

# „Es sah aus wie auf einem Schlachtfeld“

Englands Ex-Premier Edward Heath, erfahrener Hochsee-Segler und Skipper der 33-Fuß-Jacht „Morning Cloud“, „möchte das nicht noch einmal erleben“. Wie Heath emp-

fanden letzte Woche wohl die meisten der 2000 Segler, die das Unglücksrennen zum „Fastnet Rock“ mitgemacht hatten und unversehrt der Irischen See entkamen.

Bretonische Fischer standen bei stürmischer See an Deck ihres Kutters, fuchtelten mit Weißbrot und riefen „manger, manger“. Die „Jan Pott“ aus Flensburg ging längsseits, wie die Franzosen signalisiert hatten, und nun, so ein Besatzungsmitglied, „wurde es beinahe so schön wie Weihnachten“. Die Fischer versorgten die Deutschen mit Diesel-Treibstoff, gaben ihnen Backwerk und in Plastiktüten verpackte Fische.

Keinen Franc wollten sie dafür akzeptieren. „Die hatten wohl Mitleid mit uns“, interpretierte Skipper Norbert Lorck-Schierning die Geste, „denn so ganz schön sahen wir ja wohl nicht mehr aus“: Statt weißer Segel an einem schlanken Mast hingen unförmige Segelsäcke an einem aufgerichteten Spinnaker-Baum. Einem Besatzungsmitglied waren die Vorderzähne zerschlagen. Ein Segler war am Fuß verletzt; die Stirn des Navigators zierte eine blutige Beule.

Die mehr als 300 000 Mark teure Jacht, eine der drei deutschen Konkurrenten im „Admiral's Cup“, der inoffiziellen Weltmeisterschaft der Hochsee-Segler, war zu einem Versicherungsschaden geworden (siehe Interview Seite 86).

Etwa 20 Meilen entfernt von Land's End, dem südwestlichsten Zipfel Britanniens, halfen die verständnisvollen französischen Fahrenleute den Deutschen „zu einem sicheren Ende einer tragischen Tour“, wie „Jan Pott“-Bootsmann Axel Andresen sagte: „Denn was da draußen los war, kann man nicht nachempfinden.“

Da draußen wurden bis zu zwölf Windstärken gemessen, schlugen die Wellen wie gigantische Wasserfälle über die Decks, wurden zehn Tonnen schwere Boote, wie vom Klabautermann gepackt, in die Luft geworfen und unter Wasser gedrückt.

In der aufgewühlten Irischen See endete zwischen Montag und Mittwoch letzter Woche das „Fastnet Race“, letzte und entscheidende Wettfahrt im Admiral's Cup, mit der größten Katastrophe in der Geschichte des Segelsports. „Es war das schlimmste Erlebnis, das ich je hatte“, erklärte Englands Ex-Premier Edward Heath, Skipper der 33-Fuß-Jacht „Morning Cloud“, als er an Land wohl beinahe symbolisch ein Bier der Marke „Long Life“ trank: „Ich möchte das nicht noch einmal erleben.“

Wohl starben 80 Seeleute, als das deutsche Segelschulschiff „Pamir“ 1957 im Hurrikan „Carrie“ 900 Kilo-

meter westlich der Azoren kenterte, zwar ertrinken jährlich weltweit einige tausend Urlaubssegler, und selbst Segelmeister wie Frankreichs Alain Colas verschwinden spurlos in den Wellen, doch noch nie in der Geschichte des Regatta-Segelns waren Hunderte von Booten nahezu gleichzeitig in Seenot geraten.

