Segeln

# Übertakelte Ziegen

25 Super-Segler starteten zur schwersten und längsten Regatta der Welt.

Warum die Frau des Präsidenten, begleitet von den zustimmenden Hintergrunzgeräuschen einer Schar erheblich Trunkener, an jenem festlichen Abend im Swimmingpool landete, weiß heute keiner mehr so genau. Sicher ist nur, daß der mit viel Schaumwein und Hallo gefeierte Empfang des Jachtklubs von Rio de Janeiro für die Segelkameraden aus Amerika und Europa irgendwann in eine stattliche Prügelei überging – zwei Hundertschaften der örtlichen Polizei waren notwendig, um die blauen Jungs von der Tränke weg und auf ihre Schiffe zurück zu treiben.

Noch heute, mehr als zehn Jahre später, spricht man in dem überaus vornehmen Jachtklub von Rio voll Schaudern vom unziemlichen Treiben der „Whitbread-Meute" – jener Schar kühnherziger Segler, die sich jetzt ein weiteres Mal aufmachten, den Winden und Wassern dieser Welt zu trotzen.

Die Kapelle im Hafen von Southampton spielte gerade etwas Lustiges und Lautes, als die Kanone aus Nelsons Zeit am Sonnabend letzter Woche den Startböller zum fünften „Whitbread Race Around the World" gab – der längsten und schwersten Segelregatta, die auf den Entdecker-Kursen von Magellan und Cook, auf den Handelsrouten der alten Teeklipper und Salpetersegler rund um den Erdball führt.

„Dieses Rennen ist das letzte große Segelabenteuer", sagt der Whitbread-Veteran Peter („Bloody") Blake. „Und es ist die gottverdammt beschissenste Schinderei, die man sich vorstellen kann" – sorry, aber so reden sie nun einmal, die Männer, die sich untereinander „Filthy Phil", „Dirty Harry" oder „Stinker" rufen.

33 000 Seemeilen müssen die 25 Boote, gewaltig übertakelte „Rennziegen" mit einem („Slup") oder zwei Masten („Ketch"), auf ihrer von nur fünf kurzen Hafenpausen unterbrochenen Rundfahrt zurücklegen. Mindestens acht Monate werden die zwischen 12 und 20 Köpfe starken Crews einander und den Wettern ausgeliefert sein: den nervzehrenden und zankträchtigen Flauten des äquatorialen Kalmengürtels, den zornigen, graugepeitschen Wassern um das Kap der Guten Hoffnung, den Temperaturen bis zu 30 Grad unter Null beim Gefrierfleisch-Run vorbei an Kap Hoorn durch die „Furious Fifties" – ein Material und Mannschaft mürbender Kampf gegen die Elemente, den kaum ein Schiff ohne Havarie, keine Besatzung ohne Krise übersteht.

„Man muß die Jungs immer im Griff haben, sogar wenn man schläft", sagt der Skipper Skip Novak, der das Weltrennen zum vierten Mal mitmacht. Zusammen mit dem Russen Alexej Grischenko führt er das erste sowjetische Boot, das an einer Whitbread-Regatta teilnimmt, „Pepsistroika" nennen Spötter die eigenwillige Alu-Konstruktion, weil der amerikanische Limo-Konzern den Russen mit zwei Millionen Dollar Sponsorgeld in die Wanten griff.

Chancen auf den Sieg freilich hat der Sowjetsegler ebensowenig wie der deutsche Whitbread-Teilnehmer, die „Schlüssel von Bremen" – das einzige Schiff im Feld, das ausschließlich von Amateuren gesegelt wird, und das einzige, das keinen lächerlichen Namen trägt.

