

Fahrtenwettbewerb 2023/24 – ausführlicher Bericht

Um meine Segelreise des Jahres 2023 zu erzählen, muss ich im Jahr 2001 beginnen. Es ist das Jahr, in dem ich mit meiner Crew von einer einjährigen Atlantik-Rundreise zurückkehre. Im Juni erreichen wir von den Azoren kommend mit unserer Yacht *Seamonster*, einer Najad 361, Baujahr 1996, den Hafen von Falmouth – mit ausgefallenem Motor. Während der mehrtägigen Zwangspause für die Reparatur knüpfen wir Kontakt zu den Seglern des Royal Cornwall Yacht Club (RCYC). Unsere Crew fällt dort sofort. Wir sind „die vier jungen Segler, die gerade mit Maschinenschaden von den Azoren gekommen sind.“ An einem Abend erzählt mir auf der Terrasse des Yachtclubs einer der Locals vom Azores-and-Back Race (AZAB). Es führe von Falmouth nach Ponta Delgada und zurück, sei eine der ältesten Hochseeregatten Englands und werde hier vom RCYC veranstaltet. Es finde alle vier Jahre statt und zugelassen seien nur double und single-handed Crews. Das wäre doch was für mich, oder? Von diesem Abend an war die Idee einer Teilnahme an diesem Rennen in meinem Kopf. Aber es sollten zwanzig Jahre vergehen, bis ich dieses Vorhaben in Angriff genommen habe.

Im Spätsommer des Jahres 2021 sitze ich mit meinen Eltern wieder an Bord der *Seamonster*. Sie ist seit nunmehr 25 Jahren ihre Yacht. Sie möchten mir etwas mitteilen: es sei in diesem Sommer bei ihnen die Einsicht gereift, dass es für sie altersbedingt an der Zeit ist, das Segeln aufzugeben. Ich habe diesen Schritt geahnt und so schwer es uns allen fällt, ihn zu akzeptieren, so richtig ist er. Und ich werde gefragt, ob ich die Yacht übernehmen möchte. Auch mit dieser Frage meiner Eltern habe ich irgendwann gerechnet. Und meine Antwort wäre eigentlich „nein“ gewesen. Ich lebe in Leipzig fernab der Küste, bin berufstätig und meine Patchwork-Familie besteht aus zwei Kindern und einer Partnerin, die zwar gern im Sommer zwei Wochen Urlaub auf dem Boot verbringen, aber aus denen keine leidenschaftlichen Segler geworden sind. Aber das müssten sie sein, um den Zeit- und Geldaufwand für den Unterhalt eines 11,20 m langen Schiffes zu rechtfertigen. Doch dann meldet sich die Erinnerung an Falmouth und das AZAB wieder.

Am Abend liege ich in meiner Koje und recherchiere im Internet nach Informationen zum AZAB-Race. Der Start zur nächsten, der 13. Auflage des Rennens ist für den 3. Juni 2023 festgesetzt. Also in knapp zwei Jahren. Ich lese weiter: Category 1 Ocean-Race, d.h. die Yachten müssen nach Offshore-Special-Regulations (OSR) Category 1 ausgerüstet und die Crews entsprechend qualifiziert sein; gewertet wird die Zeit nach IRC, neben der vollständigen Ausrüstung müssen eine Keel & Rudder-Inspection und eine Rigg-Inspection nachgewiesen werden; außerdem eine 300-Seemeilen lange Qualifying Passage in der Crewzusammensetzung und auf der Yacht, mit der teilgenommen werden soll. Das alles klingt erstmal nach viel Aufwand und hohen Ausgaben. Aber ich stöbere auch in Erfahrungsberichten, lese vom „Great Corinthian Spirit“, der guten Kameradschaft unter den Crews, die, weil ja maximal aus zwei Personen bestehend, in den Zeiten an Land umso kontaktfreudiger untereinander seien, von den Herausforderungen auf See, von Riggverlusten im 2019-Rennen, aber auch von den unglaublich intensiven Momenten in der Weite des Ozeans, von denen die Teilnehmer berichten. Zuletzt werfe ich noch einen Blick auf die Yachten, die am letzten AZAB teilgenommen haben, denn ich möchte nicht mit einer robusten Fahrtenyacht gegen lauter hochgezüchtete Rennziegen antreten. Unter den Startern in der 12. Auflage finden sich zahlreiche Rustlers, eine Bowman 40, eine Dehler 36 CWS aber eben auch die reinen Rennyachten wie Class40 oder Figaro. Mit einer Najad 361 kann ich mich also irgendwo zwischen Rustler 36 und Bowman 40 einreihen. Bevor ich einschlafe, weiß ich schon: das möchte ich machen. Noch zwei Jahre werde ich mich um die *Seamonster* kümmern. Für eine letzte, würdige Fahrt auf hoher See. Einhand.

Vorbereitung der Reise zu den Azoren – Checks, Seminare, Qualifying Passage

Im anstehenden Winterlager 2021/22 in Eckernförde möchte ich die meisten technischen Einbauten und Reparaturen für die lange Fahrt erledigen. Die Ausrüstungsliste nach OSR Category 1 ist wirklich lang und meine To-Do- und Einkaufslisten werden ebenfalls lang und länger. Um nur die Highlights zu nennen, die ich mir bis zum Frühjahr 2022 vorgenommen habe:

- neues Rettungsfloß nach ISO 9650-1 besorgen und zum Schiff bringen
- Genuaschotschine an Steuerbord austauschen
- zweiten Wassertank einbauen
- zweite manuelle Bilgepumpe einbauen
- rollbaren Code0 und Trysegel beim Segelmacher in Auftrag geben
- wegnehmbaren Bugspriet für Code0 bestellen und Beschläge anbauen
- Sicherheitsausrüstung erneuern und ergänzen
- Teilnahme an einem World Sailing anerkannten Medizin-auf-See-Kurs
- Unnötigen Krempel von Bord bringen

Etwas Kopfschmerzen bereitet mir ein Passus in den OSR wonach ich einen Nachweis benötige, dass meine Yacht der CE-Kategorie A entspricht. Die CE-Kategorien für Sportboote wurden erst 1998 eingeführt, die *Seamonster* wurde 1996 gebaut. Spätere Yachten dieser Modellreihe haben ein CE A-Zertifikat, meine jedoch nicht. Von der Najad-Werft gibt es leider keine Unterstützung bei dem Thema. Nach Rücksprache mit Nick, dem technischen Verantwortlichen beim RCYC, vereinbaren wir, dass es ausreicht, wenn ein Gutachter im Rahmen der obligatorischen „Structural Inspection“ bestätigt, dass die *Seamonster* im Wesentlichen identisch mit den nachfolgenden Modellen der Serie gebaut worden ist und der Rumpf keine Mängel oder Schäden aufweist. Die ebenfalls verpflichtende „Keel and Rudder inspection“ wird bei der Gelegenheit gleich mit gemacht.

Bevor die *Seamonster* im Frühsommer 2022 wieder ins Wasser kommt, lasse ich noch einen aktiven Radarreflektor auf dem Masttop installieren – eine weitere obligatorische Sicherheitsauflage des RCYC für Yachten, die solo teilnehmen möchten.

Da ich die folgende Überwinterung in Brest in Frankreich plane und dort der Mast nicht gelegt werden soll, lasse ich die Inspektion des Riggs ebenfalls vor der Abreise nach Frankreich erledigen. Als Ende Juni 2022 der Gastechner mit den ausgetauschten alten Gasschläuchen von Bord geht, habe ich schließlich alle Stempel eingesammelt, die ich nach den OSR für die Teilnahme benötige. Bevor es nach Frankreich geht, schraube ich zusammen mit meiner Schwester die alte Aries-Windsteueranlage an die Beschläge am Spiegel der *Seamonster*. Den 20-jährigen Dornröschenschlaf auf dem Dachboden sieht man dem mechanischen Autopiloten kaum an.

Zur Abfahrt ist der neue Code0 leider noch nicht fertig, was ich aber dem Segelmacher nicht vorwerfen kann. Schließlich wollte ich die Vorliekslänge für das neue Segel vom Burgspriet bis zum Masttop erst bei stehendem Mast abmessen, damit es exakt passt. Und den Mast haben wir erst spät gestellt in diesem Jahr. Auf dieses Segel freue ich mich besonders, denn ich finde es optimal für den bevorstehenden Törn mit kleiner Crew: um die Azoren erwarte ich im Sommer wechselnde und leichte Winde. Da brauche ich für meine behäbige Yacht ein großes Segel, das ich auf einer großen Bandbreite an Kursen zum Wind einsetzen kann. Mit der Rollanlage soll es außerdem leicht handelbar sein.

