

Unser Schiff: Die Bermudaketsch „Chronos“
von Sailing Classics im frühen Morgenlicht
vor Tarrafal auf der Insel São Nicolau.

Ein Wunder im weiten Meer

Die Kapverden im Atlantik vor der Küste Afrikas sind eine kleine Welt für sich. Keine ihrer Inseln ist wie die andere. Wer sie entdecken möchte, kann das nur auf eigenem Kiel – oder per Kabinencharter.

FOTO: CHRISTIAN TIEDT



Die Praia da Varandinha im Südwesten der Wüsteninsel Sal wird als einer der schönsten Strände der Welt bezeichnet (oben). Seine Lage und der Kontrast von weißem Putz und schwarzem Gestein machen den Leuchtturm von Dona Amélia auf São Vicente einmalig (rechts). Portugiesischer Kolonialstil in Mindelo, hier der ehemalige Gouverneurspalast (unten).

Am Abend des sechsten Tages hatte Gott die Schöpfung vollendet. Zufrieden lehnte er sich zurück, um sein Werk in Augenschein zu nehmen. Da bemerkte er, dass sich in den Falten seiner Schürze noch einige Krümel Erde versteckt hatten. Ihm war bewusst, dass er nichts mehr übrig hatte, um sie mit Leben zu füllen. Entschlossen streute er sie dennoch mitten in die endlose Weite des Meeres hinein. Seine Welt war schließlich so groß und schön geworden, dass es ohnehin niemanden zu diesen abgelegenen Inseln verschlagen würde. Dann endlich ruhte er. So entstanden die Kapverden – zumindest hört man es dort heute so.

Beim Anflug mit der Linienmaschine aus Lissabon scheint es, als hätte der Schöpfer recht behalten: Nach Stunden über dem Atlantik werden in seinem tiefen Blau nach und nach helle Flecken sichtbar, ein Archipel. Schroffe Küsten, kahle Hänge, trockene Ebenen. Doch nichts, was sich regt.

Aber das Bild wandelt sich, je näher man kommt. Es wird lebendig, denn Cabo Verde, wie sich die kleine unabhängige Gemeinschaft mitten im Ozean nennt, ist nicht verlassen. Sicher, leicht ist das Leben bis heute nicht, auch das erfährt man schnell. Schmerz ist ein Teil der Kultur. Aber man sieht die

Menschen jetzt, die hier ihr Leben leben wie auch sonst überall auf der Welt. Und man hört sie. Besonders wenn sie etwas machen, das immer dann besonders hohen Wert hat, wenn man sonst nicht viel besitzt: Musik.

Allen voran wäre da Cesária Évora. Am Hafen von Mindelo kommt man am Abbild der Sängerin nicht vorbei, überlebensgroß an der Fassade einer Lagerhalle, strahlend wie zu ihren großen Zeiten auf internationalen Bühnen. Die „Königin der Morna“, deren getragene klagende Klänge den schicksalhaften Weltschmerz der Cabo-Verdeaner daheim und in der fernen Diaspora so treffend ausdrücken. Mit ihrer Musik machte sie die Inselgruppe selbst jenseits der Kapverden bekannt.

Heute blickt sie in fröhlichen Farben über ihre Heimatstadt und die Bucht davor, mit ihren bunten Fischerbooten und rostenden Trawlern, den Yachten in der Marina – der einzigen im gesamten Archipel – und den großen Frachtschiffen. Mindelo ist aber nicht nur wichtigster Wirtschaftshafen des Inselstaates, sondern auch Ausgangspunkt der Reise, die jetzt vor uns liegt.

In den kommenden zehn Tagen wollen wir die kleine Welt der Kapverden kennenlernen, Inseln besuchen, die vollkommen unterschiedlich sein sollen. Machbar ist das nur wie seit Jahrhunderten schon: über das Wasser.

An der Pier wartet „Chronos“ auf uns. Die 54 Meter lange Bermudaketsch gehört zu dem Trio klassischer Yachten,

die die Flotte von Sailing Classics bilden. Wobei es sich trotz des eleganten Vintage-Looks um moderne Segler handelt: „Chronos“ lief 2013 vom Stapel.

Das Unternehmen ist auf Kabinencharter spezialisiert, eine Möglichkeit, um sich den Traum vom Blauwasser zu erfüllen, wenn einem für die eigene Langfahrt das passende Schiff oder die nötige Zeit fehlen. Denn „Chronos“ hat zwar genügend Platz unter Deck für 13 Doppelkabinen, ist aber gleichzeitig klein genug, um sich noch wie eine Segelyacht anzufühlen. Das wird sich in den kommenden Tagen auf der langen Dünung des Atlantiks unter dem Nordostpassat wiederholt zeigen.



Hoch am Wind zieht „Chronos“ von São Vicente nach São Nicolau.



„Willkommen an Bord!“ steht auf dem Blackboard über der Anrichte an der Rückseite des Deckshauses. Die Crew stellt sich vor: Kapitän Felix und First Mate Jonas, beide aus Deutschland, Bosun Darryn, Deckhand Ronan und Engineer Mariusz. Dazu das Service-Personal: neben Host Selina noch Chefstewardess Rosy aus Italien mit ihren beiden Helferinnen Alicia und Roya. Die Kombüse führt Joe. Elf Personen, acht Nationalitäten. Internationaler geht es kaum. Gesprochen wird Englisch und Deutsch, manchmal beides. Ebenfalls dabei: „Reiseleiter“ Rolf, aus Deutschland, mit Wohnsitz in Portugal und einer tiefen Bindung zu dem kleinen Land, dessen Gäste wir gerade alle sein dürfen. ➤

Um 9:30 Uhr slippt „Chronos“ in Mindelo die Leinen. Um alle neun bewohnten Inseln anzu- laufen, wird die Zeit nicht ausreichen. Daher beschränken wir uns auf die nördliche Gruppe, die Ilhas de Barlavento, die Inseln über dem Wind. Sie bilden einen weiten Bogen nach Südosten. Die Entfernungen werden zu einigen Seetagen führen – aber schließlich sind wir auch zum Segeln hier.

Unter Maschine läuft unsere Ketsch im Lee der vulkanischen Küste São Vicentes nach Südwesten und rundet das Kap Ponta Machado mit dem leuchtend weißen Leuchtturm von Dona Amélia in steiler Wand, bevor auf Südostkurs die Segel gesetzt werden können. Zwei sind in der Sturmfahrt

von Gibraltar gerissen, für die zweite Fock steht jetzt die Sturmfock vorn. Vom Steuerstand kommt die Ansage des Chief Mates: Nerdige Segelgespräche sind sehr willkommen!