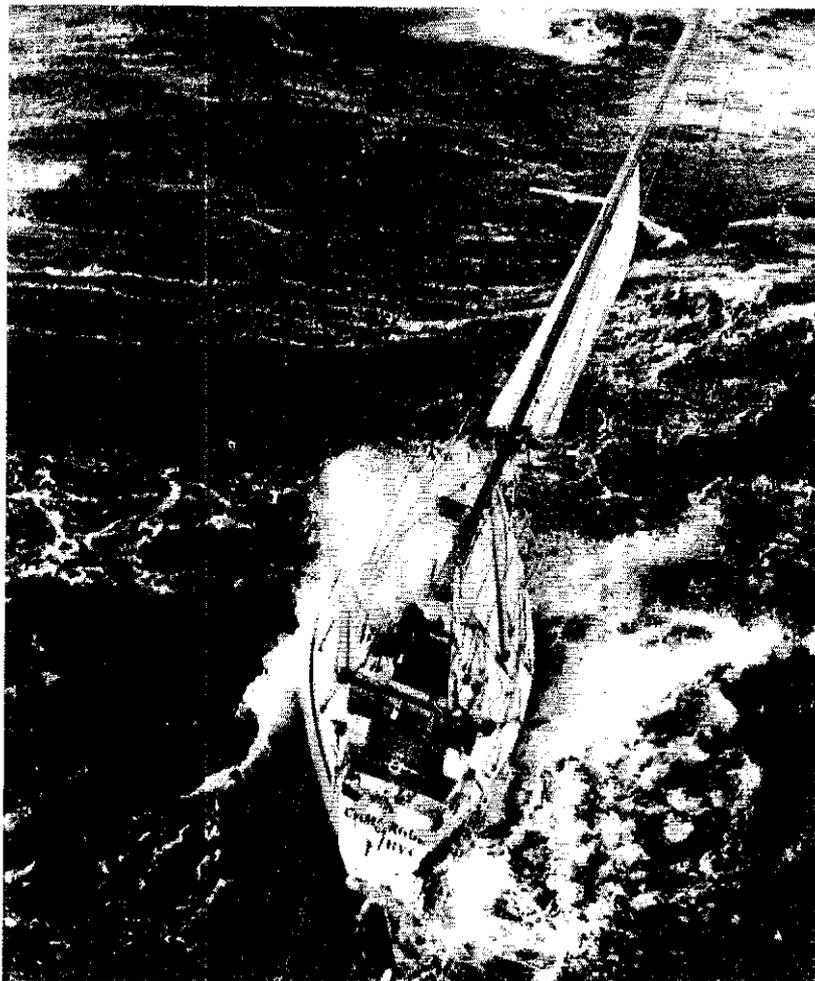
In den über 300 Booten, die am vorletzten Wochenende von der englischen Südküste in Richtung Wendemarke Fastnet Rock gestartet waren, befanden sich mehr als 2000 Segler, und dementsprechend waren die Verluste: 23 Boote sanken oder wurden von ihren Besatzungen aufgegeben, 17 Regattateilnehmer oder Begleiter waren bis Freitagabend letzter Woche tot geborgen. Dutzende von Rennjachten wurden schwer beschädigt.

„Einen derartigen Schadensfall hat es in unserer Geschichte noch nicht gegeben“, registrierte das Londoner Versicherungssyndikat „Lloyd's“. Die

„Hölle“ („Daily Mirror“) war's, und niemand, der „da mal rangeschnuppert hat“, wie Erich Stüwe von der Hamburger „Tai Fat“ (siehe Bericht Seite 89), „wird das vergessen können“.

Selbst die erfahrensten Segler gerieten in Not. Meistersegler Ulli Libor steuerte auf der „Jan Pott“: Mastbruch. Flying-Dutchman-Olympiasieger Rodney Pattison segelte auf der „Golden Apple of the Sun“: Ruder-schaden, die Besatzung mußte von einem Hubschrauber gerettet werden. An Bord der französischen „Accanito“ war Olympia-Segler Yves Pajot: Ruderbruch.

Auf einem Schiff schwor die Equipe in der Not und ohne Segel, nach der Rettung würden alle Mann gemeinsam bisher Versäumtes nachholen und in einer Schwimmhalle den Einstieg in eine Rettungsinsel üben. Ein Admiral's-Cup-Captain vertraute nach der Verletzung eines Besatzungsmitglieds seinem Steuermann an: „Was ich über die



Rennjacht „Camargue“ im Fastnet Race: Vom Klabautermann gepackt



**Navy-Hubschrauber, Schiffbrüchige: Rettungseinsatz statt U-Boot-Suche**

Medizin weiß, reicht nicht aus. Da muß ich noch mal ran.“ Wer nicht an einem „Life belt“ an Bord gesichert war, wer auch nur eine Sekunde nicht am Sicherheitshaken hing, wenn die Wellen über das Schiff liefen, dem drohte der Tod: Die meisten Segler starben offenbar auf diese Weise.

Die roten Seenot-Raketen wurden zu einem „Witz“ (so Norbert Lorck-Schierning), weil der Wind sie Sekunden später bereits in die Wellen drückte. Rettungsinseln wurden über Bord gerissen, Segel zerfetzt und vor allem Ruder zerbrochen. „Da unten sieht es wie auf einem Schlachtfeld aus“, berichtete ein Photograph der britischen Streitkräfte, der mit einem Hubschrauber die See abgeflogen war.

„Keiner von uns“, erinnert John Madden vom irischen Schiff „Golden Leigh“, „hat noch daran geglaubt, daß wir überleben.“ Die ausgesetzten Notinseln wurden von den Wellen derart hart gebeutelt, „daß wir drinnen bei jedem Schlag mit den Köpfen zusammenstießen“, erlebte Birgit Morton, die sich beim Durchkernern des Schiffes „Polarbear“ einen Arm brach.

