

# 1, 2, 3 – HOPP SCHWYZ!



TEXT \_ Hans-Harald-Schack | FOTOS \_ Crew SWITZERLAND / Clipper Ventures

123 Quadratmeter Grosseegel, 330 Quadratmeter Leichtwind-Spinnaker! SWITZERLAND unter Vollzeug.

# TEIL II MIT SWITZERLAND UM DIE WELT



GUTE LEISTUNG, SCHWACHER PLATZ: DAS CLIPPER ROUND THE WORLD RACE HAT DIE SÜDLICHE HEMISPHERE ERREICHT, DIE STIMMUNG AN BORD VON SWITZERLAND IST GUT. BEI DEN PLATZIERUNGEN IST ALLERDINGS NOCH LUFT NACH OBEN.

Wie stolz Vicky Ellis (30) und ihre Crew auf ihre bisherige Leistung waren, lässt sich der E-Mail entnehmen, mit der sich die Skipperin nach der 1. Etappe für die kurze Zeit des Landaufenthalts von der Internet-Gemeinde verabschiedete: „Wir sind in Rio! Mit 13 Knoten unter Spinnaker in die Hafengebucht gesegelt, Halse zwischen Inseln und Containerschiffen, unter den wachsamen Augen der Christus-Statue auf dem Berg. Erfordert Mumm, wir haben's gemacht! Gute Crew!“ Und dann dichtete sie ein kleines Liedchen über die „amazing“ Crew, die es geschafft hat, die Walen ebenso wie Gewitterböen ausweicht, die Kalmen und Passate durchheilt und die den Spi hochreisst, während die Sonne untergeht. Ihre tolle Crew, die hager, braungebrannt und „prägnant duftend“ die Strecke Brest-Rio absolviert hat! Das Gedicht endet mit „1, 2, 3 – Hopp Schwyz!“. Das Versmass erinnert ein wenig an eine Kreuz bei Windstärke 8 im Ärmelkanal, aber es schwingt auch die Vorfreude auf den Landgang in Rio mit und auf die Chance, es beim nächsten Leg noch besser zu machen.

Denn die erste Etappe endete mit einem ernüchternden 10. Platz. Platz 7 im ersten Rennen (London - Brest) und Platz 10 im zweiten (Brest - Rio) ergaben unterm Strich 9 Punkte. Besser als nichts, denn auch dieser 10. Platz war hart erkämpft. Für Freunde,

**NACH DEN KALMEN GING ES ZÜGIG WEITER, ABER DIE HOFFNUNG AUF PLATZ 8 ODER BESSER WAR MIT DER VOM WETTERGLÜCK BEGÜNSTIGTEN SPITZENGRUPPE HINTER DEM HORIZONT VERSCHWUNDEN, UND DIE KONKURRENZ IM KIELWASSER BLIEB DRAN.**



Zufriedene Gesichter nach dem 1. Race, immerhin ein 7. Platz in einem taktisch komplizierten Rennen. Auf "Switzerland" segeln unter britischer Flagge am Heck und Schweizer Flagge auf dem Vorschiff insgesamt 61 Crewmitglieder aus 10 Nationen

Familien und künftige Mitsegler, welche die Schiffspositionen daheim vor ihren Computern verfolgten, war es kaum weniger aufregend als für die Segler an Bord.

Kalmen, Rossbreiten, Intertropical Convergence Zone (ITCZ), die Doldrums – egal wie man ihn nennt, der Flautengürtel sägte an den Nerven. Unter Deck rann der Schweiß in Strömen, oben brannte die Sonne gnadenlos. SWITZERLAND war auf dem Weg zu den Kalmen ins hintere Drittel des Feldes gerutscht und dann in dem Gebiet drehender Winde, wo sich heftige Regenböen mit Totenflaute abwechseln, hängengeblieben, während die Spitzengruppe deutlich mehr Glück mit dem Wetter hatte. Die Kalmen sind ein Glücksspiel, und selbst die erfahrenen Wetter-Router der Profis (deren Hilfe im Clipper Race nicht erlaubt ist) können ihren Kunden hier oft wenig helfen.