Als „Chronos“ die Windabschirmung von São Vicente und der unbewohnten Nachbarin Santa Luzia verlässt, füllt der Passat die Segel. Dunkelblaue See, einige Schaumkronen, wolkenloser Himmel. Der Fetch des offenen Atlantiks. Gischt kommt über den Luvbug, trocken auf dem Teak aber schnell wieder. Von anderen Segeln ist nichts zu sehen, dafür taucht ein Schwarm Thunfische an Backbord auf. Ein Fregattvogel gleitet mit klinggleichen Schwingen spielerisch um uns herum. Um 16 Uhr gibt es achtern Kaffee und Kuchen.

Ziel ist nach 55 Seemeilen Tarrafal, Hauptort der Insel São Nicolau. Vorsichtig tastet sich „Chronos“ an die Ansteuerung heran. Es ist 18:30 Uhr und stockdunkel. Wir befinden uns nur 16 Grad nördlich des Äquators. Die Uferbeleuchtung ist spärlich, die Schiffe auf der Reede davor nur als Schatten auszumachen. AIS-Signale: Mangelware.

Kapitän und Chief Mate sind am Steuer: „Siehst du das rote Licht der Yacht da?“ An Backbord eine drehende Fähre, nein, ein Expeditionskreuzfahrer. Dort ein auslaufendes Fischerboot, im grellen Schein der Scheinwerfer macht die Crew bereits das Fanggeschirr klar. Schließlich fällt der Backbordanker auf 18 Metern, die Kette raselt durch die Klüse. Schon kommt der

Agent über UKW, das Dingi wird ausgeschwungen und der Chief Mate fährt mit dem Papierkram an Land, um ihn zu treffen. „Love is more than just a game for two“, swingt Nat King Cole. Die Glocke schlägt zum Abendessen. Filigran hängt der Neumond über dem unsichtbaren Horizont.

Nach der Nacht liegt „Chronos“ im Sonnenschein in ruhigem Wasser, am Himmel nur leichte Schleier. Dunkler Strand, einige Yachten und eine massive Mole, dahinter weiße, rosa und hellblaue Häuser, steil aufsteigende braune Flanken und dahinter ein Vulkankegel, der Monte Gordo. So liegen Tarrafal und São Nicolau vor uns. Per Dingi – zwei werden an

Bord mitgeführt – geht es zum Hafen, wo vier Kleinbusse zur Inselrundfahrt bereitstehen, die uns auf Serpentina in die Berge bringen, in den Tälern trockener Busch und dürre Ziegen, Mais und Zuckerrohr. Zunächst zum Aussichtspunkt Miradouro do Caminho Novo, mit fantastischem Panorama über die überraschend grüne Vulkanlandschaft bis zum Meer. Im Parque Natural sehen wir einen Drachenbaum, der vier Jahrhunderte alt ist. Das rote Harz der Bäume wurde früher zum Färben von Violinen genutzt.

Kurz vor dem Ort Ribeira Brava zeigt ein Torbogen das Wappen Hamburgs. Viele verdienten weit entfernt ihr Geld, erklärt Rolf. „Und wenn sie sich dann nach langen Jahren in der Heimat ein

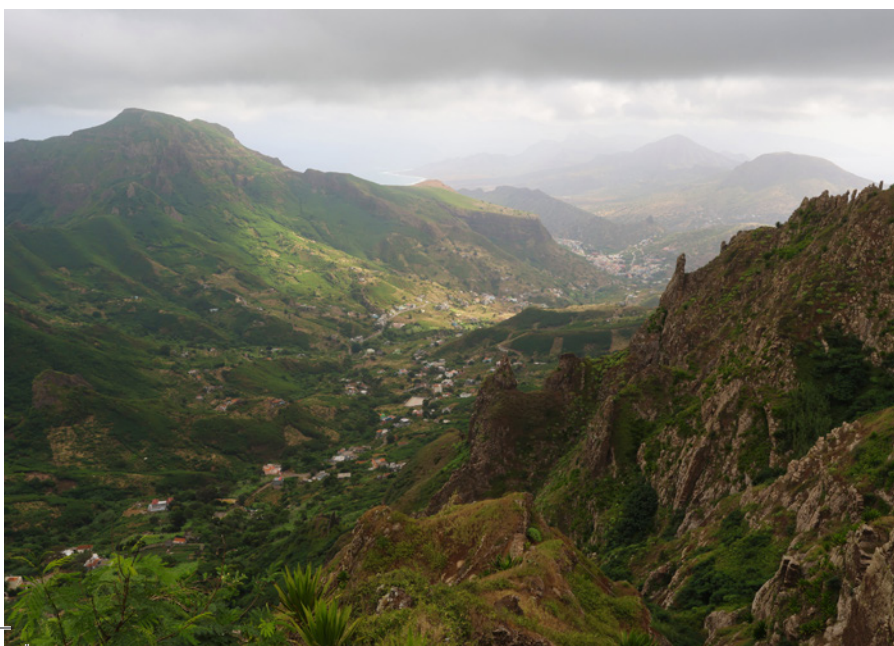
Haus kaufen, zeigen sie oft, wo sie gearbeitet haben oder noch arbeiten.“

Zurückkehren wollen viele, nicht alle schaffen es. So ist Heimweh auch ein zentraler Pfeiler der Morna, der Musik der Diaspora. Die Landesflagge trägt zehn Sterne: neun für die bewohnten Inseln Cabo Verdes und einen für die in aller Welt Verstreuten.

Ribeira Brava begrüßt uns zwar in kolonialem Putz, aber bescheiden. Immerhin: Kolonisiert wurde hier niemand. Als der portugiesische Seefahrer António Fernandes 1445 auf der Suche nach dem Weg nach Indien etwas vom Kurs abkam und den Archipel entdeckte, war er unbewohnt. Die Siedler nahmen also niemandem etwas weg. Was allerdings in jenen Zeiten dennoch bedeutete, dass es bald ein paar Ausbeuter und reichlich Ausgebeutete gab.

