

Regatta

In Gedanken mitten auf dem Atlantik

Wibke Borrmann (34) nahm vor vier Jahren an der Transatlantikregatta teil. Jetzt muss sie zu Hause bleiben. Also unterstützt die begeisterte Seglerin die Crew der „KPMG“.

Sophie Laufer

Acht Uhr. Es ist kalt, feucht und schaukelt unablässig. „Aufstehen. Ihr seid dran.“ Jemand stößt sie unsanft an der Schulter. Verschlafen, mit halb geschlossenen Augen setzt sich Wibke Borrmann (34) auf. Zieht sich ihre warme Fleece-Kleidung an. Darüber schnell noch das dicke gelbe Ölzeug gegen die Nässe. Auf dem Weg nach oben einen Fitnessdrink in die Hand. Bereits auf halber Treppe weht ihr ein heftiger Wind entgegen. Oben angekommen, blickt sie sich um. Wasser, nur Wasser. Eine endlose Weite und kein Land. Der Atlantik. Schnell macht sie sich an die Arbeit. Um wach und warm zu werden.

„Vor vier Jahren war ich um diese Zeit längst in Amerika“, so Borrmann. Diesen Gedanken müsse sie im Moment immer wieder verdrängen. „Und die Tatsache, dass sogar mein Vater zum zweiten Mal mitfährt, macht es nicht gerade leichter für mich.“

Die junge Frau segelt seit ihrer Kindheit. „Ich habe im Opti auf Alster und Elbe angefangen.“ Später, als die Familie nach Süddeutschland zog, ist sie dann auf dem Bodensee gesegelt. Nach dem Studium in England und Frankreich ist sie 1997 zurück nach Hamburg gekommen, hat an der Hanseatischen Yachtschule des Deutschen Hochseesportverbands Hansa (DHH) und im Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS) Törns und Regatten gefahren. Seit vielen Jahren ist sie ehrenamtliche Segellehrerin beim DHH und Skipperin im HVS.

So will sie auch möglichst viel von der Regatta miterleben. Deshalb engagiert sich Wibke Borrmann für die Frauencrew der „KPMG“. Ist sozusagen die fünfzehnte Frau. „Das Schiff stammt von der Hanseatischen Yachtschule, ich kenne es ganz genau.“ Auf dem Schwestschiff, der „Hansa“, ist sie vor vier Jahren diese Regatta mitsegelnd. „Außerdem hatte ich ja eine Weile sogar überlegt, mit dieser Crew an der Wettfahrt teilzunehmen.“ Und so war sie quasi von der ersten Minute dabei. Als sie dann die Entscheidung gegen das Segelabenteuer gefällt hatte, „wollte ich die Mädels wenigstens bei ihrem Projekt unterstützen“.

Wibke Borrmann half zu Beginn bei der Suche nach einer geeigneten Skipperin. „Es gibt in Deutschland eine Handvoll Frauen, die in der Lage sind, eine solche anspruchsvolle Strecke zu meistern.“ Umso glücklicher sei sie gewesen, als Inken Braunschmidt (32) zugesagt hätte. An dem Auswahlverfahren für die Crew habe sie teilgenommen. Sponsoren gesucht und die Pressearbeit gemacht. „Heute bin ich das Bindeglied zwischen dem DHH und der Crew, denn viele der Seglerinnen stammen nicht aus dem Verein.“

Wenn die 14 Frauen Anfang Juli in Cuxhaven ankommen, will Wibke Borrmann am Steg stehen. Egal, zu welcher Uhrzeit. „Jedes Schiff hat für die Tage in Hamburg einen Betreuer, und für die „KPMG“ bin ich zuständig“, sagt sie. „Wenn ich schon nicht mitfahren kann, will ich zumindest die erste sein, die die Mädels begrüßt.“



Bei Familie Borrmann ist alles auf den Segelsport ausgerichtet. Sogar das Kinderzimmer ist maritim gestaltet. Die diesjährige Transatlantikregatta von Newport nach Hamburg wird Wibke Borrmann jedoch zusammen mit ihrer kleinen Tochter Inken per Internet verfolgen müssen.

verschlafen an Deck zu stehen. „Meine seglerischen Pläne wurden von unserer Familienplanung torpediert“, sagt sie. „Ich konnte nicht einfach für vier Wochen verabschieden und meinem Mann die Kleine überlassen.“ Und sie wollte es auch nicht.

Doch der Verzicht schmerzt die begeisterte Seglerin mehr und mehr, je näher der Start für das große Segelereignis rückt.



Begeisterte Seglerin: 2003 nahm Wibke Borrmann an der Regatta von Newport nach Hamburg teil. Hier sitzt sie im Cockpit der „Hansa“.

FOTO: PRIVAT

Das große Rennen von Newport nach Hamburg

Am Sonnabend, 16. Juni, geht es los – 21 Yachten machen sich in einem ersten Start auf den Weg über den Nordatlantik nach Hamburg. Eine Woche später verlassen weitere vier Schiffe Newport in Richtung Hamburg. Es sind die schnellsten und größten Yachten. Mithilfe des verzögerten Starts soll gewährleistet werden, dass alle Schiffe zur gleichen Zeit in Hamburg sind, um gemeinsam die Ankunft zu feiern. Der 3600 Seemeilen lange Kurs der Wettfahrt führt von der Ostküste der USA nördlich um Großbritannien herum in die Elbe. Dabei müssen die Schiffe einen imaginären sogenannten Point Alpha südlich von Neufundland runden, der die Eisgrenze markiert. In Hamburg erwartet die Segler ein großes Begrüßungsfest. Am 6. Juli eröffnet an der Kehrwiederspitze das HSH Nordbank blue race 2007. Hier wird bis zum 15. Juli ausgelassen gefeiert. Live-Konzerte sorgen für die richtige Stimmung. In den Zeiten verschiedener Hamburger Hotels werden Speisen und Getränke angeboten. Und auf der großen Bühne findet täglich um 17 Uhr der Segler-Talk mit Christoph Schumann statt, der die angekommenen Segler nach ihren Erlebnissen befragt. Hier wird auch die große Siegerehrung am 14. Juli abgehalten. Das Race Village ist für alle Besucher geöffnet.



7. BIS 13. JUNI SPIELPLAN DER HAMBURGER BÜHNEN IM DEUTSCHEN BÜHNENVEREIN

Table with columns for Theater, dates (Do. 7. Juni to Mi. 13. Juni), and play titles. Includes entries like 'CORPSE! (LEICHE)', 'MAMMA MIA!', 'DISNEYS WELTERFOLG DER KÖNIG DER LÖWEN', 'DIRTY DANCING', 'KABARETT ALMA HOPPE', 'HANS LIBERG SOLO FÜR BETTE', 'WINTERRAUER FÄHRHAUS', 'OHIO - WIESO?', 'FETTES SCHWEIN', 'DIE MAUSEFALLE', 'MONDSCHWEINTARIF', 'KLAMMS KRIEG', 'LA CENERENTOLA'.

14 FRAUEN AUF DER „KPMG“ VOM DHH

14 Frauen werden am 16. Juni auf der „KPMG“ in Newport an den Start gehen. Damit ist die Crew der eleganten Yacht etwas ganz Besonderes. Auf den anderen 24 Schiffen sind Seglerinnen zu meist in der Minderheit. Rund 20 Tage werden die Frauen unterwegs sein.



nach Hamburg teil. Das Schiff trägt bereits seinen vierten Namen. Zu Beginn taufte der DHH sie auf den Namen „Holnis“. Für die erste Fahrt über den Atlantik wurde sie in „World of TUI“ umgetauft. Im vergangenen Winter war die Yacht unter dem Namen „Glücksburg“ in der Karibik unterwegs. Dort wurde sie jetzt in „KPMG“ umbenannt.

Boote & Meer

BUCH-TIPP

Gorch Fock aus Spanien

Ignacio Aldecoa (1925-1969) hat mit „Gran Sol“ einen Atlantik-Fischerroman geschrieben, ähnlich wie der Hamburger Autor Gorch Fock es tat mit seinem Roman „Seefahrt tut Not“. Hier wie dort geht es um Naturgewalten, Sturm, Bewährung, Tod. Der Übersetzer hatte seine Not mit all den Fachausdrücken aus der Seefahrt. Aber dass hier einem Autor ein poetisches, ein großes Stück Literatur gelungen ist, spürt man in jeder Zeile. Ein Buch, das sich am besten im sicheren Hafen liest. (svd)



Ignacio Aldecoa „Gran Sol“, marebuchverlag, Hamburg, 300 Seiten, 22,90 Euro.

VEREINSPORTRÄT

Eine Oase hinter dem Sperrwerk

Idylle ist genau der richtige Ausdruck für das 32 000 Quadratmeter große Gelände der Seglervereinigung Pinnau. Seit 1968 ist der kleine Klub im Altarm der Pinnau kurz hinter der Hochwasser-Speranlage beheimatet. 117 Mitglieder genießen ihre Oase nahe Neuendeich zwischen Elmshorn und Uetersen. Sie bietet Platz für 70 Schiffe. Dazu können leicht zehn Gastlieger untergebracht werden. Die junge Flotte bietet dem Vereinsnachwuchs sieben Optimisten, zwei offene Jollen, einen elbtauglichen Conger und ein Ruderboot.

Weil der Hafen ein in sich geschlossenes Revier ist, können die Wassertöche des Vereins ohne jedes Risiko das Segeln erlernen. Neueinsteiger sind jeden Mittwoch zwischen 16 und 18 Uhr zum Schnuppern willkommen auf dem Vereinsgelände. (tap)

Gründung: 1968
Erster Vorsitzender: Berndt Haupt
Kontakt: Seglervereinigung Pinnau e. V., Binnendiek 47, 25436 Neuendeich;
E-Mail: info@seglervereinigung-pinnau.de;
Website: www.seglervereinigung-pinnau.de

BLUE RACE TROCKENNAHRUNG ODER DOSEN - DIE SPEISEPLÄNE DER CREWS

Gutes Essen soll die Stimmung heben

Segler der „HSH Nordbank“ entwickelte eigenes Essen.

Es wird rau und stürmisch, nass und kalt, das HSH Nordbank Blue Race. Um sich die Tage auf dem Atlantik zu erleichtern, hat sich die Crew der „HSH Nordbank“ etwas Besonderes ausgedacht. Crewmitglied Christoph Avernarius (48), Hersteller von Convenience-Produkten, hat eigens für die Regatta ein Essen entwickelt. „Wir haben beschlossen, dass wir auf gefriergetrocknetes Essen keine Lust hatten“, sagt er. „Wir wollten aber Gewicht sparen. Also habe ich mit meinen Mitarbeitern eine Lösung gesucht.“

Jedes Crewmitglied wurde dazu genau nach seinen Essensgewohnheiten befragt. Und so der tägliche Energiebedarf ermittelt. „Eine Langstreckenregatta stellt besondere Anforderungen an den Körper“, so Avernarius. Auf diese Weise sei ein Energie- und Ernährungsplan entstanden. Das speziell getrocknete Essen soll jetzt, wenn es mit warmem Wasser aufgegossen wird, „schmecken, als sei es frisch gekocht“. Auf dem Speiseplan der „HSH Nordbank“ stehen mehrgängige Menüs. Da gibt es Tomatensuppe mit Mandelplättchen. Hauptgerichte wie Steinpilz-Risotto oder Hühner-Nudeleintopf. Und zum Nachtisch Kuchen oder Schoko-Fruchtcreme mit Kirschen. 250 Kilogramm das Gesamtpaket, das sich zu 1000 Kilogramm Essen aufkochen lässt.

Weniger sportlich sehen es die Crewmitglieder der „Peter von Seestermühle“. Proviantmeister Gerhard Rütters (60) hat Konserven eingekauft. „Wir werden versuchen, so lang wie möglich



Die Crewmitglieder der „HSH Nordbank“ haben dank ihres Mitseglers einen abwechslungsreichen Speiseplan für die lange Überfahrt.

Frischwaren zu verarbeiten“, sagt er. Nur für Schwerwetter und als Reserve habe er gefriergetrocknete Nahrung eingepackt. Die Fraucrew der „KPMG“ hat hingegen ihren Speiseplan sowohl sportlich, als auch „psychologisch wertvoll“ gestaltet. So wird es sowohl gefriergetrocknete Nahrung geben, es werden aber auch frische Kartoffeln, Zwiebeln, Eier und Karotten eingekauft. Wichtig sei hier jedoch der Einkauf von Süßigkeiten gewesen. Schokolade habe besonders zum Ende der Wettfahrt die Stimmung.



Christoph Avernarius hat ein eigenes Essen entwickelt. FOTO: LAIBLE

DAS GROSSE RENNEN

Am Sonnabend, 16. Juni, geht es los - 21 Yachten machen sich in einem ersten Start auf den Weg über den Nordatlantik nach Hamburg. Eine Woche später verlassen weitere vier Schiffe Newport in Richtung Hamburg. Es sind die schnellsten und größten Yachten. Mithilfe des verzögerten Starts soll gewährleistet werden, dass alle Schiffe zur gleichen Zeit in Hamburg sind, um gemeinsam die Ankunft zu feiern. In Hamburg erwartet die Segler ein großes Begrüßungsfest. Am 6. Juli eröffnet an der Kehrwiederspitze das HSH Nordbank Blue Race Village. Hier wird bis zum 15. Juli gefeiert. Das Race Village ist für alle Besucher geöffnet. (sla)



REGATTA DER PROFI-TIPP VON TIM KRÖGER

Das Miteinander ist die größte Herausforderung

Den Atlantik zu überqueren war schon immer Traum vieler Menschen. In alten Zeiten von Ost nach West nahm man die Risiken auf der Suche nach einer neuen Welt auf sich. Auf Sportbooten den Atlantik zu bezwingen ist etwas ganz Besonderes.

Wie beim bevorstehenden HSH Nordbank Blue Race, von West nach Ost. Der Nordatlantik kann sich dabei von seiner unangenehmen, aber auch

von seiner fantastischen Seite zeigen. Als wir mit der UCA von Klaus Murrmann am Blue-Race-Vorgänger 2003 teilnahmen haben wir alle Facetten erlebt. Zu Beginn hatten wir leichte Winde und Nebelbänke, dann fantastische Ritte unter Spinnaker und auf dem Weg an die Nordspitze Schottlands den Wind tagelang mit bis zu 35 Knoten auf die Nase. Eine Herausforderung ist bei einem solchen Rennen das



Tim Kröger, Segel-Profi aus Hamburg, segelt in diesem Jahr beim America's Cup mit.

menschliche Miteinander. Wenn ich mit Profiteams an einem Rennen um die Welt teilnehmen, weiß ich, auf was und wem ich mich einlasse.

Bei einem Rennen wie dem Blue Race ist es anders. Auf der UCA waren wir eine Mischung aus Profis, Semi-Profis und Amateuren. Da bedarf es einer guten Abstimmung, denn Ansprüche an eine solche Nagelprobe können und dürfen unterschiedlich sein. Sie sollten nur auf einem Boot nicht allzu weit auseinanderdriften.

Das Auskommen miteinander über 3600 Seemeilen ist

nicht immer einfach. Ohne eine gute Struktur geht das auch unter besten Freunden auf einem Seeschiff nicht. Wachen müssen pünktlich angetreten werden und Mahlzeiten pünktlich serviert werden.

Für mich war das Rennen 2003 ein tolles Rennen, und ich würde jederzeit wieder dabei sein wollen. In diesem Jahr geht es leider nicht, weil zeitgleich das America's-Cup-Finale vor Valencia stattfindet.

Schulen

Segelschule Käpt'n Prusse
Anfängerkurs Segeln (SBF-Binnen) ab Do. 28.06. 19.00 Uhr oder Wochenendkompakt 30.6./01.07. 10.00 - 18.00 Uhr
Motorboot (SBF-See) Wochenendkompakt 15./16./17.06.
Schnupperkurse für Kinder in den Sommerferien
Urlaubs- und Ausbildungsgeheimnis (auch für Jugendliche)
An der Alster 47a • 20099 Hamburg ☎ 040 - 2 80 31 31 • www.pruesse.de

YACHTSCHULE
KAPITAN (AG) R.C. BÜHLHÖLLER
SPORTBOOT-FÜHRERSCHLEIN
in nur 2 Wochen (Abend- / freitags) inkl. Unterrichtsmaterial zzgl. Prüfungsgebühren
UKW-BETRIEBSZEUGNIS
Wochenend- oder Abendlehrgang
SPORTSEE- / SCHIFFERSCHLEIN
TEL. 040 34 44 57
NEUER WALL 18, HAMBURG
www.buehlhoeller-yachting.de

PIEPER DIE SEGELSCHULE
Segeln lernen auf der Alster
Laufend neue Kurse für Kinder, Jugendliche und Erwachsene!
An der Alster / Atlantikstieg
Tel. 24 75 78
www.segelschule-pieper.de

Hamburg - Elbe - Nordsee
Wer es hier lernt, kann es überall!
Alle Scheine und Funkezeugnisse, laufend Kurse, auch Privatunterricht, Seotörns (MY / SY)
www.yachtschule-eichler.de
Tel. 040 - 742 130 63

Segeln lernen auf der Alster
Wochenendkurs ab Sa, 16.6., Ferienkurs 16.-20. Juli
MERIDIAN Sportbootführerschein in Hamburg und Lübeck
www.y-m.de, Tel. 040 / 78 48 72

www.seewolf-yachtschule.de
laufend Lehrgänge für alle Scheine ☎ 040-2206066

Charter

Bootscharter an der Müritz
Ab 310,- € pro Woche
038732/20 50 5 oder 0171/48 21 826

Müritz - Charter - Berlin
www.yachtcharter-roemer.de
☎ 040 / 65 72 02 62

Segeltörns
Yachtcharter & Exklusivtörns
Urlaub für alle, einzigartig für jeden
ausgestattete Yacht mit
Kocher, Bar, Bad, Dusche, WC, Heizung, Klimaanlage, Stereoanlage, TV, Video, DVD, Internet, Mobiltelefon, GPS, Kompass, VHF, AIS, Radar, etc.
In über 20 Booten
Freizeit- und Segelcharter
☎ 0223 - 9499-33
www.windbeutel-reisen.de

MÜRITZ Lübeck - Berlin
komfortable Motoryachten
auch ohne Führerschein
www.freewater.de
Freizeit- und Segelcharter
Tel. 040-64 50 37 30 • Fax: 040-64 50 37 32

Segelboote

Norw. Spitzgatt-Ketsch
Typ Colin Archer, Bj. 1962, LIA 12,50 m + 1,00 Bugspriet, Breite 4,00 m, TG 1,80 m, Nordische Kiefern auf Eichendoppelspanten, 34 PS Yanmar, 6,2 m Zylinder D 152, 6 + 2 Kojen, KP € 99.000,-, Tel. +49 (0) 173/85 32 677

Segelyacht C+C 30 E, 9,15x3,20x1,75, Bj. 1976 Kiel, GFK weiß, 13 PS Volvo, Sailerdrift, VDC-Windm., B + G-Instrum., GPS, UKW, Spinnaker, neues Großsegel, Bootsw., Hallengetriebe, VB € 32.000,-; 0421/452869

Königskreuzer 33, Einbaudiesel, Radsteuerung, Rettungsinsel, Bleikiel, Autopilot, VDC-Windm., B + G-Instrum., GPS, UKW, Spinnaker, neues Großsegel, Bootsw., Hallengetriebe, VB € 32.000,-; 0421/452869

Beteiligung an einer 30-35ft Fahrtjacht gesucht von uns (Anfang 60). Vorzugsw. Liegeplätze Ostsee. Langjährige Segelerfahrung und SSS vorhanden. D75083 HA

Kreuzer ETAP20, unsinkbar, 4 Kojen, 6 m, Segel 17 m² + Spi, Hubkiel, AB, Trailer, Komplettausstattung, Topp Zustand, Reisefertig, € 10.200,-, Tel. 0160/753 29 13

Segelgemeinschaft HeV mit Vereinsjollen, bei „Sobby Reich“ (Alster) nimmt zur Zeit neue Mitglieder jeden Alters auf! (Erwachsene € 22,-/Jugendliche € 10,-/monat.) Tel. 040/831 43 98
www.segelgemeinschaft-hamburg.de

Westerly 22, Bj. 74, 1,2 t, B=2,50 m, L=6,80 m, T=1,20 m, 10 PS Inboard, 1 Groß-, 4 Vorsegel, 1 Spinnaker, neue Bordelektrik (Phillip) 2004, neuer UW-Antrieb 2004, neues Ruderblatt 2007, Antifouling 04.06.2007. Alle Arbeiten durch Schiffsverwerft Laboe, Liegeplatz: Baltic Bay Laboe, Preis € 4.950,-, Tel. 0160/753 29 13

Cumulant II, Stahl, Bj. 1975, L 9,70, B 2,75, TG 140; Bukh DV 20, 20 PS Diesel, Windfahne, Kuchenbude, Funk, Echo, GPS, Unterwasserlicht, Standort NL, Randmeeren, € 25.000,-, Tel. 0174/624 34 42 oder eMail: uhh@uhlaender.de

Mahagoni-Yacht eleganter Klassiker 9x2,4x1,5 Bj. 62, 18PS Diesel, 30qm Teakdeck, 2x2Kojen, WC, Lp, HST, € 38.000,-, 0172-4006543

Sportrunderboot, 4,70 x 1,00 m, 50 kg, GFK, m. Rollsitzen, 1er oder 2er Ruderer als Freizeitboot. Tel. 08152/781 68
Kanu m. Bootsw., wenig ben., Mad River Canoe, Typ Explorer, € 499,-, 04532/21620
Original Conger-Slipwagen, aus Edelstahl, hoch zerlegbar, Kunststoffträger, € 200,-, Tel. 05037/26 78

Verschiedenes

www.alliaender-yachtzentrum.de
Yachtzentrum Altländer
...Ihr Service an der Elbe
- Wasserliegeplätze FREI
- Winterlagerplätze Halle + Freilager
- Transportsystem + Kran bis 20 t
- Neubau von Tuckerbooten
- Teakstabsdecks, Bugstrahlruder
- Bootsreparatur aus Meisterhand
☎ + Fax: 0 41 42/81 08 17
info@alliaender-yachtzentrum.de

www.bootstransport.de
Liegeplätze, Kiel gstg., Tel. 04381/69 80
☎ 0431 / 53 77 - 169 Fax: -194

Seekarten
www.hansenautic.de
Günstige Liegeplätze!
Ort: Hamburg-Mitte
Tel. 040/653 905 71

www.segelclubalster.de
sucht Mitsiegerinnen für
IWE und länger auf Swan51
März-Aug 07, Türkei • Mittelmeer • Portugal • HH
☎ 040 - 601 88 57

www.yachtzentrum-hamburg.de
Liegeplätze im Wasser, an Land oder in der Halle
Hilfe zur Selbsthilfe 24 Std./tagi.
Volunteerservice, 13 Partnerfirmen eigener Kran 20 t
☎ 040 - 32 90 86 30
www.yachtzentrum-hamburg.de

Motorboote
Barkasse, 15 m, ausgebaut 2005, Wohnen/ Schlafen/KC/WC, MB-Motor, guter Zustand, startklar, € 19.500,-, Tel. 0160/93 03 90 47

Sportboot Ancas Queen, Bj. 1970, Lg. 7,50 m, B 2,50 m, Z-Antrieb Volvo Penta 110 PS, Vorderkajüte, 2 Schlftl., Kühlschrank, Druckwasser, el. Kocher, el. Toilette, viel Zubehör, LP HH, VB € 7.000,-, Tel. 040/735 26 30

Motorboot, ca. 9x3,30 m, Diesel, neuw., kaum genutzt, wg. Aufgabe z. interess. Preis! 04841/66 52 12 od. 0171/771 32 79

Tuckerboot WeCo 685, komplett mit Tandemhänger, LP Schlie, € 39.500,-, Tel. 04352/91 29 74 od. 0171/210 41 51

BORA 838
BORA 838, GFK, CE-Kat. B, 4-5 Kojen 8,38 x 2,50 x 0,60 / 1,55, Feskiel 1,50, Stehhöhe 1,80, WC-Raum, Rollgenau Großreflexsystem, Kompass, 14 PS Yanmar usw. ab 50.245,- €
Probesegelein in Flensburg, Tel./ Fax 0431 / 53 08 222, Mobil 0170 / 23 35 407
www.yachthandel-wozniak.de

marina minde

Liegeplätze für 2007
Info: +45 74440710
www.marinaminde.com

Boot als Pfand ... Bares auf die Hand
Wir beliehen Boote & Jet-Ski
DCCCH GmbH
Gutenbergring 17
22848 Hamburg/Norderstedt
☎ 040 / 58 24 97

Motorboote
Barkasse, 15 m, ausgebaut 2005, Wohnen/ Schlafen/KC/WC, MB-Motor, guter Zustand, startklar, € 19.500,-, Tel. 0160/93 03 90 47

Motorboot, ca. 9x3,30 m, Diesel, neuw., kaum genutzt, wg. Aufgabe z. interess. Preis! 04841/66 52 12 od. 0171/771 32 79

Tuckerboot WeCo 685, komplett mit Tandemhänger, LP Schlie, € 39.500,-, Tel. 04352/91 29 74 od. 0171/210 41 51

Motorboote
Barkasse, 15 m, ausgebaut 2005, Wohnen/ Schlafen/KC/WC, MB-Motor, guter Zustand, startklar, € 19.500,-, Tel. 0160/93 03 90 47

Sportboot Ancas Queen, Bj. 1970, Lg. 7,50 m, B 2,50 m, Z-Antrieb Volvo Penta 110 PS, Vorderkajüte, 2 Schlftl., Kühlschrank, Druckwasser, el. Kocher, el. Toilette, viel Zubehör, LP HH, VB € 7.000,-, Tel. 040/735 26 30

Motorboot, ca. 9x3,30 m, Diesel, neuw., kaum genutzt, wg. Aufgabe z. interess. Preis! 04841/66 52 12 od. 0171/771 32 79

Tuckerboot WeCo 685, komplett mit Tandemhänger, LP Schlie, € 39.500,-, Tel. 04352/91 29 74 od. 0171/210 41 51

BoatNet
Was braucht man mehr ...

