

Es beginnt wie im Bilderbuch: Traditionell am zweiten Weihnachtsfeiertag, pünktlich um 13.00 Uhr, fällt der Startschuß zum 54. Sydney Hobart Race, dem nach dem Fastnet wohl legendärsten Hochseerennen der Welt. Die Bedingungen sind ideal: strahlender Sonnenschein, nördliche Winden zwischen 17 und 22 Knoten. Die aus 115 Yachten bestehende Flotte wird von vielen tausend Booten, zwei Dutzend Hubschraubern und mehreren hunderttausend Zuschauern an Land aus der Bucht von Sydney hinaus auf den Pazifik begleitet. Es wird die Hölle.

Im Vorfeld des Rennens macht man sich so seine Gedanken. Zum Beispiel denkt man an die Überquerung der Bass-Straße, die zirka 200 Seemeilen breite Meerenge zwischen Tasmanien und australischem Kontinent. Das Seegebiet ist für schwere Stürme und gewaltige Seen bekannt. Daher ist es wohl kein Zufall, daß aus dieser Gegend die wohl erfahrensten und besten Hochseesegler der Welt stammen.

Man denkt an das Katastrophenrennen Fastnet 1979 zurück (17 Segler starben), aber man erinnert als Regattasegler auch, daß das australische Team den Sturm problemlos überstand und sich so ganz nebenbei den Admiral's Cup sicherte! So ist an Bord niemand ernsthaft über den Wetterbericht besorgt, der – gerade-

wobei der Wind, wie vorhergesagt, südliche Tendenz bekommt. Es wird dunkel. Der Spi ist schon seit geraumer Zeit durch die Genua ersetzt. Der Wind hat mittlerweile auf 30 Knoten aufgefrischt, als plötzlich ohne jede Vorwarnung unser Großbaum glatt in der Mitte durchbricht. Offensichtlich Materialermüdung. In Anbetracht der Tatsache, daß die in der Zwischenzeit weit in Führung liegenden Maxis über Grenzwelle von stetig zunehmenden Windstärken berichten, ersetzen wir das Groß- durch unser Trysegel, laufen aber wei-

terhin auf unserem Reackkurs guten Speed. Am nächsten Tag legt der Wind weiter zu. Wir können nicht mehr tun, als kontinuierlich die



Arno Kronenberg, 33, Betriebswirt aus Frankfurt/Main, segelt seit 1972. Er hat bereits fünf Atlantikpassagen, eine davon im Whitbread 89/90, hinter sich und nahm im Team Österreichs am Admiral's Cup teil. Kronenberg



ist Importeur für Wauquiez-Yachten und Guy-Couach-Motorboote. Die „Avanti“ ist eine First 38 von Bénéteau.

**Niemand war über den Wetterbe**

**richt besorgt**

Rollgenau zu verkleinern. Langsam dämmert es jedem, daß der Wetterbericht falsch war, sind wir doch zu Mittag des 27. Dezember irgendwo zwischen 50 und 55 Knoten angelangt. Den Sichtkontakt zu anderen Yachten haben wir verloren.

Wir reduzieren die Wache auf je zwei Personen. Ich bin mit Murphy zusammen und hoffe, daß sein Name nichts weiter zu bedeuten hat (nach dem gleichnamigen „Gesetz“ geht schief, was schiefgehen kann). Es ist immerhin Murphys viertes Sydney-Hobart: Er weiß von so manchem Sturm zu berichten. Jetzt ist an Gespräche nicht mehr zu denken. Wir haben das Try längst weggenommen und die Genua weiter verkleinert. Der Wind beutelt uns mit über 60 Knoten, wir werden im Minutenrhythmus komplett gebadet. Der Niedergang bleibt geschlossen, das Klima unter Deck wird vor allem aufgrund eines undichten Dieseltanks schier unerträglich. Mit Bangen denken wie an die kommende Nacht. Der Wind nimmt immer mehr zu. Eine der Maxis meldet im vorgeschriebenen Roundcall

Brecher schlagen über uns zusammen einen Mann verloren hat. Murphy und ich haben uns unterdessen re-

singen gegen ungewolltes Ausrollen gesichert. Der Nachteil: Bei jeder Veränderung der Segelfläche muß jemand auf das Vorschiff – das ist fast schon lebensgefährlich. Aber die Vorstellung, was passiert, wenn sich bei 70 Knoten und mehr die Genua ausrollt, läßt keine andere Alternative.

