

Norbert Sedlacek

Allein gegen den Ozean

27.000 Meilen // 126 Tage nonstop

DIE VENDÉE GLOBE



Orac

Norbert Sedlacek
Allein gegen den Ozean
27.000 Meilen // 126 Tage nonstop
DIE VENDEE GLOBE

Orac

www.kremayr-scheriau.at

ISBN 978-3-7015-0522-7

eISBN 978-3-7015-0635-4

Copyright © 2010 by Orac/Verlag Kremayr & Scheriau KG, Wien

Alle Rechte vorbehalten

Umschlagfotos und Fotos im Innenteil: Rosemarie Stockmar Becker, Samuel Degen, Marion Koch, Jean Marie Liot, Anita Sedlacek, Harald Sedlacek, Norbert Sedlacek

Umschlaggestaltung & Layout: Silvia Wahrstätter | buchgestaltung.at

Kartenillustration: Silvia Wahrstätter unter Verwendung einer Karte von [iStockphoto.com/Julie de Leseleuc](http://iStockphoto.com/Julie%20de%20Leseleuc)

Projektleitung: Sonja Franzke | vielseitig.co.at

Inhalt

Von einer Vision zur Realität!

Prolog

Endstation Kapstadt

Rücküberstellung mit Hindernissen

Jetzt erst recht!

Wettkampf mit der Zeit - Sponsorensuche

Die Entscheidung

Harald in seinem Element

Das sprichwörtliche blaue Auge

Unverhofft kommt oft: Die Halle

Erste Winterstürme in Port Bourgenay

Container-Harry

Ein großer Augenblick

Alte Lady in neuem Glanz

Der Countdown läuft

Bootstau

Siegfrieds Finale

Start

Neptuns Einstiegstest

Glück im Unglück

Die Strategie

Seewasser unter Deck

Vorgeschmack auf die Westwindzone

Der Kurzzeitgennaker

Fliegende Fische

Passatpannen

Faszinierende Doldrums - hallo, Äquator!

Willkommen auf der Südhalbkugel

Südatlantik

Schmerzhaftes Warnung

Ansturm auf das Kap der Guten Hoffnung

Die Ausfälle häufen sich

Indischer Ozean

Kleine Ursache, große Wirkung – 1. Schaden GE1

Tränen der Solidarität

Sportliche frohe Weihnachten

Eine Panne kommt selten allein!

Prosit Neujahr!

Auf und ab auf allen Linien

Der Niederschlag

Halbzeit nach Meilen

Erste Riggprobleme

Ostwind

Die Wetterwarnung

Hallo, Raphaël!

Lebensmittelinventur

Happy birthday, Harald!

Überläufer

Ganz normale Segeltage

Endlich wieder surfen

Nichts geht mehr!

Geburtstagsgeschenke

Der wilde Ritt

Die Nervenprobe

Kap Hoorn querab

Rolling home

Wetterküche Falklandinseln

18 harte Stunden

Der 94. Fahrtag

Der Tag danach

Zugabe

Jede Meile zählt

Fahrtag einhundert!

Die Bewährungsprobe

Jetzt oder nie!

Die Nervenschlacht

Wieder auf der Nordhalbkugel

Kapverden querab an Steuerbord

Bewegung in der Wetterküche

Am Ziel der Träume

Epilog

Anhang

Glossar

FÜR MEIN TEAM, MIT DANK UND ANERKENNUNG!

Von einer Vision zur Realität!

Ein Mensch mit einer Vision, dem Glauben an ein Projekt und einem unglaublichen Willen, gepaart mit einem engagierten und enthusiastischen Team, hat es geschafft, mit dem ältesten Boot und dem kleinsten Budget eines Feldes von 30 Open Sixties den elften Platz in der wohl forderndsten Einhandregatta der Welt zu belegen. Jeder von uns, der einen Beitrag finanzieller Natur oder durch persönliches Engagement geleistet hat, ist stolz auf die Leistung von Norbert Sedlacek auf seiner NAUTICSPORT KAPSCH. Das Faszinierende an diesem Projekt ist der Beweis, dass der Erfolg nicht allein vom Einsatz finanzieller Mittel abhängt, sondern von dem Geist, der das Projekt treibt und begleitet. Die Leistung des Skippers ist umso größer, je älter und bescheidener das Material ist. Denken wir an die erste Nacht in der Biskaya zurück, die bereits einigen Schiffen zum Verhängnis wurde und die unser Schiff durch Norbert Sedlaceks besonnene Routenwahl unbeschadet, wenn auch mit etwas Rückstand, überstanden hat. Mancher war enttäuscht, doch wer selbst als Skipper fährt, versteht diese Entscheidung, denn wer das Rennen - nach wie vielen Tagen, an welcher Position auch immer - nach Umrundung der Erde in Les Sables beendet, ist erfolgreich! Die wahre Kunst, ob in den Stürmen der Biskaya, im Südpolarmeer mit seinen Eisschollen oder den Unbilden von Kap Hoorn, ist das permanente Abschätzen des Risikos zwischen Geschwindigkeit und Gefahr für Schiff und Skipper. Team und Sponsoren konnten über Internet, Mail und zeitweise

Telefonate mitleben und so an den Höhen und Tiefen dieser 126 Tage teilhaben. Für uns alle war die Rückkehr Norbert Sedlaceks in Les Sables und der Empfang, den wir ihm Meilen von der Küste der Vendée entfernt bieten konnten, als wir langsam die Segel der NAUTICSPORT KAPSCH in der Nachmittagssonne am Horizont auftauchen sahen, ein wunderbares Erlebnis, das keiner von uns je vergessen wird. Ich danke allen, die geholfen haben, diesen Traum Wirklichkeit werden zu lassen, und gratuliere dem Skipper Norbert Sedlacek, der mir in diesem Projekt auch zu einem Freund wurde.

