

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

UNABHÄNGIG, AUTHENTISCH, ÜBER DAS LEBEN AUF EINEM SEGELBOOT

VON KARL HEINZ EDLER NR 194 / JUNI 2025

Standort: 25°01,6 N - 077°32,8 W NEW PROVIDENCE / THE BHAMAS

Medienmeldungen sind mitunter beunruhigend. Bei uns gibt es Aufregung nur dann, wenn uns ein Charterboot rammt und danach in der Nacht verschwindet. Dennoch nehmen wir all das Schöne um uns herum wahr, das sich vor allem auch in vielen kleinen Details zeigt. „**DIE STERNE FALLEN VOM HIMMEL**“ schildert, wie wir vor allem die schönen Dinge in unser Leben lassen, im Bewusstsein, dass es auch hässliche Dinge gibt, die sich unserem Einflussbereich entziehen. Im Bericht „**UPDATE ZUM UNTERGANG DER BAYESIAN**“ gibt es neue Fakten.

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

DIE STERNE FALLEN VOM HIMMEL



Foto oben: Strände in den Berry Islands / Bahamas gibt es ohne davor ankernde Yachten.

Sterne sind vom Himmel ins Wasser gefallen. Diese romantische Beobachtung haben wir in den Bahamas gemacht. Wer es nicht glaubt, kann dieses Phänomen selbst ganz genau beobachten.

Die Bahamas sind eine bekannte Inselgruppe nördlich von Kuba. Die meisten Segler kennen die nördlichen Bahamas, *Abacos* genannt, und die südlichen, *Exumas* genannt. Kaum bekannt und nur von wenigen Fahrtenseglern besucht sind die *Berry Islands*. Sie liegen östlich von Bimini und nordwestlich von Nassau. Da wir mit JONATHAN abgelegene und vom Tourismus wenig oder überhaupt nicht berührte Gebiete bevorzugen, haben uns die *Berry Islands* schon bei unserem letzten Besuch beeindruckt. Man findet solche Perlen oft neben von Charterflotten überlaufenen Gebieten, eben auch in den Bahamas. Uns begegneten hier ausschließlich einige Langzeitsegler.



Die Bahamas liegen im Tidengewässer, der Wasserspiegel ändert sich etwa alle 6 Stunden um ungefähr einen Meter. Das hat zur Folge, dass sich an Stränden kleine Seen und Bäche bilden. Wenn man so ein langsam fließendes Bächlein genauer betrachtet, entdeckt man immer wieder kleine Luftbläschen an der Oberfläche. Da der Grund nur wenige cm tief ist, bilden diese so an der Oberfläche schwimmenden Bläschen - aufgrund ihrer brennglasartigen Wölbung - am hellen Sandboden mehrzackige Sterne aus. Die Sonnenstrahlen von unserem Leben spendenden Stern sind sozusagen „ins Wasser gefallen“. Wie immer sind es die „Kleinigkeiten“, die uns erfreuen.

Foto oben: Manchmal liegt die Schönheit im Detail - wie dieser Stern, den eine Luftblase auf der Wasseroberfläche erzeugt.

Foto rechts: Sterne, „ins Wasser gefallen“.

Die „Geschenke des Augenblickes“, wie Sabine sie nennt, also jene flüchtigen Momente sind es, die uns einen Glücksmoment erleben lassen.

Man könnte vielleicht meinen, dass wir in einer „bubble“ (Blase) leben. Also eine Blase, in der es nur Schönheit und Glück gibt (bzw. wir nur dieses sehen).

Dazu fällt mir ein, dass man selbst entscheidet, welche Dinge man in sein Leben lässt.

Mir bzw. uns (damit meine ich Sabine und mich) ist es ein Anliegen, grundlegende Zusammenhänge zu verstehen, Fakten zu recherchieren, sich Gedanken über „Gott und die Welt“ zu machen und daraus Schlüsse zu ziehen. Informiert man sich in verschiedenen, konträr positionierten Medien mit unterschiedlichen Meinungen, und liest man überdies noch Bücher (also seit längerer Zeit gespeichertes Wissen), so ist es auch in unserer komplexen Welt möglich, in keine Blase hineinzuwachsen. Nicht, dass wir auf der Jagd nach Wahrheit wären, aber man kommt in der Fülle an Informationen, die auf uns alle „einstürzen“, rasch dahinter, dass man die Wahrheit zwischen Fantasie, Lügen, Propaganda, Werbung etc. sorgfältig suchen muss; alles andere ist ja