Vor einer Stunde wurde es dunkel. Der aufgehende Halbmond ist durch die Wolken verdeckt. Ich werde geweckt und mache mich mit gemischten Gefühlen fertig. Schon unter Deck ist der Lärm ohrenbetäubend – die Wellen sind wohl inzwischen um die zehn Meter hoch. Viel schlimmer ist aber ihre Steilheit: Die Bass-Straße hat in diesem Bereich zum Teil eine Wassertiefe von nur 50 Metern. Immer wieder brechen Wellen mit lautem Donnern über uns zusammen. Dieser Lärm wird nur noch vom Aufschlagen der „Avanti“ nach dem Durchgang einer dieser Wellen übertroffen. Zu diesem Zeitpunkt haben wir schon drei Mayday-Rufe, eine Mayday-Relay und eine Pan-Pan-Meldung auf 2182 kHz empfangen. Letztere stammt von der „Sword of Orion“, die

gelrecht auf unsere Positionen gekämpft, und ich erkenne trotz Dunkelheit die Erleichterung in Chris' und Debis' Augen, uns das Schlachtfeld überlassen zu dürfen. Ich gehe Ruder und mache gleich die erste neue Erfahrung. Steuern bei über 70 Knoten Wind ist nachts nicht viel anders als am Tage: Die See besteht praktisch nur noch aus einem durchge-



Der Generalkurs der Regatta Sydney-Hobart über 630 Seemeilen beträgt 190 Grad. Der Orkan wütete am schlimmsten südlich von Eden, dem letzten richtigen Hafen vor der rund 200 Seemeilen breiten Bass-Straße.

**Orkan bei der Regatta Sydney-Hobart. Sechs Segler starben. Der deutsche Teilnehmer Arno Kronenberg beschreibt, wie sein Team überlebte.**

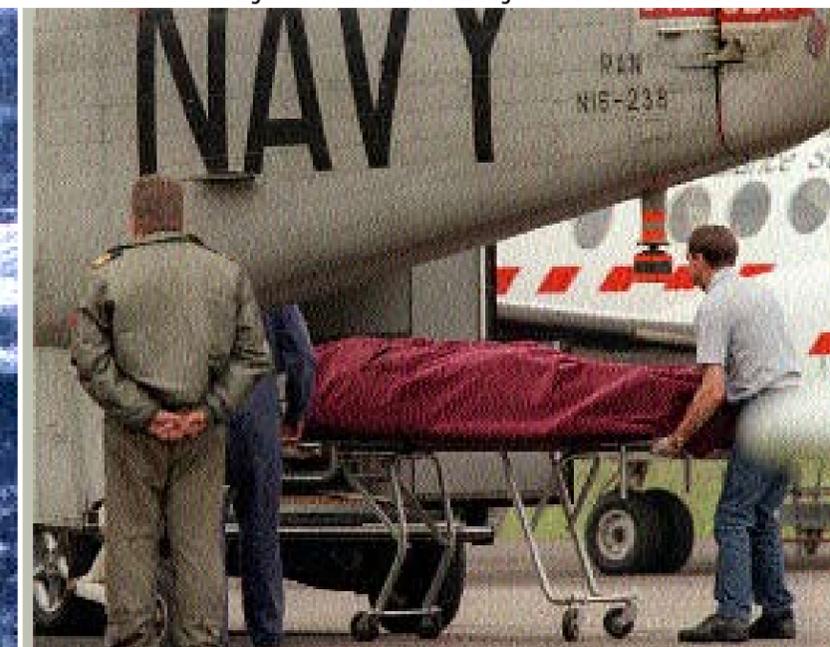
**„Ich dachte, jetzt saufen wir ab“**

115 Yachten machen sich am 26. Dezember auf den Weg nach Hobart. Im Wetterbericht ist von 11 Beaufort die Rede.

Autor Arno Kronenberg bei Sturm und

Kälte am Ruder der „Avanti“. Die schlimmste Phase steht der Crew noch bevor.

Hubschrauber bergen 42 lebende und 6 tote Segler aus der tosenden See ab.



henden weißen Schaumteppich, wodurch die heranrollenden Seen ganz gut zu erkennen sind. Im Grunde ist es wie Schlittenfahren bei Nacht – wer das schon mal gemacht hat, weiß, daß die Helligkeit des Schnees vollkommen ausreicht, um sehen zu können.