Nach den Kalmen ging es zügig weiter, aber die Hoffnung auf Platz 8 oder besser war mit der vom Wetterglück begünstigten Spitzengruppe hinter dem Horizont verschwunden, und die Konkurrenz im Kielwasser blieb dran. In den letzten drei Tagen blieb es im hinteren Viertel des Feldes so spannend wie vorn: Während GARMIN ungehindert seinem 9. Platz entgegen strebte, setzte SWITZERLAND sich zunächst fünfzig Meilen von seinem Verfolger MISSION PERFORMANCE ab und kreuzte sich dann von der nach Norden setzenden Strömung unter Land Richtung Osten frei. MISSION PERFORMANCE aber blieb auf Südkurs und holte auf! Im Kampf gegen Strom und Wind kam der Verfolger auf 20 Meilen heran – und es waren noch hundert Meilen bis zum Ziel! Am Ende hatte sich SWITZERLANDs Strategie ausgezahlt, mit besserem Wind und ohne Gegenstrom waren sie bald wieder knapp 50 Meilen voraus. Ozean-Rennen können Match Races sein, nur dass sie länger dauern.

Die nächste Etappe begann für die Zuschauer vor den Computern an Land gleich wieder mit hinteren Plätzen, aber diesmal lag es an der Strategie. SWITZERLAND wählte einen südlicheren Kurs als die anderen, die sich die Option offenhalten wollten, im Scoring Gate Punkte zu machen. Auch INVEST AFRICA, die die erste Etappe auf dem letzten Platz mit Motorhilfe beendet hatte, war konsequent nach Süden gelaufen, was ihr für die erste Phase des Rennens den hintersten Platz im Feld eintrug. Das Südatlantikhoch lag ungewohnt tief im Süden, und Skipper Rich Gould hatte offenbar die Sorge, noch einmal in der Flaute zu versauern. Er verzichtete deshalb von vornherein auf mögliche Punkte, die die ersten drei Clipper im „Scoring Gate“ weiter nördlich erwarteten, und wich dem Kern des Hochdruckgebiets aus. Eine weise Entscheidung, denn Goulds Team segelte eine Woche später mit kräftiger Backstagsbrise bis auf Platz zwei vor, die „Nord-Fraktion“ schmolz auf zwei Schiffe zusammen und büsste im Ziel mit dem 10. und 12. Platz.

SWITZERLAND segelte einen klugen Kurs zwischen den Extremen Nord- und Südroute, rückte zeitweise auf den vierten Platz vor und lag lange auf dem fünften. Kurz vorm Ziel wurde sie in einem Windloch unterm Tafelberg von OLD PULTENEY überholt. „Windseeker rauf und wieder runter, leichter Spi rauf, wieder runter, Yankee 1 rauf



Lindsey und Paolo in der brütend heißen Navigation im Heck. Die Britin segelte alle acht Etappen um die Welt, der italienische Physiker und Crew-Meteorologe war nur auf der ersten Etappe dabei.

– so einen Zieleinlauf will ich nie wieder erleben“, schrieb Skipperin Vicky, „das ist nicht gut für die Nerven.“ Gemeinerweise lag SWITZERLAND nach dem 3. Race mit 16 Punkten (6, 3, 7) immer noch auf dem 10. Platz. Doch so, wie sich die Crew entwickelt, dürfte es noch bergauf gehen. Allerdings entwickeln sich auch die anderen Teams. Während dieser Text in Druck geht, liegt SWITZERLAND auf dem Weg in den Southern Ocean auf dem 5. Platz.

Langstrecken-Races ziehen sich jeweils drei, vier Wochen hin und sind körperlich und psychisch anstrengend. „Die Eimer kamen zum Einsatz“, umschreibt die Skipperin diskret das Problem der Seekrankheit, die in den ersten Tagen einer Etappe zumindest die Neulinge an Bord erfasst. In den Doldrums kam es auf etlichen Schiffen zu Kreislaufproblemen bei Crewmitgliedern, auf SWITZERLAND wurden im Kojenbereich neben dem Niedergang 42 Grad gemessen. Die Crew schlief teilweise auf dem Fussboden (leiser Windhauch) oder in der Segellast unter dem grossen Luk, und spannte über dem Cockpit das Sonnensegel auf. Schotentrimmerin Heather („I'm hot! Hot! Hot!“) bekam Wassereimer für die Füße und wurde hin und wieder kühl übergossen. Jede Regenbö wurde von der Freiwache zum Duschen benutzt.

