

# DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

UNABHÄNGIG, AUTHENTISCH, ÜBER DAS LEBEN AUF EINEM SEGELBOOT

VON KARL HEINZ EDLER NR 199 /OKTOBER 2025

Standort: 39°59,2 N - 009°41,1 W SANTA MARIA DE NAVARRESE, SARDINIEN / ITALIEN

Der Unterschied zwischen „Sehen“ und „Entdecken“ ist etwa so groß wie der zwischen einem Gewitter und einem Hurrikan (ja, ich weiß - nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich). Wer auf See Neues entdecken will, benötigt u.a. gute Wetterprognosen. „**ÖLZEUG ODER BADEHOSE**“ beschreibt, wie wichtig es deshalb ist, sich Hintergrundwissen über das Wettergeschehen anzueignen. Die letzten 20 Ausgaben der Flaschenpost findest Du unter [www.jonathan1.net](http://www.jonathan1.net).

## ÖLZEUG ODER BADEHOSE?



**Foto oben:** Badewetter an einem der schönsten Orte der Karibik. Hier ein 64 Fuß langer Wharram Katamaran in den Islas Macqui in Panama.

Was ist der Unterschied zwischen etwas Sehen und etwas Entdecken? Was ist der Unterschied zwischen dem sich Bewegen auf vorgefertigten Reiserouten und dem kulturellen Eintauchen in authentische Begegnungen? Auf JONATHAN geht es uns nicht darum, die Welt zu sehen, sondern darum, sie selbst zu entdecken. Deshalb segeln wir in Gebieten ohne generischen Massentourismus und seinen überfüllten Attraktionen.



Kulturelles Eintauchen und authentische Begegnungen finden wir zum Beispiel in den SAN BLAS INSELN vor der Küste von PANAMA.

Der Unterschied zwischen Sehen und Entdecken ist ein Qualitätsunterschied im Erleben. Für sich entdecken kann man etwas, das bereits existiert, einem persönlich jedoch nicht bekannt ist. Also, wenn man das erste Mal Anker in einer exotischen Bucht wirft, die man vorher nicht kannte, dann entdeckt man diese für sich.

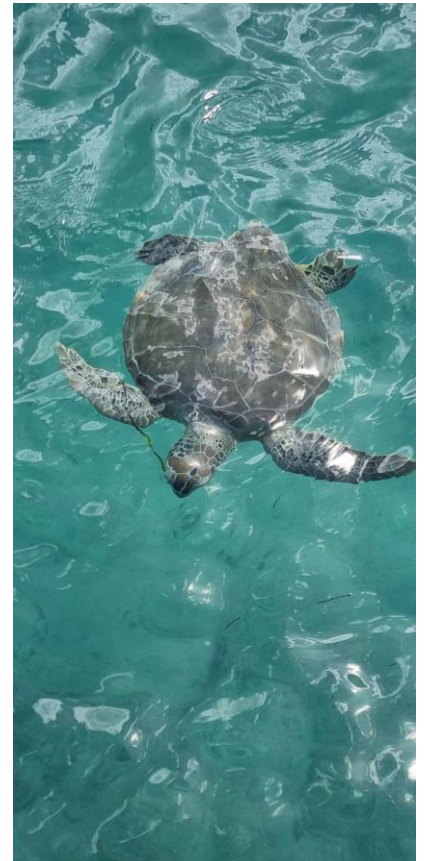
**Foto links:** Wir segeln dort, wo wir authentische Kultur erleben - und nicht "Disneyland" mit überfüllten Attraktionen.

Man geht an Land, freut sich über die wohlriechenden Frangipani-Blüten, das Vogelgezwitscher der Spottdrossel und über die im Flachwasser gemächlich vorbei schwimmende Schildkröte. Es ist ein sehr persönliches Erlebnis.

Das andere Szenario ist: Man liest einen Reiseführer über die Bucht XY oder spricht mit einem Skipper-Kollegen, der seine Erfahrungen über diese Bucht mitteilt. Man weiß also, dass es dort 3 Frangipani Bäume gibt, die in der Blütezeit gut riechen, dass es singende Spottdrosseln gibt und dass manchmal eine neugierige Schildkröte im Flachwasser zu Besuch kommt. Die Erwartungshaltung ist also auf Frangipani, Vogel und Schildkröte getrimmt. Damit ist das Erleben ein völlig anderes, als im vorhergehenden Absatz beschrieben. Dazu kommt auch noch eine eventuelle Enttäuschung, sollten diese Erwartung nicht erfüllt werden.