Boote & Meer

Die Service-Seite An jedem zweiten Sonnabend im Monat im Abendblatt.

Erscheinungstermine des Specials „Boote & Meer“:

14. Juli 2007	13. Oktober 2007
11. August 2007	10. November 2007
08. September 2007	08. Dezember 2007

Anzeigenschlußtermine:
Jeweils freitags vor dem Erscheinungstermin, 11 Uhr

Für gestaltete Anzeigen:
donnerstags, 17 Uhr

Mehr Informationen über Themen und Anzeigenpreise erhalten Sie unter:

Tel. 040/33 39 12 17
Fax 040/33 39 12 18

Hamburger Abendblatt
www.abendblatt.de

Regatta



**NOCH 6 TAGE
BIS ZUM START DER REGATTA
VON NEWPORT NACH HAMBURG**

**DAS GROSSE RENNEN VON
NEWPORT NACH HAMBURG**

Ein großer Traum geht in Erfüllung



Sven Witschel hat für die Teilnahme an der Regatta bezahlt. Er segelt auf der „Seeadler“.

Sophie Laufer

Einmal über den Atlantik segeln – das war schon immer sein Traum. Doch bisher konnte sich Sven Witschel (44) den nie erfüllen. „Familie und Job gingen in den vergangenen Jahren einfach immer vor“, sagt er. Bis der Wirtschaftsprüfer den Deutschen Hochseesportverband Hansa (DHH) kennenlernte. Und dessen einzigartiges Projekt einer reinen Frauencrew für das HSH Nordbank Blue Race. „Ich war sofort begeistert und habe bei meinem Unternehmen dafür geworben, diese Pläne finanziell zu unterstüt-

zen.“ Er erarbeitete ein Konzept und stellte es seinen Vorgesetzten vor. Heute ist das Schiff der 14 Frauen nach dem Unternehmen benannt bei dem er angestellt ist. Die schnelle Yacht heißt „KPMG“. Doch nur über die Regatta reden, nur die Vorbereitungen der Frauencrew verfolgen, das reichte dem begeisterten Segler nicht. „Während der Verhandlungen haben mein Kollege und ich uns überlegt, warum fahren wir nicht einfach auch mit.“ In der Frauencrew sei ja kein Platz für ihn gewesen, aber auf dem zweiten Schiff des DHH, der „Seeadler“, fand der Wirtschaftsprüfer die Möglichkeit, den Atlantik zu überqueren. Sein Kollege wird auf der „Albatros“ das Rennen mitsegeln. Witschel bezahlt, genau wie die anderen Mitsieger der „Seeadler“, für diese Chance. Rund 4000 Euro gibt er für die Verwirklichung seines Traums aus. „Dieses Projekt kostet den DHH eine Menge Geld, da ist es doch

selbstverständlich, dass wir uns alle an den Kosten beteiligen“, sagt er. „Auf anderen Schiffen zahlen die Leute auch dafür, dass sie mitsegeln können.“ Auch wenn es sicherlich in den drei Wochen auf See kalt, nass und ungemütlich sei, „das Geld ist dieses Abenteuer auf jeden Fall wert“. Seit seiner Kindheit segelt der Hamburger bereits. „Meinen ersten Opti habe ich 1970 bekommen“, erinnert er sich. Zudem hätten seine Eltern ihn auf ihrem Boot mitgenommen. Als Teenager begann Witschel dann, Regatten zu segeln. Nordseewoche, Kieler Woche oder die Copa del Rey, der junge Mann nahm jede Möglichkeit wahr. Heute hat er ein kleines Boot im Hamburger Yachthafen in Wedel liegen. „Für Tagestouren auf der Elbe.“ Angst vor den Gefahren, auf dem rauen Nordatlantik hat Witschel auch wegen seiner großen Segelerfahrung nicht. „Ich kann vieles mittlerweile gut ab-

schätzen.“ Er habe sich vorher genau überlegt, was passieren könne. „Und nur vor dem Zusammenstoß mit einem unter der Wasseroberfläche schwimmenden Container habe ich ein wenig Sorge.“ Viele der anderen Gefahren könne man mit Umsicht abwenden. Einzig seine Frau Birthe (41) und die Kinder Bahne (7) und Boye (4) wird er während der rund drei Wochen dauernden Seereise vermissen. „Ohne die Unterstützung meiner Frau hätte ich dieses Projekt nie durchziehen können“, sagt er. „Dabei macht sie sich sicherlich auch Sorgen, wenn sie weiß, dass ich da draußen bin.“ Doch sie habe sich sicher auch gedacht, „wenn er diese Möglichkeit einmal hatte, gibt er endlich Ruhe“. Dennoch freue er sich schon jetzt nach den langen Tagen auf See am meisten auf das Wiedersehen mit den drei in Cuxhaven. „Dann habe ich es geschafft, dann habe ich mir diesen Traum endlich erfüllt.“

Am Sonnabend, 16. Juni, geht es los – 21 Yachten machen sich in einem ersten Start auf den Weg über den Nordatlantik. Das große HSH Nordbank Blue Race 2007 beginnt. Zum zweiten Mal nach 2003 liefern sich ganz unterschiedliche Schiffe einen Kampf auf dem Nordatlantik. Beim DaimlerChrysler North Atlantic Challenge (DCNAC) hatten allerdings 63 Yachten teilgenommen. Ziel ist die Hansestadt. Eine Woche später verlassen weitere vier Schiffe Newport in Richtung Hamburg. Es sind die schnellsten und größten Yachten der Flotte. Mithilfe des verzögerten Starts soll gewährleistet werden, dass alle Schiffe zur gleichen Zeit in Hamburg sind, um gemeinsam die Ankunft zu feiern. Der rund 3600 Seemeilen lange Kurs der Wettfahrt führt von der Ostküste der USA nördlich um Großbritannien herum in die Elbe. Dabei müssen die Schiffe einen imaginären sogenannten Point Alpha südlich von Neufundland runden, der die Eisgrenze markiert. Erst einen Tag vorher wird die genaue Position des Punktes bestimmt, da er sich nach der aktuellen Eisgrenze richtet. In Hamburg erwartet die Segler ein Begrüßungsfest. Am 6. Juli eröffnet an der Kehrwiederspitze das HSH Nordbank Blue Race Village. Hier wird bis zum 15. Juli ausgelassen gefeiert. Live-Konzerte sorgen für die richtige Stimmung. In den Zelten von fünf Hamburger Hotels werden Speisen und Getränke angeboten. So wollen das Intercontinental, das Marriott-Hotel, das Courtyard by Marriott Hamburg Airport, das Crowne Plaza und das Park-Hotel Ahrensburg ihre Gäste bewirten. Auf der großen Bühne findet täglich um 17 Uhr der Segler-Talk mit Christoph Schumann statt, der die ankommenden Segler nach ihren Erlebnissen befragt. Hier wird auch die Siegerehrung am 14. Juli abgehalten. Das Race Village ist für alle Besucher geöffnet. (sfa)

Sven Witschel hat im Hamburger Yachthafen ein kleines Boot. Eine Atlantiküberquerung ist sein großer Traum. FOTO: PIEL

11. BIS 17. JUNI SPIELPLAN DER HAMBURGER BÜHNEN IM DEUTSCHEN BÜHNENVEREIN

Theater	Mo. 11. Juni	Di. 12. Juni	Mi. 13. Juni	Do. 14. Juni	Fr. 15. Juni	Sa. 16. Juni	So. 17. Juni	Theater	Mo. 11. Juni	Di. 12. Juni	Mi. 13. Juni	Do. 14. Juni	Fr. 15. Juni	Sa. 16. Juni	So. 17. Juni						
Hamburgische Staatsoper Tel. 35 68 68 Fax: 35 68 610	19.30-22.30 Uhr Kameliendame von Chopin JENUFA von Leoš Janáček. Mit Eva Marton als Küsterin. Vorstellungen am 13., 22., 26.6., jew. 19.30 Uhr	19.30-22.15 Uhr Nacht zum I. Mal i. d. Spielz. von Leoš Janáček. Mit Eva Marton als Küsterin. Vorstellungen am 13., 22., 26.6., jew. 19.30 Uhr	19.30-22.30 Uhr Jenufa von Leoš Janáček. Mit Eva Marton als Küsterin. Vorstellungen am 13., 22., 26.6., jew. 19.30 Uhr	19.22-15 Uhr Dornröschen Zum letzten Mal in dieser Spielz. von Tschaiakowsky	19.30-22.45 Uhr Norma (ausw.) Zum letzten Mal von Carl Maria von Weber	19.22-15 Uhr Der Freischütz von Carl Maria von Weber	17-22.15 Uhr Tristan und Isolde v. R. Wagner	ROYAL THEATER am Holstenwall Tel. 31 31 14	FAMILIE MALENTE „Mit 17 hat man noch Träume“ • Die neue 60er Schlager-Revue Club Nachtgall: WELLNESS TOTAL am 11.6. um 20 Uhr							Tel. 31 31 14					
Deutsches Schauspielhaus Kirchenallee 39 Tel. 24 87 13	20-21.50 Uhr Michael Kohlhaas von H. v. Kleist	20-21.15 Uhr Das Telefonbuch von Hamburg	20-21.45 Uhr Die letzten Mäi von Max Frisch	20-22 Uhr Mutter Afrika von Ad de Bont	20-21.50 Uhr Michael Kohlhaas von H. v. Kleist	19.30-22.15 Uhr Medea nach Franz Grillparzer v. A. Tschschow	19.30-22.30 Uhr Der Kirschgarten v. A. Tschschow	Morgen: DAS TELEFONBUCH von Hamburg • Opera voce longiquae Regie: Philip Tiedemann								Tel. 31 31 14					
Deutsches Schauspielhaus andere Spielstätten	Rangfolge: WIENER SCHNITZEL u. ungarisches Gulasch • slowak. Dramatik • 11.6., 20.30 Uhr/Autorenhtheaterstage Maleriaal: MÄCHTCLUB # 62 • Die Große Elbe-Spenden-Gala • 12.6., 20.30 Uhr (Einlass 19.30 Uhr) Rangfolge: MACHTCLUB # 62 • Die Große Elbe-Spenden-Gala • 12.6., 20.30 Uhr Rangfolge: BOWLING ALONE • v. O. Bukowski • R.: M. Heinzelmann • 15., 21.6., 20.30 Uhr Hamburger Botschaft (Sternstraße 67): HIGH FIDELITY • v. Nick Hornby • R.: K. Wienecke • 17.6., 20.30 Uhr																Tel. 040 / 227 70 89 www.englishtheatre.de				
Junges Schauspielhaus	Maleriaal: Das ertrunkene Land , Ltg.: A. Peters, 11.6., 19 Uhr, 12.6., 10 Uhr • Phalanx , Ltg.: O. Brandes, 16. + 17.6., 19 Uhr Maleriaal: TÖRLESS • von Robert Musil • Regie: Kristo Saager • 13.6., 15.6., 19.6., 20 Uhr, 20.6., 11 Uhr Rangfolge: DU, DU UND ICH [10-] • von Theo Franz • 17.6., 15 Uhr, 18.6., 11 Uhr, 26.6., 10 Uhr, 27.6., 11 Uhr Rangfolge: Hamburger Autoren lesen für Kinder : Dagmar Seifert: Seidi • 17.6., 11 Uhr																Tel. 390 31 48				
Thalia Theater Alsterort Tel. 32 814-444 www.thalia-theater.de	20 Uhr. Nachtasyl Das Wunderwerk von C. Lohike Gorki Theater	19.30 Uhr. J. Pose Die Nachtasyl 20 Uhr. ATT: Ulrike Maria Stuart Kammers, München	20-22.10 Uhr Die Nachtasyl 20 Uhr. ATT: Ulrike Maria Stuart Kammers, München	20 Uhr. ATT: Ulrike Holschlachten v. u. J. Bietlicher	20 Uhr. Nachtasyl Glückwunsch Die lange Nacht der Schuberts	19.30 Uhr. ATT Die lange Nacht der Schuberts	14-16.35 Uhr So oder so 20 Uhr. Letztm. Auslösung	ULRIKE MARIA STUART von E. Jelinek, Münchener Kammerspiele • 12.6., 20 Uhr, 19 Uhr, 19 Uhr Jörg Pose liest Jean Baudrillard, 12.6., 19.30 Uhr, Mittelrangfolge								Tel. 040/696 50 560 Mo.-Sa. 9-20 Uhr So. 14-20 Uhr www.theaterschiff.de					
Thalia in der Gaußstraße Tel. 32814-444	20-21.20 Uhr ATT: Waldstein Dreck	20-21.20 Uhr ATT: Waldstein Dreck	20-22 Uhr. ATT: Motortown v. S. Stephens Schausp. Zürich	20-22 Uhr. ATT: Motortown v. S. Stephens Schausp. Zürich	16 Uhr. Der Tag als Mama... Lsg. 20 U. Fight City 20 U. My Life...	11.30 Uhr. Pod.-Disk. Winterreise	20-21.30 Uhr Untertags v. P. Handke	ALMA HOPPE LUSTSPIELHAUS Ludolfstraße 53 Kasse: 11-19 Uhr Tel. 555 6 555 6								12-14.6. Bodo Wartke – Noah war ein Archetyp 15-17.6. Bernd Stelter – Pubertät ist mehr als Pickel Kabarett Alma Hoppe 24.6. + 1. + 8.7. Sackbahnhof					
Ernst Deutsch Theater Kasse: 22 70 14 20 Abto: 22 70 14 24 Hotline: 300 51 808	MÄNNER, MASTEN & MATROSEN Seestück mit Liedgut von Stephan Benson mit Alexander Geringas, Armin Schlagwein, Karsten Schnack, Helmut Zhuber Regie: Stephan Benson • Ausstattung: Ulrike Schlemm • Musikalische Leitung: Karsten Schnack																Tel. 369 470 41 Biederstraße 19				
Schmidts Tivoli Spielbudenplatz 27 Tel. 31 77 88 99 www.tivoli.de	HEISSE ECKE Das St. Pauli Musical. CAVEMAN Vorverkauf Juli + August (jeweils So.-Mi.) läuft 11.6. Hamburg Sounds NDR 90,3, 13. + 14.6. Michael Mühlmeier, 18.6. Ingo Appelt																Tel. 369 237 www.speicherstadt.net				
Schmidt Theater Spielbudenplatz 24-25 Tel. 31 77 88 99 www.tivoli.de	Jeden Samstag, 24 Uhr: Die Schmidt Mitternachtsshow – Gnadenloses Variété 11.-24.6. EMMI, DIE SALOME VON SPIELBUDENPLATZ mit Emmi & Herrn Willnowsky, 27.6.-19.8. Ladies Night – Ganz oder gar nicht 18.6. hidden shakespeare , 24.6. Lea & Corry • Der Sonntagstag, 2. + 3.7. Tim Fischer , 9.7. Benefizgala für die Deutsche Seemannsmission , 10.7. Marianne Sägrecht – HH-Premiere																Tel. 280 55 467 www.louisiana-company.de				
St. Pauli-Theater Spielbudenplatz 29 Tel. 41 0 666	SOLO FÜR BETTE DIE BETTE-DAVIS-SHOW mit LOINI VON FRIEDL 14.6., 20 Uhr CAFÉ AMAZONIEN – Sag mir, wo die Männer sind... – Szenischer Liederabend von Franz Wittenbrink 15. + 16.6. ESTHER OFARIM – KONZERT 18.6., 22.30 Uhr APPROPOS BLOODSTAY! Geschichten u. Lieder m. P. Franke, K. Mittermeier + A. Geringas 27.6. auch um 13 Uhr ENDSTATION SEHNSUCHT mit BEN BECKER, E. v. Frankenberg u. a. Regie: Wilfried Minks 10.-14.7., jew. 20 Uhr THE SPAGHETTI WESTERN ORCHESTRA 31.8.-5.9., jew. 20 Uhr HANS LIBERG – Die Neunte																Tel. 29 26 65				
Komödie Winterhuder Fährhaus Karten: 490 680 80	Salut Salon 19.30 Uhr 19.30 Uhr 19.30 Uhr 19.30 Uhr 19.30 Uhr 19.30 Uhr WINFRIED GLATZEDER und MARIA HARTMANN in „Kleine Eheverbrechen“ von Eric-Emmanuel Schmitt • Regie und Ausstattung: Fred Berndt • bis 8. Juli 2007 Komplettagende für die Theaterstücke „Kleine Eheverbrechen“ mit Winfried Glatzeder und Maria Hartmann bzw. „Das andalusische Mirakel“ mit Jochen Busse: Alsterdampferfahrt oder Busrundfahrt, Snack und Theaterbesuch im Paket! Daten und nähere Infos unter Tel.: 040-480 680 80																Tel. 280 55 467 www.louisiana-company.de				
Komödie extra Tel. 480 680 80	SALUT SALON „Herzenssache“ • Mo., 11.6., 19.30 Uhr HERMA KOEHN ist „Frauke Petersen“ oder Die heilige Johanna der Einbäckerei“ Ein Stück von Willy Russell • Regie: Wilfried Dziallas 5., 6., 11., 12., 18., 19., 20., 26., 27., 28. Juli jeweils 19.30 Uhr																Tel. 280 55 467 www.louisiana-company.de				
Altonaer Theater Museumstraße 17 Tel. 399 05 870	Ohio – Wieso?! Komödie von Gabriel Barylli; ... „amüsant-charmanten Abend.“ (MOPO) Steinkes Rettung von Oliver Bukowski. Die beiden letzten Vorstellungen: 13.6., 20 Uhr; 17.6., 19 Uhr (Derniere)																Tel. 369 237 www.speicherstadt.net				
HAMBURGER KAMMERSPIELE Tel. 0800-41 33 440	Fettes Schwein Mit Karoline Eichhorn, Katrin Filzen, Stephan Kampwirth, Bjarne Mädel „Hingehen, ansehen und genießen!“ HAMMER Morgenpost 12., 13., 14., 15., 16., 20., 21., 23., 30. Juni, je 20 Uhr / 17. Juni, 1. Juli je 19 Uhr																Tel. 040-808 128 520 www.esskultur-hamburg.de				
Ohnsorg-Theater Gr. Bleichen 23-25 Tel. 35 08 03-21 Mo.-Sa. 10-19 Uhr So. 14-18 Uhr	20 Uhr 120 Uhr 120 Uhr 16.30 + 20 Uhr 120 Uhr 11.30 + 20 Uhr 11.30 + 19 Uhr Dat Riesendings Komödie von Thilo Reffert • Regie: Sandra Keck • mit: Uta Stammer, Sonja Stein, Joachim Bliese, Frank Gruppe, Oskar Ketelhut, Niels Owe Krack Vvk. läuft f.: 7. + 8. Juli De platt: Vagelohndiet 4.-7. + 9. Sept. und 19.-22. Okt. Rock on Platt II / 10.12. Reimer Bull / Vvk. läuft für Hausmann & Co (Komödie ab 26.8.) Ohnsorg – Abo – Jetzt! Tel. 35 08 03-31																Tel. 040-808 128 520 www.esskultur-hamburg.de				
Laeiszhalle Großer Saal Joh.-Brahms-Platz Tel. 040 / 34 69 20	11.6., 20 Uhr Philharmoniker Hamburg Dir.: Yutaka Sado • Michel Béroff, Klavier Werke v. Bernstein, Strauss, Prokofiev																Tel. 280 55 467				
Kleiner Saal Gorch-Fock-Wall	13.6., 20 Uhr Ensemble Resonanz 12.6., 18 Uhr Hör-Proz. – Resonanzen 5 – „Napoleon“ Werke v. Webern, Schönberg, Beethoven, Mahler																Tel. 280 55 467				

DER HOCHSEESPORTVERBAND

Der Deutsche Hochseesportverband Hansa (DHH) schickt mit den Yachten „Seeadler“ und „KPMG“ gleich zwei Yachten auf die Rennstrecke. Beide Schiffe stammen von der Hanseatischen Yacht-Club in Glücksburg. Bereits vor vier Jahren waren die beiden großen, 18,6 Meter langen Schiffe „Hansa“ und „World of TU“ vom Typ X-612 bei der Transatlantikregatta an den Start gegangen. Die Hanseatische Yacht-Club (HYS) in Glücksburg ist die größte und traditionsreichste Segelschule Deutschlands. Sie gibt es seit der Gründung des Verbands im Jahr 1925. Im Süden der Republik betreibt der DHH zudem die Chiemsee-Yachtschule. Hier werden seit 1929 Teilnehmer in verschiedenen Kursen geschult. Auch im europäischen Ausland ist der DHH vertreten. So gibt es die Yachtschule Elba am Mittelmeer. Hier werden seit 1970 Kurse und Törns angeboten. Der DHH hat europaweit 16 000 Mitglieder. Die Verwaltungszentrale des Verbands sitzt in Hamburg. Rund 30 fest angestellte Mitarbeiter und mehrere Hundert ehrenamtliche Segellehrer bilden die Teilnehmer an den Schulen aus. Von Optimisten-Kurs über Grundlehrgänge bis zu den verschiedenen Segelscheinen, das Angebot ist groß. So können Mitglieder auch an verschiedenen Törns und Regatten teilnehmen (www.dhh.de).