Georg Kapsch

Prolog

Der Kursalarm des Autopiloten lässt mich hochfahren. Ich sitze eingeklemmt auf der Navibank und versuche, die wichtigsten Fakten der vergangenen Stunden ins Logbuch einzutragen. Verdammt, was ist nun schon wieder los, zische ich wütend vor mich hin, während ich versuche, aufzustehen. Ruckartig legt sich die NAUTICSPORT KAPSCH auf den Steuerbordbug, zahlreiche Gegenstände werden von Backbord nach Steuerbord katapultiert, und die Lage nimmt immer weiter zu. Ich verliere den Halt und werde erst gegen das Deckshaus und danach gegen die Tankwände geschleudert. Irgendwie rapple ich mich hoch, ich stehe auf der Seitenwand, kämpfe mich Hand über Hand zum Steuerbordniedergang und klettere hinaus. Eine Orkanbö drückt mich gegen das Freibord und die Genuawinsch. Ich stemme mich auf allen vieren dagegen und krieche hinter das Steuerrad. Jetzt muss ich nur noch aufstehen, aber meine Stiefel sind schon wieder glitschig. Ich habe wieder Speiseöl auf den Sohlen und auch der Cockpitboden schimmert in Regenbogenfarben. Der Kursalarm hämmert in mein Gehirn. Ich ziehe mich am Deckshausrand hoch. Abermals packt eine übermächtige Bö die Jacht und wirft sie abrupt nach Steuerbord. Großbaum und Großsegel werden auf den aufgepeitschten Ozean gedrückt, die Saling ist nur noch wenige Zentimeter von der brodelnden See entfernt. Ich werde mit dem Rücken gegen das Steuerrad geschleudert. Beide Beine verlieren den Halt und ich stürze der Länge nach in das Cockpit. „Ich muss steuern“, dieser eine Gedanke treibt

mich wieder hoch. Diesmal kletterte ich einfach am Steuerrad nach oben. Die Ruderstellung ist ohnehin egal, denn die nunmehr einfallenden Orkanböen toppen alles, was ich bisher erlebt habe. Die NAUTICSPORT KAPSCH treibt in spitzem Winkel zur Windrichtung, das Rigg ist auf das Wasser gedrückt. Ich stehe auf der Seitenwand der Plicht, also 90 Grad zur eigentlichen Schwimmelage der Jacht, und kann praktisch nichts mehr tun, als den Autopiloten auf Stand-by zu schalten, zu hoffen, dass das Rigg diese Tortur übersteht, und zu warten.

Das nervende Gepiepse verstummt augenblicklich. Aber dafür dringen das Kreischen der Orkanböen und das Tosen der Brecher noch intensiver in mein Gehör. Immer wieder versuche ich abzufallen, versuche, einen raumen Kurs einzuschlagen, doch die Natur lässt nicht mit sich feilschen. Nach wie vor wird die Jacht nahezu spielerisch flach auf das Wasser gedrückt, Großbaum und Großsegel schmieren durchs Wasser und das Rigg pendelt in geringem Abstand zur tobenden See. Gleißendes Sonnenlicht, Rauschen, Zischen, Tosen. „Jetzt darf nichts brechen, sonst ist es vorbei!“. 94 Tage lang habe ich während dieses Rennens mein Schicksal aktiv in die Hand genommen, aber nun befällt mich ein Gefühl der Hilflosigkeit, des Ausgeliefertseins. Seit einigen Minuten bestimmt die Natur das Geschehen, und ich hoffe, sie ist mir nicht allzu böse gesonnen.

Es werden endlos lange Minuten. Wie in Trance ziehen Erlebnisse der vergangenen Wochen durch mein Gehirn, immer wieder unternehme ich einen Versuch, die Jacht auf Kurs zu bringen, aber vergeblich. Erst nach 35 Minuten flauen die Böen etwas ab, haben nur mehr Sturmstärke, und meine gute alte Lady wagt es, den Großbaum aus dem Wasser zu heben. Behutsam fiere ich auf, lege Ruder, und

tatsächlich dreht der Bug wieder nach Steuerbord, die Jacht nimmt Fahrt auf, wir haben überlebt!

In den darauffolgenden Stunden wage ich es nicht, das Ruder zu verlassen. Meine Glieder sind bleiern, ich habe schmerzende Druckstellen an Armen und Beinen. Mir ist kalt, meine Augen brennen wie Feuer, aber noch immer traue ich mich nicht, das Ruder dem Autopiloten zu übergeben. Erst gegen 20:30 Uhr Ortszeit lasse ich für kurze Zeit den Autopiloten steuern, ziehe mich um, esse hastig ein paar Bissen, trinke reichlich Wasser und stelle mich danach sofort wieder hinter das Ruder. In der Zwischenzeit hat der Wind auf 6-7 Bft abgeschwächt. Doch es läuft mächtiger, Ehrfurcht einflößender Seegang. Drohende Wassergebirge mit steilen Flanken und funkelnden Brecherkämmen erfassen die NAUTICSPORT KAPSCH, schütteln sie wild nach allen Richtungen und lassen sie tosend in tiefe Schluchten surfen. Ich versuche, mich nur auf das Steuern zu konzentrieren, versuche, einen möglichst sanften Kurs zwischen den zischenden und tosenden Wasserbergen zu finden, doch ist dies praktisch unmöglich. Immer wieder packt ein wie aus dem Nichts steil aufragender Brecher die Jacht und reißt sie zur Seite, drückt sie aus dem Kurs oder lässt dröhnende Wasserkaskaden auf das Deck prasseln. Ich stehe fest angeleint hinter dem Steuerrad und beobachte den langsam in der Abenddämmerung verschwindenden Horizont. Die ersten Sterne funkeln, grellweiße Schaumstreifen zeigen die Positionen der Brecher, verkrampt versuche ich, sie auszusteuern. Wenig später steigt der Vollmond über die Kimm. Beinahe erschrecke ich angesichts dieses mystischen Schauspiels. Das kräftige Licht erfüllt den Ozean wieder mit Leben, lässt die Sterne erblassen und mich wieder die Wellenkonturen erkennen: Ein Szenario wie aus einem Hollywoodfilm. Die Atmosphäre