Mein Freund Alexander, der die *Seamonster* fast so lange kennt wie ich, hat sich inzwischen überlegt, dass er den ersten Abschnitt des AZAB von Falmouth zu den Azoren mit mir zusammen segeln möchte. Darüber freue ich mich sehr, denn wir haben als zweier-Crew schon viele Abenteuer auf dem Boot zusammen bestanden. Aber damit werden auch zwei

Qualifying Passages über 300 Seemeilen notwendig: einmal mit Alex, einmal allein. Unsere Double-Handed-Passage haben wir für den Sommer 2022 von Scheveningen nach Jersey angesetzt. Doch am Tag vor dem geplanten Auslaufen erkrankt Alex Mutter schwer. Wir besprechen bis in den späten Abend, wie es weiter gehen soll bis Alex die Entscheidung trifft, direkt am nächsten Morgen zu seiner Mutter zu fahren. Jetzt stehe ich vor der Wahl, wie ich weiter segeln soll: fahre ich etappenweise oder nutze ich die Gelegenheit und erledige meine 300-Seemeilen-solo Qualifying Passage? Eigentlich hatte ich dafür Ende August eine Fahrt von Brest 150 Seemeilen auf den Atlantik hinaus und wieder zurück vorgesehen und nicht den dichtbefahrenen Englischen Kanal und die südliche Nordsee. Andererseits habe ich für die nächsten drei Tage eine zuverlässige Wetterprognose, die leichte bis mäßige Winde und geringen Wellengang vorhersagt. Ich wiege die Risiken (hohe Verkehrsdichte) gegen die Vorteile (gutes Wetter + 300-Seemeilen-Aufgabe ist abgehakt) ab und entscheide mich, die Strecke allein zu segeln. Bereits am zweiten Tag auf See, nach dem Passieren von Calais merke ich: Einhandsegeln – das ist genau mein Ding. 36 Stunden später laufe ich in St. Helier ein und bin ich regelrecht euphorisiert. Jetzt bin ich noch zuversichtlicher, die Strecke von den Azoren nach England mit der *Seamonster* auch allein bewältigen zu können. Die restliche Strecke bis Brest legen wir in kleinen Etappen mit Familie und Freunden an Bord zurück.



Bild 1 (links): Aufbruch zur 300-sm-Qualifying-Passage im Sommer 2022, Scheveningen. Rechts: Frühzeitig ausprobiert: mit Klettergurt und Seilklemme allein in den Mast.

Ende August 2022 reise ich erneut nach Brest, um den Code0, der nun endlich fertig ist, auszuprobieren und ein paar Baustellen an Bord in Angriff zu nehmen, die sich über die Saison aufgetan haben. Meine Zeit reicht für einen Probeschlag auf der Rade de Brest. Das Segel sitzt perfekt wie ein Maßanzug! Die *Seamonster* macht bei 8kt Wind 6kt Fahrt durchs Wasser – ein neuer Rekord. Ich bin sofort begeistert von dem Segel und freue mich darüber, dass das Resultat meiner Überlegungen für die Abmessungen und Position des Bugsprits, die Lage der Beschläge und die Arbeit von Carsten Holm von Holm Segel im Zusammenspiel zu so einem guten Ergebnis geführt haben.

Allerdings ist das Ausmaß der Arbeiten, die ich zu erledigen habe, bei genauerer Betrachtung etwas erschreckend: Als ich beim Boot ankomme, stelle ich fest, dass sich vier der Teakstäbe auf dem Kajütaufbau gelöst haben. Im Salon gibt es eine undichte Stelle. Während der ergiebigen bretonischen Regengüsse tropft es von der Deckenverkleidung genau auf die Backbord-Salonkoje, die ich während der Überfahrten zum Schlafen nutzen möchte. Ich vermute, dass es mit den abgelösten Teakstäben zusammenhängt. Wie genau, ist mir allerdings nicht klar. Außerdem gibt es wieder Probleme mit dem Fäkalientank. Er lässt sich auf See nicht richtig entleeren und scheint teilweise Inhalt in die Bilge abgegeben zu haben. Das war

bereits während der Saison geruchlich erkennbar, aber die einfache Lösung, auf die ich gehofft hatte, bringt keine Besserung. Es hilft alles nichts: ich werde ein weiteres Mal nach Brest reisen müssen, um alles in den Griff zu bekommen. Außerdem komme ich nicht darum herum, ein weiteres Vorsegel anschaffen zu müssen. Laut OSR brauche ich nicht nur eine Sturmfock, die sich unabhängig vom Profilverstak setzen lässt, sondern außerdem noch eine etwas größere Schwerwetterfock aus signalfarbenem Segeltuch, ebenfalls unabhängig vom Profilverstak setzbar. Ich haderte ein wenig mit dieser Vorschrift, da ich mir beim besten Willen nicht vorstellen möchte, einhand bei Windstärke 8 auf dem Vorschiff am Kutterstak die Starkwindfock mit Stakreitern gegen die Sturmfock auszuwechseln. Da würde ich bei Windstärke 7 lieber gleich die Sturmfock setzen und dann nach Möglichkeit im Cockpit bleiben. Als ich jedoch für die Anreise nach Brest meine Reiselektüre *Allein gegen den Wind* von Wilfried Erdmann aus dem Bücherregal ziehe, stutze ich, als ich auf das Umschlagfoto blicke: Wilfried hat ja Bindereffs in seinen Vorsegeln! Das ist doch genau das, was ich für meine Starkwindfock brauche! Dann muss ich im Sturm keine Vorsegel wechseln, sondern reffe einfach die Starkwindfock auf Sturmfockmaß. Ende August hole ich mir also drei Starkwindfock-Angebote bei Segelmachern in Brest ein. Im Oktober 2022 erteile ich einem der dreien den Auftrag mit dem Hinweis, dass ich das Segel spätestens bis Mitte April 2023 brauche, weil ich sonst nicht am AZAB teilnehmen kann. Und ich verbringe weitere fünf Tage bei ungemütlichem Wetter an Bord damit, den einlamierten Edelstahlfäkalientank zu zerflexen, einen neuen aus Kunststoff einzubauen, die abgelösten Teakstäbe auf dem Aufbau zu reparieren und diverse andere Arbeiten in Angriff zu nehmen. An diesen Tagen bereue ich meinen Entschluss, die *Seamonster* im nächsten Jahr zu verkaufen, keine Sekunde. Am Abend vor meiner Rückfahrt gehe ich noch einmal die OSR durch: habe ich noch irgendwas vergessen? Jetzt ist die letzte Möglichkeit an Bord Fotos zu machen oder Stellen auszumessen. Im Dokument mit den OSR hatte ich mir beim Punkt „Emergency Pump with a minimum capacity of 200 l/min“ noch eine Notiz gemacht: „capacity checken“. Wieviel Liter pro Minute schafft eigentlich meine Standardbilgepumpe? Ich suche nach einer Angabe auf der Pumpe, dort steht aber nichts. Ich durchsuche den Ordner mit den Betriebsanleitungen und werde fündig: es sind gerade mal 20 l/min. Na klar, das hätte ich mir eigentlich herleiten können, dass die bei weitem nicht so viel schafft. 200 l ist die Menge, die in eine Badewanne passt. Ich brauche also noch eine Pumpe, die mit 12 V betrieben wird und eine volle Badewanne in einer Minute leer pumpen kann! Mit gemischten Gefühlen verlasse ich mein Schiff bis zum Frühjahr. Im Januar 2023 wird es ernst: das Startgeld in Höhe von etwa 700 Pfund wird fällig, die Anmeldung zum AZAB verbindlich. Etwa 70 Yachten haben sich zu diesem Zeitpunkt registriert. Im Februar steht der nächste Pflichttermin an: die Teilnahme an einem World Sailing-zertifizierten Hochseesicherheitstraining. Ich habe mich bei der Auswahl des Seminaranbieters für Fire & Safety Training in Elsfleth entschieden, weil dort im Übungsbecken mit Windmaschine, künstlichem Regen und Wellengang einer der aufwendigsten Seesimulatoren in Deutschland für das Training genutzt werden kann. Tatsächlich ist dieses Training im Becken eine echte Herausforderung: Umdrehen einer Rettungsinsel, danach hineinklettern; Bergen mit einer Seilwinde – sogar die Abwinde des Rettungshubschraubers werden mit einem Rotor an der Hallendecke nachgeahmt – und erklimmen einer Bergeleiter vom Wasser aus geben einen Eindruck davon, was mir im nahezu schlimmsten Fall auf See bevorstehen könnte. Nach dem Seminar kommen noch auf die Einkaufsliste: Leak Hero und Brunnenschaum zur

Leckbekämpfung in der Yacht, OLEAS Modular-Druckverbände zur Leckbekämpfung am Segler.



Bild 2: Zustand Salon und Pantry beim Einbau der Bilgepumpe und anderer Arbeiten, April 2023.



Bild 4: Die 200l/min-Pumpe an ihrem Einsatzort.

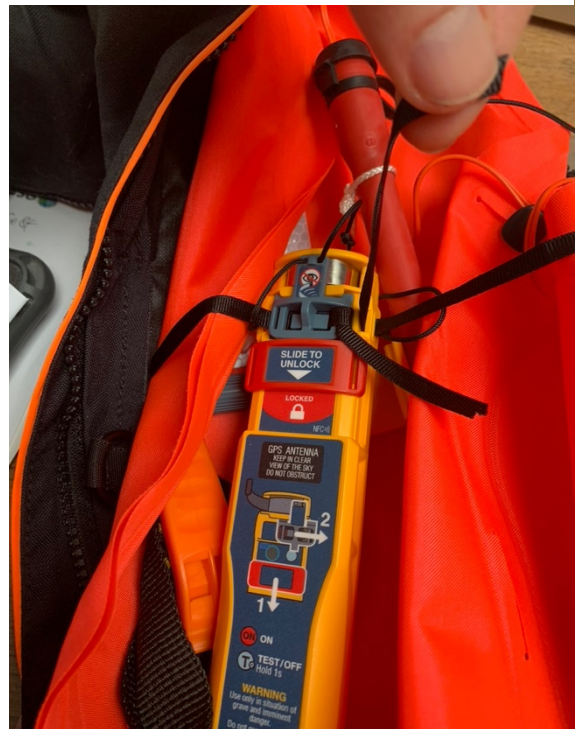


Bild 3: PLB3 von RescueMe wird in die Rettungs-
weste integriert.

