

SEGELN

# Rammbock in den Rumpf

Die diesjährige Hochseeregatta von Sydney nach Hobart endete mit einem Desaster. Nicht technisches Versagen, sondern blinder Ehrgeiz trieb die Sportler in den Tod.

**M**atte und traurige Sieger erreichten am Morgen des vergangenen Diensttags den Hafen der tasmanischen Hauptstadt Hobart. Die Champagnerflaschen blieben verschlossen. Auch das sonst übliche Feuerwerk wurde abgesetzt.

„Das war kein Rennen mehr“, sagte der amerikanische Computermilliardär Larry Ellison, Eigner und Skipper der Siegerjacht „Sayonara“. „Es ging nur noch darum, das Boot und die Mannschaft in einem Stück an Land zu bringen.“ Einige hundert Seemeilen weiter nördlich kämpften andere Teilnehmer ums Überleben.

Kurz vor Mitternacht hatte eine riesige Welle die Jacht „Midnight Special“ des Skippers Roger Barnett in der Bass-Straße zwischen Australien und Tasmanien ergriffen. Das 13 Meter lange Schiff legte sich auf die Seite, kenterte und drehte sich einmal um die Längsachse.

Als Barnett wieder atmen konnte, war der Mast des Schiffes verschwunden, die Takelage ein nutzloses Gewirr aus Wanten und Stagen. „Es war grauenhaft und stock-

finster“, erinnert sich der Segler, der am Ende glimpflich davongekam. Im Morgengrauen wurde er mit seiner achtköpfigen Crew per Hubschrauber aus dem manövrierunfähigen Restschiff gerettet.

Weit tragischer endete das Rennen für den Oldtimer „Winston Churchill“. Ein turmhoher Brecher trieb den Mast des 56 Jahre alten Schiffs wie einen Rammbock durch den Rumpf. Die museale Jacht, noch im Jahr zuvor von ihrem Eigner Richard Winning aufwendig restauriert, sank innerhalb von 20 Minuten.

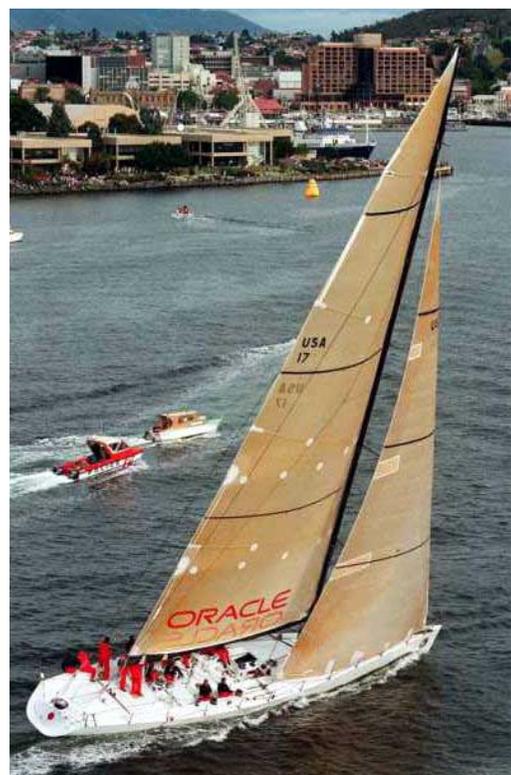
Nur sechs der neun Crewmitglieder konnten Stunden später lebend aus der tosenden See geborgen werden, nachdem ihre schon in Fetzen hängenden Rettungsinseln mehrmals durchgeekentert waren. Insgesamt starben sechs Segler bei der diesjährigen Sydney-Hobart-Regatta – die bisher tragischste Bilanz in der 53jährigen Geschichte der südpazifischen Wettfahrt.

War die Katastrophe vorhersehbar? Hätte die Rennleitung vom Cruising Yacht Club of Australia die Veranstaltung abbrechen müssen, als wenige Stunden nach dem Start der Orkan mit Windgeschwindigkeiten um 130 Stundenkilometer durch die Bass-Straße heraufzog?

Aus der Sicht erfahrener Hochseesegler war das diesjährige Sturmtief nichts Ungewöhnliches. Die Sydney-Hobart-Regatta ist „kein Kindergeburtstag“, sagt der Hamburger Zahnarzt Lorenz Jensen, der dort vor zwei Jahren als Crewmitglied der „Morning Glory“ den Streckenrekord aufstellte. Windgeschwindigkeiten wie in diesem Jahr, bei denen es „pfeift, zischt und brodelte“, seien dort unten normal.

Die jüngste Tragödie liege auch nicht in Materialfehlern begründet, sondern in der großen Zahl von Amateuren, „bei denen man sich nicht sicher sein kann, ob sie in Extremsituationen das Richtige tun“, meint Jensen. Aus blindem Ehrgeiz bleiben auch die Führer kleinerer Schiffe oft zu lange auf Kurs zum Rennziel, statt abzudrehen und „vor den Wellen abzulaufen“, also auf einen sicheren Vorwindkurs zu gehen.

Auch Tim Kröger, der prominenteste deutsche Hochseesegler, der während der Unglücksregatta in den



Siegerjacht „Sayonara“ im Ziel  
„Das war kein Rennen mehr“



Havarierte Jacht „Stand Aside“ bei der Regatta

Alpen Ski lief, glaubt, daß „falscher Ehrgeiz von Hobbysegler“ zum unglücklichen Ausgang der Fahrt beitrug.