nimmt mich zur Gänze gefangen, lässt Glücksschauer in mir aufsteigen und die Angst und Gefahr der vergangenen Stunden vergessen. Jetzt schalte ich auf Autopilot, versuche, meine schmerzenden Glieder etwas aufzulockern, beobachte das Schauspiel und empfinde große Dankbarkeit, das alles erleben zu dürfen. Nach meinem Ausscheiden bei der Vendée Globe 2004 war meine Zukunft völlig ungewiss, und niemand konnte wissen, ob ich einen zweiten Anlauf auch tatsächlich schaffen würde.

Endstation Kapstadt

Sanft landet die Boeing 747 der South African Airways im April 2005 auf der regennassen Landebahn des Kapstadt International Airport. Unmittelbar danach setzt der Bremschub ein und presst mich in den Sitzgurt. Ich habe es also doch noch geschafft, bin wieder hier, und was das Wichtigste ist, ich komme nicht mit leeren Händen! Nach einem beinahe viermonatigen Aufenthalt in Österreich habe ich endlich ausreichend finanzielle Mittel, um meine geschundene AUSTRIA ONE wieder reisefähig zu machen. Tatsächlich war es eine sehr harte Zeit, denn beinahe alle Sponsoren hatten sich nach meinem Ausscheiden bei der Vendée Globe 2004 vornehm, aber entschieden zurückgezogen. Mein Buchverlag wollte kein „Verliererwerk“ veröffentlichen, und meine Projektbank wurde zunehmend nervös. Ich schrieb die letzten Kapitel meines Buchmanuskriptes und begann, das Foto- und Videomaterial auszuarbeiten. Parallel dazu erstellte ich Konzepte, rechnete Businesspläne und kontaktierte mögliche neue Sponsoren, um das „Unternehmen Vendée Globe 2004“ vor dem Schlimmsten zu bewahren. Dies wäre zweifellos der Verlust meines Open 60 in Kapstadt gewesen, der Verlust jeglicher Sicherheiten für meine Projektbank. Aus sportlicher Sicht galt das Projekt bereits als gescheitert, es sollte nicht auch noch wirtschaftlich eine Niederlage werden. Aber schließlich war es mir mithilfe eines meiner kleinen, aber feinen Gönner gelungen, die nötige Finanzierung für die provisorische Kielreparatur und

die Rücküberstellung der Jacht nach Frankreich zu bekommen.

In der Ankunftshalle erwartet mich Karo. Sie studiert in Kapstadt, lebt jedoch mit ihrer Familie in Karlsruhe. Mein Kameramann Siegfried hat sie gebeten, mir zur Seite zu stehen und mir wenn möglich ein Quartier zu organisieren. Wir fahren nach Kapstadt Downtown, wo Karo und einige Studienkollegen ein Haus gemietet haben. Dort werde ich nun zum zweiten Mal herzlich aufgenommen. Eine Woche werde ich bleiben, um die notwendigen Arbeiten am Kiel und im Rigg der AUSTRIA ONE durchzuführen. Danach muss ich noch die gesamte Ausrüstung, die bei Vic zwischengelagert ist, an Bord bringen und die Jacht für meine Freunde Andi und Andi, die am Tag meiner Abreise eintreffen werden, startklar machen. Vic ist Mitglied im Royal Cape Yacht Club und hat mich schon bei dem Projekt ICELIMIT unterstützt.

Die beiden Andis haben zugestimmt, meine alte Lady behutsam zumindest bis zu den Kapverden zu segeln, sollte es ihre Zeit ermöglichen, auch bis zu den Kanarischen Inseln. Ich bin über dieses Angebot sehr glücklich, denn bei diesen beiden Skippern weiß ich mein Boot in den besten Händen.

Wenig später bringt mich Karo zu einem Autoverleih in der Umgebung. Ich entscheide mich für das kleinste, aber dafür neueste Modell der Angebotspalette. Immerhin hat das nach japanischen Größenmerkmalen gebaute Vehikel eine Heckklappe, und so werde ich auch meine GE1, die in den nächsten Tagen per Luftfracht eintreffen wird, transportieren. Noch ein paar Unterschriften und ein Rundgang um die verbeulte Karosserie. Die Mitarbeiterin vermerkt die zahlreichen Vorschäden in einem Formular, und los geht's. Ich erreiche den Royal Cape Yacht Club erst, nachdem ich mich zweimal verfahren habe, denn der

gesamte Hafengebiete wird gerade umgebaut. Manche Straßen gibt es nicht mehr, andere sind neu hinzugekommen, aber mithilfe der Augapfelnavigation kämpfe ich mich zur Wasserfront und erreiche doch noch den RCYC. Ein gewohnt freundlicher Doorman begrüßt mich, öffnet mir den Schranken, und ich parke das Auto im „Afrikastyle“ unter einer Palme. Danach schlendere ich aufgeregt in Richtung Steganlagen.