DIE YACHT „SEEADELER“

Die „Seeadler“ wurde 1999 in Dänemark gebaut. Seitdem wird die 14,6 Meter lange Yacht auf Törns in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Im Gegensatz zur „KPMG“, die von 14 Frauen gefahren wird, segelt auf der „Seeadler“ eine reine Männercrew über den Atlantik. Neun Teilnehmer aus der ganzen Republik wagen an Bord der eleganten schnellen Yacht das große Abenteuer Nordatlantik. Unter ihnen ein Mediziner, ein Wirtschaftsprüfer, ein Jurist, ein Wirtschaftsingenieur, Skipper der Crew ist Helge Schinzel. Das Schiff wurde im Spätherbst 2006 mithilfe des Atlantic Rally for Cruisers (ARC) in die Karibik übergeführt. Den Winter über bot der DHH dort Törns auf der Yacht an. Vor wenigen Tagen ist das Schiff in Newport angekommen. Die Seeadler ist eine 14,6 Meter lange Yacht vom Typ X-482. Das weiße Schiff wurde 1999 bei der X-Yachts Werft in Dänemark gebaut und im selben Jahr bei der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg in Dienst gestellt. In den vergangenen Jahren wurde die Yacht auf Törns in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Zudem nahm sie an Regatten wie der Kieler Woche teil. (sfa)

ST. PAULI THEATER

Esther Ofarim Konzert 15. und 16. Juni jeweils 20 Uhr

THE SPAGHETTI WESTERN ORCHESTRA 10.-14.07.07

Traumfrau Mutter 1. bis 25. August 2007 jew. Mi bis Sa um 20.00 Uhr

TICKET-HOTLINE: 040 - 4711 0 666 • www.st-pauli-theater.de sowie an allen bekannten Vorverkaufsstellen

Regatta



**NOCH 4 TAGE
BIS ZUM START DER REGATTA
VON NEWPORT NACH HAMBURG**

VORSCHAU

Lesen Sie am Freitag: Die Reportage – Die letzten Vorbereitungen der Crew in Newport.
Lesen Sie am Sonnabend im Journal: Alle Schiffe und ihre Segler im Porträt.

Enttäuschung – „Tokio 2“ sagt Teilnahme kurzfristig ab



Die Crew der „Tokio 2“ hat wenige Tage vor dem Start ihre Teilnahme an der Regatta abgesagt. Einige Crewmitglieder segeln jetzt auf anderen Schiffen. FOTO: TIM WRIGHT

Enttäuschung bei den Seglern der „Tokio 2“. Skipper Horst Fickel musste die Teilnahme an der großen Regatta über den Atlantik kurzfristig absagen. „Als erstes österreichisches Boot mit einer fantastischen Crew, die diese Herausforderung annehmen wollte, tut es uns besonders leid“, sagte der Österreicher, nachdem er seine Meldung zurückgezogen hatte. „Wir haben uns um kurzfristigen Ersatz bemüht, aber es war leider nicht mehr möglich, ein entsprechendes leistungsfähiges Boot aufzutreiben.“ Grund für den überraschenden Rückzug: „Das Schiff war von dem Vercharterer nicht mit der für eine Atlantik-Überquerung notwendigen Sicherheitsausrüstung ausgestattet worden“, so Crewmitglied Dieter Schweer. „Im Sinne guter Seemannschaft und um die Sicherheit der Crew nicht zu gefährden, war der Einsatz deshalb bei einer solchen Regatta nicht zu verantworten.“ Von der Absage profitieren andere Crews der Flotte, bei denen einige Segler jetzt an-

heuern. So wird Matthias Beilken, Redakteur der „Yacht“, auf der „Maiden“ segeln. Dieter Schweer ist zum Team der „Peter von Seestermühle“ gestoßen. Insgesamt sind jetzt nur noch 24 Yachten im Rennen von Newport nach Hamburg. (sla)

heuern. So wird Matthias Beilken, Redakteur der „Yacht“, auf der „Maiden“ segeln. Dieter Schweer ist zum Team der „Peter von Seestermühle“ gestoßen. Insgesamt sind jetzt nur noch 24 Yachten im Rennen von Newport nach Hamburg. (sla)

heuern. So wird Matthias Beilken, Redakteur der „Yacht“, auf der „Maiden“ segeln. Dieter Schweer ist zum Team der „Peter von Seestermühle“ gestoßen. Insgesamt sind jetzt nur noch 24 Yachten im Rennen von Newport nach Hamburg. (sla)

heuern. So wird Matthias Beilken, Redakteur der „Yacht“, auf der „Maiden“ segeln. Dieter Schweer ist zum Team der „Peter von Seestermühle“ gestoßen. Insgesamt sind jetzt nur noch 24 Yachten im Rennen von Newport nach Hamburg. (sla)

WIEDERHOLUNGSTAT START AUF „BOATMEN“

Die Crew vom Abendblatt ist wieder dabei

2003 starteten Hans Oestmann und Andreas Sasse auf der Abendblatt-Yacht, diesmal segeln sie auf einem früheren Whitbread-Racer.

Marlies Fischer

„Zwei Wochen nach unserer Rückkehr im Juli 2003 waren Kälte und Nässe vergessen. Da war mir klar, dass ich bei der nächsten Regatta über den Nordatlantik wieder dabei sein muss.“ Hans Oestmann (34) ist ein Mann der schnellen Entschlüsse, und er hält an seiner Entscheidung fest. Vor vier Jahren nahm er auf der „Volksfürsorge II“ an der Daimler-Chrysler North Atlantic Challenge (DCNAC) teil, am Sonnabend geht er in Newport auf der „Boatmen“ beim HSH Nordbank Blue Race an den Start.

zum Beispiel Lammkoteletts mit Rosmarin. Und es gab bis zum Schluss Spiegeleier“, so Sasse. „Im Vergleich dazu ist es beängstigend, wie gut wir dieses Mal organisiert sind“, sagt Hans Oestmann. „Keine Krisenanrufe aus den USA, alles läuft wie am Schnürchen.“ Mittlerweile ist auch die „Boatmen“ in Newport angekommen. Am Donnerstag fliegt Oestmann in die Staaten, um am selben Abend an der großen „Farewell-Party“ im New York Yacht Club (NYYC) in Newport teilnehmen zu können. „Die will ich mir nicht entgehen lassen.“

„Boatmen“ ist Steffen Bluck (43). Oestmann und Sasse kennen ihn schon aus Kindertagen. Und auch das Boot ist ihnen vertraut. „Wir wollten es schon vor vier Jahren chartern, aber es war bereits anderweitig vergeben“, so Oestmann. Nach dem Blue Race liegt das Schiff wieder als „Passage“ im Wedeler Yachthafen. Der Whitbread-Racer wurde 1989 gebaut und ist eine 17,45 Meter lange und fünf Meter breite Rennyacht. Zwölf Mann Besatzung wollen das Boot und sich heil und gesund über den Atlantik bis nach Cuxhaven und Hamburg bringen.

Andreas Sasse wollte in diesem Jahr eigentlich keine Wiederholungstat. „Die Regatta 2003 war so toll und wunderbar. Aber genau deshalb bin ich jetzt doch wieder dabei. Außerdem will ich mir eine Herausforderung wie eine Nordatlantik-Überquerung nicht entgehen lassen.“ Er flog gestern von London nach Boston und reiste mit dem Bus weiter an die Atlantikküste. Skipper und Eigner der

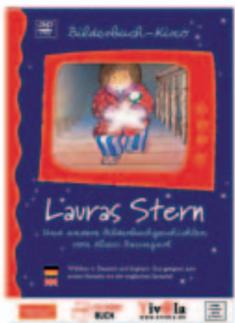
Andreas Sasse rechnet damit, dass die „Boatmen“ drei Wochen unterwegs sein wird. „So lange haben wir mit der Volksfürsorge II“ auch gebraucht.“ Perfekt wäre die Ankunft am 7. Juli auch aus einem anderen Grund. Dann wird Hans Oestmann 35 Jahre alt. „Da könnten wir gleich in Cuxhaven groß feiern“, sagt Sasse. „Eine gelungene Nordatlantik-Überquerung ist doch ein tolles Geburtstagsgeschenk.“

Die Kinder-Mediathek vom Abendblatt.

Vom **Abendblatt** empfohlen!

Lesen, sehen, entdecken und erleben: Die neue Kinder-Mediathek, exklusiv für alle kleinen Abendblatt-Leser, macht es möglich. Unterhaltsam und kindgerecht aufbereitet fördern alle Produkte pädagogisch sinnvoll den spielerischen Umgang unserer Kleinsten mit den aktuellen Techniken und Medien. Besonders attraktiv sind auch die Preise: Alle hier präsentierten Titel gibt es zum exklusiven Abendblatt-Preis von nur € 9,99.

Nutzen Sie die günstige Gelegenheit, mit Ihren Kindern ein paar Stunden voller Spiel, Spaß und Spannung zu erleben!



Lauras Stern – das Bilderbuch-Kino

Sechs komplette Bilderbücher, liebevoll gelesen von Ann-Cathrin Sudhoff (bekannt aus dem „Großstadtrevier“), befinden sich auf dieser DVD. Das Bilderbuch-Kino überzeugt durch ruhige Bilder, sodass sich die Kinder optimal in die Geschichte hineinversetzen und der eigenen Fantasie freien Lauf lassen können.

- Bilderbuch-Kino auf DVD
- Ab drei Jahren
- Bildformat: 4:3
- Sechs Geschichten

- Lauras Stern: 4:56 Min.
- Lauras Geheimnis: 9:20 Min.
- Lauras Sternreise: 6:25 Min.
- Laura und die Traummonster: 7:16 Min.
- Lauras Weihnachtsstern: 7:30 Min.
- Tommy ist kein Angsthasen: 3:21 Min.
- Sprachen: Deutsch und Englisch



Familien-Kino – Spannung garantiert

Der skandinavische Kinderfilm **Elina** wurde beim Filmfest in Berlin mehrfach ausgezeichnet. Der Film erzählt die Geschichte der kleinen Elina, die mit ihrer Familie in Nordschweden lebt und dort mit unvermuteter Stärke und viel Durchhaltevermögen für mehr Gerechtigkeit kämpft.

- FSK: ohne Altersbeschränkung
- Länge: 85 Minuten

In **Der Dolch des Batu Khan** kommen Sebastian und seine Freunde einer Verbrecherorganisation auf die Spur. Der Film wurde 2004 in München als bester Kinderfilm ausgezeichnet.

- FSK: ab sechs Jahren
- Länge: 89 Minuten

Jeder Titel nur **€ 9,99**

(zzgl. € 4,- Versandkosten innerhalb Deutschlands)

Klicken und entdecken: Software für jedes Alter Staunen, tüfteln, lachen: Gleich zweimal auf Entdeckungsreise gehen Kinder mit unserer Spiel- und Lernsoftware. Bei **TKKG – Zelle 13** beweisen sie als Nachwuchsdetektive echten Spürsinn und mit dem liebevoll gestalteten Kinderhelden **Oscar** geht es auf eine unterhaltsame Reise zu den Tieren in der Stadt.

- Windows-CD-ROM (WIN)
- Ab acht (TKKG) bzw. fünf (Oscar) Jahren



Vertragspartner für Ihre Bestellung ist ausschließlich: Tivola Publishing GmbH, Münzstr. 19, 10178 Berlin



5. Juli 2003: Nach ihrer Ankunft in Cuxhaven genossen Hans Oestmann (r.) und Andreas Sasse (l.) eine Zigarre. FOTO: BODIG



Die „Volksfürsorge II“ wurde auch vom Hamburger Abendblatt gesponsert. Die damals ein Jahr alte IMX-45, ein 13,7 Meter langes und schnelles Regatta- und Tourenschiff aus der X-Yachts-Werft im dänischen Hadersleben, belegte den 20. Platz unter 63 Yachten. FOTO: FISCHER



Die „Boatmen“ wurde 1989 als Whitbread-Racer in Frankreich gebaut. Die 17,45 Meter lange und fünf Meter breite Aluminium-Rennyacht hat einen Tiefgang von 3,10 Metern. Der Mast ist 24,10 Meter hoch, die Segelfläche am Wind beträgt 175 Quadratmeter. FOTO: BOATMEN

DAS GROSSE RENNEN VON NEWPORT NACH HAMBURG

Am Sonnabend, 16. Juni, geht es los. 21 Yachten machen sich in einem ersten Start auf den Weg über den Nordatlantik. Das große HSH Nordbank Blue Race 2007 beginnt. Zum zweiten Mal nach 2003 liefern sich ganz unterschiedliche Schiffe einen Kampf auf dem Nordatlantik. Beim DaimlerChrysler North Atlantic Challenge (DCNAC) hatten allerdings 63 Yachten teilgenommen. Ziel ist die Hansestadt.



3600 Meilen: die Strecke des HSH Nordbank Blue Race.

Eine Woche später verlassen drei weitere Schiffe Newport in Richtung Hamburg. Es sind die schnellsten und größten Yachten der Flotte. Mithilfe des verzögerten Starts soll gewährleistet werden, dass alle Schiffe zur gleichen Zeit in Hamburg sind. Der 3600 Seemeilen lange Kurs der Wettfahrt führt von der Ostküste der USA nördlich um Großbritannien herum in die Elbe. Dabei müssen die Schiffe einen imaginären so-

genannten Point Alpha südlich von Neufundland umrunden, der die Eisgrenze markiert. Erst einen Tag vorher wird die genaue Position des Punktes bestimmt, da er sich nach der aktuellen Eisgrenze richtet. In Hamburg erwartet die Segler ein Begrüßungsfest. Am 6. Juli eröffnet an der Kehrweidspitze das HSH Nordbank Blue Race Village. Hier wird

bis zum 15. Juli gefeiert. In den Zelten von fünf Hamburger Hotels werden Speisen und Getränke angeboten. Auf der Bühne findet täglich um 17 Uhr der Segler-Talk mit Christoph Schumann statt, der die Teilnehmer nach ihren Erlebnissen befragt. Hier wird auch die Siegerehrung am 14. Juli abgehalten. Das Race Village ist für alle Besucher geöffnet. (sla)

Jetzt kinderleicht bestellen: **040/707 00 63** (Mo.–Fr. 9–17 Uhr)

Stichwort: **Hamburger Abendblatt**

oder im Internet: **www.abendblatt.de/shop**

EXKLUSIV
Hamburger Abendblatt
www.abendblatt.de

Regatta



STARTSCHUSS
MORGEN UM 22 UHR UNSERER ZEIT
STECHEN DIE YACHTEN IN SEE

LESEN SIE MORGEN IM JOURNAL

Alle 24 Segelyachten,
alle 227 Segler



Auf acht Sonderseiten präsentiert das Hamburger Abendblatt Journal am Wochenende die Menschen, die das harte Atlantik-Rennen wagen: Wir stellen alle 24 Segelyachten und jeden der insgesamt 227 Segler und Seglerinnen vor. Mit dabei sind Boote aus sechs Nationen: Antigua, Deutschland, USA, Irland, Großbritannien und der Schweiz. (iro)

VORBEREITUNGEN JEDE STUNDE, JEDER HANDGRIFF ZÄHLT

Großreinschiff vor dem Start

Ruhe vor dem Sturm? Von wegen! Die Frauen-Crew der „KPMG“ ist seit Tagen im Einsatz.

Sophie Laufer
Newport/Rhode Island

Überall an Bord liegt Werkzeug herum. Daneben Klebeband, Schrauben und Kisten. Junge Frauen schrauben, bohren und schleifen. Unter Deck

auf dem großen Tisch stehen etliche Boxen mit Medikamenten und Verbandsmaterial ausgebreitet worden. Zwei Crewmitglieder sortieren und beschriften hier die Kisten und Säcke. Am Navigationstisch geht Skipperin Inken Braunschmidt noch einmal die große Arbeitsliste durch.

Bereits seit Tagen sind die 14 Frauen der „KPMG“ von früh morgens bis abends damit beschäftigt, ihr Schiff vorzubereiten. Schließlich muss bis Sonnabend morgen alles fertig werden. Alle Reparaturen erledigt sein, die technischen Geräte einwandfrei

funktionieren. Und Segel, Essen, aber auch die Kleidung so gut verstaut werden, dass der Seegang unter Deck nicht alles durcheinander wirft. „Wir haben die Tage hier in Newport ganz genau durchgeplant“, sagt Crewmitglied Antje Wöhnke. „Erst jetzt, einen Tag vor dem Start, wird es langsam überschaubar.“

Am 1. Juni hatte ein Teil der Crew das Schiff in New York übernommen, es in den darauf folgenden Tagen nach Newport überführt und sofort mit den Arbeiten begonnen. Bis zum Beginn der Woche waren nach und nach alle anderen Frauen eingetroffen. „Mit so viel Reparaturen und Arbeit hatten wir aber ehrlich gesagt vorher nicht gerechnet“, sagt Sabine Jüttner-Storp. Die „KPMG“, erzählt sie, war seit dem Spätherbst 2006 in der Karibik unterwegs. „Das Salzwasser und die starke Sonneneinstrahlung haben dem Material einfach sehr zugesetzt.“

Der Motor habe Schäden aufgewiesen, der Generator sei sogar defekt gewesen. Und die Batterien seien so entladen gewesen, „dass wir leider auf die Schnelle noch neue besorgen mussten“, sagt die Skipperin. Die ehrgeizigen Frauen hatten zudem einige technische Umbauten auf dem Programm. Die Rollanlage wurde ausgebaut. Zudem mussten die Frauen die neuen, frisch eingetragenen Segel an Bord bringen und verstauen.

Gleichzeitig wurden für die Überfahrt unnötige Dinge in einem Container verstaut, der in wenigen Tagen zurück auf die Reise nach Hamburg geht. Sogar auf einen Kühlschrank werden die Mädels verzichten. „Es gibt einfach nichts zu küh-



Inken Braunschmidt klariert die Leinen der „KPMG“. FOTOS (2): PRIVAT



Lächeln kann sie trotzdem: Sabine Jüttner-Storp hat alle vier Toiletten gereinigt und repariert.

DIE „KPMG“



Die „KPMG“ ist eine 18,5 Meter lange Yacht vom Typ X-612. Sie wurde im Jahr 1996 von der X-Yachts-Werft an den Deutschen Hochseesportverband Hansa (DHH) ausgeliefert. Seitdem wird sie auf Törns in der Karibik, Nord- und Ostsee eingesetzt. Die 14-köpfige Besatzung wird rund 20 Tage unterwegs sein. Ihr Ziel: Das Schiff schneller über den Atlantik zu segeln als die Crew vor vier Jahren. Damals war die Yacht unter dem Namen „World of TU!“ mit Mitgliedern des Hamburgischen Vereins Seefahrt unterwegs. FOTO: HEIKO RILK/HSH NORDBANK

TÄGLICH EINE SONDERSEITE ZUR REGATTA



Das Hamburger Abendblatt berichtet von Montag an – wie bereits bei der „Daimler Chrysler North Atlantic Challenge“ vor vier Jahren (siehe Ausrüst) – täglich auf einer Sonderseite per Satellit direkt von Bord der Yachten auf dem Atlantik.

Svante Domizlaff wird in einer eigenen Spalte wieder seine ganz persönlichen Beobachtungen und Gedanken zum Abenteuer Atlantik-Überquerung beim HSH Nordbank Blue Race beschreiben.

Das Logbuch der einzigen Frauencrew (auf der Yacht „KPMG“) werden Sie ebenfalls exklusiv täglich auf dieser Seite finden. Außerdem gibt es hier auf einer Karte die aktuellen Positionen der interessantesten Yachten, Hintergrundberichte und Nachrichten sowie die schönsten Fotos der Regatta. Die Website des Hamburger Abendblattes bringt ab Sonnabend unter www.abendblatt.de/regatta einen Schwerpunkt zum Blue Race mit allen Berichten. (br)

len“, sagt Madeleine Krüger und lacht. „Wir hatten zudem jede Menge unnützes Zeug an Bord. Grillkohle, bunte Lampen oder Geschirr.“ In den kommenden drei Wochen werde das alles nicht gebraucht.

Für die letzten zwei Tage vor dem Start stand für die jungen Frauen Training auf dem Programm. „Wir müssen uns ja mit den neuen Segeln erst einmal vertraut machen“, sagt

Braunschmidt. Heute soll dann das frische Essen an Bord geschafft werden. Und jedes Crewmitglied darf seine persönlichen Sachen in den Schränken verstauen.

„Wir können es jetzt nicht mehr erwarten, endlich zu starten“, sagt Frauke Windolph. „Wir haben so lange auf diesen Moment zugefiebert. Nur noch wenige Stunden – und dann geht es endlich los.“

Hochzeitstag
Liebe Inge,
für die schönen 45 Jahre sage ich DANKE.
Dankbarkeit ist die Erinnerung des Herzens.
Dein Norbert
Geesthacht, 15. Juni 2007

Heute am 15. Juni 2007 feiern unsere lieben Eltern und Großeltern
Friedgard & Hans-Joachim Bohle
ihre Goldene Hochzeit
Alles Liebe von Brigitte, Kristine, Bernd, Matti und Nico

Es kommt nicht darauf an, dem Leben mehr Jahre zu geben, sondern den Jahren mehr Leben.
Ann-Catherine Girard
21. 04. 1987 11. 06. 2007
in Liebe Mama und Papa
Nathalie und Lars
Catja
Trauerfeier mit anschließender Beisetzung am Montag, 18. Juni 2007, um 13.00 Uhr, in der Kapelle des Neuen Friedhofes Harburg, Bremer Straße 236.
Statt Blumen und Kränzen bitten wir um Spenden für die Medizinische Intensivstation des UKE auf das Drittmittelkonto/UCHE, Konto-Nr. 104 364 000 bei der HSH Nordbank AG, BLZ 210 500 00, Kennwort: „Konto Nr. 0128/040 – Ann-Catherine Girard“.

Nach schwerer Krankheit verstarb unser Bruder und Schwager
Helmut Lembke
* 28. April 1941 † 25. Mai 2007
In stiller Trauer
Die Geschwister mit Familie
Auf Wunsch des Verstorbenen fand im Juni 2007 eine Seebestattung statt.

