

MELWIN FINK

KATHARINA GÜNTHER

*Held
über
Nacht*

AUF
6,50 METERN
ALLEIN ÜBER DEN
ATLANTIK

DELIUS KLASING VERLAG

7	KAPITEL 1 KINDHEITSTRÄUME
13	KAPITEL 2 DAS FUNDAMENT
27	KAPITEL 3 6,50 METER
43	KAPITEL 4 FLAUTEN, PECH UND PANNEN
55	KAPITEL 5 DAMALS UND HEUTE
79	KAPITEL 6 DER STARTSCHUSS
105	KAPITEL 7 STURMWARNUNG
125	KAPITEL 8 ALLEIN, ALLEIN
145	KAPITEL 9 SIEGESZUG UND AUFRUHR
161	KAPITEL 10 EINMAL DURCHATMEN
181	KAPITEL 11 DER ZWEITE TEIL
199	KAPITEL 12 ANGEKOMMEN
219	KAPITEL 13 ZUKUNFTSTRÄUME
225	KAPITEL 14 DAS ABENTEUER GEHT WEITER
232	POGO 3 SIGNFORCOM
234	MEINE SPONSOREN
236	VIELEN DANK!



KAPITEL 1 KINDHEITS TRÄUME

»WAS FÜR EIN HORRORRENNEN!« ICH KLATSCHTE MEINEN FRANZÖSISCHEN CO-SKIPPER GABIN AB, UND EIN MULMIGES GEFÜHL BREITET SICH IN MEINER MAGENGEGEND AUS.

Ich stehe im Hafen von Deauville, bin müde und hungrig. Am Himmel tummeln sich noch etliche Wolken und geben nur in kleinen Fetzen den Blick auf ein helles Blau frei. Im Wasser wiegt sich mein Boot, die SIGNFORCOM, sanft in den Wellen. Hinter uns liegt die zweite Etappe des Calvados Cups 2021, einer Segelregatta, die geprägt war von chaotischen Bedingungen und die mich an meine seglerischen und mentalen Grenzen gebracht hat. Dabei wollte ich unbedingt ein letztes Mal alles perfekt machen. Es war schließlich die Generalprobe für meinen großen Traum: die Teilnahme an der Mini-Transat.

Seit drei Jahren bereite ich mich nun schon auf die bekannte und anspruchsvolle Einhandregatta über den Atlantik vor. Bereits als Kind verfolgte ich zusammen mit meinem Papa leidenschaftlich die großen Segelregatten. Seit ich denken kann, habe ich keine ein-

zige Vendée Globe, kein Volvo Ocean Race oder Fastnet Race verpasst. Jedes Mal bewunderte ich voller Faszination, wie Crews oder einzelne Skipper ihre Rennmaschinen über die Ozeane jagten. Wie sie sich dabei der Kraft der Natur aussetzten und mit Wind und Welle klarkommen mussten. Es gab nur sie und das Boot. Besonders beeindruckt verfolgte ich immer die Vendée Globe. Wochenlang segelt man auf den Weltmeeren mutterseelenallein einmal um die Welt, erlebt von Eisbergen bis zu 30 °C bei Sonne pur alles, was Wetter und Meer zu bieten haben, und muss dabei immer an sich und seine Entscheidungen glauben. Wer an so einem Rennen teilnehmen möchte, braucht unglaublich viel Erfahrung, Wissen und Selbstvertrauen.

Viele Segler wählen als Einstieg in die große Segelwelt die Mini-Transat. Sie geht zwar »nur« über den Atlantik und dauert auch nicht so lange wie eine Vendée Globe, aber sie lässt im Kleinen erahnen, was bei den großen Rennen auf einen zukommt. Außerdem ist sie ein guter Start in die Welt der Einhandregatten, da sie mit kleinen Booten gefahren wird, jeder Skipper sein eigenes Boot fährt (das ihm auch gehört und um dessen Optimierung er sich kümmern muss) und die Distanzen gut überschaubar sind.