Viel schlimmer ist da schon der Wind selber. Für den Steuermann, der zwangsläufig nach Luv schaut, ist es, als ob er aus einem 135 km/h schnellen Auto den Kopf durchs Schiebedach steckt – und das während eines Wolkenbruchs. Einziger Unterschied: Das Wasser hier ist salzig. Man bekommt praktisch keine Luft und hat das Gefühl, als ob einem die Augen ausgestochen werden. Die Luft ist so von Gischt erfüllt, daß man glaubt, mit jedem Atemzug die halbe Bass-Straße zu verschlucken. Aber auch das Wegdrehen des Kopfes hilft da kaum: Die Turbulenzen, die sich im Cockpit und um den eigenen Körper herum bilden, sind vollkommen konfus und lassen die gischerfüllte Luft von überall her wehen. Auch der bis knapp unter die Augen hochgezogene Ölzeugkragen schafft nur wenig Schutz.

Murphy holt alle halbe Stunde kleine Marsriegel aus seiner Ölzeugjacke. Sie tragen wenigstens ein bißchen dazu bei, den extremen Salzgeschmack aus dem Mund zu bekommen. Zu meinem Glück scheint er keinerlei Ambitionen aufs Steuern zu haben, und so kann ich alle Drei-Stunden-Wachen Ruder gehen. Allein der Gedanke, regungslos im Cockpit zu sitzen, läßt mich halb erfrieren. Ich bin pudelnaß und habe aus Gewichtsgründen nur die Sachen mit, die ich auch jetzt unter meinem Ölzeug trage. Ein T-Shirt, einen Faserpelzpulllover und Shorts. Eine lange Hose und gar Gummistiefel

würden ohnehin keinen Sinn geben, da das Cockpit, trotz großer Lenzöffnungen, meist bis über die Knie voll Wasser steht.

Dann passiert plötzlich das, was irgendwann kommen mußte und was so vielen anderen Yachten in dieser Nacht zum Verhängnis wird: Eine gewaltige See rollt auf uns zu. Sie wird immer größer, immer steiler. Mein Puls hämmert. Ich versuche anzuluven, aber die „Avanti“ wirkt gegen dieses haushohe Monster lächerlich klein. Wie ein Spielzeug wird sie gepackt und mit gewaltiger Kraft auf die Seite geworfen. Dann, in dem Moment, als unser Schiff schon fast flachliegt, bricht die See genau über uns zusammen. Es ist die Hölle. Ich umklammere das Steuerrad. Hoffentlich hält der Lifebelt! Alles geht rasend schnell. Tonnen von Wasser überrollen uns und drücken das Rigg komplett unter Wasser. Ich spüre, wie ich mitgerissen werde, und kann gerade noch einmal Luft holen. Dann wird es stockdunkel um mich herum – und unheimlich still. Der Wind ist verstummt.

„Wir sind gekentert!“ schießt es mir durch den

Kopf. Ich öffne die Augen unter Wasser und erkenne schwach den Schein der Kompaßbeleuchtung direkt vor meinem Gesicht. Meine Gedanken überschlagen sich: Halt dich bloß fest! Hoffentlich hält das Rigg! Saufen wir ab?

Ich merke, wie nach endlos erscheinenden Sekunden die Drehung langsamer wird. Kurzer Stillstand und dann tatsächlich die Rückdrehung. So schnell, wie ich unter Wasser gedrückt wurde, komme ich wieder hoch. Durchatmen! Mein Gott, wo ist Murphy? Und:

Steht der Mast?

Mein Kamerad lebt. Er hängt in Lee zwischen den Relingsdrähten grotesk zwischen Genuawinch und Relingsstütze verkeilt, die Cockpitgräting kurz vor ihm. Wie ein auf den Rücken gefallener Käfer strampelt er um sich, bekommt seinen Lifebelt zu fassen und zieht sich mit einem Ruck wieder ins Cockpit zurück. Der Wind pfeift infernalisches. Beide starren wir aufs Rigg. Es steht noch, und unser kleines Vorsegel zerrt schon wieder mit Gewalt an der Schot. Aufatmen.