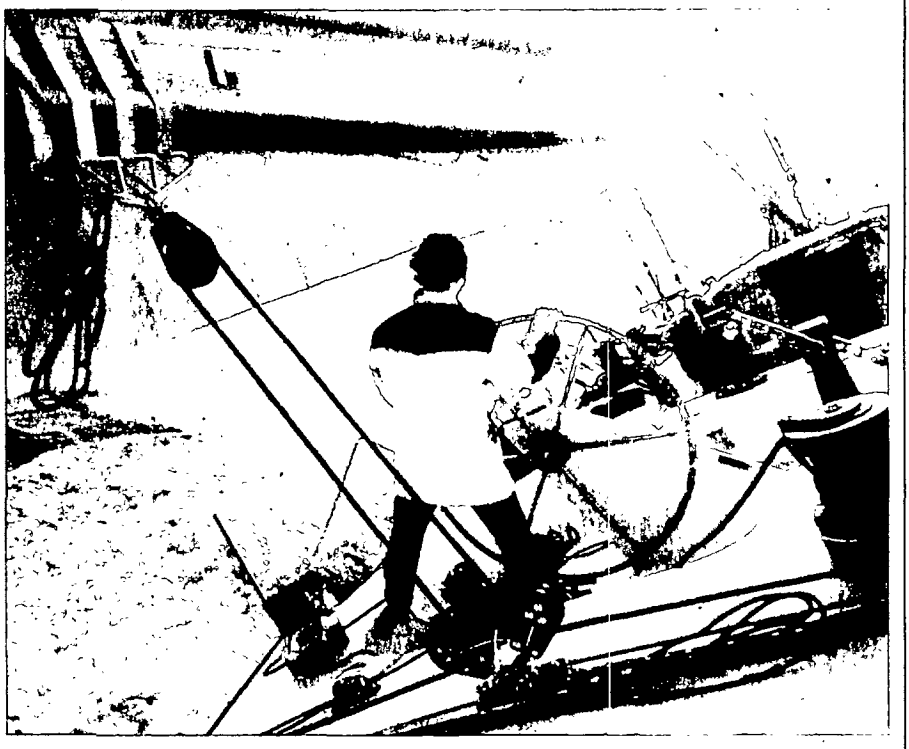
Denn inzwischen sind, Folge des wachsenden Einflusses finanzstarker Sponsoren auf das Geschehen bei der Whitbread-Regatta, die Boote nichts anderes als die Fortsetzung der Reklametafel mit maritimen Mitteln. Da gibt es etwa die „Union Bank of Finland", die französische „Operation Cargo" oder die spanische „Fortuna Extra Lights", die wie die beiden Favoriten „Merit" (Schweiz) und „Rothmans" (Großbritannien) zum Lobpreis von Zigarettenherstellern segelt.

Gedacht war das 1973 erstmals ausgetragene Whitbread Race ursprünglich als Abenteuer für reiche Amateure, für Gentlemen-Skipper wie den Holländer Cornelis van Rietschoten, der die (in vierjährigem Turnus stattfindende) Weltregatta gleich zweimal gewann.

Inzwischen aber haben beim Whitbread Race nur noch bis zu vier Millionen Dollar teure Renner in aufwendiger Leichtbauweise eine Chance. Gespart wird an jedem Gramm, bis hin zum Essen, das – Kotz Blitz – zumeist aus gefriergetrocknetem Instant-Futter besteht. Van Rietschoten hingegen ließ seiner Crew jeden Tag ein ordentliches Menü servieren, zubereitet von dem allein zu diesem Zweck angeheuerten Koch des von Baron Rietschoten bevorzugten Pariser Lokals „Robespierre".

Heute hingegen findet es ein Boot-Designer schon toll, wenn er der Mannschaft ein Türchen vors Klo spendiert: „Das ist ein absoluter Luxus", so Rob Humphreys, der den Rumpf der „Rothmans" gezeichnet hat.

„Inzwischen ist so viel Geld im Spiel, daß einem manchmal der Spaß vergeht", sagt Skipper Novak, dessen Boot unlängst mit einer Magnumflasche voller Cola auf den Namen „Pepsi Fazisi" getauft wurde. Wehmütigen Herzens erinnert sich Novak noch der Tage, da jedes Mitglied der Crew mindestens eine Flasche Wein pro Tag becherte und im Hafen den sogenannten „racer chasers", den Mädchen mit einem Drang zum Segler, die Bequemlichkeit seiner Koje demonstrieren konnte. „Früher glaubten wir", so Novak, „das Rennen an sich sei Entbehrung genug." ◄



**Whitbread-Jacht „Operation Cargo": „Gottverdammte Schinderei"**