Auch ich träumte heimlich davon, irgendwann einmal bei einer Mini-Transat teilzunehmen. Das Einhandsegeln – also das Segeln ganz allein an Bord – reizte mich viel stärker, als mit einer Crew unterwegs zu sein. Hin und wieder bin ich mit meinem Vater und weiteren Crewmitgliedern Regatten gesegelt, doch so richtig begeistert hat es mich nie. Man war immer abhängig von anderen Menschen und musste sich ihnen anpassen. Bei einer Einhandregatta hingegen gibt es nur dich und das Boot. Ich sah es daher als Wink des Schicksals, dass 2018, als ich meine Freundin auf die Azoren begleitete, dort ein Vorbereitungsrennen für die Mini-Transat 2019 stattfand. Eigentlich waren wir da, um ihren Vater zu unterstützen, der damals beim Azorenrennen segelte. Doch ich fühlte mich viel mehr von den zukünftigen Teilnehmern

»

*AUCH ICH TRÄUMTE
HEIMLICH DAVON,
IRGENDWANN EINMAL
BEI EINER MINI-TRANS-
AT TEILZUNEHMEN.
DAS EINHANDSEGELN -
ALSO DAS SEGELN
GANZ ALLEIN AN
BORD - REIZTE MICH
VIEL STÄRKER, ALS
MIT EINER CREW
UNTERWEGS ZU SEIN.*

«

der Mini-Transat angezogen. Überall im Hafen waren die Skipper auf ihren Booten aktiv, und ich ergriff jede Gelegenheit, mit ihnen zu sprechen und sie auszufragen. Bereitwillig erzählten sie mir alles über ihre laufende Vorbereitungsphase und wie sie jede Möglichkeit nutzten, um ihre Taktiken und das Boot zu optimieren. Während sie davon berichteten, leuchteten ihre Augen, und sie sprühten vor Begeisterung.

Es dauerte nicht lange, und ich wurde von dieser Energie angesteckt. Ich stellte mir damals vor, wie es sich wohl anfühlen würde, insgesamt etwa 4.000 Seemeilen allein über den Atlantik zu segeln. Schon bei der Vorstellung bekam ich vor Freude eine Gänsehaut. Dieses Gefühl, komplett eins zu sein mit dem Meer, sich den Gewalten der Natur hinzugeben und dabei auf ein absolutes Mindestmaß an Komfort reduziert zu sein, klang in meinen Ohren unglaublich faszinierend. Noch dazu mit solchen Nusschalen, wie sie dort überall im Hafen vorwitzig an ihren Leinen hüpfen. Nicht umsonst heißen die Boote, die bei dieser Regatta gesegelt werden, »Minis«. Der Name ist Programm: Die kleinen Rennyachten sind genau 6,50 Meter lang und bieten keinerlei Komfort. Es gibt keine Toilette, kein Bett und keine Küche. Um sein Geschäft zu verrichten, benutzt man einen Eimer, und geschlafen wird unter Deck direkt auf dem kahlen Boden. Das bedeutet, dass der Körper nur durch die wenigen Zentimeter der Bootshaut von den Tiefen des Ozeans mit seinen unzähligen Meeresbewohnern getrennt ist. Es ist ein Zusammenspiel zwischen Mensch und Natur – und genau das liebe ich.

Laut der Erzählungen meines Vaters war das bei mir als Kleinkind schon so gewesen. Bereits im Alter von drei Jahren nahm er mich das erste Mal mit auf eine Regatta. Durch eine Schwimmweste gesichert, saß ich unter Deck zwischen dem Schwertkasten und einem Segelsack. Fröhlich vor mich hin plappernd, schaute ich hinaus und kommentierte alles, was ich sah, voller Begeisterung. Während andere Kinder lieber auf dem Spielplatz tobten, fühlte ich

mich auf einem schwankenden Schiff mit dem Rauschen des Wassers um mich herum am wohlsten. Dieses Segeln von Kindesbeinen an ist wohl fast schon so etwas wie eine Familientradition. Auch mein Papa wurde schon als Knirps zum Segeln mitgenommen. Meine Großeltern besaßen in der DDR ein eigenes Boot und liebten, genau wie ich, die Einfachheit und Echtheit auf dem Wasser.

