

Die Flaschenpost von JONATHAN

unabhängig, authentisch, über das Leben auf einem Segelboot

Nr. 138/Oktober 2020

Standort: Linton Bay Marina / Panama

Eine Insel abseits der Routen der Fahrtensegler verspricht ein abenteuerliches Erlebnis. Ganz und gar erfüllte sich dieses Versprechen für uns auf „Escudo de Veraguas“, einer **VERZAUBERTEN INSEL**.

"Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser". Dieser Spruch bewahrheitete sich erneut in diesem Jahr, als ich **DIE „MASCHINE“ SEGELBOOT** – also JONATHAN - während der Corona-Quarantäne einer intensiven Wartung unterzog.

Die letzten 20 Ausgaben der Flaschenpost findest Du unter www.jonathan1.net unter „News“

Zuerst die gute Nachricht: Panamas Flughafen „Tocumen“ wird am 12. Oktober wieder seine Pforten öffnen. Damit wird der internationale Reiseverkehr endlich wieder möglich. Nach einer etwa 6 Monate andauernden, de facto hermetischen, Abriegelung von der Außenwelt ließ diese Nachricht der Regierung wieder viele Menschen aufatmen. So können auch wir endlich wieder zu JONATHAN fliegen.

Die verzauberte Insel

Wenn ein Ziel abseits der üblichen Route der Charterboote liegt, verspricht es für uns interessant zu sein. Liegt eine Insel **am Rande der Route von Fahrtenseglern**, kann man mit etwas Glück ein abenteuerliches Erlebnis finden. Die Insel **Escudo de Veraguas** in Panama hat die besten Voraussetzungen dafür. Wer an Panama denkt, dem werden der Panama Kanal, die San Blas Inseln und die Panama Papers einfallen. Sucht man nach anderen als touristischen Kriterien, findet man hier wahre Juwelen.

Foto links: JONATHAN vor der offenen Küste der Insel Escudo de Veraguas.

Wetterglück ist die Voraussetzung, um hier überhaupt einigermaßen ruhig vor Anker liegen zu können, liegt man doch vor offener Küste. Die Insel ist eigentlich viele Inseln. Vor 53 Millionen Jahren, **als der Isthmus Panamas entstand** und die beiden Kontinente Nord- und Südamerika verband, eruptierten mächtige Vulkane. Teile dieses Lavagesteins erodierten schneller als andere, und so entstand diese Insellandschaft. Um die Hauptinsel gesellen sich also **viele Monolithen und Inselchen**. **Foto rechts:** Die Insellandschaft im Norden.





Dazwischen ergeben sich **ungewöhnliche**, schmale **Wasserwege** und immer wieder Strände mit puderfeinem, weißem Sand.

Ausgerüstet mit **Kajak** und **SUP** (Stand-Up-Paddelboard) machen wir uns auf den Weg, um die Inselwelt zu erkunden. Ein Feuerwerk an wunderbaren Eindrücken und leuchtenden Farben lässt uns glauben, dass wir in einer **verzauberten Welt** paddeln.

Foto links: Schmale Wasserwege bilden sich zwischen den Inseln.

Die Insel ist nur von wenigen **indigenen Familien** besiedelt, die als Fischer in einfachen Hütten wohnen.

Also um es kurz zu machen, wir hatten Wetterglück.

Auf unserem Weg von Bocas del Toro nach Isla Grande wollten wir in Escudo de Veraguas eigentlich nur eine kurze Zwischenstation einlegen. **Wir verlängerten zuerst einen Tag**, dann noch einen Tag, dann noch einen.... Wir hätten hier wochenlang bleiben können und hätten immer wieder neue überraschende Entdeckungen gemacht.

Foto rechts: Indigene Familien leben hier vom Fischfang.



Foto oben: Eigenartige Spuren am Strand.

Auf dem langen Sandstrand im Westen entdeckten wir gleich am ersten Tag **eigenartige**, etwas verwaschene **Spuren**. Wir interpretierten sie so, dass an dieser Stelle Menschen ein Kayuko (**Einbaum**) **vom Strand ins Wasser gebracht haben**. Das ist bei der indigenen Bevölkerung nichts Außergewöhnliches.

Als wir weiter zu einem kleinen, versteckten Strand paddelten, sahen wir diese Spuren erneut und untersuchten sie genauer. Es waren **keine von Menschen gemachten Spuren**. Es waren die Fußabdrücke eines Krokodils. Es gibt diese Reptilien also auch hier, weitab vom Festland im Salzwasser.