Etwa zu diesem Zeitpunkt beginne ich mich zu wundern, dass ich noch nichts vom Segelmacher in Brest gehört habe. Wie weit ist er wohl mit meiner Schwerwetterfock? E-Mails bleiben unbeantwortet. Also rufe ich an: auf meine Nachfrage bekomme ich die lapidare Antwort, dass er das Segel noch nicht angefangen habe und es auch nicht mehr bis Mitte April fertigbekomme. So ein Mist. Wo bekomme ich binnen zwei Monaten jetzt eine Schwerwetterfock hergezaubert? Ich rufe Carsten Holm an und schildere ihm meine Situation. „Eigentlich unmöglich in zwei Monaten, aber für Dich mach ich das noch fertig“, beruhigt er mich. Nur gebe es zurzeit Lieferschwierigkeiten bei signalfarbenem Segeltuch, ich brauche also etwas Geduld.

Im März treffe ich die letzten Entscheidungen für den Inhalt meiner medizinischen Ausstattung. Nach dem Gespräch mit einem befreundeten Notfallmediziner streiche ich alle Medikamente, die ich mir mit einer Spritze verabreichen müsste, von der Liste. Meine Priorität liegt darauf handlungsfähig zu bleiben bis professionelle Hilfe eintrifft – also eventuellen Blutverlust eindämmen, Schmerzen lindern, Infektionen für mehrere Tage bekämpfen können.

Die Regattaleitung bittet um die Einsendung des IRC-Zertifikats, damit sie anhand der Rennwerte die Yachten in vier Gruppen einteilen kann. Den Antrag hatte ich bereits vor Wochen beim DSV gestellt. Für mich als Fahrtensegler ist das komplettes Neuland. Das Zertifikat ist immer noch nicht da. Ich werde langsam nervös.

Von Brest nach Falmouth

Am Samstag, den 22. April 2023 breche ich mit Alex nach Brest auf. Durch die Situation mit seiner Mutter mussten wir Anfang des Jahres feststellen, dass die Zeit für die notwendigen Seminare und eine gemeinsame 300-Seemeilen-Passage nicht reichen wird, ich also das AZAB in beide Richtungen allein bestreiten werde. Dafür hilft er mir jetzt bei den letzten Vorbereitungen und der Überfahrt nach Falmouth. Die Schwerwetterfock ist gerade fertig geworden und ich bitte Carsten, das Segel direkt nach Brest zu schicken.

Dort steht die *Seamons* noch an Land. Das Unterwasserschiff wurde gestrichen, der Motor gewartet, die Wellendichtung ausgetauscht. Ich mache mich sofort an den Einbau der 200-Liter-Pumpe, während Alex die Arbeit am Teakdeck beendet. Als ich ihn bitte, die brüchig gewordenen Abdeckungen der Doradelüfter auszutauschen, finden wir die Ursache für die Leckage im Kajütdeck: dort, wo die Lüfter durch das Deck geführt werden, sind die Dichtungen marode und der Bereich um die Lüfter feucht. Jetzt müssen wir nicht nur die Abdeckungen tauschen, sondern auch die Durchführungen ausbauen, den Bereich trockenen lassen und die neuen Durchführungen mit Dichtmasse einsetzen. Viel zusätzliche Arbeit. Aber die Aussicht darauf, in einer trockenen Yacht zu den Azoren zu segeln, ist die Mühe allemal wert. Derweil verfolge ich den Sendungsstatus des Vorsegels. Das Segel hängt seit drei Tagen im Logistikzentrum bei Straßbourg fest. Was ist da los? DHL ist nicht mehr zuständig, da die Sendung an *La Poste* übergeben wurde, und dort kann niemand etwas mit der deutschen Sendungsnummer anfangen. Die *Seamons* wird ins Wasser gelassen und ist startklar für den Schlag nach Falmouth. Nur das Segel fehlt noch. Wir nutzen die Zeit, um langhaltbare Lebensmittel einzukaufen und in den Schapps zu verstauen. Die Arbeit geht nicht aus, aber die Zeit rennt uns davon. Es ist Donnerstag und am Sonntag gehen unsere Züge und Flüge von England zurück nach Deutschland. Wir setzen uns eine Deadline: Freitagmittag laufen wir aus, mit oder ohne Schwerwetterfock.

Um 14:45 Uhr am folgenden Tag legen wir ab – ohne Schwerwetterfock und mit vorhergesagter Flaute und hoher Wahrscheinlichkeit von Nebel im westlichen Englischen Kanal. Wir haben aber keinen Spielraum mehr die Abreise zu verschieben: die *Seamons* muss jetzt

nach Falmouth gesegelt werden, sonst wird es mit dem AZAB nichts mehr. Zeitdruck wollte ich immer vermeiden bei der gesamten Vorbereitung, konnte ihm aber am Ende doch nicht enttrinnen. Und so tasten wir uns unter Motor bei Einbruch der Dämmerung und einsetzendem Nebel aus dem *Chenal du Four* in den Englischen Kanal. Das UKW-Radio läuft mit, der aktive Radarreflektor und das AIS sind „on air“. Wir legen fest, einen Nahbereich von einer Seemeile um Frachtschiffe und Fischer zu meiden. Andere Sportboote sind hier heute Nacht unter diesen Bedingungen schon längst nicht mehr unterwegs. Um drei Uhr früh wird die Sicht so schlecht, dass das Toplicht den Schatten des Riggs in den Nebel projiziert. Wir lauschen mehr nach anderen Schiffen, als dass wir Ausschau halten. Letztlich kommen wir aber gut durch den Verkehr: nur zwei Frachtern kommen wir auf die festgelegte eine Seemeile nahe. Am späten Vormittag verflüchtigt sich „Graf Grau“, gegen 13 Uhr passieren wir *The Menacles* an der Küste von Cornwall. Um 15:15 machen wir in der Pendennis Marina in Falmouth fest. Ohne die Unterstützung von Alex hätte ich wahrscheinlich während der letzten Woche aufgegeben.



Bild 5 Links: Planung der Etappe Brest-Falmouth zusammen mit Alex. Mitte: Die Schwerwetterfock im Garten in Leipzig. Rechts: Korrektur des Kippfehlers am Sextanten in Falmouth.

Der Countdown läuft – die letzten Wochen vor dem AZAB-Start

Am darauffolgenden Dienstag trifft das Segel bei der Post in Brest ein. Ich befinde mich in Leipzig, die *Seamonster* in Falmouth und das Segel in Brest. Würde ich nichts tun, würde das Segel wohl automatisch nach 14 Tagen zurück an den Absender – also zu mir nach Hause – geschickt werden. Das würde bedeuten: 14 Tage warten, bis das Segel sich (hoffentlich) wieder auf den Rückweg macht und weitere 10 Tag, bis es hier (hoffentlich) eintreffen würde. So entspannt bin ich vier Wochen vor dem Start nicht. Am 9./10. Mai kann ich es einrichten, nach Brest zu reisen. Nach einer kurzen Nacht im Hotel stehe ich morgens um 8:00 vor der Postfiliale und nehme mein Segel in Empfang. Dann nichts wie los zum Flughafen und zurück nach Leipzig. Hoffentlich, denke ich, wird der Karton in Paris und Frankfurt vernünftig verladen.

Zwei Punkte stehen noch auf meiner To-Do Liste für den Mai: einmal Pflicht, einmal Kür. Die Pflicht ist die Kommunikation und der Datentransfer für die Wettervorhersagen. Das Thuraya-Satellitentelefon hat beim Datenempfang auf dem Englischen Kanal nicht zufriedenstellend funktioniert. Vielleicht hätte es da noch einen Work-Around gegeben. Ich möchte aber auf See Lösungen, die einfach funktionieren. Gerade vor einigen Wochen ist das IridiumGo-exec herausgekommen. Mit André, einem Bekannten vom Hochseesicherheitstraining, habe ich bereits einen Abnehmer für das Gerät nach dem AZAB gefunden und so fällt die Investition gleich etwas leichter. Ich bestelle das Rundum-Sorglos-Paket bei Predict Wind mit IridiumGo-exec-Hardware und einem Drei-Monats-Abo für hochauflösende Wetter-, Seegangs- und Strömungsvorhersagen. Der Test auf der Wiese im Stadtpark haut auch gleich

hin: WhatsApp-Nachrichten gehen direkt vom Handy raus ins Netz, Wetterdaten kommen direkt in die Predict-Wind-Offshore-App auf das Tablet. Der sonstige Datenstrom wird von der integrierten Firewall geblockt. Wunderbar einfach. Die Kür ist das Auffrischen der Astro-navigation. Die habe ich seit mehr als zwanzig Jahren nicht mehr praktiziert. Ich bestelle mir das nautische Jahrbuch 2023 von Harald Merkel, eine Funkquarzuhr von Casio mit hinrei-chender Genauigkeit und suche das alte Sporthochseeschifferschein-Buch, die Sight Reduc-tion Tables for Air Navigation und Bobby Schenks „Astronavigation“ aus dem Bücherregal. Ich nutze meine beruflich bedingten längeren Bahnfahrten, um die Übungsaufgaben aus dem SHS-Buch und von Bobby Schenk durchzurechnen. Ich wähle den Ansatz der Höhenme-thode nach St. Hilaire ohne Taschenrechner oder Laptop. Alle Berechnungen möchte ich wieder, wie vor zwanzig Jahren, elektronikfrei auf einem karierten Blatt Papier mit den Sight Reduction Tables lösen können.

