SEGELN – TAUCHEN – ABENTEUER

Die *Flaschenpost* von *JONATHAN*

unabhängig, authentisch, über das Leben auf einem Segelboot

Nr. 147/Juli 2021

Standort: **38° 31,9 N - 028° 37,5 W HORTA / AZOREN**

Die wahren Abenteuer sind nicht im Kopf! TRANSATLANTIK WEST - OST ist eines der ganz großen Abenteuer für Segler. Das Risiko des Schiffsverlustes inklusive.

WER WEISS DENN SCHON ALLES? Gläubige Menschen würden sagen: Gott! Wissenschaftsgläubige würden sagen: der Laplace'sche Dämon. Und ich?

Ich kenne Oliver.

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

Wer weiß denn schon alles?

Fahrtensegler sind mitunter darauf angewiesen, an den schönsten Ankerplätzen dieses Planeten selbst Hand ans Schiff zu legen, und dazu gehört auch das „Gewusst wie". Ob Motor reparieren, Lebensmittel haltbar machen, Wetter interpretieren oder Dinghy-Motor wieder zum Laufen zu bringen, einen Propeller unter Wasser zu montieren oder Antifouling zu erneuern.

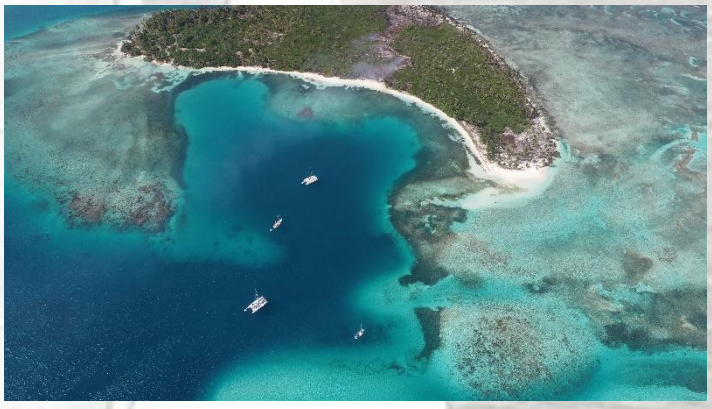


Foto oben: Reparaturen an den schönsten Ankerplätzen der Welt.

Es gibt wenige Bereiche, in denen man ein so umfassendes und fachübergreifendes Wissen benötigt wie als Segler. Mehr als Wissen aber zählt dann noch die Erfahrung. Was nützt es, wenn man die Arbeitsweise eines Dieselmotors kennt, der Motor jedoch trotzdem nicht anspringt? Mit etwas Erfahrung kann man meist den Fehler eingrenzen und die Maschine wieder zum Laufen bringen.

Viele Segler wissen einiges, andere wissen viel und manche alles. Das Beste aber ist, dass jene, die alles zu wissen glauben, dies sehr überzeugend coram publico (vor versammeltem „Seglerstammtisch") vortragen.

Oliver ist so ein Genosse, der alles weiß.

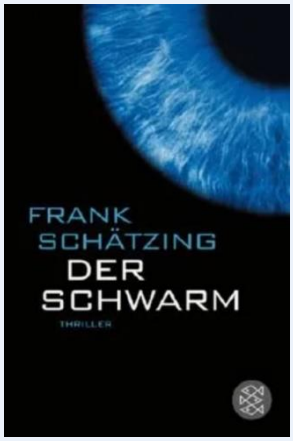
Foto oben: Erfahrung und Wissen sind für Segler wichtig, z.B. wenn man einen Propeller unter Wasser wechseln muss.

Egal ob es um die Haltbarmachung von Lebensmitteln geht, um die Vorbereitung eines Segelbootes vor einem größeren Schlag, was man macht, wenn der Autopilot ausfällt, …Oliver weiß alles. Das Gespräch kommt auf Tsunamis und die Tektonik des Mittelmeerbodens oder auf Wettervoraussagen, Oliver redet überzeugend bei allen Themen mit. Es ist erschreckend – es scheint, dass er alles weiß.

Foto oben: Auch um Kupfer-Antifouling aufzutragen, ist das „Gewusst wie“ nötig.