Ich brauche absolut keinen Luxus, um glücklich zu sein. Nur das Boot, das Meer und ich. Die Gespräche mit den Skippern zeigten mir jedoch, dass Leidenschaft fürs Segeln allein nicht ausreicht, um mit so einem Boot den Atlantik zu überqueren. Es bedarf enormer Erfahrung und seglerischen Könnens. Die Minis sind sehr schlicht gebaut, es gibt kaum technischen Schnickschnack an Bord, und es kommt ganz allein auf die eigenen Fähigkeiten und die mentale Stärke an, ob man eine Regatta erfolgreich bewältigt oder nicht. Als ich das hörte, wusste ich, warum ich dort auf den Azoren immer mehr den Drang verspürte, mich endlich genau solch einer Herausforderung zu stellen. Ich bin ein absoluter Wettkampftyp und liebe es, wenn es ausschließlich ums Können geht und nicht topentwickelte Technologien entscheiden, wer der Bessere ist. Dieses Rennen ist wie für mich geschaffen, dachte ich mir damals.

Zurück in Deutschland, verkündete ich daher meinen Eltern, ohne auch nur eine Sekunde zu zögern, dass ich, trotz meiner gerade einmal 16 Jahre, an der Mini-Transat teilnehmen wollte. Und zwar schon zum nächstmöglichen Zeitpunkt – Oktober 2021. Ich hatte dementsprechend drei Jahre, um mich bestmöglich vorzubereiten. In dieser Zeit bin ich Tausende von Seemeilen gesegelt, habe mein Boot in allen Belangen optimiert und zahlreiche Segeltaktiken gelernt – nur um jetzt bei der Generalprobe einen Kampf gegen die Rahmenbedingungen und mich selbst zu führen. Es sind nur noch wenige Wochen bis zum Start der Mini-Transat, und meine Entschlossenheit erhält erste Risse des Zweifels.



KAPITEL 2 DAS FUNDAMENT

SEGELN WAR SCHON IMMER MEINE LEIDENSCHAFT. GEBOREN IN BIELEFELD UND AUFGEWACHSEN IN BAD SALZUFLEN, NUTZTE ICH DAS STEINHÜDER MEER ALS NÄCHSTGELEGENES GEWÄSSER, UM SEGELN ZU GEHEN. ZUERST MIT FÜNF JAHREN AUF EINEM KLEINEN KINDERBOOT, EINEM SOGENANTEN OPTIMISTEN ODER AUCH LIEBEVOLL »OPTI« GENANNT, UND SPÄTER AUF EINER JOLLE.

Allerdings fuhr ich in jungen Jahren relativ wenig Regatten. Ich nahm an ein oder zwei Jollenrennen teil und dreimal in Heiligenhafen beim Youngster Race mit dem Boot meines Vaters. Ich mochte das Rennen, bei dem alle Crewmitglieder bis auf den Skipper unter 21 Jahren sein mussten. Hin und wieder begleitete ich außerdem meinen Vater zu einer Regatta auf der Ostsee. Ich war dann Teil einer sechs- bis achtköpfigen Crew, und obwohl sich meine Auf-

gaben bei solchen Rennen in Grenzen hielten, konnte ich viel dabei lernen.

Meine erste Offshore-Regatta fuhr ich tatsächlich erst im Zuge der Vorbereitung für die Mini-Transat. Ich hatte mir zuvor relativ spontan ein altes Boot, Typ Pogo 3, gekauft. Nachdem der Entschluss gefallen war, an der Mini-Transat 2021 teilnehmen zu wollen, war klar, dass ich so schnell wie möglich ein Boot aus der Klasse der Minis brauchte, um die ersten Rennen fahren zu können. Da ich jedoch nicht die finanziellen Mittel hatte, mir gleich ein neues und gut ausgestattetes Boot zu kaufen, war ich froh, als am Bodensee ein älteres und daher günstigeres Modell zum Kauf angeboten wurde. Der Besitzer wollte ursprünglich ebenfalls an der Mini-Transat teilnehmen, weswegen es ganz gut ausgestattet war. Zwar war der Zustand des gesamten Bootes nicht mehr tauglich für meine Mini-Transat, aber für die Vorbereitungen und um mich überhaupt erst einmal an die Klasse zu gewöhnen, war es genau richtig. Und vor allem war es bezahlbar.

