

ABENTEUER

LEON SCHULZ  
Sabbatical  
auf See

Eine Familie  
setzt die Segel



DELIUS KLASING

LEON SCHULZ

# Sabbatical auf See

EINE FAMILIE  
SETZT DIE SEGEL

DELIUS KLASING VERLAG

# Inhalt

1	In dem wir einen Zentimeter verlieren, aber einen Meilenstein gewinnen . . . . .	7
	<i>Mut zur Kommunikation</i> . . . . .	17
2	In dem wir unser altes Leben wegpacken . . . . .	19
	<i>Eine Fahrtenyacht wählen und ausrüsten</i> . . . . .	23
3	In dem wir endlich loslassen und viel gewinnen . . . . .	25
	<i>Segelkenntnisse</i> . . . . .	28
4	In dem wir den Spuren der Wikinger folgen . . . . .	30
	<i>Hafenmanöver</i> . . . . .	36
5	In dem wir Skandinavien hinter uns lassen . . . . .	38
	<i>Der Dreitagestörn</i> . . . . .	41
6	In dem wir Urlaub vom Meer machen . . . . .	43
	<i>Das Dingi</i> . . . . .	49
7	In dem wir in Einklang mit der Natur kommen . . . . .	50
	<i>Segeln im Nebel</i> . . . . .	57
8	In dem wir in die Wikingerzeit zurückversetzt werden . . . . .	58
	<i>Ankern</i> . . . . .	64
9	In dem wir die dunkle Kraft genießen lernen . . . . .	66
	<i>Ersatzteile und Werkzeuge</i> . . . . .	73
10	In dem wir zu echten Hochseeseglern werden . . . . .	75
	<i>Biskaya-Taktiken</i> . . . . .	81
11	In dem wir die ersten Fahrtensegler kennenlernen . . . . .	83
	<i>Gäste an Bord</i> . . . . .	90
12	In dem Bernardo uns die wichtigste Lektion erteilt . . . . .	92
	<i>Die Bordschule</i> . . . . .	101
13	In dem wir unser Bestes tun, um vor dem Segeln zu warnen . . . . .	105
	<i>Versicherungen</i> . . . . .	116
14	In dem wir den Kurs ändern . . . . .	118
	<i>Seekrankheit</i> . . . . .	125
15	In dem die Kinder uns zu den Wolkengipfeln führen . . . . .	127
	<i>Kommunikation</i> . . . . .	139

16	In dem wir eine Schlacht verlieren, aber die Liebe zum einfachen Leben gewinnen . . . . .	141
	<i>Atlantic Rally for Cruisers – ARC</i> . . . . .	150
17	In dem wir unsere letzten Vorbereitungen treffen . . . . .	152
	<i>Proviantieren für den Atlantik</i> . . . . .	163
18	In dem wir einen Ozean überqueren . . . . .	165
	<i>Fischen</i> . . . . .	193
19	In dem wir über Hochs und Tiefs reflektieren . . . . .	195
	<i>Passatwindsegeln</i> . . . . .	203
20	In dem wir dem Paradies sehr nahe kommen. . . . .	207
	<i>Diesel und Gas</i> . . . . .	214
21	In dem wir im Hier und Jetzt nicht an die Zukunft denken wollen . . . . .	217
	<i>Abfall</i> . . . . .	227
22	In dem wir ein kleines Stückchen Frankreich besuchen und ein Gefühl für das alte England bekommen . . . . .	228
	<i>Kochen</i> . . . . .	237
23	In dem wir von der gängigen Route in der Karibik abweichen	239
	<i>Sicherheit</i> . . . . .	247
24	In dem wir Abschied nehmen . . . . .	249
	<i>Routen aus der Karibik</i> . . . . .	255
25	In dem wir wie durch das All gleitend eine merkwürdige Insel erreichen . . . . .	257
	<i>Strom an Bord</i> . . . . .	265
26	In dem Herb uns zu jeder Zeit sicher leitet . . . . .	267
	<i>Bürokratie und einklarieren</i> . . . . .	278
27	In dem wir die Azoren verlassen und ein Versprechen abgeben. . . . .	280
	<i>Wetter</i> . . . . .	284
28	In dem wir den harten Weg gehen. . . . .	287
	<i>Die Bordtoilette</i> . . . . .	296
29	In dem wir unsere Anfangserwartungen überprüfen . . . . .	297
	<i>Extra-Crew</i> . . . . .	303
30	In dem das frühere Leben wieder zum Vorschein kommt . . .	305
	<i>Technisches</i> . . . . .	314
	<i>Danksagung</i> . . . . .	320

