

Viel Wind auf dem Atlantik

DCNAC 2003 unter dem SVAOe-Stander

Da sitzt man mit alten Segelfreunden an der Elbe, ein Bier gibt das andere, Job, Familie, Wetter sind schon durch und plötzlich sagt einer: DCNAC. Nachdem der Eine erklärt hat das es sich hierbei weder um eine neue Highspeed Datenverbindung, noch eine politische Formierung handelt, sondern die wohl bedeutendste Hochsee-Segelveranstaltung des kommenden Jahres sein wird, stimmen alle sofort zu als die Bedienung fragt, ob es noch ein Bier sein darf.

Mit den alten Kumpels aus der Opti- oder Kutterzeit auf der Kante sitzen und jede einzelne zusammen oder gegeneinander gesegelte Meile Revue passieren lassen. Wochenlang unter Spi dahinrauschen, Delphine, Sterne beobachten und sich dabei hin und wieder Carpaccio aus selbstgefangenem Tunfisch einverleiben. Das ist die Idee!

Eine einheitliche Taktik wird abgestimmt, mit der Familie und Firma überredet werden sollen, dass das nun nächstes Jahr wirklich rral sein muss. Sämtliche Bedenken sollen sofort unter zu Hilfenahme von Floskeln im Keim erstickt werden: "Zum ersten Mal seit hundert Jahren", "Das grösste Hochseesegel-Ereigniss nach dem America's Cup."

Hat nicht Steffen gerade diesen 58 Füsser Whitbread Racer? Das ist doch das Schiff! Oder hatten wir nicht an Kühl- und Gefrierschrank, Rotwein sowie eine warme Dusche gedacht? Na egal. Spätestens als Steffen - gerade in Gran Canaria im Cockpit mit Chartergästen sitzend - übers Handy erklärt das er schon letzte Woche seiner Agentur die DCNAC Teilnahme vorgeschlagen hat, fühlt man sich als wenn jetzt bald losgesegelt wird. Aber noch ist es ein knappes Jahr bis zum Start.

Mit diesem Entwicklungsstand fliege ich zwei Wochen nach den besagten Bieren wieder zurück nach Buenos Aires. Dort bin ich seit drei Jahren mit Familie zu Hause. Vor fünf Jahren kehrte ich Hamburg (unter Segeln) den Rücken, um mit meiner Familie eine Weltumsegelung zu unternehmen. Hängen geblieben bin ich Anfang 2000 in der Tangometropole. Die Aussicht mit der DCNAC die Elbe wieder hoch zu segeln ist also ein zusätzlicher persönlicher Ansporn für mich unser Projekt umzusetzen.

Die Telefonrechnungen der nächsten Monate brechen alle Rekorde. Was bei so einem Projekt alles dazwischen kommen kann, bzw. "einfach nur" organisiert werden muss, ist schon erstaunlich.

Als erster Rückschlag springt nach einigen Wochen Ulf aus beruflichen Gründen ab. Es war derjenige, der damals "DCNAC" sagte. Hans rückt auf und bringt neuen Wind in die Sache. Er übernimmt als mein Projektpartner übernimmt er die Rolle des Koordinators an der hamburger Front. Schnell kommt die Erkenntniss, dass mit einem großen Schein von jedem allein die Sache nicht zu finanzieren ist. Es müssen also Sponsoren ran. Als Breakpoint wird 50 % des veranschlagten Budgets festgesetzt. Dann wird der Hebel auf "No Return" umgelegt werden. Die andere Hälfte wird zur Not unter der Crew aufgeteilt.

Kontakte zu Fernsehproduktionsfirmen sowie Printmedien werden aufgebaut. Mit einer Hochglanzpräsentationsmappe geht es zum Klinkenputzen. Der Breakpoint ist nach wenigen Wochen erreicht. Alle Hochachtung Ihr Jungs in Hamburg!

Der nächste Klopfer kommt Anfang März, dreieinhalb Monate vorm Start: Die Reederei Scanscot, welche die Yacht als Decksladung nach New York bringen sollte, sagt die Gibraltar Abfahrt ihres Spezialschiffes ab. Eine Überführung auf eigenem Kiel wird zu knapp da die "Passage" bis Anfang Mai im Chartereinsatz um die Kanaren fährt.