Ich **startete** also **unseren "Spürhund"**, die Drohne, um eines dieser Krokodile zu finden. Üblicherweise setzen wir die Drohne ein, um Riffe ausfindig zu machen (z.B. als wir nach den Kanonen des Kolumbus suchten) oder um uns einen Überblick über die Topografie eines Gebietes zu verschaffen. So entstand das Foto rechts. Möglich ist das nur, weil hier kein Flugplatz in der Nähe ist und es auch keine sonstigen Flugbeschränkungen gibt.

Foto rechts: Inseln im Osten beherbergen kleine Höhlen und eine sehr schöne Rifflandschaft.





Foto links: Mitten im Urwald.

Zwischen den Bäumen, Sträuchern und dem sonstigen Dickicht war die Suche nach dem „Ungeheuer“ unmöglich, und stattdessen ließ ich die Drohne über die **mit tropischem Regenwald bedeckte Insel fliegen**. In 4K Qualität liefert die „fliegende Kamera“ aus dieser Perspektive zahllose wunderbare Aufnahmen, auch von ungewöhnlich **großen, leuchtenden Blüten**, die man nur aus der Luft sehen kann. Der Durchmesser dieser Kelche misst etwa 30 cm.

An einem anderen Tag wieder **paddelten wir zwischen den Monolithen** und entdeckten in diesen **kleine Höhlen** verschiedenfarbige Einschlüsse und Rost. Offenbar handelt es sich um Eisen in diesem Vulkangestein.



Foto rechts: Mit dem Kajak zwischen den Monolithen.



Ein **Geheimtipp** hört unweigerlich auf, einer zu sein, sobald man ihn erwähnt. Aber hier bei Escudo de Veraguas getraue ich mich zu behaupten, dass diese Insel in absehbarer Zeit nicht von Tourismus zerstört werden kann, weil kein Tourismus stattfinden wird. Die Insel ist zu weit weg vom Festland und vom nächsten Hafen, überdies sind die **Ankermöglichkeiten sehr schlecht**. Also doch ein Geheimtipp!

Foto links: Bewachsene Monolithen.

Die verzauberte Insel Escudo de Veraguas liegt etwa 110 SM (Seemeilen) WSW von *Colon* im Golfo de Mosquitos. Von der Goldmine am *Rio Uvero* sind es 50 SM und von der *Isla Colon*, der Hauptinsel von *Bocas del Torro* sind es immer noch 45 SM.



Foto rechts: Ohne (eigenes) Schiff ist die Insel kaum zu erreichen.

Die „Maschine“ Segelboot

Flaschenpost von **JONATHAN** Nr. 138/Okt. 2020, Text: K. H. Edler Fotos: K. H. Edler



Foto rechts: Um die schönsten Ankerplätze der Welt zu erreichen, sind viele Talente nötig.

Kaum eine andere Sportart ist so komplex wie das Segeln. Um ein „Segelboot“ und seine Crew sicher von A nach B zu bringen, sind neben den erlernbaren Handwerken der Navigation und der Schiffsführung auch Talente in Psychologie, technisches Verständnis und handwerkliches Geschick kein Nachteil.



Um in den vom Massentourismus abgekoppelten Seegebieten problemlos segeln zu können, ist also einiges an Vorbereitung nötig. Lässt man die erlernbaren Handwerke und den menschlichen Teil einmal beiseite, so bleibt das Segelboot als eine komplexe „Maschine“, die aus Dutzenden verschiedener Baugruppen besteht.

Foto links: Gut vorbereitet kann man problemlos mit Freunden und Mitsiegler ans Ende der Welt segeln.

Man kann diese verschiedenen Baugruppen kaum alle selbst meisterhaft warten oder reparieren. Aber man kann sich einlesen und Erfahrungen anderer verwenden. So ausgerüstet engagiert man „Fachleute“ (was immer diese Bezeichnung auch aussagen mag), die dann die Arbeiten durchführen. Will man Stress vermeiden, bleibt man klugerweise während der Arbeiten an Bord und schaut sich das an, was die „Fachleute“ so machen. Will z.B. ein Mechaniker-Lehrling eine Schraube am Motor im Uhrzeigersinn öffnen, ist es ratsam, ihn höflich aber bestimmt sofort aus dem Motorraum zu schicken, bevor er noch anderen Blödsinn anstellt.