Da dümpelt sie also vor sich hin. Auf den ersten Blick sieht alles recht o. k. aus, wenngleich das Deck stark verschmutzt ist. Soweit ich mich erinnern kann, hatte ich aber die ansässige Jachtcarefirma mit der wöchentlichen Reinigung beauftragt. Bei genauerem Hinsehen bemerke ich, dass so manche Leine wohl einen neuen Besitzer gefunden hat. Nun, vier Monate sind eben eine lange Zeit, da kann man schon einmal glauben, dass der Besitzer in Europa seinen schwimmenden Untersatz vergessen hat! „Wir wollten gerade die wöchentliche Reinigung beginnen“, erklärt mir ein sichtbar verlegener Vorarbeiter und scheucht die Putzkolonnen aus dem Büro. Immerhin, als Geste des guten Willens borgt er mir kostenlos einen schweren Flaschenzug. Er ist für fünf Tonnen zugelassen. Dies sollte reichen, um den Kiel wieder in die richtige Position zu hieven. Wenig später vermittelt mir John auch noch zwei Schweißer. Sie sollen morgen Vormittag erscheinen und mit einigen Formrohren nach meinen Angaben eine Hilfskonstruktion in den Kielkasten einschweißen.

Tags darauf beginne ich schon frühmorgens, den Kiel einzurichten und die Kielblockade einzusetzen. Im Laufe des Vormittages erscheinen dann tatsächlich die beiden Schlosser auf dem Steg. Einige Meter rostiger Formrohre sind auch mit dabei, und nach einigen Begrüßungsfloskeln klettern schmutzige Arbeitsstiefel auf das frisch gereinigte

Deck. „Mal sehen, wie wir das hinkriegen!“ – Ich mache Platz, zwei neugierige Augenpaare spähen in das Kielkompartiment. „Aber da steht ja Wasser!“ – Ach ja, natürlich steht da Wasser, denn das Boot liegt ja im Wasser und da der Kiel durch den Rumpf ragt ...! „Ausgeschlossen, völlig unmöglich, unter diesen Bedingungen kann hier niemand arbeiten!“ – Ich frage den Chef dieser geschützten Werkstätte, ob er damit einverstanden ist, wenn ich im Kielraum arbeite und sie sich lediglich um den Zuschnitt der Formrohre und das Aufstellen und Einstellen des Schweißgerätes kümmern würden. Ungläubige Blicke. „Ja schon, aber wer bezahlt die ...?“ – „Ich bezahle den ganz normalen Stundensatz, obwohl ich die wesentlichen Arbeiten selbst durchführe!“ – „Yes, man!“ – Das ist eine Ansage nach ihren Vorstellungen, und schon traben die beiden los, um das Schweißgerät und diverses Handwerkzeug zu holen. In der Zwischenzeit beginne ich, die Hilfskonstruktion auszumessen.

Man könnte meinen beiden Helfern zwar Feigheit vorwerfen, Anstand haben sie aber allemal. Als sie wieder auf dem Steg erscheinen, erklärt mir der „Firmensprecher“, dass sie beide sich entschieden hätten, doch auch die Schweißarbeiten selbst zu machen. Schließlich wolle man ja nicht, dass ich mich verletze, und außerdem muss die Konstruktion wirklich fachmännisch gefertigt werden, denn das Schiff segelt ja mit diesem Provisorium viele Tausend Meilen – für ihn zwar völlig unverständlich, aber bitte, wenn ich meine, dann wollen sie zumindest ihren Beitrag für das Gelingen dieses Vorhabens geleistet haben. Ich bin ehrlich gerührt, wir klopfen einander auf die Schultern und los. Die Trennscheibe beginnt zu kreischen, Funken sprühen auf das Deck des Nachbarschiffes. Ich versuche, die Arbeiten zu unterbrechen, aber: „No problem, wir waschen nachher

alles wieder sauber!“ – Ich gebe mich geschlagen, freue mich, dass die Konstruktion im Kielkasten der AUSTRIA ONE Formen annimmt, der Schweißer sein Handwerk offensichtlich versteht und ich nicht selbst stundenlang bei sengender Hitze „brutzeln“ muss. Somit habe ich Zeit, nebenbei mit dem Ausrüstungstransport zu beginnen, und als sich meine beiden Metallarbeiter am späten Nachmittag verabschieden, habe ich schon beinahe das gesamte Vorschiff eingeräumt.

Wenig später – ich kontrolliere gerade die letzten Schweißnähte der Stützkonstruktion im Kielkasten – vernehme ich ein entrüstetes: „Oh no!“ – Es ist der Eigner der Nachbarjacht, der wutentbrannt auf dem Deck steht. Denn das Deck und der Rumpf der s/y SUNSHINE waren vor wenigen Tagen poliert worden. Nun hatten es die beiden Metaller mit einem Funkenregen übersät, die Jacht anschließend zwar mit Wasser abgeschwemmt, doch die heißen Metallspäne blieben größtenteils am Gelcoat der Jacht kleben und beginnen bereits, nach dem Abtrocknen, zu rosten. Ich verspreche, mich um eine Reinigung im Laufe des nächsten Tages zu kümmern. An der Bar mache ich John unmissverständlich klar, dass er sich als Ersatz für die bei mir ausgefallenen Reinigungen um den Glanz der s/y SUNSHINE kümmern müsse. Tatsächlich beginnt der Putztrupp schon am nächsten Morgen, den Glanz der s/y SUNSHINE wiederherzustellen. Am Nachmittag hat sich alles in Wohlgefallen aufgelöst, die Jacht glänzt wie ein neuer Werftbau, mein Bordequipment ist vollzählig verstaubt und die neue GE1 ist dank Alecs Hilfe angeschlagen. Auch Alec habe ich bei Projekt ICELIMIT kennen und schätzen gelernt, und er hat sich spontan dazu bereiterklärt, mir neuerlich zu helfen. Somit steht dem Auslaufen der beiden Andis nichts mehr im Wege.