Rund fünf Tage sollte das 28. Fastnet Race für die mittleren Schiffe dauern. 605 Meilen Rennstrecke waren vom südenglischen Cowes, vorbei an den Isles of Scilly zum Fastnet Rock an der irischen Küste und zurück nach Plymouth abgesetzt.

In dem Regattafeld mit einem halben Dutzend Bootsklassen waren auch die (nach vier vorausgegangenen kleineren Rennen noch verbliebenen) 54 Boote des Admiral's Cup. Für sie war dies die letzte, über den Cup-Sieg entscheidende Wettfahrt. Die übrigen 250 Boote, die sich gleichfalls am Fastnet Race beteiligten, kämpften um Pokale, wie „Blood Hound Cup“, „Battler Beedle Quaich“ und „Golden Dragon Cup“. Die besten Iren werden geehrt, der erste Ausländer, der Navigator der Siegerjacht und das älteste Schiff, das den Kurs übersteht.

Die Schiffsgrößen reichten vom sieben Meter langen Vierteltonner bis zu dem amerikanischen 77-Fuß-Riesen „Condor of the Bermudas“, der die 605 Meilen in neuer Rekordzeit von 71 Stunden und 37 Minuten schaffte. Nach seiner Ankunft in Plymouth rühmte sich der „Condor“-Segler Peter Blake, „ich habe dieses Boot geprügelt, wie noch nie ein Boot zuvor geprügelt worden ist“.

In keinem der seit 1925 alle zwei Jahre gestarteten 27 Rennen registrierte der „Royal Ocean Racing Club“ je den Totalverlust eines Schiffes oder den Tod eines Besatzungsmitglieds — ausgenommen einen Mann, den 1977 an Bord ein Herzinfarkt ereilte.

Was sich in der letzten Woche zutrug, sei „einfach grauenhaft“, befand Club-Sekretär Alan Green, aber „als das Rennen gestartet war“ und die Or-

kanwinde die Wettfahrt zu einem „Todesrennen“ („Daily Mail“) machten, sei es „unmöglich gewesen, das Rennen abzubrechen“.

Zwar diente das holländische Begleitschiff, der Zerstörer „Overijssel“, auch als Funkrelais-Station, doch manche der Schiffe, vor allem in den kleineren Klassen, waren mit Empfängern für Wettermeldungen, aber nicht mit Sendern ausgestattet. Einige der Segler verfügten über Sprechanlagen, waren jedoch offenbar derart unerfahren in einer Seenot-Situation, daß sie nicht wußten, über welchen Kanal sie das holländische Kriegsschiff oder eine andere Station anrufen konnten. Jene, deren Masten abknickten, konnten meist nicht mehr senden, weil die Antennen am Mast angebracht sind.

Die Admiral's-Cup-Schiffe wiederum, die über die nötigen Anlagen verfügen, mußten zwar täglich zweimal ihre Positionen an die Rennleitung mitteilen, durften aber untereinander keinen Funkverkehr führen, denn das wird als Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln bestraft.

Über die Ursachen der Katastrophe sind sich Segelexperten mittlerweile weithin einig:

- ▷ Die Sturmwarnung der Wetterstationen kam zu spät, aber die Besatzungen nahmen auch den auf Sturm hindeutenden Abfall der Bordbarometer nicht ernst genug.
  - ▷ Die relativ geringe Wassertiefe der Irischen See (höchstens 180 Meter) führt dazu, daß bei orkanartigen Böen die Wellen sich sehr viel höher aufschaukeln als etwa unter gleichen Windverhältnissen im Atlantik.
  - ▷ Zumindest einige der Todesfälle hätten vermieden werden können, wenn die Segler sich an die Regel gehalten hätten, auf dem Boot zu bleiben, solange es irgend schwimmt. So wurde beispielsweise die Jacht „Ariadne“ am Donnerstag letzter Woche als mastlose Hülle in den Hafen von Penzance geschleppt. Vier Besatzungsmitglieder, die das Boot aufgegeben hatten, konnten nur noch tot geborgen werden.
  - ▷ Da bei den Fastnet-Rennen von 1975 und 1977 über weite Strecken Flaute geherrscht hatte, waren manche Bootskonstrukteure dazu verleitet worden, Neukonstruktionen noch leichter zu bauen, als es im modernen Jachtbau üblich ist.
- Tatsächlich sehen einige Experten die Hauptschuld an der Fastnet-Katastrophe in dem Leichtbau-Trend, der in den 60er Jahren begann.

