

Von Teneriffa nach Bocas 2024/5

Das Auslaufen aus Santa Cruz, Teneriffa, Makaronesien, ist häufig unter Segeln möglich. Einziges mögliches Hindernis sind seit einigen Jahren die beidseits im



Hafenbecken liegenden Bohrinseln, die es zu vermeiden gilt. Aufgrund des steil abfallenden Küstenverlaufs landet man außerhalb des Hafenbeckens umgehend im Tiefwasser und der nach SSW setzende Kanarenstrom setzt in Richtung Cap Verde.

Mögliche Probleme in Landnähe: Der **Teide**, höchster Berg des gesamten Atlantiks, ist mit seinen 3.715 m Höhe nicht nur optisch eine spektakuläre Erscheinung, nein, er ist auch für stärkste Fallwinde gut, die je nach Distanz zur Küste und Tageszeit früher oder später auffallen. Als Episode sei erwähnt, dass bei einer Wanderung im **Mailpais de Guimar**, von wo man einen wunderbaren Blick nach Gran Canaria hat, eine kerzengerade Windsprunglinie beobachtet werden konnte, wobei das Meer auf der einen Seite weiß war und auf der anderen Seite nur



ein flauer Wind wehte. Guter Ausguck ist also essentiell und nachts sollte die Segelfläche reduziert werden.

Also auch bei „gutem“ Wetter keine Toppsegel, sonst Klüver 3 und Reffs in Schoner und Groß.

Von Santa Cruz bis Mindelo sind es etwa 875 sm, die in einer Woche zu schaffen sind. Sehr empfehlenswert ist es, gleich nach Auslaufen Santa Cruz, die Angel auszuwerfen. **Mahi Mahi** (linkes Foto) sind stark vertreten und beißen vorzugsweise auf Köder, die nicht blau sind! Eine dicke Schnur und stählerner Vorlauf sind hilfreich.





Unsere Mahi Mahi brachten erst den Anglern Freude, landeten dann im

Biologieunterricht und schließlich in der Kombüse. Sie hatten sämtlich Würmer im Magen, d. h. der Fisch sollte gut gebraten oder gekocht werden.



Einlaufen Mindelo.

Die Einklarierung in Mindelo wurde bei der HSHS-Reise 2020 mit Hilfe eines

Agenten durchgeführt (ANV-Agencia Nacional de Viagens, Shipping Agency, *238 2321115, -1562, -1356, www.anvsv.cv) und bei der OC-Reise 2024 schiffsseitig erledigt. 2020 lagen wir an der Pier im kleinen Industriebahen, 2024 auf Reede. Die Einklarierung erfolgt in zwei Gebäuden des Porto Grande, wie der Hafen von Mindelo heißt. Enapor (Admini-stracao Central) mit der Immigration liegt auf der linken Seite, um die Ecke links geht es zum Zoll. Die Einklarierung war problemlos. Wir hatten Crew- und Effektenlisten und durch nummerierte Pässe vorbereitet und trafen auf

zwei freundliche Mitarbeiter. Da wir 2024 nach Mindelo noch weitere Destinationen auf den Kap Verden hatten, die jedoch nicht über eigene Hafenbehörden verfügten, erhielten wir auf unser Bitten gleich die Ausklarierung für zwei Tage danach mit bestätigt.... Das Ganze dauerte etwa 2 Stunden und kostete keine Gebühren. **Industriebahen:** Vorteile: Gesicherter Hafenbereich.

Nachteile: Kein Wasser, kein Strom, permanenter Schwell und bei sehr rauer Pier endloses Schwoien.

Bucht: 2024 war die RoRo-Pier noch in Arbeit die Tonnen waren verlegt, fehlten aber in den Karten. Die Reede ist deutlich enger gewor-



den. Es empfiehlt sich, so weit wie möglich an den Yachthafen heranzufahren. Wir



hatten teils NO 7 und unangenehme Wellen. **Im Yachthafen gibt es einen Bunkersteg für Schiffe bis 50 m und natürlich WiFi, Duschen und ein Restaurant (Foto links).**

Die Verproviantierung in Mindelo ist unproblematisch. Einmal, weil der Hauptproviant auf Teneriffa kommt und dann, weil es ein großes Angebot an

leckerem Gemüse gibt. Empfehlenswert sind geschmacklich vortreffliche

Kürbisse. Als Ausflugsziele in Mindelo sind zu empfehlen: Badebucht nördlich des Industriehafens mit türkischem Wasser und weißem Strand, Altstadt, Markt, Geburtshaus von Cesaria Evora („Sodade“).