Fiktion. Wahrheit ist kostspielig - weil es Zeit kostet, Fakten zu prüfen und zu recherchieren. Fiktion dagegen ist billig. Für uns am Segelboot ist das sicherlich einfacher, da wir genügend Zeit für Recherchen haben. Wir leben also sehr bewusst und versuchen, Dingen, die wir nicht ändern können, keine Gelegenheit zu geben, auf unser Gemüt zu drücken. Diesen „positiven Spin“ liest man vielleicht auch aus der Flaschenpost heraus.

Es gibt in unserem Leben vieles, das uns beeinflusst, uns Freude bringt oder traurig macht. Diese Dinge lassen wir so wenig wie möglich Andere bestimmen. Lebt man auf einem Segelboot, ist das vermutlich leichter, da wir nicht permanent dem „Trommelfeuer“ der Medien ausgesetzt sind, die uns beeinflussen wollen.

Foto oben: Sterne im Wasser. Ein „Geschenk des Augenblickes“. Es gibt viele Dinge auf diesem Planeten, die ich nicht verändern kann. Lebt man in diesem Bewusstsein, dass es so ist, bedeutet das nicht, sich von ihnen beeinflussen zu lassen. Noch weniger bedeutet es, dass ich mir den Kopf darüber zerbreche, mich darüber aufrege oder mir meinen Tag ruinieren lasse. Ich versuche, für mich Lehren daraus zu ziehen, dann blende ich sie aus, weil sie für mein Leben unwichtig sind.

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, Predict Wind www.jonathan1.net auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts> Seite 2

 Instagram : Jonathan_Katamaran

Wenn der Präsident eines der reichsten Länder der Welt – also konkret Herr Donald Trump – dem Präsidenten eines überfallenen Landes – konkret Herrn Wolodymyr Selenskyj – als Gegenleistung für weitere Unterstützung Rohstoffe abpresst, kann ich mich darüber aufregen oder aber ich kann das gut heißen. Mit Sicherheit kann ich daran nichts ändern. Vielleicht lerne ich etwas über die Ambitionen des einen oder des anderen. Doch ändern kann ich es nicht.

Sabine und ich versuchen, dort zu sparen, wo es Sinn macht. Es gibt Strecken, die wir mit JONATHAN nicht unter Segel zurücklegen können, da der Wind fehlt. Diese **müssen wir dann unter Motor fahren**. Dabei schalten wir einen Motor aus und verbrennen 50 % weniger Diesel, also **3 Liter pro Stunde anstatt 6 Liter** – bei nur einem Knoten weniger Speed. Darüber hinaus werden weniger Schadstoffe in die Luft geblasen.



Foto oben: Versuchen, die schönen Dinge in unser Leben einzulassen.



Sehe ich dann ein Motorboot mit 4 x 500 PS und 32 Zylindern am Heck, das **520 Liter in der Stunde** verbraucht, könnte ich mich darüber aufregen. Mache ich aber nicht - ich kann es nicht ändern, dass sich Menschen so einen PS-Athleten zulegen. Auch das ist eine Möglichkeit, in unserer freien Welt glücklich zu werden.

Foto links: 2000 PS am Heck dieses Motorbootes verbrauchen etwa 520 Liter/Stunde.

Auch **an Dummheit und Feigheit kann ich nichts ändern**.

Dazu fällt mir ein **Zitat von Gavin Extence** ein (aus dem Buch „Das unerhörte Leben des Alex Woods oder warum das Universum keinen Plan hat“): **Gott gebe mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann, den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann, und die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden**. Das Original stammt übrigens aus dem Gelassenheitsgebet von Reinhold Niebuhr, einem US-amerikanischen Theologen.



Foto oben: Unsere traumhafte Ankerbucht in Allens Cay – einsam und schön, bis ein Charterskipper kam, der zu wenig Kette steckte.