Rücküberstellung mit Hindernissen

Am nächsten Tag ist Schichtwechsel. Während ich mich auf den Heimweg mache, sitzen Andi und Andi bereits am Flughafen. Nur wenige Stunden liegen zwischen meiner Abreise und ihrer Ankunft in Kapstadt. Als ich nach etwa 20 Stunden wieder in Wien lande und mein Handy einschalte, ist das erste SMS die erfreuliche Nachricht von Andi: „Sind gut angekommen, alles o.k., hören uns morgen!“ – Die Übernahme des Bootes im RCYC klappt wie am Schnürchen, und schon zwei Tage später machen sich die beiden auf den Weg. Andi beschließt, den Kurs ziemlich weit östlich, nahe St. Helena, abzusetzen, um nicht einen allzu großen Bogen zu den Kapverden segeln zu müssen. Dadurch ersparen sich die beiden zwar das harte Gegenankreuzen ab der ITC, sitzen jedoch tagelang in ausgedehnten Flautenzonen fest, die nicht nur an ihren Nerven, sondern auch am Material der Jacht zehren. Vor allem das geschundene Großsegel sorgt pausenlos für Arbeit, und so entwickelt sich das Nacharbeiten der Segelnähte zur Hauptbeschäftigung an Bord.

Die Wochen vergehen wie im Flug, die Meilen aber ticken nur sehr langsam. Endlich kommen die Kapverden in Sicht, und während sich meine erste Überstellungscrew auf den Landfall freut, suche ich immer noch verbissen nach Ersatz für sie. Die beiden Andis haben ihr Zeitfenster restlos ausgereizt und müssen von den Kapverden nach Hause fliegen, um ihren Job wieder anzutreten. In der Not senke ich mein Anforderungsprofil für mögliche Überstellungsskipper. Endlich, buchstäblich in der letzten

Minute, werde ich fündig. Auf den ersten Blick habe ich das große Los gezogen: Drei gestandene Fahrtenkipper, allesamt in der „Offshoreausbildung“ tätig, und der Häuptling die Gelassenheit in Person. Was kann da noch schiefgehen? Wir treffen uns und besprechen die wichtigen Details. Alles kein Problem, sie wollen den Törn gerne machen, um Erfahrung mit einer Bootsklasse zu sammeln, die sie noch nicht kennen. Das Zeitfenster passt, das Fahrgebiet passt, die verbal vorgetragene Referenzen sind überwältigend, und zu alledem muss ich kein Honorar bezahlen, sondern übernehme nur die Reise- und Verpflegungskosten.

Einige Tage später erreichen Andi und Andi die südliche Kapverdeninsel Santiago. Die Ersatzcrew ist bereits vor Ort, ein Fischer übernimmt den fliegenden Crewtausch, und noch am selben Nachmittag sind die beiden Andis auf dem Heimweg, während die AUSTRIA ONE mit neuer Crew hart am Wind nach Norden segelt. Kurs etwas westlich der Azoren, um nicht abermals in einer Flaute, diesmal im weiträumigen Azorenhoch, hängen zu bleiben.

Etwa zwölf Stunden später läutet mein Telefon. Am anderen Ende der Leitung ein spürbar irritierter Skipper von Bord der AUSTRIA ONE, der mir seine innersten Sorgen und Ängste offenbart. Wie konnte ich ihm nur verheimlichen, in welchem Zustand die Jacht sei, nämlich schlicht und einfach ein Wrack, niemals seetauglich, und zudem: Was fällt der vorherigen Crew ein, die Jacht in einem derart desolaten Zustand zu übergeben? Sie überhaupt lossegeln zu lassen, ist unentschuldig. Aus dem Kielkompartiment kommen beängstigende Geräusche, das Rigg ist defekt, die Segel sind zum Teil unbrauchbar ...! Mit einer derartigen Leiche müsste man eigentlich sofort wieder eine Kapverdeninsel anlaufen und den Überstellungstörn beenden! Ich kann nicht glauben, was

