

Die Flaschenpost von JONATHAN

unabhängig, authentisch, über das Leben auf einem Segelboot

Nr. 140/Dezember 2020

Standort: 09°28,4 N 78°09,3 W Aridup, Cayos Ratones/Panama

Manche Menschen verwechseln **GLAUBE UND REALITÄT**. Auch ich unterliege manchmal diesem Irrtum.

Die Region mit den meisten Schiffswracks auf 100 Kilometer ist vielleicht die Region der San Blas Inseln. Wer aber glaubt, dass nur Hobbyskipper Schiffe versenken, irrt. Auch Berufskapitäne können das. Der **SCHLEPPER „THELMA S“ AM RIFF** beschreibt so einen Beinahe-Schiffsuntergang.

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

Schlepper „THELMA S“ am Riff

Wir segeln gemütlich von Playón Chico nach Ogopsibudup in Panama (San Blas Inseln). Auf der Höhe von Nargana bemerken wir ein Schiff, das **bedenklich nahe am Riff** liegt oder fährt.

Wir haben uns schon daran gewöhnt, dass in diesem Segelgebiet immer wieder Segelyachten aufs Riff fahren. Über die Ursachen recherchierte ich in den vergangenen Jahren und schrieb darüber in der Flaschenpost Nr. 108 vom April 2018.

Foto rechts: JONATHAN segelt in Mittelamerika, San Blas.



Als wir näher kommen, erkennen wir den kleinen Schlepper **„Thelma S“, der am Riff liegt**. Dieses Schiff sieht man öfters kleine Transportkähne ziehen, die meist mit Baumaterial beladen sind, um Bauvorhaben der SENAFRONT (Küstenwache) oder AERONAVAL (Armeetruppe der Polizei) zu realisieren. „Thelma S“ liegt mit einem Anker und einem Stahlseil gesichert am Riff. **Die Welle läuft von achtern** auf das Schiff, der Anker verhindert, dass es weiter aufs Riff getrieben wird.

Foto oben: „Thelma S“ am Riff, Welle von achtern.



Einige Tage später segeln wir in die Linton Bay und entdecken „**Thelma S**“ in der Werft der Linton Bay Marina.

Der Schlepper ist noch leicht genug, dass er mit dem Travellift, mit dem sonst Yachten gehoben werden, aus dem Wasser gehievt werden konnte.

Linton Bay Marina ist ein Ort mit einem leistungsstarken Travellift, der auch größere Katamarane heben kann. Sein Gewichtslimit liegt bei etwa 50 Tonnen.



Foto rechts: Der kleine Schlepper in der Werft.

Backbord-Ruderschaft verbogen, Propeller beschädigt, aber keine Schadsymptome am Stahlrumpf. Warum der Schlepper auf das Riff fuhr und die näheren Umstände konnten wir nicht erfahren. Ja, und „**Thelma S**“ lag auch im August 2020 noch in der Werft - zwar mit neuem Unterwasseranstrich, aber noch immer mit unbehobenen Schäden. Nun im Dezember ist „**Thelma S**“ wieder im Wasser und wartet auf neue Einsätze.

Foto oben: Nach vier Monaten: noch kein Schaden behoben.

Von Glauben und Realität

Wir sind fertig mit der Werftarbeit, JONATHAN soll wieder ins Wasser kommen und wird zu diesem Zweck mit dem **Travellift** zur Rampe gefahren. Dieser Travellift ist eine ziemlich große Maschine, mit der man Schiffe bis zu 10 Metern Breite und bis zu 50 Tonnen heben und transportieren kann. Das geschieht, indem man breite Schlingen um die Rümpfe legt und so mit dem Schiff vom Stellplatz zur Rampe fährt, wo das **Schiff ins Wasser abgesenkt wird**.

Foto rechts: Travellift zum Transport von Booten.



Auf dem **Weg zur Rampe** bremst der Fahrer die Maschine etwas zu schnell ab, JONATHAN beginnt dadurch **nach vorne zu schwingen** und berührt den Querbalken des Travelliftes (auf dem Bild oben steht JONATHAN nun verkehrt im Travellift, damit das nicht wieder passiert). Natürlich macht das an der großen Maschine keinen Schaden. Aber bei JONATHAN **wird ein Profilrohr der Vorsegel-Rollanlage verbogen**. Also zurück zum Stellplatz, und nun ist die Frage zu klären, wer für den Schaden verantwortlich ist und wer diesen zahlt.

Foto links: Kleine Ursache, großer Schaden: Vorsegel-Rollanlage beschädigt.

Da ich die **Geschäftsbedingungen** genau **gelesen hatte**, *glaubte* ich, den Schaden selbst bezahlen zu müssen.

Die *Realität* war zum Glück anders.

Der Manager der **Linton Bay Marina**, Mr. Brian, sagte mir zu, dass **die Werft** selbstverständlich für die Material- und Personalkosten **aufkommen werde**. Überdies übernehme die Werft bis zum Abschluss der Reparatur die Kosten für den Stellplatz des Schiffes.

