

Abenteuer Atlantik

Am 16. Juni hisste im US-amerikanischen Newport bei New York das Hauptfeld des „HSH Nordbank Blue Race 2007“ die Segel mit Kurs auf Hamburg, eine Woche später stachen die schnellen Maxiracer in See. Die 3.600 Seemeilen lange Nordroute über den Atlantik, die von der amerikanischen Ostküste aus in einem nördlichen Bogen um die Britischen Inseln bis zur Ziellinie vor Cuxhaven führt, gilt als schwierig – und sehr gefährlich. Von Frank Schlatermund

Er gilt als heimtückisch, als gefährlich und unberechenbar. Aber gerade das ist es, was seinen Reiz ausmacht. Auf Segler, das ist bekannt, wirkt der Nordatlantik wie eine Droge: Haben sie einmal davon gekostet, kommen sie nicht mehr von ihm los. Wieder und wieder brechen sie auf, um gegen seine Unwirtlichkeit und seine Härte anzugehen, gegen Wellen, die so hoch wie Häuser, und Strömungen, die nichts für schwache Nerven sind. Sie trotzen der Kälte, dem Nebel, der Nässe und dem Sturm. Unermüdlich und mit Leidenschaft.

Was Menschen dazu bewegt, sich diesem Martyrium auszusetzen, wieso sie aus freien Stücken Strapazen dieser Art erdulden, die Enge an Bord, Entbehrungen, Stress, Ungewissheit, den mangelnden Schlaf – niemand weiß es, niemand kann es erklären. Mag es das Bedürfnis sein, den Naturgewalten zu begegnen, der Weite des Ozeans, der Einsamkeit. Und der Drang, etwas Einzigartiges, etwas Außerordentliches zu tun. Wohl ist es aber auch der Zauber, der einer Wettfahrt über den „Großen Teich“ innewohnt, der „Mythos Atlantik“ – und nicht zuletzt der Nervenkitzel, ein Wagnis einzugehen.

Die Teilnehmer des „HSH Nordbank Blue Race 2007“ wissen genau, was sie erwartet, als am 16. Juni im US-amerikanischen Newport bei New York um 14 Uhr Ortszeit der Startschuss fällt. Aber sie wollen sich einen Traum erfüllen, suchen die Herausforderung, die zu bestehen schon ein Erfolg ist, unabhängig von jeder Platzierung. 227 Männer und Frauen, die allesamt zwar gute Segler, die aber zum größten Teil keine Profis, sondern eben nur Amateure sind. Menschen, die in den unterschiedlichsten Berufen glänzen, und die es aus ihrem Alltag kennen, alles im Griff zu haben – was auf dem Nordatlantik so gut wie nie gelingt.

Menschen wie Tobias König etwa vom Hamburger Emissionshaus König & Cie., der sich eigens für diesen Trip ein neues Boot bauen ließ, die 25 Meter lange, dunkelgraue Swan 82 „Grey Goose“. Oder Inken Braunschmidt, eine erfolgreiche Unternehmensberaterin aus Dortmund, die sich für die Jacht „KPMG“ vom Typ X-612 und eine reine Frauencrew entschied. Oder der Publizist Svante Domizlaff, der schon bei der letzten Transatlantikregatta, der „Daimler Chrysler North Atlantic Challenge“ im Jahr 2003, dabei war, danach „die Nase vom Atlantik voll“ hatte und jetzt doch noch einmal „rübermacht“, auf der „Taonga“, einer schnellen Marten 49.

„Einmal muss es noch sein“, schreibt der 57-Jährige kurz vor dem Start im „Hamburger Abendblatt“. „Der Atlantik ist eine riesige Wundertüte – und vielleicht hat er ja dieses Mal etwas schöneres Wetter für uns.“ Er erinnert sich an das Jahr 2003 zurück, an die weniger erfreulichen Ereignisse im Tiefkühdreieck zwischen Neufundland, Island und Schottland, an die kalten Nebel der Großen Bänke, die tropische Waschküche des Golfstroms. Auch die Flauten hat er nicht vergessen, erst recht nicht die Gegenwinde im Mittelatlantik, die das Boot in einem Höllenritt über meterhohe Wellen springen ließ.

