liegegeld. Für 28ft sind typische Preise in französischen Häfen 20,-bis 30,- EUR/d. In holländisch geprägten Häfen 30,- bis 45,- USD/d und in britischen noch mehr. Rekord waren 70,-USD/d im Antigua Yacht Club. An Mooringtonnen ist es 50% billiger, mit dem eigenen Anker teilweise gratis.

Versicherungen: Für die Erweiterung des Fahrtgebietes auf die Karibik erhöhte der Versicherer den Prämiensatz und die Versicherungssumme, was eine Verdreifachung der Prämie bedeutete. Das ließ sich aber nach der Rückkehr einfach zurück ändern. Eine Auslandsreisekrankenversicherung für maximal 60 Tage im Ausland kostet nur 20,- EUR aber 150 Tage kosten 750,-EUR.

CSA-Vermessung und Meldegelder für die Regatten waren zusammen etwa 900,-USD. Navionics Seekarten als SD-Speicherkarten und als Abo für das Mobiltelefon kosteten etwa 500,-EUR. Flüge kosteten pro Person und Strecke nach Gran Canaria oder Ponta Delgada etwa 230,-EUR. Nach Mindelo, St.Maarten oder Fort de France etwa 330,-EUR.

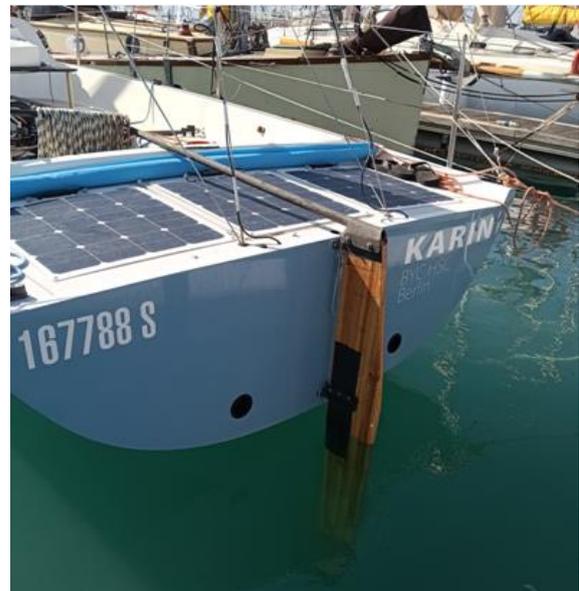
Die DGzRS erhielt von Monika vor jeder großen Etappe eine Spende. Genau wie die Menschen im Mittelalter durch den Kauf eines Ablassbriefes die Hölle vermeiden wollten. Hat funktioniert.

Damage

Die Ruderachse aus Carbon brach 100sm westlich von Mindelo unter Gennaker bei 18kn TWS und 12kn Speed. Das Ruder hatte zuvor 4 Jahre auf der Nordsee und dem Atlantik bis maximal 17kn Speed gehalten. Ich hatte das Ruder selbst gebaut und die Achse zu schwach dimensioniert. Schon 1970, 1983 und 1997 hatte ich Ruderbrüche erlebt. Deshalb hatte ich ein Notruder und die Beschläge am Spiegel vorbereitet.



15°37,754N 25°1,938W tschüss Ruder!



Notruder, feine Sache!

Die gefräste Negativform für das Ruder stand noch in Berlin, so dass in Deutschland schnell ein neues, stabileres Ruder gebaut werden konnte. Dann bin ich von Mindelo nach Hamburg geflogen, um es abzuholen. Das war der günstigste und zuverlässigste Transport nach Mindelo.





1.500sm vor St.Maarten platzte ein Hydraulikschlauch der Selbststeueranlage.



Ich musste das Boot mit backgesetzter Fock, gerefftem Groß und mittig fixiertem Ruder balancieren. Die Fock drückte den Bug nach Lee. So fuhr es selbständig raumschots, aber recht langsam und so dauerte die Passage vier Tage länger.

Der fest eingebaute Kartenplotter und eines der beiden wasserdichten Mobiltelefone gingen kaputt. Die Navionics-Seekarte funktionierte zeitweilig nur noch auf dem zweiten Mobiltelefon. Blöd, aber nicht dramatisch. Als weiteres Backup hatte ich eine Nordatlantik-Papierseekarte und die GPS-Position im AIS. Ich hätte auch über das Garmin-InReach den Kurs erfragen können.