ich da höre, und binnen Sekunden wird mir klar, dass ich den Bock zum Gärtner gemacht habe. Aber in dieser Situation ist guter Rat teuer. Offensichtlich haben sich die drei Profis völlig übernommen, sitzen nun auf meinem hart gegenansegelnden Open 60 und haben Angst vor dem, was noch kommt. In keinem Fall sind sie bereit, weiter nach Westen zu segeln, und somit ist das Ende ihrer Reise spätestens auf den Azoren wegen Zeitmangels absehbar. Der direkte Kurs von den Kapverden, knapp westlich vorbei an den Kanaren, führt in jedem Fall ins Azorenhoch, also in die Flaute. Ich versuche zu beruhigen, die Ängste etwas zu relativieren und „zwischen den Zeilen zu lesen“. Ich kann mir absolut nicht vorstellen, dass Andi eine stark desolate, schwer beschädigte Jacht einfach übergeben hätte. Also kontaktiere ich ihn, bespreche auch mit ihm die aufgetretenen Probleme und bekomme meine Vermutungen bestätigt. Die AUSTRIA ONE ist in durchaus gutem Zustand, die Kielreparatur unverändert in Ordnung, die Segel von Andi überarbeitet und das Rigg, so man vom Spibeschlag absieht, in tadellosem Zustand. Nun, den Gennaker werden meine Helden an Bord der AUSTRIA ONE ohnehin nicht setzen wollen. Es folgen Tage mit endlosen Diskussionen über Inmarsat bezüglich Ausrüstung, Kurswahl, Wettersituation etc. Ich versuche wirklich alles, um die Crew bei Laune zu halten, doch letztlich kann ich nur erreichen, dass sie die AUSTRIA ONE nicht schon auf den Kanarischen Inseln abstellt und nach Hause fliegt. Wie befürchtet segeln sie ungeniert mitten ins Azorenhoch, lassen das Boot in Ponta Delgada an die Industriemole einschleppen und verlassen fluchtartig die Jacht. Martin, ein junger netter Skipper aus dem Berchtesgadener Land, und Gabor, einer meiner Youngsterskipper, springen in die Bresche, fliegen kurzfristig auf die Azoren und übernehmen die AUSTRIA ONE. Traurig über die noch angeschlagenen, zerrissenen

Vorsegel und verärgert über die Müllberge im Inneren der Jacht, klarieren sie den Open 60, lassen sich freischleppen, setzen die Segel und bringen die Jacht ohne weitere Probleme nach Les Sables d'Olonne. Ich freue mich, das Boot endlich in Sicherheit zu wissen, die lokale Presse freut sich mit mir über die gelungene Rücküberstellung, und somit liegt es an mir, das weitere Schicksal meiner alten Lady zu bestimmen.

Jetzt erst recht!

Diese Parole hatten sich meine Freunde und Fans nach dem Ausscheiden bei der Vendée Globe 2004 zu meiner Rückkehr im Dezember ausgedacht. Egal ob auf Transparenten, Postern oder in E-Mails: Immer wieder versuchten meine virtuellen Mitstreiter, mich auf eine nochmalige Teilnahme an dieser exzessiven Regatta einzuschwören. Klar wollte auch ich es nochmals versuchen, wollte nochmals unter dem Jubel Tausender Menschen durch den Kanal von Les Sables gezogen werden und mich danach mit den weltbesten Offshoreskippnern messen, aber die aktuelle Situation war nicht gerade motivierend. Ich besaß ein stark reparaturbedürftiges Boot, es fehlte an zahlungskräftigen Sponsoren und somit auch an einem brauchbaren Budget. Zudem drängte meine Hausbank auf Rückführung noch offener Mittel. Einige noch aktive Kleinsponsoren erwarteten von mir die rasche Umsetzung einer neuen Vendée Globe-Kampagne, allerdings mit einem neuen Boot und entsprechendem Budget. Natürlich würde auch ich mich über einen Millionensponsor und ein neues Boot für das nächste Rennen freuen, realistisch betrachtet lief uns aber bereits jetzt die Zeit davon. Für ein Projekt mit einem Neubau sind selbst die jeweils vier Jahre zwischen den Vendée Globe-Editionen sehr knapp bemessen. Die Alternative hierzu wäre, die AUSTRIA ONE gründlich zu überarbeiten, alle Schwachstellen auszumerzen, die Ausrüstung zu optimieren und einen zweiten Versuch mit derselben Jacht zu wagen. Natürlich könnte ich mit meiner alten Lady nicht

um den Sieg kämpfen, aber mit dem sprichwörtlichen Glück des Tüchtigen wäre durchaus ein guter Platz im Mittelfeld zu erzielen. Zudem wäre die Kampagne wesentlich kostengünstiger, also auch leichter zu finanzieren, und das Boot genießt im IMOCA-Zirkus einen überaus positiven Sonderstatus. Vor allem das französische Publikum würde den neuerlichen Versuch eines Binnenländers mit kleinem Budget und viel persönlichem Engagement begrüßen. Denn genau diese Fakten entsprechen dem eigentlichen Geist der Vendée Globe. Sollte ich also diese in Frankreich gebaute Jacht doch noch ins Ziel bringen, würde man dies mit Sicherheit gebührend würdigen.

Wir entscheiden uns erst einmal, die Kampagne für ein neues Boot zu starten. Sollte dies bis Sommer 2007 nicht klappen, werden wir die Sparvariante umsetzen und einen neuerlichen Versuch mit meiner AUSTRIA ONE wagen. Wir, das sind mein Sponsor Walter und die Stammcrew Marion, Anita und Harald sowie eine Handvoll guter Geister. Wir alle haben eines gemeinsam: Wir sind von der Vendée Globe begeistert und wir glauben daran, es schaffen zu können!

