



# DER HIMMEL weist den Weg

Kein Kompass, keine Karte, kein GPS, kein Sextant. Allein mithilfe von Sonne und Sternen segeln zwei Franzosen über den Atlantik. Es wird das Abenteuer ihres Lebens

Emmanuel Berque an der Pinne des Auslegerkanus, mit dem er gemeinsam mit seinem Bruder Maximilien Kurs auf die Karibik nimmt



## SEGELN WIE VOR 3000 JAHREN. Ist der moderne Mensch dazu überhaupt noch fähig?



Zwischendurch haben sie selbst nicht mehr daran geglaubt, doch nach knapp einem Monat erreichen die Segler tatsächlich Guadeloupe

Vor über 3000 Jahren segelten mutige Männer bereits über die Ozeane. Im Mittelmeer waren es Phönizier und Griechen, im Pazifik die Maoris. Kompass oder Seekarte waren ihnen fremd. Dennoch irrten sie nicht hilflos umher. Zahlreiche Bücher sind geschrieben worden über die meisterhaften Fähigkeiten der ersten Seefahrer. Doch stimmt das alles? Ist es wirklich möglich, ohne jegliche Navigationsmittel ein entferntes Ziel anzusteuern? Das wollten wir wissen.

Für unser Experiment wählten wir Lanzarote als Starthafen. Geplanter Endpunkt unseres Törns: La Désirade nahe Guadeloupe, eine knapp drei Kilometer breite und zehn Kilometer lange Insel, rund 3000 Seemeilen entfernt auf der anderen Seite des Atlantiks. Wir kannten das

Eiland von früheren Besuchen, würden es also wiedererkennen – falls wir überhaupt dorthin finden sollten.

Damit nicht genug. Unser Ehrgeiz ging so weit, dass wir beschlossen, nicht nur wie zu urzeiten allein nach Sonne und Sternen zu navigieren. Auch das Boot sollte weitgehend authentisch sein. Also machten wir uns an die Arbeit, bauten eine leichte, kleine Proa, ein Auslegerkanu mit Luggerseglern, ähnlich denen der Polynesier. Die „Micromegas 3“, gerade einmal sechseinhalb Meter lang und nur 80 Zentimeter breit, sollte für viele Tage unser Zuhause werden.

Schon die Etappe von der französischen Atlantikküste zu den Kanaren lieferte uns einen Vorgeschmack auf das, was uns erst noch bevorstand. Lange 17 Ta-

ge waren wir unterwegs, an denen nicht ein einziges Mal die Sonne hinter bedrohlich dunklen Wolkenwänden hervorkam. Stattdessen immer wieder Starkwind mit bis zu 9 Beaufort und einer gewaltigen Dünung. Schnell stellten wir fest, dass zuviel Wind



Auf einem Dachboden entsteht in mühevoller Handarbeit das Boot. Die Ausrüstung fällt bescheiden aus

unserem fragilen Gefährt gar nicht gut bekommt. Bei hohen Geschwindigkeiten war das Kanu nicht sicher zu beherrschen. Fühzeitig runter mit dem Bootsspeed, das war die einzige Chance, die wir haben würden, um überhaupt heil über den Atlantik zu gelangen.

So stehen wir nun in Arrecife. Sämtliche Navigationsgerätschaft, die wir bislang dabei hatten, schaffen wir von Bord. Desgleichen Bücher und Karten. Wir rechnen aus, dass wir im Schnitt mit fünf Knoten Fahrt vorankommen sollten. Außerdem kalkulieren wir Steuerfehler ein. Je 15 Grad Abweichung nach Backbord und Steuerbord vom direkten Kurs dürften es wohl werden. Das verlängert den Weg um rund 15 Prozent. Ergibt am Ende eine Törndauer von ungefähr 29 Tagen. Falls alles gut geht.

Bei Neumond legen wir ab. So können wir anfangs und auch gegen Ende der Reise die Sterne an einem schwarzen Firmament gut beobachten. Der Wind weht leicht, und wir sind voller Tatendrang, ja voller Gewissheit, dass wir die Aufgabe meistern werden.

Für 30 Tage haben wir 90 Liter Trinkwasser an Bord genommen. Dazu 16 U

### U DIE „MICROMEGAS 3“



Beim Bau des Bootes ließen sich die Brüder Beque von Auslegerkanus inspirieren, die ihren Ursprung in Polynesien und Malaysia haben.