Das Präsidium, der Akademische Senat, der Personalrat für das wissenschaftliche Personal sowie die Fakultät für Mathematik, Informatik und Naturwissenschaften der Universität Hamburg trauern um
Prof. Dr.-Ing. Dr. med. dent. h. c. Adolf Knappwost
* 29. April 1913 † 1. Juni 2007
Herr Knappwost wurde 1960 auf die Professur für Allgemeine Physikalische Chemie nach Hamburg berufen und war von 1960 bis 1980 Direktor des Institutes für Physikalische Chemie. Das breite Forschungsspektrum von Prof. Knappwost umfasste Metallkunde, Katalyse, Oberflächenchemie, Tribologische Probleme und physikalisch-chemische Fragen der Zahnkaries. Für diese Arbeiten wurde ihm 1987 die Ehrendoktorwürde der Zahnmedizinischen Fakultät der Universität Tübingen verliehen. Prof. Knappwost war bis zu seinem Tode wissenschaftlich tätig.
Wir alle werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.
Prof. Dr. Ing.-habil. Monika Auweter-Kurtz
Präsidentin der Universität Hamburg
Prof. Dr. Arno Frühwald
Dekan der Fakultät
Prof. Dr. Horst Weller
Geschäftsführender Direktor
Institut für Physikalische Chemie
Prof. Dr. Chris Meier
Leiter Department Chemie

Amtl. Bekanntm., Zwangsversteigerungen
58 C 1/07 **AUFGEBOT**
Herr Wolfgang Peter Höper, geb. am 31. 7. 1949, wohnhaft: Aspelöhe 14c, 22848 Nord-erstedt und Herr Dr. Claus-Jürgen Otto Höper, geb. am 21. 5. 1951, wohnhaft: Am Salteich 5, 21465 Reinbek haben die Kraftloserklärung des Deutschen Grundschuldbriefes, Gruppe 4 Nr. 025555 über die im Wohnungs-Grundbuch von (Hamburg)-Lokstedt Blatt 3232 in Abteilung III unter der Nr. 4 für die Bauparkasse Gemeinschaft der Freunde Wüstenrot gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Ludwigsburg eingetragene Grundschuld über 30.700,- DM (Deutsche Mark) beantragt.
Der/die Inhaber/in des Grundschuldbriefes wird/werden aufgefordert, seine/ihre Rechte beim Amtsgericht Hamburg-Mitte, Sievingplatz 1, 20355 Hamburg, Zimmer B 117, spätestens in dem dort am Dienstag, dem 2. 10. 2007, 11:00 Uhr stattfindenden Aufgebotsverfahren anzumelden und die vorzulegen, widrigenfalls die Urkunde für kraftlos erklärt wird.
Hamburg, 18. 05. 2007 **Amtsgericht Hamburg, Abteilung 58, Oellerich, Rechtspflegerein**
58 II 1/06 **AUFGEBOT**
Auf Antrag von Frau Brigitte Tuttle, geb. Frähsdorf, wohnhaft: In der Flachsau 2, 65611 Grechen-Niederbrechen wird der verschollene Martin Frähsdorf, geboren am 16. November 1952 letzter inländischer Wohnsitz in Margaretenstrasse 74 b, Hamburg aufgefordert, sich bis zum 14. 08. 2007 bei dem Amtsgericht in 20355 Hamburg, Abteilung 58 zum oben angegebenen Geschäftszeichen, Sievingplatz 1, Zimmer A 059, zu melden, widrigenfalls er für tot erklärt werden kann. Alle Personen, die Auskunft über den Verbleib des Verschollenen geben können, werden aufgefordert, dem vorgenannten Gericht ebenfalls bis zum 14. 08. 2007 Mitteilung zu machen.
Hamburg, 30. 05. 2007 **Amtsgericht Hamburg, Abteilung 58, Oellerich, Rechtspflegerein**
915 C 109/07 **AUFGEBOT**
Horst Wilhelm Fuhse als Grundstückseigentümer hat die Kraftloserklärung des Grundschuldbriefes über die im Grundbuch von Billbrook, Band 17, Blatt 564 in Abteilung III unter Nr. 7 für sich eingetragene Grundschuld von 51.129,19 EURO beantragt. Der/die Inhaber/in der Urkunde wird aufgefordert, spätestens in dem auf Donnerstag, 25. Oktober 2007, 9.15 Uhr, Saal 2.01 vor dem unterzeichneten Gericht anberaumten Aufgebotsverfahren seine/ihre Rechte anzumelden und die Urkunde vorzulegen, andernfalls erfolgt die Kraftloserklärung der Urkunde.
Wippmann, Rechtspflegerein **Amtsgericht Hamburg-St. Georg Lübeckertor 4 20099 Hamburg**

Gesundheit, Fitness
Massage zum Hause gehen!
www.mobile-massage-alster.de
Verschiedenes
Trachtendiele, Ballindamm 25, HH-City
Viele Einzelteile bis zu 50 % reduziert!
PC-Doktor 2000 Hard-Software, ISDN
Probleme? Tel.: 040 43260970
Massagekunst aus China, neu: Shiatsu-Reiki in freundl. Atmosphäre 27874654
Haushaltsauflösung m. AK. 0160/95447266
DK-Römo Apartment mit Pool 23494808
Schmerzen durch Kniearthrose?
Die Klinische Forschung Hamburg GmbH sucht Patienten mit Kniegelenks-Arthrose u. regelm. Schmerzmittelbedarf f. eine Arzneimittelstudie mit einem neuen, noch nicht zugel. Medikament. Die Studienteilnahme ist kostenlos. Fahrtkosten werden nach Absprache erstattet. Info: T. 040-460 76 3 33 (Mo.-Fr. ab 9 Uhr). Diese Untersuchung ist den zuständigen Behörden angezeigt.
Gürtelrose
Die Klinische Forschung Hamburg GmbH sucht für eine Therapiestudie Patienten, die nach einer abgeheilten Gürtelrose unter Berührungsschmerzen leiden. Informationen unter: Tel. 040-460 76 327 Diese Untersuchung ist den zuständigen Behörden angezeigt.
Sylt-Strandkörbe
Direkt vom Hersteller
frei Haus HH
Heist bei Wedel 04122 / 8 37 84
Betriebsausstattung
Legometall
maxwilder
Ladeneinrichtungen • Ausstellung
FLENSBURG • 0461-20 200

spalhtes werfen von Kopplern	Auslegung	Feldherr in „Wallenstein“	Schweizer Sagenheld	veralt. für: Türkei	schweizerische Speise	Staat in Südamerika	Hauptstadt (Abk.)	zittrig	
Standbild	Sitz der griechischen Götter		Volk in Kam-bodscha	Teil des Stiefels	immer	Umweltbundesamt (Abk.)			
Wirtschafts-sparte	ruhelos umher-irrender Mensch	Leder-polische				Show	Satz-zeichen		
21. Buchst. d. griech. Alpha-bet		Prosa-erzählung		zuckerhaltig		edle Blume			
ägypt. Sonnengott	Bruder des Romulus		Unruhe-stiftiger Mensch			französisch-schweiz. Strom	ital. Ton-silbe		
greiser griech. Sagen-könig	Ehe-mann	Laub-baum	hasten		stills lautlos	Vorname der Filz-gurtd 1996	dicker Saft		
Teil des Mittel-meers				Erdfarbe, -braun		griech. Göttin			
Fisch-fett		Zeichen-gerät		ver-dickter Pflanzen-zeintel					
Lehr-satz, Lehr-messung	gegarnte Teigkugel	ugs.: Pfandhaus		Nahrung junger Raub-vögel		See-vogel, Lumme	Abk.: An-meldung		
englische Prinz-essin	südost-asiat. Völker-gruppe	Untier	Trenn-komman-do beim Boxen	Teil eines Theater-stückes			AUFLÖSUNG DES LETZTEN RÄTSELS ■■■■■A■■■■■V■M■ ■■■■■B■■■■■D■O■R■N■H■A■I■ ■■■■■A■L■B■O■R■A■K■U■M■S■M■S■ ■■■■■E■K■Z■E■M■R■O■S■T■R■E■I■T■ ■■■■■E■R■K■A■N■T■E■L■E■ ■■■■■T■R■E■S■E■N■O■L■L■A■ ■■■■■W■E■H■R■M■K■U■B■A■N■E■ ■■■■■O■S■A■L■A■T■B■R■S■I■ ■■■■■S■E■M■M■E■L■B■S■I■L■E■N■ ■■■■■M■B■R■U■B■E■L■E■ ■■■■■B■U■E■L■N■P■A■S■ ■■■■■T■A■S■T■E■M■T■A■H■I■T■ ■■■■■R■Z■F■L■I■R■T■A■T■M■ ■■■■■G■R■E■L■E■ ■■■■■P■O■E■ ■■■■■N■P■L■A■N■E■ ■■■■■R■E■I■H■E■F■F■R■ ■■■■■A■G■A■R■M■A■D■A■ ■■■■■H■A■U■S■A■L■E■ ■■■■■M■T■E■R■L■O■S■		
ital. Artikel	Buch über Umgangs-formen		franz-schweiz. Schrift-steller †				st1420.23-2470		

Kontakte für Sie und Ihn
Wellnessmassagen 0151/17 90 81 17
PRIVATSEXT o.f.l. pv 0177-3 37 37 60
AGATHA, bild. Luder, gr. OW, 0171/27 111 99
Er für Ihn Mo - So 0151/18 50 33 00
STUDIO CHRISTINE
Rollenspiele u.v.m. 66 99 85 65-66
BLACKLADY 01520-7 49 98 56 (24h)
Marie Langenhorn Ch. 20 T. 532 45 74
Priv. Intime Treffen! 0171-760 00 73
Punsrap Massage Mo. - Fr. 23 93 98 01
Massagen, bild., attr., a. Hs./Hl. 0174/270 05 34
39 J., zärtl., gr. Busen, ri. Küss., 27 80 57 06
1,5h Zeit? Original Tantra-Ritual 410 44 66
T.N. CCH. billig. L+G. 21. Bus.-Dom.-Tha-Mas. 413 52 889
Verona neu in Eppendorf 20 23 93 10
Exklusive Erotik-Massage 040/774 574
Kuscheln mit reifer Frau 298 98 998
GELIEBTE! f. 1 Std. 50 68 24 09
WEM Erotik Mass. 88 15 66 92
Julia, Langenh. Ch. 20, ziert., König 53035980
Badenixen 531 44 55
18 - 33 J. Küssen und mehr
EWELIN, MEGA OW -viels. 27 88 28 41
MTS E.-Mass. 040-24 82 53 53
57 J., niveau. gefll., 0162/759 11 14
Sie, 28J. su. Lover 0151-57 12 09 41
G. N. NYSCHA, bild. Pfefferschote 881 614 45
Junge Dame, süß, 21 J., Holsteiner Ch. 185 a bei "Wellness" tel. 0174/866908 auch "Escort!"
Hübsch u. willig, Kf. 36, 37 J., 41 42 90 85, a. So.
Sex-Treff gesucht? 0175-5 80 48 56
Heisse Neueröffnung in Berged. 739 27 504
Die feine Art Tantra Ritual 507 928 69
Telefonservice
Ich, GINA mag es wild!
Bin 32 Jahre und suche DICH!
SMS an 0176-88849263

TRANSATLANTIKRENNEN AM SONNABEND UM 14 UHR ORTSZEIT FÄLLT IN NEWPORT DER STARTSCHUSS

3600 Seemeilen bis Hamburg – das Abenteuer beginnt

HSH Nordbank Blue Race 2007: trainieren, kontrollieren, aufklaren, einkaufen, ausruhen – wie die Crews die letzten Stunden vor der Regatta nutzen.

Sophie Laufer
zurzeit Newport/Rhode Island

Es ist windig in Newport, mächtig windig. Die Planen der Zelte schlagen laut hin und her. Fallen und andere Taue klappern gegen die Masten. Manchmal beginnt es sogar zu pfeifen, wenn der Wind an ihnen entlangweht. Die Segler kehren salznass in den Hafen zurück. Viele waren noch einmal in die Bucht von Newport gefahren, um die Segelinstellungen zu prüfen und ein letztes Mal gemeinsam zu trainieren. Die letzten Stunden vor dem Start bescherten ihnen allen einen ersten Eindruck davon, was sie auf dem rauen Nordatlantik erwartet.

„Das hat da draußen ordentlich gepfeiffen“, sagt Gerd Nodop (41), Skipper der „Haspa Hamburg“. „Ich habe meine Crew heute auch zum letzten Mal rausgejagt. Jetzt werden wir noch ein wenig entspannen, bevor es losgeht.“ Er hat sich ein dunkelblaues Frottee-Handtuch um den Hals geschlungen, ein alter Seglertrick. „So bleibt wenigstens der Nacken trocken und das Wasser kann mir nicht den Rücken herunterlaufen.“

Nur wenige Meter am gleichen Steg hängen zwei Männer hoch oben im Mast. Die Crew der „Boatmen“ nutzt die letzten Stunden, um das Boot noch einmal ganz genau zu kontrollieren. „Runter, ein Stück runterlassen“, brüllt Skipper und Eigner Steffen Blunck (44) aus der Höhe. „Die beiden tauschen dort oben eine Rolle aus“, sagt Andreas Sasse (43). Er poliert währenddessen mit Julia Erben (36), der einzigen Frau an Bord, den silberfarbenen Baum. „Wir wollen die Werbebanner noch draufkleben.“

Unter Deck der „Boatmen“ sieht es noch wenig einladend aus. Zwei Crewmitglieder verstauen bereits seit Tagen die Nahrung. Julia Erben, die für die Verpflegung an Bord zuständig ist, hat sich ein ganz besonderes System ausgedacht. In großen Plastikboxen lagert jeweils die vollständige Ration für drei Tage.



Die 134,72 Meter lange „Iskareen“ beim Training unter der Newport Bridge. Skipper Arnt Bruhns (38) und seine Familie waren bereits 2003 beim Rennen über den Atlantik dabei.
FOTOS (2): NICO KRAUSS/ HSH NORDBANK



Jede Wansch an Bord der „KPMG“ wurde auseinandergebaut. Hier kontrollieren (v. l.) Madeleine Krüger (32), Susanne Kring (41) und Stefanie Edeler (34) gemeinsam eine der großen Wanschen.
FOTO: PRIVAT



Auch die Befestigungen der Segel der „KPMG“ wurden von der einzigen Frauencrew genau geprüft.
FOTO: HEIKO RILK/ HSH NORDBANK



Die Berliner Ärztin Melanie Aalborg (32) hat die Bordapotheke der „KPMG“ zusammengestellt, gepackt und beschriftet.
FOTO: PRIVAT



Auf dem Steg überprüft die Crew der „Tutima“ die neuen Segel. Die Yacht startet für den Spiel- und Sportverein Einheit Teterow.
FOTO: PRIVAT

Fleisch aus Dosen, Soßen, aber auch Fertignahrung für schlechtes Wetter und Instantkaffee. Nur Nudeln und Reis sind in gesonderten Kisten gestaut. An der Wand hängt ein genauer Speiseplan. Daneben ein Lageplan der einzelnen Kisten. „So kann man schnell auf die Lebensmittel zugreifen und muss bei dem Seegegang nicht lange suchen“, sagt die Hamburger Verlagsleiterin. Auf den Stegen rennen die Segler jetzt immer geschäftiger hin

und her. Schieben Karren mit Segeln, Kisten und Werkzeug. Andere, wie die Crewmitglieder der „Tutima“, untersuchen auf dem Steg noch einmal die neuen Segel. Im Regattabüro stehen viele geduldig an und warten darauf, dass ihre letzten Fragen beantwortet werden. Oder holen Unterlagen und ihre Trecking-Box ab, mit deren Hilfe alle Interessierten die genaue Position jedes Schiffes im Internet verfolgen können.

Der Adrenalinpegel steigt, eine freudige Erregung hat hier in dem kleinen Hafen jeden gepackt. Nur einer macht sich so kurz vor dem Start noch Sorgen. „Wir sind bestens vorbereitet, alles ist klar, wenn doch nur mein Seesack endlich ankommen würde“, sagt Henner Wachholtz (52). Seit Tagen muss sich der Hamburger Buchhändler nun schon Unterwäsche und Kleidung von seinen Mitsegelern leihen. „Aber auch das ist egal. Die Vorfreude

auf die Regatta lasse ich mir davon nicht versauen.“ Auch auf der 25 Meter langen „Grey Goose“ sind die wichtigsten Arbeiten bereits erledigt. Nur die Kleidung muss die Crew noch verstauen. Die Nahrung für die 16 Segler hat Stella Monaghan, die als Köchin mit über den Atlantik fährt, bereits eingekocht und eingefroren. „Wir wollen nur im allergrößten Notfall Astronautennahrung essen“, sagt Martin Borkmann. Deshalb fahre außer

Skipper Tobias König auch die Köchin wachfrei. „Das heißt, dass beide nicht wie die andere Crewmitglieder in zwei Gruppen eingeteilt sind, die im Wechsel schlafen und segeln. Sie können sich ihre Zeit frei einteilen.“ Und weil König und seine Crew davon überzeugt sind, dass ein gutes Essen wichtig für die Stimmung an Bord ist, wird es auf der „Grey Goose“ auch täglich ein gemeinsames Essen geben. Ein großes Gemeinschaftser-

lebnis ist diese Wettfahrt über den Atlantik insbesondere für die einzige Frauencrew im Feld, die Seglerinnen der „KPMG“. Die 14 Frauen haben in den vergangenen Tagen von früh bis spät an dem Schiff gewerkelt. Jetzt sind sie startklar, nur noch wenige Arbeiten müssen erledigt werden. „Wir werden die restliche frische Nahrung heute einkaufen“, sagt Skipperin Inken Braunschmidt (32). Danach kann das große Abenteuer endlich losgehen.

QUER ÜBER DEN ATLANTIK



Am Sonnabend fällt der Startschuss – dann beginnt das HSH Nordbank Blue Race. Die Wettfahrt von Newport im US-Staat Rhode Island nach Hamburg wird ein 3600 Seemeilen (6667 Kilometer) langer Kampf gegen die Härten des Nordatlantiks. Um 14 Uhr Ortszeit (20 Uhr MESZ) starten 21 der insgesamt 24 Boote am historischen Fort Adams. Die drei schnellsten, die sogenannten Maxi-Racer, stehen erst eine Woche später in See, damit die Teilnehmer ungefähr zur selben Zeit die Ziellinie in Cuxhaven erreichen. Zwei bis vier anstrengende Wochen auf See liegen vor den gut 180 Seglern und 28 Seglerinnen des ersten Starts. Die Maxiyachten, die sich in der zweiten Startgruppe auf den Weg machen,

rechnen mit maximal zwei Wochen für die Überfahrt. Die Route der Regatta führt von der Ostküste der USA erst Richtung Osten, dann nördlich um Großbritannien herum in die Elbe. Einer der Wegpunkte, den die Schiffe passieren müssen, ist der sogenannte Point Alpha. Das ist der Punkt, der die Eisgrenze markiert. Die Segler müssen ihn südlich umfahren – sonst droht die Kollision mit Eisbergen. In Hamburg erwartet die Segler dann ein Begrüßungsfest: Vom 6. Juni an wird an der Kehrwiederspitze im Race Village gefeiert. Die Party soll bis zum 15. Juni andauern. Auf der Bühne findet in dieser Zeit täglich der Segler-Talk mit Christoph Schumann statt, der den Teilnehmern ihre aufregendsten Erlebnisse entlockt. (iro)

DAS RENNEN IN TV UND RADIO

Im Fernsehen kommt die Regatta am Sonntag, 17. Juni, um 19.30 Uhr jeweils im „Hamburg-Journal“ (Wiederholung Montag, 18. Juni, 9.30 Uhr), im „Schleswig-Holstein Magazin“ (Wiederholung Montag um 10 Uhr) und im „Nordmagazin“ (Wiederholung Mon-

tag um 9 Uhr) des NDR. Ab Sonntag laufen auf Hamburg 1 regelmäßig Beiträge in den Magazinen „Life“, „Sport“ und „Rasant“. Im Radio läuft ein Beitrag über den Blue Race am Sonnabend, 16. Juni, 15 Uhr, in „Sport Live“ auf NDR 90,3. (iro)

WETTERPAPST MEENO SCHRADER

Der Mann, der Wind und Wellen voraussagt

Marlies Fischer
Kiel



Weist den Weg und warnt vor Stürmen: Meteorologe Meeno Schrader aus Kiel.
FOTO: PRIVAT

Es wurmt Meeno Schrader (46) natürlich ein bisschen, dass er nicht ab heute beim HSH Nordbank Blue Race über den Nordatlantik segelt. Aber der leidenschaftliche Segler und promovierte Diplom-Meteorologe wird dringend in seiner Kieler Firma „WetterWelt“ gebraucht. Darum bleibt er an Land und weist der Hälfte der Blue-Race-Flotte als „Router“ und Wetterberater zusammen mit seinem Mitarbeiter Sven Taxwedel (30) den besten Weg nach Cuxhaven.

„Routing ist die individuelle Beratung, um ein Schiff auf optimalem Kurs von A nach B fahren zu lassen“, sagt der gebürtige Ostfrieser, der seit seinem vierten Lebensjahr segelt. „Optimal bedeutet, sich so schnell und sicher wie möglich auf dem Meer fortzubewegen zu können.“

Spätestens seit seinen Wetterberatungen für die englische Einhandseglerin Ellen MacArthur, die mit seiner Hilfe nonstop und in Rekordzeit die Welt umsegelte, hat Schrader sich als Router international einen Namen gemacht. Als Regattasegler – 1991 vor Kopenhagen Amateurlweltmeister in der Dreivierteltonner-Klasse – weiß er genau, was seine Kunden wissen wollen. „Die bekommen die passenden Informationen, denn wir

sprechen eine Sprache.“ In E-Mails an die Yachten, unter ihnen die „KPMG“ und die „Toanga“, beschreibt Schrader, was sich in den nächsten Stunden nach seinen Berechnungen in Sachen Wetter, Seegang, Windrichtung, Windstärke, Strömung und Gezeiten tun wird. „Ich gebe einen detaillierten Überblick und schlage einen optimalen Kurs vor.“ Und da jedes Schiff sein eigenes Geschwindigkeitspotenzial hat, wird jeder Beratungstext individuell erstellt.

SO WIRD DAS REGATTA-WETTER

Beim Start südwestliche Winde mit 5 bis 10 Knoten (Windstärke 2 bis 3), teils sonnig, mit zunehmender Bewölkung. Ab Sonntagabend Brisen bis Stärke 5. Von Kanada nähert sich eine Kaltfront der Regattaroute. Sie bringt Anfang der Woche zum Teil starken Niederschlag. Am Dienstag zweieinhalb bis vier Meter hohe Wellen. (Quelle: WetterWelt)

Im Vergleich zur Atlantik-Überquerung DCNAC im Jahr 2003, als Schrader 18 Schiffe beriet, haben sich die technischen Voraussetzungen auf den Booten erheblich verbessert. Satellitenkommunikation sei auf jeder Yacht selbstverständlich. Wegen seiner Beratungstätigkeit musste Schrader zahlreiche Mitsegel-Anfragen ablehnen. Die „Outsider“ des Kieler Skippers Tilmar Hansen hat ihn jedoch als Navigator in die Crew aufgenommen. „Dank der guten technischen Ausstattung kann ich das auch von Land aus machen“, so der Fachmann.

Die nächsten drei Wochen werden Schrader und Taxwedel kaum vom Computer wegkommen. „Wir wollen es in Tag- und Nachtschicht aufteilen“, sagt Taxwedel. „Aber ich denke, es wird eher auf Durcharbeiten hinauslaufen.“

B.O.C.

Der Fahrrad-Megamarkt

www.boc24.de

2 danger RENNRAU TOUR COMP

DURA-ACE KOMPLETTE AUSSTATTUNG

1111,-

Katalogpreis*** ~~1099,-~~

0% Finanzkauf*** **111,-10,-**

10 Monate x

Continental RENNREIFEN GRAND PRIX 4000

Wulststreifen faltbar • 23-622 • Farben: schwarz, blau, gelb, rot • Art.-Nr. 126744/126747/126748/126749

UVP** **27,99**

SHIMANO PEDAL

PD-R540, SPD-SL System, Paar ca. 340 g. Art.-Nr. 123497

Katalogpreis*** **29,99**

Continental SCHLAUCH RACE 28

Größe: 700 x 18 / 25C. Ventil: SV (Schlaverand). Art.-Nr. 101247

UVP** **3,99**

Stresemannstr. 342 | Friedrich-Ebert-Damm 111

B.O.C. Hamburg-Harburg | Info-Hotline: 0 18 05 24 29 39 (14 ct./Min.)

Großmoorbogen 9 | Die Angebots-Preise gelten nur in unseren Märkten in Hamburg.