Eine Sonnenbrille, eine Pütz, ein Fender und der Bootshaken wurden vom Meer verschlungen.

Der 3PS Yamaha Außenborder wurde zum Ende der Reise unzuverlässig. Er nahm kein Gas an, ging aus und ließ sich nicht wieder starten. So wurden die Anlegemanöver in Cherbourg und Oostende interessanter. Dort fand ich einen Mechaniker, der den Vergaser reinigte, das brachte kurzzeitig Linderung. Beim Einlaufen nach Vlieland streikte der Motor erneut. Der Hafenmeister assistierte mit seinem RIB. Auf Vlieland gibt es keinen Motorenservice, also reinigte ich den Vergaser selbst. Der Motor pötterte danach lustlos vor sich hin. Zum Ablegen aus Vlieland und Anlegen in Wedel reichte es. Wenn ein Boot klein und leicht ist und so gut segelt wie die KARIN, dann ist der Ausfall des Motors nicht so dramatisch. In Hamburg fand ich einen guten Yamaha-Service. Seitdem läuft er wieder.

CO2 Footprint der Reise

KARIN benötigt in 24 Stunden etwa 70Ah, also grob 1KWh. Der Autopilot ist der größte Verbraucher, hinzu kommen UKW/AIS, Navigationslaternen, Displays und Beleuchtung. Der Bordstrom wurde komplett mit Solarpanelen und Hydrogenerator gewonnen und in einer 12V/100Ah LiFe Batterie gespeichert. Landstrom wurde nicht benötigt. Der 3-PS Yamaha-Außenborder wurde bei Hafenmanövern genutzt und als Antrieb für das Schlauchboot. Er verbrauchte von Januar bis August 34 Liter Benzin. $34L * 2,37kg/L = 81kg$ CO2. Beim Autofahren mit Trailer auf der Strecke Berlin-Wedel –Berlin wurden 60 Liter Diesel verbrannt: $60L * 2,65kg/L = 159kg$ CO2. Das macht zusammen $81kg+159kg = 240kg$ CO2. Die KARIN erzeugt nur einen Bruchteil des CO2 im Vergleich zu normalen Blauwasser-„Seglern“. Die haben lange Reihen Dieselkanister an die Reling gelascht, laden damit täglich die Batterien. Und weil die Boote so schlecht segeln, legen sie ein Viertel bis ein Drittel der Strecke mit Motorunterstützung zurück. 2.000L Diesel (5.300kg CO2) für eine Atlantikrunde sind da locker drin.

Aber die Flüge von Monika und mir verursachten CO2:

Berlin -> Las Palmas de Gran Canaria	258kg
Mindelo->Hamburg->Mindelo	864kg
Berlin->St.Maarten- >Berlin	1.230kg
Fort de France ->Berlin->Fort de France	988kg
Ponta Delgada-> Hamburg->Ponta Delgada	574kg
Summe	3.914kg

Die Flugreisen der Regattacrew sind noch exkludiert. Fliegen ist obszön billig. Bei einem Langstreckenflug kauft man für 1,- EUR etwa 1,5kg CO2. Da hat man einen längeren Hebel als mit versteuertem Kraftstoff für das Boot oder das Auto.

Eine einfach zu realisierende Verbesserung wäre eine Segelreise mit einem gut segelnden Boot und einer Crew, die von Anfang bis Ende an Bord bleibt. So verursacht man weniger CO2 als im normalen Leben an Land. Unsere Abwesenheit von Zuhause sparte 900 KWh Strom, das entspricht etwa 300kg CO2 beim aktuellen deutschen Strom-Mix. Die Teilnahme an Regatten lässt sich CO2-neutral gestalten, indem man die zusätzliche Regattacrew lokal anheuert. Segeln fürs Klima, es ist machbar!