Über die Zeit lebten die einen vom Sklavenhandel und vom Salz, die anderen von der Hand in den Mund. Wenn auch das nicht mehr reichte, blieb oft nur der Abschied – häufig ohne Wiederkehr an Bord eines amerikanischen Walfangschiffs. Die Zustände führten schließlich zu Widerstand und Frei- ➤

FOTOS: CHRISTIAN TIEDT (4)



Feiertagsprozession in Ribeira Brava auf São Nicolau (ganz links) und darunter der Ausblick vom Miradouro do Caminho Novo, ebenfalls auf der Insel. Blick zum Bug von „Chronos“ (links). In einer Töpferei in Sal Rei auf Boa Vista (unten).



Die Kalksteinfelsen von Carbeirinho im Westen von São Nicolau wurden von Wind und Wasser geformt. Der Ort ist von Tarrafal über die Küstenstraße und unbefestigte Wege erreichbar (oben). Ein Dingi kehrt zu „Chronos“ zurück. Die beiden Beiboote sind bei allen Häfen außer in Mindelo die einzige Möglichkeit, an Land zu gelangen (unten links). Per Pick-up unterwegs auf Boa Vista (unten rechts).



heitskampf. Die Salazar-Diktatur antwortete mit Gewalt. Erst die Nelkenrevolution in Portugal 1974 brachte die erhoffte Freiheit und Unabhängigkeit.

Vor dem Gebäude des Radiosenders steht das lächelnde Standbild von José Lopes da Silva, der 1872 in Ribeira Brava geboren wurde. Als Schriftsteller der Revolution zu Salazars Zeiten verfasste er den Roman „Chiquinho“ über die Jugend und das Erwachsenwerden auf den Inseln.

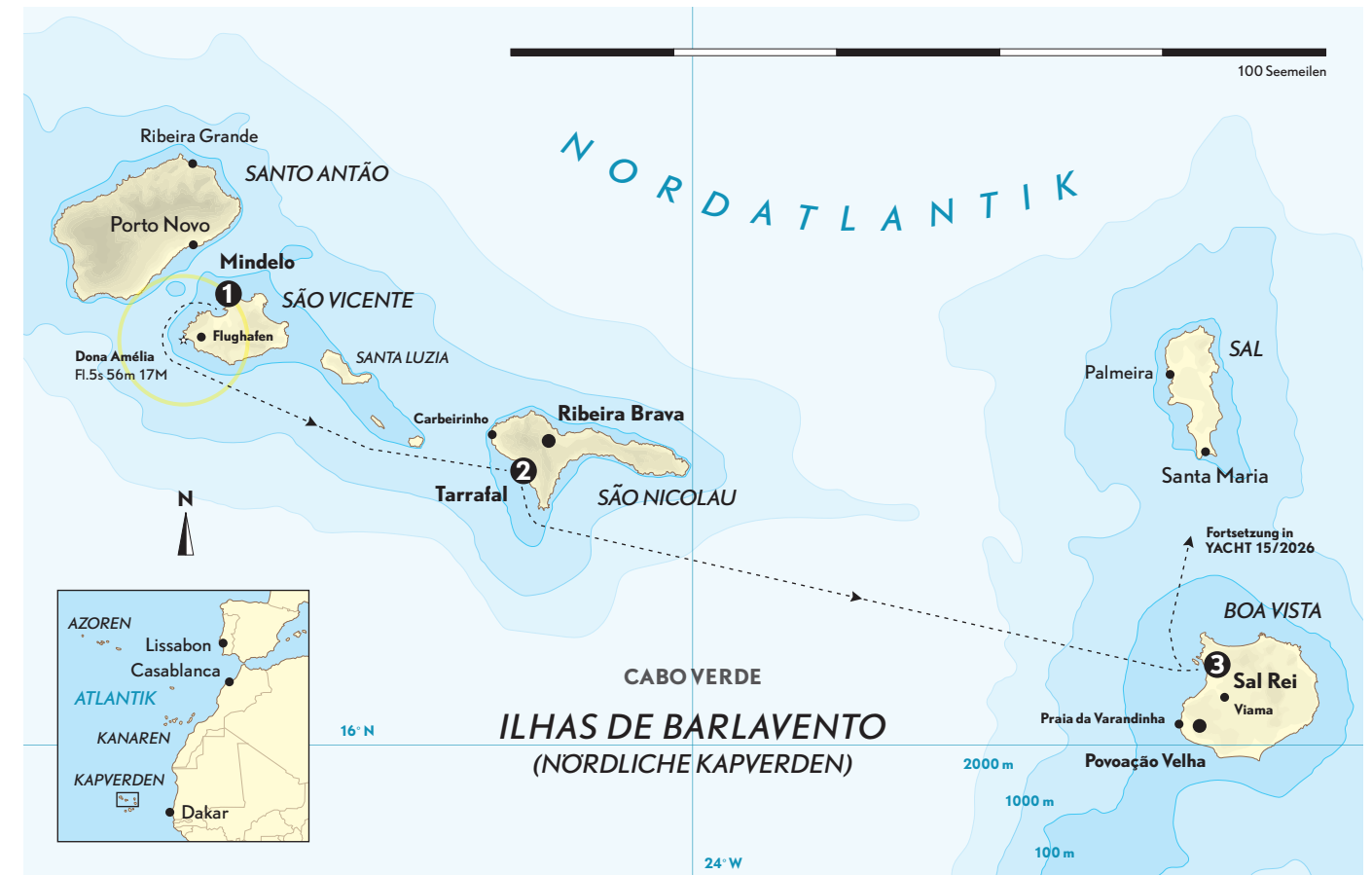
„Heute lesen es alle Schulkinder hier“, erzählt Rolf. International ist es das bekannteste literarische Werk Kap Verdes.

Später am Strand von Tarrafal: Ein etwas in die Jahre gekommenes Fahrzeug des Greater Manchester County Fire Service rumpelt vorbei, jetzt besetzt mit Einheimischen. Aus einer schattigen Gasse klingt ein einsames Saxofon und am schwarzen Strand vor dem Fischereimuseum baden Jugendliche in der trüben Brandung. Mit einem Stern an der Spitze leuchtet ein kunstvoller

Kegel aus gelben Kanistern in der Abendsonne. Ihr Blech enthielt einst Öl für Thunfischkonserven. Es ist Ende November – ein Weihnachtsbaum!