B.O.C. – AUS BEGEISTERUNG AM FAHRRAD!

Regatta



WETTERVORHERSAGE Im Laufe des Montags überquert eine Kaltfront das Regattafeld. Schon vorher legt der Wind auf Stärke 6 (22 Knoten) zu und springt auf West-nordwest, später Nordwest. Böig und regnerisch.
Meteorologe Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Mit zehn Knoten Fahrt durch die Sternennacht

Es ist zwei Uhr morgens auf der „Taonga“. Wir ziehen auf einer pechschwarzen See durch die Sternennacht. Und langsam sind wir auch nicht! Ganz in der Nähe liegen die „Bank von Bremen“ und die „Norddeutsche Vermögen“. Wir sind nun zwölf Stunden auf See und haben 100 Seemeilen geschafft. Dafür waren die Wetterbedingungen perfekt.

Nach dem Start und dem Zickzack-Kurs der für die Zuschauer ausgelegt war, haben wir direkt Kurs genommen auf die erste virtuelle Wendemarke, die wir in knapp einer Stunde erreichen werden. Es war ein Tag mit strahlender Sonne und auch ziemlich frisch. Aber so einen Tag kann man gut auf der Habenseite verbuchen, mal abgesehen davon, dass wir offenbar den Zucker vergessen haben. Jetzt werden Tee und Kaffee also bitter getrunken.

Hauptthema an Bord ist die Wetterlage. Mit ein bisschen Glück behalten wir achterliche Winde wenigstens bis zum Point Alpha. Etwas wärmer ist es auch schon geworden. In ein paar Stunden können wir die ersten Ausläufer des Golfstroms erreichen. Die Wettfahrtleitung macht sich natürlich Gedanken darüber, dass die Segler nicht übermüdet werden und hat deshalb noch schnell ein paar Schikanen



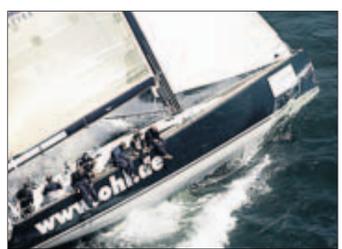
Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

eingebaut. Der Point Alpha wurde, weil die Eisberge diesmal besonders aktiv auf Wanderschaft sind, um 5 Grad nach Osten verlegt. Das bedeutet, unser Kurs verlängert sich um knapp 100 Seemeilen.

Und in der Nordsee müssen wir ein Gebiet umfahren, in dem Gas ins Meer strömt. Wer sich dort aufhält, fliegt entweder in die Luft oder geht vorher schon unter, weil das gasgesättigte Wasser keinen Auftrieb mehr bietet. Na ja, bis dorthin ist es noch weit.

Ich hänge mit einer Schlinge um den Bauch in der Navigationsecke, damit ich nicht durchs Schiff purzel. Wir machen gut 10 Knoten Fahrt und aus dem Cockpit höre ich gerade: „Mann, ist das geil, diese Nacht!“

In der Koje ist das aber auch ganz geil, besonders nach vier Stunden Wache. Und dahin empfehle ich mich jetzt. Vor dem Einschlafen lasse ich mir noch mal den Hinweis durch den Kopf gehen, dass die Mädchen auf der „KPMG“ alle wenigstens 20 Liegestütz schaffen. Da bin ich mir bei den Herren auf der „Taonga“ nicht so sicher, ob die mithalten können. Aber man kommt ja hoffentlich auch so über den Atlantik. Schauen mer mal.



Derzeit das Zuhause von Svante Domizlaff: die Yacht „Taonga“. FOTO: HSH NORDBANK

AUFTAKT 21 YACHTEN AM SONNABEND IN NEWPORT GESTARTET



Ein letzter Gruß vor dem Atlantikrennen

Schon jetzt hat sich das Feld weit auseinander bewegt. Ziel: der Point Alpha.

Sophie Laufer zurzeit Newport (USA)

Es war genau 14 Uhr Ortszeit, als der Präsident des Norddeutschen Regatta Vereins (NRV), Manuel Cadmus, die historische Kanone in der Bucht von Newport im US-Staat Rhode Island abfuerte. Und damit den Start für das HSH Nordbank Blue Race freigab.

Die irische Yacht „Chieftain“ überquerte zwar als erste die Linie vor Fort Adams, musste aber eine Strafrunde um die Starttonne drehen, weil die Crew um Skipper Gerard O'Rourke zu früh gestartet war.

So war es die dunkelblaue Yacht „Varuna“ des Hamburger Skippers Jens Kellinghusen, die vorerst als Sieger aus dem Kampf vor der Linie hervorging. Das älteste Schiff, die „Peter von Seestermühle“, hielt sich hingegen vornehm aus dem Gedränge um eine gute Position heraus. Sie segelte gemütlich, wenige Minuten nach dem Schuss, über die Linie.

Die „Varuna“ konnte ihre Führung nur wenige Sekunden halten. Schnell übernahmen jene Schiffe, die bereits jetzt als Favoriten für die Auszeichnung „First Ship Home“ gehandelt werden, die Spitze. Konnte die „Grey Goose“ des Hamburgers Tobias König die erste gelbe Tonne noch mit einem deutlichen Vorsprung runden, musste sie an der zweiten Marke die Führung an die „Outsider“ von dem Admiral's-Cup-Sieger Tilmars Hansen abgeben. Und auch den Kampf auf den folgenden Meilen entschied die Kohlefaser-Yacht klar für sich.

Schnell verschwanden die 21 Schiffe am Horizont. Der kleine Hafen von Newport, in dem in den vergangenen Tagen die Segler noch ihre Schiffe ausgerüstet und repariert hatten, war nach dem Start beinahe menschenleer. Niemand mehr mit vollbeladenen Karren oder Taschen. Kei-

ne Reparaturarbeiten auf dem Steg. Und keine scherzhaften Zurufe von Schiff zu Schiff. „Was für eine Ruhe“, sagte Torben Knappe vom ausrichtenden Segelverein NRV. „Jetzt werden wir uns auf den zweiten Start vorbereiten.“

Nur wenige Stunden zuvor, gegen 12 Uhr, hatte die Spannung ihren ersten Höhepunkt erreicht. Die teilnehmenden Yachten legten bei strahlendem Sonnenschein und vier bis fünf Windstärken nacheinander ab und sammelten sich im Hafen, um wie an einer Kette aufgereiht vor dem historischen Gebäude des noblen New York Yacht Club entlang zu fahren.

Einige Segler hatten sich für diesen ereignisreichen Moment etwas Besonderes ausgesucht. So grüßten die Crewmitglieder der „Peter von Seestermühle“ ihre Konkurrenten und Freunde



Die Crew der „Peter von Seestermühle“ verabschiedete sich in roten Hosen und dunklen Sakkos. FOTO: BERNDT RÖTTGER



Oben: Dichtes Gedränge an der Startlinie vor dem Fort Adams (v.l.): die deutschen Yachten „Norddeutsche Vermögen Hamburg“, die „Varuna“, die „Taonga“, die „HSH Nordbank“ und die irische Yacht „Chieftain“. Die „Chieftain“ hat hier bereits gewendet, um die Startboje noch einmal zu umrunden. Sie war zu früh gestartet. Links das Startfeld von oben. FOTOS: HSH NORDBANK / KRAUSS

an Land in roten Hosen und mit dunklen Sakkos. Ihre Schiebermützen schwenkten sie im Takt von Hans Albers' „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins“.

Die Segler der „Grey Goose“ standen hingegen in knallgrünen T-Shirts auf dem Vorschiff Spalier. Und die Frauencrew der „KPMG“ grüßte alle Zuschauer immer wieder mit La-Ola-Wellen. „Es geht los“, endlich geht es los“, rief Crewmitglied Stefanie Eder. Und Co-Skipperin Petra Kliba-Schmidt wies ihre Konkurrenten noch einmal launig ein: „Immer schön hinten bleiben. Hier, unser Heck, das dürft ihr vor Euch sehen, mehr nicht.“

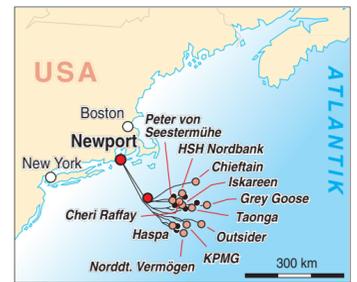
Bereits wenige Stunden nach dem Start vor Newport waren die 21 Schiffe in unterschiedliche Richtungen ausgeschwärmt, um den besten Kurs in Richtung Point Alpha – jenem Punkt, der die Eisgrenze markiert – zu finden. So versuchte die „Outsider“ im Süden den richtigen Wind

zu finden, während die „Chieftain“ einen Schwenker nach Nordosten wagte und dabei vollkommen aus dem Blickfeld der anderen verschwand. Ziel aller Yachten ist vorerst der Point Alpha.

„Die Teams segeln jetzt mit Kurs 80 Grad in Richtung dieses Punktes und werden durchschnittlich etwa eine Woche brauchen, bevor sie den Kurs auf 40 Grad in Richtung Großbritannien ändern können“, so Wettfahrtleiter Alan Green.

Dabei sind für jedes Schiff unterschiedliche Wetterbedingungen nötig. Mit Hilfe der Meteorologen versuchen die Yachten jetzt in die für sie günstigste Region zu fahren. Gestern Nachmittag beklagte die „Outsider“-Crew den derzeit abnehmenden Wind. „Unser Wetterexperte sagt, dass die Schnellen heute ein wenig bestraft werden, verspricht aber Besserung“, schreibt Ole Sartori per E-Mail. „Doch die Stimmung ist trotzdem gut.“

DIE POSITIONEN 17.06. - 17:00 MESZ



„Grey Goose“: Die Yacht führt das Feld an auf Position 40°10.75' N 67°55.58' West. Ihr dichter auf den Fersen segelt die „Outsider“: 39°36.75' Nord, 68°05.49' West. Die „Chieftain“ hält sich nördlicher als der Rest des Feldes. Position auf 40°50.76' Nord, 68°21.72' West. „HSH Nordbank“: 40°24.48' Nord, 68°56.97' West. „Taonga“: 40°04.21' Nord, 68°36.38' West.

DIE REGATTA IM INTERNET

Auf der Internetseite des Abendblatts finden sie unter www.abendblatt.de/regatta einen Schwerpunkt zum Blue Race, in dem alle Berichte gesammelt werden. Dort gibt es auch einen Link zum Fleet-Tracker, mit dem sich rund um die Uhr die Positionen der Yachten verfolgen lassen.

SEGEL-LEXIKON

Wassermacher, Watermaker: Wasserentsalzungsanlage, die aus Meerwasser Süßwasser macht.

G III: Genua III, kleinstes der Vorsegel. Wird bei viel Wind gefahren.

Reacher: Segel für Halbwindkurse (Wind von querab).

E-MAILS VON BORD

Wassermacher defekt

Von der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ schreibt Skipper Torsten Hilbert: „Die Crew ist wohl auf, unser Wassermacher nicht. Trotz erfolgreicher Tests in Newport versagt er uns den Dienst. Wir haben aber genug Wasser an Bord. Derzeit haben wir unsere G III gegen den Reacher ‚Pamela‘ gewechselt und können sehr gut mit ‚Snow Lion‘ und ‚Bank von Bremen‘ mithalten.“

Die Crew der „Albatros“ meldet: „Wir sind als Fünfter über die Startlinie. Dann das große Pech, das Fall reißt und das Groß liegt an Deck. Wir segelten vorerst mit gerefftem Groß weiter. Dank Andreas Clement, der bei 15 Knoten Wind und einiger Schräglage in 29 Metern Höhe das neue Fall wieder einzieht, können wir jetzt wieder richtig weiter segeln.“

„Outsider“: „Nachdem wir auf dem ersten Stück nach dem Start die ‚Grey Goose‘ auf dem Spinnakergang überholt haben, trennten sich unsere Wege beim Punkt C. Während wir uns südlich halten, fuhr die ‚Grey Goose‘ weiter nach Norden. Wer dabei besser aussieht, wird der Punkt Alpha zeigen.“

NEW YORK YACHT CLUB

Abschiedsparede



Vor dem Start der Regatta fuhren alle Yachten eine Abschiedsparede vor diesem noblen Clubhaus in Newport. Der New York Yacht Club (NYYC), gegründet am 30. Juli 1844, schreibt Tradition groß: Jeden Abend wird bei Sonnenuntergang eine Kanone abgefeuert. Die anwesenden Mitglieder und Gäste unterbrechen ihre Unterhaltungen und sehen schweigend dabei zu, wie die US-Flagge auf dem Bootssteg eingeholt wird. Im HSH Nordbank Blue Race war der NYYC Gastgeber im Starhafen Newport. (br) FOTO: BERNDT RÖTTGER

KORREKTUR

„Iskareen“ 13,72 Meter

Das war eine „4“ zu viel: In unserer Reportage über die letzten Stunden vor dem Start in der Wochenendausgabe war die „Iskareen“ 134,72 Meter lang. So groß ist die Yacht natürlich nicht. Sie misst 13,72 Meter. Und: Die Geräte an Bord der Yachten, mit deren Hilfe sich die Position der Schiffe im Internet ermitteln lässt, heißen selbstverständlich „Tracking-Boxen“ – und nicht „Trecking-Boxen“. (HA)

„BANK VON BREMEN“ ZWEI KRANKE AN BORD

Studentin verarztet Crew

Die Yacht „Bank von Bremen“ ging mit zwei Kranken an Bord an den Start: „Mein Wachführer liegt mit Grippe in der Koje“, sagte Skipper Rainer Persch (64). Ein anderes Crewmitglied wurde von einem nicht identifizierten Insekt gestochen und hat einen dick geschwollenen Arm. Glück für die Bremer, dass sich im Hafen auf der Nachbar-yacht „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ die junge Hamburgerin Lena Leschhorn befand. Die 24-Jährige studiert in Kiel Medizin. Sie betreute die Patienten



Die Hamburger Medizinstudentin Lena Leschhorn (24) fährt auf der „Norddeutsche Vermögen“ mit. Sie untersuchte zwei Crewmitglieder der „Bank von Bremen.“ FOTO: B. RÖTTGER

bis zum Auslaufen mit Salben und Arznei. Zudem verordnete sie dem an Grippe erkrankten Wachführer zwei bis drei Tage absolute Kojenruhe. „Da helfen auch keine Medikamente. Das dauert einfach, bis sich der Körper wieder erholt hat“, sagte sie. So musste der fiebernde Segler den Start im Schlafsack miterleben. (br)

„SEEDLER“ HILFE AUF DEM WEG NACH NEWPORT

Segelschulschiff „Gloria“ spendierte neue Batterie

Die Crew der Segelyacht „Seedler“ reparieren. Die Crew lud er zum gemeinsamen Dinner ein. Zum Abschluss bat er Skipper Schinzel, er möge sich doch bitte ins Gästebuch des Schiffes eintragen und ihm bei der Gelegenheit einen Text übersetzen. Die „Gloria“ habe nämlich schon einmal einen deutschen Besucher empfangen, aber die Crew könne leider nicht lesen, was er in das Buch geschrieben habe. Schinzel schaute sich den Eintrag an – er stammte von einem Deutschen namens Horst Köhler. Bundespräsident Horst Köhler. (br)



Die Bark „Gloria“ ging längsseits der „Seedler“. FOTO: PRIVAT

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:



Regatta



WETTERVORHERSAGE Mit starkem Nordwestwind der Stärke 6 (22 bis 25 Knoten) und teils stürmischen Böen bis Stärke 8 geht es ungestüm durch den Dienstag. Drei bis vier Meter hohe Wellen bieten sich zum Surfen an.
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

Champagner auf der „Bank von Bremen“

Hier wurde schon kurz nach dem Start gefeiert: Mit Champagner stießen die Segler auf der „Bank von Bremen“ am Sonntag auf den 47. Geburtstag von Crewmitglied Torsten Messer an. Dazu gab es ein Geburtstagsfrühstück nach Blue-Race-Art: Müsli. Der Maschinenbau-Ingenieur wagt mit dem HSH Nordbank Blue Race bereits seine dritte Atlantik-Überquerung.

In einer E-Mail von Bord meldet die Crew: „An Bord ist alles wohl auf. Nachdem wir bei Point Charlie abfallen konnten, ist der Gennaker oben und wir können im Schnitt etwa 9 Knoten laufen. Am Horizont können wir noch zwei Mitbewerber ausmachen. Vormittags konnten wir mehrere Wale und Mondfische, die gerade unter der Wasseroberfläche trieben, sichten.“

Die 16,25 Meter lange Yacht unter dem Kommando von Skipper Rainer Persch (64) geht für die Segelkameradschaft Wappen von Bremen ins Rennen. Gestern Abend lief das bei Knierim in Kiel gebaute Boot mit 9,2 Knoten bei warmen Temperaturen und ruhiger See in Richtung Point Alpha. (iro)

WETTFAHRTLEITER DER BRITEN ALAN GREEN WACHT ÜBER DIE REGULARIEN

Der Mann für alle Regeln – seit mehr als 30 Jahren



Leitet die Regatta: Alan Green (68) vom Royal Ocean Racing Club (RORC) in London. FOTO: HSH NORDBANK

Es scheint, als könne ihn nichts aus der Ruhe bringen. Wenn Alan Green vom Royal Ocean Racing Club (RORC) in London aus seinem Leben erzählt, dann wirkt er sehr unangenehm, seine Aussagen sind wohl geordnet. So sind auch die Rennen unter seiner Obhut bis ins Allerkleinste durchdacht. Seine Jobs verrietet der 68-Jährige still und leise – und im Augenblick in Newport.

Jeder beim HSH Nordbank Blue Race 2007 weiß: Wenn der Brite, der besonderen

Wert auf die Einhaltung der „Special Regulations“ des Offshore Racing Congress (www.orc.org) legt, die Verantwortung hat, dann befinden sich alle Teilnehmer in fairen Händen.

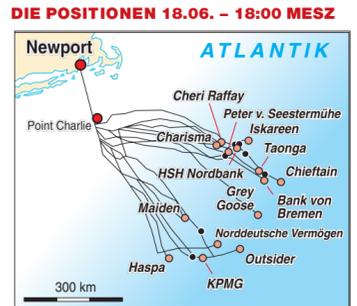
Alan Greens umtriebige Leben besteht überwiegend aus Regeln. Als er im Alter von 18 Jahren mit dem Segeln anfing, war es für ihn wichtig, gewisse Regularien zu verstehen. „Ich wollte wissen, warum was wie funktioniert. Mein erstes Regelbuch war sehr dünn, es hatte vielleicht

zehn Seiten. Das war überschaubar. Trotzdem konnten meine Freunde nicht glauben, dass ich mit so einem Teil herum lief“, erinnert er sich verschmüht.

Als er Mitte 20 war, entdeckte Green seine Liebe für das Offshore-Segeln, ging beruflich nach Malta und rief dort mit dem Royal Malta Yacht Club das Middle Sea Race ins Leben. Wenig später wurde Green vom RORC rekrutiert und hat unter anderem 14 Admiral's Cups und 14 Fastnet Races unter sei-

nen Fittichen gehabt. Er war in der Wettfahrtsleitung diverser Whitbread Races und beim ersten Volvo Ocean Race dabei und leitete bereits vor vier Jahren die Regatta von Newport nach Hamburg.

Warum er seine für Laien doch recht undurchsichtige Arbeit schon seit über 30 Jahren macht? „Ich liebe die See und den Sport. Das, was ich mache, bringt mich mit vielen interessanten Menschen zusammen. Das ist sehr bereichernd“, sagt Alan Green lächelnd. (mag)



Die irische „Chieftain“ segelt ganz vorne auf 39°39.27' Nord, 62°11.18' West. Die „Grey Goose“ folgt ihr: 38°54.26' Nord, 62°40.61' West. „Outsider“: Mit an der Spitze des Feldes auf 38°17.94' Nord, 63°02.91' West. „HSH Nordbank“: 40°21.15' Nord, 64°13.68' West. „Taonga“: 40°01.60' Nord, 63°08.86' West. „KPMG“: 37°53.48' Nord, 64°32.72' West. „Haspa Hamburg“: Schlusslicht auf Position 37°40.95' Nord, 65°45.90' West.

EHRGEIZ 14 FRAUEN WOLLEN GANZ VORN MITFAHREN

Einfach nur noch segeln



Am Start hielt Skipperin Inken Braunschmidt die „KPMG“ noch zurück, doch bereits nach der zweiten Tonne begann die Aufholjagd. FOTOS (2): RILK/HSH NORDBANK

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Zwei Bojen und 30 Meter Tau unterm Kiel

Was für ein Tag! Dabei hatte alles gar nicht so gut begonnen. In der vergangenen Nacht lief uns plötzlich ein Schiff von achtern auf. Ich glaube, es war die „Bank von Bremen“. Sie passierte uns in Rufweite, und so sehr wir uns auch bemühten, sie war nicht zu halten.

Erst bei Tagesanbruch entdeckten wir des Rätsels Lösung. Hinter unserem Heck schleppten wir eine fußballgroße Boje mit, ganz offensichtlich die Markierung eines Hummerkorbes. Die liegen hier zu Tausenden in dem noch recht flachen Wasser des Festlandschelfes und sind natürlich in der Nacht unbeleuchtet. Gott sei Dank war der Wind am Morgen recht mäßig!

Wir haben die Segel weg genommen und dann Kiel und Ruder befreit. Zu Tage kam noch eine zweite Boje, dazu etwa 30 Meter Tau und ein paar Meter Kette. Ich brauche wohl nicht weiter zu erklären, dass man so nicht so recht voran kommt.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

Taktisch entwickelte sich das Race an diesem Tag recht interessant. Unter strahlend blauem Himmel und mäßiger Südwestbrise kam die Flotte gut vorwärts. Der größte Teil des führenden Feldes entschied sich, einen Umweg zu machen und südwärts den Golfstrom anzusteuern – in der Hoffnung dort in den Genuß einer ordentlichen Schiebeströmung zu kommen.

Wir entschieden uns, einen eher direkten Weg zu nehmen und einen warmen Eddy zu suchen, eine Art Nebenströmung, die zwar nicht ganz so stark ist, aber dafür näher am Weg liegt.

Als ich dies schreibe, haben wir den Eddy bereits erreicht. Die Wassertemperatur ist von 14 auf 24 Grad gestiegen und wir sind ordentlich am Schwitzen, zumal uns eine unangenehme Welle und einige aus der Dunkelheit plötzlich auftauchende Böen in Atem halten. In Sichtweite südlich von uns liegt die „Snow Lion“, unsere ärgste Konkurrentin. Wir sind also noch gut dabei.

Jetzt werden Sie sich natürlich fragen, wie man den Golfstrom und seine Eddys findet. Spezielle Wetterdienste liefern Wärmebilder des Wassers im Nordatlantik. Da sieht man farbig die sehr warmen Golfstromgewässer und ihre Strömungsrichtung – so wie Goldadern in einem Bergwerk. Man legt einfach die elektronische Seekarte mit der eigenen Position auf das Wärmebild und steuert das gewünschte Rendezvous an.

Darüber hinaus war dieser Tag einfach nur traumhaft schön. Die ersten Wale kamen in Sicht, die ersten Delfine tobten um das Boot herum, und wir haben auch jede Menge Mondfische gesehen. Das sind so sogroße Fische, die faul auf der Wasseroberfläche treiben und mit ihren Flossen winken. Wer das noch nicht gesehen hat, denkt, es seien Haie im Wasser. Ist aber nur eine absolut harmlose Version von Meeresgetier.