Diese erste Offshore-Regatta – die Baltic 500 –, die wir mit dem neuen Boot gesegelt sind, war ein Doublehand-Rennen. Und dieses Mal war es umgekehrt: Mein Vater begleitete mich als Co-Skipper. Die Regattastrecke verlief von Kiel nach Kopenhagen, um die Insel Læsø herum und durch den Großen Belt zurück nach Kiel. Anfangs lief noch alles gut: Wir hatten einen angenehmen Westwind, sodass wir entspannt mit Spinnaker fahren konnten. Kurz nach dem Start waren wir zwar auf dem vorletzten Platz, aber das störte uns nicht. Schließlich war es unsere Offshore-Prämiere, und wir mussten uns erst zurechtfinden. Unser Ziel: einfach nur ankommen. Ich war damals ganz aufgeregt. Es war das erste Mal, dass wir unser Boot für eine längere Regatta bestückten. Wir kauften uns Tütenessen – viel zu viel, aber Papa hatte Angst, dass er verhungert – und statteten unser Boot mit allerlei Dingen aus, die ich danach nie wieder bei

einer Regatta dabei hatte. Wir nahmen Matratzen, Schlafsäcke und sogar Kopfkissen mit. Natürlich war am Ende des Rennens alles patschnass und nicht wirklich zu gebrauchen. Aber egal, wir wussten es damals einfach nicht besser.

Voller Motivation starteten wir in das Rennen, kamen jedoch leider nicht weit. In Kopenhagen traf uns die erste Flaute, und wir dümpelten über zwei Stunden vor dem Kopenhagener Flughafen herum, ohne auch nur ein Stückchen vorwärtszukommen. Noch war die Laune bei uns beiden jedoch halbwegs gut. Das änderte sich bei mir aber sehr rasch. Als wir es endlich mit ein bisschen Wind bis auf Höhe von Helsingborg und Helsingør geschafft hatten, schlief er auch schon wieder ein. Da dort aber leider Gegenstrom herrschte, wurden wir unweigerlich wieder zurück in den Öresund getrieben. Dies verursachte bei mir so schlechte Laune, dass mein Vater mir riet, mich doch besser mal ein bisschen schlafen zu legen. Vermutlich hatte er auf mein ständiges Gemecker keine Lust mehr. Zum Glück frischte der Wind dann doch ein kleines bisschen auf, sodass wir es letztlich bis zur Insel Læsø schafften. Dort beschloss der Wind jedoch, seine Richtung erneut zu ändern, was die Umrundung der Insel immer mehr zu einer nervlichen Zerreißprobe werden ließ. Aufgrund des Windes und der Strömungen mussten wir ewig kreuzen und kamen doch nicht an der Insel vorbei. Jedes Mal wurden wir viel zu nahe ans Land gedrückt, um die Insel noch passieren zu können. Ich glaube, wäre Papa nicht dabei gewesen, wäre ich irgendwann von Bord gesprungen und den Rest nach Hause geschwommen. Das war wirklich ein tief prägendes Ereignis für mich. Mein Vater war zwar immer noch die Ruhe in Person, allerdings mittlerweile auch nicht mehr ganz so motiviert wie noch zu Beginn. Ich weiß nicht mehr, wie lange es gedauert hat, bis wir Læsø endlich umrunden konnten, aber in der Zwischenzeit schwor ich mir, niemals auf dieser Insel Urlaub zu machen. Zügig segelten wir dann in

den großen Belt, nur um dort erneut in einer Flaute festzustecken. Ich war am Verzweifeln. Es war mein erstes Offshore-Rennen, und ich machte Flautensegeln.