Abschied und Aufbruch – von Leipzig nach Falmouth zum AZAB 2023

Am 25. Mai verabschiede ich mich von meinen Kindern. Sie leben im Wechselmodell bei ih-rer Mutter und mir. Und heute ist wieder Wechsel. Meine Große hat ausgerechnet am 3. Juni, dem Start der Regatta, ihre Jugendweihe. Wer im Osten Deutschlands lebt, weiß, dass das ein wichtiges Ereignis für die Jugendlichen hier ist. Und ich verpasse es. Und habe ein schlechtes Gewissen, wegen meiner Entscheidung, dem AZAB und meinem Abenteuerdrang den Vorrang zu geben. Überhaupt können meine Kinder meiner Hochseesegelleidenschaft nicht viel abgewinnen und finden mein ganzes Vorhaben nicht besonders toll. Ich verspre-che, vorsichtig zu segeln und gut auf mich aufzupassen. Und vielleicht gehört auch diese In-formation in diesen Bericht: im Mai habe ich erstmals ein Testament verfasst. Ich gehe zwar fest davon aus, dass ich zurückkehren werde. Aber ich gehe ein höheres Risiko ein, wenn ich 2500 Seemeilen einhand segel und bin es meinen Angehörigen schuldig, auch für den Fall, dass ich auf See bliebe, eine Regelung zu treffen.

Am 30. Juni verabschiede ich mich in aller Frühe von meiner Partnerin. Eine letzte innige Umarmung. Dann mache ich mich mit Reisetasche, Rucksack und der Schwerwetterfock als Sperrgepäck auf zum Flughafen Leipzig/Halle. Zu meiner Erleichterung sehe ich mein aufge-gebenes Gepäck am Gepäckband in Bristol wieder. Von dort geht es mit Bus und Zug weiter in das quirlige Städtchen Falmouth und an Bord der *Seamonster*. Neben mir im Hafen liegen Rob und Stephen mit ihrer *Colomere*, einer Contessa 32. Small Talk: von den ursprünglich mehr als 70 gemeldeten Yachten seien nur noch etwa 40 übrig, die am Samstag über die Startlinie gehen werden. Auch die *Seamonster* muss ja noch die letzte Hürde der Safety In-spection nehmen...

Am späten Nachmittag treffe ich Gilly. Sie ist eine der vielen Freiwilligen, die bei der Organi-sation des AZAB helfen. Sie ist mir und der Crew der *Frida*, der anderen deutschen Yacht, als Helferin zugeteilt.

Am nächsten Morgen räumen wir die Sachen, die während des AZAB zum Segelmacher ins Lager sollen, in den Kofferraum von Gillys Wagen. Darunter das Schlauchboot samt Außen-border und der Spinnaker. Ich hatte mich bereits vor Wochen gegen die Verwendung dieses Segels entschieden, weil ich aufgrund der zu erwartenden Windverhältnisse davon ausge-gangen bin, dass ich es ohnehin nicht sehr oft würde setzen können, der Spinnaker aber mein IRC-Rating verschlechtert hätte. Außerdem wollte ich bei meiner ersten Einhand-Blau-wasserfahrt keine unnötigen zusätzlichen Risiken eingehen, die das Setzen und vor allem das Bergen dieses Segels unweigerlich mit sich bringen würden. Danach geht es mit Tim und Andi von der *Frida* in den Safeway-Supermarkt für die Einkäufe. Ich plane meinen Proviant für 12 Tage Reisezeit plus einen Puffer von vier Tagen. Als ich an Bord die Lebensmittel

verstaue und den Kühlschrank in Betrieb nehme, muss ich leider feststellen, dass dieser nicht vernünftig kühlt. Ausgerechnet jetzt. Gilly übernimmt mehrere Anrufe bei Handwerksbetrieben, damit ich das Problem noch vor der Abreise beheben lassen kann.

Für den Abend hat der RCYC zum „Hog Roast“ auf die Terrasse des Clubhauses eingeladen. Nun stehe ich also wieder an genau dem Ort, wo vor 22 Jahren alles begonnen hat mit diesem AZAB-Abenteuer. Der Ausblick von hier ist immer noch derselbe wunderschöne: hinter dem Flaggenmast breitet sich das Bojenfeld mit unzähligen Yachten in der Mündung des River Fal aus. Die sanften, grünen Hügel am gegenüberliegenden Ufer werden von der Abendsonne beschienen und zur rechten erstreckt sich die Silhouette der Stadt bis zum kleinen Industriehafen.

Als ich mit meinem Pale Ale in der Hand in der Schlange zum Grillbuffet stehe, komme ich mit Bill ins Gespräch. Die Themen an diesem Abend sind in diesem Habitat für leicht verrückte Segler gesetzt: Wo kommst Du her? Mit welchem Boot segelst Du? Double- oder Single-handed? Bill segelt zusammen mit Tim auf der *Andrillot II*, einer Rustler 37. Als ich ihm erzähle, dass ich mit einer Najad 361 an den Start gehe, werde ich umgehend an den Tisch mit der „Rustler-Gang“ eingeladen. Dort sitzen bereits Graham und Mike von der *Chimera of Falmouth* und der Franzose David von der *Ventura* (beide Rustler 36). Mehrfach an diesem Abend, wenn ich die Frage „double or single-handed“ mit „single-handed“ beantworte, bekomme ich ein „lucky you...“ als Reaktion. Tatsächlich bin ich immer ein wenig nervös, wenn ich mich unter Engländern in solchen Small-Talk-Situationen befinde. Mir fehlt die Souveränität der Muttersprachler und ich bin in Sorge, ihre feinsinnigen Nuancen zu verpassen oder noch schlimmer: das, was nicht englischer Humor sein soll, fälschlicherweise als solchen zu interpretieren. Die Stimmung unter den Seglern ist an diesem Abend aber locker und der Umgang untereinander sehr wertschätzend, sodass ich die Anspannung bald ablege. Uns alle verbindet hier nicht nur die Leidenschaft für das Segeln, sondern auch die zurückliegende Zeit der intensiven Vorbereitung auf dieses Ereignis und die Vorfreude darauf, was uns in den kommenden Wochen erwartet. Ich fühle mich glücklich an diesem Abend, an diesem Ort und in Gesellschaft dieser Menschen.

Am folgenden Tag bereite ich die *Seamonster* für die Safety Inspection vor. Dafür soll unter anderem die Sturmbeseglung aus Trysegel und Sturmfock oder Schwerwetterfock gesetzt werden. Es ist windstill und so kann ich im Hafen zum ersten Mal die leuchtend rote Schwerwetterfock setzen. Carsten hat wieder Maßarbeit geleistet. Passendes Material ist die eine Seite des sicheren Segelns, passende Abläufe für den Einsatz dieses Materials die andere. Und so verbringe ich einige Zeit damit, einen geeigneten Ablauf für das einhändige Reffen meines neuen Segels zu finden und die nötigen Handgriffe zu trainieren. Um 14 Uhr kommt Jill an Bord und lässt sich meine Sicherheitsausrüstung zeigen. Im Wesentlichen ist sie zufrieden, bemängelt allerdings den Stauort meiner Feuerlöschdecke und den Umstand, dass mein Lifebelt mit einer Schlaufe anstatt eines Karabiners an meiner Rettungsweste befestigt wird. Denn, so argumentiert sie, ich könne mich so nicht selbst von meinem Lifebelt losmachen, wenn es sein müsste, ohne an den Karabiner gelangen zu müssen, mit dem ich am Boot eingepickt sei. Das ist tatsächlich ein guter Punkt. Nach kurzem Überlegen kommen wir auf die Idee einen Karabiner von einem anderen, alten Lifebelt abzuschneiden und in der Schlaufe meines Neuen zu befestigen. Jetzt passt alles und ich bekomme grünes Licht für den Start übermorgen.

Am Abend findet der offizielle Empfang mit Farewell Dinner im Seefahrtsmuseum von Falmouth statt. Nun steht auch fest, dass 35 Yachten an den Start gehen werden, davon neun mit Einhand-Crew.

Den Tag vor dem Start verbringe ich mit letzten kleineren Vorbereitungen, verhole die *Seammonster* vom Binnenhafen in den Außenhafen, fülle den Treibstofftank auf und finde Zeit, den Sextanten aus seinem Kasten zu holen und zu justieren. Außerdem koche ich Bohneneintopf mit Hackbällchen für die ersten zwei Tage auf See vor.