Regatten

Die Regatten werden an den Südküsten der Inseln gesegelt. 15 bis 25kn Passatwind aus Ost- bis Nordost sind normal. Es kann auch mal mit 25 bis 30kn wehen oder nur 10kn. Die Tonnen liegen wegen der Wassertiefe relativ dicht unter Land. Die Küste ist unregelmäßig geformt mit Buchten und Hügeln, so dass Windstärke und Windrichtung variieren. Das sorgt für Chancen und Abwechslung bei den Wettfahrten. Die Boote segeln in verschiedenen Wertungsgruppen. Die Einteilungskriterien sind die Bootsgröße, Mono- oder Multihull und Charter- oder Eigner gesteuert. Die Kurse und Tonnen der Wertungsgruppen sind unterschiedlich, so dass es nur wenige Wegerechtsituationen gibt.

Die Wettfahrten sind sehr gut organisiert. Bahnen, Startprozedur und eventuelle Frühstarter werden auf UKW angesagt. Bekanntmachungen werden nicht nur am schwarzen Brett ausgehängt, sondern auch per Whatsapp versandt. Die Wettfahrtleitung pflegt einen partnerschaftlichen Dialog mit den Teilnehmern. In Antigua kam der Wettfahrtleiter am Abend vor der Regatta zu uns an Bord, weil er uns noch nicht kannte. Oder wenn ein Boot einen Schaden reparieren muss, wird über Funk vereinbart, noch einige Minuten mit dem Start zu warten. Das ist irgendwie netter als in Europa, wo das Verhältnis zwischen Wettfahrtleitung und Teilnehmern eher hierarchisch und distanziert ist.

Die Heinekenregatta ist laut und extrovertiert. In Port de Plaisance wird eine gewaltige Bühne aufgebaut. Die Musik ist HipHop. Das Boot vibriert mit den Bässen.



Die Teilnehmer sind rund um die Lagune verstreut und der Sint Maarten Yacht Club ist auf der anderen Seite. Es gibt kein Zentrum, wo man sich automatisch trifft.

Bei der Antigua Sailingweek ist das besser, intimer. Die Hälfte der Teilnehmer liegt in Falmouth Harbour. Die andere Hälfte der Boote liegt in English Harbour, nur fünf Minuten zu Fuß entfernt. Alle Leute treffen sich im Antigua Yacht Club zu den täglichen Preisverteilungen. Da sind Restaurants und eine Bühne. Die Musik ist Reggae. Am Abend vor dem Ruhetag gibt es ein großes Konzert „Reggae in the Park“ oben auf den Klippen.



Highlights der einzelnen Inseln

Sint Maarten / St.Martin sind zwei Staaten auf einer Insel: Sint Maarten ist eine ehemals niederländische Kolonie, jetzt unabhängig aber assoziiert mit den Niederlanden. Das schafft Flexibilität bei der Steuer- und Finanzpolitik. Die Mehrwertsteuer ist nur 5%, die Infrastruktur ist rudimentär, das Gemeinwesen schwach entwickelt. Jeder schafft und rafft für sich, wie in einer Goldgräberstadt. Etwa 40 Superyachten haben ihre Basis in Sint Maarten. Es gibt eine gute maritime Infrastruktur. Sint Maarten ist über den Flugplatz SXM gut erreichbar. Mehrere Kreuzfahrtschiffe können gleichzeitig anlegen. In Philipsburg gibt es eine ganze Straße mit Juwelieren, und auch Geschäfte für Baumaterial, Motoren, Elektrik und Elektronik. Es ist das Kaufhaus der Karibik.



Anflug auf Sint Maarten (SXM). Die Strandbar am Anfang der Landebahn ist ein Touristenmagnet.

St.Martin gehört zu Frankreich und ist Teil der EU. Das Essen in Marigot ist besser als im niederländischen Teil. Man kann sich auf der Insel frei bewegen. Auch die Warenverbringung von einem Teil der Insel zum anderen scheint kein Problem zu sein. Auf der Insel leben viele Iguanas.



St. Barth und die Ile Fourchue befinden sich etwa 15sm südöstlich von Sint Maarten. Die Hauptstadt Gustavia heißt so weil sie zwischendurch mal schwedisch war, aber seit 1878 ist sie wieder französisch. Es ist dort sehr posh. Megayachten ankern vor dem Hafen. Im Supermarkt „Super-U“ gibt es Rotwein von 5,50 bis 4.040,- EUR/Flasche. Nordwestlich von Gustavia, im Anse du Colombier und hinter der Ile Fourchue kann man sehr idyllisch an Mooringtonnen liegen, schnorcheln, wandern, und manchmal schwimmt eine Schildkröte vorbei.