Wir mussten über die gesamte Strecke so viel kreuzen, dass wir irgendwann einfach nur noch ankommen wollten. An eine bessere Platzierung als den letzten Platz war nicht mehr zu denken. Auch die kommende Nacht hielt uns weiter in Atem. Der Anblick der beleuchteten Storebælt-Brücke, besser bekannt als die »Großer-Belt-Brücke«, war wirklich beeindruckend. Was uns jedoch gar nicht gefiel, war die Tatsache, dass wir im Fahrwasser festgingen und erneut kaum eine Seemeile hinter uns lassen konnten. Mit dem wenigen Wind kamen wir partout nicht gegen die Strömung an. Wir versuchten es mit ständigem Kreuzen, wurden aber dennoch immer wieder in das Fahrwasser zurückgetrieben. Ständig hatten wir Sorge, dass uns eines der zahlreichen Containerschiffe, die in dem Fahrwasser verkehrten, überfahren würde. Wir hatten ja keinen Motor und konnten daher auch nicht einfach so ausweichen. Am Ende der Nacht berechneten wir anhand der Seekarten und der Wettervorhersage, wie lange wir in diesem Tempo noch nach Kiel brauchen würden. Es waren zwar nur noch 60 Seemeilen, aber unser Vorwärtsskommen war so schneckengleich, dass es zeitlich sehr eng wurde. Mein Vater hatte am Montag einen wichtigen Termin, und es zeichnete sich ab, dass er den nicht mehr einhalten könnte, wenn wir bis nach Kiel fahren würden. Also steuerten wir stattdessen Spodsbjerg an – eine kleine Hafenstadt am Großen Belt – und ließen uns von einem hilfsbereiten Fischer in den Hafen ziehen.

Es war ein komisches Gefühl, mit dem wir unsere Festmacherleinen an Land um die Klampen legten. Auf der einen Seite waren wir einfach nur froh, dass dieses unsägliche Rennen endlich vorbei war und wir wieder Land unter den Füßen hatten. Andererseits ärger-

»

*STÄNDIG HATTEN WIR
SORGE, DASS UNS EINES
DER ZAHLREICHEN
CONTAINERSCHIFFE,
DIE IN DEM FAHRWASSER
VERKEHRTE, ÜBER-
FAHREN WÜRDEN.
WIR HATTEN JA KEINEN
MOTOR UND KONNTEN
DAHER AUCH NICHT EIN-
FACH SO AUSWEICHEN.*

«

ten wir uns, dass es so schlecht gelaufen war. Niemals hätte ich gedacht, dass wir das Rennen abbrechen würden. Aber damals hatten wir einfach noch nicht genug Erfahrung. Letztlich beschlossen wir, es als eine positive Entwicklung für unsere Lernkurve und einen schönen Vater-Sohn-Ausflug zu betrachten.

Doch nicht nur mein Vater segelt, auch meine Mutter liebt es, an Bord zu sein – und so waren die gemeinsamen Familienurlaube auf dem Boot immer ein fester Bestandteil meines Lebens. Wobei wir selten komplett als Familie unterwegs waren, denn wir sind insgesamt vier Brüder, und mit sechs Personen kommt unser Familienboot sehr schnell an seine Grenzen. Mein älterer Bruder ist aber sowieso kein großer Segelfan, und auch Linus, der jüngere Bruder nach mir, verbringt seine Zeit lieber an Land. Nur der Jüngste, Tamino, teilt unsere Freude am Segeln. Vielleicht nicht mit solch einer Versessenheit wie Papa und ich, aber trotzdem ist er sehr gern an Bord. Bei den zahlreichen Diskussionen und stundenlangen Gesprächen, die ich mit meinem Vater übers Segeln führe, hält er sich jedoch meistens raus. Vor allem bei den großen Hochseeregatten besprechen mein Vater und ich leidenschaftlich die einzelnen Taktiken der Teilnehmer und diskutieren, welche Boote am besten sind oder wo es Optimierungspotenzial gibt.

Ich redete früher so oft übers Segeln, dass ich meinen Mitschülern damit irgendwann ziemlich auf die Nerven gegangen bin. Sie bekamen nur eine Pause, wenn mal wieder eine Unterrichtsstunde einem Törn auf dem Wasser weichen musste. Doch da ich stets gute Noten schrieb, drückten die meisten Lehrer wohlwollend beide Augen zu. Vermutlich waren sie froh, dass ich dadurch beschäftigt war und nichts anderes anstellen konnte. Ich zog mich auch oft aus dem Partyleben meiner Freunde raus, da ich viel lieber die Zeit auf dem Wasser verbringen wollte. Meist tröstete ich sie auf die Wintermonate, wenn das Boot aus dem Wasser oder es zu kalt und zu un-

gemütlich zum Segeln war. Aber im Sommer verzichtete ich gern auf irgendwelche alkoholschwangeren Nächte, um mit meinem Boot segeln zu gehen.