Bild 6 Links: Blick von der Terrasse des RCYC. Mitte: Hog Roast. Rechts: St. Austell AZAB Pale Ale Ausschank im Chain Locker's.

Leg 1 – von Falmouth nach Ponta Delgada

3.6. - Tag 1 auf See

Dann kommt der Tag der Abreise, den ich mit einer Jogging-Runde beginne. Danach English Breakfast und Skipper's Briefing im Chain Locker's Pub. Um 11:16 löse ich die Festmacher und lege ab. Um 12:00 Uhr ist der Start der Multihulls. Die *Seammonster* ist in der langsamsten Gruppe, die als letztes, um 12:40, startet. 12:42 überqueren wir die Startlinie bei SE, 3-4 Bft. und Sonnenschein. Nach drei Stunden auf Südkurs haben wir Lizard-Point erreicht und können auf SW-Kurs gehen. Der Code0 kommt zum Einsatz. Ich experimentiere in der leichten Brise ein wenig mit der optimalen Vorwind-Segelstellung: Code0 ausgebaumt in Luv, Großsegel in Lee und die Genua zu 2/3 entrollt und relativ dicht gefahren, soll die Lücke zwischen den beiden Segeln schließen. Mit dem Ergebnis bin ich zufrieden. So kann es in die erste Nacht gehen. Allerdings ziehen mir nun die *Chimera of Falmouth* und die *Andrillot II* unter Spinnaker davon. Am Abend lade ich mir nochmal über das Handynet ein umfangreiches Wetterupdate. Die Windvorhersagen für die nächsten Tage sind sich einig: 90% der Zeit bis zu den Azoren soll es zwischen 8 und 20kt Wind geben, überwiegend aus NE. Hätte ich den Spinnaker vielleicht doch besser mitgenommen? Diese Vorhersage ist allerdings zu schön, um wahr zu sein, denke ich mir. Es wird schon noch die Stunde meiner robusten Fahrtenyacht kommen, in der sie ihre Qualitäten in Seegang auf Am-Wind-Kursen ausspielen kann. Die erste Nacht auf See ist ruhig und sternenklar. Mit etwa 20-minütigen Povernaps hangele ich mich bis zum Morgen durch. Der Verkehr nimmt zum Glück spürbar ab. Dafür nimmt der Wind am nächsten Morgen spürbar zu auf 5 Bft.

4.6. - Tag 2 auf See

Beginne den Tag mit einem Wetterupdate per IridiumGo – klappt. Versuche, meine erste WhatsApp-Nachricht an meine kleine Follower Gruppe raus zu schicken – klappt leider nicht. Um kurz nach 9:00 Uhr messe ich eine erste Höhe der Sonne mit dem Sextanten. Gar nicht so einfach bei inzwischen 1,5 bis 2 m Wellenhöhe. Danach kurze Abschätzung, zu welcher Uhrzeit in etwa mein Schiffsmittag – also der Zeitpunkt, an dem die Sonne von meinem Schiff aus betrachtet ihren höchsten Stand erreicht – sein wird, damit ich die Möglichkeit

nicht verpasse, eine Mittagsbreite zu „schießen“. Danach neuer Versuch mit der WhatsApp Nachricht, dieses Mal mit mehr Geduld und erfolgreich. Gegen Mittag legt der Wind noch eine Schippe drauf: 5-6 Bft. Die *Seamster* läuft immer noch unter voll Zeug. Seegang inzwischen gute 2 Meter. Um 12:35 Uhr mache ich die Mittagsmessung mit dem Sextanten. Die zeichnerisch in der Küstenseekarte ermittelte Position ist etwa auf 2 Seemeilen genau gegenüber der GPS-Position. Damit bin ich unter den gegebenen Umständen zufrieden. Um eine 30 Seemeilen lange und 800 m hohe Insel zu finden, reicht diese Genauigkeit allemal. Am Nachmittag fahre ich die erste Halse bei 5 Bft. und 2 m Welle. Dafür brauche ich eine knappe halbe Stunde. Der Ablauf ist wie folgt: vom Cockpit aus viere ich den Spinnakerbaum, mit dem der Code0 ausgebaumt ist, schrittweise auf und rolle schrittweise den Code0 ein. Wenn der Code0 eingerollt und der Spibaum bis zum Vorstag gefiert ist, picke ich mich in den Streckgurt ein, gehe aufs Vorschiff, lifte den Spibaum am Mast hoch, viere die Nock ab und fixiere ihn vertikal am Mast. Danach löse ich den Bullenstander von der Klampe auf dem Vorschiff, schieße ihn auf und fixiere ihn unterhalb vom Lümmelbeschlag. Dann geht es zurück ins Cockpit. Dort picke ich mich um in eines der Cockpit-Püttinge, hole die Großschot dicht, lasse den Autopiloten die Halse fahren, viere das Groß wieder auf. Danach nehme ich die Genua über auf die neue Leeseite. Sodann gehe ich wieder im Streckgurt eingepickt auf der neuen Luvseite aufs Vorschiff, setze als erstes den Bullenstander auf der Vorschiffsklampe fest und installiere den Spibaum wieder in der Horizontalen. Dann gehe ich zurück ins Cockpit, rolle von dort stückweise den Code0 aus und hole den Spibaum mit der Schot nach achtern. Mir ist bei allem, was ich jetzt an Bord tue, wichtig, dass es kontrolliert und in Ruhe abläuft. Die *Seamster* hat über Tag alles gegeben und ist stundenlang über 7 kt gelaufen. Lese in „Der Spiegel der See“ von Joseph Conrad: „Du musst es deinem Schiff auch im Seegang leicht machen und darfst nie vergessen, dass du ihm seinen vollen Anteil an deinen Gedanken, deinem Können und deiner Eigenliebe schuldest. Dann wird dein Schiff für dich segeln, über Stag gehen und laufen, solange es kann.“ Die beiden Rustler 36 liegen wieder achteraus.



Bild 7 Links: Lizard Pt. querab! Mitte: Vorwindbesegelung aus Groß, gereffter Genua und ausgebaumten Code0. Rechts: 3D-Genuaschotholepunkt.

5.6. – Tag 3 auf See

Der Tag beginnt, wie immer, um 0:00 Uhr mit der Logbucheintragung auf der nächsten Logbuchseite: Position um Mitternacht, zurückgelegte Seemeilen, Wetter. Nächster Eintrag um 03:10 Uhr: „Natürlich kommen einem hier draußen noch Fischer in die Quere – nervig“. Der Tag ist ruhig – Wind aus E mit 4 Bft. Finde am Vormittag Zeit, die Kajütaufbauten zu polieren. Auch das Schiff hat seine Rechte. Gegen Mittag Wetterupdate und Positionen der Wettbewerber abgerufen. Bin eher auf der „Außenbahn“ unterwegs, also etwas nordwestlicher als die Meisten. Denke aber, dass das nicht schlecht ist, falls sich tatsächlich in drei Tagen eine Flaute NE-lich der Azoren entwickeln sollte. Heute 03h 45m Motor zum Laden der Batterie laufen gelassen. Motorühlwasser nachgefüllt. Am Abend zieht der Himmel zu. Die Nacht wird stockfinster – weder Mond noch Sterne zu sehen.

6.6. – Tag 4 auf See

Wetter stabil: E, später ENE, 4 Bft. Kann jetzt längere Schlafpausen machen. Zum Mittag Pasta Carbonara gekocht. Wo verstecken sich eigentlich die Tiere? Habe seit Tagen weder Delphine noch Vögel gesehen, dafür heute eine Qualle, eine Portugiesische Galeere. Um 19:55 habe ich 36 Stunden lang nicht die Segel angefasst, so konstant ist der Wind. Nach dem abendlichen Wetterupdate entscheide ich mich, die Schmetterlingskonfiguration zu beenden und mit 120° Windeinfallswinkel auf SW-Kurs zu gehen. Wind nimmt auf 5 Bft. zu.



Bild 8 Links: mein Schlafplatz auf der Backbord-Salonkoje. Mitte: Blick von meiner Koje aus auf das Tablett mit den AIS-Daten, Kurs und Geschwindigkeit. Rechts: Während der Nacht an Deck.

7.6. – Tag 5 auf See

Wieder pechschwarze Nacht ohne Mond und ohne Sterne. Um 0:13 überholt der Frachter Orient Innovation in 15 Seemeilen Abstand an Steuerbord. Der Tag bewölkt und diesig. Wechsel wieder in Schmetterlingsbesegelung. Um 14:00 630 Seemeilen auf der Logge. Bestimme den Zeitpunkt zur Halbzeit! Feiere zusammen mit dem Stoffelch bei Kaffee und Schokolade. Am späten Nachmittag Winddreher von E auf NE. Fahre eine Halse. Dauert immer noch 28 Minuten. Mache alles wieder in kleinen Schritten. Bleibe immer mit meinem Lifebelt, meiner „Nabelschnur“ mit der *Seamonster* verbunden. Gewissermaßen Achtsamkeitstraining, was ich hier mache. Gegen Abend dann Code0 eingerollt, gerade rechtzeitig, bevor Böen bis 30 Knoten über mich herfallen. See durch den Winddreher sehr unruhig. Fünfte Nacht auf See, wieder stockfinster, nur die Schaumkronen auf den Wellen schimmern im Grün der lumineszierenden Kleinstlebewesen. Kurz vor Mitternacht zweiter Auftritt auf dem Vorschiff für heute: Winddreht zurück auf E, Wellen gut 3 Meter und jetzt vollkommen kreuz und quer. Halse gefahren.