Törn Mindelo - Schildkrötenbucht

Eine Attraktion ist die Bucht von Sao Pedro mit der im östlichen Teil gelegenen „Schildkröten Station“. Der Segeltörn dorthin ist spektakulär schön. Die Meerenge zur Nachbarinsel Santo

Antão ist gut 10 sm breit. Bei wunderbarem NO-Passat sind wir dicht unter der



Küste von São Vicente nur so dahingeflogen! Direkt an der Süd-West-Spitze der Insel befindet sich der Farol de Dona Amélia mit einem

Gebäude-Komplex, der an ein Kloster erinnert und zu dem auch ein Wanderweg hinführt.

Wichtig ist es, südöstlich der weißen Einflugschneisentonnen zu ankern, die nicht in der Seekarte verzeichnet waren. Der Ankergrund ist gut. Die Schildkröten leben in freier Natur, werden fraglich aber auch betreut oder versorgt, so ganz ist das



nicht klar geworden!?! In jedem Fall gibt es bis gut 1 m große Tiere, die recht gesellig sind und eine Reihe von Leuten, die als lokale „Schildkrötenführer“ ihre Dienste anbieten und vor dem Schwimmen gehen auch Verhaltensregeln benennen. Es wird dringend



empfohlen, diese Leute zu engagieren. Wichtig ist es, die Preise vorab zu klären. Der Kontakt ist schnell hergestellt, denn sie kommen mit ihren Booten zum Schiff.

Nächste Station sollte **Tarafal auf Santo Antão** sein, für das eine elektronische



Seekarte vorhanden war. Bei der Fahrt dorthin stellte sich jedoch heraus, dass die Verabredung für Monte Trigo bestand (Fotos). Für den Ort gab es keinerlei brauchbare Seekarten. Jenseits des schmalen Ufer-Blaus zeigte sich jedoch ein steil



abfallender Küstenverlauf. Wir suchten also im Ufer-Blau zwischen zahlreichen kleineren Booten nach Ankergrund. Rund 70 m vom Ufer entfernt warfen wir bei 20 m Tiefe und leicht auflandigem Wind Anker. **Der Ankerplatz ist problematisch und bedingt fortwährend hohe**

Aufmerksamkeit. Es war nur ein kurzer Stopp mit Fußballspiel. Danach begann die



Atlantiküberfahrt

Aufgrund des NO-Passats, ist die Überfahrt nicht wirklich aufregend, gleichwohl nicht ganz ohne Probleme. Die Breitfock und das dazugehörige Toppsegel geben der Johnny gute Fahrt. Die im Verlauf zunehmende achterliche See und die gute Stabilität lassen die Johnny aber mit recht kurzer Periode gehörig Rollen und am Ende der Überfahrt dann auch heftig. Dieses Rollen ist schon zu Beginn der Überfahrt der Grund dafür, dass das Großsegel nicht genutzt werden kann, da der Baum unablässig hin- und hergeht und auch im Lümmellager dreht und schlägt. Das baumlose Trysegel ist die elegante Lösung des Problems und bringt dazu noch bis 1 kn Fahrt. Für die 2.150 sm lange Überfahrt benötigten wir knapp 15 Tage.



Auch in 2024 konnten wir keinen Großkreis fahren, denn im nördlichen Bereich des Passats breiteten sich langstreckige Schwachwindzonen aus.

Impetigo und Ecthyma

Ein Problem der Überfahrt soll nicht unerwähnt bleiben: Impetigo contagiosa und Ecthyma. Auf leisen Sohlen breitete sich die Erkrankung aus und betraf am Ende ca. 50 % der Crew. Das Foto zeigt Ecthyma. Impetigo imponiert als recht gut berandete, flächige Rötung. Ursächlich sind mit Staphylococcus aureus und Streptococcus pyogenes zwei sehr potente Keime. Diese Kontaktdermatosen sind



nicht selbst limitierend sondern hoch ansteckend und treten erst nach einer Inkubationszeit von 10 - 14 Tagen auf. Absolut wichtig sind neben der antibiotischen Salbentherapie (z. B. Fusidine) und ggf. oraler Antibiose umfassende Hygienemaßnahmen! Hierbei ist es absolut wichtig, die infektiösen Herde abzudecken und jeden Hautkontakt zu vermeiden. Wir hatten nicht annähernd genug Pflaster und Mullbinden an Bord, um das zu gewährleisten. Ersatzweise sind dann langärmlige Hemden etc. ein probates Hilfsmittel. Des Weiteren sind gründliche **Flächendesinfektionen** angezeigt.