*In dem wir endlich loslassen und viel gewinnen*

## Das Kielwasser

**A**n einem regnerischen Junitag war es endlich so weit. Unzählige Male hatte ich mir genau den Moment vorgestellt: wie es sein würde, unsere Traumreise anzutreten. Alles hatte ich mir so einfach zurechtgeträumt: Wir würden unternehmungslustig aus unserem Heimathafen Ystad in Südschweden heraus in Richtung Horizont, Freiheit und Abenteuer segeln. Die Sonne sollte von einem klarblauen Himmel scheinen. Glückliche Gesichter voller Erwartung sollten mich umgeben. Natürlich war dann alles ganz anders! Schwere Regenwolken hingen tief über dem Wasser, und ein nasser Nieselregen fegte durch die Luft. Es war kalt. Kaum jemand war unterwegs, und so fühlten wir uns recht allein. Doch vom Wetter abgesehen, empfanden wir die Einsamkeit in diesem für uns so bedeutungsvollen und emotionalen Moment als durchaus passend. Eigentlich hatten wir es uns gar nicht anders gewünscht. Wir hatten bewusst niemandem den Tag unseres Auslaufens verraten, nicht einmal uns selbst. Der Grund dafür war simpel: Wir kannten den Abfahrtstermin nicht! Wir wollten ablegen, sobald wir dafür bereit waren, uns keinen Zwang antun oder irgendeinen Druck spüren nur wegen eines am grünen Tisch festgelegten Datums.

Obwohl wir manchmal den Eindruck gewonnen hatten, mit unseren Vorbereitungen nie fertig zu werden und immerfort gestresst waren, kam der Tag zum »Leinen los« eben doch. Zufälligerweise fiel er auf den nassen, kalten, grauen sowie verregneten 13. Juni – obwohl richtige Seeleute niemals an einem 13. eines Monats den Hafen verlassen. Wir waren so erschöpft, wir vergaßen sogar unseren Aberglauben. Keine große Abschiedsparty an Land, kein lokaler Zeitungsreporter,

keine großartige Bekanntmachung über den Aufbruch der »heldenhaften Familie, die die Weltmeere bezwingt«, was sowieso in der Regel sofort als Weltumsegelung missverstanden wird. Abgesehen von der Entscheidung, überhaupt so ein Segeljahr durchzuführen, ist genau dieser Moment des Ablegens, wenn man Familie und Freunde zurücklassen muss, der absolut härteste Moment des ganzen Projektes.

Ich hatte vor unserer Abreise gegenüber allen Bekannten, Freunden und Verwandten inklusive meiner eigenen Familie behauptet, dass die heutige Welt um etliches kleiner geworden sei und dass gegenseitige Besuche kein Problem darstellen würden. Billige Flüge, Satellitentelefone, Skype und E-Mails könnten uns alle zusammenhalten. Verzweifelt hatte ich versucht, besonders den Verwandten einzureden, dass unser Törn im Grunde nichts anderes sei als ein gewöhnlicher, nur etwas verlängerter Segelurlaub. Offensichtlich klang ich dabei nur wenig überzeugend; sie glaubten genauso wenig dran wie ich selbst. Unsere Familie, alte Bekannte und neu gewonnene Freunde blieben nun alle an Land – fast kam es uns so vor, als ob wir sie ins Kielwasser geworfen hätten. Bald verblieben nur noch Wellen, die unsere Erinnerungen überspülten. Ich hielt meine Tränen zurück und starrte verbissen in den Wind, wobei die Vermutung nahelag, dass wir wohl noch öfter einen solchen Abschiedsschmerz spüren würden: Ich fürchtete schon jetzt all diese Abschiede von Segelfreunden, die wir unterwegs gewinnen würden, und die zum Seglerleben gehören wie das Meer, die Wellen und der Wind.