8.6. – Tag 6 auf See

Zum Morgengrauen dreht der Wind wieder zurück – nächste Halse. Code0 gesetzt. Gegen 09:00 Funkkontakt mir der SY *Bliss*: Maddy liegt mit ihrer 9,50m-Yacht einige Meilen vor mir und extrem gut im Rennen! Mittags große Sensation: Gerade will ich mein IridiumGO aufbauen, um meine WhatsApp-Nachrichten zu versenden, da sehe ich im Augenwinkel eine Rückenflosse querab durchs Wasser schneiden. Ein Wal? Oder doch nur eingebildet? Aber dann tatsächlich: eine Minute später sehe ich den ganzen Wal eine Welle hinter dem Heck surfen. Ein Orcaweibchen. Und dort hinten eine weitere Flosse, die durch die Wellen schneidet! Mindestens zwei Schwertwale, ein männlicher und ein weiblicher, nähren sich der *Seamonster*! Ich denke kurz an die Horrorgeschichten von den Orcas, die vor der Iberischen Halbinsel die Ruderblätter von Segelyachten angeknabbert haben. Die machen hoffentlich nicht gerade diese Woche einen Ausflug zu den Azoren. Ich beobachte die Tiere. Sie interessieren sich durchaus für die *Seamonster*, kommen immer wieder ganz nah herangeschwommen, surfen in nächster Nähe in den 3 Meter hohen Wellen. Aber am Ruderblatt haben sie offenbar kein Interesse. Brave Tiere. Etwa eine Stunde werde ich von ihnen begleitet, dann ziehen sie fort im grauen Ozean.

Am Abend mehrere Einsätze auf dem Vorschiff: erst den aufgerollten Code0 vor der Nacht geborgen und verstaut. Während ich das Wetterupdate herunter lade, dreht der Wind auf NNW, frischt auf mit Böen über 30 Knoten. Also wieder nach vorn, Kutterstag gesetzt, Schwerwetterfock aufs Vorschiff gehievt und im letzten Büchsenlicht angeschlagen. Als alles fertig zum Setzen ist, hat der Wind wieder auf 5-6 Bft abgenommen. Also nochmal vor und das Segel mit Zeisingen für die Nacht gesichert. Jetzt hat das neue Segel wenigstens mal Salzwasser abbekommen.

9.6. – Tag 7 auf See

Mit gerefften Segeln auf Am-Wind-Kurs durch die Nacht. Um 04:00 Uhr sollte der Wind wieder abnehmen, deshalb Wecker gestellt. Leider überhört. Sehr ärgerlich, denn der Wind hat abgenommen und ich hatte noch Reffs in den Segeln. Außerdem wollte ich noch mehr Höhe laufen, um dann später, wenn der Wind dann noch weiter abnimmt, so weit abfallen zu können, dass ich mit Code0 weitersegeln kann. Die *Bliss* ist mir auch entwischt. Na ja, nun ist es so. Gegen Mittag soll die Flaute kommen.

Logbucheintrag: „13:30: Wind sollte laut Vorhersagen jetzt eigentlich deutlich schwächer sein. Auch wenn der Wind jetzt recht südlich kommt, lasse ich die *Seamonster* mit 50° AWA unter Code0 weiter Geschwindigkeit machen. Mal sehen, was das Wolkenband an Steuerbord noch für Überraschungen bereithält. 13:50: Böen bis 6 Bft, Regen und Winddreher nach Norden. Etwa ein klassischer Frontdurchgang?“ Danach: Flaute.

Koche Risotto, dazu werden griechischer Salat und ein Glas Weißwein gereicht. Die Segel schlagen in der Dünung. Plötzlich fliegt der Travellerschlitten der Großschot von der Travellerschiene! Überall im Cockpit und auf dem Achterdeck kullern die Kugeln vom Kugellager herum. So ein Mist! Der ist hinüber. Also Kreativhandwerker-DIY-Workshop 300 Seemeilen nordwestlich der Azoren für mich selbst veranstaltet. Nach zwei Stunden habe ich einen Ersatz aus einem alten Genuaschotblock und einem Softschäkel gebastelt. Ich gebe mir Selbst ein großes Lob für die Reparatur. Nur die *Seamonster* hat dabei leider etwas gelitten.

Gegen Abend kommt wieder Wind auf: SW, 3 Bft. Damit habe ich nun fast schon keine Wahl mehr, ob ich im Osten oder im Westen um Sao Miguel herumfahren werde. Mit fehlen die 10 bis 15 Meilen, die ich in der Nacht nicht in Richtung Westen gut gemacht habe. Hoch am Wind geht es auf Südkurs auf einen Punkt östlich von Ponta do Arnel, dem östlichen Kap der Insel, zu.



Bild 9 Links: Der Travellerschlitten hat sich von der Schiene gelöst. Rechts: Ersatztravellerschlitten aus ausrangiertem Genuaschotblock und Softschäkel.

10.6. Tag 8 auf See

Vormittags endlich deutlicher Winddreher auf NW. Nochmal den Code0 setzen? Damit kann ich nicht genug Höhe laufen, um Ponta do Arnel anzulegen, aber noch ist der Wind leicht und ich kann mir noch etwas Höhenverlust erlauben. Lege mich nach dem Setzen in die Koje um Schlaf zu tanken für den Endspurt. Plötzlich ein Knall, der mich aufschrecken lässt! Ein Blick nach oben aus der Luke: blauer Himmel. „Moment, da müsste doch eigentlich das Segel zu sehen sein“, denke ich. Als ich an Deck komme, sehe ich den Code0 in Lee neben der Bordwand durchs Wasser schleifen. Das Fall ist gebrochen und das Segel vom Mast gefallen. Ziehe das gute Stück unversehrt wieder an Bord und setze die Genua. Letztlich genau im Richtigen Moment, denn seitdem kann ich Am-Wind bei bester Brise Sao Miguel anlegen. Wind Nordwest, 4-5 Bft. Berausche mich an der Sonne, dem Wind und der wildschäumenden Jagd über das tiefblaue Wasser. Noch 140 Seemeilen bis zum Ziel!

11.6. Tag 9 auf See

Eine Nacht mir Sternenhimmel! Logbucheinträge: „04:55: Lichter Stb. voraus! Sao Miguel in Sicht! Auch ein Leuchtfeuer ist auszumachen, die Kennung lässt sich aber noch nicht bestimmen, weil sich ständig Wellen davor schieben.“ „08:30: Sao Miguel schält sich aus dem Dunst. Welch wunderschöner Anblick, das saftige Grün auf den Steilhängen und die in die Bergflanken gesetzten Dörfer! Sieht so das Paradies aus?“ „09:30: Ponta do Arnel querab“ Jetzt muss ich mich noch einige Stunden dem Aufkreuzen hin Lee einer 800m hohen Insel widmen. Die letzten Meilen ziehen sich in einer Mischung aus thermischen Winden und Flaute wie Kaugummi dahin. Aber zur Abwechslung gibt es ja jetzt Land zu sehen und Schiffe zu beobachten. Um 17:29 gehe ich an der Hafentmole von Ponta Delgada durchs Ziel. Nach 1260 Seemeilen; 8 Tagen, 5 Stunden und 49 Minuten. Beim Anlegen helfen mir Andi und Tim von der *Frida*. Nach dem ersten Bier weiß ich schon gar nicht mehr wie man an Land geradeaus geht – alles schwankt auf festem Boden. Genieße die Ankunft und das Wiedersehen mit den Seglern aus Falmouth.

Aufenthalt auf Sao Miguel

12.6. – 19.6. Hafentage

Gleich am nächsten Tag zieht mich Tim im Bootsmannsstuhl in den Mast und hilft mir dabei, das gebrochene Code0-Fall auszutauschen. Tags darauf kann ich auch den Travellerschlitten dauerhaft reparieren. Ich mache mit Andi und Tim eine Autotour über die Vulkaninsel. Sie ist landschaftlich sehr abwechslungsreich und schön, mit saftiger Vegetation bestanden. Mit einem geliehenen Mountainbike unternehme ich noch einen weiteren Ausflug in den Westteil der Insel bis zur Cladeira das Sete Cidades, zur Blauen und Grünen Lagune. Während unseres Aufenthalts in Ponta Delgada sind wir Segler in intensivem Austausch. Es finden sich immer Segelthemen, hier und da braucht jemand eine helfende Hand an Bord oder jemanden mit dem auf irgendwas mit einem Bier angestoßen werden kann. Eine bemerkenswerte Leistung vollbringt David von der *Ventura*: er trifft als Vorletzter nach 13 Tagen in Ponta Delgada ein musste aber die letzten Tage ohne Autopilot und Windsteueranlage auskommen, da ihm beides ausgefallen war – das ist als Einhandsegler eine echte Herausforderung! Am 18.6. gibt es ein Dinner im Club Naval und eine kleine Siegerehrung für das erste Leg: Tim und Andi sind als dritte über die Ziellinie gefahren und zweite nach verrechneter Zeit in der Class II geworden – eine starke Leistung! Für mich ist Platz 8 von 13 in Class IV und 6 von 9 bei den Einhandseglern nach korrigierter Zeit aber auch ein Ergebnis, mit dem ich zufrieden bin. Einen Tag vor der Rückreise stocke ich meine Vorräte für die Rückfahrt auf. Der Einkauf auf dem Markt in Ponta Delgada ist ein Erlebnis. Dort gibt es alle Produkte, die die Insel hervorbringt, vor allem Gemüse, Käse und Ananas. Man ist auf der Insel schon ein wenig stolz darauf, der einzige Ort in Europa zu sein, an dem Ananas produziert werden. Zwei davon gehen mit der *Seamonster* auf Reisen.