Die Ile Fourchue ist unbewohnt, dort gibt es tausende Kakteen mit einem sehr speziellen Aussehen



Saba denkt man, das kenn ich, aber woher doch gleich? Also es ist eine Geschichte von einer starken Frau, der Königin von Saba. Die steht in der Bibel, und es gibt auch eine Oper und einen Film. Warum der Inselstaat Saba Saba heißt weiß ich nicht. Es ist eine kleine, runde, steile, hohe Vulkaninsel.



Man kann sie sehen von Sint Maarten, da segeln wir doch mal hin! Bis 14:00 verbrachten wir mit mehreren Anlegeversuchen, Schlauchboot klarmachen und Einklarieren. Dann wanderten wir zwei Stunden über die extrem ordentliche, niederländisch geprägte Insel, um rechtzeitig zum Ausklarieren zurück zu sein. Die Leute sind freundlich, aber irgendwie gibt es schönere Dinge als Ein- und Ausklarieren und Gebühren zahlen. Man kann dort gut wandern, schnorcheln und tauchen. Mit einem Tagesbesuch wurden wir Saba nicht gerecht.

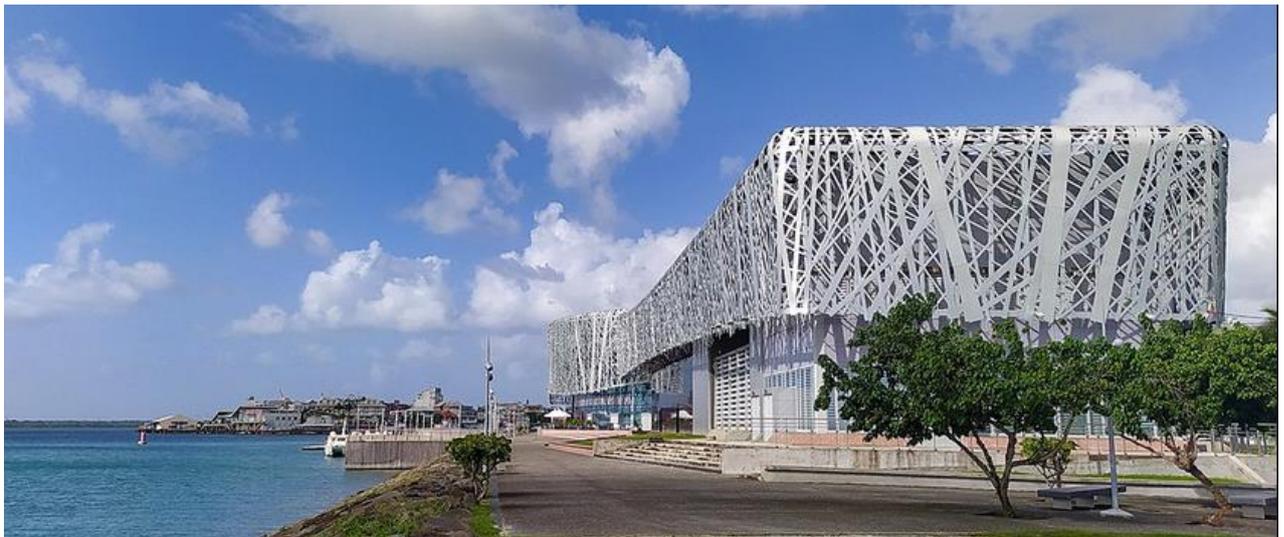


Sint Eustatius ist eine niederländische Insel mit einem erloschenen, perfekt geformten Vulkan, dem Quill. Wir sind oben auf den Grad des Kraters gewandert und auch tief unten auf dem Boden des Kessels gewesen. Überall waren Einsiedlerkrebse unterwegs.



Sie krabbeln immer bergauf bis sie stolpern und in ihrem Schneckenhaus wieder bergab kullern.

Guadeloupe ist die große französische Insel mit der Kontur eines Schmetterlings. Eigentlich sind es zwei Inseln mit einem schmalen Salzwasserfluss dazwischen. Die größte Stadt Pointe-à-Pitre ist genau in der Mitte.