Noch ein Wort zum Essen. Oder doch lieber nicht. Zum Trinken haben wir immerhin Wasser.

Für Montag ist noch einmal ein schöner Segeltag angesagt. In der Nacht soll dann eine Kaltfront über uns hinwegziehen mit Sturm bis Stärke 8, immerhin aus der günstigen westlichen Richtung. Wir werden uns trotzdem vorsehen.

Die Crew der Yacht „KPMG“ will den Rekord von 2003 brechen: in 19 Tagen ins Ziel.

Sophie Laufer Hamburg

Aus dem Gedränge an der Startlinie haben sich die 14 Frauen der „KPMG“ noch rausgehalten. Zu groß war die Gefahr, Schaden zu nehmen. Zu groß und schwerfällig ist ihr Schiff. Sie überließen den kleinen flinken Yachten den Kampf um eine gute Position auf der Linie und überquerten diese erst etwa eine Minute nach dem Schuss. Doch die anfängliche Zurückhaltung hatten sie schnell abgelegt und begannen nach der zweiten Tonne bereits die Aufholjagd. Zusammen mit der „Outsider“ haben die Frauen jetzt einen eher südlichen Weg in Richtung des imaginären Point Alpha gewählt, immer auf der Suche nach dem richtigen Wind. Derzeit liegt die große weiße Yacht im Mittelfeld der Flotte.

Mit dem Startschuss in Newport waren für die 14 Frauen eineinhalb Jahre intensiver Vorbereitung zu Ende gegangen. „Endlich geht es los“, sagte Frauke Windolph (29) beim Auslaufen aus dem Hafen. „Wir wollen einfach los und nur noch segeln. Nicht mehr reparieren, nicht mehr planen, nicht mehr stauen.“ Die Seglerinnen hatten in den vergangenen Monaten

jede freie Minute in ihr Projekt gesteckt. Da wurden in verschiedenen Ausscheidungsverfahren die Mitseglerinnen festgelegt. Alle mussten an Sicherheitstrainings teilnehmen. Auch

ein Wetterseminar stand auf dem Plan. Jedes einzelne Crewmitglied mühte sich zudem im Fitnessstudio. Das Ziel: Mit Leichtigkeit 20 Liegestütze zu schaffen. Und sie wollten

ihr Schiff, die „KPMG“, genau kennen lernen. So war ein Großteil der Crew im Frühjahr in die Karibik geflogen und hatte auf der Yacht trainiert. „Bei einer solch harten Regatta muss

man einfach das Schiff in- und auswendig kennen“, so die Skipperin Inken Braunschmidt (32). „Und mit den Bewegungen, Reaktionen und Kräften der Yacht genau vertraut sein.“ Außerdem habe sich das Team selbst noch besser einspielen müssen. „Es war wichtig, dass wir uns alle ganz genau kennen lernten. Dass wir ein richtiges Team sind.“

Die Unternehmensberaterin aus Dortmund hatte die einzelnen Schritte auf dem Weg zur Wettfahrt ganz genau durchgeplant. Die Crew bildete Arbeitsgruppen, um Logistik, Verpflegung und medizinische Versorgung sicher zu stellen. „Wir mussten uns in vielen Bereichen einfach besser vorbereiten als reine Männercrews oder gemischte Teams“, sagt Braunschmidt.

Denn auch wenn die 14 Frauen den anderen Crews gegenüber kräftemäßig unterlegen sind, „wir wollen ganz vorne mitfahren“, sagt Braunschmidt selbstbewusst. Zumindest solle der Rekord des Schiffes bei der Wettfahrt vor vier Jahren gebrochen werden. Damals war eine Crew des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS) mit der Yacht unter dem Namen „World of TUI“ in 19 Tagen über den Atlantik gesegelt und als erstes deutsches Schiff durchs Ziel gegangen.

Diese Auszeichnung werden die Frauen der „KPMG“ allerdings nur schwer ersiegeln können. Liegen doch zwei deutsche Schiffe bereits jetzt vorn, die auch für den begehrten Titel „First Ship Home“ gehandelt werden.

NUR IM ABENDBLATT: DIE FRAUENCREW BERICHTET

„Das macht Gänsehaut!“

Das glaubt uns niemand: Wolkenloser Himmel, kurze Hose, Sonnenbaden an Deck! Eigentlich sind wir den Eisbergen näher als der Karibik, aber davon ist heute nichts zu merken. Nur die Farbe des Wassers lässt keinen Zweifel: Tiefes Dunkelblau bis zum Horizont – das ist der Atlantik.

Bereits der Start in Newport war ein Sommermärchen. Die ganze Parade zieht beflaggt durch den alten Hafen, die Crews stehen an Deck und winken, die Leute an Land winken zurück, wünschen „Gute Reise“ – viele ganz besonders der „Ladies' Crew“. Wimpel und Fahnen flattern an den Riggs, die Sonne lässt alles glänzen. Die Yachten promenieren geradezu in Richtung Start vor dem alten Fort an der Hafeneinfahrt. Das macht Gänsehaut!

Toll ist auch das Gedränge der Yachten am Start: Alle Schiffe mit vollen Segeln, die Crews wirbeln übers Deck, Kommandorufe von überall her. Und dann sind wir im Rennen, segeln mit den anderen Yachten in den Sonnenuntergang.

Das Feld hat sich nun längst auseinandergezogen. Über Nacht sind fast alle weg, verschwunden hinter dem Horizont. Einige können wir noch mit dem Fernglas verfolgen, bis auch sie verschwinden – irgendwo zwischen blauem Himmel und blauem Wasser.

Morgen ist wahrscheinlich Schluss mit der Idylle. „T-Meeting“, meint Marlene beim Blick auf die Wetterkarte. Gleich drei Tiefdruckgebiete werden sich hintereinander aufreihen und ordentlich Wind bringen. Gut für uns, das



Die Crew der „KPMG“ (v.l.), obere Reihe: Heike Huppertz, Dunja Schmidt, Susanne Krings, Frauke Windolph, Inken Braunschmidt, Edda Thiessen. Mittlere Reihe: Karin Tinnemeyer, Maren Gadischke, Petra Kliba-Schmidt. Vorn: Madeleine Krüger, Melanie Aalburg, Antje Wöhnke, Sabine Jüttner-Storp und Stefanie Edeler.

wird uns vorwärts pusten. Vielleicht heute Abend, vielleicht in der Nacht, das wissen wir nicht, aber wir richten uns auf stürmische Zeiten ein.

Langsam allerdings sind wir auch so nicht. Die neuen Segel sind super, das Schiff läuft gut und der Atlantik rollt nur in kleinen Wellen. Angenehmstes Segelwetter! Wenn alles so weiterginge, dann wären wir in 18 Tagen wieder zu Hause. Aber bis dahin ist es ja noch ein bisschen hin.

ANTJE WÖHNKE

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:

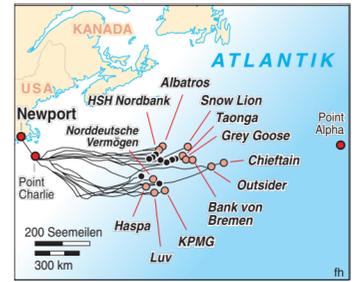


Regatta



WETTERVORHERSAGE Mittwoch weiter sehr durchwachsen und rau. Wind aus Nordwest bis Westnordwest, West drehend. Beaufort 6, teilweise 7, Böen bis 9. Schauer, vereinzelt Gewitterböen mit Gefahr um Stärke 10. Dipl.-Meteologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 19.06. - 17.30 MESZ



Die „Chieftain“ liegt vorn: 39°58.37' Nord, 54°44.76' West; sie macht 9,6 Knoten. Dicht darauf folgt die „Outsider“: 39°48.36' Nord, 55°37.67' West; 10,8 Knoten. „Snow Lion“: 40°58.07' Nord, 57°43.93' West; 10,3 Knoten. „Taonga“: 40°21.47' Nord, 57°58.71' West; 11,3 Knoten. „KPMG“: 38°13.50' Nord, 59°37.92' West; 9,3 Knoten. „HSH Nordbank“: 40°46.46' Nord, 59°54.49' West; 8,1 Knoten. „Luv“: 38°04.93' Nord, 60°11.05' West; 9,6 Knoten. „Maiden“: Schlusslicht auf 39°03.34' Nord, 61°26.95' West; 9,6 Knoten.

DIE REGATTA IM INTERNET

Auf der Internetseite des Abendblatts finden sie unter www.abendblatt.de/regatta einen Schwerpunkt zum Blue Race. Dort gibt es auch einen Link zum Fleet-Tracker, mit dem sich rund um die Uhr die Positionen der Yachten verfolgen lassen. Ständig aktualisierte Informationen bietet die Webseite der Regatta: www.hsh-nordbank-blue-race.com.

SEGEL-LEXIKON

Knoten: Geschwindigkeit beim Segeln; 10 Knoten entsprechen 18,6 Stundenkilometern.
SOG: Speed over Ground (Geschwindigkeit über Grund). Wird vom GPS ermittelt. Im Gegensatz zur Anzeige der Messinstrumente an Bord, welche die Bewegung des Schiffes durchs Wasser angeben, zeigt das GPS die tatsächliche Geschwindigkeit über Grund.
GPS: Global Positioning System (weltweites Standortbestimmungssystem). Satellitengestütztes Navigationsinstrument, das die eigene Position sowie die Geschwindigkeit und den Kurs über Grund anzeigt.

E-MAILS VON BORD

„Boatmen“: „Leider hatten wir heute Nachmittag eine Kollision mit einem etwa zwei Meter großen Mondfisch, der augenscheinlich beim Sonnenbad an der Meeresoberfläche etwas eingerückt war. Es hat ordentlich gerummt. Inzwischen sind wir auf direktem Kurs Richtung Punkt Alpha. Noch 850 Meilen, dann links abbiegen und schnell die verbleibenden 2500 Meilen nach Hause.“
„Varuna“: „Wir trauen der Lady die ersten kleinen Surfs auf sehr zurückhaltenden Atlantikwellen zu. Topspeed bisher 16,5 Knoten.“
„Luv“: „Deckwaschen ist angesagt. Es ist erstaunlich, was sich auf diesem blitzsauberen Meer für ein Schmutz ans Schiff kleben kann.“
„Tutima“: „Traumhafte Segelbedingungen im Golfstrom, der teilweise mit bis zu 3,5 Knoten schiebt. Topspeed 17,1 Knoten über Grund.“
„Peter von Seestermöhe“: „Eine Welle ist über dem Cockpit zusammengeschlagen, hat unsere schöne Kompassabdeckung aus Messing mitgenommen. Es hat so geknallt, das ich in meiner Hundekoje sicher war, das Rigg wäre von oben gekommen.“
„Outsider“: „Mit Geschwindigkeiten bis zu 25 Knoten stoben wir über und durch die hohen Atlantikwellen. Im Schiff ruckte es stellenweise so, dass man in der Koje nach vorne beschleunigt wurde. Erfahrene Schläfer schlafen deshalb mit den Füßen nach vorn.“



EISBERGE DIE SEGLER MÜSSEN JETZT HÖLLISCH AUFPASSEN

„Titanic“-Alarm

Nördlich von „Point Alpha“ lauert Gefahr. Die Eisriesen kommen aus Grönland.

Bei der Wettfahrt durch den Atlantik müssen die Yachten insgesamt zehn Wegpunkte passieren. Der nächste, den die ersten Segler vermutlich morgen erreichen werden, ist der „Point Alpha“. Diesen Navigationspunkt müssen die Crews auf jeden Fall südlich umfahren – sonst droht ihnen das Schicksal der „Titanic“.

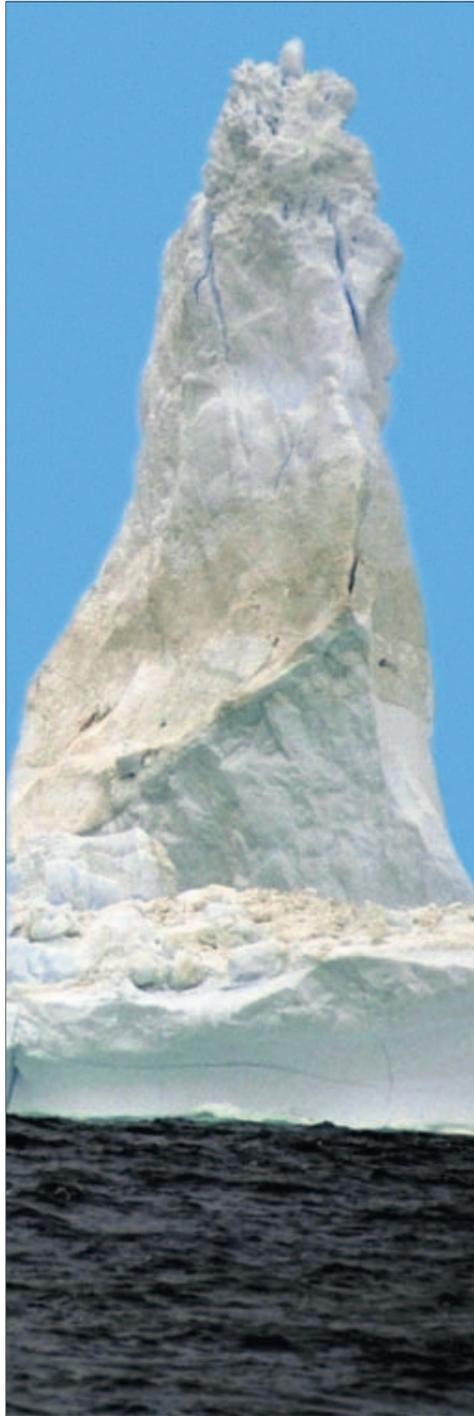
Auf den ersten 1300 Seemeilen gen Westen liegt nämlich ein Gebiet, in das der kalte Labradorstrom aus dem Norden zahlreiche Eisberge trägt. Außerdem kommt hier oft dichter Nebel auf, weil die kalten Wassermassen auf den warmen Golfstrom aus dem Süden treffen. Und dort herrscht starker Verkehr, weil hier die Hauptschiffahrtsrouten zwischen Europa und Nordamerika verlaufen. Um die Kollisionsgefahr zu mindern, darf das Gebiet von den Yachten beim HSH Nordbank Blue Race nicht durchfahren werden.

Welche Gefahr zwischen dem 48 und 42 Grad nördlicher Breite und etwa 48 Grad westlicher Länge schlummert, wurde aller Welt klar, als der angeblich unsinkbare Luxusliner „Titanic“ am 14. April 1912 vor der Küste Neufundlands nach der Kollision mit einem Eisberg sank. Die eisigen Riesen entstehen, wenn Stücke eines Gletschers oder des Schelfeises abbrechen. Gut 10 000 bis 15 000 Eisberge entstehen so jährlich rund um Grönland. Fast 500 von ihnen trägt der kalte Labradorstrom anschließend weit in den Süden. Manche dieser schwimmenden Hindernisse treiben ungewöhnlich weit: Im Jahr 1926 schaffte es ein Eisberg bis 150 Seemeilen vor die Bermuda-Inseln.

Für Segelschiffe können besonders die kleineren Eisberge, die so genannten „Growler“, gefährlich werden. Sie werden nämlich vom Radar-System nicht entdeckt und sind in den Wellen oft nicht zu sehen. Zudem bleibt das wahre Ausmaß der tückischen Brocken unter Wasser verborgen. Nur ein Achtel des Eisberg-Volumens ragt darüber hinaus.

Damit sich das Drama der Titanic nicht wiederholt, unterzeichneten zwei Jahre nach der Katastrophe 13 Nordatlantikaaten das Abkommen SOLAS (Safety of Life at Sea). Heute arbeiten neben diesen Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Japan, Niederlande, Panama, Polen und Spanien in der International Ice Patrol (IIP) zusammen.

Ziel dieser Eis-Beobachter ist es, die Kollisionsgefahr zu verringern. Die Mitarbeiter



Eisberge driften mit dem Labradorstrom. FOTO: ARCHIV/LAIBLE

der IIP überfliegen ständig den Nordatlantik und zeichnen auf, wo Eisberge schwimmen. Außerdem melden die Schiffe ihre Eisbergsichtungen an das International Ice Patrol Operations Center in Groton im US-Staat Connecticut. Mit diesen Informationen, sowie mit Messungen von Wind und Wetter, werden dort die Computer

gefüttert. Sie errechnen dann die voraussichtliche Drift der Eisberge. Alle zwölf Stunden gibt die IIP über Radio und Internet einen neuen Eiswarnbericht heraus. Wer ihn sich als Karte ausdrückt, sieht auf dem Atlantik einen schwarzen Strich. Diese Linie ist entscheidend – sie gibt die Grenze der Eis-Gefahr an.

DAS GEFÄHRLICHE EIS SOLL YACHTEN FERN BLEIBEN

ABENDBLATT: Warum gibt es den Point Alpha und wo liegt er?

ALAN GREEN: Dieser imaginäre Punkt, der nichts anderes als eine Koordinate ist, liegt mitten im Nordatlantik. Er markiert für unsere Segler die Eisgrenze. Alle Schiffe müssen ihn südlich passieren.

ABENDBLATT: Die teilnehmenden Yachten werden bei diesem Rennen weit in den Osten gejagt, bevor sie sich auf den nördlichen Weg nach England machen können. Warum?

GREEN: Das liegt an der Eisbewegung in diesem Jahr. Wenn es wärmer ist, lösen sich mehr Eisberge ab



Der Brite Alan Green ist Wettfahrtsleiter des HSH Nordbank Blue Race.

und machen sich auf den Weg durch den Atlantik. Und in diesem Jahr wurden diese Brocken so getrieben, dass wir die Schiffe ein Stück weiter in Richtung Osten fahren lassen müssen. Nur so können wir sicher gehen, dass das gefährliche Eis den Yachten nicht zu nahe kommt.

ABENDBLATT: Was passiert, wenn die Yachten den Point Alpha nicht südlich runden?

GREEN: Es gibt ein Regelsystem, das die Strafen für Vergehen festlegt. Ein internationales Komitee entscheidet dann, wie die Yachten bestraft werden. Zumeist kriegen die Schiffe, die einen Fehler gemacht haben, zusätzlich Zeit angerechnet. So werden ihnen im Ziel zu ihrer Endzeit entsprechend Minuten oder Stunden hinzugefügt und sie können in der Ergebnisliste nach hinten rutschen. Im schlimmsten Fall können sie disqualifiziert werden.

ABENDBLATT: Wie beurteilen Sie das Rennen nach den ersten Tagen?

GREEN: Bisher ist es eine sehr schnelle Regatta, schneller als vor vier Jahren. Das kann sich aber mit den wechselnden Winden schlagartig ändern. Leichte Schiffe wie „Outsider“ und „Chieftain“ haben von den bisher vorherrschenden Winden profitiert und sind vorgeprescht. Sollte das Wetter allerdings schwerer werden, können große Yachten wie die „Grey Goose“ schnell aufholen.

Diese Berichte hat Alan Green, Wettfahrtsleiter des Blue Race, eingehend studiert. Erst am Tag vor dem Start legte er anhand der Experten-Daten den „Point Alpha“ und damit die Route der Regatta fest. Für die Segler des Blue Race heißt das: Sie müssen südlich von 41 Grad Nord und 45 Grad West bleiben. (ang/iro)

Interview: SOPHIE LAUFER

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Der erste Sturm: Das Schiff torkelt und rollt

Nun hat's zum ersten Mal ganz schön geknallt. Während ich das hier schreibe, ist ein grauer, grauer stürmischer Morgen angebrochen. Es steht immer noch die kurze, steile, völlig konfuse See, die uns die ganze Nacht beschäftigt hat.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.

Dabei fing alles so schön an. Im warmen Golfstrom, der eine schöne lange Welle aufgebaut hatte, sind wir wie die Teufel gesurft. Immer 17 bis 22 Knoten. Aber es wurde immer ungemütlicher. Wir mussten höher an den Wind, zwei Reffs ins Großsegel und die kleinste Fock. Dann ging der Tanz los. In der Nacht war es total finster, schwarze Wolken um uns rum, Gewitter, Sturmböen bis Stärke 8 und dann diese brutale kurze See.

uns noch den ganzen Tag begleitet. Besonders das Steuern strengt sehr an. Ebenso An- und Ausziehen der Klamotten und des Ölzeugs. Und leider haben wir auch fetten Gegenstrom. Kopf hoch, Freunde, auch wenn die Arme lang werden. Morgen mehr.

NUR IM ABENDBLATT: FRAUENCREW BERICHTET

Die erste Dusche im warmen Golfstrom

Kamikaze-Bienchen Sabine hat riesig Spaß am Rad und freut sich über jede Welle, die an Deck kommt und alle nass macht. Aber dank Ölzeug ist auch dies ein Spaß. Inken, Frauke, Sabine und Susi haben als erste heute unter der Decksdusche mit Salzwasser geduscht. Gut gesichert gießen wir uns das Wasser des Golfstroms über den Kopf. Frische an Deck! Unglaublich – das Wasser des Golfstroms hat 24 Grad! Fast wie Zuhause unter der Dusche.



Frauke Windolph (29, l.) und Stefanie Edeler (34) im Vorschiff der Yacht „KPMG“.

Ja, wir haben den Golfstrom erreicht. Dies ist auch der Grund, warum wir so weit nach Süden segeln, um die Stromgeschwindigkeit zu nutzen. Atlantische Begleiter hatten wir auch schon. Eine große Delfinschule hat uns besucht und ist begeistert neben uns her gesprungen. Kurz danach entdecken wir drei riesige Wale, die zwei Schiffslängen neben uns an der Oberfläche schwimmen. Die Tiergewalten des Atlantiks sind echt beeindruckend!

Später am Nachmittag setzen wir wieder den Sturmspinnaker und jagen mit 16,2 Knoten durch die vier bis fünf Meter hohen Wellen.

Wir rauschen dem Point Alpha entgegen. Das ist ein für uns vorgegebener Wendepunkt nach Norden, der den südlichsten Punkt des Treibeises abgrenzt. Von den 1050 Seemeilen bis Point Alpha haben wir schon einiges verssegelt und von Tag zu Tag topen wir unser Etmal (die innerhalb von 24 Stunden zurückgelegte Distanz, Anm. d. Red.). 230 ist unsere aktuelle

Messlatte! So kann's weiter gehen!

Unsere Geschwindigkeit erarbeiten wir uns hart. Häufige Segelwechsel verstoßen uns den Tag, unser monatelanges Krafttraining bewährt sich. Erst Gennaker, dann Genua, dann wieder Gennaker, dann Spi und dann ist der Wind so stark, dass wir jetzt Genua vier und ein gereiftes Groß fahren. Doch wir genießen das herrliche Segelwetter, viel Wind, tolle Wellen und Sonne. Kaum zu glauben, dass wir auf dem Atlantik sind und nicht in der Karibik.

Mit einem traumhaften Sonnenuntergang im Rücken klingt der Tag aus.

STEFANIE EDELER und FRAUKE WINDOLPH

Anzeige



„HSH NORDBANK“ BANKMITARBEITERIN KERSTIN TRÖGER SEGELT AUF DER YACHT MIT UND BERICHTET

Plötzlich war kein Druck mehr auf dem Ruder

Kerstin Tröger von Bord der „HSH Nordbank“

Montag, 18. Juni 2007: Die letzten 36 Stunden verliefen bewegt im doppelten Sinne des Wortes.

Nach einem noch recht gemächlichen (Durchschnitt ca. 8 Knoten) Sonntagnachmittag, der mit gemeinsamem Spaghetti-Essen im Cockpit ausklang, verhüllte ab Abend zunehmend dichter Nebel den Blick auf die durch zunehmenden Wind ruppigere See. Feuchtigkeit zog in alle Ritzen.