Dramatisch auch die Kollision bei voller Fahrt mit einem schlafenden Wal, der fast das Ruder aus dem Boot gerissen hätte. Eine Jacht, die „Monsun“, war damals in schwerer See sogar gesunken, nachdem sie mit einem unbekanntem Gegenstand zusammengestoßen war. Die Crew konnte zwar gerettet werden, doch löste der Zwischenfall weltweites Entsetzen aus. All das geht Svante Domizlaff durch den Kopf, als er in diesem Jahr zum zweiten Mal in seinem Leben die Segel zu einer Reise ins Ungewisse hisst. Als es losgeht, ahnt noch niemand, dass die „Taonga“ das Rennen am 1. Juli wegen eines gerissenen Großsegels kurz vor Belfast wird abbrechen müssen.

Obgleich Fahrten über den „Großen Teich“ niemals ein Spaziergang sind, gibt es in der mehr als 100-jährigen Geschichte der Transatlantikregatten bislang „nur“ drei Tote zu beklagen: 1935, als das Rennen ins norwegische Bergen führte, stürzte der Eigner der Jacht „Hamrah“ über Bord. Seine beiden Söhne wollten ihn retten, sprangen hinterher – und sie ertranken alle drei. Die „Störtebecker II“, eine Jacht aus Hamburg, war 1935 ebenfalls dabei. Lange galt sie als verschollen, erreichte Bergen erst nach 35 Tagen. Einer ihrer Matrosen, ein sturmerprobter Seemann, sagte damals über das Rennen: „Es war das Fürchterlichste, was ich je erlebt habe.“

Wie schon die „North Atlantic Challenge 2003“, führt auch das „Blue Race 2007“ auf der Nordroute um die Britischen Inseln herum bis nach Cuxhaven und schließlich Hamburg. Auf dem Weg von Newport zur Nordküste Schottlands durchqueren die Boote eines der stärksten Strömungssysteme der Welt. Die Ausläufer des kalten, nach Süden fließenden Labradorstromes treffen vor der amerikanischen Ostküste auf den warmen, von Florida aus nach Norden driftenden Golfstrom. Mit Glück erwischen die Boote einen bis zu drei Knoten starken „Schiebestrom“, sobald sie sich im Golfstrom befinden, oder sie nutzen einen seiner zahlreichen Wirbel.

Gefährlich sind die Eisberge, die mit dem kalten Wasser bis weit nach Süden gelangen und die auch der am 15. April 1912 gesunkenen „Titanic“ zum Verhängnis wurden. Starke Temperaturschwankungen bescheren zudem oft dichten Nebel. Darum dürfen die Segler nicht den direkten Weg nach Schottland einschlagen, sondern sie müssen einen imaginären „Wegepunkt Alpha“ außerhalb der Gefahrenzone von Süden her passieren, der aufgrund der schwankenden Wetterlage in diesem Gebiet erst einen Tag vor dem Start festgelegt werden kann. Die zu den Shetlandinseln gehörende „Fair Isle“, berühmt wegen ihres 14 Meter hohen Leuchtturmes in der Ortschaft Skroo, markiert den nördlichen Wendepunkt der Reise, von da an geht es südwärts, der Heimat entgegen.

Nahmen bei der „North Atlantic Challenge“ vor vier Jahren noch 63 Yachten teil, zählt das „Blue Race 2007“ nur 24. An Bord: 270 Segler aus aller Welt, 40 von ihnen waren bereits 2003 dabei. Die 3.600 Seemeilen einer Transatlantikregatta bewältigen die Teilnehmer in der Regel in zwei bis drei Wochen, es hängt von der Witterung und nicht zuletzt auch vom Bootstyp ab. Um ein etwa zeitgleiches Eintreffen der Yachten in Cuxhaven zu sichern, starten nicht alle gemeinsam am 16. Juni, sondern die drei schnellsten unter ihnen – die „Rambler“, die „Bon Bon“ und die „Parsifal III“ – stechen eine Woche später in See. Wie die „Taonga“ muss allerdings auch die „Parsifal III“, das mit fast 54 Metern längste Schiff der Flotte, wegen starker Sturmschäden vorzeitig abbrechen.