Das Memorial ACTE in Pointe-à-Pitre ist ein Museum zur Erinnerung an die Sklaverei. Es zeigt das Elend der verschleppten Menschen und feiert Ihre Kreativität, ihre Stärke und ihren Freiheitswillen. Keine Anklage, kein beherrschender Zeigefinger. Wenn man rauskommt, versteht man die Gegenwart besser.



Der Wohnkomfort ist stellenweise etwas beeinträchtigt. Trotzdem gute Laune.



Schöner öffentlicher Strand in Sainte-Anne /Guadeloupe mit Schatten, Dusche und kühlem CARIB.



Im Westen von Guadeloupe sind hohe vulkanische Berge mit Regenwald, Wasserfällen und moddrigen Trails.

Marie Galante ist eine französische Insel einige Seemeilen südlich von Guadeloupe. An der Nordwestküste, vor Saint-Louis, kann man ruhig ankern. Es ist ein schläfriges Städtchen mit guten Restaurants. Die Insel ist groß, flach, rund und vom Zuckerrohranbau geprägt. Madame Poisson's Rumdestille besteht seit 1860. Man kann sie besichtigen. Es ist eine interessante Mischung aus Schrott, uralten, alten und modernen Produktionsanlagen. Der Rum ist sehr gut und sehr teuer.



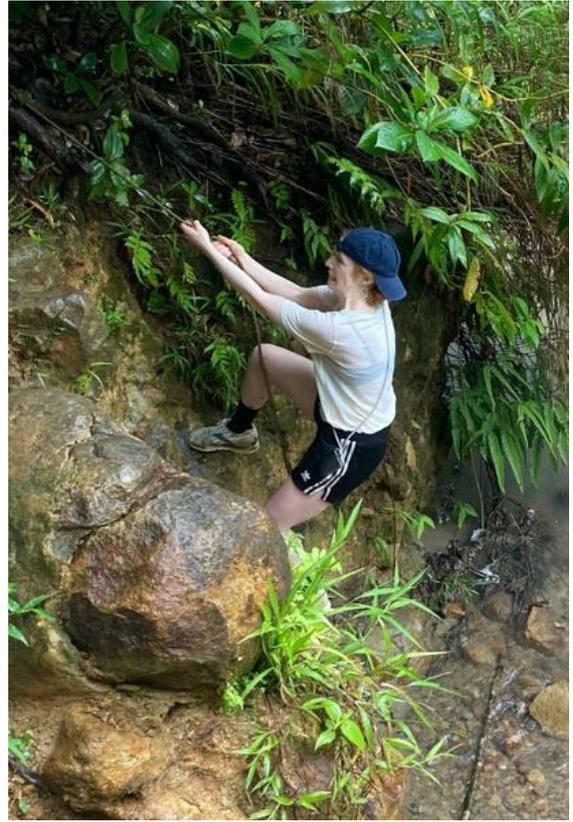
Terre-de-Haut ist eine kleine französische Insel wenige Meilen südlich von Guadeloupe. Ein fröhlicher Ferienort, der sich nicht so wichtig nimmt. Am Strand sind Ziegen.



Dominica ist ein Commonwealth-Staat. Kolumbus entdeckte die Insel an einem Sonntag und gab sich nicht viel Mühe mit dem Namen. Die einheimischen Kariben nannten sie „die große, erhabene“ das passt besser. Dominica ist mehr als 1.400m hoch, mit aktiven Vulkanen, vielen Gewässern und üppiger Tropenvegetation. Etwa 100 Yachten ankern in Portsmouth, gut betreut von der PAYS, der Portsmouth Association of Yacht Security. Die PAYS veranstaltet jeden Mittwoch am Strand ein Barbeque mit Musik, Tanz und Rumpunsch. Das macht gute Laune und die Rückfahrt mit dem Dinghi wird lustig.

Im Süden der Insel ist die Hauptstadt Roseau. Dort sind einige Mooringtonnen für Yachten. Mit Auto oder Sammeltaxi fährt man zu den Startpunkten der Trails. Der Dschungel wuchert und blüht mit unbändiger Kraft. Die Trails sind stellenweise sehr rustikal, matschig, mit Kletterseilen zu erklimmen oder man muss Bäche queren.