Zwölf Monate später hatte sich meine Vorahnung nicht nur als richtig erwiesen, sondern machte sich mit einem fast unausstehlichen Schmerz bemerkbar. Beim Ablegen im Heimathafen hatte ich mir nicht einmal ansatzweise vorstellen können, wie hart uns am Ende der Abschied von den Yachties treffen sollte. Die vielen Leute, die wir während unseres Segeljahres kennenlernten, die Freunde, die wir gewannen, die Tage, die wir teilen durften, die Abenteuer, die wir gemeinsam bestehen mussten: All dies wurde im Laufe der Zeit unverzichtbar. Begegnung und Abschied, Nähe und Distanz in menschlichen Beziehungen sind wie Wellenbewegungen. Der Abschiedsschmerz ist der Preis für gute

Freundschaft, die spätere Wiederbegegnung der Lohn. Erst wenn sich diese Interaktion harmonisch, fast wie ein Tanz vollzieht und Gleichklang daraus resultiert, verstehen wir die Basis wahrer Freundschaft und sind imstande, jeden Abschied als einen Neubeginn einer vielleicht lebenslangen Freundschaft zu sehen.

Zum Glück vernahm ich an jenem 13. Juni tief in meinem Herzen eine ganz leise Stimme, die mir die verheißungsvollen Lockungen für einen neugierigen Wanderer zuflüsterte und mich aufforderte, die Welt zu entdecken, neue Erfahrungen zu sammeln – und insbesondere neue Freunde zu gewinnen. Hätte ich diese zarten Einflüsterungen nicht vernommen, hätte ich vielleicht nicht die Kraft gehabt abzulegen. Um Mitternacht fiel die helle Sommernacht langsam übers Kattogat. Es war kühl, und ich fühlte mich ein wenig einsam bei meiner Nachtwache, während alle anderen an Bord fest schliefen.

»Der Sommer kommt doch etwas spät in diesen Breitengraden, falls er überhaupt kommt«, sinnierte ich laut.

War es verrückt, unsere Tour in Richtung Norden zu beginnen? Es schien schon etwas paradox, dass REGINA auf nördlichem Kurs längs der dänischen Küste war, obwohl wir ja eigentlich geplant hatten, in den warmen Süden zu segeln! Ich blickte in unser Kielwasser, das sich mit der ewigen Dünung des Meeres vermischte. Wie lange würden sich unsere Freunde und Kollegen noch an uns erinnern, und in welcher Form? Ich befürchtete, unsere Lebensspuren würden schon bald – wie die Spur hinter dem Heck von REGINA im Seegang – als unbedeutend untergehen. Also richtete ich meinen Blick nach vorn, kontrollierte unseren Kurs und nahm einige Korrekturen am Autopiloten vor. Unser nächster Hafen: Unbekannt!

»Ich muss diese Entscheidung erst noch mal überschlafen«, hatte Karolina gesagt, als sie sich nach ihrer Wache in die Koje zurückzog und mich mit dem Boot und meinen Fragen zum nächstmöglichen Anlaufhafen allein ließ. Vielleicht sollten wir nach Aalborg im Norden Dänemarks segeln und Karolinas Onkel besuchen, der dort lebt? Oder nach Skagen an der nördlichsten Spitze Dänemarks, denn dort lagen Freunde mit ihrem Boot, die, genau wie wir, gerade ihren Jahrestörn

begonnen hatten? Oder warum nicht zu meiner Mutter abdrehen, die zurzeit in Lysekil an der Westküste Schwedens Urlaub machte? Vielleicht noch besser, den guten Wind ausnutzen und direkt von hier nach Norwegen durchsegeln? Mir wurde plötzlich bewusst, dass wir Familie und Freunde nicht nur zurückließen, sondern auch vor uns hatten. Es wurde Zeit, endlich konsequent nach vorne zu blicken.

## Segelkenntnisse

Sollten Sie den Plan verfolgen, einen Ozean zu überqueren, obwohl Sie bisher noch nie gesegelt sind, haben Sie noch einiges vor sich. Dennoch gibt es eine durchaus stattliche Anzahl von Seglern, die dieses Ziel in relativ kurzer Zeit verwirklicht haben. Wir trafen viele Segler auf dem Weg in den Pazifik mit wenig Segelerfahrung.