Die ersten Sponsoren haben aber schon gezahlt! Das kann man doch nicht einfach so zurückzahlen und statt dessen Griechenland buchen! Und siehe da: nach einer Woche Suche bietet sich ein viel interessanteres Schiff an: "Tokio II", ein Whitbread-60 Füsser, welcher für das '94 Round the world Rennen gebaut wurde. Das Schiff ist bereits für das Race von einem Segeldesigner gechartert worden, mit der Absicht seinen "Parasailor", einen Spinacker mit integriertem Gleitschirm, einem breiten Hochseepublikum vorzustellen. Nur waren bei diesem Projekt gerade die Geldgeber abgesprungen. Eine Zusammenlegung unserer und seiner Interessen ist innerhalb von wenigen Tagen beschlossene Sache. Jetzt sind wir also noch weiter von unserer warmen Dusche entfernt. Aber wer will schon duschen wenn man sich ausrechnet, Chancen auf "First Ship Home" zu haben?

Ungeahnte zusätzliche Energien werden piöt/üch frei: In zwei Monaten Wertzeit wird das Schiff in Belgien komplett neu ausgerüstet. Es gibt nicht eine Leine, welche nicht ausgetauscht wurde als die "Tokio M" Anfang Mai die 4000 Meilen der Überführungsfahrt antritt. Skipper ist der Segeldesigner, der auch für das Race diese Position haben soll. An Bord sind neben der Überführungscrew zwei Belgier aus der Stammcrew der "Tokio II". Die sollen uns in die technischen Raffinessen der Yacht einweisen.

Das Hamburger Abendblatt, inzwischen als einer unserer Sponsoren gewonnen, bringt auf der ersten Seite die Vorstellung: "Mit diesem Schiff fährt das Hamburger Abendblatt über den Atlantik". Das Projekt, die Crew und der Hauptsponsor Volksfürsorge sowie das auf den Namen "Volksfürsorge I" umbenannte Schiff werden dem Hamburger Publikum vorgestellt.

Wieder Mal auf einem neuen Höhepunkt der Verwirklichung der Bier-Idee angekommen trifft uns der nächste und wohl eindeutigste Wink mit dem Zaunpfahl: Hans ruft mitten in der Nacht bei mir an und bittet darum das ich mich hinsetze bevor erweitererzählt: Die "Volksfürsorge I" ist bei schlechter Sicht im Ausgang des Kanals von einem Frachtschiff gerammt worden. Die Besatzung ist unverletzt aber das Schiff ist schwer beschädigt im Schlepp der Coastguard kurz vor Plymouth. Große Sorge - Volksfürsorge!

In den nächsten Stunden zeigt sich wie geschult wir inzwischen für ein Krisenmanagement sind. Die Aufgaben werden sofort neu verteilt. Hans und Till sprechen mit den Sponsoren, um zu sehen ob wir Rückendeckung kriegen bei einem Versuch, so kurzfristig ein Ersatzschiff zu bekommen. Till schickt eine E-mail an alle Crewmitglieder, damit die Flüge nach New York nicht storniert werden.

Der Pressechef der Volksfürsorge, wird am Himmelfahrtstag von Hans per Telefon bei seinem Mittagsschläfchen gestört. Seine sofortige Reaktion: "Die beste Taktik das dem Vorstand zu erklären, ist wenn Ihr schnell ein Erstazschiff findet!, Sagt mir in 24 Stunden Bescheid was das zusätzlich,kostet!'

Durch mich wird das DCNAC Komitee benachrichtigt und um Kooperation gebeten. Und dann hänge ich mich ans Telefon und penetriere sämtliche potentiellen Vercharterer, oder solche die einen kennen. Durch die Zeitverschiebung zwischen Argentinien und Europa, gibt es eigentlich nur sechs Stunden, in denen man weder westlich noch östlich des Atlantiks jemanden anrufen kann. Und in dieser Zeit kann das ja wunderbar per E-ma i l weiter betrieben werden!