Bild 10 (im Uhrzeigersinn): Ankunft in Ponta Delgada; AZAB-Crews beim letzten Abend vor der Rückreise; Ananas aus lokalem Anbau; mit Tim und Andi auf Inselrundfahrt; Vulkankratersee Lagoa Verde.

Leg 2 – von Ponta Delgada nach Falmouth

20.6. Tag 1 auf See – Rückreise

Der Tag beginnt für mich mit einem English Breakfast auf der *Andrillot II*. Tim segelt mit seinem Sohn Robert zurück und die beiden haben mich zum Frühstück an Bord eingeladen. Wir diskutieren die Wetterprognosen für die Rückfahrt. Und die Frage, ob die Insel nach dem Start linksherum oder rechtsherum umfahren werden sollte. War für den Hinweg die Hauptwindrichtung NE vorhergesagt, so wird uns für den Rückweg nun ein konstanter S-SW-Wind prophezeit. Das ist eigentlich kaum zu glauben. Die Frage linksrum oder rechtsrum lässt sich nicht eindeutig klären. 90 Minuten vor dem Start verlasse ich mit der *Seamonster* unseren Liegeplatz. Ich will beobachten für welche Richtung sich die guten Segler in den Gruppen I-III entscheiden. Leider liefern meine Beobachtungen auch keinen eindeutigen Hinweis – die eine Hälfte segelt nach Westen, die andere nach Osten. Der Wind kommt aktuell aus SE mit 2 Bft., es ist diesig. Ich entscheide mich für Osten, um nicht in die Abdeckung der Insel zu geraten und lege nahezu einen Punktstart an der Boje hin. Nachteil auf dieser Strecke: ich muss bei Leichtwind Am-Wind segeln, habe aber nur eine 110% Genua. Dementsprechend langsam komme ich voran. Leider hält sich der Wind auch nicht an die Vorhersage und dreht im Laufe des Nachmittags auf ENE. Schon wieder muss ich an der Südküste der Insel kreuzen und durch die Nordtendenz wird der Wind durch die Insel beeinflusst. Bis zum Abend liefere ich mir ein Kreuz-Duell mit der *Chimera of Falmouth*. In einer der Flautenphasen tauch ein Buckelwal im Dunst zwischen den beiden Schiffen ab und zeigt seine Schwanzflosse über der bleiernen See. Erst gegen 22:30 erreiche ich Ponta do Amel an der Ostspitze der Insel und kann unter Code0 auf NNE-Kurs gehen.

21.6. Tag 2 auf See – Rückreise

Sommeranfang! Heute erreicht die Sonne mit 23°26,3'N ihre nördlichste Deklination. Leider zu bewölkt für eine Mittagsbreite. Wind und Wellen nehmen gegen Mittag zu: S, 4-5 Bft. Fühle mich müde, werde aber gleichzeitig vom Meer berauscht. Alle 8 Sekunden rauscht eine Welle unter dem Kiel durch. Gegen 18 Uhr mit meiner Freundin telefoniert. Merke, dass ich jetzt gerne neben ihr und unserem Kater liegen würde. Heimweh. Nach dem Telefonat kommt ein Vogel mit geschlitztem Schwanz vorbei – vielleicht eine Seeschwalbe? Sie macht ordentlich Rabatz, fliegt davon und kommt kurze Zeit später mit einem Artgenossen zurück. Schön, etwas Gesellschaft zu haben. Kurz vor Sonnenuntergang: Sonne bricht durch die Wolken und malt einen wunderschönen Regenbogen im Osten.

22.6. Tag 3 auf See – Rückreise

In der Nacht dreht der Wind von S über SSW nach SW. Immer wieder mal fällt eine 6er-Böe ein. In Rekordzeit (22 Minuten) Halse gefahren, jetzt Wellen genau von achtern. Alles etwas unangenehm.

Gegen Mittag lose Klampe am Cockpitsüll an Steuerbord festgeschraubt. Muss dazu halb in die Backskiste klettern und mich ordentlich verrenken um an die Muttern zu kommen. Die Sonne lässt sich blicken, also nutze ich die Gelegenheit, um mit dem Sextanten meine Mittagsbreite zu ermitteln: 2,1 Seemeilen südlicher als die GPS-Position.

Mein Buch für die Rückfahrt ist „Allein gegen den Wind“ von Wilfried Erdmann. Von 2000 bis 2001 ist er in 343 Tagen allein und non-stop gegen die Hauptwindrichtung um die Erde geseelt. Bin natürlich meilenweit von so einer verrückten Reise entfernt, aber einiges kann ich nun doch sehr gut nachvollziehen: Leben in mehreren Kleidungsschichten, von denen zum Schlafen nur die äußeren beiden entfernt werden. Oder unauffindbare Sachen. Wilfried findet erst nach einer Woche auf See seine Gummistiefel. Ich bin mir sicher, dass ich irgendwo

noch eine 10er Packung Eier von der Hinfahrt habe, kann sie aber nirgendwo finden. Und dann Stimmen: Ich habe auf der Hinfahrt tatsächlich auch Stimmen gehört an den Tagen mit viel Wind, so um den 5. oder 6. Tag. Einmal Alex, einmal meine Partnerin Kay. So realistisch, dass ich wirklich dachte, sie wären an Bord. Natürlich bin ich sofort dorthin, wo ich meinte, sie vernommen zu haben, aber da waren nur die halbgefüllten Schapps und Schränke – niemand darin versteckt.



Bild 1 | Links: Sommeranfang auf dem Nordatlantik. Rechts: Umlenkung des Code0-Falls.

23.6. Tag 4 auf See – Rückreise

Wind ist so vorhergesagt, dass er nordwestlich des Großkreises nach Lizard Point aus SW mit 5 Bft und südöstlich des Großkreises aus SW mit 3 Bft. weht. Ich gehe in der Nacht also etwas nördlicher und erreiche gegen 03:00 die Zone mit 4-5 Bft. Zweite nächtliche Halse steht an. Bug zeigt wieder nach Lizard Point. 5 kt mehr Wind = 1 kt mehr Fahrt. Sowas wie auf dem ersten Leg, dass ich wichtige Kursänderungen vor mir herschiebe oder gänzlich verpasse, passiert mir nicht nochmal! Aus der Predict Wind Vorhersage für meine verbleibende 640-sm-Route schreibe ich mir die statistische Auswertung der Vorhersagemodelle PWE und UKMO ins Logbuch:

	PWE	UKMO
Avg. Wind Speed	16,7 kt	14,9 kt
Max Gust	24,5 kt	22,7 kt
% time upwind	0 %	0%
% time reaching	25 %	26 %
% time downwind	75 %	74 %
% time 1-2 m wave	22%	32%
% time 2-3m wave	75 %	65 %

Segeln wie im Passatwind!

Am Vormittag fühle ich mich dreckig und ungewaschen. Der Grund: ich bin es tatsächlich. Gutes Wetter genutzt und im Cockpit geduscht. Herrlich!

Manöver laufen inzwischen geschmeidiger ab: verfange mich nicht mehr so oft mit meiner Sicherheitsleine und hab inzwischen ganz gut raus, wo ich mich für welche Handgriffe einpicken muss. Die einzigen temporären Kontrollverluste gibt es nur noch mit dem Spinnakerbaum. Aber um gänzlich zu verhindern, dass dieses Rohr beim Setzen und Bergen von den Bewegungen des Schiffes hin und her geschleudert wird, bräuchte ich schlicht eine weitere Person. Also heißt es schnell zu sein bei diesen Aktionen, um wenigstens die Zeit zu minimieren, in denen das gute Stück seinen Tanz auf dem Vorschiff aufführt. Gelingt zunehmend besser.



Bild 12 Links: Trotz Wolken ist eine Höhenmessung der Sonne möglich. Rechts: Der Code0 wartet auf seinen nächsten Einsatz.