Der Kampf um die Siege geriet seither zunehmend auch zu einem Kampf um die Gewichte. Die Regatten wurden zu Materialschlachten zwischen immer



**Lorck-Schierning, Libor**  
„Wir hörten es nur rummeln“

reichen konnten, erschien uns zu riskant. Da mußten wir befürchten, der Sturm würde uns irgendwo auf die irische Küste werfen. Außerdem lag das Boot nach dem Runden der Wendemarke Fastnet Rock bei etwas achterlichem Wind weit ruhiger als vorher. Zuweilen fühlten wir uns wie auf einer Achterbahn, doch wir konnten die Wellen gut abreiten und machten Speed zwischen sechs und zehn Knoten. Das Rudergehen freilich erforderte höchste Konzentration, da jederzeit die Gefahr bestand, daß eine der sich im Kamm brechenden Wellen das Schiff umschlägt.

**SPIEGEL:** Eine dieser Wellen hat Sie dann doch erwischt . . .

**LIBOR:** . . . ich stand am Ruder und sah, wie eine riesige See kam. Ich dachte noch, die trifft uns, wäscht aber nur, wie die anderen auch, über Deck. Dann merkte ich einen irrsinnigen Druck auf Arm und Körper und klammerte mich nur noch ans Ruder. Mein einziger Gedanke: Nur nicht loslassen. Dann verschwand ich im Wasser und stand plötzlich frei vom Wasser wieder da. Mein Stand-by-man Bernie, der vor mir gesessen hatte, und der Mast waren weg.

**SPIEGEL:** Eine volle Seitenrolle im Wasser?

**LIBOR:** Ja, eine komplette Durchkenterung, einmal rum. Bernie, der an seinem Life belt gesichert war, hatte sich schon mit eigener Kraft wieder in die Nähe der Bordwand gebracht. Mit vereinten Kräften gelang es uns, ihn bei der nächsten Welle an den Füßen an Bord zu ziehen. Der Mast, der noch an allen Stags und Wanten hing, war Gott sei Dank nach Luv (dem Wind zugewandte Seite des Schiffes) gefallen, so

daß wir nicht befürchten mußten, er werde das Schiff leckschlagen.

**SPIEGEL:** Damit war die „Jan Pott“ ein Seenot-Fall?

**LORCK-SCHIERNING:** Ja, wir haben zunächst Rot geschossen, bis uns klarwurde, daß das Abschießen von Seenot-Raketen eher ein Witz war, denn sie kamen mit dem Wind nicht sehr hoch und fielen gleich wieder runter.

**LIBOR:** Das war so, als wollte ein Autofahrer nachts auf einer einsamen Straße mit einem Streichholz auf einen Unfall aufmerksam machen. Wir hatten nicht nur den Mast, sondern überdies auch die Verbindung zur Außenwelt verloren: Unsere gesamte Elektronik war ausgefallen, ein Wassereintrich hat die Geräte buchstäblich vom Sockel geschlagen.

**LORCK-SCHIERNING:** Unter Deck war alles beschmiert mit Hydraulik-Öl, es war glatt wie auf der Eisbahn. Wir sägten Stags und Wanten durch und entfernten uns nach Lee von dem treibenden Mast. Um das Schiff auf Kurs halten zu können, warfen wir ein Spinnaker-Segel an einer langen Leine im Sack achtern aus. So hatten wir eine Art Treibanker. Wir hatten keine Panik an Bord. Die Mannschaft war diszipliniert. Als am Mittwochmorgen um 4.30 Uhr ein Rettungshubschrauber über uns kreiste, haben wir mit einer Taschenlampe Signal gegeben, daß wir keine Hilfe wollten. Unter Maschine und mit einem Not-Rigg sind wir immerhin wieder in Plymouth eingelaufen.

**SPIEGEL:** Glück oder Können?

**LORCK-SCHIERNING:** Es war uns nur eines geblieben: elementare Seemannschaft wie vor 200 Jahren.

**SPIEGEL:** Es waren über 300 Boote am Start, manche davon offenbar mit Besatzungen, die sich unter dieser Regatta nicht eines der härtesten Hochseerennen der Welt vorgestellt hatten, sondern eine angenehme Segeltour. Müßte man das Teilnehmerfeld nicht begrenzen?

**LORCK-SCHIERNING:** Die Kleinen wird man jetzt wohl abhängen, obgleich es alle Klassen getroffen hat. Kleine Boote haben es zu erheblichen Teilen besser überstanden als wir.