In diesem Moment streckt Debis verängstigt ihren Kopf aus dem Niedergang und brüllt irgend etwas. Murphy und ich schreien ihr zu, daß wir und der Mast okay sind. Als Debis wieder abtaucht, wird mir klar, daß das Niedergangsschott weggerissen wurde und die Sprayhood nur noch aus Fetzen besteht. Deren Gestänge hängt ebenfalls in der Reling. Das ist schlimm – ein zweiter Knockdown könnte fatale Folgen haben. Aber für Angst bleibt einfach keine Zeit. Die „Avanti“ muß schnell

wieder auf Kurs. Rollgenua sei Dank. Zwei Quadratmeter von ihr reichen aus, das Schiff zu stabilisieren. Unsere Sturmfock wäre im Orkan mit fünf Quadratmetern zu groß gewesen. Ich muß an Wilfried Erdmann denken, der sich im schweren Sturm mit einer selbstgenähten Minifock über Wasser hielt. Diese Aufgabe übernimmt bei uns die geschmähete Genua.

Auf der „Avanti“ halten sich die übrigen Schäden in Grenzen. So ist die Dreifarbenlaterne im Masttopp abgerissen, der Verklicker

verbogen. Die Winskurbeln sind aus ihren Köchern gerutscht und in der Tiefe des Pazifiks verschwunden.

Unter Deck scheint das totale Chaos zu herrschen. Durch den offenen Niedergang erkenne ich wilde Betriebsamkeit. Erst zur Wachablösung kann ich mir selber ein Bild des Durcheinanders machen und mir beschreiben lassen, wer und was wohin geflogen ist. Zum Glück hat sich keiner ernsthaft verletzt. Schlafen kann in diesem Moment niemand mehr.

Schon vor unserer Kenterung hatten wir

### Ein Hubschrauber macht uns Mut

weitere Seenotrufe gehört. Jedem ist klar, daß sich um uns herum eine der wohl schlimmsten Tragödien im Yachtsport abspielt. Den tatsächlichen Umfang sollen wir aber erst Tage später in Hobart erfahren. Bis dahin denkt zur Zeit keiner. Alles ist nur darauf gerichtet, die nächsten Stunden zu überleben. Da macht es Mut, über Grenzwellen kontinuierlich die sachliche Stimme der Seenotleitstelle zu hören. Dann entdecken wir sogar die Suchscheinwerfer von einem Marinehubschrauber, der uns schließlich umkreist und anstrahlt. Wir fühlen uns nicht mehr ganz so allein gelassen. Der Sturm verändert sich unterdessen nicht und geht in seine 19. Stunde.

Als es hell wird, bekommt jeder von uns die nächste Gänsehaut. Die Wellen sind so gewaltig, daß man zwischen Beklemmung und Bewunderung hin- und hergerissen ist. Am Mittag dann die Nachricht, daß wohl fünf Mann der „Winston Churchill“, der Grand Old Lady des Sydney-Hobart, lebend geborgen wurden.

Vor allem bei John löst sich die Beklemmung ein wenig, hat er doch auf dieser Yacht 1969 sein erstes Sydney-Hobart gesegelt.

Der Orkan bläst nun seit 24 Stunden. Mit viel Optimismus bilden wir uns ein, daß die Wellenhöhe zwar nicht abnimmt, jedoch die Länge größer wird. Dadurch nimmt die Häufigkeit der über uns brechenden Wellen ab, eine Tatsache über die sich vor allem unser „Lenzmann“ freut: Durch den offenen Niedergang stürzen bei jedem Brecher enorme Wassermassen durch den Niedergang. Der aus den Überresten der Sprayhood

konstruierte Schutz ist dabei mehr oder weniger Makulatur.

So bleibt uns nichts anderes übrig, als permanent das sich in Lee ansammelnde Wasser per Hand auszuschöpfen.

Endlich. Gegen Abend des 28. Dezember geht der Wind tatsächlich auf 50 Knoten zurück. Die „nur noch“ 10 Beaufort wirken auf jeden wie eine Erlösung, und die Stimmung hebt sich sogar ein bißchen. Zu diesem Zeitpunkt sind nur noch 35 bis 40 Yachten im Rennen.