Länge	6,50 m
Breite ohne/mit Ausleger	0,80/3,60 m
Tiefgang	0,30 m
Gewicht	300 Kg
Stehhöhe Kajüte	0,90 m
Segelfläche	21 m <sup>2</sup>
Bauweise	Die Rümpfe bestehen aus rotem Zedernholz, die Verbindungspaneel dazwischen aus finnische r'anne. Die gesamte Konstruktion wurde erst klarlackiert, danach mit einer dünnen transparenten Glasfaserschicht überzogen.



## DER KURS STEHT IN DEN STERNEN. Was aber, wenn plötzlich dic hte Wolken aufziehen?

Kilogramm Gofio, eine Spezialität der Kanaren. Dabei handelt es sich um ein gemahlenes und bereits vorgeröstetes Gemisch aus Mais und Getreide. Es lässt sich mit anderen Zutaten kombinieren und braucht nicht mehr gebacken zu werden. Der restliche Proviant besteht aus acht Kilo Zucker, acht Kilo Milchpulver, 30 Flaschen Tabasco, 90 Sardinenbüchsen, eineinhalb Liter Essig, etwas Salz und Pfeffer. Mehr nicht. Eine halbe Stunde haben wir für den Einkauf benötigt.

Gleich zu Beginn sucht uns eine Flaute heim. Vor der Küste Fuerteventuras liegen wir begedreht, warten auf Wind. Der lässt zum Glück nicht lange auf sich warten. Schon in der zweiten Nacht rauschen wir platt vor dem Laken mit 10 bis 15 Knoten dahin. Kurs Südwest. Dann aber ziehen Wolken auf, nehmen uns die Sicht auf die Sterne. Zu dem segeln wir viel zu nass. Also reffen statt in der Dun-

kelheit einen halsbrecherischen Blindflug zu riskieren.

Am nächsten Tag liegen die Kanaren außer Sicht hinter dem Horizont zurück. Wir haben vor, zunächst etwa zehn Tage lang in südwestliche Richtung zu segeln. Bereits nach 72 Stunden sind wir ganz schön erschöpft. Der Wind bläst stetig mit 5 bis 6 Beaufort. Eine kurze, steile See lässt das Leben auf unserem lächerlich klein anmutenden Boot entsetzlich unbequem werden. Keine Chance, sich auf dem zwischen Rumpf und Ausleger gespannten Netz irgendwie aufrecht zu halten. Die Schaukelei ist enorm.

Angesichts der unruhigen Bewegungen des Bootes finden wir während der Freiwachen kaum in den Schlaf. Viel Wasser kommt über. Damit uns der Atlantik nicht bis in die Kniekehlen steigt, kleben wir unser altes Ölzeug unten an den Knöcheln mit Klebeband zu.

Tagsüber orientieren wir uns an der Sonne. Um den Kurs zu halten, lassen wir sie morgens aus 45 Grad von Backbord auf unser Heck scheinen. Am Nachmittag steuern wir dann so, dass ihr Licht aus 45 Grad die Steuerbordseite unseres Bugs trifft. Nachts segeln wir mit Hilfe des Polarsterns. Da er stets im Norden steht, lässt sich aus seiner Position die Ausrichtung aller anderen Sterne ableiten.

Zu Beginn unseres Törns haben wir uns sämtliche Sternbilder eingepägt. Nun helfen uns vor allem solche Himmelskörper, die knapp über dem Horizont leuchten. Sterne, die hoch oben am Firmament strahlen, liefern uns hingegen einen zu ungenauen Azimut.

Wie tagsüber die Sonne gehen auch die Sterne am Nachthimmel im Osten auf und im Westen unter. Unser Fahrplan für die Nacht sieht wie folgt aus:

Zu Beginn weist uns Betelgeuze den Weg nach Westen. Das ist der Hauptstern im Sternbild Orion. Dreht der Himmel in den nachfolgenden Stunden weiter, geht Betelgeuze unter, und an seine Stelle tritt Procyon aus dem Sternbild Canis Minor, dem Kleinen Hund.

Die Reihe setzt sich fort. Alphard aus der Hydra, der Wasserschlange, dann Regulus aus dem Sternbild des Löwen, schließlich Spica aus der Virgo, der Jungfrau. Wenn am Ende der Nacht Arcturus aus dem Sternbild des Bootes, dem Bärenhüter, hinter dem Horizont versinkt, bricht auch schon bald der nächste Tag an.

Schwierig sind die Übergangsstunden. In der Abend- und Morgen-

dämmerung, wenn die Sonne nicht scheint und die Sterne nicht leuchten, sind wir ohne Orientierung. In dieser Zeit versuchen wir, den Kurs anhand der Windrichtung und dem Verlauf der Wellen zu halten.

