

## Reise mit der KARIN 2022 - Teil 2

### Einhand segeln

Es ist nicht gut, wenn der Mensch allein ist. So ähnlich steht es in der Bibel. Auf KARIN war ich zwar allein, aber das Meer war ja immer da. Mir war nie langweilig. Die Schiffsführung und das Management der knappen Ressourcen Strom und Schlaf erforderte Aufmerksamkeit. Wobei Schlaf eigentlich bedeutete: ICH musste fit bleiben mit ausreichend Schlaf, Essen, Trinken, Körperpflege und über den Rest mag ich nicht berichten. Die längste Etappe war 13 Nächte von Ponta Delgada nach Brest, relativ ereignisarm. Viel Schlaf, kein Alkohol, kein Internet waren reinstes Detox. Auf den täglichen Selfies sah ich immer besser aus.



vorher



nachher

Zum Schlafen stellte ich mir einen AIS-Alarm mit dem Kriterium dass ein Schiff innert 30 Minuten mir näher als 5 sm käme. Aber nördlich der Azoren war nur wenig Schiffsverkehr, mal ein Schiff pro Tag mal keins. Erst an der Schelfkante in der Biskaya waren Fischer zuhauf, gleichzeitig etwa 10-15 auf dem AIS-Display.

Seltsamerweise war die gefühlte Einsamkeit größer in der Nähe von fremden Menschen. Mit Mobilfunkabdeckung gab es aber Kontakt zu Familie und Freunden über Telefon, Whatsapp und Signal. Deren Feedback hat mir sehr geholfen, Danke.

Alleinsein war ein guter Ansporn, freundlich zu sein und Kontakte zu knüpfen. Ich wurde oft angesprochen was für ein schönes Boot ich da hätte. Im Waschsalon ließ ich mir helfen und am nächsten Tag war ich schon der Experte. Ein besonderer Ort war die Bar des Clubs in Boulogne-sur-mer. Der Club besteht aus Seglern, Anglern, Tauchern und Senioren. Dazu kamen die Gäste der Marina. Ich wurde mit Handschlag begrüßt, konnte von meiner Reise erzählen und hörte eine Geschichte vom Fund einer Wasserleiche was dort häufig passiert weil Flüchtlinge auf dem Weg nach England umkommen. In Roscoff traf ich einen alten DN-Eissegelkumpel. Er segelte mit seiner Frau gen Süden. Wir hatten einen schönen Nachmittag mit drei Dutzend Huitres No.2 vom Fischgroßhandel.



In der Nordsee und im Kanal konnte ich maximal 36h oder eine Nacht einhand segeln. Schiffsverkehr, Tonnen und Windparks forderten viel Aufmerksamkeit, so dass ausreichend Schlaf nicht möglich war.

MMSI/Name	TCPA	TCPA
BOUEE RCA	0.3	25.0
DE GALLANT	0.5	7.1
BOUEE RCE	0.7	46.3
CALAIS APPR	0.9	6.2
DRAGO	0.9	43.5

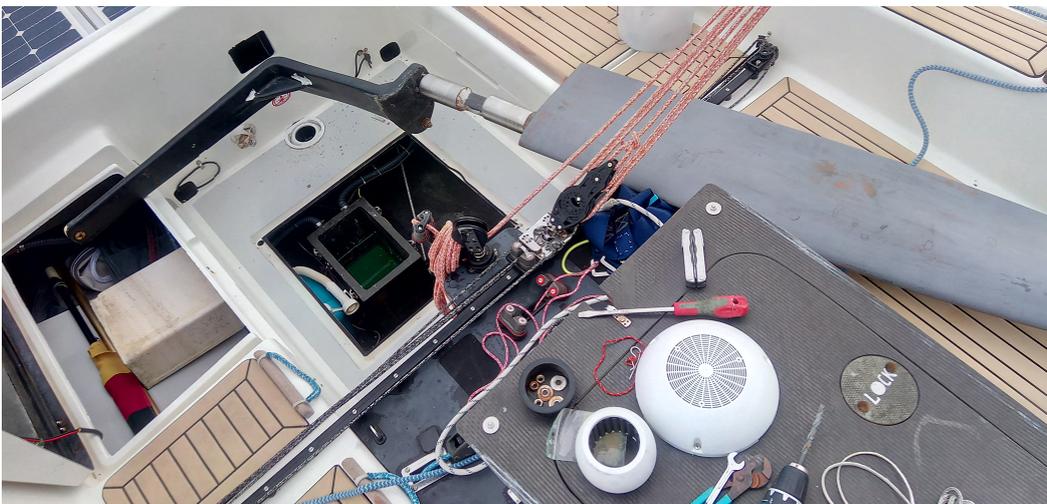
Vor Calais waren 33 Objekte auf der Danger List des AIS. Auch einige Tonnen senden AIS-Signale.