Konsequenterweise stand in meinem Abibuch auch der Satz: »War mehr auf dem Wasser als im Unterricht.« Aber das störte mich nicht. Solange ich besser war als manch andere, die deutlich mehr Anwesenheitszeiten als ich hatten, konnte es ja gar nicht so schlimm gewesen sein. Und immerhin hat der Abiturschnitt für ein Jurastudium gereicht.

Auch meine Eltern sahen, wie wichtig mir das Segeln war und unterstützten mich, wo sie nur konnten. So waren sie nicht abgeneigt, als ich ihnen 2018, noch halb grün hinter den Ohren, das erste Mal von meiner Idee berichtete, an der Mini-Transat teilnehmen zu wollen. Andere Eltern hätten vielleicht gesagt: »Du spinnst, mach erst einmal dein Studium, und dann kannst du das machen.« Aber nicht meine. Sie fanden die Idee gut und versprachen mir, mich zu unterstützen. Gleichzeitig machten sie mir klar, dass es viel Arbeit sein würde, um die ich mich selbst kümmern müsste. Doch das war für mich in Ordnung.

Ich hatte von Anfang an keinerlei Zweifel, dass mir dieses große Projekt gelingen würde. Wenn ich mir etwas in den Kopf setze, dann ziehe ich das auch durch. Komme, was wolle.

Zuerst musste ich das Finanzielle klären. Wenn man nicht gerade ein paar Hunderttausend Euro auf der hohen Kante hat, benötigt man für solch ein Rennen Sponsoren. Ich war zu dem Zeitpunkt ein 16-jähriger Schüler, da hält sich die Summe auf dem Konto in Grenzen. Selbst mit noch so vielen Schülerjobs hätte ich mir eine Teilnahme niemals selbst finanzieren können. Ich brauchte also jemanden, der mir hilft. Und so begann die Sponsorensuche.

Um zu wissen, wie viel Geld ich in etwa benötigte, erstellte ich eine Kostenübersicht. Was kostet ein Boot, wie hoch sind die

Teilnahmegebühren für die Vorbereitungsregatten, und was brauche ich zum Leben? Da ich plante, in einem umgebauten Bus zu wohnen, war der letzte Teil das geringste Problem. Insgesamt kam ich auf eine Summe von etwa 230.000 €, wobei circa 100.000 € für das Boot anfielen.

Doch warum sollten mir Sponsoren überhaupt Geld geben? Ich war ja ein noch völlig unbekannter junger Segler. Um das zu beantworten, suchte ich ihn mühseliger Kleinstarbeit heraus, wie meine Sponsoren durch mich an Bekanntheit gewinnen konnten. Stundenlang saß ich dafür an meinem Schreibtisch und recherchierte Zahlen und Statistiken von den Rennen, an denen ich teilnehmen wollte. Ich gebe zu, dass das nicht meine liebste Beschäftigung war. Ich ließ mich zu dieser Zeit gern von dem Lärm meiner Brüder ablenken und spielte lieber mit ihnen im Garten eine Runde Fußball oder tobte mit dem Hund eines Freundes. Die liebevollen, aber penetranten Nachfragen meines Vaters, wie weit ich denn schon sei, brachten mich dann aber doch immer wieder zurück an meinen Schreibtisch. Wenn die Motivation einmal ganz am Boden war, dann betrachtete ich die Bilder in meinem Zimmer. An den Wänden hatte ich schöne Fotografien aufgehängt, unter anderem von der MAXIMUM FUN – dem Boot, mit dem ich schon einige Abenteuer erlebt habe. Sie erinnerten mich stets daran, wofür ich das alles machte. Für meinen großen Traum, an der Mini-Transat teilnehmen zu können. Meist ging mir die Arbeit danach wieder leichter von der Hand. Wobei ich nicht abstreiten möchte, dass ich weiterhin jede Ablenkung dankbar annahm. Erst recht, wenn beispielsweise der Duft von Mamas leckerer Lasagne unter meiner Zimmertür durchkroch und ich sie schon den Tisch decken hörte.