Am fünften Tag klemmt plötzlich die Pinne unseres Bootes. Dann klappt das Ruderblatt hoch. Ein Arretierungsstift ist

unter der Dauerlast gebrochen. Die Reparatur gelingt zwar, ist aber äußerst langwierig. Ich muss dazu ins Wasser. Immerhin, wir sind bereits weit genug südlich, sodass das Meer angenehm warm ist. Der Zwischenfall hat aber sein Gutes. Uns wird klar, dass nicht nur das Schiff, sondern auch wir regelmäßig eine Pause brauchen. Da die Sonne zur Tages-



Die Enge in dem schmalen Kanurumpf ist bedrückend. Zu zweit hält man es nur kurze Zeit darin aus



## VIELE ENTBEHRUNGEN. Machen sie sich am Ende bezahlt?



Wissenschaftliche Neugier und Abenteuerlust, beides treibt die 53-jährigen Brüder an

mitte eh zu hoch am Himmel steht, um sich an ihr vernünftig orientieren zu können, beschließen wir, für den Rest des Törns jeweils mittags eine Stunde lang beizudrehen. Wir nutzen die Freizeit, um uns auszuruhen, zu baden, uns und unsere Sachen zu trocknen, Fotos zu schießen, das Boot zu überprüfen. Wir segeln schließlich kein Wettrennen.

In der siebten Nacht entdecken wir erstmals das Kreuz des Südens am Himmel. Wir wissen, dass es in seiner vertikalen Ausdehnung ungefähr sechs Grad misst. Daher schätzen wir die Höhe von Accrux über dem Horizont auf etwa fünf Grad. Accrux ist der untere und zugleich größte Stern des Kreuzes. Vor unserer Abfahrt hatten wir ausgerechnet, dass wir ihn in elf Grad Höhe beobachten müssen, um auf gleicher Höhe mit unserem Ziel La Désirade zu sein. Die Insel liegt auf etwa 16 Grad Nord.

Der Rest ist einfache Mathematik: Aus der Differenz von elf und fünf Grad schließen wir, dass wir noch sechs Grad zu

weit nördlich sind, momentan also auf 22 Grad nördlicher Breite segeln. Damit liegt zwar noch ein großer Teil des Weges vor uns, aber immerhin, den Wendekreis haben wir schon passiert.

Dann aber passiert das, was wir am meisten befürchtet haben: Das Wetter verschlechtert sich drastisch, Wolken ziehn auf und nehmen uns die Sicht auf die Gestirne. Nachts müssen wir mangels Orientierung jetzt das Boot aufstoppen. Tagsüber versuchen wir, wenigstens einen hellen Fleck im undurchsichtigen Grau auszumachen, der uns den Weg weist. Das macht das Steuern noch anstrengender.

Unsere Stimmung sinkt rapide. Zumal auch die Ruhepausen in der engen, ledig-

lich 1,70 Meter langen und 40 Zentimeter breiten Sperrholzkoje kaum Erholung bringt.

Aus unserem Frust über den Stillstand entsteht Ärger, Wut, Verzweiflung. Wir schnauzen uns gegenseitig an, viel fehlt nicht zum handfesten Streit. Das Meer, bislang in freundlichem Blau schimmernd, ist mit einem Male eine graue, hässlich gurgelnde Masse.

Um uns abzulenken und um unser Nahrungsangebot zu bereichern, angeln wir, sogar mit Erfolg. Ab und an geht uns eine große Dorade an den Haken. Wir essen den Fisch so weit wie möglich roh. Was übrig bleibt, salzen wir ein und lagern es in Essig.

Der Wind schrallt, kommt immer mehr aus Nordwesten. Zudem setzt eine lange Dünung ein. Wir wissen nicht, was das bedeutet. Verschlechtert sich das Wetter weiter? Uns beschleicht Angst. Doch einerlei, wir müssen es nehmen, wie es kommt. Immerhin bringt uns der Wind weiter nach Süden voran. Doch der Himmel zieht sich leider noch stärker zu. Die Sonne ist tagsüber nicht mal mehr Minutenweise zu sehen. Fast ist es dunkel! Uns bleibt nichts anderes übrig, als unseren Kurs notdürftig nach Wind und Wellen auszurichten.