Dieses Beispiel gibt eine Idee, ein Gefühl wie man den Unterschied zwischen „sehen“ und „entdecken“ erfassen kann, ohne eine Wertung.

Die Voraussetzungen, um in abgelegenen, touristisch noch nicht oder kaum erschlossenen Gebieten zu segeln, sind nicht nur moderne Technik und ein gut gewartetes Schiff, das sicheres Segeln gewährleistet; man muss auch die technischen und mentalen Voraussetzungen haben, um Unwetter, Stürme und Hurrikane im Vorfeld zu erkennen, um diese möglichst zu vermeiden. Darüber schrieb ich ja schon konkret in der Vergangenheit in verschiedenen Ausgaben der Flaschenpost. „Wetter“ auf einem Segelboot ist maßgeblich mitverantwortlich, ob wir entspannt Neues entdecken können und uns wohlfühlen oder „im Ölzeug“ herumsitzen. Wetter grundsätzlich zu verstehen, war früher überlebenswichtig.



**Foto oben:** Ist die erwartete Schildkröte nicht vor dem Sandstrand, ist man vielleicht enttäuscht.

Heute verlassen sich die meisten Segler auf Wetter-Voraussage Programme, die GRIB-Files\*) interpretieren.



Seit über 30 Jahren segle ich mehr oder weniger regelmäßig über den Atlantik (Frequenz fallend). Die schnellste Überquerung West – Ost (Grenada – Azoren) dauerte 14 Tage und 12 Stunden. Damals rief ich Wetterkarten mittels SSB (Single Side Band - Kurzwellen Funk) ab, deren Interpretation häufig schwierig war. Das deshalb, weil die Übertragungsqualität mit zunehmender Entfernung vom Festland immer schlechter wurde. Das empfangene Bild wurde „grieselig“, so wie bei einem schlecht eingestellten Analogfernseher.

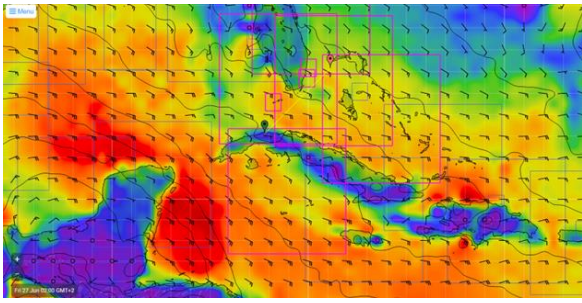
**Foto oben:** Schlechter Empfang auf See machte die Interpretation von Wetterkarten schwierig.

\*) GRIB = „GRidded Binary“ (General Regularly-distributed Information in Binary form) ist ein standardisiertes, komprimiertes binäres Datenformat, das die Menge an Wetterdaten reduziert und sie so für den Download über das Internet und andere Übertragungswege geeignet macht.

## DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, „blauwasser.de“ [www.jonathan1.net](http://www.jonathan1.net) auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

Seite 2



Damals wäre ein Blick in die Glaskugel wäre ähnlich informativ gewesen. **Verständnis für das Wettergeschehen** und die Großwetterlage **waren** also **nötig**, um sicher über den großen Teich zu kommen.

**Vor 120 Jahren war es sogar überlebenswichtig**, profundes Wissen über Wolkenformationen, Luftdruckänderungen, Revier-spezifische Eigenheiten ... zu haben. **Am 29. Oktober 1867 zogen dichte Wolken** über den British Virgin Islands **auf**. Der Luftdruck sank dramatisch.

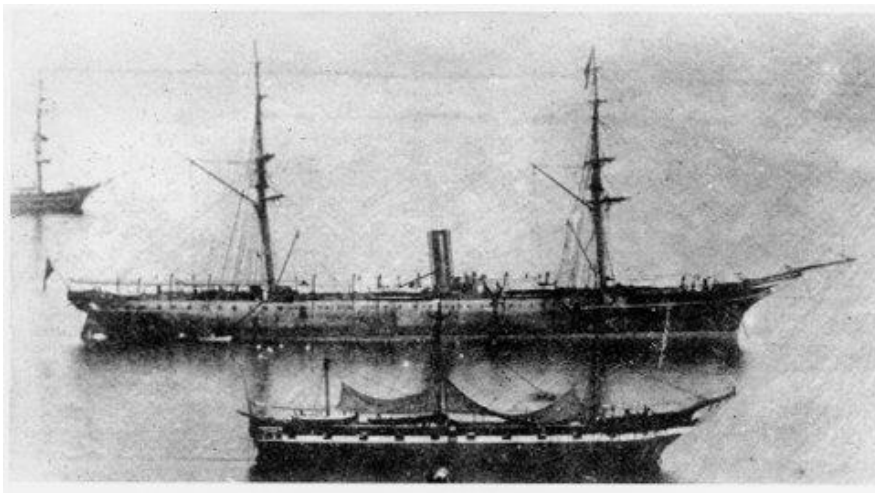
**Foto links:** Gestochen scharfe Bilder mittels GRIB Files und Computerprogramm (hier „Predict Wind“). Einfache Interpretation über Windverhältnisse bzw. Sturm voraussagen.

