

SEGELN

Russisches Roulette im Eismeer

Was als weltumspannendes Abenteuer begann, ist inzwischen ein Dollar-Millionen verschlingendes Profigeschäft: Acht Monate kämpfen die Crews bei der Whitbread-Regatta gegen die Unbill der See – am meisten aber fürchten sie den Lagerkoller an Bord.

Die Kursbeschreibung klang so harmlos wie der Werbetext für eine Kreuzfahrt: „Starten Sie in Punta del Este, lassen Sie das Kap der Guten Hoffnung an Backbord, und erreichen Sie das Ziel in Fremantle. Viel Spaß.“

Schon nach gut einer Woche war den Seglern der „Rothmans“ jedoch klar, wie wenig ihr 7500 Seemeilen langer Trip von Uruguay nach Australien mit einem lauschten Törn gemein haben würde – als sie jenes Seegebiet im Südatlantik aufsuchten, das aus gutem Grund von internationalen Handelsschiffen gemieden wird.

Auf Höhe des 40. Breitengrades, einer Zone, die wegen der Stürme in Seefahrerkreisen respektvoll „Roaring Foursies“ genannt wird, jagte die englische Jacht bei Windstärke zehn durch dichtes Schneetreiben, vorbei an mächtigen Eisbergen, die sich plötzlich in den Weg stellten. Panisch funkte Skipper Lawrie Smith nach Hause: „Ich sage euch: Wir spielen hier unten russisches Roulette.“

Von Sonntag an sind die Freunde dieses waghalsigen Selbsterfahrungstrips wieder unterwegs. Alle vier Jahre startet das Whitbread Round the World Race, die mit 58 000 Kilometern längste und wegen ihres Abstechers an die Eisgrenze zum Südpol gefährlichste Regatta der Welt.

Doch diesmal, bei der siebten Auflage, wird das Spektakel in eine neue Dimension geführt. Denn zehn Großkonzerne, darunter die Zigarettendreher Philip Morris und Gallaher sowie der Elektronikmulti Toshiba, haben sich des „Meeres-Marathons“ (SPORTS) angenommen, bis zu 20 Millionen Mark aufgebracht, von den besten Bootsarchitekten ultraleichte Rennjachten bauen lassen und – erstmals in der Whitbread-Geschichte – ausschließlich Proficrews angeheuert, die die Weltumsegelung nicht als spannendes Abenteuer, sondern als einträglichen Job verstehen.

Vorbei die Zeit für Amateursegler wie Arnt Bruhns, der beim vorletzten Whitbread an Bord der „Schlüssel von Bremen“ noch dem Motto „Hauptsache ankommen“ folgte. Um bei einer der bis zu fünf Wochen dauernden Etappen dabeizusein, opferten berufstätige Familienväter ihren Jahresurlaub; Bruhns füllte „die Lücke zwischen Abi und Zivildienst“ und blieb über die gesamte Distanz von neun Monaten auf dem Dickschiff.

Die letzten drei Wochen war Bruhns nur noch als Koch einsatzfähig – beim Bergen eines Segels war ihm der rechte Zeigefinger gebrochen. „Um das Whitbread mitzumachen“, resümierte er, „muß man ein bißchen bescheuert sein.“

Einer Stammtischrunde der „Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen“ entsprungen, fühlte sich die zünftige Clubcrew vor allem der Tradition der Whitbread-Veteranen verpflichtet – das schmale Budget von 1,2 Millionen Mark schloß eine Siegchance unter den damals 23 Booten aus. Schon kurz nach dem Start in Portsmouth lief die Amateurjacht auf eine Sandbank. Als das Schiff wieder Wasser unter dem Kiel hatte, war die Konkurrenz bereits am Horizont verschwunden.

Ein solches Malheur ist bei dem Syndikat, für das Tim Kröger am 21. September in See sticht, kaum zu befürchten. Der Berufssegler aus Hamburg ist beim Tabakkonzern „Swedish Match“ angestellt, dessen gleichnamiges Boot zu den Favoriten des diesjährigen Whitbread-Race zählt. Je-

des Crewmitglied wurde in Sichtungsrennen auf seine Tauglichkeit getestet. Sechs Monate war die Besatzung im Trainingslager, acht Stunden täglich studierte sie die verschiedenen Manöver ein.