Ab dem zehnten Tag beginnen wir, mehr westlich als südlich zu steuern. Ein Trost inmitten des Dunstes um uns herum sind die ausgiebigen Bäder im nun traumhaft warmen Wasser. Dennoch sind wir wachsam und halten nach gefährlich großen Fischen Ausschau. Vor wenigen Tagen sind uns stundenlang gewaltige Schwerfische gefolgt. **U**



Wenn die Sonne im Zenit steht, stoppen die Segler ihr Boot auf. Zeit zum Angeln, Baden und Schlafen

## MIT JEDEM TAG WACHSEN DIE ZWEIFEL. Wo liegt das Ziel?



Die Proa ist simpel gehalten. Segelmanöver sind mit wenigen Handschlägen erledigt

Tage vergehen, der Himmel bleibt schrecklich bedeckt. Wir zweifeln langsam am Erfolg unseres Experiments. Wann und vor allem wo werden wir die amerikanische Küste erreichen? Nach 16 Tagen haben wir unseren Ausgangsberechnungen zufolge die Hälfte des Weges geschafft. Doch haben wir das wirklich? Wie viele Seemeilen mögen noch vor uns liegen? Trotz aller Ungewissheit befördern wir die Flasche mit den Briefen über Bord, die uns die Kinder unseres Heimatdorfes mitgegeben hatten. „In der Mitte des Atlantiks“, hatten sie gesagt.

Weiter segeln wir, mit gerefften Segeln, langsam wie eine Ente 2 CV. Wir machen uns keine Illusionen mehr, mit dieser Geschwindigkeit, werden wir mehr als 30 Tage brauchen. Endlich, am 19. Tag, klart der Himmel ein wenig auf. In der Nacht sehen wir das Kreuz des Südens wieder. Doch nur für kurze Zeit. Tags drauf erneut eine dichte Wolkendecke am Himmel. Regen setzt ein. Die Verhältnisse an Bord werden nahezu unerträglich.

Enge. Nässe. Dazu modriger Gestank in der Minikajüte. In der Nacht dann Gewitter und ein steifer Wind. Wir sprechen uns gegenseitig Mut zu: „In ein paar Tagen sehen wir bestimmt wieder die Sterne, ganz bestimmt!“

Tatsächlich entdecken wir in der 21. Nacht noch einmal das Kreuz des Südens und darunter zwei Sterne aus dem Sternbild der Musca, der Fliege. Das ist gut. Wir öffnen die einzige Flasche Wein, die wir an Bord haben. Der baskische Kapitän eines Frachtschiffes hatte sie uns vor unsere Abfahrt geschenkt.

Das Wetter verbessert sich weiter. Die Wellen nehmen ab, der ersehnte

leichte Südostwind setzt ein. Zum ersten Mal segelt unser Kanu ruhig übers Meer. Es gelingt uns sogar, die Segel so einzustellen, dass wir die Pinn e arretieren können und unsere Schiff trotzdem Kurs hält.

Wir schlafen jetzt viel, trocken zwischendurch unsere Kleidung und behandeln unsere vom vielen Sitzen längst wundgescheuerten Pobacken mit Sardinenöl. Die Tage vergehen quälend langsam. Wir haben die Nase voll. Wir wollen ankommen. Egal wo.

In der Nacht auf den 25. Tag beobachten wir das Kreuz des Südens und die Musca. Deren zwei höhere Sterne leuchten auf halber Distanz zwischen Accrux und dem Horizont. Das heißt, wir befinden uns auf der Breite von La Désirade! Wir können es kaum glauben. Bleibt nur noch die Frage, wie weit die Insel noch entfernt ist. Doch auch diese Antwort lässt nicht lange auf sich warten.

Zwei Tage später, der Himmel strahlt in schönstem Blau, das Boot zieht mit geschätzten fünf bis acht Knoten dahin, wir haben gerade unseren regelmäßigen Badesopp beendet, da sagt Max plötzlich: „Da am Horizont, da ist was. Keine Wolke. Das ist eine Insel!“ Stück für Stück wächst sie am Horizont scheinbar aus dem Wasser. Lang und flach, mit einer nordwestlichen Ausdehnung. Wir halten darauf zu. Und von Stunde zu Stunde erhalten wir immer größere Gewissheit: Sie ist es tatsächlich, La Désirade! Unser Experiment ist gelungen.

*Emmanuel und Maximilien Berque*



Mehr Infos zu dieser und anderen Reisen der Brüder Berque im Web unter [www.sansboussole.com](http://www.sansboussole.com)



Akribisch wird Logbuch geführt, Etmale und Positionen geschätzt. Dann, nach 27 Tagen, Land in Sicht!