

Ein Deutscher
steckte mitten-
drin. 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 130 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 Rollgenua 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