Erstaunlich: Innerhalb eines halben Tages habe ich drei heiße Fährten: Die "Assa Abloy", ein Volvo 60 Füsser, einen 75' Maxi sowie eine dänische IMX 45, welche auf dem Rückweg von der Karibik nach Europa ist. Das letztere Angebot stellt sich schnell als das tauglichste heraus. Keine 36 Stunden nach dem Ramming im Kanal steht schon wieder ein grobes Gerüst, das den Sponsoren, dem Race-Komitee und dem Nordatlantik gerecht werden könnte.

Durch die Verkleinerung von 60 auf 45 fuss kommt plötzlich auch wieder der Ursprungsgedanke

zurück: "Acht Freunde fahren über den Teich". Es ist zwar immer noch nicht die Yacht mit Tiefkühler oder Dusche, geschweige denn Bilgen zum Wein stauen, aber die Vorstellung, doch wieder nur den harten Kern an Bord zu haben, klingt für alle reizvoll.

Mit viel Wohlwollen akzeptiert die Wettfahrtleitung drei Wochen vor dem Start die Neumeldung der "Volksfürsorge II" unter SVAOe-Farben!

Aber einen haben wir noch: Zwei Wochen vor dem Start springt Micha ab. Einer der Männer der ersten Stunde. Nicht nur, dass er von mir als Wachführer vorgesehen war, als freier Journalist sollte er sich auch um die Berichterstattung von Bord kümmern.

Der Kameramann der TV-Produktionsfirma wird als Austausch in Erwägung gezogen. Im Endeffekt entscheide ich mich aber für Gaggi aus Berlin. In der Strandbadbucht im Opti aufgewachsen und inzwischen viele Meilen als Coskipper der "Passage" im Kielwasser, passt er besser in die Truppe.

Sechs Tage vor dem Start treffen wir in Newport ein: ich aus Buenos Aires, Till und Arnd aus Hamburg kommend. Das Schiff ist seit gestern Nacht in der verabredeten Marina. Sofort wird angefangen den Dampfer nordatlantik-tauglich zu machen. Meterlange Listen mit kleinen Details wie Rettungsinsel warten lassen, Radar kaufen und einbauen über Batterien testen, Ersatzlichtmaschine kaufen und Sponsoren-Aufkleber anbringen, proviantieren etc. halten uns die letzten fünf Tage und Nächte wach.

Am Tag vor dem Start schaffen wir es dann doch noch eine Stunde aufs Wasser zu gehen, um wenigstens einmal alle Manöver anzudeuten und uns die Trimmtricks für diesen IMS-Racer vom Exskipper erklären zu lassen. Die neue Rettungsinsel wird fünf Stunden vor dem Startschuss an Bord geliefert.

Zum Start am 14. Juni sehen wir zum ersten Mal, dass in dieser Gegend auch die Sonne scheinen kann. Mit einem Bilderbuchstart bei 18 Knoten Wind beginnt die kurze Startkreuz als Prelude zu den verbleibenden 4000 Meilen Nordatlantik. In der ersten Nacht schon schläft der Wind fast völlig, ein und die berüchtigten Nebel der Newfoundlandbanks machen Ihrem Ruf alle Ehre. Zwei Stunden lang hören wir die klappernden Segel sowie das Fluchen an Bord eines unserer Konkurrenten. Gesehen haben wir den Kollegen nur auf dem Radar. Bei Null Wind, 20 Meter Sicht und ausnahmslos digitalen Navigationsanzeigen sieht man erst im Nachhinein auf dem Kartenplotter dass man im Kreis gedriftet ist.

Bis zum Punkt Alpha, dem von der Wettfahrtleitung ca. 50 Meilen südlich der Eisberggrenze auf 40° Nord/ 40° West festgelegtem Wegepunkt, sind es 800 Meilen Ostkurs. Stromnavigation zwischen Golf- und Labradorstrom, bei wenig Wind geben uns gute Möglichkeit, uns auf das Schiff, die Technik sowie die anderen Wachteamkollegen einzustellen. Da merkt man schnell wer konzentriert steuert, und wer die reichlich vorhandene Bordelektronik am besten beherrscht oder aber wer durch die Erstellung des Proviant- und Stauplanes am besten über den Verbleib der Schokoriegel, Speckscheiben oder der energispendenden Müsliriegel Bescheid weiß.