Hoffentlich wird daraus ein Mahagoni-Boot



Nach der sechsstündigen Wanderung zum Boiling Lake entspannt ein Bad in Titou Gorge. Das ist eine sehr schmale Schlucht, in die man hinein schwimmen kann. Von oben kommen einzelne Sonnenstrahlen. Am Ende ist ein kleiner Wasserfall. Ein verzauberter Ort.

Die Betreiber der Jausenstation bestehen darauf, dass man eine Schwimmweste leiht. Es geht ihnen gar nicht ums Geld, sondern nach der anstrengenden Wanderung kann man in dem kalten Wasser leicht einen Krampf bekommen.

Antigua & Barbuda ist ein selbständiger Staat, sehr britisch geprägt. Antiguas Naturhäfen Falmouth Harbour und English Harbour hatten für die Kriegsmarine eine große strategische Bedeutung. Die Häfen sind unter Segeln einfach anzulaufen und hurrikansicher. Die Einfahrten wurden durch Kanonen auf den Klippen gesichert. Die Teilnahme an der Antigua Sailingweek ist ein sehr guter

Grund für den Besuch. Ansonsten bietet Antigua, mit Ausnahme von Nelsons Dockyard, nichts besonderes.

Martinique ist die andere große französische Insel. Es war ein Irrtum, überhaupt dahin zu segeln. Ich dachte, die billigen französischen Inlandsflüge gäbe es nur zwischen Paris Orly und Fort-de-France. Also flog Jens nach Fort-de-France und ich musste ihn von dort abholen um 180sm zur Antigua Sailingweek zu segeln. Die billige Flugverbindung gibt es aber auch zwischen Paris Orly und Pointe-à-Pitre/Guadeloupe. Von dort wäre der Weg nach Antigua 100sm kürzer gewesen. Direkt nach Antigua fliegen ist teuer. Es gibt keine Fähre zwischen Guadeloupe und Antigua. Martinique war dann aber doch noch ganz gut, weil die Marina Trois Ilets, gegenüber von Fort-de-France, einen günstigen Liegeplatz für meine Heimreise über Pfingsten bot. Etwa 400 Yachten ankern in der Bucht von St.Anne. Weiter rein nach Le Marin gibt es mehrere Häfen und eine komplette Infrastruktur mit Werften, Marine-Hardwareshops, Motorenservice, Segelmacher...alles was man braucht. St.Anne ist ein netter Ferienort, aber warum dort ankern so populär ist? Wahrscheinlich weil es nichts kostet. Zwischen St.Anne und Fort-de-France ist der Roche du Diamant, imposante 176m hoch.



Wetter

Der Hinweg ist easy. Ab Cap Finisterre kommt man mit westlichem oder nordöstlichem Wind gut nach Süden. Ab Gran Canaria ist immer Nordostwind. Die Stärke variiert von 10-30kn und die Richtung ist 60° bis 100°. Der Nordostpassat ist erstaunlich schwällig. Typische Bandbreiten sind 10-15kn oder 13-18kn oder 15-20kn in einem 10-20 Minutentakt. Dafür hätte ich gern einen kleinen flachen Gennaker gehabt.

Zwei Tage vor Sint Maarten gab es einen kurzen Sturm mit 40kn aus Nordwest. Das war der südliche Ausläufer eines größeren Unwetters, das auf Kuba ordentlich Schaden angerichtet hatte. Die berüchtigten „Squalls“ sind mir nicht begegnet. In der Karibik regnet es fast täglich aber das stört kaum weil es warm ist und schnell wieder aufhört.



In Lee von Saba, Guadeloupe, Dominica und Martinique verursachen die hohen Berge komplette Flaute, sogar Wirbel mit Westwind. An den nördlichen und südlichen Kaps der Inseln ist der Passat 10kn stärker.

Die Rückreise ist eine Wundertüte. Generell geht es mit dem Passat nach Norden, bis der Wind auf West dreht und damit fährt man nach Osten. Meine Rückreise verlief aber nicht nach diesem Schema, sondern fast direkt nach Nordost geleitet durch ein gutes Wetterrouting. Dafür sandte ich mit dem Garmin InReach täglich um 12:00 UTC Position und Wettermeldung. Als Antwort kam von H.H. die Wettervorhersage mit Kursempfehlung.