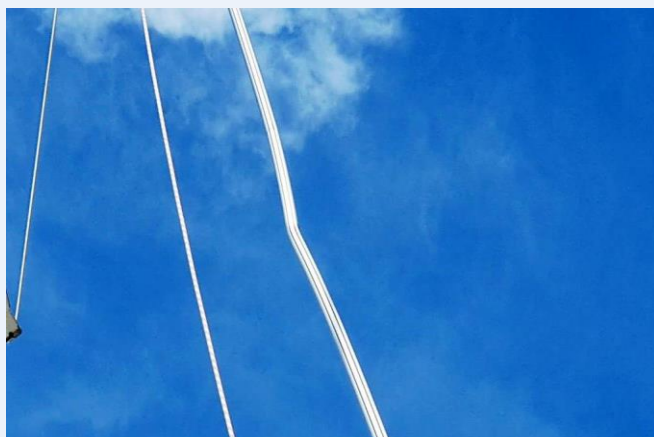


Foto rechts: Der Schaden im Zoom, Vorstag eingedrückt.



18 Tage dauerte es, bis die Ersatzteile kamen, und um diese Tage verlängerte sich unser Werftaufenthalt. Die Realität sah dann so aus, dass die Abrechnung der Werft völlig korrekt war. Keine Diskussion, kein Zweifel an der fairen Vorgangsweise. Brian entschuldigte sich nochmals, dass der Schaden passiert war. **Die Realität hat also manchmal nichts mit Glauben zu tun.**

(Unter uns gesagt, Werftaufenthalte sind das Übelste für Sabine und mich. Wie das Boot brauchen auch wir das Wasser. Diese Flaschenpost schreibe ich auf dem Weg zur Isla Sugadup.)

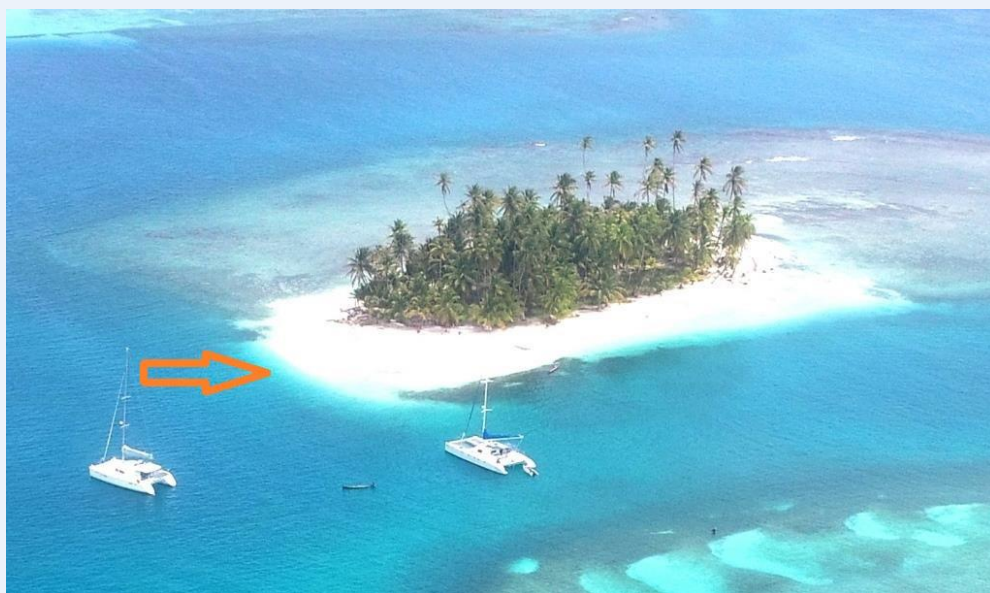
Foto links: JONATHAN vor Isla Sugadup pequeño.

Konnte man den Schaden am Vorstag von JONATHAN reparieren, so ist es mit der Reparatur an Inseln nicht so einfach.

Der **steigende Wasserspiegel** macht sich weiterhin und immer schneller bemerkbar.

Die Aufnahme der Insel in den Cayos Coco Bandero rechts machte ich im April 2019. Man erkennt darauf rund um die Insel noch **Strand**. Dieser ist **vom Palmensaum bis zur Pfeilspitze** noch vorhanden.

Foto rechts: Insel in den Coco Bandero, April 2019.



Diese Aufnahme rechts entstand am 3. Dezember 2020. Hier erkennt man, dass der **Sandstrand völlig abgetragen** ist. Das hat nichts mit der Tide von etwa 30 cm zu tun. Die Pfeilspitze zeigt zu den nun freigelegten Wurzeln (dunkel-brauner Saum) der Palmen.

Generell erkennt man, dass der Sandstrand deutlich kleiner geworden ist. Das ist nicht das Ergebnis von Jahrzehnten. Es ist die **Entwicklung innerhalb von 20 Monaten!**

Foto rechts: Dieselbe Insel in den Coco Bandero 3.Dez. 2020.



Manche meiner Segel-Kollegen *glauben* an das Märchen (ich weiß nicht, wer diese Geschichte in die Welt setzte), dass der Strand auf der einen Seite der Insel abgetragen wird und die Insel dafür auf der anderen Seite "wächst". Das hat **nichts mit der Realität** zu tun, **sondern mit Glauben**. Man kann auch glauben, dass die Erde eine Scheibe ist – und dennoch hat es nichts mit der Realität zu tun.

Und zum Schluss noch eine gute Nachricht: Kolumbien öffnet seine Häfen ab Mitte Dezember 2020. Damit ist unser Törn über die San Andrés Inseln (diese gehören zu Kolumbien) zu den **Bay Islands** und nach **Belize** Anfang Februar 2021 gesichert.

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".