Schön wurde es westlich des Cap de la Hague. Ab dort war das Meer nicht mehr grau wie die Nordsee und der Kanal sondern unfassbar BLAU.

### **Dummheit, Pech und Pannen**

Kaputt gegangen sind: Der Verklicker, der Mastfuß, das mobile Solarpanel, die zweitoberste Segellatte, das Bypass-Ventil der Hydraulik des Autopilot-Antriebs und ein Anschlussstutzen zur Lukenentwässerung. Die Fockhalsbefestigung riss aus dem Vordeck. Die Ruderlager entwickelten Spiel. Diese Defekte konnten mit Bordmitteln repariert oder ignoriert werden.





Ruderlager und Ruder sind wieder drin. 5m Tidenhub helfen enorm.

Beim Auslaufen aus Den Helder fuhren wir mit frischem Westwind und ablaufendem Wasser durchs Marsdiep auf die Nordsee. Es kam natürlich ordentlich Wasser an Deck. Normalerweise kein Problem, doch ich hatte die Vordecksluke nicht richtig verschlossen. Mist! Alles nass! Mit Seewasser! In Scheveningen brauchte ich einen Extra-Hafentag zum Waschen und Trocknen.



Aufregender war die fünftägige Etappe von Newhaven nach A Coruna. Beim Ablegen mit ablaufendem Wasser blieb KARIN nach wenigen Metern stecken. Ein 500-PS-RIB versuchte freizuschleppen aber vergeblich. Los ging es erst mit auflaufendem Wasser. Später, in der Biskaya, in finsterner Nacht mit 25-35kn

Westwind und übelster Welle, ging eine 2-3 Sekunden lang anhaltende Vibration durchs Boot. Ich befürchtete, die Verbindung zwischen Kielbombe und Kielflosse wäre durch den Freischleppversuch beschädigt. Für Kiel ab mit nachfolgender Kenterung hatte ich keinen Notfallplan. Das Grabbag, UKW-Funke und EPIRB waren in der Kabine, die Rettungsinsel im Cockpit unter dem Traveller. So steuerte ich bis zum Morgengrauen vorsichtig von Hand mit nur 2-3 kn Fahrt. Es waren noch reichlich 100sm bis A Coruna. Der junge Morgen brachte die Zuversicht zurück. Ich packte UKW-Funke und EPIRB ins Grabbag, staute es griffbereit im Cockpit und segelte so schnell wie möglich nach A Coruna. Dort war ich angemessen fertig mit den Nerven.