Wenn Sie bald los wollen, wenden Sie sich am besten an eine der vielen Segelschulen im In- und Ausland, beispielsweise die Royal Yachting Association (RYA), die in vielen Ländern vertreten ist und international hohes Ansehen genießt. Verteilen Sie Ihre Teilnahme an den Kursen auf mehrere Wochen oder sogar Länder, so gewinnen Sie an zusätzlicher Lernerfahrung: übers Wetter und über die Segelreviere bis hin zu sehr unterschiedlichen Tipps durch Ihre Lehrer und Skipper.

Um an praktischer Erfahrung zu gewinnen – auch ohne eigenes Schiff –, können Sie sich auch als Crewmitglied in Ihrem lokalen Segelklub bewerben. Oft gibt es am Anfang und am Ende der Saison Gelegenheit, eine Yacht von einem Liegeplatz zum nächsten zu überführen. Interessierte bzw. kompetente Crewmitglieder sind da häufig sehr willkommen. Ebenso könnten Sie auch als Crew an Klub-Regatten teilnehmen. Auch Blauwasserseminare, oft im Kontext von Bootsmessen angeboten, sind immer interessant. Fortgeschrittene können von Offshore Sail Training Expeditions profitieren, die in sehr interessanten Revieren der Welt angeboten werden. Spätestens in dem Sommer, bevor Sie lossegeln wollen, ist es ratsam, einige längere Törns zu unternehmen (Nachtsegeln inbegriffen), um Schiff sowie Crew zu testen und vorzubereiten. Auch Manöver wie beispielsweise Sturm-taktik, beidrehen oder Mann-über-Bord-Simulation unter Segeln und bei etwas stärkerem Wind und Wellengang sind wertvolle Übungen.



Sollten Sie schon einige Jahre Erfahrung in ihrem Revier gesammelt haben, können Sie Ihre Kenntnisse und Fähigkeiten auch unterwegs weiter ausbauen. Man muss nicht perfekt sein, um auf große Fahrt zu gehen; vieles kommt automatisch durch die praktischen Anforderungen. Doch bleiben Sie ehrlich und konstruktiv-selbstkritisch, und nehmen Sie stets Rücksicht auf Ihre Crew. Ein Team ist immer nur so gut wie sein schwächstes Mitglied. Zudem unterliegen wir Segler Begrenzungen durch Naturgewalten und Material, denen geschickt Rechnung getragen werden muss, um keine ernsthaften Schwierigkeiten zu provozieren.

Ein weiteres wichtiges Wissensgebiet, das Sie nicht unterschätzen sollten, ist die Technik. Wie neu Ihre Ausrüstung auch sein mag, die meisten Teile werden irgendwann kaputtgehen, und sei es auch nur der Impeller. Auch werden Sie mit Sicherheit die grundlegenden Wartungsarbeiten selbst durchführen müssen. Vor dem Törn sollten Sie daher die wichtigsten Teile Ihres Motors kennenlernen und gut mit einem Multimeter umgehen können. Bücher und Kurse gibt es dazu in Hülle und Fülle. Zum Glück darf man mit Recht behaupten, dass Probleme während einer so großen Reise zwar auftreten werden, doch in der überwiegenden Anzahl der Fälle gut zu bewältigen sind. Zudem ist auch Fortuna den Seglern meist freundlich zugeneigt. Dennoch ist es kein Fehler, vor dem Ablegen einige Worst-case-Szenarien gedanklich durchzuspielen und eine Art Plan zurechtzuzimmern, wenn ein, zwei oder drei Systeme gleichzeitig ausfallen – obwohl das Eintreffen dieser Szenarien statistisch gesehen höchst unwahrscheinlich ist. Auch die Möglichkeit eines Stromausfalls sollten sie gedanklich durchspielen.