Am Ende war es mir gelungen, eine umfangreiche Bewerbungsmappe für die Sponsorensuche zu erstellen. Ich hatte die an-

fallenden Kosten aufgelistet, wo und wie der Sponsor genannt wurde und was ich als zusätzliche Leistung, wie zum Beispiel Vorträge oder Ähnliches, erbringen konnte.

Dann begann der schwierigere Teil. Ich trat das erste Mal an Firmen heran. Natürlich versuchte ich es erst einmal bei Unternehmen, die eine Verbindung zum Segeln hatten. Doch schnell merkte ich, dass ich dort maximal Material für das Boot erhielt, aber kein Geld, da in dieser Branche einfach nicht viel vorhanden ist. Ich musste mich also in andere Geschäftsfelder vorwagen. Anfangs schickte ich immer nur eine E-Mail hin, aber da hätte ich genauso gut mit den Fischen in unserem Gartenteich reden können. Das brachte gar nichts. Ich musste mich persönlich vorstellen. Schnell merkte ich jedoch, dass ich dafür einen Türöffner benötigte, schließlich war ich ein noch absolut unbekannter Segler mit mittlerweile gerade einmal 17 Jahren. Verständlich, dass die meisten erst einmal etwas skeptisch reagierten, wenn da ein junger Bursche vor ihnen stand, der mit seinen blonden Locken und dem fröhlichen Grinsen eher in eine Geschichte von Astrid Lindgren passte als zu einer Mini-Transat. Ich musste die ersten Ablehnungen und Rückschläge hinnehmen, aber ich ließ mich davon nicht unterkriegen, schließlich ging es hier um meinen großen Traum. Und zum Glück gab es auch Erfolge: Hatte ich erst einmal jemanden gefunden, der mich dem Vorstand oder Geschäftsführer vorstellte, konnte ich meine Gesprächspartner stets davon überzeugen, dass hinter dem jugendlichen Aussehen ein äußerst seriöser und gut durchdachter Plan steckte. Ich hatte keinerlei Probleme, selbstbewusst mein Anliegen vorzutragen. Im Gegenteil: Es machte mir Spaß, über meine Segelleidenschaft zu sprechen und andere mit meiner Begeisterung anzustecken. Natürlich war ich vor jedem Gespräch ein kleines bisschen aufgeregt. Aber es war eine positive Aufgeregtheit, und ich hatte ein Herzensprojekt, das ich unbedingt umsetzen wollte.