Dabei ist kaum etwas verführerischer und verhängnisvoller als Halbwissen. Bis eben noch keine Ahnung gehabt, jetzt angelesen, aufgeschnappt oder in YouTube Videos gesehen, draus die Quersumme gezogen, beherzt auf die eigenen Verhältnisse angewendet und schon redet er schlau daher, wirft mit Wissen um sich, das von keiner Erfahrung getrübt ist, und fühlt sich als der größte Durchblicker.
Ich vermute sogar, wenn „Gott“ nicht mehr weiter weiß, fragt er Oliver.

Fotos roben: Kupfer-Antifouling selbst abmischen - Wissen und Erfahrung sind nötig.

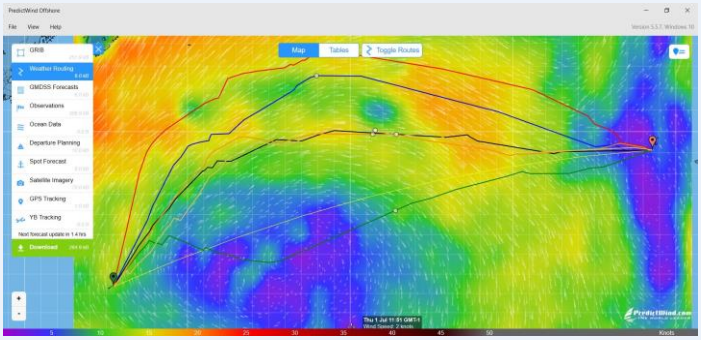


Unlängst kamen wir mit Freunden in die Bar der Marina, nur an einem Tisch waren noch Plätze frei. An diesem saß Oliver.
Wir setzten uns also an diesen Tisch und sprachen mit unseren Freunden unter anderem über das Buch „Der Schwarm“ des Autors *Frank Schätzing.* Darin beschreibt er unter anderem die fiktive Geschichte über einen Tsunami, verursacht durch den Abbruch des Sockels der Kanarischen Inseln.

Foto links: In diesem Buch beschreibt der Autor ein mögliches Phänomen bei den Kanarischen Inseln.

Schätzing beschreibt sehr detailliert und verständlich und offensichtlich recherchiert er genau. Unser Freund (er ist Marinebiologe) sprach beiläufig davon, dass eine seiner Kolleginnen Teile ihrer Veröffentlichungen über den Aufbau der Kanarischen Inseln wortwörtlich im Buch von Schätzing wiederfand.
Das war das Stichwort für Oliver, der offenbar unser Gespräch mitverfolgte. Oliver erklärte mit Fachbegriffen (die ich nicht verstand), dass das einfach Unsinn sei, was wir da sprachen.

Foto oben: Bei einer Atlantikquerung - statt Wetterberichte zu lesen - nur die Wolken zu deuten, finde ich hoch riskant.

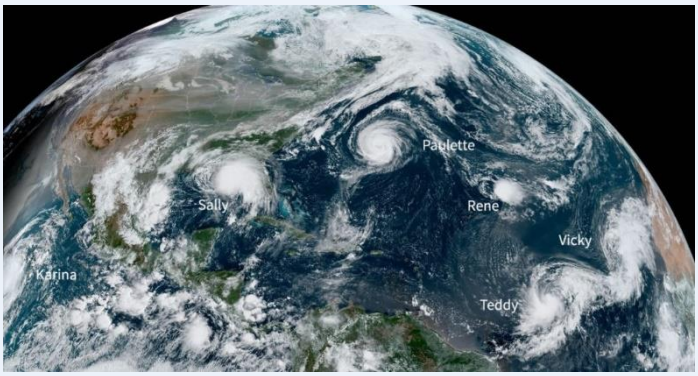


Er erweiterte rasch das Thema und referierte, was zu machen sei, wenn der Autopilot ausfällt, und spannte den Bogen bis hin zum – seines Erachtens - optimalen Wetterbericht: Wolken lesen. 😊
Unsere Einwände - wie *„man wechselt auf den (auf vorausschauend ausgerüsteten Fahrtensegelbooten vorhandenen) Reserve-Autopiloten“* und *„man holt sich auf hoher See den Wetterbericht über SSB oder genauer IRIDIUM oder zukunftsweisend mit STARLINK “* - ließ er nicht gelten.