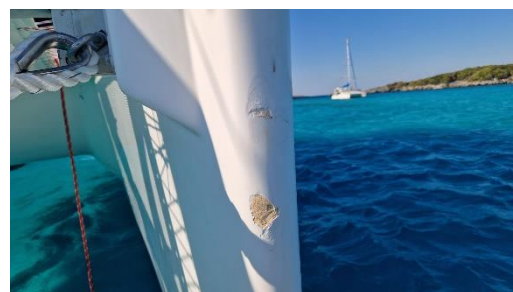
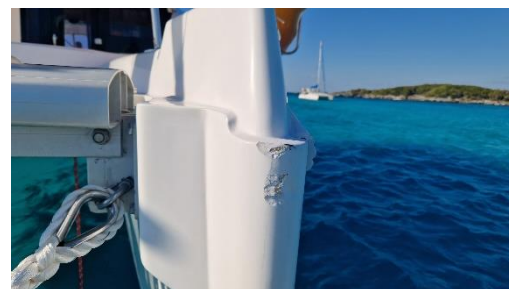
Wir waren unmittelbar von Dummheit und Feigheit **betroffen**, als wir Anfang März 2025 zeitig am Morgen von New Providence die knapp 40 Meilen nach Allens Cay in den Bahamas segelten. Gegen Mittag kamen wir an und lagen als einziges Boot in der wunderbaren Bucht. Am Nachmittag kamen einige Boote dazu, auch zwei Charterboote.

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Eines der Charterboote von der Chartergesellschaft „THE MOORINGS“ ankerte parallel zu uns. Die Bahamas sind ein Tidengewässer, und je nach Tide gibt es Strömung, auf Grund derer sich die Stellung der Boote verändert. Beschäftigt man sich als Skipper mit dem Revier, sollte das also keine Überraschung sein. Etwa **um 23 Uhr gab es einen dumpfen Schlag auf unser Schiff.**



Sabine und ich sprangen aus dem Bett und sahen, dass **das Charterboot von THE MOORINGS an unsere Backbordseite angeschlagen hatte.** Das Boot war nach der Kenterung der Tidenströmung auf Drift gegangen. Da es hier nur feinsten Sandgrund gibt, also perfekten Ankergrund, hatte der Skipper offenbar zu wenig Kette gesteckt, und als sich die Boote neu ausrichteten, **begann der Anker der Chartersyacht eben zu slippen.** Der Skipper – ein weißhaariger Mann mit Schnauzbart – kam überrascht an Deck, zwei seiner Crewmitglieder holten eilends Fender, der Skipper startete die Motoren und fuhr vorwärts; allerdings verließ er dann den Steuerstand in Richtung Vorschiff, und sofort trieb das Boot wieder auf uns zu. Während wir abfenderten, rief ich ihm zu, er möge am Steuerstand bleiben und sein Schiff von unserem fernhalten. Offenbar **war der Mann überfordert,** er pendelte vom Vorschiff wieder ins Cockpit und wieder aufs Vorschiff, anstatt am Steuer zu bleiben und seine Crew anzuweisen, den Anker aufzuholen. Irgendwann hatte die Crew dann doch den Anker aufgeholt, und **nun trieb sein Boot mit der Breitseite gegen unseren Backbord Bug.** Mit seinem Seitenfenster, das eingedrückt wurde, schrammte er an unserem Bug und beschädigte diesen dabei. So weit so schlecht. Danach kam es aber noch schlechter: **Mr. Ainsley Harrison,** der Skipper des Bootes (US-Amerikaner - seinen Namen und Whats App Nummer konnte ich danach von der Basisleiterin von THE MOORINGS in Erfahrung bringen) **verschwand in der Nacht.** Meine folgende – höflich formulierte – Nachricht an ihn blieb unbeantwortet.



Fotos oben: Schaden an JONATHAN, den der überforderte Charterskipper in der Nacht verursachte.

Segelt **man, besteht immer das Risiko, dass etwas schief geht** und man verschuldet (z.B. man steckt beim Ankern zu wenig Kette und der Anker slippt) oder unverschuldet (z.B. ein Schäkel an der Ankerkette bricht) einen Schaden verursacht. Dieses Risiko wird größer, wenn man nur zwei oder drei Wochen pro Jahr Zeit hat, ein Boot zu chartern und sich mit dem praktischen Teil des Segelns auseinander zu setzen. Passiert dann einmal etwas, kann man mit guten Worten, einer Flasche guten Weines, wenn nötig einer Versicherungsmeldung das alles wieder reparieren. Unter Umständen kann man sich auch arrangieren und bezahlt den Schaden vor Ort, damit man keinen Papierkram erledigen muss.