Darüber hinaus vermittelt ein Seenotrettungskurs ein solides Gefühl der Sicherheit, denn man lernt dort, mit Notsignalen, Rettungsinseln, Lecks oder Feuer an Bord umzugehen und hat im Notfall alles schon einmal bewältigt. Zusätzlich sollten auch die Crewmitglieder einen Erste-Hilfe-Kurs belegt haben. Unter der Vielzahl angebotener Kurse findet man spezielle Medizin-an-Bord-Kurse, und Ihr Hausarzt wird sicher ebenfalls gerne bereit sein, die wahrscheinlichsten Probleme durchzusprechen sowie eine gut sortierte Schiffsapothek zusammenzustellen.

*In dem wir den Spuren der Wikinger folgen*

## Auf eigenem Pfad

Plötzlich stand sie da, genau neben unserem Boot. Wir hatten gerade in Farsund, Norwegen, nach 29 Stunden und 177 Seemeilen von Nibe in Dänemark kommend, angelegt. Sie trug ein knallorangefarbiges T-Shirt, auf dem »Lista Guide« mit großen Buchstaben zu lesen war, lächelte uns freundlich zu, hieß uns in Farsund willkommen und sprach von der interessanten, von Schönheit geprägten Umgebung. Alles recht und gut, aber wir waren todmüde nach unserem langen Törn von Dänemark und kaum noch aufnahmefähig.

Am Tag zuvor waren wir vom Kattegat kommend in den dänischen Limfjord gesegelt, hatten Aalborg steuerbords liegen gelassen und waren durch den gewundenen natürlichen Kanal motort, der von Ost nach West ganz Jütland in Dänemark durchquert. Dieser Fjord ist nicht sonderlich tief, und ich gestehe: Nicht weniger als dreimal sind wir auf Grund gelaufen. Das erste Mal haben wir es nicht einmal bemerkt. Erst die Logge, unser Geschwindigkeitsmesser, hatte uns darauf aufmerksam gemacht, dass wir plötzlich nur noch einen einzigen Knoten Fahrt machten, obwohl die Maschine normal weiterlief. Anscheinend war es kein Kinderspiel, im Kanal auf direktem Weg von einer Boje zur nächsten zu steuern, und wir hatten die Kurve ein klein wenig zu eng gekratzt, als wir abseits der Fahrrinne eine eigene einsame Furche pflügten. Zum Glück war es nur notwendig, den Kurs etwas nach Backbord zu ändern, und schon waren wir wieder draußen im Tiefen: mit voller Fahrt voraus.

Während der zweiten Grundberührung lag ich in meiner Koje und merkte auch dieses Mal nichts, was damit zu tun hatte, dass ich tief entspannt schlief. Leider wurde ich abrupt gestört, als Jonathan nach

unten stürzte und laut verkündete: »Papa, wir sitzen schon wieder fest!« Dieses Mal hatten wir uns tatsächlich in dem weichen Grund festgefahren und große Mühe, um rückwärts rausstoßen zu können. Der Bugstrahler kam zu einem unerwarteten Einsatz, offensichtlich konnte er uns nicht nur bei engen Hafenmanövern nützlich sein. Indem wir mit dem quer zur Fahrtrichtung stehenden Propeller den Bug abwechselnd nach Steuerbord und Backbord drückten, konnte wir den Kiel per Schaukelbewegung frei bekommen. Bald waren wir wieder flott und setzten unsere Inlandfahrt zum Nibe-Yachthafen fort, der ungefähr auf halber Strecke quer durch Jütland liegt.

Natürlich ist die Frage berechtigt, warum wir nichts aus unseren Fehlern lernten und sogar noch ein drittes Mal aufsetzten. Doch das war nicht wirklich unser Fehler, denn die Seekarte gab für die Marina stolze fünf Meter Tiefe an, was leider nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmte. Der altbekannte Trick löste diesmal das Problem, einfach etwas mehr Gas geben. So konnten wir zwar in die Box einparken, es handelte sich aber eher um einen Parkplatz als eine Marina: Fest auf Grund stehend wurden wir dieser Nacht leider nicht sanft in den Schlaf geschaukelt.