Foto oben: Wetterberichte auf Transatlantik-Routen verringern das Risiko enorm. Hier: www.predictwind.com.

Niemand weiß alles. Aber einiges weiß ich mit Bestimmtheit. Das glich ich mit dem Inhalt von Olivers Vortrag ab. Bei Transatlantik West – Ost, so gab er zum Besten, sei der beste Wetterbericht, Wolken zu lesen; Wetterberichte seien nicht nötig und zudem zu ungenau. Nach sieben gesegelten Atlantik-querungen finde ich so eine Vorgangsweise überaus riskant. Ja, natürlich machten das die „alten See-fahrer“ in Ermangelung besserer Techniken. Von Ruhmesfahrten lesen wir ja, aber es konnten nur jene berichten, die die Hurrikans, Stürme und Eisberge glücklicherweise überlebt hatten.

Foto oben: Stürme rechtzeitig und großräumig zu umfahren, ist das 1x1 bei Atlantikquerungen.



Jeder vernünftige Segler wird zusätzlich zu den Daten der Satellitenbilder, Isobaren-Karten oder Grib-Files auch die Wolkenbilder studieren - aber nicht ausschließlich! Mit den Daten kann man frühzeitig und großräumig Wettersituationen ausweichen. Als groben Unfug empfand ich seine Aussagen, ausschließlich über Wolkenformationen das Wetter zu interpretieren, ging aber nicht mehr näher darauf ein. Aber es kommt noch besser: Als Oliver kurz Luft holte, erwähnte ich, dass man mittels eines UKW-Modems über Satelliten abgestrahlte Wetterdaten empfangen kann.

Foto oben: Wettervoraussagen auf Transatlantikpassagen sind essenziell, um Tiefdruckgebiete sicher umfahren zu können. Hier die Situation vom 14. September 2020. Vier Tropenstürme auf einmal im Atlantischen Becken. Im Nordatlantik Sturmtief „Paulette“. Fahrlässig wäre es, trotz der vor-handenen Voraussagemöglichkeiten in so ein Sturmtief zu segeln oder von ihm „überfahren“ zu werden.

Diese Methode verursacht keine Kosten, sieht man von jenen für Modem, Antenne und Software ab. Die dafür verwendeten Satelliten senden aber keine Isobarenkarten oder Windkarten und sind somit keine Wettervoraussagen. Da sie nur Aufnahmen von der Erde im aktuellen Zustand liefern, sind sie für die Segelei nur bedingt verwendbar.

Als ich an einem anderen Tag wieder in der Kneipe war, erlauschte ich, wie Oliver anderen Seglern gerade diese UKW-Technik als letzten Schrei der Wetterberichte anpries.
Wie sagte Kurt Tucholsky so schön: Auf nichts ist der Mensch so stolz wie auf etwas, das er seit zwei Minuten weiß.

Um die schönsten Plätze sicher anzulaufen, wird man weiterhin neben dem Wissen auch viel Erfahrung benötigen. Und gute Wetterberichte.

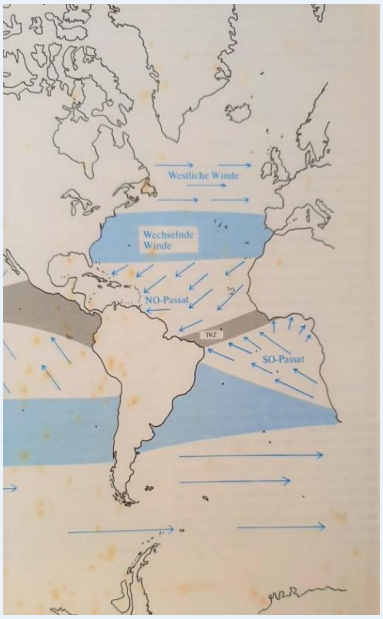
Foto oben: Ein schöner Platz, hier die Bay Islands in Honduras.