Zum Thema kulinarische Genüsse oder Notwendigkeiten muss hier erwähnt werden, dass unser Bärchen (Till) diese Aufgabe mit solch fantastischer intuitiver Vorbereitung und Präzision gemeistert hat, dass ihm seitdem nahegelegt wird, einen praktischen Ratgeber zum Thema "Bordküche auf dem Noratlantik" herauszugeben. Nicht nur, dass er sämtlichen unqualifizierten Einwendungen zu seinen Excel-Berechnungen über die Flüssigkeitsabgabe bzw. -aufnahme getrotzt hat, auch die Berechnung der benötigten Menge Speck zum täglichen Spiegelei des Skippers traf ins Schwarze.

Unser prominenter Wetterberater Meeno Schrader schickt uns in seinen täglichen Routingmails nach Norden. Auf der Nordseite der Eddies sollen zwischen den beiden Strömungssystemen bis

zu drei Knoten Strom von achtern schieben. Wir müssen jedoch schmerzhaft feststellen, dass eine vierundzwanzigstündige Positionsaktualisierung der sich bewegenden Eddies nicht ausreicht, um dem entsprechenden Gegenstrom auf der Südseite dieser Stromwirbel auszuweichen.

Die ersten Beschwerden der Fangemeinde, die uns am Fleettracker übers Internet verfolgt, kommen per E-mail rein. "Was macht Ihr denn da?" Besorgte Mütter meinen sogar, man darf nicht nördlich der direkten Linie segeln, da hier doch die Eisberge sind! Auch die elektronischen Wetter- und Strömungsvorhersagen, von unserem Computer-Spezie Arnd mit großer Hingabe auf die elektronische Seekarte projiziert und mit den vom zwischengeschalteten B&G-Taktikprogramm errechneten Bootsgeschwindigkeiten bis 96 Stunden in die Zukunft simuliert, sagen dass wir mit dem Nordkurs einem Flautengebiet entkommen sollten.

Punkt Alpha wird kräftig gefeiert (Zigarre und eine Dose Bier), obwohl er ja gar nicht real existiert, sondern nur eine Eintragung in Karte und Logbuch ist. Kurz davor fährt uns die 37 Fuß längere "Vita Bella" in Luv vorbei. So schlecht kann die bisherige Taktik also nicht gewesen sein ...

Die kommenden 2600 Meilen geht es auf Großkreiskurs nach Fair Isle im Norden der schottischen Orkney Inseln. 50° als Anfangskurs. Die meisten rechnen damit, dass der Spi jetzt kaum noch runter kommen wird. Die Wettervorhersage des nächsten Tages lässt aber ganz andere Aussichten aufkommen. Ein ausgeprägtes Tiefdruckgebiet soll in den nächsten 72 Stunden etwas nördlich von uns durchziehen. Windrichtungsmässig zwar ideal, denn wir werden immer südlich des Zentrums bleiben. Aber die angesagten Spitzen bis 55 Knoten Wind lassen an eine andere Besegelung als den Spinacker denken.

Noch haben wir 18 bis 20 Stunden Zeit bevor es richtig zur Sache gehen soll. Einigen ist nicht wohl bei dem Gedanken, aber keiner sagt was. Was hätte es auch genützt. Statt dessen bereiten wir Schiff, Magenfüllung sowie die Energiereserven der besten Steuermänner auf das Vorhergesagte vor. Langsam kriegt die digitale Speedanzeige eine eindeutige Tendenz, nicht mehr unter 10 Knoten zu kommen. Mit zweitem Reff und Sturmfock machen wir fast platt vor dem Wind fantastische Fahrt.

