



Profi MacArthur bei der Atlantiküberquerung*: Segel so groß wie Basketballfelder

B. BLACK

SEGELN

Extremisten der Weltmeere

Eine zierliche Engländerin ist die beste Ozeanseglerin der Welt. Nun will Ellen MacArthur ihre männlichen Konkurrenten auch auf der härtesten Regatta abhängen – einmal um die Erde, nonstop und allein.

Ein richtiger Bergsteiger sieht so aus wie Reinhold Messner, gegerbtes Gesicht, Arme wie Straßenpoller und ein mächtiger Rauschebart. Ein richtiger Sprinter kommt daher wie der Amerikaner Michael Johnson, mit eisernem Blick und einem Körper aus Knochen, Haut und Muskelpaketen. Doch wie stellt man sich einen Profisegler vor, der eine Nonstop-Regatta um die Welt gewinnen will, ein monatelanges Martyrium über stürmische Ozeane? Und das auch noch solo?

Jedenfalls nicht so wie Ellen MacArthur, die an diesem Morgen im amerikanischen Newport über das Deck ihrer Rennyacht stapft und ihre gelben Kevlarsegel prüft. Zierlich kommt die junge Britin daher, mit munter zwinkernden Augen im eher bleichen Gesicht. Mit ihren Händen hätte sie Feinmechanikerin werden können, ihre

Haare trägt sie in technomäßigem Kurzhaarschnitt, und eigentlich sieht sie aus wie eine Londoner Psychologiestudentin auf dem Weg zum Aerobic-Training.

In wenigen Stunden will sie ihre Segel setzen und über den Atlantik gen Heimat zurückkehren. Auch im Sommer ist das keine Kleinigkeit. Das Meer im Norden ist rau und kalt, Stürme werfen mächtige Wellen auf. Wenn sie ihr Schiff mit bis zu 50 km/h die Wogen hinabjagt, fegt die Gischt wie Schrotsalven über das Deck. Bohrt sich der scharfe Bug mal wieder in eine Welle, dann sieht es auf ihrem Gefährt so aus wie bei Sturmflut am Strand von Sylt.

Dann werden auch die vielen Helfer verschwunden sein, die jetzt noch durch den superleichten Kohlefaserrumpf kriechen, dessen Kabine so gemütlich ist wie ein Bergwerksstollen. Ellen MacArthur, 24 Jahre alt, 1,60 Meter groß, wird wieder allein sein mit ihrer 18 Meter langen Rennyacht und deren Segel so groß wie Basketballfelder.

Auf der anderen Seite des Atlantiks wird „La petite Anglaise“, wie ihre französischen Konkurrenten sie liebevoll nennen, schon sehnsüchtig erwartet. Das britische Fernsehen will sie für Interviews. Ihr Sponsor, der Handelskonzern Kingfisher, braucht sie für Managerseminare, die Redakteure von „Cosmopolitan“ wollen sie zur Frau des Jahres küren, was sie mit zwiespältigen Gefühlen sieht: „Dass ich eine Frau bin, ist doch völlig egal.“

Ihre Fanggemeinde daheim sieht das natürlich nicht so. Für sie ist die furchtlose Seglerin eine Heldin, die nicht nur ihre männlichen Konkurrenten auf dem Ozean abhängt, sondern vor allem den bisher in der Hochseesegelei überlegenen Franzosen zeigt, wer wirklich die besten Seeleute hat: „Britannia, Rule the Waves.“

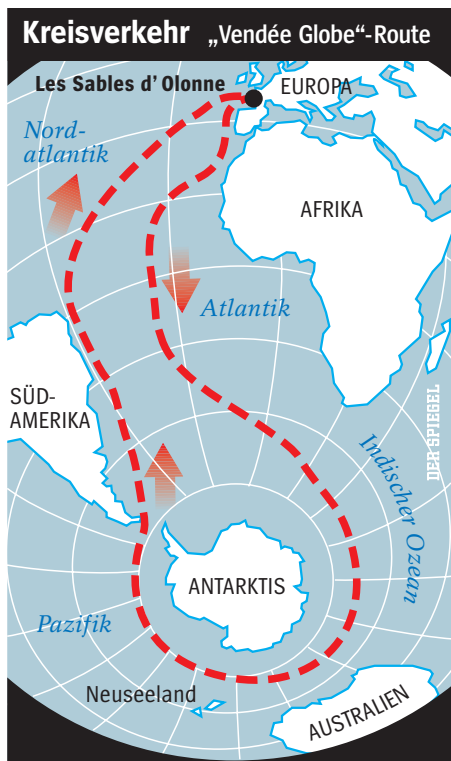
Ende Juni gewann die Britin die Transatlantikregatta für Solosegler vom englischen Plymouth hinüber nach Newport, bei der sich die Skipper wochenlang gegen

* Im Juni beim Rennen von Plymouth nach Newport (Rhode Island).