TRANSATLANTIK AMERIKA – EUROPA

Die wahren Abenteuer sind nicht im Kopf

Foto oben: Mittelalterliche Seekarte aus dem Museo de Marinha (Seefahrtmuseum) in Lissabon. Wir segelten die klassische Transatlantik-Route (rot), also jene, welche die Handelsschiffe von Amerika nach Europa segelten.

Ein Abenteuer ist ein persönliches Wagnis, das auch Risiken mit sich bringt. Die Herausforderung ist so alt wie die Menschheit und sieht für jede Person anders aus. Für uns ist es ein Abenteuer, von Mittelamerika in die Adria zu segeln (rote Linie).



ÜBERLEGUNGEN ZUR ROUTE: Die Wetterrisiken im Nordatlantik sind um diese Jahreszeit höher als in anderen Regionen, und da wir ohne Wetterrouting segeln, sind wir für unsere Entscheidungen selbst verantwortlich. Das waren die „alten Seefahrer“ auf dieser „klassischen Route“ auch, dennoch sind wir besser dran, da wir zumindest Wetterberichte nutzen können. Diese Route, die sie mit ihren Handelsschiffen unter Segel befuhren, ist die längste Route von der Karibik nach Europa. Auf dieser Route nutzen wir diesmal, wie die Großsegler damals, den Golfstrom aus, um so weit wie möglich in den Norden zu segeln. Dort, auf 35 bis 40 Grad Nord, kommen wir aus der Hurrikan-Zone heraus und treffen auf die Westwinddrift (Westliche Winde), die uns nach Europa bringen soll. Damals mussten die Schiffe diese Route benutzen, da sie keinen Motor hatten und auf Wind und Strom (Meeresströmungen) angewiesen waren, um nach Norden zu gelangen.

Foto oben: Aus Jimmy Cornells „Segelrouten der Weltmeere“. Darstellung der Windverhältnisse im Atlantik.

Es gibt auch die „moderne Yacht-Route“ (orange), bei der man von den Antillen „wegsegelt“ und dann die Kalmen-Zone (wechselnde, schwache Winde) häufig unter Motor bis zu den Azoren hin durchfährt. Vorteil: Das Wetterrisiko ist geringer; der Spritverbrauch ist aber höher.
Die „Columbus Route“ (blau) – wie ich sie nenne, weil sie in etwa den Aufzeichnungen des Seefahrers entspricht - kreuzt die Kalmen Zone in beinahe rechtem Winkel. Sie wird von Seglern häufig verwendet. Man benötigt auf dieser Route entweder Geduld oder Treibstoff, um nach Norden zu den Westlichen Winden zu kommen.
Der Weg nach Norden ist immer nötig, will man unter Segel diese Strecke bewältigen. Entweder mit dem Golf-Strom oder eben unter Motor. Soweit die Theorie.
Alle drei Routen bin ich bereits gesegelt. Dieses Mal segle ich als Überstellungsskipper wieder die „klassische Route“, weil sie sich von Panama bei den gegebenen Windverhältnissen anbietet.

Foto oben: 32 Stunden von Panama zu den San Andres Inseln.

Nach der technischen Vorbereitung des Katamarans, den ich für seinen Eigner von Panama nach Europa segeln soll, kam das lange Warten auf Versicherungsdokumente. Bürokratie in Panama dauert eben. Nach 10 Tagen des Wartens segelten wir dann los - ohne die Versicherungspapiere. Denn: Noch länger zu warten war nicht mehr möglich, da die Hurrikansaison vor der Tür stand. Wir wollten ja noch hoch genug in den Norden segeln, um den tropischen Wirbelstürmen zu entkommen. Die erste Etappe von Panama zu den SAN ANDRES INSELN segelten wir zu dritt - der Eigner, Sabine und ich. Die Inselgruppe liegt vor der Ostküste Nicaraguas (siehe auch die Flaschenpost von März und September 2011, Juni 2012). Ein „Spaziergang“ von 215 Meilen, sozusagen zum eingewöhnen an den Seegang und die Bordroutine. Die gesamte Strecke von Panama bis zum vorläufigen Zielhafen sind knapp über 6.000 Seemeilen.