Um vier Uhr morgens geht „Chronos“ ankerauf und verlässt São Nicolau, die Passagiere schlafen noch. Für die Crew wird es ein langer Tag werden. Denn eine außergewöhnliche Wetterstörung hat kurzzeitig den Passat abgestellt. Der Wind kommt nun aus Südosten, genau die falsche Richtung für unser nächstes Ziel, die Wüsteninsel Boa Vista.

FOTOS: CHRISTIAN TIEDT (3), KARTE: CHRISTIAN TIEDT CHRISTIAN TIEDT



Der Tag ist grau. Durch den Winddreher gibt es eine kurze, steile See. Das Schiff muss arbeiten, fliegende Gischt hält das Vorschiff bis zum Großmast nass. Der begehrteste Platz in der ersten Tageshälfte: die Sitzbank entlang des Salons in Luv, wie auf der Kante. Alle Mahlzeiten finden aber nach Plan statt, eine akrobatische Höchstleistung des Serviceteams. Weit achtern kämpft sich taumelnd eine Katamaranfähre durch, da will man nicht an Bord sein. Um 22 Uhr fällt der Anker auf der Reede von Sal Rei im Westen Boa Vistas, zur Sicherheit etwas weiter draußen. Der Chief Mate schließt das Logbuch.

Boa Vista – Schöne Aussicht – macht ihrem Namen erst mal keine Ehre. Dunstiger könnte es kaum sein: Die Boma Seca bringt den Sand der Sahara und überzieht alles mit einem blassen Schleier. Der Wind hat Boa Vista zur Wüsteninsel gemacht. Zwei Dutzend Yachten ankern in der Bucht von Sal Rei, dem Hauptort, darunter viele Katamarane, viele Franzosen. Wir liegen

Revier-Infos: Kapverden

Das Schiff Die 54 Meter lange Bermudaketch „Chronos“ wurde 2013 speziell für den Einsatz als große Segelyacht für die Kabinencharter gebaut. Das 370 Tonnen große Schiff ist dafür voll ausgestattet und bietet in 13 klimatisierten Doppelkabinen in zwei Kategorien Platz für 26 Passagiere an Bord. Der Preis für eine vergleichbare zehntägige Themenreise zu den Kapverden in der Saison 2026 beträgt ab 4.850 Euro pro Person.

Die Charterfirma Sailing Classics bietet mit ihrer Flotte aus drei klassischen Segelyachten ganzjährig Kabinen-

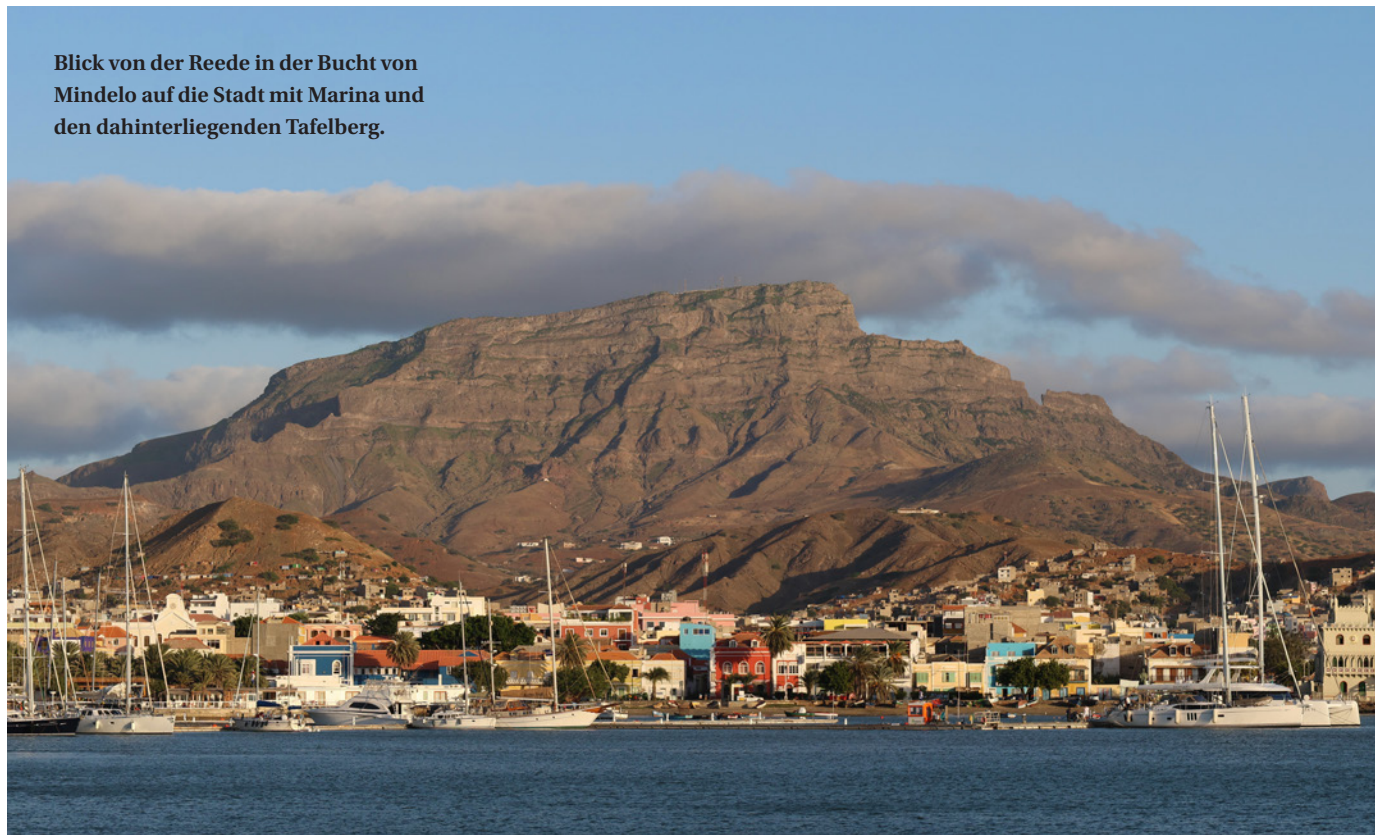
charter mit verschiedenen Reisetypen an. Die Reisegebiete liegen in der Sommersaison im Mittelmeer und im Winter in der Karibik. Dazwischen liegen jeweils die Überführungen und damit auch Cabo Verde. Kontakt: Sailing Classics, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Tel. +49/711/674 96 00.