Foto oben: Ein THE MOORINGS Boot mit US-Charterskipper rammte JONATHAN.

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

.....

Aber **einfach abzuhaue**n, **nachdem** man **durch eigene Dummheit** einen **Schaden verursachte**, und auch auf eine Nachricht nicht zu reagieren, **ist** nicht nur **feige** - in einem funktionierenden Rechtsstaat wäre es auch eine Straftat.

Ich versiegelte die Schäden provisorisch mit Epoxid Kleber, um zu verhindern, dass sich das nun ungeschützte Material (Gelcoat und Lack waren bis zur Basis abgeschabt) mit Wasser anreichert. Wir werden den Schaden erst beim kommenden Werftaufenthalt reparieren, da dazu Laminat-Schleif- und Lackierarbeiten nötig sind, die am Wasser kaum qualitätsgerecht ausgeführt werden können.

Ich kontaktierte wiederum die **Chartergesellschaft THE MOORINGS**, die sich aber ebenso **versteckte**, indem sie nicht auf meine Mails, WhatsApp Nachrichten und Telefonate reagierte, sich also **sehr unkooperativ** verhielt.

Aus diesem Vorfall kann ich zusammenfassen: **Vorsicht** in den Bahamas **vor** den **Charterskippern von "THE MOORINGS" Company!** Gibt es einen Schaden, bleibt man als Geschädigter über. Meine Ansicht, *dass es auf See kein Recht gibt – außer man holt es sich sofort mit einer „Glock“,* hat sich wieder einmal bestätigt.

UPDATE ZUM UNTERGANG DER BAYESIAN

Wie wir aus der **Physik** wissen, **nehmen** auf Dauer gesehen **alle Gegenstände ihre stabilste Lage ein**.

Bei Katamaranen ist das zweifellos die UPSIDE DOWN POSITION – also Mast nach unten. Bei Halbschiffen, also bei **Einrumpfbooten**, mit Kiel **ist es** mit Sicherheit **am Boden des Meers**. Diese Tatsache kostete im Falle der BAYESIAN leider 5 Personen das Leben.



Foto oben: Die Superyacht BAYESIAN 56 Meter lang versank im August 2024 vor Sizilien.

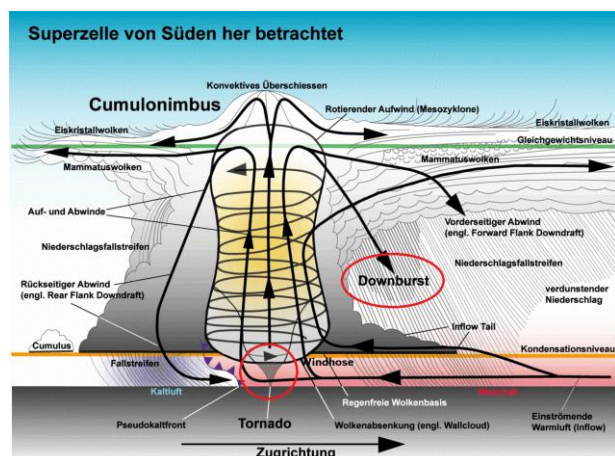
.....

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, Predict Wind www.jonathan1.net auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts> Seite 5

 Instagram : Jonathan_Katamaran

Ein **Update zum Untergang der BAYESIAN**, jenem Segelschiff, das vor der Küste Siziliens am 19. August 2024 sank, bekam ich vor wenigen Tagen von einem befreundeten englischen Kapitän, der mir den Inhalt des englischen Prüfberichtes zur BAYESIAN übermittelte.



Zur Erinnerung: Die BAYESIAN sank bei einer nicht vorhergesagten Superzelle mit angeschlossenem Tornado; dieser legte das Schiff auf die Seite, und über die Generator-Belüftungsluken drang sehr schnell sehr viel Wasser in das Schiff ein.

Der **Geschäftsführer** der italienischen Firma PERINI NAVI, die das Schiff gebaut hatte, Giovanni Costantino, **beschuldigte die Crew**, dass sie die große Steuerbord Öffnung des Schiffes, über die man vom Beiboot in das Segelschiff gelangt, nicht geschlossen hätte, und dass sie die Boarding Öffnung Backbords offen gelassen hätte. Deshalb sei das als „unsinkbar“ konstruierte Schiff gesunken.