Als Zeichen von Chaos und Überforderung wertet er etwa die Tatsache, daß viele der Segler ihre noch schwimmenden Schiffe verließen und in Rettungsinseln stiegen. „Die hatten total die Kontrolle verloren“, urteilt Kröger. Die Grundregel lautet: „Steige niemals hinab in eine Rettungsinsel“ – sondern allenfalls in sie hinauf. Solange der Schiffsrumpf noch



**Bergung havariierter Segler**  
Mast verschwunden, Mann über Bord

Wettfahrer zuweilen Kurs auf Wetterlagen, in denen das Schicksal den besten Skipper überrumpeln kann. Um gut Fahrt aufnehmen zu können, navigiert der Steuermann das Schiff oft bewußt am Rand eines Tiefdruckgebiets entlang, wo mit besonders kräftigen Windstärken zu rechnen ist. Kröger: „Das ist wie Straßenbahn fahren.“

Der Sturm, der die Regatta zur Hölle werden ließ, ist für Kenner kein Unbekannter. Sie sprechen vom „Southerly Buster“. Er kommt durch die Straße von Bass wie durch eine Düse gepfeifen, dreht dann auf Süd und trifft in Orkanstärke mit der ihm entgegenkommenden Meeresströmung zusammen, die entlang der Ostküste Australiens gewaltige Wassermassen nach Süden drückt (siehe Karte).

Prallen Orkan und Strömung aufeinander, entstehen haushohe Wellen. Sie gehören zu den gefährlichsten Naturphänomenen, die einem Seefahrer begegnen können. Selbst in der Elbmündung verschlangen sie Lotsenboote, brachten Dutzende von Schiffen im englischen Kanal in Seenot und ließen bereits ganze Handelsschiffe verschwinden.

Der Frachter „München“, mit 261 Metern fast so lang wie die „Titanic“, geriet im Dezember 1978 nördlich der Azoren in ein Sturmtief mit 30 Meter hohen Wellen und setzte Notrufe ab. Suchflugzeuge fanden am Unglücksort nur noch ein paar schwimmende Teile von Ladung und Rettungsausrüstung. Das Schiff samt seiner 28köpfigen Besatzung, so vermuten Havarieexperten, wurde von einer Riesenwelle regelrecht verschlungen.

Steil wie eine Hauswand und schnell wie ein Lastwagen wälzen sich die Wasserberge durch den Ozean. Wer nicht unter ihnen begraben wird, fällt auf der anderen Seite in ein tiefes Loch, als würde eine gewaltige Hand Jacht und Crew aus dem dritten Stock auf die Straße schleudern.

Brechende Riesenwellen donnern mit der Gewalt von überdimensionalen Was-

serwerfern über die Decks und reißen alles mit, was nicht solide festgemacht ist. Wasser dringt bald durch das beste Ölzeug. Auch unter Deck ist der Teufel los. Hier dröhnt es wie unter einem Güterzug. Durch das Schiff schwappt eine übelriechende Suppe aus Wasser, Motorenöl und Erbrochenem.

Ein ähnliches Wetterungetüm hatte die Segler auch 1979 beim Fastnet-Rennen des Admiral's Cup getroffen, der Wassersportveranstaltung mit der bisher schrecklichsten Bilanz. 17 Menschen ertranken damals vor der Küste Irlands. Überlebende verarbeiteten ihre Erinnerungen in poetischen Ergüssen. Ein Skipper beschrieb die Monsterwellen als „weiße Pferde mit davonwehenden Mähnen“.

Andere faßten die Erinnerung in prosaische Worte. „Was für 'ne blödsinnige Art zu sterben“, sinnierte Alan Bartlett, als seine Mannschaft ihn, im Tauwerk verheddert, nach dem Durchkernern an den Beinen aus dem Wasser zog und sein Kopf wie der Klöppel eines Gongs gegen die Bordwand schlug.

Damals wie heute lag der Gedanke nahe, den Veranstalter für das Unglück verantwortlich zu machen. Doch welche Möglichkeiten hatte er? Meteorologen hatten schon beim Start vor dem herannahenden Sturm gewarnt, vermochten dessen Stärke jedoch nicht vorherzusagen. Erst später war aus dem Tiefdruckgebiet jenes gewalttätige Wolkengebilde geworden, das die Segler als „Freak-Sturm“ bezeichnen.

Da waren die Schiffe schon unterwegs. Viele hatten Gabo Island an der südöstlichen Spitze Australiens bereits passiert und steckten schon mitten im Schlamassel. Ein Abbruch des Rennens hätte ihnen nichts gebracht, sie möglicherweise gar irritiert und dazu verleitet, einen noch gefährlicheren Kurs zurück nach Australien einzuschlagen.

„Bei einem Hochseerennen“, sagt Segel-Routinier Jensen, „kann man nicht einfach den Stecker rausziehen, und dann sind alle in Sicherheit.“

PHILIP BETHGE,  
MATHIAS MÜLLER VON BLUMENCRON,  
GERHARD PFEIL, CHRISTIAN WÜST

**Sydney-Hobart: Stürze aus dem dritten Stock**

schwimmt, ist er, auch ohne Mast, allemal die sicherere Alternative.

Kundige Schiffsführung, das wissen alle Profis, ist jedoch niemals eine hundertprozentige Überlebensgarantie. Zu den Opfern der diesjährigen Sydney-Hobart zählt auch der in der Szene geschätzte Olympia-Segler Glyn Charles, aus Krögers Sicht ein bedächtiger Schiffsführer, „kein leichtsinniger Hallodri“.

Die reine Vernunft jedoch wohnt keinem Extremsegler inne. Gezielt nehmen die