Generell gilt bei einer Transatlantikregatta: Das „First Ship Home“ muss nicht unbedingt auch Sieger des Rennens sein. Dieser wird anhand des sogenannten „Schiff-Handicap-Faktor“ (IRC) und der gesegelten Zeit ermittelt. „Das Vermessungssystem geht davon aus, dass alle Yachten miteinander vergleichbar sind“, erklärt Stefan Kunstmann von der Regattaleitung. „Theoretisch kann jeder gewinnen – wenn es ihm gelingt, sein Boot so schnell zu segeln, wie in der Theorie gefordert.“ Aufgrund dieser Regelung haben auch ältere, langsamere und weniger moderne Schiffe die Chance auf ein gutes Ranking. Der IRC-Wert setzt sich unter anderem aus der Gesamtlänge des Bootes, seinem Gewicht, der Verdrängung, dem Tiefgang, aber auch aus der maximalen Segelfläche zusammen.

Die meisten der am 16. Juni gestarteten Segler haben bis zur ersten Wendemarke nichts zu lachen: Viele geraten in ein Tiefdruckgebiet, das sie mit kräftigen Strumböen beutelt. Zum Teil brechen sich über acht Meter hohe Wellen an Deck. „Das Schiff fühlt sich an, als ob man mit einem Lkw Treppen hinunterfährt“, schreibt Torsten Hilbert von der „Norddeutsche Vermögen“ in einer E-Mail. „Eine der Wellen fegte über das Vorschiff hinweg, das Segel wehte aus, und wir brauchten 20 Minuten, um das zickige Biest wieder an Bord zu bekommen – leider wurde dabei unser Heckkorb an Steuerbord komplett zertrümmert.“

Die mächtig von hinten auflaufende oder von der Seite kommende See ist gerade bei Gegenstrom steil, hart und erbarmungslos und bedeutet für Rumpf, Rigg und Crew eine physische Belastung. Auch Skipper Arnt Bruhns, sein Bruder Söhnke und Vater Reemt, mit 75 Jahren ältester Teilnehmer des „Blue Race“, erfahren dramatische Stunden auf der Swan 45 „Iska-reen“. „So etwas haben wir noch nicht erlebt“, schreiben sie in die Heimat, sobald der Wind nachlässt. „Teilweise waren wir nur unter Sturmfock unterwegs. Wir hatten gar nicht extrem viel Wind, etwa 45 Knoten, aber sehr hohe, steile Wellen, die über das Deck klatschten und über uns brachen, eine hat mich und Söhnke durch das Cockpit gefegt.“

Ebenfalls durch das Cockpit fliegt Kerstin Tröger von der „HSH Nordbank“, ihr Sturz endet mit einem gebrochenem Fußgelenk. Da die Fraktur innerhalb von zehn Tagen operiert werden muss, sieht sich die Crew gezwungen, in Richtung Neufundland abzdrehen und die 41-Jährige von der Küstenwache abbergen zu lassen. Mit nur noch sieben Mann Besatzung nimmt die „HSH Nordbank“ wieder Kurs auf „Point Alpha“ und versucht, verlorene Zeit aufzuholen. „Es ist durchaus Regelkonform, eine Person aufgrund von Verletzungen abzusetzen“, so „Blue Race“-Organisator Torben Knappe vom Hamburger NRV („Norddeutscher Regatta Verein“). „Allerdings bleiben alle anderen Wettfahrtregeln in Kraft, und das Schiff muss den Kurs entsprechend der Anweisung absegeln, um gewertet zu werden.“

Gegenseitiges absolutes Vertrauen und das Akzeptieren von Skipperkommandos sind bei einer Transatlantikregatta unverzichtbar. Wenn der Skipper seine Besatzung nicht kennt, kann das fatale Folgen haben. „Der psychische Druck beim Segeln in der Nacht, im tagelangen Sturm, mit Seekrankheit, klammen Klamotten und ohne warmes Essen kann zu bösen Überraschungen führen“, sagt Martin Baum aus Hamburg, der bei der Regatta vor vier Jahren dabei war. „Im schlimmsten Fall muss der Skipper allein segeln, weil die Besatzung krank unter Deck liegt.“

In der Vergangenheit wurden zahlreiche Regatten im Atlantik von West nach Ost gefahren. 1905 zum Beispiel das denkwürdige „Great Ocean Race“ von New York nach Großbritannien, bei dem der „Hamburgische Verein Seefahrt“ (HVS) den zweiten Platz ersegelte, oder in den Jahren 1936, 1955, 1960 und 1966. Auch 1968 machten sich Segler auf von der Neuen in die Alte Welt. Anlass war damals das 100-jährige Bestehen des NRV, eines der ältesten und renommiertesten Segelclubs Deutschlands. Die vorerst letzte Regatta erfolgte 1992. Im Jahr 2003 ließ der NRV die Tradition mit der „Daimler Chrysler North Atlantic Challenge“ anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des HVS wieder aufleben.