Martinique

ist französisches Überseedepartment und Teil der EU. Sehr erfreulich für alle



Handynutzer. Auch Geld muss nicht getauscht werden. OC hatte für Martinique eine Agentur engagiert, über die die Anmeldung bei den lokalen Behörden lief und die uns auch sonst gut begleitete:

Antilles Shipping
Martinique, Madame
Pascale, +596 696 80 23 44.

Am Pointe du Bout gibt es eine schöne Marina, in der unser Müll gegen Gebühr entsorgt werden konnte. An der Plage de l'Anse Miton gibt

es zahlreiche Restaurants und Bars, so dass die Mühen der Überfahrt gelindert werden konnten.



Über Weihnachten verholten wir in den Hafen. Die Pier ist flach, gut mit Pfändern ausgestattet. Strom und Wasser gab es nicht, aber Toiletten. Die „Regina“ lag bei sonst leerem Hafen direkt hinter uns, so dass wir Weihnachten in aller Ruhe feiern konnten. Das Stadtzentrum ist 20 Minuten Fußweg entfernt. Fort de France ist recht heruntergekommen. Während der Liegezeit hatten wir ein Maschinenproblem und benötigten Hilfe. Die Agentur half prompt und schickte einen **Techniker vom Martinique Shipyard, Jerome, +596 696 09 98 92.**



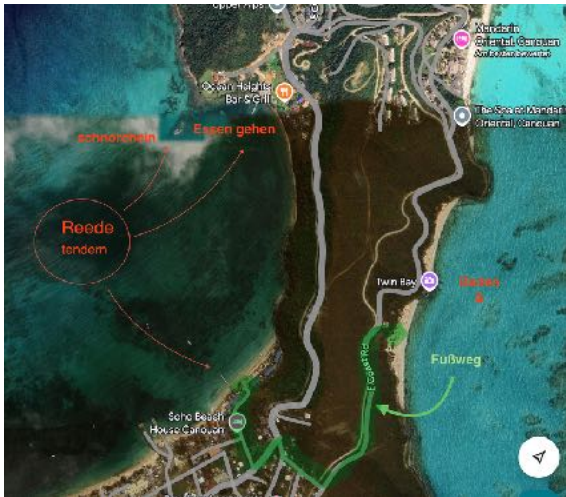
San Vincente



Auf dem Weg nach Panama machten wir einen Schlag nach Süden zu den **Pitons (St. Lucia)** und dann an **St. Vincente** vorbei nach **Canouan**. Bezüglich der Einklarierung gab es widersprüchliche Informationen. Am Ende erhielten wir per E-Mail Nachricht, am Flughafen Canouan einklarieren zu können. Die

Offiziellen waren unfreundlich und verlangten erst 1.600 US-\$ für einen 36 Stunden Stopp. Nach langem Hin und Her gelang es, den Preis auf 330 US-\$ zu senken. Die Insel ist Teil der Grenadinen, die Ankerbucht sicher in Lee, die Menschen gelassen. Zur Atlantikseite gibt es vorzügliches Wasser jedoch mit kräftiger Strömung, so dass das Riff nicht ohne Dinghi-Unterstützung erreichbar ist. Sehr empfehlenswert ist Esras Bar direkt an der Pier. Esra wäre auch für alle Probleme ansprechbar.





Ezra, Pierbar Canouan (+1 (784) 526-2553).

Am Ankerplatz selbst gibt es ein kleineres Riff mit Pelikanen und einigen Fischen. Von einem Abstecher zum Horseshoe Riff sahen wir ab, da es dort zusätzlich 20 US-\$ pP „Eintritt“ kostete.