Wettlauf mit der Zeit - Sponsorensuche

Bereits wenige Wochen später haben wir ein Konzept ausgearbeitet, Zeitplan und Kostenrechnungen erstellt und die Zusage einer möglichen Bauwerft. Unsere neue Homepage ist im Netz, Foto- und Film-archiv liegen bereit, und das Buch sowie der Film zur Vendée Globe 2004 verkaufen sich gut. Letztere sind ein wichtiger Bestandteil unserer Kampagne, denn sie tragen wesentlich zur Information und Aufklärung über diese Regatta bei. Abgesehen davon repräsentieren die Veröffentlichungen zumindest die Umsetzbarkeit des Projektes in der Vorbereitungs- und Startphase. Dies ist wiederum sehr wichtig, um mögliche Sponsoren und Projektpartner zu überzeugen. Unsere Kreativität ist schier grenzenlos. Laufend erhalte ich Tipps zu möglichen Projektpartnern oder zur Optimierung unserer Unterlagen, der Durchbruch will sich jedoch einfach nicht einstellen. Wir knüpfen Tausende Kontakte, verfolgen jede auch noch so vage Möglichkeit, kämpfen hartnäckig um jeden Präsentationstermin, doch es scheint wie verhext: Egal, wie wir es auch anpacken, immer hören wir: „Ja, aber ...!“, „Toll, doch ...!“ oder „Leider nicht ...!“ - Trotz unseres großen Optimismus verschlechtert sich unsere Stimmung von Tag zu Tag, von Versuch zu Versuch, von Absage zu Absage. Schließlich müssen wir im Frühjahr 2007 zur Kenntnis nehmen, dass ein Neubau für die geplante Kampagne definitiv unmöglich wird. Einige Mitstreiter

ziehen sich aus dem Projekt zurück und andere, die Befürworter von Plan B, werden immer aktiver.

Langsam, aber stetig gelingt es uns, Kleinsponsoren für das Projekt zu gewinnen. Unser Zeitplan sieht nun vor, ab Frühjahr 2007 mit der Reparatur des Open 60 zu beginnen. Dazu habe ich einen Werftplatz etwas südlich von Les Sables d'Olonne, in Port Bourgenay, reserviert. Jean-Pierre, der Eigentümer des ortsansässigen Werftbetriebes Polypat, ist mir bei den Kosten sehr entgegengekommen, und so scheint es nunmehr erschwinglich, die notwendigen Umbau-, Reparatur- und Servicearbeiten an der AUSTRIA ONE durchzuführen. Doch mein aktuelles Budget ist gerade einmal ausreichend, um den laufenden Betrieb zu finanzieren. Deshalb muss es mir unbedingt gelingen, einen größeren Sponsor buchstäblich mit ins Boot zu holen.

Die Entscheidung

Ein strahlender Sonntag geht zur Neige. Wie meistens seit unserem Firmenumzug in die Marina Wien habe ich auch diesen Sonntag damit verbracht, meine wochentags liegen gebliebene Büroarbeit nachzuholen und die Werkstättenaufträge für die kommende Arbeitswoche vorzubereiten. Gerade als ich im Gehen bin, läutet mein Handy. Es ist Hannes, mein kreativer, unermüdlicher Mitstreiter bei der Projektfinanzierung. „Möglicherweise haben wir einen neuen Sponsor“, tönt es fröhlich aus dem Telefon, und er gibt mir einen Namen und eine Telefonnummer. „Halte mich auf dem Laufenden und mach's gut!“. Noch bevor ich nachfragen kann, was, wie und warum, hat er bereits aufgelegt. Ich weiß nicht mehr, wie oft ich Kontakt aufgenommen habe, wie viele „Körbe“ und vage Zusagen für eine mögliche Zusammenarbeit ich mir geholt habe, tags darauf jedenfalls, ich bin gerade mit der Firmenpost beschäftigt, klingelt mein Telefon. Eine sehr sympathische Frauenstimme vereinbart mit mir einen Termin. Wofür? Um mein Segelprojekt vorzustellen. Wo? In der Wagenseilgasse 1, der Zentrale von Kapsch. Nach Beendigung des Telefonats bin ich hin und her gerissen. Ich weiß nicht so recht, was ich davon halten soll. Natürlich habe ich Vertrauen zu meinen Gönnern. Natürlich kann ich mir vorstellen, dass dieser Konzern mich im Projekt begleitet, aber ist dieser Termin tatsächlich meine große Chance oder würde ich wieder nur einen feinen, aber kleinen Partner finden? Meiner persönlichen Lebensphilosophie folgend, gehe ich davon aus, nach all

den Rückschlägen diesmal endlich „meine Stecknadel“ gefunden zu haben. Sofort beginne ich, eine Werbestrategie zu überdenken, die dann auch erfolgreich sein sollte. Bereits das erste Gespräch bei Kapsch verläuft sehr angenehm. Herr Mag. Kapsch, selbst begeisterter Segler, zeigt sich von den Unterlagen beeindruckt, stellt einige Zwischenfragen, entscheidet, das Projekt in jedem Fall zu fördern. Wir vereinbaren, dass ich für ein weiterführendes Gespräch detaillierte Vorschläge zu Layout und Sponsorvolumen ausarbeite. Während ich die Stiegen zum Ausgang gehe, macht sich ein unbeschreibliches Glücksgefühl in mir breit.

Unser zweites Meeting bringt bereits die Entscheidung. Diesmal hat Herr Mag. Kapsch auch die verantwortliche PR-Mitarbeiterin hinzugezogen. Eingangs erläutere ich etwas detaillierter als beim ersten Mal Vermarktungsmöglichkeiten, Projektkosten und Layoutvarianten. Danach, Herr Mag. Kapsch hat sich mit seinem Notizbuch zurückgelehnt, beginne ich mit der zuständigen PR-Chefin einige Details zu erörtern. Nach einigen Minuten hebt Herr Mag. Kapsch den Blick, mustert uns aus strahlenden Augen und verkündet: „Wir werden es machen!“ – Die sprichwörtliche Stecknadel im Heuhaufen war gefunden, zudem aber – das sollte sich schon wenig später herausstellen, auch ein faszinierender, begeisterungsfähiger Freund. Mein wichtigster Partner teilt meine Visionen, meine Begeisterung über die vielen kleinen Projekterfolge, aber auch meine Sorgen und Nöte. In seiner Gegenwart fühle ich mich respektiert und verstanden. Allein dafür bin ich ihm unendlich dankbar!