Hin und wieder, wenn man eine Sekunde zu spät anfängt gegenzuhalten, hat die ausgebaumte Sturmfock nicht mehr genug Moment um ein ungewolltes Anluven zu verhindern. Alle festhalten und warten bis sich das Schiff nach einigen Momenten wieder aufrichtet. Das passiert uns zwar einige Male, aber schon nach dem zweiten Mal wissen wir, dass es nur eine Frage der Geduld ist bis eine günstige Welle dem Steuermann erlaubt wieder auf Kurs zu kommen. Auch unter diesen Bedingungen bewährt sich die eigentlich für IMS-Küstenregatten gebaute IMX 45 als erstaunlich seegängig. Unter Deck sieht das natürlich etwas anders aus. Die Schapps der Pantry springen bei jedem dieser Manöver auf, und jedesmal wieder schafft Arnd es, die herumfliegende Senfflasche auf seinem Nacken, statt auf dem Laptop zerplatzen zu lassen.

Am nächsten Morgen ab 04.00 Uhr haben wir dann den Höhepunkt erreicht: 48 Knoten Wind, aber dennoch "nur" 13,8 Knoten Fahrt. Beim Surfen kommt das Schiff oft so weit aus dem Wasser, dass der Loggeber vor dem Kiel nicht mehr angeströmt wird. Das GPS-Gerät ist zu träge, um das Beschleunigen des Schiffes aufzuzeichnen.

Ich habe gerade das Rad an Jam abgegeben, bin unter Deck und pelle mich aus dem Ölzeug, um die wichtige Stunde Schlaf zu finden. Da höre ich wie sich eine querlaufende Welle in das Cockpit erbricht. Und dann wird es hektisch an Deck: Gaggi ist von Steuerbord einmal quer durch das drei Meter breite Cockpit nach Backbord gespült worden, aber Maarten der an Backbord saß, wird von der Welle hochgehoben und noch etwas weiter gespült -er ist aussenbords! Da die Lifebeltlänge keine ausschweifenden Eskapaden zulässt, krabbelt er nach wenigen Sekunden über das offene Heck wieder zurück ins Cockpit! Bis auf seine vom Rellingdraht aufgeschnittenen Handinnenflächen,

ist er mit dem Schrecken davon gekommen. Dafür darf er sich ein paar Stunden im Schlafsack etwas aufwärmen.

Unter Deck: der ewige Kampf zur Schadensbegrenzung. Die Gerüche von zerbrochenen Currygewürz-Gläsern gemischt mit denen von der Senfflasche und nun auch noch von Nesskaffee, der seine Bestimmung im Bilgewasser sucht, kämpfen erfolgreich gegen die Ausdünstungen von feuchten Polstern, durchgeschwitzten T-Shirts und den Segelstiefeln der Freiwache.

Gerade bin ich im Schlafsack, klingelt das Satellitentelefon. Marlies, unsere Abendblatt-Journalistin will nur mal hören, ob bei uns alles in Ordnung ist. Ihre Meldung vom Untergang der "Monsun" einige hundert Meilen hinter uns, lässt mich erst Recht nicht abschalten. Gedanklich versuche ich alle Risiken dieses Wetters für uns und unser Schiff abzuwägen. Ich komme zu dem Schluss, dass wir zur Zeit nichts verkehrt machen und bete, dass die "Monsun"-Crew es schaffen möge. Wie wir einige Stunden später erfahren, haben sie es geschafft.

Zwei Tage "Northatlantic at its best" liegen hinter uns, mit Etmalen von 230 und 260 Meilen. Die nächsten Tage kommt sogar-mal für einige Stunden die Sonne durch, bevor uns die nächsten Kaltfronten, Tiefdruckgebiete und Tröge - immer schön von West nach Ost ziehend - wieder Winde bis 35 Knoten bescheren. Doch inzwischen ist die Crew so eingespielt, dass wir bis 30 Knoten den Spi oben lassen. Mit ausgebaumter Genua ist man zwar nur einen halben Knoten langsamer- aber wir sind ja hier nicht zum Spaß!