„Corona“ hat uns viel Zeit geschenkt, die man auf verschiedene Weise nutzen kann. Wir verwendeten einen Teil der Zeit, um verschiedene Gebiete in PANAMA zu „besegeln“, aber auch **Reparatur-vorbeugende Wartungsarbeiten** durchführen zu lassen. Eine davon war, die Motoraufhängungen zu erneuern. Schiffsmotoren sind auf Gummiblöcken gelagert, die in gewissen Zeitabständen ausgetauscht werden müssen. Bei alten Blöcken neigt der Gummi dazu, mürbe zu werden und zu brechen. Die Folge ist eine Veränderung der Motorposition, was wiederum den **Antrieb** (Getriebe und Welle oder Saildrive) **beschädigen** kann. Eine Kettenreaktion, die sich vermeiden lässt.

Foto oben: Motoren stehen auf mehreren dieser Gummiblöcke, die man „Motoraufhängungen“ nennt.

Um nicht selbst im Motorraum herumturnen zu müssen, lagerte ich diese Arbeiten aus und **beschränkte mich auf die Kontrolle**. Das war gut so.

Bei JONATHAN wird für diese Arbeit das Getriebe abgebaut, um den Motor anzuheben. Nach dem Wechsel der Motoraufhängungen schraubt man das Getriebe wieder an den Motor.

Foto rechts: Getriebe ausgebaut, um Motor anzuheben.



Motor und Getriebe werden **auf die Antriebswelle ausgerichtet**. Die **Toleranz** dabei ist **ein Zehntel** eines Millimeters.

Als alles fertig war und noch vor finanzieller Abrechnung dieser Arbeiten kontrollierte ich diese Ausrichtung. Dazu schraubte ich den Wellenflansch (auf dem Bild hält ihn die Hand) ab und war fürs erste überrascht, als ich ihn ein Stück zurück zog. Der Wellenflansch, in dem die Welle steckt, war um **satte 6 mm** versetzt auf das Getriebe geschraubt.

Foto rechts: Solltoleranz maximal 1/10 mm, gemessen 6 mm.



Folge davon können Vibrationen sein und im schlimmsten Fall sogar ein **Bruch der Antriebswelle**. Das passierte uns bereits einmal vor vielen Jahren. Der Defekt (Bruch) wurde erst Monate nach einer Reparatur akut, als wir schon wieder in einem anderen Land segelten. Der Fehler damals lag bei mir, da ich die Arbeiten nicht kontrolliert und mich nur auf die Aussagen des Mechanikers verlassen hatte.

Foto rechts: Gebrochene Antriebswelle.



Kat **Jonathan** im Internet: www.jonathan1.net auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

 Instagram : Jonathan_Katamaran

Aber alles hat zwei Seiten: Eine gute und eine gar nicht so schlechte.

Die gute war, dass ich die Arbeiten nicht selbst machen musste. Die gar nicht so schlechte, dass nach meiner Reklamation der Chef selbst kam und nachjustierte - bis auf ein **halbes Zehntel** eines Millimeters genau. Und das am Sonntagvormittag.

Ohne Kontrolle hätte eine vermeintliche Verminderung des Defektrisikos genau das Gegenteil bewirkt, nämlich den „Einbau“ eines Defektes in der Zukunft.

Schlussfolgerung: Kontrollieren lohnt immer - und 4 Augen sehen mehr als 2!

Danke an die Helferlein unseres Brillenprojektes im Hintergrund

Herzlichen Dank für die Geldspende für unser Brillenprojekt an die **Firma EWATEC GmbH**, Waidhof in Arni in der Schweiz!
EWATEC ist spezialisiert auf Erdwärmeprodukte (<http://ewatec.swiss/>).

Ebenfalls ein großes Danke an **Helga Swatek** in Wien für die gesammelten Brillen!



Liebe Grüße

Carlos

Karl Heinz Edler

P.S.: Besuche uns auf **INSTAGRAM**: Jonathan_Katamaran.

P.P.S.: Du erhältst diese E-Mail, da Du in Verbindung mit dem „Katamaran Jonathan“ oder der Reiseagentur „zoe.travel TIS.A.“ stehst. Wenn Du zukünftig keinen Newsletter über unsere Aktivitäten erhalten willst, sende bitte eine E-Mail an jonathan1@gmx.net mit dem Betreff: "Bitte keine Flaschenpost".