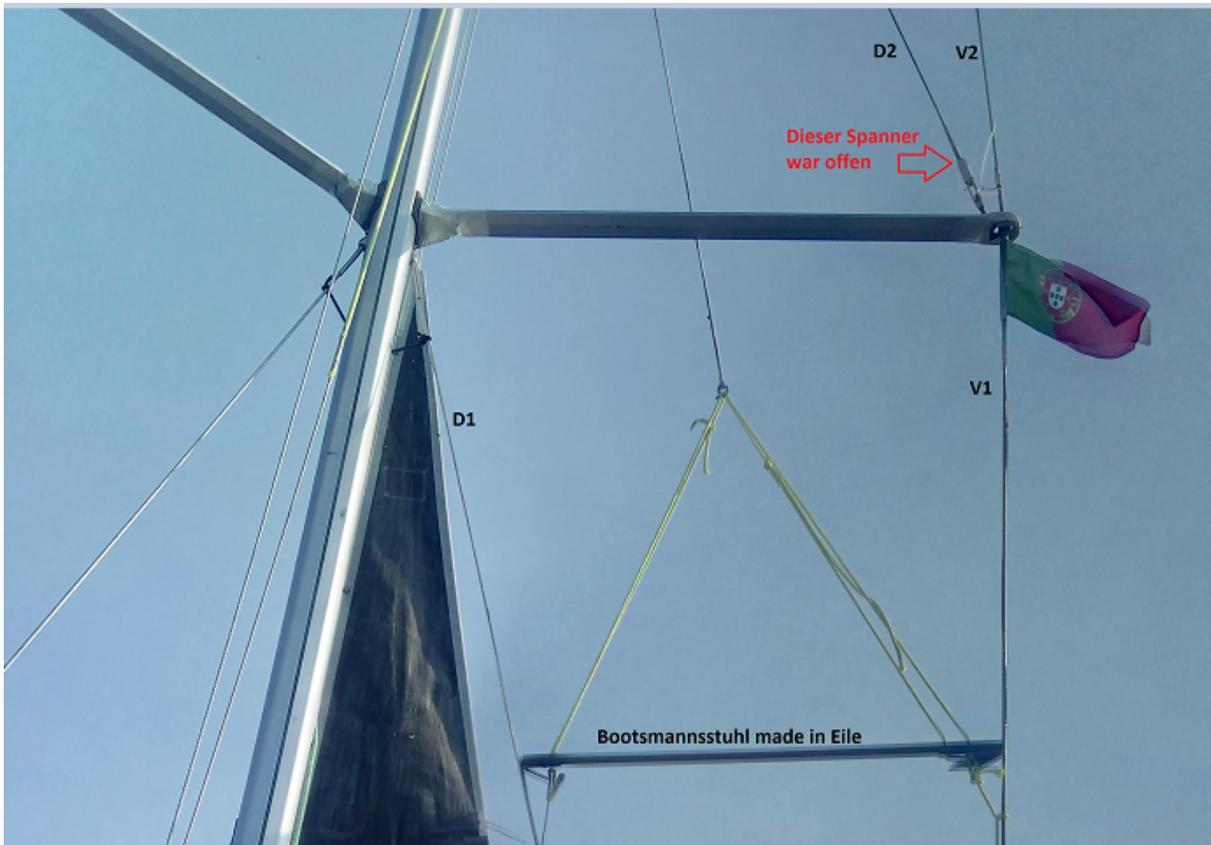
Nach der Dusche und dem Essen im Restaurant wurden meine Knie weich. Ich ging zu Boden. Die Leute halfen mir freundlich wieder auf die Füße. Ich ging zurück zum Boot und schlief gründlich aus. Am Folgetag prüfte ich Innen im Boot die Anlamine der Schotten und Stringer. KARIN wurde mit dem 185-EURO-Kran an Land gehoben um den Kiel zu inspizieren. Entwarnung! Es gab keinen strukturellen Schaden. Die Carbon-Kielflosse ist elastischer als eine Stahlflosse. Die Bleibombe schwingt, aber das ist so gesund wie eine Airbus-Flügelspitze.

In Angra do Heroismo ankerten wir vor der Mole. Wir waren nachts bei Flaute eingetroffen, hatten den 10kg-Rocna-Anker mit Motor rückwärts eingegraben. Am nächsten Tag waren wir in der Stadt, der Wind frischte auf, KARIN ging auf Drift und der Nachbar-Ankerlieger fing sie ein. Wir bedankten uns mit der besten Flasche Wein von der Azoreeninsel Pico die wir kaufen konnten.



Mitten auf der Rückreise von Ponta Delgada nach Brest saß ich bei Sonnenschein im Cockpit. Lauer Wind, alles gut, doch da.... ein seltsam feines Geräusch, was mochte das sein? Das D2 Diagonalwant von der

zweiten zur ersten Saling baumelte auf der Leeseite frei in der Atmosphäre! Segel runter und dann musste ich da hoch. Ich baute aus der Sitzducht des Tenders einen Bootsmannsstuhl, zog ihn unter die erste Saling. Vom Kopf des geborgenen Großsegels bis zum Bootsmannsstuhl fehlte noch ein Zwischenschritt, dafür befestigte ich ein Bändsel zwischen Oberwant V1 und Unterwant D1. Zack war ich hoch, den Spanner wieder zuggedreht und mit Kabelbinder gesichert. Das hätte schlimmer kommen können...nach einer Wende auf der Luvseite... oder nachts.



