

Durch die südliche Karibik

Text und Fotos: Birgit Hackl

„Have you been up and down the Antilles?“ („Seid ihr die Antillen schon rauf- und runtergesegelt?“) ist die Standardfrage, wenn man im Süden der Karibik mit anderen Fahrtenseglern ins Gespräch kommt. Antworten wir darauf: „Nein, und wir haben es auch nicht vor,“ ernten wir meist erstaunte Blicke. Doch wir wollen auch in der Karibik unserem Motto treu bleiben: Weniger ist mehr. Anstatt also alle Antillen im Schnelldurchlauf abzuklappern, beschränken wir uns auf wenige Inseln und erkunden diese dafür genauer.

Von Suriname kommend sind die ersten logischen Stopps für uns Tobago und Grenada. Yachties mit 20 Jahren Karibikerfahrung hatten uns Appetit gemacht: Auf diesen beiden mit dichtem Regenwald bewachsenen Inseln könne man die Karibik noch so erleben, wie sie vor Ankunft des Massentourismus war. Von dort aus segeln wir dann immer vor dem Wind westwärts zu den trockenen, wüstenhaften ABC-Inseln, die unterhalb des Hurrikan-Gürtels liegen und deshalb auch im Sommer zum Cruisen einladen.

Tobago - „Liming“ und unberührte Natur. Wir steuern als erstes die Man O' War Bay im Norden von Tobago an. Nach einer ruhigen Überfahrt von Suriname mit freundlicher Unterstützung der Guyana-Strömung erreichen wir Tobago kurz vor Sonnenuntergang. Normalerweise warten wir vor der Einfahrt in eine unbekannte Ankerbucht das Tageslicht ab, aber wir wollen keine weitere Nacht mit Nachtwachen auf See zubringen, die Bucht vor Charlotteville ist groß und so wagen wir die nächtliche Einfahrt. Am Morgen bietet sich uns ein Anblick wie auf einer Postkarte: Die weite Bucht leuchtet türkis, rundherum saftig grüner Regenwald, bunt bemalte Fischerboote bestückt mit starken Außenbordern sausen vorbei, ein ebenso buntes Dorf mit kleinen, gepflegten Häusern, dazwischen blühende Büsche – wir sind begeistert.

Laut Noonsite (www.noonsite.com) ist mit den Behörden nicht zu spaßen. Alles sei sehr strikt und man müsse sich sofort nach Ankunft melden, wird in drohendem Tonfall vermerkt. Die Realität sieht ganz anders aus: Zoll und Immigration sind praktischerweise im gleichen Raum gegenüber, die Beamten sind freundlich, hilfsbereit und nach einer Viertelstunde sind alle Formalitäten abgeschlossen.

Tobago hat eine turbulente Geschichte, die Kolonialmächte wechselten sich ständig ab und es war ein Versteck für Piraten und Freibeuter. Die Namen zeugen noch von dieser Zeit: Wir ankern in der Pirate's Bay und die Nachbarbucht heißt Bloody Bay. Heutzutage ist es friedlich hier, nur wenige Touristen verirren sich in das verschlafene Städtchen Charlotteville. Hier gehen die Uhren langsamer. Entlang der Hauptstraße reihen sich bunte Standln, in denen einheimische Rasta-Männer und hängengebliebene Europäer und

Amerikaner von Andenken über Lebensmittel bis Kleidung allerlei Krimskram vertreiben. Überall liest man „Liming area“. Raum zum Limonisieren? Wir sind verwirrt, finden aber bald heraus, dass „Liming“ Herumhängen, Bier trinken, Entspannen bedeutet und hier der Nationalsport ist. Es verirren sich nur wenige Yachten nach Charlotteville, obwohl das Wasser perfekt zum Schnorcheln ist und der Strand zum Grillen einlädt. Wasser kann man direkt am Dinghisteig in Kanister abfüllen und an der Straße dahinter liegt gleich eine Tankstelle, daneben ein kleiner Supermarkt und auf dem nahen Fischmarkt wartet der Fang des Tages für wenig Geld. Nach drei wunderschönen, aber rolligen Wochen (das Wetter ist für die Jahreszeit ungewöhnlich rau und regnerisch) machen auch wir uns auf den Weg nach Süden.