**SPIEGEL:** Sind Sie beim Fastnet 1981 wieder mit dabei?

**LORCK-SCHIERNING:** So furchtbar dies alles war, man gibt die Segel nicht auf. Ob es 1981 das Fastnet sein muß, hängt von den Dispositionen 1981 ab.

**LIBOR:** Das nächste Fastnet, das steht für mich schon heute fest, werde ich allein schon aus Respekt vor den vielen Opfern nicht mitsegeln. Ich bin tief betroffen. Der Admiral's Cup und das Fastnet 1979 waren grauenhaft.

leichteren, immer schnelleren, immer komplizierter zu handhabenden Rennmaschinen, die gelegentlich sogar — wie einige der Admiral's-Cupper — nur für den einzigen Zweck konstruiert und gebaut werden, ihrem Eigner bei einem einzigen Rennen Sieg und Ruhm einzufahren. In der nächsten Saison sind sie technisch oft schon wieder überholt.

Bis dahin waren die Sportsegler noch mit Fahrzeugen auf der hohen See geshippert, die sich von denen ihrer Altvorderen aus dem vorigen Jahrhundert nur unwesentlich unterschieden.

Die See-Regatta-Bahnen wurden von sogenannten Langkielern beherrscht, einem Typ, bei dem der Kiel fast über die gesamte Schiffslänge reicht und Bestandteil des tief eintauchenden Schiffsrumpfes ist. Solche Jachten, zu denen etwa die mehr als 40 Jahre alte Kieler „Peter von Danzig“ gehört, die noch vor zwei Jahren an einer Rundum-die-Erde-Regatta teilnahm, gelten als vergleichsweise einfach zu segeln, sie sind sehr kursstabil, aber auch schwerfällig.

Meist aus massiven Holzplanken, Eiche oder Mahagoni, gezimmert, waren sie „weit überdimensioniert“, so der Hamburger Jacht-Designer Rolf Vrolijk. Die Material-Stärke etwa übertraf das Notwendige erheblich, und weil die Errechnung „der Belastbarkeit früher auf rein empirischen Werten“ (Vrolijk) beruhte, kalkulierten die Jacht-Bauer gleich einen Sicherheitskoeffizienten fünf ein — heißt: Sie legten ihre Konstruktionen von vornherein auf das Fünffache der maximal erwarteten Belastung aus, ohne viel Rücksichtnahme auf das Gewicht.

Die Gemütlichkeit hörte mit neuen Boots-Baustoffen wie Aluminium, den Glasfaser-verstärkten Kohlenstoffen oder verleimtem Sperrholz auf:

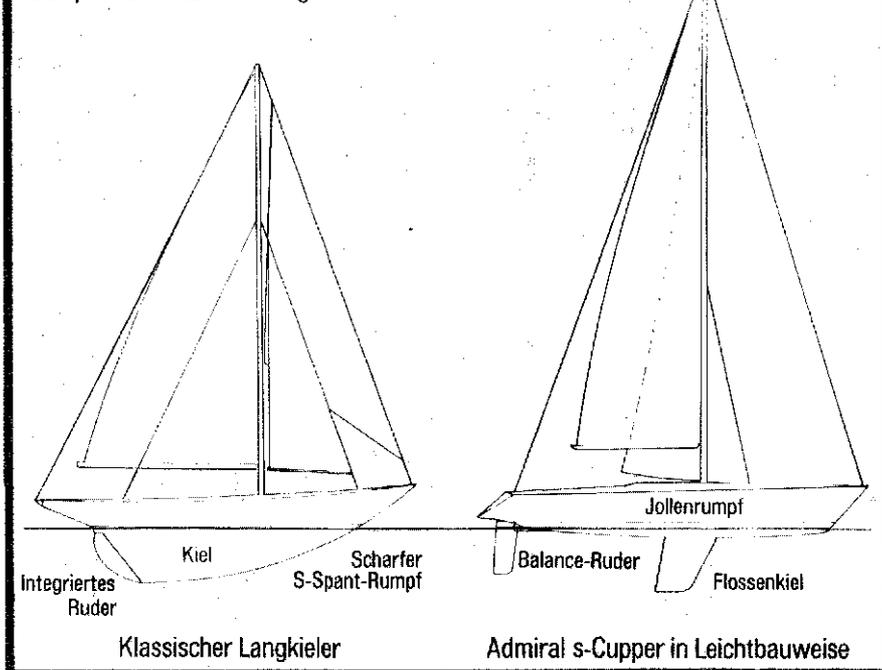
- ▷ Die Formbarkeit dieser Materialien erlaubte es, Hochseejachten nach einem völlig neuen Konzept zu konstruieren.
- ▷ Die Festigkeit der Materialien ermöglichte eine beträchtliche Verringerung der Boots-Gewichte.
- ▷ Verbesserte Testverfahren, etwa im Modellversuch, erbrachten zudem exaktere Werte für die Berechnung der maximalen Belastbarkeit: Der Sicherheitskoeffizient konnte weiter gesenkt, das Gewicht der Schiffe wiederum verringert werden.