Somit ist das Projekt bis auf etwa 7 Prozent finanziert. Bei diesem letzten Teilbetrag kommt mir der Zufall zur Hilfe. Einer unserer nettesten Kunden, selbst begeisterter Wassersportler und Miteigentümer der Shopping City

Seiersberg, stimmt zu, das Projekt in seinem Einkaufszentrum zu vermarkten.

Nachdem nun das finanzielle Überleben des Projekts gesichert ist, kann ich mich wieder in die technischen Ablaufdetails vertiefen, unseren Zeitplan aktualisieren und mit meinem Sohn Harald Details zum Kranen der Jacht festlegen. Während ich mit großer Unterstützung meiner zahlreichen Helfer um die Finanzierung kämpfte, hatte Harald die AUSTRIA ONE bereits transportfähig gemacht. Die Segel und der Großbaum sind abgeschlagen und verstaut, die Reling demontiert, sämtliche Mastkabel sind abgeklemmt und das Rigg gelockert. Wir müssen die Jacht von Les Sables etwa sechs Seemeilen nach Port Bourgenay schleppen, dort aber bei ruhigem Wetter und Hochwasser ankommen. Wenn nicht, können wir wegen des großen Tiefgangs von 4,50 Metern nicht in den Hafen einlaufen. Wenn dies klappt, bleibt uns nur etwa eine Stunde, um den Mast zu legen und die Jacht zu heben. Andernfalls würde sie wegen der ablaufenden Tide auf Grund sitzen. Dennoch, der Werftplatz in unmittelbarer Nähe von Les Sables war günstig, vor allem aber scheinen Jean-Pierre und seine Mitarbeiter kompetent, hilfsbereit und lebenswürdig. Auch diese Einschätzung sollte sich bestätigen. Abermals hatten wir eine wesentliche Verstärkung für unser Team gefunden.

Harald in seinem Element

Aber es sollte klappen. Neptun hat Einsicht, schickt ruhiges Frühjahrs Wetter, und die SNSM schleppt die AUSTRIA ONE mit ihrem starken Seenotrettungskreuzer nach Port Bourgenay. Dort angekommen, erwarten sie bereits zahlreiche Helfer, und noch während ich das Ruder sichere und etwas Werkzeug zurechtlege, hängt die AUSTRIA ONE bereits in den Gurten, der Mast wird in Windeseile fachmännisch gelegt, die Jacht auf einen Tieflader gestellt und verzurrt. Danach heißt es Feierabend. Tags darauf fährt der Tieflader die etwa 150 Meter zu unserem Arbeitsplatz, wo Jean-Pierre schon vor Jahren eine geräumige Kielgrube gebaut hat. Somit können derartige Jachten mit ihrem 4,5 Meter langen Kiel komplett zusammengebaut abgestellt werden. Der Autokran hievt meine alte Lady genau über die Kielgrube und Jean-Pierres Mitarbeiter positionieren die provisorischen Standböcke. Später wollen wir eigens für den Rumpf geformte Stützen bauen. Meine Helfer leisten ganze Arbeit, die AUSTRIA ONE thront gut verzurrt genau über der Kielgrube, unser Servicecontainer ist eingetroffen, und somit steht dem Beginn der Reparaturarbeiten nichts mehr im Wege.

Die ersten Arbeiten bestehen darin, die Jacht in all ihre Einzelteile zu zerlegen. Dies bedeutet aber auch, dass Harald die Hilfskonstruktion im Kielkasten ebenso wie den Oberteil des Kielkopfes freischneiden und danach ausbauen muss. Nur so ist es möglich, den Kiel auszuhängen, den Rumpf zu überarbeiten und anschließend die Kielhalterung zu reparieren. Später wollen wir eine mobile Halle

aufstellen, um den Arbeitsplatz gegen Wettereinflüsse zu schützen. Andernfalls könnten wir weder über den Winter durcharbeiten, noch diverse Feinarbeiten wie das Lackieren durchführen.

Für den Augenblick heißt es also für Harald einfach durchbeißen, auch wenn noch kein Ende der Arbeiten absehbar ist. Gemeinsam mit den Polypat-Mitarbeitern muss er den Racer so rasch wie möglich zerlegen, und ich bin gefordert, den Hallenbau, die Reparaturarbeiten und die zeitgerechte Indienststellung der Jacht zu gewährleisten. Harald aber wächst über sich hinaus. Hatte er uns noch vor wenigen Wochen mit seiner Gedankenlosigkeit an den Rande des Wahnsinns gebracht, wurde er nun zum „Projektrambo“. Völlig eigenständig stürzt er sich Tag für Tag in das Alumonster, schneidet, schleift, bohrt und klopft. In unseren spärlichen Telefongesprächen erzählt er mir über schier unglaubliche Fortschritte. Ich weiß nicht so recht, was ich davon halten soll. Es ist Haralds erster „Fronteinsatz als Einzelkämpfer“. Wenn ich mit Freunden spreche, die den Arbeitsplatz besucht haben, höre ich nur Lobeshymnen: Harald arbeitet Tag und Nacht, kommt toll voran, ist unglaublich geschickt, improvisiert einzigartig ...! Langsam, aber sicher werde ich neugierig.