Foto links: Das Konstrukt einer Superzelle kann Abwinde von 240 km/h erzeugen.

Diese Behauptung stellte er auf, noch bevor irgendwelche Fakten auf dem Tisch lagen. Um Klarheit über den wahren Sachverhalt zu bekommen, wird das 56 Meter lange Schiff nun aus 50 Meter Wassertiefe gehoben. Dazu wird der Mast vom Rumpf demontiert und separat geborgen werden.

Die Updates:

1. Es gibt den Zwischenbericht der englischen Behörden.
2. Die Hebung des 535 Tonnen schweren Schiffes sollte im April stattfinden, verzögert sich aber mindestens bis Juni 2025 (siehe dazu auch die Flaschenpost Nr. 187 vom November und Nr. 188 vom Dezember 2024).

In der Zwischenzeit stürzten sich alle möglichen Medien auf diese Geschichte und berichteten unterschiedliche Hypothesen zum Untergang. Nun liegt zum Hergang der Katastrophe ein Dokument der englischen Behörden vor (diese führt die Untersuchungen aus, da es sich um ein unter UK-Flagge segelndes Schiff handelte). Die Faktensammlung stammt aus den Aussagen der Betroffenen, also der überlebenden Gäste an Bord und der Crew, der nahen Wetterstation sowie nun den Berichten der Taucher von ausgewerteten Fotos und Videoaufnahmen.



Foto oben: BAYESIAN links beleuchtet, SIR ROBERT PADEN POWELL rechts.



In der Folge kürze ich den Bericht auf die mir wesentlich erscheinenden Fakten zusammen - der vollständige Bericht lässt Bilder wie in einem Horrorfilm vor dem geistigen Auge erscheinen:

Sonntagabend, 18. August 2024 vor der Küste Siziliens: Alle Seitenöffnungen der BAYESIAN werden geschlossen, die Klimaanlage läuft, um das Innere des Schiffes kühl zu halten.

Foto links: Dass die Seitentüre geschlossen war, bestätigten die Taucher.

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Der Kapitän weist die Nachtwache Deck Hand 1 und 2 (DH1 und DH2) an, ihn zu wecken, wenn die Windgeschwindigkeit 20 KN überschreitet oder es Anzeichen gibt, dass der Anker slippt.

Montag, 19. August 2024 0:30 der letzte Gast geht zu Bett, der diensthabende Steward (S1) ebenso.

01:00 DH2 übernimmt die Wache von DH1. Windgeschwindigkeit 8 Knoten.

03:00 DH2 erkennt, dass die Blitze näherkommen, keine Anzeichen, dass BAYESIAN's Anker slippt.

03:30 Zwei der Gäste wachen auf (G1, G2), bleiben aber in ihrer Kabine.

03:55 DH2 macht ein Video vom nahenden Gewitter und postet es auf Social Media. Er schließt die noch offenen Luken, da es zu regnen beginnt. Der Wind nimmt auf 30 Knoten zu und kommt von Backbord; DH2

erkennt, dass der Anker zu slippen beginnt.

04:00 DH2 **weckt den Kapitän**. Zusammen (Kapitän und DH2) kehren sie zurück auf die Flybridge, zur selben Zeit erscheint der Chef Ingenieur (C/E). Der Kapitän ordnet an, die Yacht für ein bevorstehendes Manöver vorzubereiten. C/E geht in den Maschinenkontrollraum - **Start der Generatoren und der Hydraulikpumpen** für die Verstellpopeller der Antriebswellen. Der Chief Officer (C/O) und der Chief Steward (C/S) stehen auf und gehen in die Crewmesse.

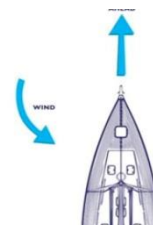


Foto oben: Aufkommender Wind von Backbord.

Zu diesem Zeitpunkt krängte die Yacht etwa 10 bis 20 Grad nach Steuerbord. Die Eignerin der Yacht kommt auf die Brücke, um das für 8:00 Uhr bestellte Taxiboot wegen Schlechtwetters abzusagen. Der C/S sichert lose Dinge in der



Crew Messe und geht danach aufs Oberdeck, um dort lose Dinge zu sichern.