SAILING-CLASSICS.COM

Das Revier Der Inselstaat Cabo Verde umfasst neun bewohnte Inseln im südlichen Nordatlantik und liegt auf der Segelroute von Europa in die Karibik. Die Gruppe liegt im Bereich des Nordostpassats. Die Entfer-

nungen zu den Kanaren im Nordosten betragen rund 850 sm, zur afrikanischen Küste im Osten (Dakar im Senegal) rund 375 sm und nach Westen zur Karibik (Martinique) etwa 2.200 sm. Hauptinsel ist Santiago mit der Hauptstadt Praia, Haupthafen ist Mindelo auf São Vicente. Dort befindet sich auch die einzige Marina mit Möglichkeit zum Anlegen. Der Standard ist international. Darüber hinaus verfügt Mindelo über gute Versorgungsmöglichkeiten. Achtung: Bei jedem (auch wiederholten) Anlaufen einzelner Inseln werden Anmeldung und Einklarierung erwartet.

Blick von der Reede in der Bucht von Mindelo auf die Stadt mit Marina und den dahinterliegenden Tafelberg.



weiter draußen, eine knappe Seemeile vor dem Ort. An der Pier zwischen den ankernden Fischerbooten landen die Dingis an. Oben ein Café, eine Souvenierbude mit Tüchern, Trikots und getöpferten Schildkröten. Wie sehr Boa Vista Wüsteninsel ist, sehen wir beim Landausflug, diesmal mit Pick-ups, unverwüstlichen Toyotas.

Auf der Ladefläche geht es quer durch Sal Rei. Palmen, flache, quaderförmige Häuser, deutlich afrikanischer als Mindelo. Bars und Supermärkte, Straßen im Rastermuster. Diesel gibt es für einen Euro bei Shell, allerdings bei einem Jahreseinkommen von 5.000 Dollar. Es wird trotzdem viel gebaut: „Invest in Boa Vista! New Project coming soon!“ Der einzige Fünf-Sterne-Bus im Ort ist von TUI, auch die beiden größten Hotels und beide Ferienflieger auf dem Flugfeld. Was noch?

Kaffee von der Insel Fogo werde auf Boa Vista geröstet und der Zement für die Hotelneubauten werde hier hergestellt, erzählt unser lokaler Guide und setzt die Skibrille auf – denn jetzt geht es in die Viana. Angeblich ist die Wüste



Host Selina auf dem Vorschiff von „Chronos“ beim Segelsetzen.

die kleinste der Welt, neun Quadrat-kilometer groß. Entstanden, nachdem im 19. Jahrhundert die Tamarindenbüsche im Inselinneren für die Feuer der Ziegeleien geopfert wurden. Der Sand kam aus Afrika herüber und blieb liegen. Der Ausblick: eindrucksvoll.

Wir fahren über Land in die Berge nach Povoação Velha, einem Fischer-

dorf, gut versteckt im Landesinneren, wegen der vorbeisegelnden Piraten früher. Von der kleinen Kirche mit dem Sarg zum Ausleihen schlendern wir ins Dorf. „Hello, welcome! Where are you from?“, begrüßen uns die Männer. „No stress!“ Die einzige Frau schmeißt die Bar Zazi, die einzige am Platz. Flaschen kommen auf den Tisch. Es gibt Cola und Strela, das Bier von Cabo Verde.

Zurück in Richtung Küste, nach neuem Teer und Kopfsteinpflaster, Piste und Wüstensand, haben die Toyotas jetzt Dünen unter den Reifen. Die Praia da Varandinha soll einer der schönsten Strände überhaupt sein. Imposant ist er. Türkises Meer, anrollende Brandung und feiner weißer Strand, so weit das Auge reicht. Zum Abschluss steuern wir die Beachbar Pérola d’Chaves an. Wehende Vorhänge und Palmen, Bikinis und Badeshorts in den Liegestühlen, gestreichelt von Loungemusik, so sanft wie der Wind. „No stress“, da war es wieder, das beinahe offizielle Motto der Kapverden. Wir werden es in den nächsten Tagen noch öfter hören. Fortsetzung in der YACHT 15/26.

Christian Tiedt

Die Erde im Kleinen

Von wegen nur Wüste – die Kapverden haben mehr Seiten als gedacht
Zweiter Teil unseres Törns durch die Inselgruppe im Atlantik.

Bermuda-Ketsch „Chronos“ vor Anker im Südosten
der Insel São Nicolau vor der Ortschaft Carriçal.

Da ist sie wieder, die lange Düning des Atlantiks. Ist man einmal heraus aus der Landabschirmung, verneigt sich „Chronos“ vor dem Passat. Die Segel der Bermuda-Ketsch füllen sich, stehendes und laufendes Gut stemmen sich gegen die Last. Hoch am Wind geht es nach Norden, das Meer tiefblau. Boa Vista bleibt achteraus, seine helle Silhouette und der blendend weiße Brandungsgürtel vor der Praia de Atalanta.

Und mittendrin im Schleier aus Gischt, wie ein Felsen, das Wrack der „Cabo Santa Maria“ – oder besser seine rostigen Reste. Vor bald sechzig Jahren strandete das spanische Frachtschiff an diesem entlegenen Ort, der auch „Kap am Ende der Welt“ genannt wird. So

wie es hinter dem Heck nun immer kleiner wird, wird es auch tatsächlich in nicht allzu ferner Zukunft wieder verschwunden sein, von der Natur selbst aus dem Panorama retuschiert.

Wo die Reise der „Cabo Santa Maria“ endete, beginnt die zweite Hälfte unserer eigenen: Zehn Tage sind wir an Bord von „Chronos“ unterwegs, einer der drei klassischen und dennoch hochmodernen Yachten von Sailing Classics, um per Kabinencharter die Kapverden zu erkunden. Ein Ziel, das selbst mit aller Zeit der Welt so entlegen ist, dass es bei den meisten Seglern auch auf eigenem Kiel unterhalb des Horizonts des Erreichbaren bleibt.

Entdecker kommen jedoch auf ihre Kosten, denn so ebenmäßig sich der

Ozean um den weit verstreuten Archipel legt, so unterschiedlich sind seine Inseln. Unser Startpunkt war Mindelo, nicht nur wichtigster Hafen des Archipels und Hauptort von São Vicente, sondern auch Zentrum des wichtigsten Kulturguts Cabo Verdes: Musik!