Weil Charlotteville und Scarborough zwei getrennte Distrikte sind, muss man regional ausklariieren und darf laut strikter Theorie keine Zwischenstopps auf dem Weg einlegen. Der Beamte erklärt uns

Wellen brechen bedrohlich

aber zwinkernd, wie schön die Buchten an der Nordseite sind und dass wir einfach nicht allzu lange bleiben sollen. So machen wir uns trotz hohem Seegang auf den Weg. Die Bloody Bay wird im Segelführer nur bei ruhiger See empfohlen. Nach einem Blick auf die Brecher am Strand drehen wir wieder ab und segeln weiter zur Parlatuvier Bay. Diese wird im Segelführer als ruhig und geschützt beschrieben, ist aber winzig und so voll mit Fischerbooten an Bogen, dass wir keine Chance auf ein Ankermanöver sehen. Langsam zweifeln wir, ob aus dem Zwischenstopp noch etwas wird, die Wellen brechen bedrohlich an der klippenbewehrten Küste, doch

- 1 Englishman's Bay, Tobago
- 2 Washtag im Paradies
- 3 Charlotteville
- 4 Dschungelwanderung

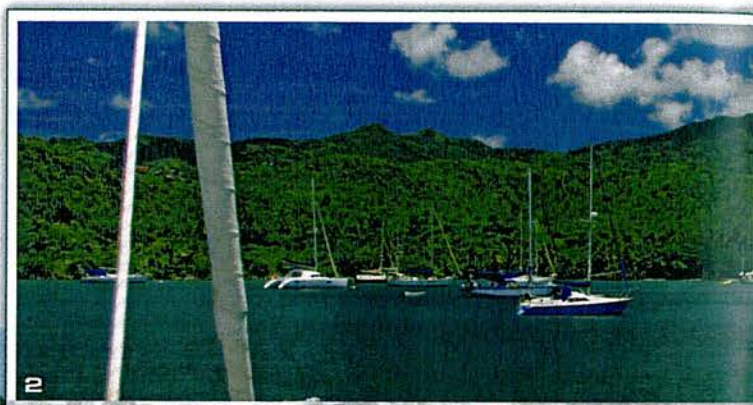


sobald sich der Blick auf die Englishman's Bay öffnet, wissen wir: Hier bleiben wir. Schwarze Klippen an der Einfahrt, im Inneren ein golden leuchtender Sandstrand, Kokospalmen wiegen sich im Wind, eine einzelne mit bunt gefärbten Tüchern geschmückte Bar lädt zum Sundowner – Minuten später zielt auch noch eine einsame Segelyacht das Postkartenmotiv. Wir ankern ganz im Norden der Bucht, wo ein Felsvorsprung Schutz vor der immer noch beachtlichen Dünung bietet.

Zwei Tage später segeln wir entlang der spektakulären Nordküste Tobagos weiter Richtung Store Bay, machen einen weiten Bogen um das vorgelagerte Buccoo Reef und ankern inmitten einer Gruppe von Yachten vor dem Strand (Achtung, in Verlängerung der Straße verläuft ein Hochspannungskabel, vor dem Hotel zur Rechten soll man zum Schutz des Riffs ebenfalls nicht ankern, aber in der Mitte bleibt genug Platz). Store Bay ist auf den ersten Blick nicht übermäßig attraktiv, aber praktisch: Mit dem Dinghi landet man neben Bagos Beach Bar, John Stickland's Yachtservice ist gleich nebenan, dahinter Restaurants und Bars. Store Bay ist auch ein Super-Ausgangspunkt für Erkundungen. Alle Autos, deren Nummerntafel mit P beginnt, sind Sammeltaxis und so kommt man billig und schnell in die Hauptstadt Scarborough (zum Einklarieren muss man nicht hinsegeln). Die lebhafteste Stadt Scarborough ist sehenswert, Wanderungen im Nationalpark im Inselinneren sind ebenfalls empfehlenswert. Der Reiseführer warnt vor Horden von Touristen, aber wir sind keinem anderen Wanderer begegnet – scheinbar wurde die Tourismusindustrie auf Tobago von der Wirtschaftskrise hart getroffen.

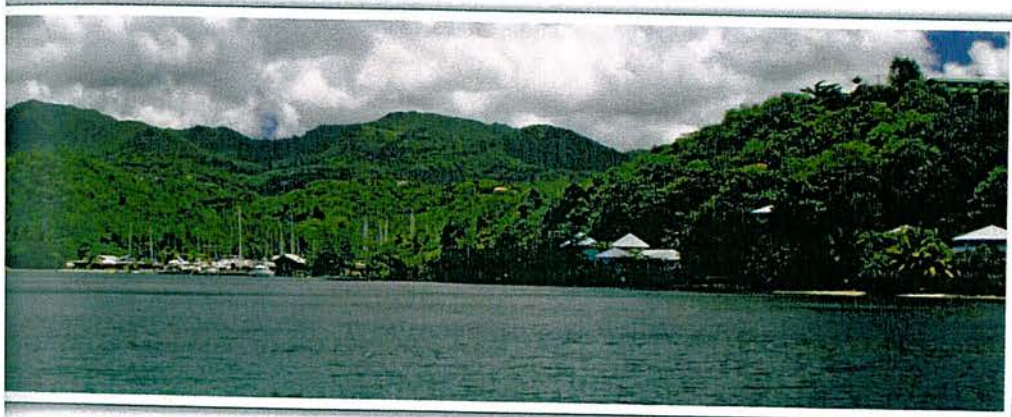
Grenada - Rasta, Reggae und Reparaturen.

