

MARATHON AUF DEM NORDPAZIFIK

SEGEL JOURNAL AUTOR HANS-HARALD
SCHACK NIMMT AN BORD DER SWITZERLAND
AM CLIPPER ROUND THE WORLD RACE TEIL.
VON DER ETAPPE ÜBER DEN PAZIFIK
ERREICHT UNS SEIN BERICHT VON
DER BISHER LÄNGSTEN SEEREISE
SEINES LEBENS

FOTOS CLIPPER VENTURES, CREW SWITZERLAND





Noch zweitausend Meilen. An Bord der 70 Fuß großen Clipperyacht *Switzerland* kommen wir langsam in Endspurt-Stimmung. 4.000 Meilen haben wir jetzt seit dem Start im chinesischen Qingdao hinter uns, das Feld der anderen elf Clipper-Yachten ist im Umkreis von 100 Meilen um uns herum verstreut. Wir lagen im „Scoring Gate“ nahe der Datumsgrenze auf Platz 3, was uns einen Punkt in der Gesamtwertung (da liegen wir derzeit auf dem 5. Platz) bringt, aber jetzt sind wir zurückgefallen. Wir segeln mit einem Schnitt von 12,2 Knoten halbwinds durch die Nacht, eine rauschende Fahrt – aber so schnell sind die anderen leider auch.

Beim Mittagswachwechsel halten wir ein kleines Meeting im Cockpit ab – alle 18 Segler sind um Skipperin Vicky verteilt, auch

Rudergänger Greg und Wachführer Jonathan „JB“ Bordas. Thema: Was können wir machen, um einen halben Knoten schneller zu sein? Ein halber Knoten bedeutet nichts beim Fahrtsegeln, beim Racen entscheidet er über Platz 3 oder Platz 9, über Riesenfreude oder mühsam versteckte Enttäuschung.

Wir sind seit knapp drei Wochen unterwegs, mit zehn weiteren Tagen rechnen wir. Ich habe mir nicht vorstellen können, wie schnell ich mich an das Leben auf See gewöhne. Schlaf höchstens drei Stunden am Stück, trotzdem bin ich nie müde, außer im Moment des Gewecktwerdens. Das Essen ist gut und reichlich, aber wir essen alle gar nicht so viel. Keine Völlerei! Es sieht manchmal wild aus an Bord, obwohl wir uns mit Hygiene und Ordnung halten viel mehr Mühe geben als an Land. Die Bilgen werden ein-

mal pro Wache inspiziert, die Kojen alle drei Stunden aufgeräumt, abgewaschen wird bereits während des Kochens und Essens, die Toiletten werden dreimal täglich geputzt. Dieses Rennen besteht auch darin, den Alltag gut zu bewältigen.

Die *Switzerland*-Crew umfasst insgesamt 60 Leute, um die 18 sind immer an Bord. Zehn von ihnen segeln das ganze Rennen, unsere „Round the Worlders“. Sie bilden gleichzeitig die Stammcrew, beherrschen jeden Handgriff an Bord und sind unter Belastung auch härter im Nehmen als die „Leggers“. Aber auch die Leggers, die nur eine, zwei oder drei Etappen mitsegeln, werden schnell ins Bordleben integriert. Ich stehe häufig am Ruder, habe eine Station auf dem Vorschiff (Nummer 3, direkt am inneren Vorstag) und bin beim Reffen meistens am Mast. In die Küchenarbeit kann ich mich nicht so recht reinfinden, denn ich beherrsche die British cuisine nicht, jedenfalls nicht bei der Zubereitung. Das Essen hingegen klappt hervorragend, ich liebe jetzt Porridge mit Früchten, Rosinen, Sirup oder Zucker.

Gestern haben wir gehört, dass auf *Derry-Londonderry*, einem der anderen elf Schiffe, ein Mann über Bord gegangen ist. Es hat 90 Minuten gedauert, bis er gerettet war. Wenn er keinen Trockenanzug getragen hätte, wäre er jetzt tot. Das war für alle an Bord ein Schock, hat uns am Rennen aber nicht einen Moment zweifeln lassen. Wir haben unsere eigenen strengen Sicherheitsregeln überprüft, und weiter ging es mit der Arbeit, dem Racen, dem Leben an Bord.

Für das Rennen habe ich mich die ersten zwei Wochen an Bord kaum interessiert – mein Job ist es, zu segeln, zu essen, zu schlafen (und zu schreiben). Inzwischen verfolge ich die täglichen Platzierungen wieder genauer. Erstens ist der Abstand zum Ziel jetzt so gering, dass es schwieriger wird, einem anderen hundert Meilen Vorsprung wieder abzuknöpfen. Andererseits sind zwanzig Meilen Vorsprung vor einem Verfolger nichts – eine Winddrehung, ein länger anhaltendes Flautenloch, dann ziehen die anderen vorbei.

Mit dem Wetter haben wir bisher Glück gehabt. Wind meistens von der Seite oder von achtern, wenig Regen, auch die Kälte hält

DIESES RENNEN BESTEHT AUCH DARIN, DEN ALLTAG GUT ZU BEWÄLTIGEN



Die Crew der *Switzerland*, dabei und ganz rechts im Bild zu erkennen: SEGEL JOURNAL Autor Hans-Harald Schack (links). Bei allen Manövern auf den Yachten tragen die Segler Rettungswesten und sind eingepickt, dennoch ging mitten auf dem Pazifik ein Segler über Bord





Wer sagt denn, dass nur die America's Cupper unter der weltberühmten Hängebrücke ein gutes Bild abgeben? Die Clipperflotte startete von San Francisco aus Richtung Panama.

sich in Grenzen, weil wir eine relativ südliche Route genommen haben. Aber ich will den Tag nicht vor dem Abend loben – dies ist ein Marathon zur See. Auf 2.000 Meilen kann noch viel passieren, und mindestens ein Sturmfeld wird uns noch einholen, bevor wir unter der Golden Gate Bridge durchs Ziel gehen.