Das bedeutet, dass wir nach der Querung des Nordatlantiks noch weit ins Mittelmeer segeln werden, voraussichtlich nach Sardinien. Der Eigner des Bootes hatte im ersten Schritt allerdings mit heftiger Seekrankheit zu kämpfen. Das lag zum Teil daran, dass wir hohe Dünung von Ost hatten und nur 3 bis 4 Bft Wind. Das ließ den Kat etwas über die Längsachse „rollen“. In den SAN ANDRES INSELN angekommen, stieg dann mein Freund Franz Kainz zu.

Foto rechts: Hauptinsel San Andres, wunderbare Wasserfarben.

Die Inselgruppe ist bestens geeignet zum Tauchen, Schnorcheln und Kitesurfen. Erst hier kamen die lang erwarteten Versicherungsdokumente dann auch per E-Mail dann an.

Foto oben: Die Crew, von links: Sabine, ich, Thomas, Franz.

ÜBERLEGUNGEN ZUR CREW: Die wichtigsten Aspekte bei der Auswahl der Crew bei einem langen Segeltörn, auf dem man mit schwierigen Situationen rechnet, sind meines Erachtens: Fitness, Zuverlässigkeit, Teamfähigkeit, Loyalität, Segelerfahrung und Stressfestigkeit. Auch die Crewstärke spielt eine Rolle. Um auch bei Ausfall eines Mannschaftsmitglieds noch ausreichend Schlaf zu bekommen, müsste die Crew wenigstens 3 Personen betragen. Transatlantik bin ich in verschiedenen Konstellationen gesegelt:

Mit 3 bis 8 Personen, einmal aber auch nur zu zweit. Es waren sehr nette Menschen dabei, versteckte Alkoholiker, kluge und sachkundige Menschen, Leute, die sich auf dem Trip die täglichen zwei Packungen Marlboro abgewöhnen wollten, launige Erzähler, Personen, die meinten, die Welt drehe sich nur um sie, und Kombinationen. Die unterschiedlichen Persönlichkeiten harmonierten häufig, manchmal gab es aber auch eine Art Feindschaft auf Zeit. Viele Gründe brachten mich zur Überzeugung, die ideale Mannschaftsstärke für solche langen Reisen sind vier Personen.

Foto oben: Um Sonnenuntergänge genießen zu können, sucht man sich eine gut harmonierende Crew aus.

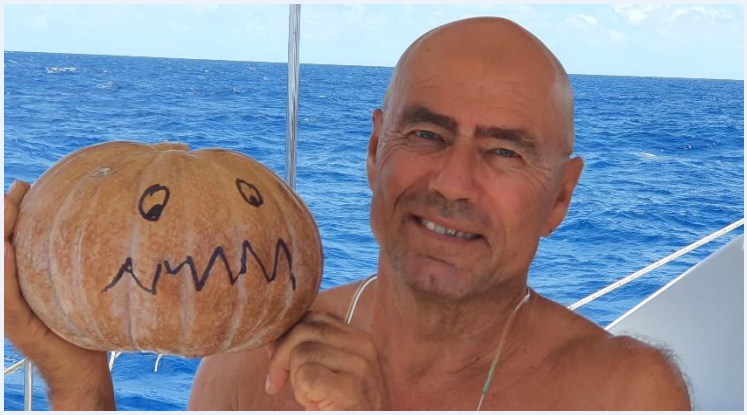


Foto oben: Erkenne den Unterschied.

Nötiger Konsens ist bei kleiner Crew schnell gefunden, der Zeitaufwand, um Argumente zu diskutieren, ist geringer, Entscheidungen sind in einer „kleinen Demokratie“ blitzartig umsetzbar. Wobei: Demokratie am Schiff, die gibt es eigentlich gar nicht. Wenn etwas passiert, wird die Schuld immer beim Kapitän gefunden, nie im Kollektiv. Der Skipper hat die Verantwortung und somit auch das letzte Wort. Die Fähigkeit, sich selbst nicht allzu ernst zu nehmen und auch über sich lachen zu können, hat auf meinen Transatlantik-Törns hohe Priorität gewonnen.