Nach den einsamen Buchten auf Tobago versetzt uns der Blick auf die Südküste von Grenada einen ordentlichen Schreck: Hunderte Masten in den Buchten – wollen wir da wirklich hin? Nach kurzem Zögern ankern wir an der Außenseite des Ankerfelds in der Prickly Bay. Wir haben uns für die Prickly Bay entschieden, weil man hier problemlos einklarieren kann, an der Tankstelle der Marina gibt es Diesel und Wasser und das Yachtzubehörgeschäft „Budget Marine“ lockt mit Ersatzteilen. Außerdem ist die Prickly Bay ein guter Ort, um alte Freunde wiederzutreffen und neue Leute kennenzulernen. Erst wollen wir uns ein Mietauto leisten, um die Insel zu erkunden, entscheiden uns aber schnell dagegen: Grenada hat das perfekte Bussystem. Minibus-Linien verbinden alle Orte auf der Insel. Kaum steht man neben der Straße, hört man schon laut dröhnende Reggae-Musik. Jeder Bus ist individuell bemalt, während der Fahrer sich auf den Verkehr konzentriert, ist es die Aufgabe des Kassiers, laut schreiend und gestikulierend Leute einzusammeln. Die Einheimischen sind freundlich und hilfsbereit, man kommt schnell mit



ihnen ins Gespräch und bekommt Tipps zu Sehenswürdigkeiten und Wanderungen. Wir wandern auf den Mount Qua Qua im Grand Etang Rainforest Reserve, zu den Seven Sisters Falls, besuchen die Fischerdörfer Grenville und Guyave. Guyave an der Westküste hat es uns besonders angetan. Der Ort ist gänzlich untouristisch, es gibt keine Hotels und die wenige Lokale werden von Einheimischen frequentiert. Die Leute wohnen in ärmlichen, aber gepflegten Häuschen, doch das Besondere ist die freundliche Atmosphäre. Man fühlt sich als willkommener Gast, alle lächeln und grüßen. Hauptattraktion ist der Fish Friday: Jeden Freitag ab 6.00 Uhr werden Standln aufgebaut und bald duften verschiedenste Fischköstlichkeiten und verlocken zum Gustieren in Volksfestatmosphäre mit Live-Musik.

Die **Altstadt** liegt hoch über dem Meer



Die Hauptstadt St. George besteht aus zwei durch einen Hügel getrennten Stadtteilen und zieht sich schmuck um zwei große Buchten herum. In der Südbucht (Lagoon) findet sich die Port St. Luis Marina, doch in der Bucht dahinter gibt es auch geschützte Ankerplätze. Die Altstadt liegt hoch über dem Meer, vom Fort aus bieten sich atemberaubende Blicke über die Bucht. Grenada liegt am Rand des Hurrikan-Gürtels und wird selten getroffen, doch 2004 hat Hurrikan Ivan die Insel verwüstet. Noch heute sind die Zerstörungen unübersehbar. Viele Gebäude werden renoviert, doch die meisten Kirchen warten als Ruinen ohne Dach auf Reparaturen. Wem der Anstieg in die Altstadt bei den schweißtreibenden Temperaturen zu anstrengend ist, kann auch durch einen Tunnel in den Nordteil der Stadt marschieren. Dort befindet sich der Gemüsemarkt und die unüberriechbare Markthalle: Grenada hat den Beinamen Spice Island (Gewürzinsel): Säcke mit Zimt, Muskatnuss, Kakao und Gewürzketten veranstalten hier ein olfaktorisches Feuerwerk. Unten am Meer findet sich der Fischmarkt und gleich daneben der Busbahnhof.

- 1 St. George auf Grenada
- 2 St. Davids Harbour

...kommen auch Sie an Bord beim weltweit führenden Hersteller!

Kleine Abmessungen - riesige Funktionen

a65 | a67

Kartenplotter/GPS
Fischfinder
Radar
Treibstoffmanager
Audiocontroll
TouchScreen
Netzwerkfähig
DualCore Prozessor
Top Preis/Leistung



Leistungsstark,
kompakt, mit 5,7
TouchScreen -
der neue a65/a67



NEU
jetzt auch mit Wi-Fi
für Smartphones &
Tablet

Raymarine®

INNOVATION • QUALITÄT • VERTRAUEN

Raymarine ist der Hersteller mit der größten Produktpalette weltweit. Die bekanntesten und besten Weften rund um den Globus sowie tausende von Skippern wählen Raymarine Geräte für ihre Yachten. Geben Sie sich nicht mit weniger zufrieden!