Gut, wenn es an Bord ist

Schlauchboot, Segellatten, DACRON mit Kleberücken, Notruder, TESAPACK 4124, Wäscheklammern, WETPROTECT (ein Spray gegen Korrosion der Elektrokontakte), Matschband (Butyl-Dichtband), Austernöffner, Kleidung aus Kunstfaser (Baumwolle wird feucht und bleibt feucht), Mastleiter, PATTEX, Voltmeter, vollgeladene 12V-Reservebatterie, Stirnlampe, PROJAHN-Blindnietvorsatz für den Akkubohrer, Blindnieten, LINOLA Creme gegen Dekubitus (auf den Passagen sitzt man sich den Hintern platt), Taucherbrille zum Putzen des Unterwasserschiffs.



Mastleiter, bestehend aus Mastrutschern, Alu-Röhrchen und Dyneema

Menschen

Christophe und Carina haben mich am meisten beeindruckt. Sie standen in St.Francois / Guadeloupe vor der KARIN und fragten ganz bescheiden nach einigen technischen Details. Es stellte sich heraus, dass sie mit einem noch kleineren Boot, einer Django 770, um die Welt gesegelt waren. Und zwar hardcore, durch die Magellanstraße und dann eineinhalbmal linksrum um Australien.



Ralf traf ich an der französischen Atlantikküste. Ein spätberufener Segler, der auf einer Pogo 30 schrittweise seinen Einhand-Aktionsradius ausbaut. Der Traum von der blauen Ferne motiviert ihn, im reifen Alter segeln zu lernen.

H.H. kannte ich gar nicht. Ein gemeinsamer Freund stellte den Kontakt her, als ich einen Wettermann für die Etappe von Martinique nach Ponta Delgada suchte. Wir telefonierten und verstanden uns. Er ist Regattasegler, emeritierter Mathematikprofessor, einige Male über den Atlantik gesegelt und etwas zu alt für große Abenteuer. Er machte über 25 Tage ein ausgezeichnetes Wetterrouting und war mit dem Herzen auf See dabei. Besonders freute mich, dass er persönlich zum Welcome-Home nach Wedel kam.

Jörg, ein hagerer Physiotherapeut, Boomer wie ich, lag gegenüber am Steg in Ponta Delgada / Azores. Er wohnt auf seiner 35-ft Stahlketch, hat keine Heimat an Land. Für die Passage aus der Karibik brauchte er 62 Tage. Er lebte von rohen Nudeln, weil sein Kocher kaputt war. Wir halfen uns gegenseitig bei Wartungsarbeiten.

Jhemsey kam über das Y2K-Programm des Antigua Yacht Club auf die KARIN. Y2K bedeutet „Youth-to-Keel“ und vermittelt Jugendliche des AYC als Regattacrew. Jhemsey ist auf Antigua aufgewachsen und arbeitet dort als Segellehrer in einem Ferienresort. Er war noch nie auf Dominica.



Julia fanden wir über die Crewbörse der Heinekenregatta. Sie ist Soziologin aus Wien und erfahrene Vordeckfrau auf Seeregatten. Auf St.Maarten war sie im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit über die Zugänglichkeit von Behörden. Für Bürger von St.Maarten mit Englisch als Muttersprache ist es schwierig, Behördenangelegenheiten in der Amtssprache Niederländisch zu erledigen.

Jens aus Hamburg suchte ein sehr leichtes, lebendiges Kielboot. So fand er Ende 2022 die KK28-Story im Web. Wir verabredeten uns zum segeln auf KARIN in Berlin. Er verliebte sich in das Boot und ließ 2023 von Thomas Bergner Bootsbau seine KK28 JALLA bauen. Über das Neubauprojekt wurden wir Freunde und er kam als Crew zur Antigua Sailingweek.

Titus ist Mitglied der PAYS in Portsmouth, Dominica. Er zeigte uns eine freie Mooringtonne, half beim Ein- und Ausklarieren, ist Wassertaxi, organisiert Ausflüge, Mietauto und was auch immer. Seine Sportzigarette geht nie aus. Ich bin sicher, er war die Inspiration für den Song „Don't worry-be happy“.