So ähneln die in Leichtbauweise nach Art selbsttragender Autokarosserien gefertigten Renner, die heute über die Regatta-Bahnen ziehen, den behäbigen Oldtimern der frühen 60er Jahre allenfalls noch über der Wasserlinie (siehe Graphik Seite 88).

Wie bei einer Jolle taucht vom Rumpf nur noch eine flache Schale ins Wasser, an der eine scharf geschnittene, senkrechte kurze Flosse mit dem Ballast — dem aufrichtenden Gegenge-

## SCHNELLER MIT FLOSSE UND BALANCE-RUDER

Beispiel für die Entwicklung im Jachtbau



wicht zum Winddruck auf die Segel — hängt. Beim Langkieler bildete das Ruder den hinteren Abschluß von Kiel und Unterwasserschiff. Beim modernen Flossenkieler hängt ein „Balance-ruder“ separat unter dem Heck.

Vorzüge dieser Konstruktionsweise: Die vom Wasser benetzte, also die Fahrt bremsende Fläche des Schiffsrumpfes ist geringer. Die seitliche Abdrift wird reduziert. Der Wendekreis beträgt dank Flossenkiel und Balance-ruder statt etwa zweieinhalb Schiffslängen nur noch eine.

Zwar hängt die höchste theoretisch erreichbare, die „Rumpfgeschwindigkeit“ eines Schiffes von seiner Länge ab — „Länge läuft“, wie Segler sagen. Im Gesamtverlauf einer Regatta mit vielfach wechselnden Kursen und unterschiedlichen Wetterlagen kann aber mittlerweile ein modernes Zwölf-Meter-Schiff oft genauso schnell sein wie eine ältere Jacht von 24 Meter. Es kann Manöver fixer fahren. Es erreicht nach einer sogenannten Wende, bei der ein Segler vorübergehend zum Stillstand kommt, schneller wieder Höchstfahrt.



Aufgegebene Jacht „Ariadne“: Vorzeitig das Boot verlassen?

Es „hüpft“ auf rauher See „wie ein Ping-Pong-Ball“ (Vrolijk) über das Wasser, während sich das ältere, im Verhältnis zu seiner Größe schwere Schiff in die Wellenberge eingräbt.

Der Knauserei mit dem Kilo fielen längst Besatzungs-Komfort wie Teakholzverschalung, feste Kojen oder Wände ums Klo zum Opfer. Ein Zwölf-Meter-Regatta-Schiff etwa wiegt heute nur sieben gegenüber elf Tonnen vor rund zehn Jahren, und der Sicherheitskoeffizient wurde bei hochgezüchteten Rennjachten inzwischen auf ungefähr 2,5 gesenkt.

Das ist noch das Zweieinhalbfache dessen, was das Schiff auch unter extremen Bedingungen ertragen können sollte. Das Desaster in der Irischen See, meinen Fachleute wie Vrolijk, könnte aber belegen, daß mancher Konstrukteur oder Eigner mit der Sparsamkeit schon „in Problembereiche“ geraten ist. Denn der Trend ging neuerdings dahin, die Gewichtskonzentration immer mehr zum Drehpunkt des Schiffes zu verlagern, um so für die Geschwindigkeit nachteilige Pendelbewegungen in der Längs- und Querachse zu mindern.

Die Pendelausschläge in der Längsachse sind aber nur noch durch eine Verringerung des Gewichts des Balanceruders aufzufangen, das schon von der Konstruktion her zu den am stärksten beanspruchten und empfindlichsten Partien einer Hochsee-Regattajacht überhaupt gehört.

Das leidige Pendeln um die Querachse ist nur noch zu mildern, indem man an einem nicht weniger überlebensnotwendigen Bestandteil eines Segelfahrzeuges Gewicht spart — am Rigg, dem Mast und seinen Wanten und Stagen, die die Segel tragen.

Daß Ruder und Masten häufig die Schwachstellen der modernen Jacht-Konstruktionen sind, bewies die Anzahl der Ruder- und Mastbrüche beim Desaster in der Irischen See. Aber die katastrophalen Folgen des Orkans sind, wie der englische Jacht-Konstrukteur Roger Marshall, selber vierfacher Fastnet-Veteran, formulierte, nicht nur auf den Bootsbau zurückzuführen, sondern auch darauf, „wie die Boote gesegelt werden“.