Um das „Blue Race 2007“ vorzubereiten, haben der NRV und der „New York Jacht Club“ etwa zwei Jahre gebraucht. Vor allem Torben Knappe feilte am reibungslosen Ablauf der Regatta, verhandelte mit Sponsoren und tüftelte am Aufbau für das „Blue Race Village“. Ein hartes Stück Arbeit, so der 28-Jährige, der es noch gar nicht glauben kann, dass nun alles vorbei sein soll. Fast 200 ehrenamtliche Helfer hatten ihn tatkräftig unterstützt. „Ohne die wäre die Regatta überhaupt nicht möglich gewesen.“ Der NRV denkt schon jetzt über die nächste Regatta nach, die in vier oder fünf Jahren gesegelt werden könnte. Gunter Persiehl, Kommodore des NRV: „Wir fangen jetzt an zu planen, brauchen dazu natürlich wieder die richtigen Partner.“

Der Hamburger City Sporthafen und das „Blue Race Village“ an der Kehrwiederspitz sind das Endziel der Transatlantikflotte. Vom 6. bis zum 15. Juli wird dort gefachsimpelt und diskutiert, gefeiert, getalkt und auch zu Livemusik getanzt. Höhepunkte: die Siegerehrung am 14. Juli, an dem nach wochenlangem Regen endlich wieder einmal die Sonne scheint, die „Sailor's Night“ mit 1.300 Gästen am Abend desselben Tages in der Fischauktionshalle und die Auslaufparade der „Blue Race“-Jachten aus dem Hamburger Hafen am darauffolgenden Tag. Unvergessen wird den Crews der Senatsempfang am 13. Juli im Festsaal des Hamburger Rathauses bleiben. „Ich möchte Ihnen meine Hochachtung aussprechen“, sagte Staatsrat Andreas Ernst in seiner Begrüßungsansprache. „Sie haben es geschafft, eine ganze Reihe von Menschen über Wochen mitzittern zu lassen – eingeschlossen meine Person.“

Bevor die Boote in der Hansestadt einlaufen, endet das „Blue Race“ offiziell an der Ziellinie in Cuxhaven. Das „First Ship Home“, die „Outsider“, wird ebenso euphorisch begrüßt wie der Sieger in der Gesamtwertung, die 27,4 Meter lange US-Jacht „Rambler“, die auch schon im Vorfeld als schnellste Jacht gehandelt wurde. Die Crew unter Ken Read brauchte nur 11 Tage, 16 Stunden, 13 Minuten und 59 Sekunden für die 3.600 Seemeilen und erreichte im Atlantiksturm eine Spitzengeschwindigkeit von sagenhaften 41,9 Knoten. Damit unterbietet die „Rambler“ den 2003 aufgestellten Rekord der Jacht „UCA“ um knapp 39 Stunden.

Die Elliott 52 „Outsider“ unter dem zweifachen „Admirals Cup“-Sieger Tilmar Hansen aus Kiel („Wir wollen dem Atlantik eins überbraten und dem Teufel ein Ohr absegeln!“) ist nicht nur das „First Ship Home“, sondern sie nimmt auch in der Gesamtwertung den zweiten Platz ein. Johann-Stephan Reith mit der „Bon Bon“ erkämpft sich Platz drei. Das älteste Schiff der Regatta, die 1936 erbaute „Peter von Seestermühe“, segelt auf einen hervorragenden Gesamtrang fünf und lässt damit manche moderne Jacht hinter sich. „Es waren gerade zu Anfang unsere Bedingungen“, erläutert Eigner und Skipper Christoph von Rebnitz. „Bei dem anfänglichen Sturm hätte so manch anderer Mast nach seiner Mama geschrien, aber unsere alten Holzmasten haben sich hervorragend bewährt.“