Es gibt ohnedies viel zu viele Menschen, die sich wichtig nehmen und andere mit ihrer Selbstüberschätzung nerven. Persönliche Probleme, die man mit an Bord nimmt, verschwinden nicht, sie werden tendenziell eher größer. So gesehen war unsere aktuelle Crew gut aufgestellt, und jeder von uns erfüllte fast alle Anforderungen. Außer mir vielleicht… 😉

DIE VERPROVIANTIERUNG: In der alten Seefahrt, also zu Zeiten von Columbus, Francis Drake & Co, war es eine Krankheit namens Skorbutes, die regelmäßig die Hälfte der Schiffsbesatzung dahinraffte. Anfängliche Symptome waren Lustlosigkeit, Trägheit, Zahnfleischbluten, Zahnausfall, Fieber, Gelbsucht, und am Ende konnten die Menschen ihre Glieder nicht mehr bewegen. Die britische Marine verlor mehr Matrosen durch Skorbut als durch feindliche Kanonen. Zwischen dem 16. und dem 18. Jh. sollen insgesamt 2 Millionen Seeleute an dieser Krankheit gestorben sein!

Foto oben: Verproviantierung - practice makes perfect.

Wer wie wir in abgelegenen Inselgebieten segelt, muss sein Boot für Wochen bei voller Crew verproviantieren können, ohne auf die Chance zu vertrauen, etwas in einem Supermarkt nachkaufen zu können. Es gibt z.B. im Osten des indigenen Gebietes der San Blas Inseln keine Supermärkte. So gesehen sind Törns in diesem Seegebiet das beste „Verproviantierungstraining“ für einen Transatlantik-Trip. Mit dieser Erfahrung erstellte Sabine die Lebensmittelliste, ich die Getränkeliste und gemeinsam packten wir im Supermarkt vier große Einkaufswagerl voll.

WASSEREINBRUCH. HILFE, WIR SINKEN!

Ab San Andres lagen wir hart am Wind mit Kurs Nord. Im Schiff war es laut, die Wellen krachten über den Steuerbord-Bug wir kämpften uns bis zur „Gorda Bank“. Nordkurs deshalb, da vor Nicaragua regelmäßig Yachten von Piratenfischern, die sich zu nahe an die „Miskito Islands“ wagen, überfallen werden. Kein angenehmer, aber ein sicherer Kurs. Auf dieser Etappe meldet mir der Eigner plötzlich, er habe Seewasser in seinem Waschraum.

Zunächst dachte ich an eine nicht korrekt verschlossene Luke, dann aber sah ich wie Wasser aus einem Entlüftungsgitter hereinschwappte. Die Bilge füllte sich langsam, aber stetig. Das Schiff kämpfte währenddessen weiter hart am Wind. Das Entlüftungsgitter belüftet einen Hohlraum zwischen Rumpf und Brückendeck. Aber wie konnte da Wasser hineinkommen? Ich hatte keine Ahnung. Erst 100 Meilen später, als wir auf Kurs Nord Nord West Richtung Kuba segelten und der Wind weiter nach Ost-Süd-Ost drehte (Halbwind), lag das Schiff ruhiger. So konnte ich mir von außen die Lage ansehen. Mir verschlug es fast den Atem. Da war ein Riss von gut 50 cm in der Übergangsverkleidung vom Rumpf zum Brückendeck. Woher der kam, war zunächst nicht zu erkennen. Im ersten Schritt verschloss ich von innen das Entlüftungsloch, indem ich ein Stück Teak-Holz mit Polyurethan über das Loch klebte. Im Westen Kubas gleich hinter „Cabo San Antonio“ kenne ich eine von Mangroven umrahmte und geschützte Bucht; die liefen wir an, um den Schaden näher zu begutachten. Es waren 2 Risse, durch die das Wasser in den Hohlraum gedrückt wurde und durch die Entlüftung dann in den Waschraum. Die Kanten der Risse waren versetzt, so dass eine „Stufe“ entstand.

Foto oben: Zwei Risse in der Mitteldeckabdeckung… woher kommen sie?