Unter Deck ist alles durchweicht. Keiner hat mehr auch nur einen Quadratzentimeter trockene Kleidung am Körper, und das Ölzeug wird auch zum Schlafen nicht mehr ausgezogen. Die Bodenbretter sind überzogen mit einer widerlichen und höchst glitschigen Mischung aus Diesel, Bilgenwasser und Urin. Da das Klo nicht zu benutzen ist, dient eine abgeschnittene Plastikflasche als Ersatz.

Wir sind nun seit zweieinhalb Tagen unterwegs und haben mehr als die Hälfte des Weges hinter uns. Der Wind bleibt stark, kommt aber erfreulicherweise aus Nordost. So erreichen

wir zügig das Südostende Tasmaniens. Dann – 40 Meilen vor dem Ziel – totale Flaute. Es ist zum Heulen. Nach viereinhalb Tagen laufen wir als 28. Schiff nach gesegelter Zeit in Hobart ein. Damit kommen wir auf einen sensationellen zweiten Platz in unserer Gruppe. Freuen kann sich keiner darüber, erfahren wir doch erst jetzt, welch unglaubliches Ausmaß die Tragödie hat. Still danken wir unserem Schutzengel.

Ich werde weiterhin segeln, auch das Sydney-Hobart. Aber ich werde immer an das Höllenrennen denken.



Gut 60 Knoten Wind. Das Try der „Avanti“ muß runter. Schwerstarbeit für fünf Männer. Nur mit einem Zipfel der Rollgenua muß der Steuermann Kurs halten.



Die Sicht ist durch waagrecht wehende Gischt und ständig brechende Seen gleich Null. Die Crew der „Avanti“ völlig erschöpft, aber gesund im Hafen von Hobart.



Ein Deutscher steckte mittendrin. Arno Kronenberg am Rad der First 38 „Avanti“ kam heil durch.



# „Glück gehört dazu“

Arno Kronenberg war im Sydney–Hobart dabei. Er hat für die YACHT den Bericht gelesen und hält ihn für gut. Aber es gibt auch Kritik.

Acht Monate sind vergangen seit jenen aufregenden, mühevollen Stunden in der tasmanischen See. Was bleibt, ist die Erinnerung an mein eindrucksvollstes und nachhaltigstes Segelerlebnis – das auch Fragen aufwirft. Wie schon nach der Fastnet-Katastrophe 1979 war eine heftige Diskussion über Sicherheit auf See, Versäumnisse und Schuld zu erwarten.

Im großen und ganzen verlief die kommende Diskussion aber sachlich und artete nicht in völlig sinnlose Schuldzuweisungen aus. Vielmehr standen stets Fragen zum richtigen Sturmverhalten, zur aktiven und passiven Sicherheit an Bord sowie zur Problematik von Wetterprognosen und Kommunikation im Vordergrund.

So wurde auch mir unzählige Male die Frage nach der Besegelung, dem Steuerverhalten und der Streßbewältigung gestellt. Zudem dominierte hierbei stets der Wunsch, an den von mir gemachten Erfahrungen zu partizipieren. Demnach scheint sich wohl jeder Segler, egal, ob Profi auf Maxis oder Wochenendsegler auf einem unserer Heimatreviere mit dem Thema Sturm und dem richtigen Verhalten darin auseinanderzusetzen. Und obwohl zum Glück nur die wenigsten von uns je so chaotische und lebensgefährliche Ver-

hältnisse wie in der Bass Strait antreffen werden, ist die mentale Vorbereitung von allergrößter Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund ist der offizielle Abschlußbericht der Untersuchungskommission zur Sydney-Hobart-Katastrophe für alle Segler von erheblichem Interesse. In gewisser Weise sogar ermutigend ist dabei die grundsätzliche Erkenntnis, daß die zu beklagenden Verluste an Menschenleben und Material nicht auf eine konkrete Ursache zurückzuführen sind, sondern auf eine Summe unglücklicher Zustände. Man muß sich offensichtlich bis zu einem bestimmten Grad damit abfinden, daß unabhängig von der Stabilität und Konstruktion eines Rumpfes oder der Erfahrung der Crew irgendwann einfach die Grenze des Möglichen erreicht ist.