„Es ist unglaublich, wie gut die Stimmung unter diesen Bedingungen ist“, berichtet eine Teilnehmerin, „keine Streitereien, wenn mal ein lautes Wort fällt, ist das Problem damit auch abgehakt.“ Andere beobachteten öfter kleinere Reibereien, es knirschte auch hin und wieder im Kommando-Getriebe. Aber getreu der Clipper-Regel „geh nie mit Ärger in die Kojen“ wurden Unstimmigkeiten schnell geklärt.

Den psychologisch schwierigsten Job an Bord haben die Skipper. Sie sind für alles verantwortlich, Fehler haben bei ihnen ein anderes Gewicht als bei einem Crewmitglied. Der Skipper von GARMIN, die auf der zweiten Etappe zeitweise ganz vorn lag, stieg in Kapstadt aus. Veranstalter und der Skipper selbst schweigen über die Gründe. Gab es eine Meuterei an Bord? Clipper-Media-Chef Jonathan Levy: „Nichts dergleichen, ich kann nur so viel sagen, dass die Crew traurig und ein wenig enttäuscht war.“ Mitsegler vermuten, es habe Stress wegen einer nicht gemeldeten Grundberührung zu Beginn des Rennens gegeben. Clipper-Chairman Robin Knox-Johnston: „Es ist nicht ungewöhnlich, dass von Zeit zu Zeit ein Skipper ersetzt werden muss. Im längsten Yachtrennen der Welt eine Amateur-Crew zu führen ist eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.“

\* Kurz vor Andruck dieses Hefts jagt die Clipper-Flotte 3000 Meilen von Australien entfernt durch den Southern Ocean. Kompakte Tiefs mit über 40 Knoten Wind und Orkanböen, Surfs bis zu 30 Knoten Boat-speed - "wie Sommer in Schottland", schreibt Vicky Ellis. Zwei Verletzte (aufgeschlitzte Wade, Bänderrisse am Arm) wurden nach Port Elizabeth (Südafrika) gebracht. "SWITZERLAND" liegt seit fast tausend Meilen auf Platz 5, gejagt von "INVEST AFRICA", die 120 Meilen weiter südlich segeln, in Richtung Ziel aber nur zwölf Meilen hinter "SWITZERLAND" liegen. "Unsere Crews sind keine Amateure mehr", schreibt "Henri-Lloyd"-Skipper Eric Holden (Platz 2). "QINGDAO" führt. [clipperroundtheworld.com](http://clipperroundtheworld.com)

**LANGSTRECKEN-RACES ZIEHEN SICH JEWEILS DREI, VIER WOCHEN HIN UND SIND KÖRPERLICH UND PSYCHISCH ANSTRENGEND. „DIE EIMER KAMEN ZUM EINSATZ“, UMSCHREIBT DIE SKIPPERIN DISKRET DAS PROBLEM DER SEEKRANKHEIT, DIE IN DEN ERSTEN TAGEN EINER ETAPPE ZUMINDEST DIE NEULINGE AN BORD ERFASST.**



Bugspruit und ein prägnantes Heck mit Doppelrudern und Kimmkanten ("chines") - "SWITZERLAND" ist ein Clipper der 3. Generation. Auf der 3. Etappe wurden im Surf schon bis 30 Knoten Geschwindigkeit gemessen.