Werner Ober GmbH & Co KG

Yachtelektronik

Reichsstr. 38, A 6890 Lustenau - AUSTRIA

Tel. +43(0)5577 82419 Fax 86061

www.yachtelektronik.at

werner.ober@yachtelektronik.at

Radar | Navigationsgeräte | Instrumente | Fischfinder | Funk
Autopiloten | Software | Satelliten - TV | Wärmebildkameras



Im Süden von Grenada reihen sich tief eingeschnittene, gut geschützte Buchten aneinander. Je weiter man nach Osten segelt, desto weniger Yachten trifft man. Beim Segeln hier ist Vorsicht geboten, man muss sich durch ein Labyrinth aus Riffen tasten, die Einfahrten zu Buchten und Häfen sind aber betonnt und die meisten Untiefen markiert. An der Westküste befinden sich auch einige attraktive und angeblich wenig besuchte Ankerplätze, doch erst einmal ist bei uns Arbeit angesagt.

Nach einem Jahr im Wasser hat unsere *Pitufa* dringend einen neuen Anstrich Antifouling nötig, das Hempel Alusafe, das wir in Kroatien aufgebracht hatten, wurde mit dem Getier in karibischen Gewässern absolut nicht fertig (obwohl wir wöchentlich Muscheln und Algen manuell abschabten). Außerdem wollen wir checken, warum unsere Steuerung immer steifer wurde. Auf der Atlantiküberfahrt quietschte sie schon so furchteinflößend, dass wir uns nicht mehr viel weiter wagen wollten, ohne vorher den Grund herauszufinden. Wir vergleichen also Werftpreise in Grenada, den ABC-Inseln und Kolumbien und haben bald einen Gewinner: Grenada Marine liegt in der schönen, ruhigen Bucht St. David's Harbour im Südosten von Grenada. Sie bietet nicht nur vernünftige Preise, sondern erlaubt Yachties auch, selbst am eigenen Boot zu arbeiten (was in der Karibik nicht selbstverständlich ist). Grenada Marine stellt sich für uns bald als Glücksgriff heraus, denn sobald

Der schmale, seichte leuchtet

Pitufa auf dem Trockenen ist, entdecken wir immer mehr Probleme. Grenada Marine bietet versierte Handwerker in verschiedensten Fachgebieten (Mechaniker, Rigger, Fieberglas-Experten, Schweißer, Tischler etc.), die alle Reparaturen professionell erledigen. Ein Kran (bis 70 Tonnen) hebt Katamarane bis 32 Fuß Breite, am Werftgelände kann an bis zu 20 Yachten gleichzeitig gearbeitet werden, weiter hinten bietet das Lagergelände 240 Booten Platz. Spezielle Halterungen und Gurte bieten auch in der Hurrikan-Saison genug Schutz, um das Boot ruhigen Gewissens hier zu „übersommern“.