Nachbemerkung: Die *Switzerland* mit „Harry“ Schack an Bord erreichte als achtes Schiff der Flotte die Stadt an der US-Westküste. Nach einer kurzen Verschnaufpause startete er zur siebten Etappe des Rennens über 3.350 Seemeilen nach Panama. Aktuelle, äußerst lesenswerte Berichte von Bord der *Switzerland* und dem Weltrennen gibt es im Blog unseres Autors unter schack-wordshop.de.

Berichte von allen Schiffen, Fotos, Videos und natürlich den Tracker mit den aktuellen Positionsmeldungen gibt es hier: clipperroundtheworld.com

HORRORSZENARIO MANN ÜBER BORD

Mitten im aufgewühlten Pazifik ging der 46jährige Andrew Taylor bei einem Manöver auf der *Derry-Londonderry-Doire* über Bord. Er war auf dem Weg vom Vorschiff nach achtern um eine Zange zu holen, als das Schiff leewärts kränkte und er über die geborgene Genua und die Reling ins Wasser fiel – warum auch immer, entgegen der Vorschriften und seiner Gewohnheit war er zu diesem Zeitpunkt nicht angeleint, trug aber einen Trockenanzug und eine Schwimmweste! Seine Rettung war wie aus dem Lehrbuch – und dauerte doch deutlich länger, als in der Theorie vorgestellt. Der Crew gelang es ohne Panik an Bord alles Notwendige schnell in die Wege zu leiten. Der Mann-über-Bord-Knopf war sofort gedrückt, die Maschine gestartet. Während ein Crewmitglied darauf achtete, dass keine Leinen ins Wasser hingen, die in den Propeller geraten könnten, wurde das Stagssegel geborgen und das Schiff fuhr zurück zur Unglücksstelle. Zu diesem Zeitpunkt war das Schiff bereits rund 200 Meter von dem im Wasser Schwimmenden entfernt. Doch dann war der Sichtkontakt zu dem MOB unterbrochen, die Crew hangelte sich mithilfe des Plotters entlang der Drift-Route zurück und begann in Zickzackkursen das Meer abzusuchen, parallel wurde ein May-day-Notruf abgesetzt. Nach über einer halben Stunde konnte der Navigator endlich ein Signal von der Notruf-Barke von Andrew Taylor, die jeder Teilnehmer des Rennens bei sich trägt, empfangen. Der Crew gelang es nun ihn zügig zu lokalisieren und rund 90 Minuten nach dem Unglück aus dem 11 Grad kalten Wasser zu bergen. Vermutlich hat ihn sein Trockenanzug vor lebensbedrohlicher Unterkühlung gerettet.

DEUTSCHER OLYMPIONIKE MIT INSIDERWISSEN



Jens Kroker (stehend) mit Crew

Einer der wenigen deutschen Segler, die in den letzten Jahren regelmäßig in Brasilien trainiert und gesegelt haben, ist Jens Kroker (45), der 2012 in der paralympischen Sonar-Klasse eine Silbermedaille gewinnen konnte. Fünf Jahre lang war er für den Chemiekonzern BASF in Sao Paulo tätig und segelte so nahezu jedes Wochenende vor der Ilha Bela Regatten, meist in der in dem südamerikanischen Land stark verbreiteten HPE 25 Klasse, einer Melges 24 nicht unähnlich. „Neben Rio des Janeiro und Florianopolis im Süden des Landes ist die Region rund um Sao Paulo das dritte große Segelzentrum in Brasilien“, erzählt er. „Mit der Ilha Bela Sailing Week im Sommer findet hier eine der Kieler Woche nicht unähnliche Regatta statt“. Mit seinen Erfahrungen in Brasilien und seinen portugiesischen Sprachkenntnissen ist er den Olympioniken des Audi Sailing Team Germany schon zwei Jahre vor dem Start der Sommerspiele eine große Hilfe. „Beim Aufbau eines Trainingsstützpunktes konnte ich viele wertvolle Tipps geben“, erzählt er. „Und wenn wir nun auf dem olympischen Revier trainieren, ist es für mich kein Neuland mehr“. Als Mitglied des Eliteteam der deutschen Segel-Nationalmannschaft wird er auch 2016 bei den paralympischen Sommerspielen wieder an den Start gehen – vor der Kulisse von Zuckerhut und Corcovado.

UNSER MANN FÜRS WELTRENNEN?

Robert Stanjek trainiert weiterhin mit dem holländischen Team Brunel vor Lanzarote und hat gute Chancen, den letzten freien „Ü30“-Crewplatz für das Weltrennen zu bekommen. Sein Hauptkonkurrent beim Volvo-Ocean Race Casting: der holländische Finn-Segler Pieter Jan Postma. Von seinen ersten Trainingstagen berichtet der deutsche Olympionike im Star: „In der Regel sind wir sechs bis sieben Stunden auf See und üben. Das ist fantastisch! Das Schiff ist sehr schnell. Jeden Tag formt sich das Bild etwas konkreter, wie diese Jagd um den Globus und das doch etwas andere Leben aussehen würde. Nicht alles ist unbedingt ermutigend. Aber unterm Strich ist es eine Herausforderung, wie ich schwer eine aufregendere finden könnte.“ stanjek-sailing.de

Robert Stanjek am Steuer der Brunel