Jedes der neun bewohnten Eilande der kleinen Republik hat ihren Beinamen. Von der „Insel der Musik“ ging es für uns, zwei Dutzend Passagiere und ein Dutzend Crewmitglieder, an Bord unserer 54-Meter-Yacht nach São Nicolau, zur „Insel mit den zwei Gesichtern“, einer fruchtbaren und einer felsigen Seite, und weiter nach Boa Vista, der „Wüsteninsel“, die Afrika am nächsten liegt. Über diesen ersten Teil berichteten wir in der YACHT 13/26.

Über dem sich im sanften Takt des Atlantiks hebenden und senkenden Bugspriet ist nun voraus die nächste Küste zu erkennen: Es ist Sal, die „Urlaubsinsel“ – zumindest nach den Maßstäben der Kapverden. Da wir spät dran sind, verbringt „Chronos“ die hereinbrechende Nacht vor Anker vor dem Touristenort Santa Maria im Süden, während von Land die Lichter der Hotels und Beachbars herüberflackern.

Früh verholen wir nach Palmeira, einem Wirtschaftshafen mit Wellenbrecher und Pier. Daran zwei Frachter mit eigenem Ladegeschirr, denn Kräne gibt es nicht. Im Gegensatz zu Santa Maria haben hier aber Yachten die Möglichkeit, von der Reede aus mit dem Dingi im Hafen anzulanden.

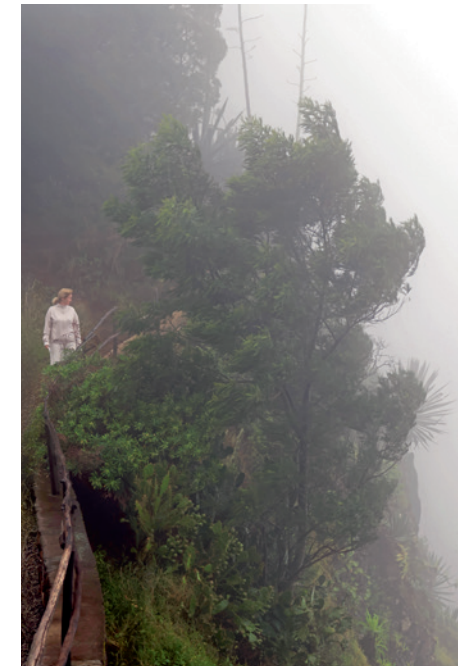
Dort warten eine kleine Bar mit Plastikstühlen, Kinder, ein Haufen Netze,

weiße Häuser und eine Kapelle. Am Strand reihen sich Öltanks aneinander. Ein Souvenirladen lockt mit der beschwörenden Trommel des Eigners. Seine Magnete, T-Shirts und Strandtücher sagen es deutlich: „No stress!“

Mit dem Kleinbus geht es zur Ostküste. Trockene Sträucher und verlorene Bäume ragen aus der rostfarbenen Ebene. Der Ort soll für Fata Morganas bekannt sein. Vielleicht ist der Vulkankegel am Horizont ja eine Luftspiegelung. Oder das von Mauern umgebene Wüstenfort? Nein, auch das ist echt: „Prisão, prison“, erklärt der Fahrer. Es ist das größte Gefängnis des Landes.

Es geht auf die Kleinstadt Espargos zu. Der Übergang von der Wüste zur Stadt ist unscharf; verlassene Ruinen, nicht fertig gebaute Häuser, verrostetes Metall, Plastikplanen im Wind. Dann kommen Wohnblocks und unter ➤

»Die staubige rostfarbene Ebene soll für Fata Morganas bekannt sein. Vielleicht ist der Vulkankegel am Horizont ja eine Luftspiegelung.«



Großes Bild: „Chronos“ holt auf Raumschotskurs vor dem Passat weit nach Lee über. Oben: Wald in den Wolken auf der Nordseite der „Grünen Insel“ Santo Antão. Links: Tagsüber Fischer, abends Musiker. Trio im „Bera Mar“ in Carriçal auf São Nicolau. Unten: Rückwärts mit dem Heck auf den Traumstrand von Praia Azul, um leichter wieder ablaufen zu können.



»Plötzlich sind wir mitten im Wald. Wolken, Nebel und Kälte auf 1.500 Höhenmetern. Was für ein Kontrast zu den Wüsteninseln!«

den Reifen verwandelt sich Staub in Straße. Ein Supermarkt, ein Kino, Jungen in Fußballtrikots und Mädchen in Schuluniformen. Unser Bus fährt weiter zur Küste: Shark Bay ist das Ziel.

Hier liegt die Kinderstube der Zitronenhaie, entfernt von tieferem Wasser, sicher vor den Barakudas. Denn solange er nicht ausgewachsen ist, ist auch ein Raubfisch Teil der Nahrungskette. Wir werden angesprochen, denn zu den Haien geht es

nur mit Führer. Von ihm bekommen wir auch Crocs in passender Größe. Drei Euro pro Person, Schuhe inklusive. Jetzt bezahlen? „No stress! Later“.

Vorsichtig waten wir hinter ihm her hinaus, etwa fünfzig Meter, bis das Wasser knietief ist. Dann füttert er mit getrockneten Fischbröseln an, und im Nu sind drei, vier Jungtiere um uns herum, das größte etwa einen Meter lang. Sandgraue Konturen, wendig und schnell. Die Haie berühren uns mit ihren Schwanzflossen, während sie ihre Kreise um unsere Beine ziehen.

Etwas weiter draußen, wo es tiefer wird, wachen die Eltern. Ausgewachsene Rückenflossen, die durchs Wasser schneiden, kaum einen Steinwurf entfernt. Wie groß sie sind, lässt sich nur schätzen, aber zwei Meter sind es sicher. Wie war das noch? „No stress!“ Spätestens beim Sundowner auf ach-

tern am Abend lässt sich die Geschichte dann wirklich entspannt erzählen.

Ziel des nächsten Seetags ist erneut São Nicolau, das wir schon vor einer Woche besucht haben. Diesmal peilen wir die Bucht von Carriçal an. Das Dorf liegt am schroffen Ufer einer etwa dreihundert Meter breiten Bucht mit Strand und Palmen. Links eine zitronengelbe Villa, rechts ein Anleger mit Steintreppe hinauf zu weißen Mauern.