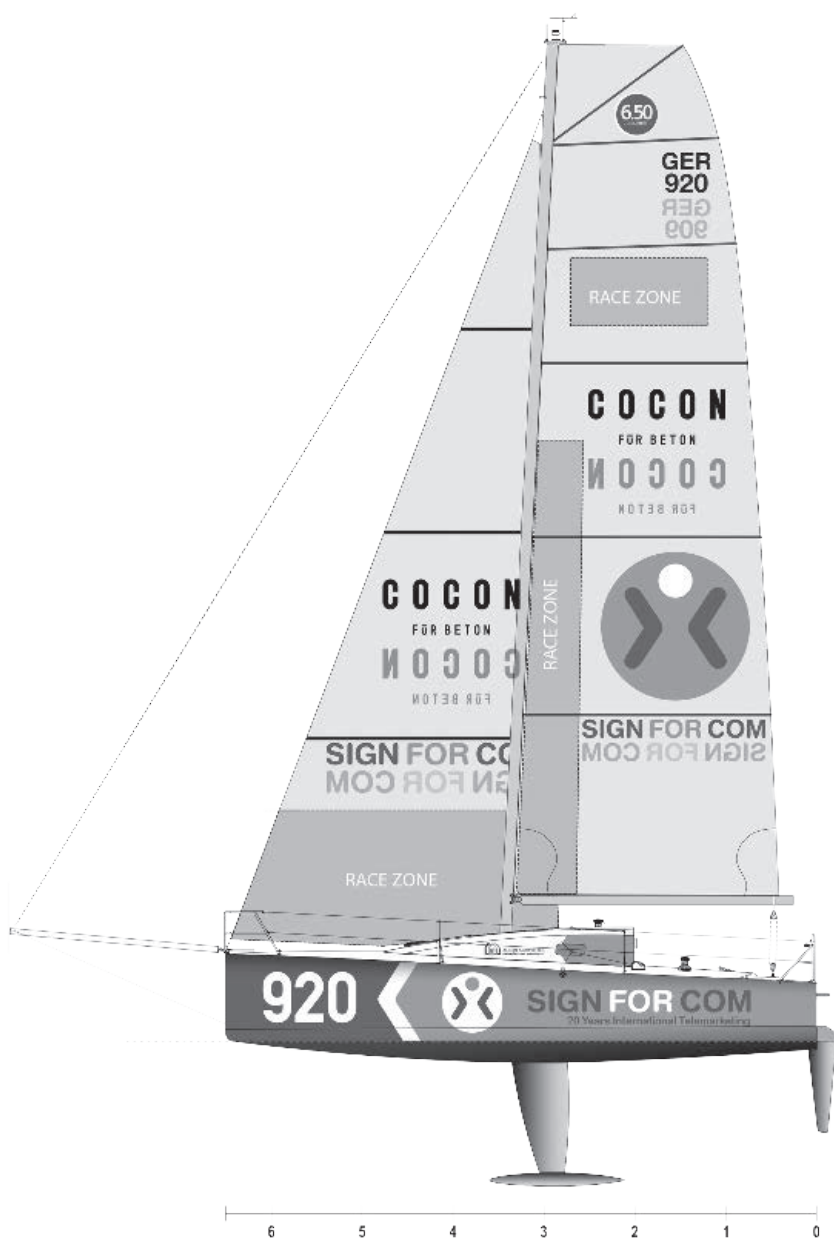
POGO 3 SIGNFORCOM

BAUJAHR:	2016
LÄNGE:	6,50 M
BREITE:	3 M
TIEFGANG:	1,6 M
GEWICHT:	920 KG (OHNE BELADUNG)
MASTHÖHE:	11 M
TOPSPEED:	21 KN (CA. 40 KM/H)
MATERIAL:	GFK SANDWICH
SEGELFLÄCHE:	6 QM STURMFOCK
	17 QM GENUA
	24 QM GROSSEGEL
	32 QM CODE ZERO
	42 QM SPINNAKER SMALL
	65 QM SPINNAKER MEDIUM
	85 QM SPINNAKER MAXIMUM

Das Boot beinhaltet keinerlei Innenausstattung, sondern lediglich einen kardanisch aufgehängten Kocher für heißes Wasser und zwei Eimer – einen zum Waschen und einen für die Toilette.

Insgesamt laufen 42 verschiedene Leinen im Cockpit zusammen (Fallen, Schoten und Trimmleinen). Zusammengenommen entspricht dies einer Leinenlänge von etwa 150 Metern. Alle Segel sind immer mit an Bord.

Der Name und die Farbgebung werden stets durch den Hauptsponsor bestimmt.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-12517-0

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Johanna Schwarz

Coverbild: Marc Bielefeld

Backcoverbild: Marc Bielefeld

Fotos: melwinfinkracing, außer S. 42, 124, 144, 160: Marc Bielefeld, S. 180:
Vincent Olivaud, S. 198, 218: Alexis Courcoux, Bildteil S. 6 unten: Vincent
Olivaud, Bildteil S. 7/8 alle: Marc Bielefeld, Bildteil S. 9 oben und unten:
Marc Bielefeld, Bildteil S. 10 oben und unten: Marc Bielefeld,
Bildteil S. 11 oben rechts und unten: Marc Bielefeld, Bildteil S. 11 oben
links: Vincent Olivaud, Bildteil S. 12 oben: Marc Bielefeld, Bildteil S. 14
unten: Alexis Courcoux, Bild Klappen hinten oben: Marc Bielefeld,
Bild Klappe hinten unten: Katharina Günter

Karte: Inch3, Bielefeld

Umschlaggestaltung und Layout: Felix Kempf, www.fx68.de

Gesamtherstellung: Couleurs Print & More, Köln

Printed in Slovakia 2022

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von
den Autoren nach bestem Wissen erstellt und von ihnen sowie vom Verlag
mit der gebotenen Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei
Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität
der bereitgestellten Informationen übernehmen.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages
darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen
oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de