Franz und ich legten uns mit dem Dinghy unter das Brückendeck und reparierten den Schaden. Die Arbeitsschritte waren: Trocknen des umliegenden Laminats, markieren und anschleifen, dann mit Epoxi-Spachtel die Risse auf eine Ebene bringen. Weiter mit „Nass in nass“ zwei Lagen Glasmatte überlaminieren, damit die Risse auch wirklich dicht sind. Der Vorteil auf einer gut ausgerüsteten Fahrten-acht ist der, dass sie Materialien für viele Eventualitäten an Bord mitführt. Wir mussten nur noch eine Nacht warten, bis das Epoxidharz ausgehärtet war, und dann ging die Reise weiter. Der Ort, an dem wir in Kuba ankerten, war so abgeschieden, dass sich die kubanischen Behörden nicht um uns kümmerten und wir uns Einreiseformalitäten ersparen konnten. Es blieb die Frage offen, woher diese beiden Risse kamen. Die Vermutung liegt nahe, dass wir etwas rammten. Darauf lässt der Abdruck am ersten Riss schließen. Danach kratzte das Objekt am Mitteldeck entlang (zweiter Riss).

Foto rechts: Laminieren über Kopf unter dem Brückendeck.

Foto oben: Treibgut auf hoher See.

Mir fiel schon vereinzelt auf, dass Trümmer im Meer treiben. So wie dieses Fass, das uns bei einer früheren Atlantikquerung nur um wenige Meter verfehlte. Es gibt immer wieder Yachten, die mit Containern, Fässern, verloren gegangenen Tonnen oder anderem Treibgut kollidieren, beschädigt werden oder sogar sinken. Das Interessante daran ist, dass niemand für diesen Müll, der am Meer treibt, verantwortlich ist. Wir hatten also Glück, im Unglück. Andere rammen einen großen Gegenstand und tragen schwerere Schäden davon wie wir.

ERZWUNGENER STOPP IN DEN USA

Auf der Höhe von Havanna queren wir die Straße von Florida. Sie ist bekannt wegen seiner starken Strömung, seinem Fischreichtum und als Fanggrund für die bei Anglern begehrten Marlins.
Wir segeln bei 25 Knoten Wind aus Ost Nord Ost und 4 Knoten Strömung nach Nord Nord Ost (also Strömung gegen Wind). Die Welle ist steil, kurz und sehr unangenehm. Zweites Reff im Groß und erstes Reff im Vorsegel, so sind wir zwar durchs Wasser langsam, aber die Schiffsbewegungen bleiben erträglich. Bei einem Routineblick entdecke ich, dass das Großsegel unter der Latte einen Riss hat.

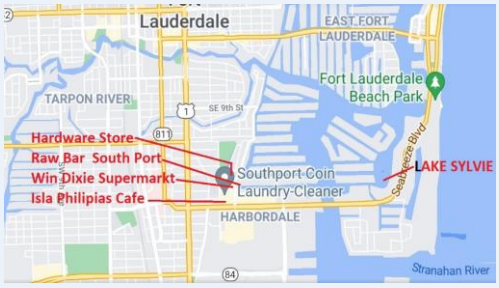
Bild oben: Segelriss in der Florida Straße

Bild oben: Segelriss in der Straße von Florida

Mit einem defekten Segel in den Nordatlantik zu fahren, ist keine gute Idee. Andererseits kostet eine Segelreparatur wieder Zeit. Es ist Freitag-morgen, als wir in Fort Lauderdale / Florida / USA einlaufen. Hier kreuzt der Interkostal Waterway, daher gibt es viele Marinas mit einigen Segelbooten, sehr vielen Motorbooten und beachtlich vielen Superyachten. Marinapreis für einen 54-Fuß-Katamaran: beachtliche 300 USD pro Tag zuzüglich Strom und Wasser.

Es ist nicht so sehr die Größe der Superyachten, die auffällig ist, wenige sind mit Helikopter-landeplatz ausgestattet. Nein, es ist die große Anzahl, die mich verblüffte. Die Marinas, aber auch die einzelnen Kanäle sind voll mit diesen großen Schiffen.
Fort Lauderdale ist aber nicht nur Heimat vieler Superyachten, auch Kreuzfahrtschiffe liegen hier im COVID-Koma. Royal Caribbean war mit 8 seiner blauen „Celebrity"-Schiffen vertreten.