Nahe unserem Nachthafen Nibe wohnten Karolinas Onkel Björn und seine dänische Frau Annette, und sie luden uns am nächsten Nachmittag in ihren malerischen Garten ein. Er sah wunderschön, unberührt, fast ursprünglich aus und verbreitete diese typisch dänische Atmosphäre des Laisser-faire. Also lobte ich den »verwilderten Garten« mit seiner »ungeformten Schönheit« und meinte damit, dass die Pflanzen ohne Zwang und ohne menschliches Arrangement ihre uneingeschränkte Freiheit bei Björn und Annette genießen dürfen. Björn erwiderte jedoch so höflich er gerade noch konnte, dass Gartenpflege und Gartengestaltung das sehr ernst zu nehmende Hobby von Annette seien, die wöchentlich viele Stunden investierte. Ich gab offen zu, dass ich nicht viel davon verstand, konnte aber – wie so oft – wieder einmal meinen Mund nicht halten. So zog ich auch noch die ganz und gar unpassende Parallele zwischen diesem Garten und der weiblichen Schönheit, indem ich mich zu dem Vergleich verstieg, dass Make-up sicher zu einem

gewissen Grad seine Berechtigung habe, um naive Männer in den Glauben zu versetzen, alles sei natürlich. Dies löste sofort bohrende Fragen von Karolina aus, was ich denn bitte genau damit meinte. In höchster Not begriff ich gerade noch, dass mich nur ein Themenwechsel retten konnte, und zum Glück kam Björn mir umgehend zu Hilfe. Geschickt lenkte er die Aufmerksamkeit auf die geschichtliche Bedeutung dieser Gegend und fing an, aus der Wikingerzeit zu erzählen. Unweit sei eine alte Siedlung gefunden worden, die man erst kürzlich ausgegraben hätte, man könne dort sogar die Kopie eines Wikingerhauses besichtigen.

»Das ist ja spannend!«, rief Jessica, denn sie hatte gerade von den Wikingern in der Schule gehört. »Woher wusste man denn, wo man nach der Siedlung suchen musste?«

»Siehst du den Hügel?«, Björn zeigte auf eine Erhebung. »Von dort oben sahen die Archäologen, dass das Saatgut unterschiedliche Muster im Boden bildete. An einigen Stellen wuchs es besser, an anderen schlechter. Daraus schlossen sie, dass eine unter der Oberfläche liegende Bebauung verantwortlich sein könnte. Wollt ihr es besichtigen?«

Kurz darauf saßen wir alle in seinem Wagen und holperten über die schmale Straße zur Wikingersiedlung. Jessica und Jonathan waren ganz aufgeregt, denn plötzlich wurde Geschichte lebendig.

Björn, der vom Enthusiasmus unserer Kinder angesteckt wurde, fuhr fort: »Nicht weit von hier haben die Wikingern unter dem berühmten Harald Blauzahn auch eine riesige Festung gebaut. In Dänemark gibt es vier dieser Art; alle heißen Trelleborgs.«

»Trelleborg?«, rief Jessica, »Aber das ist doch der Name dieser Stadt in Südschweden! Ich war da schon oft, denn dort laufen die Nachtfähren nach Travemünde aus, nicht wahr? Stand denn dort auch so eine Wikingersiedlung?«

»Schon möglich. Der Trelleborg bei uns nennt sich Aggersborg. Mit Blick auf den Limfjord ist es der größte von allen mit einem Durchmesser von nicht weniger als 240 Metern. Wollt ihr den auch sehen?«

Na klar wollten wir das! Und so fuhr uns Björn Richtung Westen zum Aggersborg und erklärte, dass die Archäologen nicht ganz sicher

# Technisches

## Das Boot

Hallberg-Rassy 40	Baunummer 6
Konstrukteur	Germán Frers
Rumpflänge	12,40 m
Wasserlinie	11,04 m
Breite	3,82 m
Tiefgang	1,99 m
Verdrängung	10 000 kg
Bleikiel, Gewicht	4100 kg
Segelfläche mit Kreuzfock	80,8 m <sup>2</sup>
Segelfläche mit Rollgenua	93,5 m <sup>2</sup>
LYS Handicap ca.	1,24
Masthöhe über Wasser inkl. Antennen	19,8 M