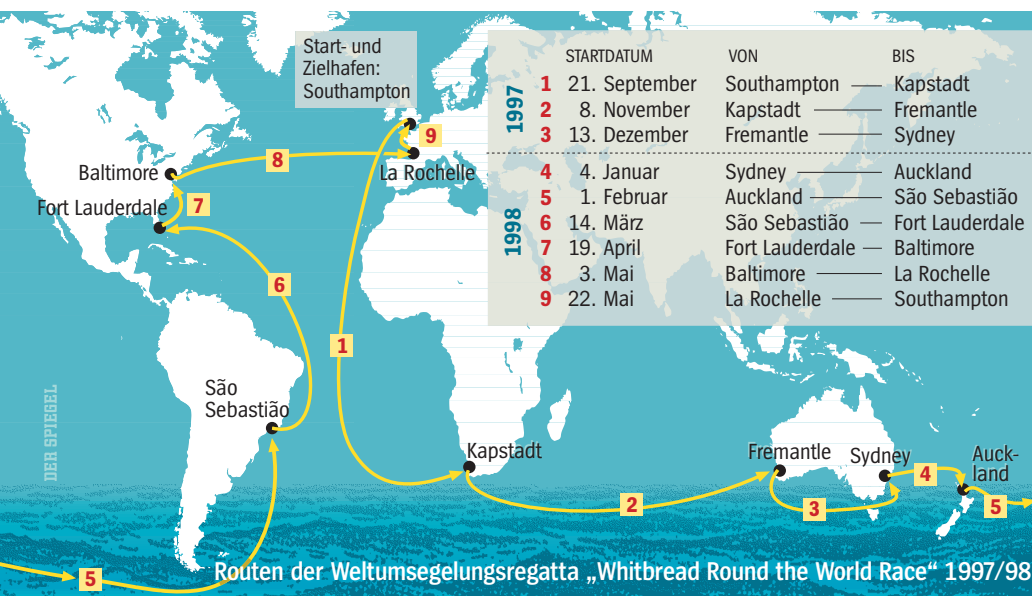
Kröger, 33, hat Hände so groß wie Suppenteller, die Schulterspannweite eines Boxers und die Ausdauerwerte eines Langstreckenläufers. 1983 gewann er mit der „Sabina“ den Admiral's Cup. Auf der „Swedish Match“ ist Wachführer Kröger der einzige Deutsche neben zehn Kollegen aus Schweden und Neuseeland.

15 Millionen Mark steckt die Tabakfirma in ihre schwimmende Litfaßsäule. Allein das Gefährt kostet 4 Millionen Mark. Um das Boot in Vergleichsfahrten zu optimieren, charterte das Syndikat die ehemalige Whitbread-Jacht „Tokio“.

So ist ein High-Tech-Instrument entwickelt worden, das es geradezu darauf anlegt, in schwerer See zu fahren. Denn schlechtes Wetter ist gut fürs Tempo. Ständig durchforscht der Navigator die meteorologischen Daten, die er via Satellit



Whitbread-Jacht „Merit Cup“ im Sturm (1994): Folterkammer für Geist und Seele



„Die zu treffen ist genauso schwer, wie in der Sahara gegen 'ne Palme zu rauschen.“

Seglerisch, so Kröger, sei die „Swedish Match“ auf alles vorbereitet. Technische Mängel werden in jedem der acht Etappenhäfen von einer dort bereitstehenden Festland-Crew behoben. Nur gegen eine Besonderheit, die das Whitbread schon immer zur härtesten aller Hochsee-Prüfungen machte, kann sich keiner absichern: das Zusammenleben auf engstem Raum, mehr als einen Monat ohne Fluchtmöglichkeit.

Die Jachten der modernen Art sind Folterkammern für Geist und Seele. Bis zu 14 Männer teilen sich unter Deck acht Quadratmeter, die den Charme eines Bergwerkes versprühen. Um Gewicht zu sparen, wird meist auf eine Lackierung der Bordwände verzichtet, also sind sie schwarz. An den Seiten stapeln sich Segelsäcke. Darüber hängen die Schlafkojen, kardanisch gelagerte Pritschen, die nur bei völliger Erschöpfung einen schlafähnlichen Zustand zulassen. Im Bug befindet sich eine Toilette. Die Tür, die früher den Intimbereich der Jachten abschottete, ist aus Gewichtsgründen einem Vorhang gewichen – was die Geruchsentwicklung unter Deck nicht verbessert hat.