O. VAN DER WAL

Skipperin MacArthur am Navigationstisch: Lebenszeichen via Webkamera



ALLSPORT / ACTION PRESS

Vendée-Globe-Start in Frankreich (1996)*
Schnellste Einrumpfboote der Welt

die drehenden Winde über den Ozean kämpfen müssen. Heute entschuldigt sie sich fast, dass sie dabei alle männlichen Konkurrenten hinter sich gelassen hat. Drei wurden von Stürmen entmastet, andere von gewaltigen Wogen überrollt und wie in einer Waschtrommel um die eigene Schiffsachse gewirbelt. Noch nie gewann eine Seglerin das spektakuläre Rennen, und noch nie war ein Sieger so jung.

Spätestens seit diesem Erfolg gilt sie als Star einer rasch wachsenden Szene aus bezahlten Segellegionären, die den eher behäbigen Yachtsport in eine Extremsportart verwandelt haben, gewagter als Freeclimbing, entbehrungsreicher als Triathlon. Während Regatten wie der America's Cup

zunehmend zu Schönwetterveranstaltungen werden, riskieren MacArthur und Co. ihr Leben auf sturmgepeitschten Meeren fernab jeder Küste, zwischen riesigen Wellen, Walen und Eisbergen.

Ihre Segelgeräte, wegen der Länge von 60 Fuß Open Sixties genannt, sind die schnellsten Einrumpfboote der Welt – Radikalkonstruktionen, die eher riesigen Surfboards ähneln als Yachten. Um Gewicht zu sparen, ist die Außenhaut des knapp sieben Tonnen schweren Rumpfes an manchen Stellen kaum dicker als einen Millimeter.

Obwohl sie mit ihren Schiffen bis zu vier Monate auf See sind, gibt es im Inneren der Kunststoffröhren keinen Komfort. Klassische Kojen fehlen, MacArthur döst an ihrem Navigationstisch, auf einer gewinkelten Kunststoffritsche, Computerschirme und Instrumentenanzeigen immer im Blick. Sie leistet sich kaum mehr als vier Stunden Schlaf am Tag und wagt nur selten mehr als 60 Minuten am Stück, um ja keine Winddrehung zu verpassen.

Der Alltag an Bord ist nicht nur Schwerstarbeit – da elektrische Wünsche nicht erlaubt sind, müssen die Segel per Hand justiert werden –, sondern auch eine

psychische Marter. Um dabei nicht die Nerven zu verlieren, schiebt Ellen MacArthur gelegentlich eine CD mit sanften Klängen ein, spricht mit ihrem Talisman, einem kleinen Teddybären, oder starrt einfach an die Decke, wo ein paar fluoreszierende Sterne kleben und den Raum ein bisschen größer erscheinen lassen. Sie ernährt sich von gefriergetrockneter Astronautennahrung, die etwa so schmeckt wie gekochtes Katzenfutter, und verzichtet noch auf den simplen Luxus einer Toilette, die zur Gewichtsparsnis an Land bleiben muss.

Der archaische Kampf gegen Wind und Wellen ist ganz nach dem Geschmack des segelinteressierten Publikums. In England und Frankreich haben die Hochseegladiatoren den Sport so populär gemacht wie Boris Becker und Steffi Graf das Tennis in Deutschland. Millionen Zuschauer verfolgen die Alleinfahrer über die Ozeane, was wiederum eine zunehmende Zahl von Sponsoren anlockt, die das Spektakel für das Marketing von Sparkonten, Knackwürstchen oder sogar Gefängnisbetreiber nutzen. Allein der Kingfisher Konzern, dem in Deutschland die Ladenketten Woolworth und Promarkt gehören, investiert knapp vier Millionen Mark in die Kampagne von Ellen MacArthur.

Dank Satellitentechnik und Internet ist der Kampf der Segler um Sieg und manchmal auch das eigene Wohl ein werbeträchtiges Multimediaereignis geworden. Heute kommen ihre Lebenszeichen nicht in Form gelegentlicher Funksprüche in die Heimat, sondern als E-Mails, Livebilder und Originalton: Vier Webkameras halten praktisch jede Bewegung von MacArthur auf dem Schiff fest; täglich stellt sie an ihrem bordeigenen Schneidecomputer einen zwei Minuten langen Beitrag zusammen, der per Satellit in die Heimat übertragen wird.

Kommen sie durch, werden die Segelstars in Paris und London mit höchsten Staatsehren bedacht. Der Brite Pete Goss etwa, der bei der letzten Nonstop-Regatta um die Welt seine Siegchance opferte, um einen havarierten französischen Segler zu retten, erhielt von Staatspräsident Jacques Chirac den Orden der Ehrenlegion, Frankreichs höchste Auszeichnung. Etliche britische Segler wurden wie der Weltumsegler Francis Chichester und der Neuseeländer Peter Blake von der Queen geadelt.