Dann kommt irgendwann die theatralische Ankündigung von Meeno Schrader: "Die Stunde der Entscheidung ist gekommen, wollt ihr das Sturmtief welches sich von Neufundland schnell in Richtung Irland bewegt, nördlich oder südlich durchziehen lassen ?" Für die eigentlich untypische Entscheidung sich nördlich des Kerns zu plazieren, spricht die Aussicht, dass die dadurch später unumgängliche Kreuz nur 300 statt 600 Meilen lang sein soll.

Wir nehmen also nördlicheren Kurs. Im Endeffekt werden dann später doch 700 Meilen Kreuz bei bis zu 40 Knoten Wind und ständig unangenehmerer Kälte daraus! Die Nächte werden immer kürzer. Kombiniert mit dem ewig grauen Nordatlantik-Himmel verlieren wir irgendwann komplett das Gefühl für Tag und Nacht. Aber was macht das schon, man hat vier Stunden Wache und vier Stunden Freiwache. Andere Regattateilnehmer sehen wir dabei nur auf dem Fleettracker, den wir uns gelegentlich für sündhaft hohe Gebühren per Satellitentelefon aus der DCNAC-Internetseite herunterladen.

Abwechslung bringen die vielen. Wale, Delphine und zwei Mondfische, die unseren Kurs kreuzen. Ein ca 10 Meter langer Pottwal beharrt sogar unmissverständlich auf seinem Wegerecht. Also: Schoten auf und hinten rum ! Rätselspiele, Gleichgewichtswettkämpfe - wer kann am längsten auf einem Bein, Gesicht nach achtern und Hände in den Jackentaschen, im Cockpit stehen - und immer wieder Bärchens kulinarische Raffinessen, um der dehydrierten Astronautennahrung aus dem Weg zu gehen. Trotz des Sauwetter und obwohl der Rotwein fehlt will eigentlich keiner dass das irgendwann aufhört.

Am 1 Juli ist es dann aber nicht mehr abzuwenden: Isle of Rona, ein kleines unbewohntes Inselchen, liegt voraus und im Dunst die Küstenlinie von Lewis, der Hauptinsel der äußeren Hebriden. Um neue Anreize für die Crewmotivation zu finden und den Kampfgeist zu schüren wird der Wegepunkt Fair Isle als "der verdammte Felsen" tituliert. Morgen Mittag werden wir ihn nehmen! Von meiner letzten Hebriden-Tour erinnere ich noch wie lecker die Hummer schmecken, wenn man sie direkt vom Kutter übernimmt.

Am nächsten Morgen liegt eins dieser typischen kleinen Schiffe knapp voraus. Ich versuche, leider ohne Erfolg, auf Kanal 16 Kontakt aufzunehmen. Aber auf Rufweite heranzufahren würde eine Wende bedeuten und das wiederum das Wecken der Freiwache, um unter Deck alles zu verstauen. Also probieren wir den nächsten Kutter. Dieser liegt direkt auf unserem Kurs und reagiert auch auf unsere Kontaktaufnahme per Funk. Leider ist es aber kein Hummerfischer,

sondern ein kleiner Trawler, der mit ca. drei Knoten gegen Wind und Wellen sein Schleppnetz hinter sich her zieht. Na ja, auch Seeteufel, Steinbutt und Dorsch sind besser als Spagetti-Rot aus der Alutüte !

Da der Fischer bestimmt nichts mit mit US-Dollars, Euros oder argentinischen Pesos anfangen kann, verabreden wir ein bargedloses Geschäft: Flasche Wodka und einige Schachteln der bei uns unbeliebten "Benson & Hedges Superlong" für acht Kilo bunte Fischplatte. Wir bitten ihn etwa 20° abzufallen damit wir uns nur unter Groß für einige Momente an seiner Leeseite längsseits halten können. Der typische Schotte, fahlweiß, wenig Zähne und bei 5° Lufttemperatur im T-Shirt an Deck stehend, schleudert an einer Leine einen Müllbeutel bei uns an Deck. Mit der gleichen Leine geht unser Beutel auf Gegenkurs. Ein Kurzes Winken und beide Schiffe ziehen wieder Ihres Weges. Der Fischbeutel wiegt bestimmt 20 Kilo, aber wer weiß schon in welcher Gewichtseinheit die Schotten rechnen wenn Sie auf dem Meer sind.