Modernes Regatta-Segeln, meinte der Brite, sei eher mit Formel-1-Rennen vergleichbar, und häufig genug würden „Leute mit zu wenig Schlecht-Wetter-Erfahrung zu lange durchhalten“. Vor ein paar Jahren noch sei es bei Windstärken von zehn und mehr üblich gewesen, „beizudrehen und unter Deck bei geschlossenen Luken das Ende des Sturms abzuwarten, aber jetzt wird weitergesegelt“ (Marshall).

Und zum riskanten Hochleistungssport wie Drachenfliegen oder Extrembergsteigen wird Hochseesegeln auch häufig dadurch, daß Haltegerät wie Sicherheitsgurte und -haken aus falsch verstandenem Ehrgeiz mitunter nicht benutzt werden. Dann hilft es kaum,

daß diese Sicherheitseinrichtungen an Bord aller Admiral's-Copper vor dem Start von der Rennleitung überprüft und selbst eine zu lockere Lagerung eines Ankers gerügt wurden. Bei den anderen Booten freilich beschränkten sich die Prüfer auf Stichproben.

Folglich „waren da draußen einige, die da nichts zu suchen hatten“, klagte Bill Berry, Kommandant des Rettungsdienstes der „Culdrose Naval Air Station“ — jener Einheit, die eine noch weit größere Katastrophe verhindern half. Die Navy befahl eine Fregatte ins rund 8500 Quadratmeilen umfassende Szenotgebiet. Drei „Nimrod“-Aufklärer wechselten von der U-Boot-

Suche zum Rettungs-Service für Segler. Hubschrauber, meldete der „Guardian“, waren im Einsatz, „als sei der Krieg ausgebrochen“.

Der holländische Begleitzerstörer rettete insgesamt 15 Segler. Irische Fischereischutzschiffe und Fährdampfer nahmen Schiffbrüchige auf. Fischkutter schleppten Havaristen in die Küstenhäfen. Am Aushang des „Royal Ocean Racing Club“ im Hafen zu Plymouth lasen sich die Situationsberichte über die Regatta wie ein Kriegs-Tagebuch: „Fiestiana Tertia — ein Toter, acht gerettet“. „Ariadne — aufgegeben. Zwei Tote, zwei Vermißte“. „Grimalkin — gesunken. Tote“.

Noch bevor das Begleitschiff „Overijssel“ am Donnerstag mit den Leichen von zwei Seglern an Bord Plymouth erreicht hatte, beschäftigte den sozialistischen Unterhausabgeordneten Sidney Bidwell schon die Frage, wer wohl die Kosten der Rettungsaktion tragen müsse.

In einer Anfrage an das Parlament forderte er die Regatta-Organisatoren auf, sich an den Kosten zu beteiligen: „Es gibt wohl keine Diskussion darüber, daß die Teilnehmer meist gut betuchte, wohlhabende Leute sind, die sich an diesem ziemlich teuren Sport zum eigenen Vergnügen beteiligen.“

## „Erst eine Niete und dann das Große Los“

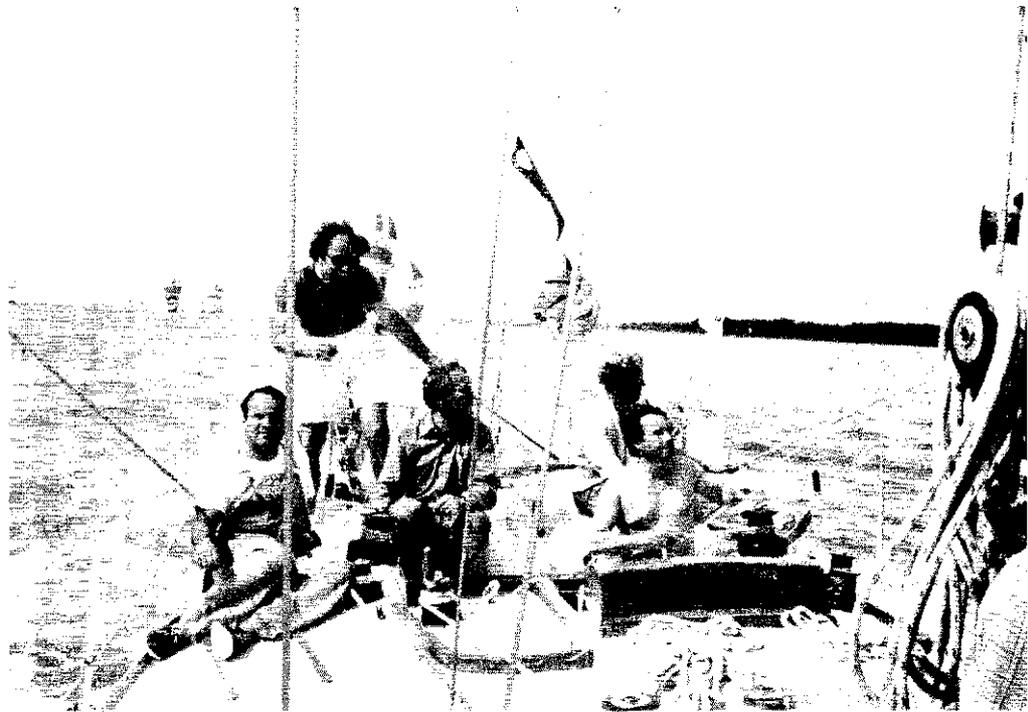
„Fastnet Race“-Teilnehmer Michael Nesselhauf über die Sturmregatta in der Irischen See