Die „Grey Goose“ von Tobias König fährt als dritte Jacht durchs Ziel, nach 18 Tagen, 14 Stunden, 26 Minuten und 55 Sekunden. Die „KPMG“ und ihre 14-köpfige Fraucrew schafft es in der Regattawertung nur auf Rang 20, doch Skipperin Inken Braunschmidt ist zufrieden: „Kurz vor Cuxhaven hatten wir alle das Gefühl, auch noch weitersegeln zu können.“ Das Schlimmste, sagt sie, sei die Flaute gewesen. „Und wir haben sie gemeistert, wir sind angekommen und nicht auf der Nordsee verhungert – darauf kommt es an.“ Mehr oder weniger unversehrt kommt die Flotte innerhalb einer Woche ins Ziel. Wettfahrleiter Alan Green aus Großbritannien: „Alle Crews ohne schwere Verletzungen und die Jachten ohne größere Schäden wieder im Hafen zu wissen, ist ein gutes Gefühl.“

Als die Schiffe nach und nach in Cuxhaven eintreffen, ist den Crews die Erschöpfung anzusehen. Müde sind sie, abgespannt und abgekämpft – aber auch glücklich, denn sie haben es geschafft, sie haben den Atlantik bezwungen. Dramatisches haben sie erlebt auf See, durften aber auch viel Schönes erfahren. Das Sichten von Walen zum Beispiel – gewaltige Schwanzflossen, die sich haushoch aus dem Wasser reckten, und Fontänen, die plötzlich neben der Reling in den Himmel schossen. Oder Delphine, die sie kilometerweit begleiteten. Oder die berühmten „Weißen Nächte“, in denen die Sonne über dem Nordatlantik nicht untergeht. Die „Droge Atlantik“ beginnt zu wirken – langsam, schleichend, unbemerkt. Zu schön war die Reise, zu aufregend die Fahrt, als dass sie nicht zumindest darüber nachdächten, es ein weiteres Mal zu wagen. Sie werden es tun. Nicht heute vielleicht und nicht morgen – aber irgendwann bestimmt.

Kasten 1: Besonderheiten des „HSH Nordbank Blue Race 2007“

- kürzestes Schiff: „Charisma“ (44 Fuß/13,44 Meter)
- längstes Schiff: „Parsifal III“ (177 Fuß/53,95 Meter)
- ältestes Schiff: „Peter von Seestermühe“ (Baujahr 1936)
- jüngstes Schiff: „Outsider“ (Baujahr 2006)
- jüngster Segler: Rome Kirby (18) aus den USA („Bon Bon“)
- jüngster Skipper: Torsten Hilbert (27) aus Kiel („Norddeutsche Vermögen Hamburg“)
- ältester Segler: Reemt Bruhns (75) aus Hamburg („Iskareen“)
- ältester Skipper: Lawrence Huntington (72) aus den USA („Snow Lion“)
- die durchschnittlich jüngste Crew (22,8 Jahre) fuhr auf der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“
- die durchschnittlich älteste Crew (50 Jahre) fuhr auf der „Albatros“
- theoretisch schnellstes Schiff: „Rambler“ (IRC-Wert: 1,681)
- theoretisch langsamstes Schiff: „Peter von Seestermühe“ (IRC-Wert: 1,006)
- 28 Frauen gingen an den Start, davon 14 auf der „KPMG“ als reine Frauencrew

Kasten 2: Der Norddeutsche Regatta Verein (NRV)

Der NRV wurde 1868 von Hamburger Kaufleuten gegründet. Er ist mit seiner fast 140-jährigen Geschichte nicht nur einer der ältesten Segelclubs Deutschlands, sondern er zählt mit seinen 2.000 Mitgliedern auch zu den größten Vereinigungen im Segelsport. Der NRV führt über 300 Mitgliederboote und stellt mehr als 60 Clubboote für Jugendliche. Der Verein war maßgeblich an der Gründung der „Kieler Woche“ (1882) sowie der „Travemünder Woche“ (1889) beteiligt. 1968 fand eine Transatlantikregatta anlässlich des 100-jährigen Bestehens des NRV statt, 2003 richtete der renommierte Club zur Hundertjahrfeier des befreundeten HVS die „Daimler Chrysler North Atlantic Challenge“ aus. Etwa zwei Jahre benötigte der NRV, um das „HSH Nordbank Blue Race 2007“ vorzubereiten. Kontakt: Norddeutscher Regatta Verein, Schöne Aussicht 37, 22085 Hamburg, Telefon: 040-2290815, Fax: 040-2290572, E-Mail: sekretariat@nrv.de, Internet: www.nrv.de