## CO2 Footprint der Reise

Der Bordstrom wurde komplett aus Solarpanelen gewonnen. Landstrom wurde nicht benötigt, weder Kabel noch Ladegerät waren an Bord. Der 3-PS Außenborder verbrauchte 23 Liter Benzin. Dafür brachte er uns viermal die letzten Meilen bei Flaute in den Hafen, wurde bei Hafenmanövern genutzt und hat den Tender angetrieben:  $23\text{L} * 2,37\text{kg/L} = 55\text{kg CO}_2$ . Beim Autofahren mit Trailer auf der Strecke Berlin-Wedel – Scheveningen - Berlin wurden 140 Liter Diesel verbrannt:  $140\text{L} * 2,65\text{kg/L} = 371\text{kg CO}_2$ . Das macht zusammen  $55\text{kg} + 371\text{kg} = 426\text{kg CO}_2$ .

Die CO<sub>2</sub>-Faktoren stammen von <https://www.helmholtz.de/newsroom/artikel/wie-viel-co2-steckt-in-einem-liter-benzin/>. Spontan sieht das falsch aus, weil der CO<sub>2</sub>-Output größer ist als der Treibstoff-Input. Man kann das aber nachvollziehen. Aus dem Tank kommen nur Kohlenwasserstoffe, also C und H. Bei der Verbrennung werden die Wasserstoffatome durch Sauerstoffatome aus der Luft ersetzt. Anhand der Molekulargewichte H=1, C=12, O=16 und der Dichte von Benzin 0,74kg/L kann man überschlagen:  $1\text{ Liter Benzin } 0,74\text{kg} / (12+1+1) * (12+16+16) = 2,33\text{kg CO}_2$  pro Liter Benzin. Diesel hat die größere Dichte mit 0,83kg/L das ergibt  $0,83\text{kg} / (12+1+1) * (12+16+16) = 2,61\text{kg CO}_2$  pro Liter Diesel.

Auch die Papiere des Autos zeigen einen ähnlichen CO<sub>2</sub>-Faktor: Sie versprechen 90g CO<sub>2</sub> pro km das sind 9,0kg CO<sub>2</sub>/100km bei einem Verbrauch von 3,4L/100km.  $9,0\text{kg}/3,4\text{L} = 2,65\text{ kg CO}_2$  pro Liter Diesel. Übrigens, nichts geht verloren. Die Wasserstoffatome verbinden sich mit Sauerstoff zu H<sub>2</sub>O.

Die Flüge BER-OPO-PDL-OPO-BER verursachten anteilig für eine Person 647 kg CO<sub>2</sub>. Dabei wurde das Kompensationsversprechen von Easyjet für die Teilstrecke BER-OPO-BER nicht berücksichtigt. Quelle: <https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

Der CO<sub>2</sub>-Footprint für die kombinierte Reise war also: 426kg + 647kg = 1.073kg CO<sub>2</sub>

### **Fazit**

Das Konzept der kombinierten Reise hat funktioniert. Zu zweit erlebten wir eine entspannte Zeit auf den Azoren. Für mich war es ein großartiges Gefühl von Freiheit, dass ich allein mit KARIN zu einer so weit entfernten Destination segeln konnte. Mein Horizont ist weiter geworden. Das Vertrauen in die Seetüchtigkeit der KARIN hat sich verfestigt. Meine Fitness scheint ausreichend für längere Etappen. Wenn ich nach 13 Tagen noch fit bin dann müssten 26 Tage doch auch möglich sein. Lösbare Defizite sind die Verbesserung der Stromversorgung und die Sattelitenkommunikation mit Wetterdaten.

### **Der Plan 2023-2024**

Da geht noch was. Juni-Juli-August 2023 planen wir Wedel – Bretagne – Nordspanien –Portugal – Algarve, davon drei Wochen zu zweit in der Bretagne. KARIN soll von September 2023 bis Anfang Januar 2024 an der Algarve liegen und dann einhand via Gran Canaria nach Cape Verdes und weiter in die Karibik segeln. Dort gibt es von Anfang März bis Anfang Mai 2024 diverse Tagesregatten, die wir mit voller Crew bestreiten möchten. Das wird Freunde und/oder Clubkameraden motivieren, dorthin zu fliegen. Die letzte Regatta ist in Antigua <https://sailingweek.com/> Von dort soll es einhand via Bermudas und Azoren zurück nach Wedel gehen. So eine kombinierte Reise wäre ein guter Kristallisationskern für gemeinsame Abenteuer in der Karibik.

Text und Fotos: Andreas Bock

[www.kk28.org](http://www.kk28.org)