Ohnehin entsprechen die hygienischen Verhältnisse jenen des Mittelalters. So bleiben die Segler in den kälteren Regionen bis zu drei Wochen in denselben Klamotten – bestehend aus drei Lagen Flieswäsche, der an Deck noch das Ölzeug übergestülpt wird. An besonders empfindlichen Stellen

des Körpers reiben sie sich mit Alkohol ab, „damit nichts abfällt“, berichtet Andreas Bolte.

Der Oberbayer hatte beim letzten Whitbread wie ein Tourist für zwei Etappen auf der ukrainischen „Hetman Sahaidachny“ angeheuert. Einmal ist der Segelmacher quer durch das Boot geflogen, weil die Jacht einen Wal gerammt hatte. Aber mindestens genauso in Erinnerung ist ihm, wie der Schweiß mittels Baby puder gebunden wird, das die Segler unter die Kleidung schütten. Bolte:

„Und irgendwann fällt der Belag als Dreckkruste ab.“

Da hatten es die alten Fahrtensegler, die 1973 zum ersten Whitbread starteten, deutlich komfortabler. Die Schiffe waren mit festen Betten, Mobiliar, Heizung, Kühlschrank und Waschtisch ausgestattet. Auf der „Flyer“ brutzelte ein Koch Schmackhaftes aus Gemüse und Fleisch. Auf der „Walross“ versammelte sich noch 1981 die Crew zu Geselligkeitsabenden, um bei Gitarrenklängen und studentischem Liedgut den Zusammenhalt zu fördern. Einen ruhigen Segeltag pflegte die

erhält, nach Tiefdruckgebieten. Der Steuermann nimmt sodann Kurs auf die nächste Schlechtwetterfront, klinkt das Boot an deren Rand ein und lässt sich so in die gewünschte Richtung ziehen. Kröger: „Das ist wie Straßenbahn fahren.“

Was passiert, wenn ein Orkan mit Windstärke elf als Lift benutzt wird, erfuhr Kröger vor vier Jahren an Bord der „Intrum Justitia“. Während die Konkurrenz im südlichen Ozean bereits die Segelfläche von 350 auf 220 Quadratmeter reduziert hatte, setzte die Crew der „Intrum Justitia“ den Spinnaker – ein 400 Quadratmeter messendes Segel am Bug.

„Das Boot sprang wie ein Lastwagen, der mit 250 Kilometern über einen Feldweg rast“, erinnert sich Kröger. Zehn Meter hohe Brecher surfte die Jacht mit einer Geschwindigkeit von 30 Knoten (55 Stundenkilometer) hinab, die Gischt spritzte, als führe jemand mit einem Schneepflug durchs Wasser. Was Profis „Schlittenfahrt“ nennen, bedeutete am Ende einen neuen Weltrekord für Einrumpfboote: In 24 Stunden hatte die „Intrum Justitia“ 428 Seemeilen (793 Kilometer) zurückgelegt.

Gerät eine Jacht während eines solchen Sturmritzes außer Kontrolle, herrscht auf Deck Lebensgefahr. Die Metallbeschläge eines flatternden Segels können einen Menschen leicht erschlagen. Und die Leinen aus Kohlefaser, mit denen die Segel festgezurrut werden, geraten zur tödlichen Peitsche, wenn sie vom Wind mit mehr als acht Tonnen gestreßt werden und reißen.

Weil die Schiffe meist schneller sind als die Wellen, auf denen sie gleiten, kommt es vor, daß sie sich in den nächsten Brecher bohren. Eine solche Kollision setzt Kräfte frei, als würde ein Autofahrer mit 50 Stundenkilometern gegen eine Wand fahren. Die Mannschaft an Deck steht für Sekunden bis zu den Hüften unter Wasser – nur zwei Sicherheitsgurte verhindern, daß die Segler über Bord gespült werden.

Vor acht Jahren endete so eine Orkanfahrt tragisch. Südlich von Kapstadt lief die „Creightons Naturally“ Amok. Gebeutelt von gewaltigen Böen, sichelte der Großbaum über das Deck und hieb zwei Schiffsleute von Bord. Der eine, Bart van den Dwey, konnte gerettet werden. Als Antony Phillips geborgen wurde, hing er tot in seiner Schwimmweste. Drei Tage führte die Besatzung den Leichnam mit, ehe sie ihn der See übergab.