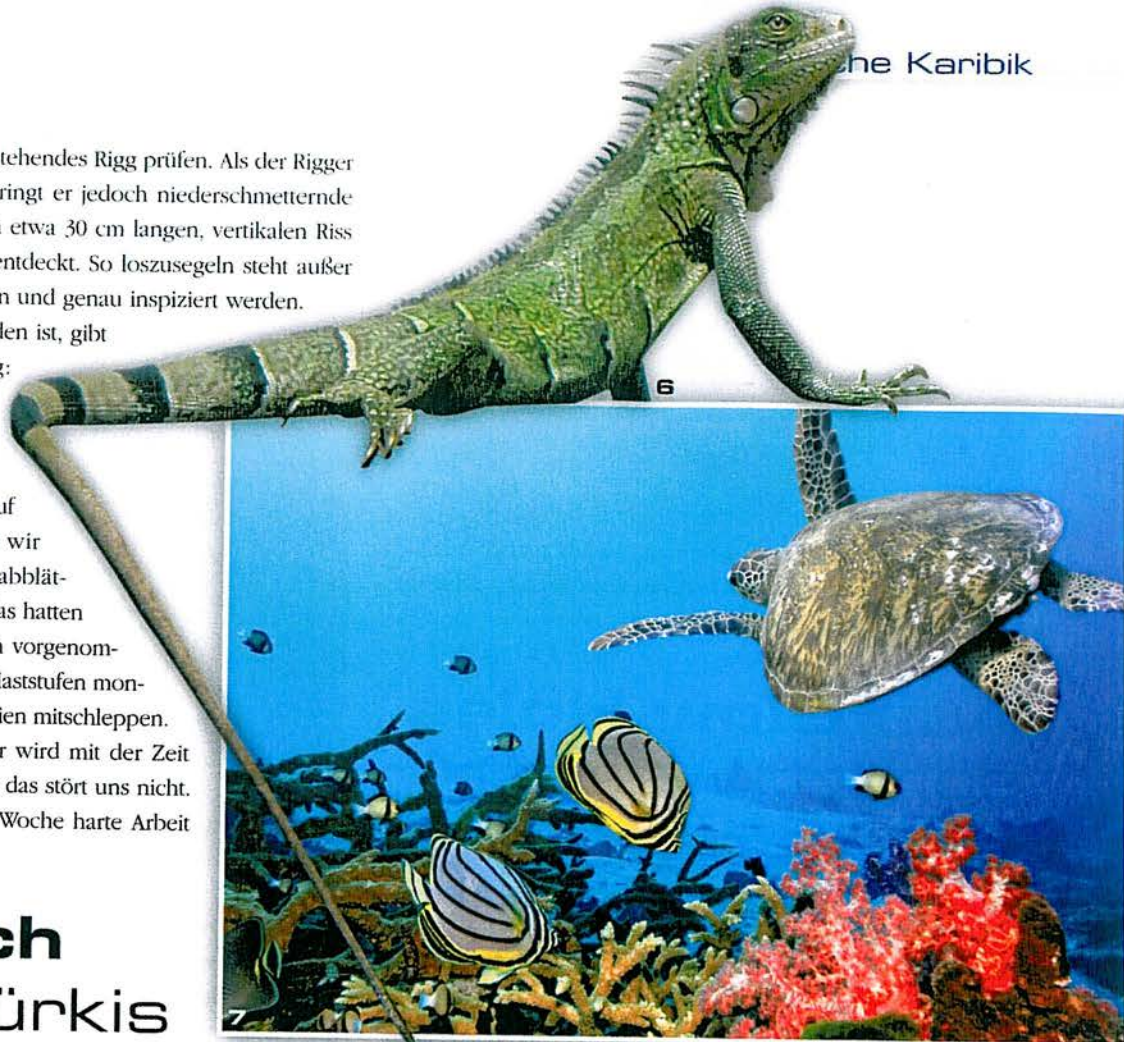
Wir heben *Pitufa* am 17. April 2012 aus dem Wasser und beginnen sofort die Arbeiten an unseren beiden Hauptprojekten: Ruder und Antifouling. Um das Ruder abnehmen zu können, muss Christian erst den Skeg abmontieren – keine leichte Aufgabe, wenn die Bolzen hinter einer dicken Schicht Filler versteckt sind und auch nachdem der Skeg endlich ab ist, steckt der Ruderschaft noch fest. Nach einem halben Tag Hämmern, Schieben und Ziehen kommt der Schuldige zum Vorschein: ein aufwändiges, doppeltes, selbstausrichtendes Rollenlager. Der Chef der Mechaniker findet schnell eine einfachere, stabilere Lösung: Delrin-Lagerbuchsen. Das Heraushebeln des alten Lagers erfordert aber noch einmal einiges an Brutalität ... Auch das ausgeschlagene Propellerwellenlager wird ersetzt und ich gehe mit einem Exzentrerschleifer den Muschelresten und dem losen Antifouling auf *Pitufas* Rumpf an den Kragen. Es ist nicht so leicht, ein effektives Antifouling für ein Aluminiumboot zu finden und letztendlich entscheiden wir uns für Seahawk Biotin Plus und hoffen, dass das ein paar Jahre Schutz bietet. Während die Rigger die Oberwangen tauschen, bessern wir einige Lackschäden aus. Eigentlich sind wir somit fertig, doch dann lassen wir den

Rigger vorsichtshalber unser stehendes Rigg prüfen. Als der Rigger vom Mast herunterklettert, bringt er jedoch niederschmetternde Neuigkeiten mit: Er hat einen etwa 30 cm langen, vertikalen Riss fast oben an der Mastspitze entdeckt. So loszusegeln steht außer Frage. Der Mast muss gezogen und genau inspiziert werden.

Sobald der Mast auf dem Boden ist, gibt der Schweißer Entwarnung:

Das Alu rund um den Riss sieht gesund aus und er kann den Riss reparieren.