Wir steigen um in Fischerboote, eine halbe Stunde Fahrt zur Praia Azul. Die verlassene Küste erzählt die Geschichte der Erde: Ein helles, mehrere Meter hohes Band auf Kalkstein liegt eingebettet zwischen Schichten von dunklem Eruptivgestein erstarrter Lavaströme. Dann kommt der Strand, keine hundert Meter lang, weißer Sand, wo sonst nur Felsen sind, das Meer davor türkis. Es ist ein traumhafter Ort, von Land aus

unzugänglich. Wie unberührt, bevor die Boote mit dem Heck anlanden. Eine Stunde haben wir für uns. Schwimmen, schnorcheln, treiben lassen.

Zurück in Carriçal wird am Anleger das Abendessen vorbereitet, Zackenbarsch und Papageienfisch werden ausgenommen und filetiert. Dann geht es nach oben, die Dämmerung hat schon eingesetzt. Über den staubigen Dorfplatz, hinter die ehemalige Thunfischfabrik und am Fußballplatz vorbei, auf dem noch die Jugend zum Sonnenuntergang spielt, bis zum „Bera Mar“, einer Restaurant-Bar. Vom Grill steigen die Funken in den Nachthimmel.

Für den letzten Segeltag wählt der Skipper einen Kurs nördlich von São

Vicente zurück nach Mindelo. Spektakulär liegt die Insel im Gegenlicht als Silhouette vor dem Himmel. Der Passat weht raumschots von Steuerbord mit fünf Beaufort. Es ist eine Leeküste, an der man nicht stranden möchte, aber blauwassersegeln vom Feinsten. Zwei Kitesurfer sind weit draußen unterwegs. Einer kreuzt vor unserem Bug, locker genug, um mit einer Hand zu grüßen. Bei Sonnenuntergang rasselt die Kette zwischen Trawlern, Trampdampfern und Yachten durch die Klüse. Mindelo empfängt uns erneut mit Musik. Wie könnte es anders sein?

Unser letztes Ziel ist die „Grüne Insel“: das Naturwunder Santo Antão. Da es dort keine gute Reede für Yachten gibt, übernimmt die Fähre „Chiquinho“

früh am Morgen die Überfahrt. Über die Bildschirme flimmert die lokale Variante der „Versteckten Kamera“. Eine Stunde dauert die Passage. Die Fähre rollt ordentlich im Kanal zwischen den Inseln, aber alles bleibt ruhig.

Santo Antão ist Outdoor-Territorium. Mit uns gehen in Porto Novo Backpacker mit Stiefeln und Stöcken an Land. Der Tag ist grau, Wolken ziehen über die schroffen Hänge. Am Hafen warten Mietwagen und Wander-Agenturen, Taxis und Busse. Eine Frau balanciert selenruhig mit einer Schüssel voller Fisch auf dem Kopf durch das Labyrinth prall gepackter Rucksäcke.

Mit dem Kleinbus schaukeln wir hinauf in die Berge, durch eine Traumlandschaft aus Basalt und pyroklas- ➤



Links: Souvenirverkäufer am Hafen von Palmeira auf Sal. Oben: Ein junger, einen Meter langer Zitronenhai umkreist im knietiefen Wasser von Shark Bay unsere Beine. Unten: Keine Fata Morgana – Vulkankegel im Norden von Sal. Rechts: Die Passagiere beim Setzen der Fock. Ganz rechts: „Chronos“ vor Anker vor Carriçal.



tischem Gestein. Immer wieder bebt es hier. Unterseeische Vulkane bilden gerade neue Inseln. Wann sie auftauchen werden, hängt vom Temperament des Planeten ab. Die Straße wurde erst im 20. Jahrhundert gebaut, per Hand.

Dann wird klar, warum Santo Antão „Grüne Insel“ genannt wird: Wir sind im Wald. Wolken, Nebel und Kälte auf 1.500 Höhenmetern. Was für ein Kontrast zu Boa Vista und Sal. Der Bus hält am Rand des Kraters von Cova. Der Grund der Caldera wird landwirtschaftlich genutzt. Einst baute man Wein an, bis der portugiesische König für die Winzer auf Madeira keine Konkurrenz mehr wollte und alle Reben vernichten ließ. Auf der weiter entfernten Insel Fogo im Süden der Kapverden versteckten die Einheimischen die Stöcke unter Vulkangestein und ließen sie wieder wachsen. Hier wechselte man zu Zuckerrohr.

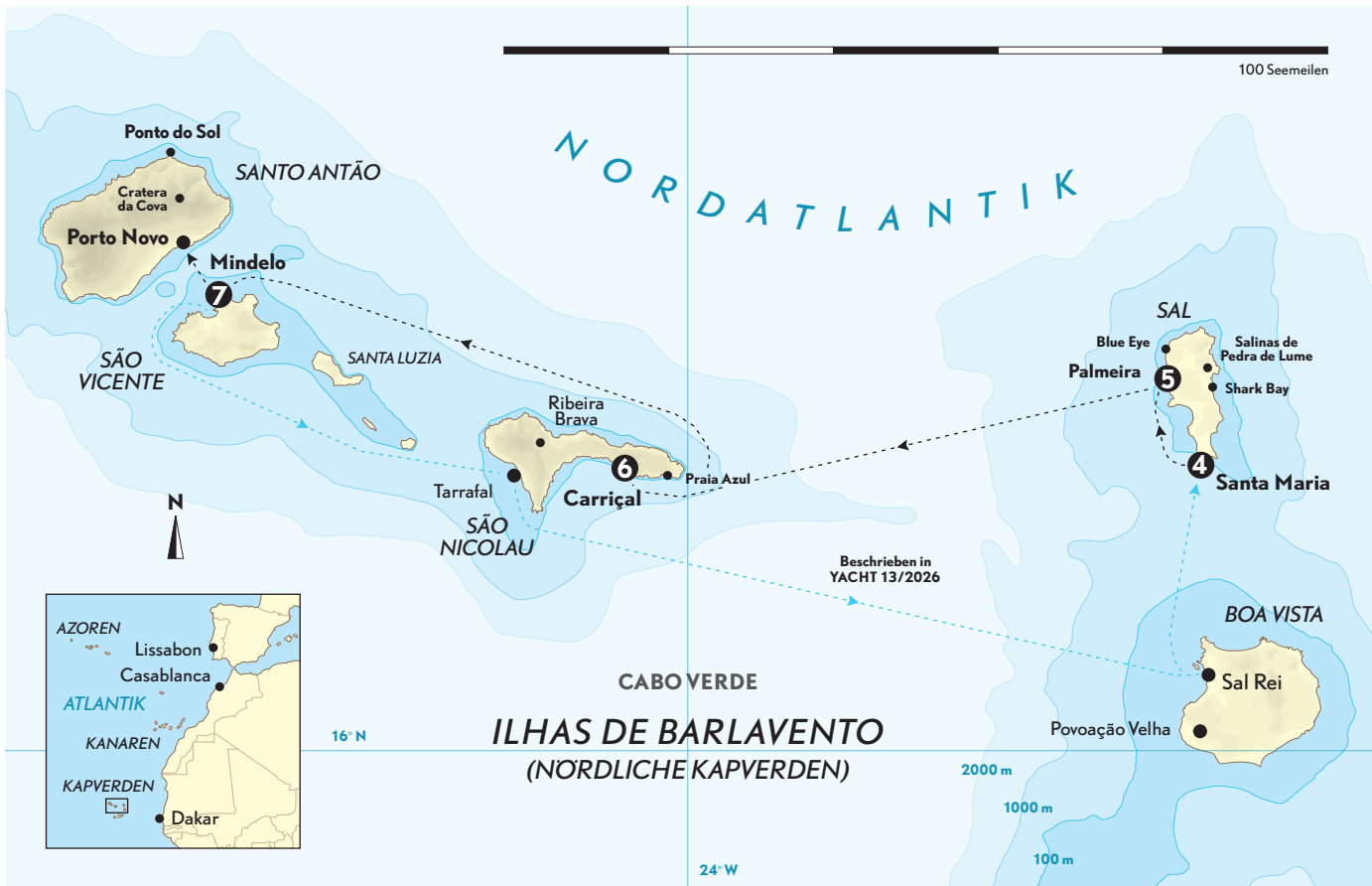
Über schwindelerregende Kilometer, die meist hart am Abgrund entlangtaumeln, um dann kurz darauf geradewegs durch den Himmel zu führen, fahren wir in den Norden. Hier wirkt selbst der Atlantik anders, wilder. Ponta do Sol