Der Kapitän gibt DH2 die Anweisung, alle Crewmitglieder zu wecken (da der Anker slippte). Der Chef (Koch) geht zur Küche und sichert lose Pfannen und andere Gegenstände. DH1 kommt an Deck und sicherte lose Gegenstände. Der Wind bläst von Backbord 60 Grad auf die BAYESIAN, sie treibt mit slippendem Anker mit 1,8 Knoten nach

Foto oben: Links (blau) der Weg der BAYESIAN, rechts (rot) der Weg der SIR ROBERT mit slippendem Anker.

Südsüdost. Das benachbarte Schiff, die SIR ROBERT PADEN POWELL, treibt zu diesem Zeitpunkt mit etwa derselben Geschwindigkeit in etwa dieselbe Richtung. 2 weitere Gäste (G3 und G5) kommen mit dem Baby (G5) in den Salon. C/O kommt auf die Flybridge und informiert den Kapitän, dass das Schiff bereit zum Manöver ist. Der Kapitän weist den C/O an, dass der C/E die Hauptmotoren starten soll, um das Schiff in den Wind stellen zu können.

4:06 Eine Bö mit **70 Knoten** Wind trifft das Schiff an backbord, die BAYESIAN krängt **innerhalb von 15 Sekunden 90 Grad** nach Steuerbord.

Menschen und lose Dinge fallen quer über das Deck, die **Generatoren schalten sofort ab**, Batteriebetriebene Notbeleuchtung schaltete sich ein.

Wasser dringt über Steuerbord ein und **flutet über die Stiegen** ins Innere des Schiffes. Der C/E kann über den Backbord Ausgang des Steuerhauses ins Freie gelangen und hilft DH1,



Foto oben: Die beschriebenen Lokalitäten auf dem Schiff.

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

eine der EPIRBs (Emergency Position Indicating Radio Beacon) zu aktivieren. DH1 ist an der Backbord Türe des Steuerhauses und hilft Steward 1 und 2 (S1 und S2) aus dem Steuerhaus ins Oberdeck. DH1 sieht keine weitere Person mehr im Steuerhaus und springt ins Wasser. C/O fand die Eignerin des Schiffes im Salon, schiebt sie hinauf zur Flybridge und steigt wieder hinunter. Der **Skipper steigt** hinab **in den Salon** und **hilft G3 und G5** durch dieselbe Route hinauf zur Flybridge. DH2 steigt hinab in das Steuerhaus und hilft G1 und G2 hinauf in die Flybridge, wo bereits G4 anwesend ist.



Bild oben: Foto vom Oldtimer Segler SIR ROBERT, der die Überlebenden aufnahm. Im Hintergrund ein Schwesterschiff der BAYESIAN, jedoch mit 2 Masten.

Das Schiff sinkt bereits, C/O und DH2 sind **in einer Luftblase im Steuerhaus eingeschlossen**, die Türe können sie durch den Wasserdruck von innen nicht öffnen. G4 hilft diese Türe zu öffnen, so können C/O und DH2 ins Freie gelangen. Der **Kapitän weist alle** Anwesenden **an, ins Wasser zu springen** und sich vom Mast freizuhalten (also weg vom Mast zu schwimmen).



Foto oben: Nach dem Untergang beginnen Taucher mit der Bergung der 4 Toten Gäste und des toten Chefs (Kochs).

Foto rechts unten: AVS der BAYESIAN und der AVS gemäß der EU Richtlinie für hochseetaugliche Sportboote.

beginnen, die Verletzten notdürftig zu versorgen. C/O sieht das Heck des Schiffes zunächst aufsteigen und dann versinken. SIR ROBERT BADEN POWELL slippt in 11 Minuten 400 Meter.

04:34 aus der Rettungsinsel **feuert** der Kapitän eine **Notrakete ab**, diese wird von der Crew der SIR ROBERT wahrgenommen. Der Kapitän der SIR ROBERT bringt ein Beiboot zu Wasser.