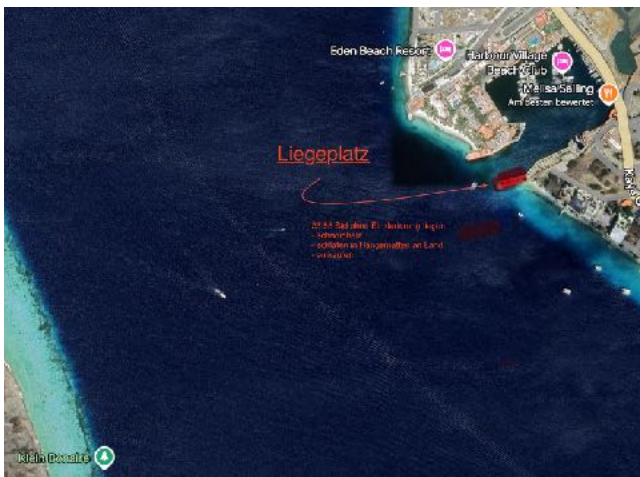
Nächstes Ziel Kuna Yala.

Auf dem Weg dorthin



verletzte sich eine Schülerin an der Großzehe, des Weiteren gab unser Kompres-sor seinen Geist auf, so dass wir Bonaire ansteuerten und in der Marina von Kralendijk eine Nacht an der Pier lagen. Der Hafenmeister **Raul (Bonaire Marina: <https://www.bonnaboats.com/> +599 700 9178)** ist freundlich, sachkundig und hilfsbereit.. Auf die Einklarierung durften wir verzichten, da es ein Notstopp

war (75 US-\$ pP gespart). Direkt am Wellenbrecher der Einfahrt zur Marina befindet sich ein

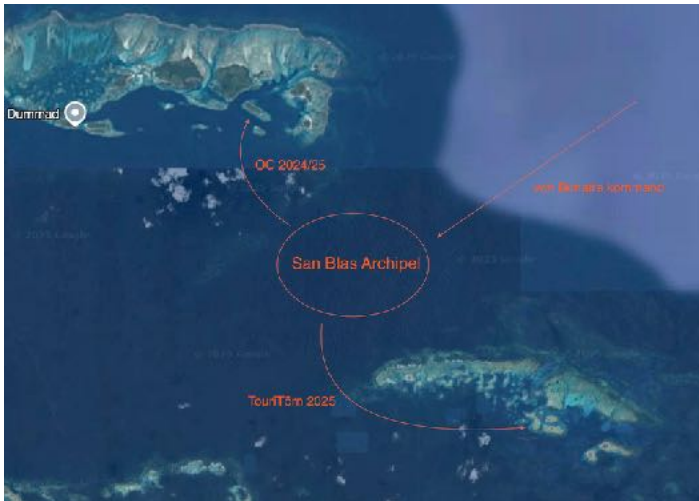


ausgezeichneter Schnorchelplatz, der ausgiebig genutzt wurde.

Kuna Yala

Kurz vor den San-Blas-Inseln kamen Gewitterzellen auf, deren eine uns voll erwischte. Es gelang jedoch, die Segel ohne Schaden zu bergen. Wir gingen im westlichen Teil der Cayos Holandaises vor Anker und verblieben dort drei Tage. Das Seengebiet der San-Blas-Inseln erfordert immer vollste Aufmerksamkeit, da Wassertiefen und Kartenangaben häufig **nicht** übereinstimmen.

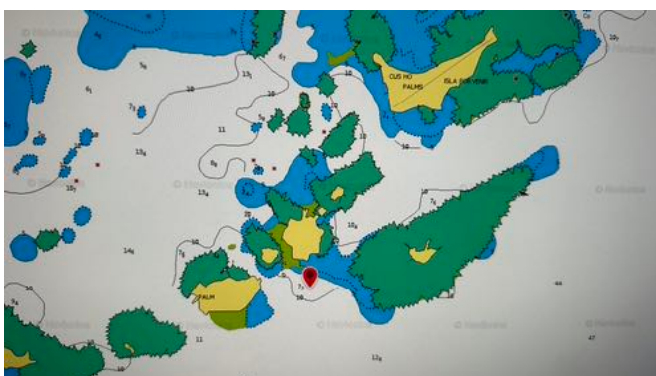
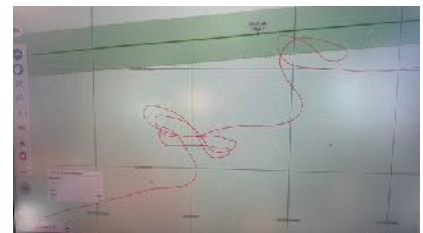
Die Situation bei den Kunas hat sich binnen weniger Jahre grundlegend geändert, es ist eine deutliche Tendenz zur touristischen Normalität zu beobachten. Auf der „gefegten Insel“, Morodub, sieht es recht ungepflegt aus. Auf der Nachbarinsel gibt es Ansätze zu einem Strandresort: Ibin's beach Restaurant, per Internet auffindbar