Die Wahrscheinlichkeit, daß auf der „Swedish Match“ ein solcher Unfall pas-



„Swedish Match“ beim Training: Füße nach vorn

siert, stuft Kröger „weit niedriger ein, als im Straßenverkehr umzukommen“. Jeder Segler trage Blitzlicht und Peilsender, die sich automatisch aktivieren, wenn einer der Sportler über Bord geht. Selbst bei Sturm könnten Schiffbrüchige so innerhalb weniger Minuten geborgen werden.

Auch mit den Gefahren, die sonst noch auf See lauern, geht Kröger demonstrativ gelassen um. Zwar werde er in der Eisbergzone mit den Füßen nach vorne schlafen, um sich bei einer Kollision „nicht das Genick zu brechen“. Ernsthaft beunruhigen können ihn die Frostklötze aber nicht:

Besatzung mit einer guten Flasche Wein zu beschließen.

Für solche Lagerfeuerromantik ist heute keine Zeit mehr. Dem Bestreben, aus den Booten das Optimum rauszuholen, ist alles, was der allgemeinen Stimmung förderlich sein könnte, zum Opfer gefallen.

Die 7000 Kalorien, die die Segler an harten Tagen verbrauchen, führen sie sich durch gefriergetrocknete Nahrung zu. Getrunken wird Wasser aus der Meerwasserentsalzungsanlage, das je nach Seegefilde zwischen 2 (Southern Ocean) und 24 Grad (Karibik) hat.

Die Essensrationen pro Etappe sind genau berechnet, weil überzähliger Proviant nur unnützes Gewicht bedeutet. Zu knapp hatte 1994 die Frauencrew auf der „Heiniken“ kalkuliert. Wegen eines Ruder Schadens dauerte der Weg von Fort Lauderdale nach Southampton länger als geplant. Die Seglerinnen mußten drei Tage lang hungern.

Die Mitnahme von Unterhaltungsgütern wie Büchern oder Walkman ist auf den Booten untersagt. Daß sich die Teams überhaupt um soziale Balance bemühen, ist bestenfalls der Checkliste für die täglichen Arbeitsgänge zu entnehmen. Deren letzter Punkt heißt: „Tell good storys.“

Das ist nicht so leicht in einer lebensfeindlichen Umgebung wie dem Nordatlantik, wo Eisregen und baumhohe „Freakwaves“, die das Deck überspülen, die Laune trüben; wo die Akteure Skibrillen überstreifen, um der Gischt zu trotzen; wo sich mancher Skipper fühlt „wie auf einem Gefrierfleisch-Transport“. Oder entlang des Kalmengürtels, jener windstillen Zone zwischen Nordost- und Südostpassat, wo die Jachten oft tagelang bei Flaute einparken und die Segler bei 50 Grad Hitze „dehydrieren oder durchdrehen“ (Kröger).

Das Schlimmste aber sei: „Immer ist jemand da.“ Ob beim Verrichten der Notdurft, beim Schlafen, beim Zähneputzen – Privatsphäre ist abgeschafft. Um abzuschalten, bleibt nur die geistige Emigration: „Du fängst irgendwann an, im Kopf Schach zu spielen“, sagt Bolte.

So reicht oft der kleinste Anlaß für eine massive Krise. Vor vier Jahren kam es auf einigen Jachten zu Schlägereien, nur weil an Bord der Zucker für den Kaffee ausgegangen war.

Auf der „Hetman Sahaidachny“ löste das dentale Problem eines Seglers eine Endzeitstimmung aus, die Teile der ermateten Crew fast zur Aufgabe brachte: Einem Kollegen mußte auf See der Weisheitszahn gezogen werden. Die schmerzhafteste Prozedur erstreckte sich über zwei Stunden. „Es war kaum zu ertragen“, sagt Bolte, „wir wollten nur noch zu Hause auf einer Couch sitzen und Chips essen.“

Zumindest gegen diesen Krisenherd haben sich die Seefahrer der „Swedish Match“ abgesichert. Jeder Segler mußte vor dem Start zum Zahnarzt gehen. ◆