Youris betreibt eine Hydraulikwerkstatt in Marigot / St.Martin. Er wurde von NKE als Servicepartner empfohlen. Auf einer Schotterfläche oberhalb des Hafens steht sein 40-ft-Container mit Generator und Presse. Unter einem Sonnenschirm hat er eine Werkbank. Seine Muttersprache ist Französisch, die seiner Freundin Englisch. Er reparierte fachkundig den geplatzten Hydraulikschlauch der Selbststeueranlage.



Bohdan war Stegnachbar in der Marina Trois Ilets auf Martinique. Boomer wie ich, wohnt er auf einer 40ft-Segelyacht, die ständig im Hafen liegt. Er stammt aus Polen und war noch zu kommunistischen Zeiten nach Paris geflüchtet. Dort machte er sein Glück als Designer, insbesondere der Kugelschreiber mit einer recycelbaren Papphülse als Griffteil war erfolgreich. Er hat noch ein zweites Boot in der Marina, eine Lady Helmsman. Aus dem Boot hat er eine riesige Baustelle gemacht, um das Deck mit einer großen Glaskuppel neu zu gestalten. Begeistert schilderte er mir sein Projekt. Ich machte einige Kommentare zu strukturellen und bautechnischen Aspekten. Sofort wurde ich sein Bootsbauguru. Seine Pläne wurden immer phantastischer. Serienbootsbau auf Sint Maarten, money is no problem! Ich musste weiter, so habe ich mich höflich verabschiedet.

Fazit

Es war ein schönes Abenteuer mit glücklichem Ausgang. Das Meer war gnädig und hat uns nicht verschlungen. Der Horizont ist weiter und die Welt runder geworden. Die Wärme, der Wind, die Farben, das klare Wasser und die üppige Natur in der Karibik sind phantastisch gut. Die französischen Inseln bieten all das als Teil der EU. Die britisch- oder niederländisch geprägten Inseln sind etwas exotischer, teurer und umständlicher beim Ein- und Ausklarieren. Die Teilnahme an Regatten strukturiert die Reise, schafft Kontakte und macht Spaß. Die Menschen sind freundlich und passen ihr Tempo den Temperaturen an. Die Karibik ist nicht der Ort, wo ich dauernd leben möchte, aber eine Saison von Januar bis Mai ist super.



Links

<https://kk28.org/> KK28 Doku KARIN und JALLA

<https://www.windy.com/> Wettervorhersagemodell ECMWF 9km

<https://msi.nga.mil/Publications/APC> Pilot Chart North Atlantic

<https://www.orcaiberica.org/copia-de-interacciones-registradas> Orca-Begegnungen

<https://www.sailing.org/2023/12/20/2024-2025-offshore-special-regulations-published/>

Ausrüstungsvorschriften von World Sailing für Offshore-Regatten

<https://www.classemi.com/?mode=documents> Ausrüstungsvorschriften Mini650

<https://caribbean-sailing.com/> Caribbean Sailing Association

<https://www.heinekenregatta.com/> Heinekenregatta Sint Maarten

<https://www.st-martin.org/> St.Martin / Marigot

https://yachtscoring.com/event_results_cumulative.cfm?eID=16108 Ergebnisse Heinekenregatta

<https://sailingweek.com/> Antigua Sailingweek

<https://www.visitantiguabarbuda.com/> Antigua

<https://www.khp-yachtcharter.com/antigua-sailing-week.html> Bareboat-Charter Antigua

https://yachtscoring.com/event_results_cumulative.cfm?eID=16104 Ergebnisse Antigua Sailingweek

<https://www.caribbean-embassy.de/saba/> Saba

<https://www.caribbean-embassy.de/st-eustatius/> St.Eustatius

<https://www.guadeloupe-islands.com/> Guadeloupe

<https://memorial-acte.fr/> Museum zur Erinnerung an die Sklaverei , Pointe-à-Pitre / Guadeloupe

<https://www.destination-marie-galante.fr> Marie Galante

<https://discoverdominica.com/en/home> Dominica

<https://paysdominica.com/> Portsmouth Association of Yacht Security (PAYS)

<https://www.intothewind.fr/> Christophe et Carina sur Django 770 en tour du monde

<https://www.helmholtz.de/newsroom/artikel/wie-viel-co2-steckt-in-einem-liter-benzin/> CO2

<https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx> CO2 pro Flug

Berlin, im November 2024

Andreas Bock