Oben: Sundowner. Unten: Leuchtturm Dos Pássaros vor Mindelo, hinten Santo Antão.

liegt zwischen schwarzen Felsen und schwarzem Sand. Wellen rollen in das kleine Hafenbecken. Die bunten Fassaden und Bootsrümpfe sind ein trotziges Statement an dieser monochromen Küste. Eine Tafel erinnert an Männer, die auf Walfang gingen, eine andere an Auswanderer in die Neue Welt.

Unscheinbar daneben ein kleines Denkmal für einen Vorgang, der bis heute nachhallt: der Vertrag von Tordesillas. 1494 einigten sich die Herrscher Spaniens und Portugals mit päpstlicher Hilfe auf die Aufteilung des Atlantiks. Gemeint war eigentlich die ganze Welt. Die Trennungslinie lief vom Nord- zum Südpol durch einen Punkt 370 Léguas, rund 2.300 Kilometer, westlich der Kapverden. Sie ist der Grund, warum in Brasilien heute Portugiesisch und im Rest Lateinamerikas Spanisch gesprochen wird. Santo Antão als Bezugspunkt für das Selbstverständnis allumfassender Macht.



Bei der Rückkehr nach Mindelo regnet es. Doch bis zum Abend ist noch Zeit, und da niemand dem Abschied ins Auge schauen will, verkriechen wir uns unter die Schirme der Floating Bar der Marina. Hier ist die Stimmung gut, das Wetter egal. Kein Wunder, wie alle Yachthäfen an entlegenen Flecken weltweit ist sie nicht nur Wegpunkt, sondern vor allem Treffpunkt. Überall sitzen Crews, manche smart mit straffem Zeitplan und andere, die nur dem Wind folgen. Unsere bunte Runde braucht zwei Tische. Sogar der Skipper ist dabei, morgen hat er frei. Ein Franzose ohne Boot, dafür mit Pappschild, will allein weiter, Hand für Koje, „au Brésil“ – nach Brasilien.

Auch „Chronos“, die draußen in der Bucht auf Reede liegt und deren Ankerlicht in der schwarzen Nacht hoch über allen anderen strahlt, wird weiterziehen. In die Karibik. Für uns war der zurückliegende Törn durch die faszinierende Welt der Kapverden das Gesamterlebnis. Ein kleiner Kreis, der sich nun schließt. Für Schiff und Crew jedoch war es nur eine der Etappen auf dem großen Kreis über den Atlantik.

Christian Tiedt

Revier-Infos: Cabo Verde

Das Schiff Die 54 Meter lange Bermudaketsch „Chronos“ wurde 2013 speziell für den Einsatz als große Segelyacht für die Kabinencharter gebaut. Das 370 Tonnen große Schiff ist dafür voll ausgestattet und bietet in 13 klimatisierten Doppelkabinen in zwei Kategorien Platz für 26 Passagiere an Bord. Der Preis für eine vergleichbare zehntägige Themenreise zu den Kapverden in der Saison 2026 beträgt ab 4.850 Euro pro Person.

Die Charterfirma Sailing Classics bietet mit ihrer Flotte aus drei klassischen Segelyachten ganzjährig Kabinenchar-

ter mit verschiedenen Reisetypen an. Die Reisegebiete liegen in der Sommersaison im Mittelmeer und im Winter in der Karibik. Dazwischen liegen jeweils die Überführungen und damit auch Cabo Verde. Kontakt: Sailing Classics, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Tel. +49/711/674 96 00. SAILING-CLASSICS.COM

Das Revier Der Inselstaat Cabo Verde umfasst neun bewohnte Inseln im südlichen Nordatlantik und liegt auf der Segelroute von Europa in die Karibik. Die Gruppe liegt im Bereich des Nordostpassats. Die Entfer-

nungen zu den Kanaren im Nordosten betragen rund 850 sm, zur afrikanischen Küste im Osten (Dakar im Senegal) rund 375 sm und nach Westen zur Karibik (Martinique) etwa 2.200 sm. Hauptinsel ist Santiago mit der Hauptstadt Praia, Haupthafen ist Mindelo auf São Vicente. Dort befindet sich auch die einzige Marina mit Möglichkeit zum Anlegen. Der Standard ist international. Darüber hinaus verfügt Mindelo über gute Versorgungsmöglichkeiten. Achtung: Auch bei wiederholtem Anlaufen einzelner Inseln wird von den lokalen Behörden erneutes Einklärern erwartet!