Schließlich lassen sich weder Spi noch Gennaker mehr handeln, stattdessen gehen wir mit der kleinen Genua auf Rauschfahrt. Plötzlich der Schreck am Vormittag: kein Druck mehr auf dem Ruder, das große Rad dreht frei.

Wir legen – so gut es geht – bei und montieren die Notpinne, mit deren Hilfe wir uns nach einiger Übung (Bedienung durch zwei Mann über Taljen) auch recht stürmisch fortbewegen, während unter Deck fieberhaft nach der Ursache gesucht wird.

Jan gelingt tatsächlich die Reparatur – nicht unwichtig bei dem, was noch folgen wird. Der Atlantik zeigt uns bei guten sechs Beaufort erstmals die Zähne, was sich bei mir mit zunehmender Seekrankheit bemerkbar macht.

Da erinnere ich mich immer wieder gern an den Starttag des HSH Nordbank Blue Race 2007: Das war ein herrlicher, warmer Tag, mit viel Sonne und einer leichten Brise aus Nordwest. Ich hatte diese Nacht an Bord verbracht, um mich ein wenig auf

meine neue Umgebung einzustellen, und stand bereits früh auf, um in Ruhe die letzte warme Dusche für die nächsten drei Wochen zu genießen.

Nach dem spannenden Start nahmen wir bei bestem Segelwetter mit rund neun Knoten zunächst Kurs auf Point Charlie, einem navigationsrischen Punkt, der uns vom nördlich liegenden Fahrwasser fernhält. Einige Stunden später haben sich die „Grey Goose“, „Outsider“ und andere schnellere Schiffe bereits abgesetzt, andere wie die „Haspa“ sind noch in Sichtweite.

Der Wachrhythmus an Bord der „HSH Nordbank“ hat begonnen: Wir wechseln uns in zwei Gruppen jeweils tags alle sechs und nachts alle vier Stunden mit der Wache ab. Zum Schlafen stehen die bei-

den hinteren Doppelkojen sowie die zwei Salonkojen zur Verfügung.

Es wird verflüxt eng, und wir müssen alle aus der Tasche leben, um unsere Sachen immer griffbereit zu haben. In dieser ersten Nacht treffe ich es nicht so gut, ich habe die ungeliebte Hundewache von 0:00 bis 4:00 Uhr und in meiner Koje kann ich nur mit dem Gesicht mittschiffs schlafen, weil aus der Bordwand ein feiner Duft aus dem Fäkalientank dringt.

Aber mein Schlafsack ist kuschelig warm und nach den Anstrengungen und Aufregungen der vergangenen Tage (und Nächte) habe ich trotz des Lärms der eifrigen Segeltrimmer über mir keine Probleme, mich schnell ins Land der Träume zu verabschieden.



Die HSH-Nordbank-Mitarbeiterin Kerstin Tröger (41) wurde für die Teilnahme an der Regatta über den Atlantik bei einer bankinternen Ausschreibung von einer Jury ausgewählt.

Anzeige

Regatta



WETTERVORHERSAGE „Chieftain“ und „Outsider“ sind schneller als das Tief. Sie haben heute Südwestwind mit Stärke 6, Böen um 8. Für das Verfolgerfeld bleibt es wie Mittwoch stürmisch bis zu Windstärke 9 (45 Knoten) aus Nordwest. Regenschauer. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

„Hinter uns stockwerkhohe Wasserfälle“

Mann, was für ein Ritt! Was sich anfangs als freudiges Yacht-Surfen zeigte, entwickelte sich zu einer atemberaubenden Sturm-Nacht. Im Golfstrom, der uns fast durchgehend gegenläufige Strömung bescherte, bis zu 4 Knoten in die falsche Richtung. Es entwickelte sich ein richtiger Atlantiksturm bis Stärke 9. Besonders unangenehm der steile, wild durcheinander laufende Seegang, der ein vernünftiges Steuern des Bootes fast unmöglich machte. Immerhin, 24 Knoten Höchstgeschwindigkeit sind zu schlagen. Jeder Segler weiß: Das ist ein extrem hoher Wert.



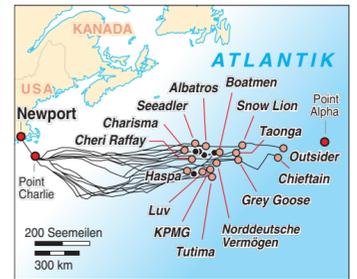
Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

Bei Dunkelheit hatten die Böen so zugenommen, dass wir das Großsegel vollkommen bergen mussten und nur noch unter der zweitkleinsten Genua (IV) abgelaufen sind. Was sich hinter uns an stockwerkhohe Wasserfällen entwickelte, konnten wir nur teilweise erkennen. Atemberaubend. Im Laufe des Morgens hatte der Wind dann etwas nachgelassen und wir konnten das Großsegel wieder setzen. Gute 7 Windstärken herrschen immer noch. An Bord ist alles nass und klamm. Es stinkt, denn wegen der Gischt müssen wir den Niedergang und alle Luken geschlossen halten. Hinzu kommt, dass es wegen des Golfstroms sehr warm ist. Treibhausklima. So vollständige Fröhlichkeit herrscht an Bord nicht, aber die Stimmung ist dennoch gelassen. Eine gemütliche Reise, wie am Anfang gehofft, wird das nicht! Also rein in die nassen Sachen. Bald mehr, hoffentlich Erfreuliches. Noch 400 Seemeilen bis Point Alpha. Dann geht's in den kalten Norden.



Mühsam hält Skipper Jochen Claussen die 15 Meter lange „Taonga“ auf Kurs. Ein Sturmtief türmt seit Dienstag die Wellen drei bis sechs Meter hoch auf. Die mächtig von hinten auflaufende oder von der Seite kommende See ist gerade bei Gegenstrom steil, hart und erbarmungslos. FOTO: DOMIZLAFF PER SATELLIT

DIE POSITIONEN 20.06. - 18:00 MESZ



An der Spitze: die „Outsider“ auf Position 40°45.07.16' Nord, 48°14.10' West; 17,7 Knoten. Dicht dahinter die „Chieftain“ auf 40°13.71' Nord, 48°41.11'; 12,1 Knoten. „Grey Goose“: 40°07.09' Nord, 52°22.14' West; 5 Knoten. „Taonga“: 40°26.40' Nord, 52°37.57' West; 9,6 Knoten. „KPMG“: 39°22.05' Nord, 54°43.86' West; 7,9 Knoten. „Haspa Hamburg“: 39°14.41' Nord, 56°30.49' West; 9,8 Knoten.

DIE REGATTA IM INTERNET

Auf der Internetseite des Abendblatts finden sie unter www.abendblatt.de/regatta einen Schwerpunkt zum Blue Race. Dort gibt es auch einen Link zum Fleet-Tracker, mit dem sich rund um die Uhr die Positionen der Yachten verfolgen lassen. Ständig aktualisierte Informationen bietet die Webseite der Regatta: hsh-nordbank-blue-race.com.

SEGEL-LEXIKON

Luv und Lee: Luv ist die Seite, von der der Wind kommt, Lee die windabgewandte Seite der Yacht.
Steuerbord und Backbord: Die in Fahrtrichtung rechte Seite heißt Steuerbord (grün), die linke Seite ist Backbord (rot).

PLAKAT IM DOCK 10

Ein Gruß an die Segler



Was für eine Begrüßung für die Atlantik-Segler: Der Namensgeber des HSH Nordbank Blue Race 2007 ließ gestern ein 170 Meter langes und 10 Meter hohen Riesenposter am Dock 10 von Blohm + Voss an der Elbe anbringen. Die HSH Nordbank will damit den Seglern ein weithin sichtbares Welcome und Willkommen sagen. Das Poster hängt bis Mitte Juli. FOTO: ANDREAS LAIBLE

E-MAILS VON BORD

Wal rammt Kiel

„Luv“: „Wir sind auf einen Wal gelaufen. Um 20.23 Uhr gibt es einen ordentlichen Schlag. Ich stehe am Ruder und denke: Wieso gibts hier Untiefen? Gleich darauf bläst ein Wal an Backbord seine Atemfontäne ab, unmittelbar neben dem Boot. Ich fürchte, das Tier, das mit unserem Kiel kollidierte, wird eine ordentliche Beule abbekommen haben. Wir sind froh, dass der Wal nicht unser Ruder getroffen hat.“
„Grey Goose“: „Wir fahren zeitweise im absoluten Blindflug in eine schwarze Wand hinein. Wir erfreuen uns ständig wechselnder Windrichtungen- und Stärken. Mat meint, wir würden wohl am Ende aussehen wie Schimpansen. Heute mal keine Wale zu sehen. Dafür haben wir unter Deck jetzt einen Hecht, der hier mit eingezogen ist.“
„Iskaren“: „Boatmen“ ist in Lee ca. 400 Meter voraus, die überholen wir seit gestern Abend minuziös. Heute hat Max Droege Geburtstag, es gab ein Geburtstagslied („Heute kann es regnen, stürmen oder schneien...“) sowie als Überraschung eine Großpackung Twix, die er großzügig an die Wache weitergab.“
„Maiden“: „Morgen Vormittag werden wir den schnellen Eddy erreicht haben. Dann wird bei konstant steifem Wind im Eiltempo auf- und eingeholt, was wir durch den gewählten Südkurs zunächst eingebüßt hatten.“
„Seadler“: „Neben den Tropfen von oben durch die Feuchte im Schiff hat sich letzte Nacht auch Wasser von unten dazugesellt. Das ständige Überkommen der See tut unserer Schiffs Luke nicht so gut. Nach mehreren nächtlichen Schöpfaktionen sind wir nun vorerst mal trocken. Die Luke haben wir versucht, mit Tampon abzudichten. Der Seegang lässt uns an Bord öfter durch die Gegend fliegen. Ab und zu schlägt auch ein Brecher gegen die Bordwand. An Deck bedeutet das eine schöne Dusche.“
„Varuna“: „Alle sind wohlafel und das Essen schmeckt. Da wir uns meistens schon nach wenigen Stunden nicht mehr daran erinnern können, was und wann es zuletzt etwas zum Essen gegeben hat, werden Mahlzeiten jetzt im Bordbuch notiert.“

DIE FRAUENCREW BERICHTET

Schwarzes Segel am Horizont!

Wusch! Gut, dass das Wasser hier im Golfstrom so warm ist. Denn heute haben wir eine Dusche nach der anderen abbekommen. Dabei ist der Anblick großartig! Die Sonne macht das Wasser tieflau, die Gischt gleißend hell. Stürmischer Wind peitscht das Meer auf. Das Schiff müht sich durch vier bis fünf Meter hohe Wellen. Manche kommen von der Seite, heben das Boot so hoch hinauf, dass man meint, schon bis zu den Azoren gucken zu können (der heiß ersehnte Point Alpha, auf den alle Boote zustreben, liegt nämlich gar nicht so weit weg von der Inselgruppe).



Antje Wöhnke berichtet.

Danach aber steigen die Wellen doch ins Boot ein und setzen alles unter Wasser. Unter Deck fühlt sich das Ganze an, als würde das Boot wie ein Rodeopferd umherspringen. Was nicht niet- und nagelfest ist, fliegt umher. Jedem, der sich nicht festhält, geht es ebenso. Seit Stunden!

Am Nachmittag bezieht sich der Himmel. Der Wind nimmt zu, für die Nacht soll es noch einmal mehr werden. Die Vorschiffcrew balanciert unter Brechern vor dem Mast und setzt ein kleineres Vorsegel. Danach sind die Frauen völlig durchgeweicht und erschöpft. Die Küche bietet heute Gemüserisotto aus der Trekkingtüte – aufgießen mit Wasser reicht. Das ist zwar gut bei diesen Bedingungen, aber viel gegessen wird nicht. Da meldet sich zum Nachtschiff – Gummibärchen, salzig versteht sich – Besuch an. Ein kleines schwarzes Dreieck taucht am Horizont auf. Es gibt kaum Zweifel, wer das ist: Die „Tutima“, die auch Richtung Süden gesegelt ist, um den Golfstrom zu finden.

Wir holen Fotoapparate, Fernglas, Filmkamera – Besuch hatten wir lange nicht. Abgesehen von einigen Delfinschulen haben wir hier außer uns selbst keine lebende Seele gesehen. Sogar ein Schwätzchen über Funk halten wir. Sie hatten Nudeln zum Abendessen. Als die Nacht dämmert, sehen wir die „Tutima“ mit ihren Segeln wie den „Fliegenden Holländer“ gespenstisch in der Dämmerung verschwinden. Die Nacht wird stürmisch. ANTJE WÖHNKE

„Wir saßen wie die Affen da...“

Auf der „Haspa“ gab's Bananen zur Stärkung vor dem Sturm.

Während die „Outsider“ und die „Chieftain“ schon fast Point Alpha erreicht haben, segelt die „Haspa Hamburg“ zurzeit am Ende des Felds. Doch die zehnköpfige Crew der „Haspa“, die für den Hamburgischen Verein Seefahrt startet, lässt sich davon nicht stören. An Bord denkt man jetzt an ganz andere Dinge, als die Wettkampfwertung. Denn zurzeit laufen die Vorbereitungen für das vom Wetterdienst angekündigte Tief. „Gleich wird noch eine Trekkingmahlzeit zubereit-

et, damit jeder was im Bauch hat“, kündigten die Segler gestern an. „Alles ist seefest, das heiße Wasser für Tee oder Brühe wird vorbereitet.“

Die Crew unter Skipper Gerd Nodop (41) rechnet schon seit gestern mit kühler Witterung. Die Wache ging dick verummt in Thermo-Unterwäsche, Fleece-Oberteile und Ölzeug an Deck. Doch die Wetter-Vorhersage erwies sich als Fehlalarm. „Wir haben uns professionell angezogen und geschwitzigt wie nichts Gutes! Es war irre warm – und das nachts!“, so heißt es in der E-Mail der Crew. Auch unter Deck wurde kräftig geschwitzigt. Im Inneren der 14,6 Meter langen Yacht vom Typ X-482 herrschten nämlich gut 35 Grad Hitze. „Wir haben



Schlafen auf engstem Raum: Diesen Blick auf die Kojen sendete das Team der „Haspa Hamburg“ via Satellit nach Hause.

Schweißperlen auf der Stirn. Lüften können wir leider nicht, weil immer wieder der Gischt über das Deck fliegt“, klagen die Segler.

Die Jüngste an Bord, die Hamburgerin Amelie Werneker (19) bewies bereits, dass sie kräftig anpacken kann. Als nachts kurz vor Wachwechsel der

Gennaker gegen die G III gewechselt wurde, wachte sie von dem Lärm auf und bot sofort ihre Hilfe an. „So konnte sie den Gennaker unter Deck entgegennehmen. Es gibt schönere Situationen, als aufzuwachen, um ein nasses Segel entgegen zu nehmen!“, lautet die Notiz von Bord.

NEWPORT LETZTE VORBEREITUNGEN AUF DEN SCHNELLEN SCHIFFEN

Drei große Yachten starten am Sonnabend

Im Hafen von Newport (Rhode Island) ist Ruhe eingekehrt. Nur die drei Maxi-yachten der zweiten Gruppe sind jetzt, wenige Tage vor dem zweiten Start zum HSH Nordbank Blue Race, eingetroffen. Die „Rambler“ von Skipper Ken Read liegt bereits seit Tagen in dem kleinen Hafen. Sie wurde aus dem Wasser geholt, um für die Wettfahrt vorbereitet zu werden. Auch die Crews sind mittlerweile in Newport und erledigen die letzten Arbeiten an den drei großen Yachten.

„Obwohl das Schiff gerade einmal vier Jahre alt ist, wurde es noch einmal komplett umgebaut“, sagt Read über die „Rambler“. Die Yacht wurde ihm von dem amerikanischen Unternehmer George David für die Regatta zur Verfügung ge-



Die Yacht „Bon Bon“ ist 24,4 Meter lang. Skipper der 17-köpfigen Crew ist Johann-Stephan Reith.

Die „Parsifal III“ ist mit 54 Metern Länge das größte Schiff der Flotte. Skipper ist der Brite Barry de Kock.



Die „Rambler“ ist einer der Favoriten des Rennens. Skipper der Yacht ist Ken Read.

stellt. Read, der sich gerade mit dem Puma-Racing-Team auf die nächste Round-the-World-Kampagne 2008 vorbereitet, will das Schiff nutzen, um seine Crew zu testen. Die Yacht wird als schnellstes

Schiff der gesamten Flotte gehandelt, denn ein großer Teil der Crew sind erfahrene professionelle Segler. Im zweiten Start fährt auch die 54 Meter lange Yacht „Parsifal III“, das größte Schiff des Rennens.

Die „Parsifal III“ wurde von dem Hamburger Unternehmer Jürgen Großmann für das Rennen gechartert. An Bord sind Segelprofis und Amateure. Der dritte Teilnehmer am Sonnabend ist die „Bon Bon“, eine 24-Me-

ter lange Yacht. Das Schiff wurde erst spät auf die Meldeliste gesetzt. Skipper ist der Hamburger Reeder Johann-Stephan Reith. Auch dieses Schiff ist ein Kandidat für die schnellste gesegelte Zeit. (sla)

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:



Regatta



WETTERVORHERSAGE Der Wind aus Südwest lässt am Freitag bis auf Stärke 5 nach. Der Golfstrom wird spürbar schwächer, die Lufttemperaturen sinken auf 17 bis 18 Grad. Am Wochenende steht eine Schwachwindphase an.
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

„Ich freu mich auf die Elbe“

Es kann sein, dass mir beim Schreiben derzeit etwas der Enthusiasmus fehlt. Aber es ist wirklich nicht so einfach, unter Deck zu sitzen und in die Tasten zu hauen, wenn es draußen krach und rauscht. Wir haben jetzt den dritten Tag hintereinander Sturm mit acht Windstärken.

Immerhin scheint zwischen durch die Sonne, und der Wind weht aus der idealen Richtung. Die See ist schneeweiß, eben wie es sich für einen Atlantiksturm so gehört. Nach vier Stunden Wache, davon wenigstens die Hälfte am Ruder, sind einem die Arme ganz schön lang. 40 Knoten Wind und 14 bis 20 Knoten Speed fordern halt ihren Tribut. Warm ist es derzeit übrigens auch noch. Das Bordleben hat sich prima eingespielt, und wir hatten noch keine Ausfälle – nur die Klobrille ist abgebrochen.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.

Heute Morgen hätte es mich fast erwischt. Ich war an Deck gekommen und hatte es mir in Luv bequem gemacht, da sind wir in die Wellen runtergeschossen wie mit einem Schlitten und dann in die nächste See wie in einen Haufen Schnee reingefahren. Ein halber Meter Wasser schoss über Deck bis ins Cockpit und hat mich fast durch den Seezaun gespült. Nun sitzen alle schön brav angeschnallt im Cockpit. In der letzten Nacht war die Stimmung doch eher mau. Inzwischen ist das vorbei, denn wir haben ganz ordentlich gegessen, und das Schiff ist trotz des Sturms gut zu kontrollieren. Insgesamt macht die Sache doch Spaß, und wenn wir das Glück haben sollten, genau bei „Point Alpha“ die richtige Winddrehung mitzubekommen, um uns nach Nordosten zu schieben, dann wollen wir nicht klagen.

Am allermeisten nervt die stickig-warme Luft unter Deck. Als wir zum Lüften mal kurz den Niedergang aufgemacht haben, ist gleich eine See reingespült. In der Navigationsecke, wo ich schreibe, sitze ich nun auf einer Plastiktüte. In diesem Moment geht wieder eine 40-Knoten-Böe über uns hinweg und dazu Regen. Am schlimmsten ist, dass ich mich selbst nicht mehr riechen kann. Duschen, waschen, baden geht nur in Salzwasser, und der Hecht (*Geruch, Anm. der Redaktion*) im Boot muss schon jetzt abenteuerlich sein.

Unter richtigen Mängeln leiden wir noch nicht, weder körperlich noch seelisch. Aber die schon einmal dabei waren, sagen mal wieder, „dies war mein letztes Transatlantik-Race“, und die es zum ersten Mal machen, sagen auch, dass so ein einmaliger Eindruck ausreicht. Irgendwie scheint das Ankommen in Hamburg der schönste Teil der Reise zu sein. Ich freu mich jedenfalls schon auf die Fahrt die Elbe hoch!

Übrigens beginnen schon jetzt die ersten vorsichtigen Diskussionen, wohin wir nach dem Rennen als Erstes essen gehen.

„Outsider“ rundet Point Alpha als erstes Schiff der Flotte



Die Yacht „Outsider“ unter Skipper Tilmars Hansen war schneller als die irische „Chieftain“ und als erstes Schiff am Point Alpha.

FOTO: HSH NORDBANK/NICO KRAUSS

Das erste kleine Rennen auf dem Atlantik ist entschieden. Die „Outsider“ rundete als erste Yacht den imaginären Point Alpha im Nordatlantik und nimmt jetzt Kurs auf die Nordspitze Schottlands, dicht gefolgt von der irischen „Chieftain“. Die

Wettkampfleitung rechnet damit, dass auch die „Bank von Bremen“, die „Snow Lion“, die „Taonga“, eventuell auch die „Grey Goose“ den Wegpunkt bis heute Morgen passiert haben werden.

Nicht nur an Deck, auch unter Deck der „Outsider“ ist

es mittlerweile nass. „Oben fühlt man sich wie bei einer Lösübung der Freiwilligen Feuerwehr in der Rolle des Feuers.“ Das Schiff bleibt geschlossen, schreibt Ole Sartori von Bord. „Das Kondenswasser tropft von der Decke. Die Gore-Tex sind mit den Be-

dingungen überfordert. Alle sind nass.“ Es gebe aber auch gute Nachrichten: „Alles ist heil geblieben, bis auf drei Schwimmwesten, die sich aufgeblasen haben.“

In den kommenden Tagen soll das Wetter besser werden. Der Meteorologe Meeno

Schrader kündigt eine Schwachwindphase an: „Die Flaute kann sich auf das gesamte Gebiet ausdehnen. Die Schnellen profitieren davon, denn ‚Chieftain‘ und ‚Outsider‘ haben die Chance, es vorher auf die andere Seite zu schaffen.“ (sla/MHW)

SEGELN DIE REGATTA WIRFT FRAGEN AUF – DAS ABENDBLATT BEANTWORTET SIE

Warum geht an Bord so viel kaputt?

Von Fahren unter Motor bis Wasserversorgung: zehn Antworten für Segler und Nichtsegler.

Wie verpflegen sich die Segler?

Jede teilnehmende Yacht hat die Verpflegung anders geregelt. So wird es auf der „Outsider“ während der Tage auf See ausschließlich gefriergetrocknete Trekkingnahrung gegeben. Die „Peter von Seestermühle“ fährt mit Konservendosen über den Atlantik. Auf der „HSH Nordbank“ hat Crewmitglied Christoph Avenarius einen Nahrungsplan erstellt und das Essen gleich selbst hergestellt. Und die „KPMG“ peppt ihre Trekkingnahrung mit Nudeln und Leckereien auf.

Wie groß sind die Betten?

Im Schnitt sind die Kojen maximal 60 Zentimeter breit und 180 bis 200 Zentimeter lang. Das Rausfallen bei starkem Seegang verhindern gespannte Tücher oder Bretter, sogenannte Leesegele.

Wie versorgen sich die Yachten mit Wasser?