Nun, da wir den Mast schon auf dem Boden haben, nutzen wir gleich die Chance, die alte, abblätternde Farbe abzuschleifen (das hatten wir uns schon seit Ewigkeiten vorgenommen). Außerdem wollen wir Maststufen montieren, die wir schon seit Kroatien mitschleppen. Wir lassen den Mast blank, er wird mit der Zeit grau und fleckig werden, aber das stört uns nicht. Es kostete uns trotzdem eine Woche harte Arbeit



Uferbereich pastellig türkis

in der prallen Sonne (über 30 Grad, 97 % Luftfeuchtigkeit), den Mast fertigzumachen. Zusätzlich lassen wir das Vorstag und das innere Vorstag tauschen, um für den Pazifik gerüstet zu sein. Nach drei Wochen (anstatt der erwarteten zehn Tage) ist *Pitufa* bereit, wieder ins Wasser zu hüpfen – jetzt in viel schlumpfigerem, blauem Outfit. Die Crew ist erschöpft, aber glücklich.

Bonaire - im Land der Taucher und Kakteen.

Auf der Überfahrt von Grenada nach Bonaire fliegt *Pitufa* vor dem Wind nur unter stark gereffter Genua mit 7 Knoten dahin. Schon nach drei Tagen nähern wir uns nach 380 Seemeilen der Insel. Laut Kartenplotter sind es noch 15 Meilen, dann noch zehn Meilen, noch fünf – doch wo ist die Insel? Im Norden zeichnen sich Hügel ab, sind wir so weit ab vom Kurs? Doch nein, direkt vorm Bug ist ein Antennenmast – der Süden von Bonaire ist so niedrig, dass man fast darüberstolpert, bevor man es sieht. Wir umrunden das Kap ganz knapp, denn schon wenige Meter neben der Insel fällt der Meeresboden schon wieder auf hundert Meter ab. Im Wellenschatten der Insel brettern wir mit 8 Knoten nordwärts Richtung Kralendijk und schwelgen im Farbenrausch. In den Salinen wird Salz gewonnen und in strahlend weißen Hügeln an der Küste aufgetürmt. Der schmale, seichte Uferbereich leuchtet in pastelligem Türkis, dahinter das Meer in tiefem Azur.

Kralendijk, die Hauptstadt, liegt geschützt in einer großen Bucht mit der vorgelagerten Insel Klein Bonaire. Ganz Bonaire ist von einem

schroff abfallenden Riff umgeben, Ankern ist zum Schutz des Riffs verboten, doch vor Kralendijk sind Bojen für Yachten ausgelegt. Als wir ankommen, liegen ca. 50 Yachten vor der Stadt und es sind noch Bojen frei. Unter *Pitufas* Bug liegt der Betonblock der Muring auf 8 Metern Tiefe, bunte Riffische tummeln sich im glasklaren Wasser. Direkt unter uns fällt das Riff steil ab – wir sehen deutlich Korallen und Schwämme – hinter dem Heck hat es bereits 34 Meter. Die Privatsphäre hält sich allerdings in Grenzen: Die Boote liegen dicht an dicht, Schnorchler plantschen neben dem Cockpit, unter dem Rumpf tummeln sich Taucher und die Straße samt Bars verläuft direkt am Ufer. Für die Benutzung der Bojen zahlt man pro Tag 10 US-Dollar an die Marina (dort gibt es auch eine Tankstelle und Wasser), dazu kommen 25 Dollar pro Person für die Taucherlaubnis im Marinepark rund um die Insel (bei allen Tauchbasen erhältlich, gilt für ein Jahr). Das Einklarieren im gelben Zollgebäude gleich neben dem Stadtpier ist schnell erledigt und schon dürfen wir in die Unterwasserwunderwelt Bonaires abtauchen.

- 1 Pitufa wird aus dem Wasser gehoben
- 2 Bauchmassage für Pitufa
- 3 Ein Rastafari als zuverlässiger Mechaniker
- 4 Überprüfen des Riggs
- 5 Karibisches Bier nach einem Tag schleifen
- 6 Tierwelt über Wasser auf Bonaire
- 7 ... und unter Wasser