Vom Hochsee-Segeln habe ich die Nase voll — zumindest für dieses Jahr. Damit habe ich bereits das erste der vielen Versprechen gebrochen, die ich, wem auch immer, während des mehr als zwölf Stunden dauernden Orkans in der Irischen See gegeben hatte: Wenn du hier heil rauskommst, ist Schluß mit der Segelei. Ein Entschluß, der mir damals, das ist heute drei Tage her, so leicht fiel.

Dabei hatte alles so gemütlich angefangen, als die über 300 Yachten am 11. August aus den Häfen von Cowes an den Start zum Fastnet Race liefen. Wie 1975 und 1977 brachten uns vom Wetterbericht angesagte westliche Winde mit drei bis vier Windstärken an der englischen Südküste entlang nach Land's End, dem Ausgang zur Irischen See. Wie 1975 und 1977 empfing uns am Montagmorgen das letzte Stückchen England mit einer recht ruppigen See und Stunden anhaltender totaler Flaute. Wir, die neun Mann von der „Tai Fat“ der Hamburger Regatta Gemeinschaft, einem 1973 gebauten Holzschiff von knapp 12 Meter Länge, beten um wenigstens so viel Wind, daß der Wetterbericht wieder wahr werde.

Bei unserer Windbestellung müssen wir vergessen haben, eine Grenze nach oben anzugeben. Unser Wunsch jedenfalls wird in überreichlichem Maße erfüllt. Vom späten Nachmittag bis Mitternacht dieses Montags steigert sich das laue Lüftchen über Wind, starken Wind und Sturm zum Orkan. Wir schießen zuletzt nur noch unter einem winzigen Sturmvorsegel mit über sechs Knoten Fahrt auf Fastnet Rock, die Wendemarke an der irischen Küste, zu.

Vorgewarnt hatte uns nur das Barometer, das mit rasender Geschwindigkeit auf 983 Millibar abfällt. Die Sicht, eh schon nicht gut, wird miserabel, Gischt peitscht über Deck, das Schiff nimmt viel Wasser über.



„Tai Fat“, Besatzung: Nur vom Barometer gewarnt

Eine gewaltige See baut sich auf. Noch können wir den direkten Kurs auf den Felsen halten. An Deck sind nur noch der Rudergänger und ein Standby-man; der Rest der Mannschaft versucht, unter Deck zu schlafen.

Die See wird jetzt bemerkenswert hoch. In rabenschwarzer Nacht sehen wir Wellen auf uns zukommen und unter dem Schiff ablaufen, die wir nicht mehr abschätzen können. Es wird ungemütlich. Die See hat gerade zwölf Grad, und der Wind ist eisig und erreicht in schweren Böen 60 Knoten. Im Schiff steigt das Wasser über die Bodenbretter. Die Lenzpumpe versagt den Dienst. Mit Eimern und Plastikschüsseln gehen 200 Liter außenbords.

Die See nimmt immer mehr an Höhe zu. Wir schießen in rasender Fahrt Berge hinauf und in tiefe Wellentäler hinein. Der Mast ächzt und zittert, wir hoffen auf unsere Wanten und Stänge. Sogenannte Karwenzmänner, Wellen, deren Kamm bricht, werden zur Regel. Das Aussteuern erfordert höchste Konzentration. Ich sitze bei Christian Schaumlöffel, einem unserer Rudergänger, und habe Angst, Angst sowohl vor dem Hinaufreiten auf Wellen, deren Höhe wir erst erkennen können, wenn wir die schäumende Krone erreicht haben, als auch Angst vor der Schußfahrt in Täler, deren Tiefe erst deutlich wird, wenn wir den Himmel nur noch wie durch einen Trichter se-