## Rigg und Segel

Mast	Seldén 19/20, 2-Saling-Rigg mit Kutterstag und Backstagen <a href="http://www.seldenmast.com">www.seldenmast.com</a>
Maststufen	2 klappbare Stufen an der Mastspitze <a href="http://www.seldenmast.com">www.seldenmast.com</a>
Reffsystem	Rollgroß und Rollfock, Furlex <a href="http://www.seldenmast.com">www.seldenmast.com</a>
Falle	2 Großfalle, 2 Genuafalle, 1 Gennakerfall, 1 Kutterstagfall
Kickstange	Rodkick mit Gasfeder <a href="http://www.seldenmast.com">www.seldenmast.com</a>
Masttrimmung	Manueller Achterstagstrecker <a href="http://www.seldenmast.com">www.seldenmast.com</a>
Winschen	Genua: 50CEST elektrisch (2), Groß: 30 CST (2), Mast (2) <a href="http://www.lewmar.com">www.lewmar.com</a>
Großsegel	Elvström Rollgroß EMS4V, 41,9 m <sup>2</sup> , vertikale Latten, Gitterspectra 3800z <a href="http://www.elvstromsails.com">www.elvstromsails.com</a>
Genua	Elvström Gitterspectra 51,6 m <sup>2</sup> , 3800z <a href="http://www.elvstromsails.com">www.elvstromsails.com</a>
Fock	Elvström, Standard, 38,9 m <sup>2</sup> <a href="http://www.elvstromsails.com">www.elvstromsails.com</a>
Kutterstagsegel	Elvström, ca. 17 m <sup>2</sup> , mit Haken <a href="http://www.elvstromsails.com">www.elvstromsails.com</a>
Gennaker	Elvström 125 m <sup>2</sup> <a href="http://www.elvstromsails.com">www.elvstromsails.com</a>
Ankersegel	Sydsegel, um Bug beim Ankern im Wind zu halten <a href="http://www.sydsegel.se">www.sydsegel.se</a>

# Danksagung

Unzählige Geschichten hielten unsere Träume aufrecht, bis wir es wagten, unsere Leinen zu kappen. Nun wollen wir unsere Inspirationen weitergeben. Unsere Gefühle und Gedanken haben wir noch unterwegs niedergeschrieben, sodass sie genau dem entsprechen, was wir zum jeweiligen Zeitpunkt fühlten und dachten. Die deutsche Version dieses Buches entstand auf Malta, wo meine Übersetzung der englischen Originalfassung »The Missing Centimetre« mit viel Einfühlungsvermögen von Dipl.-Psychologin Gaby Theile sprachlich verfeinert und auf den Punkt gebracht wurde.

Mit meiner Frau Karolina und unseren Kindern Jessica und Jonathan hatte ich das Glück, eine Mannschaft an meiner Seite zu haben, die bereit war, alle Risiken mit mir einzugehen und gemeinsam an der Verwirklichung unserer Träume zu arbeiten. Ich werde ihnen dafür für immer dankbar sein. Wir hatten zudem das Glück, Unterstützung von vielen Freunden zu erhalten – selbst von jenen, die nicht ganz verstehen konnten, warum wir ein Jahr lang segeln wollten oder was wir genau planten. Dafür, dass sie ihre Zweifel im Großen und Ganzen für sich behielten und uns stattdessen enthusiastisch und bedingungslos unterstützten, möchte ich mich ebenfalls herzlichst bedanken. Es ist mir ein persönliches Anliegen, dieses Buch Monika und Stephan Örn zu widmen – Karolinas Eltern, meinen Schwiegereltern, ohne deren Unterstützung unser Segeljahr nicht möglich gewesen wäre und die leider viel zu früh von dieser Erde gehen mussten.

Mein erster Rat an meine Leser ist, Ihren eigenen Traum mit Ihrem Partner und/oder einer Crew zu teilen. Man benötigt aber auch ein gutes Boot, um solche Ziele zu erreichen. Wir hatten unsere REGINA von der Hallberg-Rassy-Werft. Sie hat uns zweimal sicher über den Atlantik gebracht und stand uns während Flauten und Stürmen sowie unvergesslichen Nächten vor Anker treu und zuverlässig zur Seite. Wir sind stolz und dankbar, wenn wir unser Schiff betrachten; glück erfüllt, wenn wir an unser Segeljahr denken, und hoffnungsvoll, wenn wir in die Zukunft schauen.

Leon Schulz