vorbei und möchte 20 US-\$ pro Person Eintritt. Es kann aber sein, dass auch noch weitere kommen, um Eintritt zu verlangen, so geschehen auf Morodub. Zweiter



mit recht gutem Essen (Foto oben links). Ein offizielles Boot der Kunas kommt zur Einklarierung vorbei und möchte 20 US-\$ pro Person Eintritt. Es kann aber sein, dass auch noch weitere kommen, um Eintritt zu verlangen, so geschehen auf Morodub. Zweiter Stopp bei den Kunas war die Inselgruppe um Porvenir. Der Weg dorthin eignet sich hervorragend zum Sailtraining, da es bei stetigem NO-Passat fast keine Welle gibt.



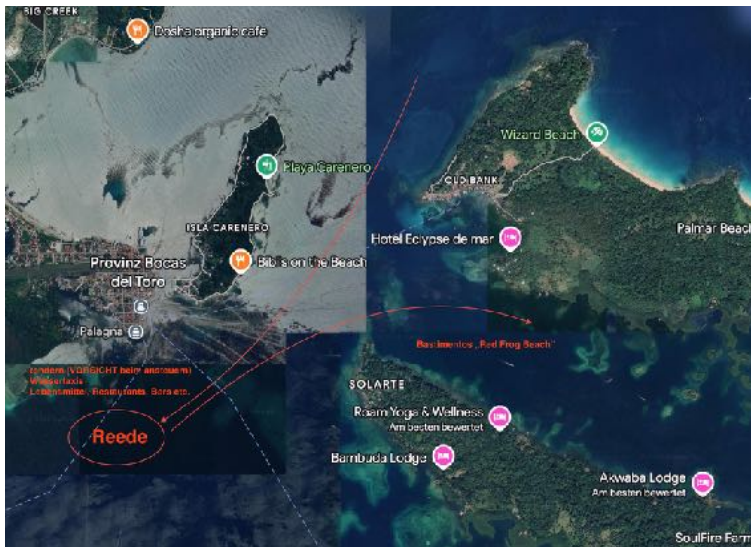
Der Ankergrund (rot markiert) vor der namenlosen Insel ist gut. Dort kommen die Kunas gern an Bord und bieten ihre Waren feil, z. B. Molas (Patchwork-Nähereien). Die offizielle Einklarierung erfolgt aber am Flughafen von Porvenir (oben rechts im Bild) und findet in zwei Gebäuden statt. Einmal durch eine panamaische Amtsperson (Immigration) und dann

durch einen Kuna (Sailing permission).

Bocas del Toro

Von Porvenir nach Bocas sind es rund 220 sm. Der Ankergrund vor Bocas ist teils

sehr tief, so dass es lohnt, den 10 m Grund zu suchen, er existiert. An Land geht es entweder per Dinghi oder mit einem der zahllosen Wassertaxis. Die Einklarierung war undurchsichtig und erfolgte erst an Bord und dann an Land. Wir hatten in Bocas mit 4 verschiedenen Amtspersonen zu tun, die überwiegend auch kleinere Beträge in Rechnung stellten. Drei kamen an Bord um eine



Schiffsinspektion durchzuführen, die seitens des **Ministerio de Desarrollo Agropecuario, Dirección Executive de Cuanrentena Agropecuaria**, geleitet wurde. Das Büro **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** <https://amp.gob.pa/> befindet sich aktuell direkt neben dem Fähranleger. Vorsicht: Am Dingi Anleger haben wir unseren Propeller geschreddert. Abgefragt wurden dann Dinge wie Motortyp der Johnny etc.. Die Zarpe, also die offizielle Einklarierung für Panama erhielten wir aber dennoch nicht. Sie wurde in Panama City ausgestellt und kam erst nach dem Touri-Törn an Bord. Als Kontaktperson ist **Luis Anderson** zu nennen, der als Agent tätig ist und auch vor 11 Jahren schon vor Ort war: +507 6409-3128.

Lange Rede kurzer Sinn, die Bürokratie ist in der Karibik auf munterem Vormarsch und die Einklarierungskosten sind binnen weniger Jahre erheblich gestiegen. Dies sollte bei allen Reisen vorab berücksichtigt werden und entsprechend Geld in der Schiffskasse vorhanden sein!

Herzlichen Gruß aus Bocas von

Rüdiger & Volker