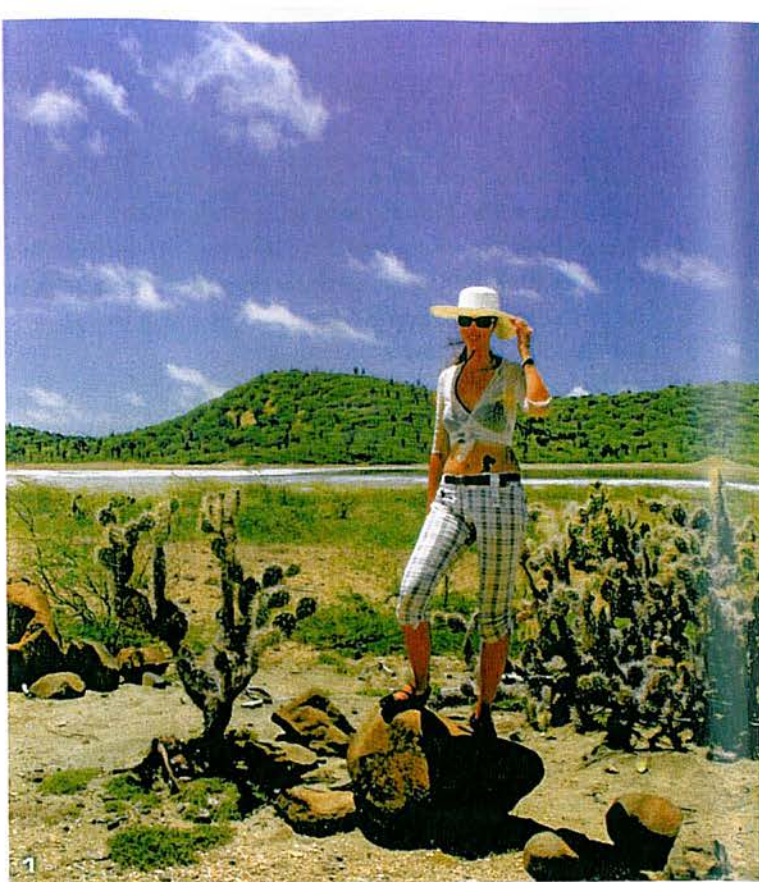
Wer keine Tauchrüstung dabei hat, kann sie von den diversen Tauchbasen ausborgen, eigene Tauchflaschen kann man günstig auffüllen lassen (z. B. bei yellow submarine kostet ein Sammelpass für 21 Füllungen 110 US-Dollar). Die Dive-Sites sind auf Plänen genau beschrieben und mit gelben Bojen markiert. Bei diesen kann man mit der Yacht – oder noch besser mit dem Dinghi – festmachen und auf eigene Faust das Riff erkunden. Die Sicht ist unglaublich, an der geschützten Westseite gibt es keine starken Strömungen, spektakuläre Röhrenschwämme wachsen meterweit in die Höhe, Fächerkorallen wiegen sich in der Dünung, die Fischpopulation begegnet Tauchern unerschrocken (Harpunieren ist verboten), mit etwas Glück begegnet man Barracudas, Rochen und gelegentlich Schildkröten. Bei den meisten Dive-Sites kommen auch Schnorchler auf ihre Kosten.

Aus **Blow-Holes** spritzt Wasser **50 Meter** hoch

Leider gibt es auf Bonaire keine Linienbusse, man muss sich also ein Mietauto nehmen, um die Insel zu erkunden. Für den Washington-Slagbaai Nationalpark im Norden der Insel braucht man ein geländegängiges Fahrzeug. Der Eintritt ist mit Marinepark-Ticket frei (Rechnung und Lichtbildausweis nicht vergessen!), Kartenmaterial und Info gibt's bei der Einfahrt. Die holprigen Straßen führen durch Wüstengebiete mit riesigen Säulenkakteen, vorbei an bizarren Felsformationen, durch stachelige Wälder (jegliche Vegetation auf der Insel ist wehrhaft), bis an die klippengesäumte Küste, an der sich die rauhe See bricht. Bei „Blow-Holes“ spritzt das Meer oft über 50 Meter hoch (sämtliche Sehenswürdigkeiten sind im Nationalparkplan vermerkt und beschildert). Überall, wo man aussteigt, flitzen bunte Eidechsen und manchmal sogar Leguane heran und fordern ganz unerschrocken ihren Anteil am Picknick. Auch im Nationalpark kann man an diversen Stellen schnorcheln und von der Küste aus tauchen.

Curaçao - koloniales Europa trifft quirliges Südamerika. Nach Curaçao (früher Teil der niederländischen Antillen, jetzt ein Land im niederländischen Königreich) sind es gerade mal 35 Seemeilen. Trotzdem warten viele Boote wochenlang auf ein „Wetterfenster“, denn der Passat bläst hier meist um die 30 Knoten stark und die Wellen sind dementsprechend hoch. Wir sind wiederum nur unter gereifter Genua unterwegs und brauchen trotzdem nur fünf Stunden für die Strecke.

Unser Ziel ist „Spanish Waters“, eine rundum geschützte Ankerbucht an der Westküste, deren Einfahrt bei rauen Bedingungen etwas abenteuerlich ist: Die Wellen heben *Pitufa* hoch hinauf und wir fühlen uns beim Hinuntersurfen auf die schmale Einfahrt zu mit Felsen links und einer Sandbank rechts nicht sehr wohl. Der Kanal



öffnet sich dann in eine Art See mit vielen Inseln und Mini-Buchten. Es gibt mehr von diesen natürlichen Häfen auf Bonaire und Curaçao und sie scheinen ein geologisches Wunder: Eine steile abfallende Küste umgibt die niedrigen Inseln, doch dann hat das Ufer plötzlich ein „Loch“ und drinnen befindet sich eine rundum abgeschirmte, künstlich anmutende Bucht.