#### Port-Saint

*A notre arrivée fin octobre dans la marina de Quinta do Lorde près de Caniçal à l'extrême Est de Madère, il commence à pleuvoir... ou plutôt, il pleut des cordes. « C'est la première fois cette saison », explique Catia Esteves, la jolie capitaine de la marina. Elle ajoute que l'été touche à sa fin et que l'hiver débutera dans quatre semaines. Nous commandons une bica au bar du port, c'est le nom que les Madériens donnent à l'espresso, tandis qu'une chinesa est un café au lait sucré. Nous profitons d'une courte accalmie pour monter à bord du PARALELO 32, un Bénéteau Oceanis 323 de 6 ans, très bien entretenu, qui nous attend au port. Nous larguons les amarres et hissons les voiles. Notre cap : l'île de Porto Santo à quelques 30 milles nautiques de là (« Port-Saint »). Nous mettons le cap au Nord-Est, contournons la Ponta de São Lourenço et naviguons entre l'Ilhéu de Agostinho à bâbord et une île plus petite et abrupte, l'Ilhéu do Farol avec son phare pittoresque du nom de S. Lourenço. La houle venue du Nord déferle entre les rochers qui font l'effet d'une typhère, formant d'impressionnantes montagnes de vagues qui se fraient un passage dans ce goulet d'étranglement. « Ce n'est pas un problème pour PARALELO », nous rassure le skipper Marc Herminio, ajoutant que c'est suffisamment profond à cet endroit. Le coquet petit bateau blanc s'approche rapidement et dangereusement des récifs. Son nom, il le doit à Funchal, son port d'attache, situé sur le 32e parallèle (en portugais : paralelo). Nous sommes enfin hors de danger. Il faudra néanmoins rester sur nos gardes quand nous serons à l'Est de l'Ilhéu do Farol, nous conseille le jeune ingénieur pour PARALELO », nous rassure le skipper Marc Herminio, ajoutant que c'est suffisamment profond à cet endroit. Le coquet petit bateau blanc s'approche rapidement et dangereusement des récifs. Son nom, il le doit à Funchal, son port d'attache, situé sur le 32e parallèle (en portugais : paralelo). Nous sommes enfin hors de danger. Il faudra néanmoins rester sur nos gardes quand nous serons à l'Est de l'Ilhéu do Farol, nous conseille le jeune ingénieur*

## INFO



Skipperin Vicky Ellis

#### CLIPPER ROUND THE WORLD RACE 2013/14

12 Yachten segeln acht Etappen mit je 1-3 Wettfahrten (gesamt 16), insgesamt sind 40.000 Seemeilen zu absolvieren.

678 Crewmitglieder aus 40 Nationen nehmen teil, darunter 391 Briten, 67 Australier, 42 US-Amerikaner, 16 Iren, 12 Franzosen, 5 Schweizer, 3 Österreicher und 11 Deutsche, 4 Russen. Aus Indien, Israel, Kenia, Mali, Hongkong und der Türkei kommt jeweils 1 Teilnehmer/in.

SWITZERLAND wird vom Schweizerischen Segelverband Swiss Sailing gesponsert und unterstützt die Ärzte-Hilfsorganisation „Mercy Ships“. Die Crew besteht aus 60 Teilnehmern aus 12 Nationen. Skipperin Vicky Ellis (30) aus Bristol arbeitete als Ingenieurin, bevor sie Segelprofi wurde.

# Das pure Vergnügen

Neu unser Semicatamaran mit Kabine oder Walkaround-Cockpit



Swiss-Cat 28 Pilot

8.10 x 2.52 m (Dach begehrbar)



Swiss-Cat 27 Geta

8.10 x 2.52 m (auch Doppelmotorisierung möglich)

- Semicatamaran (stabil und wirtschaftlich)
- Selbstlenzend keine Plane
- 100 % unsinkbar durch PET-Konstruktion
- 5 Sonnenliegeplätze
- bequemes Walkaround-Konzept

Preis:

SC26 ab CHF 59'900.-

SC27 ab CHF 86'300.-

SC28 ab CHF 108'000.-

Preise inkl. MwSt.

**Lehmann**<sup>®</sup>  
aarewerft

Aeussere Muten 8 · 4502 Solothurn

Tel. 032 622 95 81 · Fax 032 622 72 01

www.aarewerft.ch · info@aarewerft.ch