Foto rechts: Viele Motoryachten, kaum Helikopterdecks



Für alle, die mit dem Segelboot nach Fort Lauderdale kommen, hier eine Karte mit dem Wichtigsten für den Anfang. Kostenlose Ankermöglichkeit im LAKE SYLVIE, das ist wohl die wichtigste Information. Noch erwähnenswert: Das gute, preiswerte und gemütliche Restaurant ISLA PHILIPINAS CAFE (hier fühlt man sich wie im Wohnzimmer von Janette, der Eigentümerin). Zum Einchecken bei der Emigration lädt man die App CBP ROAM herunter, füllt das Formular aus, fotografiert die Pässe ab und macht ein Foto von sich selbst. Absenden, fertig. Einfacher ist Einreisen noch nie gewesen!

Um rasch einen Segelmacher zu finden, bat ich Helmut Pleischl vom „Offshore Yachtclub Austria“ und Fritz Breckner vom „SV San Blas Cat“ per IRIDIUM GO um Hilfe. Postwendend versorgten uns beide mit Telefonnummern und Tipps aus dem Internet. Danke nochmals für eure Hilfe! Dienstagmittag wurde das reparierte Segel angeliefert.
Beim Durchecken des Bootes vor der Abfahrt bemerkte ich, dass eines der Ruder in einem anderen Ruderwinkel stand als das andere. Offenbar hat der Gegenstand, den wir rammten, auch das Ruder verdreht. Das ist möglich, da bei dieser Konstruktion der Ruderquadrant mit der Ruderwelle geklemmt und nicht verbolzt ist. Das hat eben den Vorteil, dass das Ruder verrutscht, ohne dass etwas zu Bruch geht. Diese Reparatur war unkompliziert, dennoch sollten uns die Spätfolgen, die durch das Rammen an der Ruderanlage entstanden, noch bis zu den Azoren in Atem halten.
Mittwoch Morgen segelten wir dann endlich los.

WIR ENTSCHEIDEN HEUTE ÜBER UNSERE ZUKUNFT

Der österreichische Künstler André Heller formulierte in einem seiner Liedertexte: *„Die wahren Abenteuer sind im Kopf, und sind sie nicht in deinem Kopf, dann sind sie nirgendwo“.*
Ich finde, dass André Heller sich irrt.
In unserem Leben sind die Abenteuer hautnah, spürbar und zum Angreifen. Auch die Beklemmung in der Crew und bei mir selbst, war nach dem Wassereintritt körperlich spürbar und nicht im nur Kopf.

Ein Abenteuer ist ein persönliches Wagnis, ein Wagnis in der „realen Welt“, das auch etwas bewirkt.
Sich ein neues Auto, ein neues Boot vorzustellen ist eine Sache, die im Kopf passiert. Sich ein Auto oder ein Boot dann wirklich zu kaufen ist ein Schritt in der realen Welt. Es benötigt also eine Vorstellung (einen Traum) von etwas, bevor man sie realisiert.
Man könnte auch sagen: Man bestimmt heute, wie seine Zukunft (morgen, in einem Monat, in einem Jahr, …) aussieht. Heute der Traum (die Vorstellung), morgen (… in einem Monat, einem Jahr, ….) die Realisierung.

Foto oben: So könnte ein Traum aussehen, den man realisieren möchte

Mag sein, dass André Heller sich das bei seinem Text dachte. Aber im Gedankenlesen war ich noch nie gut.

Ach ja, da war dann noch mein Geburtstag. Stilecht feierten wir im Nordatlantik auf 39 Grad N und 60 Grad West. Danke an alle, die an mich dachten und mir gratulierten. Erst jetzt erreichen mich die Glückwünsche, über die ich mich sehr gefreut habe!

In der Flaschenpost AUGUST findest du den zweiten Teil der Reise von FLORIDA bis zu den AZOREN.

Liebe Grüße

Carlos

Karl Heinz Edler

P.S.: Besuche uns auf **INSTAGRAM:** Jonathan_Katamaran oder **TWITTER:** Katamaran Jonathan.
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".