Innerhalb von Spanish Waters gibt es vier Ankerzonen (Info dazu findet man auf www.noonsite.com) und mehrere Marinas. Die Dinghi-Anlegestelle befindet sich beim Fisherman's Jetty (zwischen den Stegen hinter der Ankerzone A). Sämtliche Ankerzonen sind voll mit Yachten, viele warten hier die Hurrikan-Saison ab. Hängengebliebene (meist holländische) Cruiser bieten diverse Services auf dem Cruising-Net (jeden Morgen 7.45 Uhr auf VHF-Kanal 72): Ein Boot verkauft Internet-Zugang um zehn US-Dollar/Woche, ein anderes liefert Wasser direkt ans Boot, Mechaniker bieten Reparaturservices und auch Watermaker sind im Angebot. Zwei große Supermärkte offerieren ein tägliches Gratis-Shuttleservice zum Einkaufen.

Zum Einklarieren nimmt man den Bus nach Willemstad. Das Zollgebäude liegt unweit des Busbahnhofs (an der Markthalle vorbei) am Schottegatt. Am besten beginnt man bei den freundlichen Beamten hier. Diese schicken die Yachties dann weiter zu Immigration und Hafenmeister (Achtung, Mittagspause!) auf der anderen Seite der Hafeneinfahrt. Wir spazieren Richtung Zentrum am „Floating Market“ vorbei, wo venezolanische Händler direkt vom Boot frisches Gemüse verkaufen. Die meisten Häuser sind frisch renoviert, die Stadt ist bunt und freundlich, Geschäfte und Restaurants reihen sich aneinander. An der Hafeneinfahrt angekommen, sind wir erstaunt und begeistert: Wäre es nicht so heiß, wäre die Illusion einer





nordeuropäischen Hafenstadt perfekt. Die zwei Teile der Altstadt (Punda und Otrobanda) sind durch eine schwimmende Fußgängerbrücke verbunden, die mehrmals täglich geöffnet wird, um großen Schiffen die Einfahrt in den riesigen Naturhafen mit – Gott sei Dank weit hinten versteckter – Petrochemie zu ermöglichen. Von der Brücke aus bieten die bunten Fassaden der Altstadt das perfekte Fotomotiv.

Am Ufer von Otrobanda liegt die Mole für Großschifffahrt auf einem abgesperrten Gelände. Dort befinden sich auch Immigration und Hafenmeister. Auf Curaçao ist nur das Anker in Spanish Waters länger möglich. Wer in einer der anderen Buchten ankern möchte, muss beim Hafenmeister um Genehmigung anfragen und für Dreitägeseignungen jeweils zehn Dollar bezahlen.

Tauchen ist auch auf Curaçao die Haupttourismusattraktion. Die

Dive-Sites sind jedoch weniger leicht zugänglich und vom Schwierigkeitsgrad her höher als in Bonaire. Man sollte sich also einer geführten Gruppe bei einer Tauchbasis anschließen. Abgesehen von Willemstad und den Korallenriffen bietet die Insel wenige Touristenattraktionen. Bei jeder noch so unspektakulären Sehenswürdigkeit und an vielen Stränden und Buchten wird Eintrittsgeld kassiert. Ein Mietauto zahlt sich also nicht wirklich aus. Wir bleiben trotzdem einen Monat lang und nutzen den geschützten Ankerplatz und die gute Infrastruktur in Spanish Waters für Wartungsarbeiten am Motor und weitere Reparaturen, bevor es uns dann wieder westwärts Richtung Horizont weiterzieht. ★

1 Bonaire, Wandern im Land der Kakteen

2 Ein Stück Niederlande in der Karibik: Willemstad auf Curaçao

Von uns kommt OCEAN7 und noch viel mehr ...

Magazine
Zeitungen
Flyer
Image-
broschüren

Buch-
produktionen
PVC- und
Papier-
Aufkleber



Geschäfts-
drucksorten
Geschäfts-
berichte
Präsentations-
Mappen

3D-Kippeffekt-
Drucke
UV-Folien-
drucke
Verpackungen
und vieles mehr ...

satz&druckteam
GRAPHISCHES UNTERNEHMEN

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf – wir beraten Sie gerne!

Feschnigstraße 232 · 9020 Klagenfurt am Wörthersee · Tel. +46(0)463-46190-0 · office@sdt.at · www.sdt.at

DRUCKLAND
KÄRNTEN
PERFECTPRINT



Umweltzertifikat
100% für 100%