Auf Grund seiner Revierkenntnisse und Erfahrung wusste Mr. Wooley, Kapitän des englischen Passagier- und Postschiffes **RMS RHONE**, dass es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um **kein Gewitter, sondern** um einen aufziehenden **Hurrikan** handelt. Zu dieser Zeit gab es noch gar keine brauchbaren Wetterprognosen Dritter auf See. Die Interpretation über das Wettergeschehen war nur über persönliche Beobachtung der Wolken, der See, des Luftdruckes, der Temperatur und das Abstimmen mit eigenen Erfahrungswerten möglich. Obwohl es „Wetterschiffe“ gab, welche die aktuelle Situation über



**Foto oben:** Regelmäßige Atlantikquerungen schärfen Seemannschaft und Erfahrung.

Funk weitergaben, war eine Wetterprognose sehr stark von der Erfahrung im jeweiligen Revier abhängig. Mit diesem Wissen legte Kapitän Wooley eine Strategie fest, wie er sein Schiff trotz der erwarteten sehr heftigen Winde, welche hohe Wellen erzeugen würden, vor Bruch schützen könnte.



**Foto oben:** Im Hintergrund das Postschiff RMS RHONE.

**800 Menschenleben** und versenkte rund 80 Schiffe. Das Wrack der RHONE liegt heute noch dort. Da ich selbst einen Hurrikan auf einem Segelboot überlebte, interessierte mich die Geschichte der RMS RHONE sehr.

**Foto rechts:** Mitte Oktober 1867 zog kein Gewitter über den BVI auf, sondern der Hurrikan San Narciso. Foto: Blauwasser.de.

Sein Ziel war es, mit dem als sturmfest geltenden Stahlschiff **den Hurrikan auf hoher See abzuwettern**. Allerdings wurde der Wind so heftig, dass das 94 Meter lange und knapp 2.400 Tonnen schwere Dampfschiff, während es durch die Passage zwischen Salt Island und Dead Chest Island fuhr, direkt auf den Black Rock Point geworfen wurde und sank. Von den 147 Passagieren und Besatzungsmitgliedern überlebten nur 23 Personen. Dieser **Hurrikan**, der den Namen „San Narciso“ bekam, **forderte insgesamt**



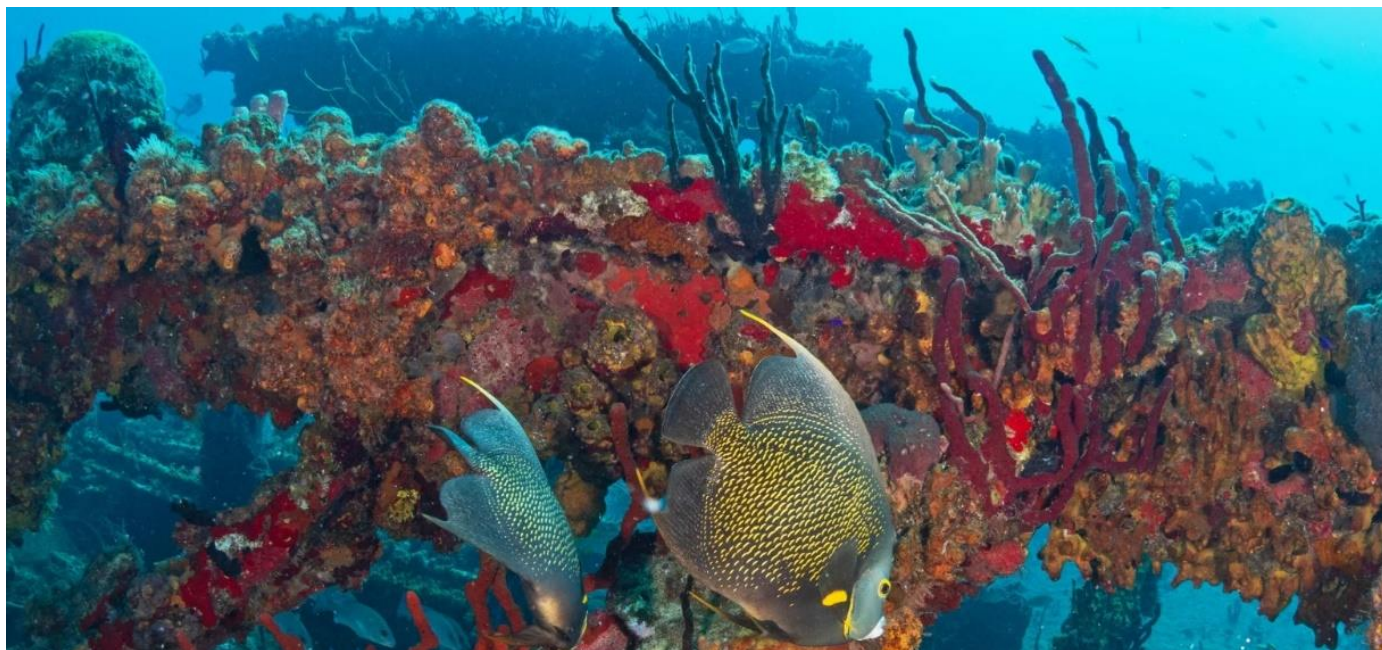
## **DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN**