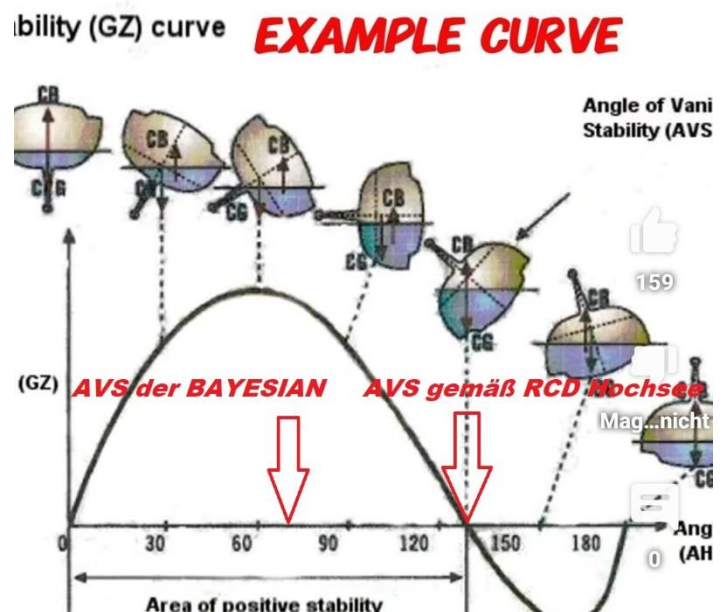
04:43 eine weitere Rakete wird abgefeuert.

04:53 Das Beiboot der SIR ROBERT bringt die Überlebenden zurück zur SIR ROBERT.

04:56 Das **Beiboot** der SIR ROBERT **kehrt zurück** zum Ort des Unterganges der BAYESIAN, **um nach weiteren Überlebenden zu suchen**. Nach 20 Minuten kehrt das Beiboot zurück, fährt nochmals mit dem Kapitän der

04:22 Der C/E sitzt auf dem gekenterten Rumpf nahe dem Ruder und aktiviert die zweite EPIRB, dann springt er ebenfalls ins Wasser. DH2 organisiert eine herumschwimmende Matratze, um G2 mit dem verletzten Arm eine Möglichkeit zu geben, sich über Wasser zu halten. Der **Kapitän schwimmt** mit DH1 auf die Backbord Seite achtern, **um eine Rettungsinsel zu lösen**, jedoch ohne Erfolg. C/O schwimmt zum sinkenden Schiff zur Backbord vorlich befestigten Rettungsinsel und schafft es, sie zu lösen.

04:24 die Rettungsinsel wird aufgeblasen. DH1 kletterte als erstes hinein und hilft den Überlebenden in die Rettungsinsel. C/O und C/S



DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Unglücksyacht hinaus, um weiter zu suchen. Es muss für Gäste und Crew eine Horrornacht gewesen sein. Viele unglückliche Umstände kamen in dieser Nacht zusammen.

Über allem schwebt der **Verdacht**, dass die BAYESIAN konstruktiv nicht für eine derartige Wetterlage ausgelegt war und dass **beim Bau grobe Sicherheitskriterien und -einrichtungen nicht beachtet wurden**. Bei Schleppkanalversuchen in England wurde nachgewiesen, dass der „Angle of Vanishing Stability“ (kurz **"AVS"**, also die Maßzahl, bis zu welchem Winkel sich ein Boot wieder selbst aufrichten kann) bei der BAYESIAN nicht - wie angegeben - bei extrem niedrigen 75 Grad liegt, sondern nur **bei rund 70 Grad**. Die EU schreibt in der **Sportbootrichtlinie** (Recreational Craft Directive, kurz "RCD") in **Klasse A (Hochsee)** vor, dass Yachten einen **AVS von 130 Grad** - 0,002m (m ist die Masse) aufweisen müssen. Weiter wurde auf Notausstiegsluken aus den Gästekabinen einfach „verzichtet“. Sie waren im Plan der ersten der gebauten Yachten verbaut, bei der BAYESIAN hat man auf sie verzichtet. Ein tödlicher Verzicht, wie sich nun herausstellt.

Über die möglichen Ursachen habe ich recherchiert und das Ergebnis in der Flaschenpost Nr. 187 vom November 2024 (Hochseetaugliches Schiff oder Badeente ?) veröffentlicht. Zu finden unter www.jonathan1.net . Diese Recherche fand in Fachkreisen viel Beachtung (siehe auch Flaschenpost Nr. 188 vom Dezember 2024).



Mit lieben Grüßen

Carlos

Karl Heinz Edler

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

P.P.S.: Unser neues Video: https://youtube.com/watch?v=LtVuC2xi_ig

P.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".

DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, Predict Wind www.jonathan1.net auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts> Seite 9

 Instagram : Jonathan_Katamaran