24.6. Tag 5 auf See – Rückreise

Habe wieder in „Allein gegen den Wind“ gelesen. Wilfried schreibt (frei aus meiner Erinnerung): „Ich habe das durchgestanden, weil ich sehr leidensfähig bin. Und weil ich ebenso genussfreudig bin.“ Die krasse Beanspruchung im Südpolarmeer lässt sich also nur aushalten, wenn man die schönen Seiten des Segelns mindestens genauso genießt, wie man unter den Stürmen leidet? Klingt für mich richtig. Aber wie sehr müsste Wilfried dann meine Reise genießen: ständig stetiger Wind von hinten, Bft. 4-5, fast täglich einige Stunden Sonne, mit Vorräten gefüllte Schapps? Vermutlich würde er es sehr genießen. Also, ich habe da noch Luft nach oben, sollte die Rauschefahrt noch mehr genießen, um vorbereitet zu sein, falls ich doch noch von einem Sturm überrascht werde. Daher den heutigen Tag zum „Fest der Sinne“ ausgerufen. Ich komme darauf, als ich drei angeschimmelte, rote Tomaten über Bord werfe: wie wunderschön die drei roten Kugeln im kobaltblauen Wasser schwimmen, bevor ich sie im unendlichen Ozean aus den Augen verliere! Gleich weiter meine frischen Vorräte gecheckt: Zwiebeln, Knoblauch, eine Zucchini, Tomaten, Blumenkohl, Zitronen, ein Bund Petersilie... Einiges davon für die Essensvorbereitung auf den Cockpitboden gelegt. Das Gemüse leuchtet mich in seinen bunten Farben an! Was für ein Kontrast zu dem Braun (*Seamonster* innen und Teakdeck außen), Blau und Grau, das mich umgibt. Bekomme Appetit und mache mir eine einfache Shashouka aus den Zutaten. Sehr lecker. Segeln mit gefriergetrockneten Fertiggerichten, wie es viele Regattaprofis praktizieren, ist zwar denkbar. Aber ich bin so besser auf den nächsten Sturm vorbereitet! Hälfte der Strecke geschafft.

Am Abend rückt im letzten Licht der Dämmerung eine dunkle Regenwolke aus Westen heran. Zusammen mit der Dünung aus Westen keine gute Kombination. Bauchgefühl sagt: Segelfläche verkleinern. Aber die kleine Front bringt nur Regen und einen weiteren Winddreher.

AZAB-Yacht *Polished Manx* auf dem AIS aufgetaucht. Mit Capt. Kuba gefunkt: sie versprechen, heute Nacht nicht mit mir zu Kollidieren!

25.6. Tag 6 auf See – Rückreise

Mit großen Schritten Richtung England! Wind W, 5 Bft. Seegang ist allerdings unangenehm, die Wellen kommen aus unterschiedlichen Richtungen. Kaum geschlafen in der Nacht. Tagsüber auch nicht: Vielleicht, weil Geschwindigkeit und Sonne mich nicht zur Ruhe kommen lassen? Dabei bräuchte ich den Schlaf. Der Englische Kanal mit seinem dichten Schiffsverkehr kommt näher und auch hier draußen gibt es langsam mehr Verkehr. Werde in den Morgenstunden von einer 900m langen und 45 m breiten Flüssiggaslieferung mit Ziel Wilhelmshaven überholt. Wahrscheinlich hat der Kunde Expresslieferung gebucht. Der LNG-Tanker ist mit 20 kt unterwegs. Die meisten Frachter fahren um die 12 kt.

Einige Arbeiten am Tauwerk erledigt: Mit Spierenknoten und Low-Friction-Ring die Zugrichtung des Code0-Falls am Mast etwas verändert, damit es nicht mehr an der Großfallklemme schamfielt. Knoten am Unterliekstrecker vom Groß 20 cm versetzt. Mittags Etmal von 170 sm im Logbuch notiert. Mittagsbreite ist Volltreffer: keine Differenz zum GPS!

26.6. Tag 7 auf See – Rückreise

Diese Nacht mehrfach längere Zeit geschlafen. Sehr gut und wichtig für die letzten 300 sm. Vormittags dann aber schon wieder müde. Woher nur? Habe ich gestern und vorgestern wirklich so wenig geschlafen?

Halse am Vormittag totaler Mist: wollte mir einen Gang vom Vorschiff ins Cockpit und zurück ersparen und habe mein Standardmanöver etwas abgekürzt. Das Resultat: der Code0 hat sich ums Vorstag gewickelt und festgezogen. Neue Erkenntnis, dass das nicht nur mit einem Spinnaker geht! Muss mehrfach von Hand steuern, so dass der Wind das Segel wieder abwickelt, zwischendurch immer wieder aufs Vorschiff und an den Lieken des Segels gezogen. Nach 5 oder 10 Minuten Segel wieder befreit. Werde nachlässig. 300 sm sind zwar schon der Endspurt aber immer noch lang genug um sich zu verletzen oder die *Seamonster* zu rampolieren! Habe nach der Aktion Hunger. Koche mir Pasta Arrabiata mit einem kleinen Glas Rotwein. Beim Geschirrspülen höre ich Musik. Einen *Seamonster*-Geschirrspül-Klassiker, wenn man so will, den Alex und ich schon vor über 20 Jahren zu diesem Anlass an Bord immer mal aufgelegt haben. Merke, dass mich das daran denken lässt, dass ich die *Seamonster* verkaufen werde. Möchte da aber jetzt nicht dran denken...

27.6. Tag 8 auf See – Rückreise

Tag beginnt in vielfältigen Grautönen: graues Meer, grauer Himmel. Entscheide nach dem Vormittags-Wetterupdate direkt südlich der Scilly Islands zu segeln und nördlich des VTG zu bleiben. Windstärke 4. Das Echolot zeigt wieder Wassertiefe an. Am Abend astronomischen Standort aus zwei Höhenmessungen bestimmt. Gute Genauigkeit erreicht!

Denke am Abend viel über die *Seamonster* nach und die Segeltörns meiner Kindheit und Jugend. Bin meinen Eltern wirklich dankbar, dass sie mich bei meinen Segelambitionen immer unterstützt und mir so früh – mit 19 Jahren – die *Seamonster* anvertraut haben.

28.6. Tag 9 auf See – Rückreise

Letzte Nacht auf See: keine Sterne, dafür AIS-Alarme und Halsen zwischen den Scillys und dem VTG. Hänge etwas im Leichtwind fest. Um 09:15 *Runnel Stone* bei *Lands End* querab. HW Falmouth ist um 12:33. Das heißt ich kann jetzt für die nächsten 5 Stunden mit achterlichem Strom rechnen. Gegen Mittag stecke ich in der Flaute. Nutze den Handy-Empfang um

das elektronische Einreiseformular für UK auszufüllen und meine WhatsApp-Gruppe mit Fotos zu versorgen.

Um 14:45 frischt der Wind auf. Es geht nochmal die Post ab: satte 4 Bft., Halbwindkurs und 7 kt Fahrt! Steuere die letzten 3 Seemeilen von Hand bis zum Ziel! 15:22: Ziellinie überquert nach 8 Tagen, 2 Stunden und 42 Minuten.

Gehe neben der SY *Fryd* längsseits. Einklarieren und ab in den Chain Locker!

Meine Platzierungen vom ersten Leg kann ich halten.



Bild 13: Silverware gibt es diesmal nicht für uns: mit Einhandsegler Alistair vor der Pokalvitrine des RCYC.

Gedanken zum Ende einer Boots-Ära

Ein Auftrag des Fahrtenwettbewerbs ist es Ideen zu besonders umweltfreundlichem Segeln zu entwickeln und ein weiterer, anderen Seglern eine Botschaft mitzugeben. Ich möchte beides kombinieren. Für meine Stromversorgung auf See musste ich etwa 4h täglich den Motor mitlaufen lassen. Das ist mit Sicherheit nicht die umweltfreundlichste Methode, um sich auf See mit Energie zu versorgen. Hier würde ich bei einer mehrmonatigen Langfahrt in modernere Solarzellen und einen Wassergenerator investieren. Ich möchte aber den Blick auf den Life-Cycle einer Segelyacht lenken: viele Eigneryachten werden viel zu wenig gesegelt. Für uns als Familie war es ein enormer Gewinn, die Törns zwischen uns aufzuteilen. Dadurch konnte die Nutzungszeit der *Seamonster* erhöht und die Reichweite unserer Urlaubstörns deutlich vergrößert werden. Auch die Arbeit, die eine Yacht mit sich bringt, hat sich so auf mehrere Schultern verteilt. Die *Seamonster* ist auch nach 27 Jahren noch eine Yacht, die schwerem Wetter standhält. Die Bauqualität und Seetüchtigkeit der Yachten der Najad-Werft der 90er Jahre ist vermutlich nur noch selten anzutreffen und ist im besten Wortsinne nachhaltig, auch wenn man heutzutage einige der Materialien im Bootsbau sicherlich nicht mehr verwenden würde. Manche Gelegenheiten für große Segelabenteuer, so wie es das AZAB 2023 für mich gewesen ist, kommen im Leben vielleicht nur ein oder zweimal in Reichweite. Ich kann jede Seglerin und jeden Segler nur ermutigen, diese Gelegenheiten zu ergreifen und sich einen kleinen oder größeren Traum auf See zu erfüllen. Es wird Hürden zu nehmen geben, aber das Erlebte wird es aufwiegen!

In den Tagen nach dem AZAB verstreuen sich die Teilnehmer wieder in alle Himmelsrichtungen. Zusammen mit Segelfreundin Julia segel ich die *Seamonster* zurück nach Brest. „Alles im Leben passiert letztmalig“ schreibt Wilfried Erdmann in *Allein gegen den Wind*, so auch für mich dieses Solo-Abenteuer zu den Azoren. Die *Seamonster* hat inzwischen neue Eigner gefunden und fährt unter französischer Flagge neuen Abenteuern entgegen.