Bärchen, unser Smut, strahlt über beide Ohren. Während zwei Mann stundenlang die Beute filetieren kramt er aus den letzten Winkeln die noch verbliebenen Kartoffeln zusammen. Mittags, gerade noch mit dem letzten mitlaufenden Wasser, passieren wir Fair Isle. Der Atlantik ist besiegt, und ein Gefühl kommt auf, als wenn man schon im Yachthafen ist und nur noch mal eben an den anderen Steg verholen muss. 500 Meilen und das auf "eigenem Platz"! Trotz oder wegen der aufkommenden Euphorie müssen wir uns gegenseitig daran erinnern, dass die Nordsee kein Baggersee ist.

Mittlere Winde aus nördlichen Richtungen sind vorausgesagt. Da wird sich wohl in der Wertung nicht mehr sonderlich viel verschieben können. Meeno, unser externer Wetterberater, hat aber noch nicht aufgesteckt. Er kommt mit der so oft dikutierten These: "Speed ist das Geheimnis, sich im guten Gradienten zu halten". Wir sind da wieder Mal einer Meinung mit Ihm. Dieses Motto voll beherzigend, werden unter Spinacker, später unter aus gebaumter Genua III, die noch verbleibenden Stunden versucht zu berechnen. Zum einen ist es wichtig, um die Whiskyflasche als Preis der Ankunfts wette zu gewinnen, aber viel mehr noch um den Freunden und Angehörigen an Land mitzuteilen, wann sie in Cuxhaven auf der Seebäderbrücke stehen müssen.

Bei jeder passierten Bohrinsel versuchen mindestens drei Handys, sich in deren Funknetz einzuloggen. Wahrscheinlich ist das Satellitentelefon nicht teurer. Louis, mein in Hamburg lebender Sohn, hat schon seit Tagen seine gelbe SVAOe-Opti-Team-Jacke an, sowie einen großen von Toplicht geliehenen Vereinsstander in der Tasche und wartet darauf, dass ihn seine Mama endlich nach Cuxhaven fährt.

Am Sonnabendmorgen um 05.25 Uhr, zum Photographieren gerade hell genug, gehen wir über die Linie. Arnd hat sich sein schönes hellblaues gebügeltes Hemd extra für diesen Moment aufbewahrt. Für andere ist die Zigarre oder ein lauwarmes Astra wichtiger. Unser Landteam hat einen riesigen Bahnhof vorbereitet. Die inzwischen so stolzen Ehefrauen, Kinder und sonstigen Angehörigen sind alle da, bis auf meine Frau und Tochter. Ein Flug von Buenos Aires hätte 4000,- US-Dollar gekostet

Bis zum Tiedenkippen wird bei Nieselregen auf dem Steg der SV-Cuxhaven gefeiert. Dann geht es unter Spinacker die Elbe hoch zum City Sporthafen. Owe Simonsen, unser von der Regattaleitung zugeteilter "Liason Officer" und Louis steuern uns fantastisch die Elbe hoch, während wir uns weiter um den Champagner und die Biere kümmern können. Immer mehr Freunde und Bekannte kommen uns mit Ihren Schiffen entgegen und begleiten uns auf den letzten Meilen.

An Land in den Eibgärten , an sämtlichen Fähranlegern und natürlich der Strandperle stehen sie und jubeln uns zu. Meine Nackenhaare wollen sich für Stunden nicht wieder hinlegen. Ohne Frage ist dieser Empfang das emotionalste Erlebniss der gesamten Regatta!

Auch jetzt noch mal beim Schreiben werde ich beinahe melancholisch. Danke an Euch alle !
Und auch an unsere Sponsoren die da waren :

Volksfürsorge / Hamburger Abendblatt / Hamann Wassertechnik / Komrowski Gruppe /
Ammermann Partners Ltd./Adolf C.C. Rüegg / RedGreen / Oestmann Marine Service / Transas /
Bootleute Altona Oestmann / Ynnor Systems/ Hamburger Schiffsbefestiger / Oestmann Sasse
GbR.

Andreas Sasse