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, „blauwasser.de“ [www.jonathan1.net](http://www.jonathan1.net) auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

Seite 3

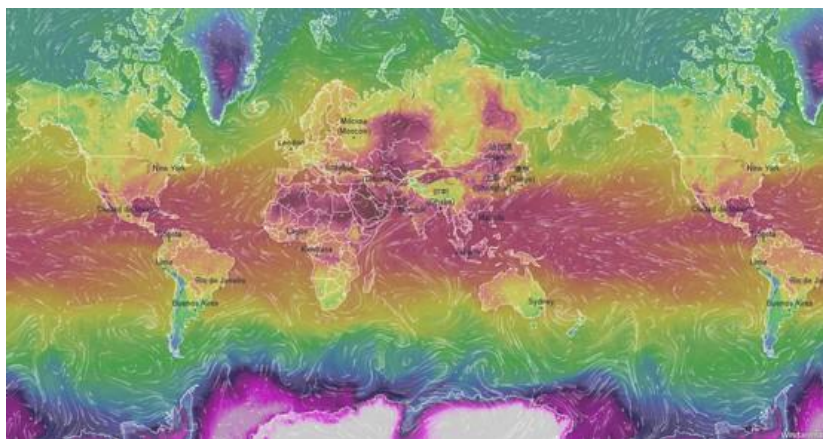
 Instagram : Jonathan\_Katamaran

Als ich einmal mit JONATHAN vor Salt Island lag, tauchte ich zum Wrack der RMS RHONE ab. Es wurde in der Zwischenzeit Heim vieler bunter Fische und Korallen, und der Tauchgang gehört zu einem meiner schönsten Erlebnisse.



**Foto oben:** Das Wrack der RMS RHONE ist einfach zu betreten, da es zwischen 9 und 24 Metern Tiefe liegt. Von diesem beliebten Tauchobjekt gibt es bereits detaillierte Beschreibungen.

Die riesigen Fortschritte in der Wettervorhersage lassen uns vergessen, dass Seefahrt noch im 19. Jh. und auch zu Beginn des 20. Jh. eine lebensgefährliche Angelegenheit war. Solche Desaster wie den Untergang der RHONE kann man heute durch die deutlich präzisen gewordenen Prognosen und den damit verbundenen längeren Voraussagezeitraum für die Entstehung und die Zugrichtung eines Hurrikans vermeiden.



Das Wettergeschehen hängt global zusammen. Zum einfacheren Verständnis lässt es sich in vier Zonen gliedern, welche in der nördlichen wie in der südlichen Hemisphäre gleichermaßen auftreten. In der Nähe der Pole findet man die polaren Ostwinde vor. Danach gibt es die Westwindzone der gemäßigten Breiten. In Richtung Äquator folgt die tropische Ostwindzone (Passatwinde) und am Äquator findet man die Äquatoriale Tiefdruckrinne (hier in lila gehalten), auch Innertropische

Konvergenzzone (Intertropical Convergence Zone, kurz ITCZ) genannt. Für Atlantikquerungen von West nach Ost nutzt man die Randschichten zwischen der ITCZ und den nördlichen, von West nach Ost ziehenden Tiefdruckwirbeln. Diese können ziemlich herausfordernd sein.

Bei Atlantikquerungen von Ost nach West lässt man sich vom mehr oder weniger stetigen Passatwind und dem nördlichen Äquatorialstrom treiben.