Die französisch-englische Skipper-Elite hat so gar nichts mit dem Snob-Appeal zu tun, der noch immer die deutschen Hochseesegler umgibt. Hier zu Lande dominieren knorrige Industriekapitäne und Unternehmer die Szene, die auf dem Wasser nach Altherrenart ihre Privatfehden austragen, aber nicht gerade als Stars für ein Massenpublikum taugen und Sponsoren eher abschrecken. Unter den Oceanracern hat bisher noch kein Deutscher wirklich etwas zu melden gehabt.

Die meisten der Einhandsegler fingen dagegen an wie Ellen MacArthur – ohne

* In Les Sables d'Olonne.



Bergung bei der Vendée-Globe-Regatta*
Wellen, Wale, Eisberge

viel Geld, aber mit riesigem Enthusiasmus. Die Karriere der Britin begann vor 20 Jahren mit einer winzigen Jolle auf einem Ententeich im englischen Ort Burnham-on-Crouch.

Die Fahrten mit dem wackligen Kahn nahmen ihr die Furcht und begeisterten sie so sehr, dass sie fortan jeden Penny zur Seite legte. Zehn Jahre verzichtete die Tochter eines Lehrerehepaars auf das Mittagessen in der Schule und steckte das Geld stattdessen ins Sparschwein. Mit 18 kaufte sie einen Kajütkreuzer, knapp sieben Meter lang. Doch statt mit ihren Freunden loszuziehen, segelte sie als jüngste Britin solo um das Inselreich. Mit 21 nahm sie an der berühmtesten Minitransat-Regatta teil, einer Art Aufnahmeprüfung für den Profizirkus. Sie quälte sich auf ihrer gerade sechseinhalb Meter langen Rennyacht in 33 Tagen über den Atlantik. Viele Konkurrenten gaben auf, Rettungshubschrauber waren im Dauereinsatz. MacArthur kam durch, und erstmalig wurden die Marketingmanager ihres späteren Sponsors aufmerksam.

Doch all die Solofahrten dienten nur als Präludium: Im November will MacArthur



MacArthur am Mast
Ein Vierteljahr Einsamkeit

beim Vendée Globe starten, der härtesten Regatta der Welt. Drei bis vier Monate lang jagen die Skipper mit ihren Schiffen von Frankreich aus nonstop um den Globus. Die Strecke führt durch den rauesten und einsamsten Ozean der Erde, den Südpazifik. Hier herrscht nahezu ewiger Sturm, bauen sich ungehindert von jeder Küste riesige Wogen auf, die in hoher Geschwindigkeit um die Erde rasen. Wer dort unten in Not gerät, hat schlechte Aussichten: fernab jeder Schifffahrtsroute, außer Reichweite der Rettungshelikopter und von Küstenwachbooten nur nach vielen Tagen zu erreichen. Von ein paar Astronauten abgese-

hen, waren einzelne Menschen selten so weit von besiedelter Erde entfernt.

Seit es die Regatta gibt, dezimieren Not, Schiffbruch und Wahnsinn rasch die Flotte. Schon das erste Nonstop-Solo-Rennen um die Welt endete 1969 mit einem Desaster, das die psychischen Qualen der Einsamkeit auf hoher See deutlich machte: Der Engländer Robin Knox-Johnston war der einzige von neun Startern, der mit seinem lecken Boot bis zur Ziellinie durchhielt.

Der Franzose Bernard Moitessier drehte, an erster Stelle liegend, nach sechsmonatigem Kampf in die Südsee ab und widmete sich fortan dem Schreiben von Büchern über die Philosophie des Segelns. Ein Konkurrent verlor den Verstand und brachte sich um, einer nahm sich nach dem Rennen das Leben. Der Rest hatte irgendwo auf der Strecke aufgegeben und sich in den nächsten Hafen verdrückt.

Kaum weniger tragisch endeten die späteren Rennen. Beim letzten Vendée Globe 1997 ertrank der Kanadier Gerry Roufs im eisigen Südpazifik. Drei andere mussten ihre Schiffe aufgeben und kamen nur durch Glück mit dem Leben davon.

Warum es sie dennoch immer wieder hinauszieht, können die Segler meist nur schwer beschreiben. „Ich fahre da nicht raus, um ein anderer zu werden, meine Seele zu finden oder ähnlichen Scheiß zu veranstalten“, sagt der Brite Pete Goss, „ich will schlicht segeln.“

Wenn MacArthur über ihr spartanisches Gefährt redet, klingt das wie ein Teenager, der von seinem Lieblingstier schwärmt: „Ich liebe es einfach“, sagt sie, bevor sie in ihren Segel-Anzug schlüpft, den sie, wenn es schlecht kommt, die nächsten paar Tage kaum wieder ausziehen wird, „es ist ein Teil von mir. Wenn wir aufs Meer rausfahren, kann uns nichts mehr stoppen.“

MATTHIAS MÜLLER VON BLUMENCRON

* Vier Tage nach dem Kentern seiner Yacht wird der Brite Tony Bullimore am 9. Januar 1997 von der Küstenwache 2600 Kilometer südwestlich von Australien gerettet.