Die „Winston Churchill“ beispielsweise war zweifellos ein bewährtes Boot und überdies der einzige traditionelle Langkieler der Flotte – aber gerade diese stäbige Yacht mit ihrer erfahrenen Crew traf es besonders hart. Auf der anderen Seite gewann mit der 35-Fuß-Yacht „AFR Midnight Rambler“ eine der kleinsten und leichtesten die

Gesamtwertung. Auch das Boot, auf dem ich angeheuert hatte, eine zehn Jahre alte First 38, war im Grunde nicht gerade das, was man unter einem echten Schwerwetterschiff versteht.

Diese Tatsachen zeigen, welche Bedeutung nach wie vor gute Seemannschaft hat. Allerdings – hier sei ein offenes Wort gestattet – zeigte gerade diese Regatta mal wieder, welche immense Bedeutung auch dem Faktor „Glück“ bei derartigen Verhältnissen zukommt. So entschieden in der Sturmnacht manchmal nur wenige Meter darüber, ob man in

eine brechende Welle hineinfuhr oder nicht – mit Ausweichen ist bei Nacht, 70 Knoten Wind und brachialer Welle nichts mehr...

Auch wir hatten einen Knockdown bis auf 150 bis 140 Grad, aber der Mast unseres Serienbootes hielt, und wir kamen mit nur wenigen Blessuren davon. Dabei kam uns vor allem die „Serienmäßigkeit“ zugute: Die Yacht war mit einer Rollgenau ausgestattet, was sich letztlich als Rettung herausstellte und sicherlich zu unserer guten Platzierung beitrug. Durch dieses Segel – wir wechselten absichtlich nicht auf die Sturmfock – konnten wir die Fläche deutlich

**„Wo Segeln Extremsport ist, gibt es nun mal kein Nullrisiko“**



**Segelbergen an Bord der Bénéteau First 38 „Avanti“. Man überstand den Orkan mit einer Rollgenau statt Sturmfock. Hohes Risiko, aber sie ließ sich extrem klein einrollen.**

mehr verkleinern, als es die Sturmfock ermöglicht hätte.

Freilich barg das auch erhebliche Risiken und ist nur bedingt zur Nachahmung empfohlen. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn bei 70 Knoten Wind die Furler-Leine gerissen wäre. Mit dem Vorsegel in Taschentuchgröße war das Boot zu jedem Zeitpunkt steuerbar und unter Kontrolle. Natürlich ist eine Sturmfock unverzichtbar, aber sie muß die richtige Größe haben. Eine Erkenntnis, zu der auch der Bericht gelangt ist.

Anderes darin ist weniger nützlich. Zum Beispiel die unsinnige Forderung nach einem Mindestalter: Ich kenne Segler und Seglerinnen, die mit 17 schon leistungsfähiger und belastbarer sind als so mancher 20- oder gar 50jährige. Hier sollte die Entscheidung dem Skipper überlassen bleiben. Im großen und ganzen aber muß der Kommission zugestimmt werden. Der Maßnahmenkatalog ist in jedem Fall nicht verkehrt.

Neben dieser sachlichen Diskussion und Ursachenforschung gibt es eine zweite Reaktion, die mir in den letzten Monaten begegnet ist und mir weniger gefällt: So wurden Teilnehmer, besonders hier in Europa, des öfteren mit dem Vorwurf des Leichtsinns und der Verantwortungslosigkeit konfrontiert. Es irritiert mich weni-

ger der Vorwurf als vielmehr der Anspruch an uns Hochseeregattasegler: Anders als bei vielen Extremsportarten – dazu zählt das Regattasegeln in den Roaring Forties – wird ein „Nullrisiko“ erwartet. Für andere Sportler im Grenzbereich gilt das offenbar nicht. Oder wird einem Formel-1-Fahrer vorgeworfen, daß er zu schnell fährt?

Dabei, und das wird klar bestätigt, war sicher nicht die Risikobereitschaft der Crews die Ursache für den Tod von sechs Menschen, sondern in letzter Konsequenz das immer vorhandene Restrisiko auf See. Der Umgang mit den Naturgewalten, das Beherrschen von schwierigen Situationen und das besondere Erfolgserlebnis fesselt uns alle. Es führt dazu, daß wir immer wieder lossegeln werden. Und das gilt sowohl für uns Europäer wie auch für die Segler aus „down under“!

**Glücklich am Ziel.  
Eine 140-Grad-  
Kenterung über-  
standen Crew  
und Serienrigg  
unversehrt.**



Fotos: A. Kronenberg