**Foto rechts:** Faltboot von Dr. Lindemann, mit dem er von Europa nach Amerika trieb.



## DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN

Die Herausforderung ist also überschaubar. Den Atlantik im Passatwind hat schon 1956 Dr. Hans Günter Lindemann in einem fünf Meter langen Faltboot überquert.



**Foto oben:** Wettererscheinungen zu verstehen war noch im 19.Jh. überlebenswichtig. Hier „Halo“\*\*) über JONATHAN III, aufgenommen in Belize im Glovers Atoll.

Luftströmungen, Verdunstung von Wasser, ... bewirken. Damit bilden sich Klimazonen, die Breitengradabhängig sind.

Ein wesentlicher Faktor für diese Klimazonen ist die unterschiedliche **Erwärmung der Erde** durch die Sonne. Sie ist **an den Polkappen geringer als am Äquator** und damit abhängig von der geografischen Breite. Die Sonne ist also der globale Motor für unser Wetter. Die **dadurch entstehenden Luftdruckunterschiede** werden durch den

**Foto rechts:** Die Wellenbildung bei starken Winden kann für Segelboote unangenehm sein.



Wind ausgeglichen, den wir als Segler nutzen. Wer hier tiefer eintauchen will, dem empfehle ich einen Artikel von Michael Sachweh vom 08.11.2024 in „Blauwasser.de“. Dort ist diese Thematik mit exzellenten Grafiken gut verständlich aufgearbeitet.

Unvorbereitet in **schlechtes Wetter** oder Sturm zu geraten, lässt sich **heute** also **leicht vermeiden**. Die **Wetterprognosemodelle** sind **sehr zuverlässig** geworden. Befindet man sich immer in Landnähe, kann man Wetterprognosen per Handy abrufen. Auf hoher See dagegen benötigt man Funk (z.B. SSB) oder eine - natürlich kostenintensive - Satellitenverbindung. JONATHAN III ist **mit einer Satellitenanlage** ausgerüstet, dadurch **verfügen wir immer und überall über aktuelles Wetter** und erhalten gegebenenfalls

**Foto links:** JONATHAN III bei schönstem Wetter vor einem Sandstrand, abseits von vorgefertigten Touristenattraktionen. Voraussetzungen dazu sind ausgereifte Technik, gute Wetterprognosen und ein regelmäßig gewartetes Schiff.

**\*\*) Ein HALO entsteht durch die Lichtbrechung von Eiskristallen in hohen Luftschichten, die eine Wetteränderung ankündigen können.**

## **DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN**

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, „blauwasser.de“ [www.jonathan1.net](http://www.jonathan1.net) auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

Seite 5

.....  
auch Warnungen vor aufziehendem Schwerwetter. Das ist eines der Kriterien, um für kleine und große Erlebnisse in einem Segelgebiet bereit zu sein.

Ein anderes ist es, **die Zahl technischer Störungen** an Bord **gering** zu **halten**, da sie Zeit, Energie und Aufmerksamkeit kosten und in kritischen Momenten folgenreiche Auswirkungen haben können. Notfalls-Reparaturen lenken von den eigentlichen kleinen und großen Abenteuern ab. Damit das nicht passiert, führen wir auf JONATHAN jährliche alle erforderlichen Wartungsarbeiten penibel aus.

Damit hat man die Basis, um in entlegene Gebiete zu segeln, in denen es kaum oder keine technische Versorgung, Ship Changers oder Supermärkte gibt.



**Foto oben:** Einen Ankerplatz zu entdecken, über den man vorher nicht schon alles wusste, ist ein sehr persönliches Erlebnis.

Mit JONATHAN **reisen wir, um zu entdecken**. Dabei geht es nicht darum, einen neuen Kontinent aufzuspüren, sondern „Kleinigkeiten“ zu finden, die unser Herz erfreuen. Düfte, Tiere, Geräusche, schöne Landschaften, authentische Menschen in ihrer natürlichen Umgebung... Darum segeln wir mit gleichgesinnten Menschen auf kaum befahrenen Routen – meist nicht im Ölzeug, sondern in der Badehose.

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](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](mailto:jonathan1@gmx.net) mit dem Betreff: "Bitte keine Flaschenpost".

.....  
**DIE FLASCHENPOST VON JONATHAN**

Text:: K.H. Edler, Fotos: K.H. Edler, S. Koinig-Edler, „blauwasser.de“ [www.jonathan1.net](http://www.jonathan1.net) auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

Seite 6

 Instagram : Jonathan\_Katamaran