Jede teilnehmende Yacht konnte selbst entscheiden,

wie sie ihren Wasserhaushalt regelt. Die Wettfahrtschiffe schreiben vor, dass jedes Schiff eine ausreichende Menge Wasser mitführen muss – was „ausreichend“ bedeutet, liegt allerdings im Ermessen der Skipper. So produzieren einige Schiffe aus Salzwasser trinkbares Wasser. Andere haben die Vorräte in Plastikflaschen dabei. Abgewaschen wird mit Meerwasser.

Wie weit segeln die Schiffe am Tag?

Die schnellen Schiffe wie „Outsider“ und „Chieftain“ haben durchschnittlich 15 Knoten zurückgelegt, das sind 360 Seemeilen in 24 Stunden (eine Meile sind 1,8 Kilometer). Die zurückliegenden Boote haben hingegen nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von sechs Knoten und damit 144 Meilen am Tag geschafft. Bei dem Rennen vor vier Jahren erzielte das Siegerschiff „Zaraffa“ auf der Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 11,1 Knoten, das heißt die Yacht hat gut 264 Meilen am Tag geschafft.

Können Yachten das zweite Starts die anderen einholen?

Wegen der großen Geschwindigkeit, mit der die führenden Yachten „Outsider“ und „Chieftain“ unterwegs sind, wird es sehr schwer für die drei Maxiyachten, sie einzuholen. Wenn sich die Wetter-

vorhersagen bewahrheiten und am Wochenende schwache Winde vorherrschen, haben „Rambler“, „Bon Bon“ und „Parsifal III“ nur wenig Chancen.

Warum gehen so viele Geräte an Bord kaputt?

Die Geräte an Bord der Schiffe sind hochempfindliche elektronische Geräte. Auch wenn sie wasserfest sein sollen: Wassermassen, wie sie in den vergangenen Tagen über das Deck der Schiffe hereinbrachen, halten sie auf Dauer schwer stand.

Wie wird sichergestellt, dass Boote nicht mit Motor fahren?

Die Wettfahrtschiffe bauen auf das sportliche Verhalten aller Teilnehmer. Zudem ist eine Maschinenfahrt bei Flaute leicht durch den Race-Tracker nachvollziehbar. Wenn alle anderen Yachten in diesem Gebiet langsam vorankommen und nur ein Schiff sich fortbewegt, ist klar, dass hier nicht fair gekämpft wird. Die Maschine darf angeworfen werden, um die Batterien zu laden. Natürlich können alle Yachten auch im Notfall ihre Maschine nutzen. Dann müssen sie dies jedoch nachträglich mit der Wettfahrtschiffleitung absprechen.

Wissen die Crews, wo die anderen Teilnehmer sind?

Seit gestern steht den Teilnehmern ein direkter Inter-

net-Link zur Verfügung, damit sie ohne starke Funkverbindung den Race-Tracker per Satellit abfragen können. Bisher hatten sich die Schiffe selbst weitergeholfen. Beinahe alle Yachten wurden von Land über die aktuellen Positionen ihrer Konkurrenten informiert. Das ist erlaubt.

Wie weit können Segler bei guter Sicht sehen?

Bei einer ausgesprochen guten Sicht auf dem Wasser können die Segler einen hohen Mast maximal zehn Meilen weit sehen, so Regattasprecherin Mareike Guhr. Allerdings können die hohen Wellen die Sicht verringern.

Sind die Segler gesichert, wenn sie an Deck arbeiten?

Alle teilnehmenden Schiffe sind nach den Vorschriften der International Sailing Federation (ISAF) ausgerüstet. Dazu gehören unter anderem für jeden Segler Schwimmwesten und ein Gurtschirm für die Sicherung an Bord. Zudem müssen an Bord jedes Schiffes sogenannte Strecktaue angebracht werden, in die sich die Segler einhaken können und sich so sicher an Deck fortbewegen können. Wann Westen und Gurte angelegt werden, entscheidet der Skipper jeder Yacht. Bei den derzeitigen Witterungsbedingungen werden sie jedoch auf jedem Schiff getragen worden sein. (sla)



Banannennetze auf der „KPMG“. FOTO: HSH NORDBANK/KRAUSS

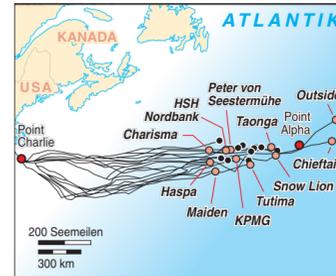


Axel Sanders staut Konserven in der „Peter v. Seestermühle“.



Auf dem Vorschiff der „Haspa Hamburg“ sind alle angeleint.

DIE POSITIONEN 21.06. – 18:00 MESZ



Vorne liegt die „Outsider“: 43°12.88' Nord, 41°05.71' West; 18,1 Knoten. Die „Chieftain“ ist ihr dicht auf den Fersen: 41°44.45' Nord, 41°31.58' West; 17,7 Knoten. „Taonga“: 41°16.52' Nord, 47°13.07' West; 9,8 Knoten. „KPMG“: 40°37.83' Nord, 50°30.73' West; 9,6 Knoten. „HSH Nordbank“: 40°57.85' Nord, 50°58.39' West; 8,6 Knoten. „Haspa Hamburg“: 40°09.71' Nord, 50°30.73' West; 9,8 Knoten.

DIE REGATTA IM INTERNET

Auf der Internetseite des Abendblatts finden Sie unter www.abendblatt.de/regatta einen Schwerpunkt zum Blue Race. Dort gibt es auch einen Link zum Fleet-Tracker, mit dem sich rund um die Uhr die Positionen der Yachten verfolgen lassen. Ständig aktualisierte Informationen bietet die Webseite der Regatta: hsh-nordbank-blue-race.com

SEGEL-LEXIKON

Backskiste: Eingebaute Kastenbank, die als Stauraum dient.
Seezaun: Ums Boot laufendes Drahtgelenker, gehalten von Rellingstützen.

„HSH NORDBANK“

Im Sturm verletzt

Die Hamburgerin Kerstin Tröger (41), unterwegs auf der „HSH Nordbank“, erzählt, wie sie zum ersten Unfallopfer der Regatta wurde: „Eine besonders hohe Welle trifft uns seitlich, das Schiff bockt, befördert mich quer durch das ganze Cockpit. Noch bevor ich mit der Schläfe auf der Backskiste aufschlage, bleibe ich mit dem Fuß unter dem knapp über dem Boden installierten Sockelrohr hängen. Zu dritt befördern mich Christoph, Jan und Martin den steilen Niedergang hinunter, ziehen mir das nasse Ölzeug und sehr vorsichtig auch die Stiefel aus. Ich zittere am ganzen Leib. Ich werde liebevoll mit Decken, Kissens und Trost versorgt, während Christoph mein schmerzendes Bein untersucht. Ich kann die Zehen und auch den Fuß einige Millimeter bewegen, aber der Außenknöchel ist geschwollen und tut bei der kleinsten Berührung höllisch weh.“

E-MAILS VON BORD

Die Crew ist ratlos

Von Bord der „Cheri Raffay Hamburg“ berichtet Leopold Reck (59, Foto): „Wir sind die letzten Tage auf der Suche nach den Eddys Zickzack gefahren und hatten kurzzeitig sogar Strom mit, leider nicht beständig. Lohnt sich noch der Umweg weiter nach Süden? Inzwischen sind wir ratlos, welche Entscheidung richtig ist. Die Mannschaft diskutiert.“

„Passage“: „Haben gestern nach zähem Ringen die ‚Iskareen‘ fast in Rufweite vorbeiziehen lassen müssen. War ein spektakuläres Kopf-an-Kopf-Rennen, mit teilweise mehr als 17 Knoten. Heute Nacht haben wir sie allerdings wieder kassiert bei 40 Knoten Wind.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Das Wasser fegt von allen Seiten übers Deck. Während das Ganze draußen im Cockpit noch prima ist, wird es unter Deck zur Tortur. Das Schiff fühlt sich an, als ob man mit einem Sieben-Tonnen-Lkw die Treppen hinunterfährt.“

Die „Peter von Seestermühle“ schickt ein Foto der stürmischen Ausichten von Deck (links) und schreibt: „Nachdem wir in

der letzten Nacht das Großsegel bergen mussten, laufen wir jetzt wieder unter vollen Segeln. Bei aller wilden Sturmseegelei geht es unter Deck beschaulich zu. Der durch überraschendes Angelglück verschobene Lambraken gelang trotz (oder wegen?) der Schaukelei hervorragend.“

„Tutima“: „Unser Vorschiffsmann Jan Brügge war wieder zweimal im Mast, um kleinere Schäden am Groß zu beheben. Zurzeit fahren wir unter Sturmfock. Gewaltige Wellenberge türmen sich seitlich auf. Am späten Abend hatten wir kurz Sichtkontakt zur ‚KPMG‘, schnell waren sie wieder zwischen den dunklen Wassermassen verschwunden.“

„Maiden“: „Es war nicht unser Tag. Das WC funktioniert nur ‚klein‘, die Pumpe baut kein Vakuum mehr auf, das Rührrei fürs Omelette fliegt bei einer größeren Welle in den Durchgang unter Deck; aus drei Luken und dem Coffeegrinder tropft es unter Deck direkt in die Kojen; Duct Tape und Toilettenpapier müssen rationiert werden. Zu allem Überfluss beschloss auch noch der Propeller, sich in eine aufgeklappte Stellung zu begeben und lautstark mitzudrehen.“

NUR IM ABENDBLATT: DIE FRAUENCREW DER „KPMG“ BERICHTET TÄGLICH VON BORD

Unser Smut Dunja und ihr kleines „Helferlein“

Der Gasherd schwankt von vorn nach hinten, der riesige Topf macht bei jeder Welle gefährliche Nickbewegungen. Dunja stochert im undefinierbaren braunen Inhalt – Linsensuppe aus dem Trekkingvorrat – und schwankt ebenfalls. Das hat sie sich anders vorgestellt. Seit sie zum Smuten, also zum Kochen an Bord, eingeteilt ist, fühlt sie sich wie ein Galeerenhäftling, verbannt unter Deck. Statt draußen mit den anderen auf der Kante zu schwatzen, hockt sie nun drei Tage unter Deck und hütet die Pantry, die Küche an Bord. Und alles nur, weil sie ein Pflaster an der Hand hat, an das kein Salzwasser kommen soll. Die Ärztinnen an Bord waren sich einig, dass sei besser so, und „schwups“



Die „KPMG“ im Sturm, fotografiert von Bord der „Tutima“ (l.). Frauke Windolph (29, r.) im Cockpit. Die Kräfte der Frauen wurden bei dem Sturm stark strapaziert.



hat Skipperin Inken Dunja zum Smut erklärt.

Große Künte braucht das eigentlich nicht. Sollte man denken. Nudeln mit Soße oder die Beutel Trekkingnahrung mit heißem Wasser aufzugießen, das bewerkstelligt jeder. Aber das klingt nur einfach. Die Skipperin hat nämlich eigens ein kleines Dokument erstellt: „Smut's kleines Helfer-

lein“. Da steht genau drin, wer wann was und wie viel bekommt. Damit alle Vorräte bis Cuxhaven reichen. 25,2 Liter Wasser darf eine Wache pro Tag vom Wasser aus den Tanks verbrauchen. Das kulinarische Leben an Bord passt auf zehn Seiten Tabellen, die regeln, welche Tüte wann aufgerissen wird. Das „Helferlein“ ist schon ziemlich ab-

genutzt, Smuten bei uns an Bord will offenbar gelernt sein. Dunja legt das Heftchen gerade zum Rühren der Linsensuppe aus der Hand. Schließlich wacht sie auch über 0,6 Liter Tee pro Nase und managt vierzehn Wasserflaschen, die nach einem ebenfalls ausgerechneten System befüllt werden. „Mädchen, teilt es euch ein.“

Die Dienstzeiten allerdings sind unchristlich: Wenn morgens um sechs der Tagesrhythmus beginnt, ist auch für Dunja die Nacht zu Ende. Frühstück. Klingt toll, bedeutet aber: Müllschüsseln ausbalancieren und irgendwo eine Kaffeetasse festklemmen. Alle sechs Stunden und in der Nacht alle vier Stunden wechseln sich die Wachen ab. Das heißt: Sechs kommen nass von oben, holen Suppe und Tee ab. Die anderen kommen aus der Koje, holen sich auch ihr Essen ab, um an Deck nass zu werden. Vier Stunden später das Ganze wieder andersherum. Dunja sieht sie kommen und gehen und wäscht anschließend das Geschirr ab. Irgendwie stressig der Job, findet Dunja. Draußen an den

Strippen ziehen macht mehr Spaß. Und dann die „Goodie-Tüten“ plündern. Tüten mit Schokolade, Nüssen, Gummibärchen – vom Smut klar abgezählt, versteht sich.

Am Nachmittag ist Zeit für Entspannung. „Die Küche ist geschlossen.“ Das „Helferlein“ kommt in eines der Netze, die von der Decke baumeln, und Dunja lässt sich für eine Entspannungseinheit am Heck nieder. Das nächste Mal überlegt sie zweimal, welchem Arzt sie ihre Pflaster zeigt. Vor ihr türmen sich die Wellen haushoch, die Sonne ist gleißend hell auf der weiblichen Gesicht. Der Wind faucht mit Sturmstärke. Dunja zupft sich die Augenbrauen. Ist halt eine Frauencrew. ANTJE WÖHNKE

Regatta



WETTERVORHERSAGE Mit starkem Nordwestwind der Stärke 6 (22 bis 25 Knoten) und teils stürmischen Böen bis Stärke 8 geht es ungestüm durch den Dienstag. Drei bis vier Meter hohe Wellen bieten sich zum Surfen an.
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

EXKLUSIV LOGBUCH
VON SVANTE DOMIZLAFF

Die See ist rau,
und es wird
langsam kühler



Zwei Crewmitglieder an Bord der „Taonga“ auf bewegter See.

Eben haben wir Point Alpha umrundet. Es ist vier Uhr nachts, zappenduster, und wir haben bei immer noch sechs Windstärken – eine „very choppy sea“, wie der Wetterdienst meldet. Was klingt wie ein fernöstliches Nationalgericht und wie Zerhacktes, entspricht dem Bild, was sich hier draußen seit Tagen ergibt.

Eine wilde, steile, konfuse, eben eine zerhackte See. Wenn, wie in dieser und der vergangenen Nacht, völlige Dunkelheit herrscht, ohne Mond und Sterne, nur die am Mast angebrachten rötlich in der Dunkelheit leuchtenden Digitalzahlen für Windstärke, -richtung, -einfallswinkel und Speed dem Blick einen Halt verleihen, dann hat das etwas sehr Unwirkliches. Regelmäßig wie Schnee aufleuchtende, brechende Wellenkämme zeigen, dass wir nicht auf der Alster, sondern mitten im Nordatlantik sind. Immerhin ist es mit 20 Grad noch recht warm. Die letzte Nacht hatte mit 13 Grad und Dauerregen schon einen Vorgeschmack auf weiter nördliche Breiten gegeben. Ein Trost: Dann werden auch die sechs Dosen Bier, die für das Erreichen von Point Alpha an Bord geschmuggelt wurden, die richtige Temperatur haben.

Der vergangene Tag war nicht gar so unangenehm. Kräftiger Schiebewind, zwischen den Schauerstaffeln kam immer wieder die Sonne heraus, am Abend brachen die letzten Strahlen spektakulär durch eine schwarze Wolkenbank, ganz wie auf einem heroischen Kap-Hoorn-Gemälde. Im Gegensatz zur DCNAC haben wir bislang kaum Meerestier gesehen. Scheinen alle den Sturm in der Tiefe abzuwehren. Am Morgen haben wir einen offenbar schlafenden Wal mit hoher Fahrt in 20 Meter Entfernung passiert. Ein Glück, dass ich in der Koje lag, sonst hätte ich wieder meine Wal-Krise bekommen. Ab und zu verfolgt uns ein Delfin, was



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.
ILLU: JÖRG DOMMEL

stets spektakulär ist – nicht so sehr sein Schnaufen, sondern die vom Meeresleuchten hell erleuchtete Spur, die er hinter sich herzieht. Außerdem gesichtet: eine couchtischgroße Meeresschildkröte und ein Segel achtern am Horizont. Könnte die „Bank von Bremen“ gewesen sein, die uns mittlerweile ein Stück überholt hat, weil wir auf eine Winddrehung immer noch warten und kurz vor Point Alpha noch einmal 2,5 Meilen Strom auf die Nase bekommen haben.

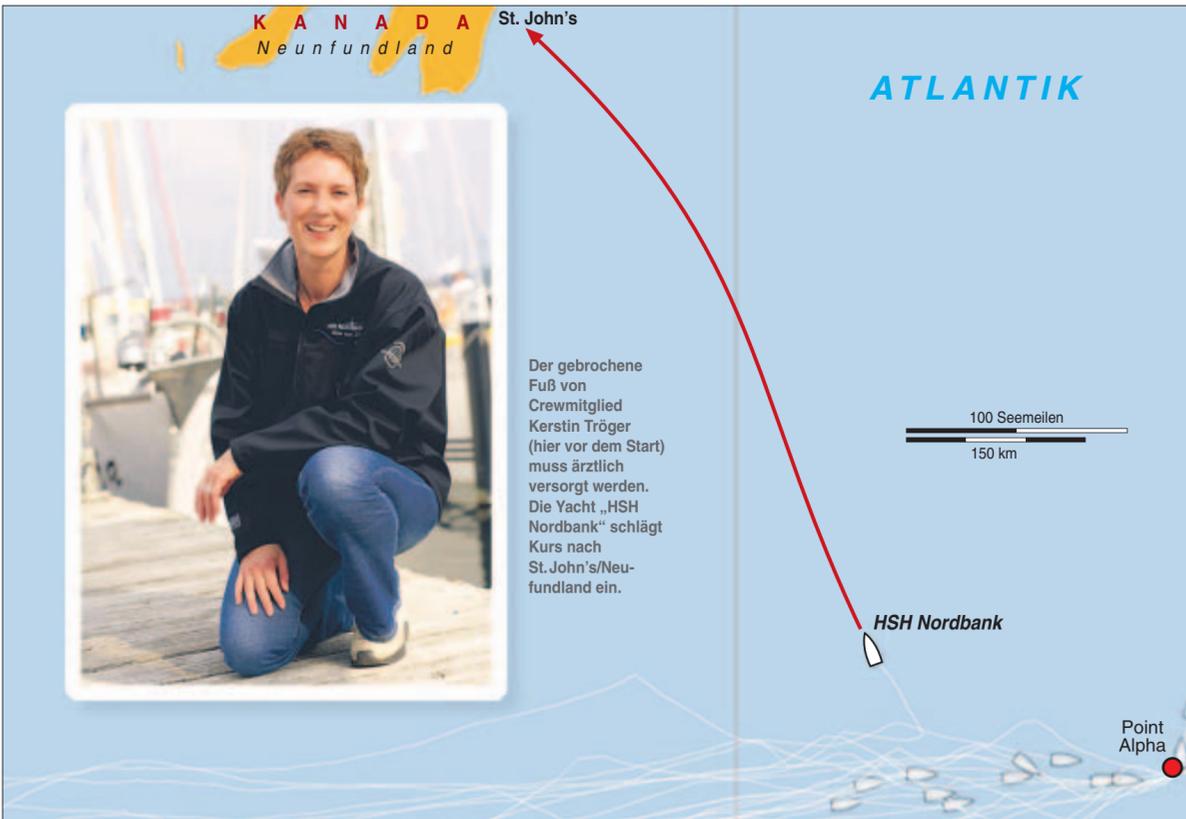
Aber bis Hamburg ist es noch weit, und die nächste Herausforderung taktischer Art folgt. So sagt die Meteorologen ein Hochdruckgebiet mit Flaute auf unserem Kurs voraus. Es soll am Wochenende wirksam werden und zwingt uns, nach Nordosten auszuweichen, wo der Wind etwas länger stehen soll. Mal sehen, ob wir die Bremer Banker da wieder treffen. Ganz umgehen lässt sich das Hoch offenbar nicht.

Trotz eines Herpes, eines eingewachsenen Fußnagels und eines verstauchten Fußes ist die Stimmung an Bord sehr gut. Warum das mit den Essenseinkauf nicht geklappt hat, liegt wohl auch daran, dass unser Proviantmeister kurz vor der Reise abspringen musste und wir zu viele Steuerleute und zu wenige Hausfrauen an Bord haben. Wer hätte gedacht, dass ein Stückchen Corned Beef mit Cracker das Highlight eines Tages sein würde? Außer Wasser gibt's nichts. Wie im Knast. Muss ja mal gesagt werden.

Jetzt muss ich wieder raus, noch ein Stündchen ans Ruder. Die rasche Reise zum Point Alpha hat die Jungs schon so in Euphorie versetzt, dass sie über nichts anderes reden als die Ankunft in Hamburg, die demnach unmittelbar bevorsteht. Wenn wir uns da nicht täuschen.

„HSH NORDBANK“ SEGLERIN BRACH SICH DEN FUSS – YACHT MUSS ABDREHEN

Kurs in Richtung Krankenhaus



Der Race-Tracker von Freitagabend zeigt deutlich, dass die „HSH Nordbank“ bereits nach St. John's (Neufundland) abgedreht ist. Dort soll die verletzte Kerstin Tröger ärztlich versorgt werden. Die Crew der Yacht will später ins Rennen zurückkehren und die Regatta in Hamburg beenden. GRAFIK: F. HASSE/FOTO: HSH NORDBANK

Verletzte ist
Mitarbeiterin der
HSH Nordbank.
Yacht will später
weiterfahren.

Es war keine leichte Entscheidung für die Crew der „HSH Nordbank“. Aber die acht Segler an Bord der Luffe 48 waren sich nach kurzer Diskussion einig: Ihre verletzte Mitseglerin Kerstin Tröger muss ärztlich versorgt werden. „Wir laufen den nächsten Hafen an“, meldete das Schiff am Freitag von Bord. Die Yacht änderte ihren Kurs und steuert nun St. John's (Neufundland/Kanada) an. „Das Risiko bleibender Schäden war einfach zu groß. Das wollte keiner riskieren“, so Gesine Dähn, Sprecherin der HSH Nordbank.

Die 41 Jahre alte Hamburgerin war bereits am Dienstag von einer enormen Welle quer durchs Cockpit geschleudert worden. Dabei hatte sie sich eine Fußverletzung zugezogen. Drei Crewmitglieder mussten ihre Mitseglerin unter Deck tragen. Dort wurde Kerstin Trögers Fuß gekühlt, mit



Auf der „HSH Nordbank“ segeln sieben Männer und eine Frau. Kerstin Tröger ist stellvertretend für die Mitarbeiter des Unternehmens dabei. Sie wurde unter vielen Bewerbern ausgewählt und hat von Bord an ihre Kollegen berichtet.
FOTO: KRAUSS/HSH NORDBANK

Verbandsmaterial versorgt und geschient. „Sie wollte zunächst unbedingt weitersegeln und ihrer Crew die Wettfahrt nicht kaputt machen“, so Dähn, die in engem Telefonkontakt mit Schiff und Wettfahrtleitung steht.

Doch nachdem in den vergangenen Tagen die Schmerzen im Fuß zunahm, hätten sich die Segler am Freitagmorgen beraten und einen Arzt in Kiel um eine telefonische Diagnose gebeten. Schnell stand fest: Der Fuß muss operiert werden. Und das nach Möglichkeit innerhalb der nächsten zehn Tage. „Die Gesundheit aller Crewmitglieder hat

auch bei einer Transatlantikregatta absoluten Vorrang vor sportlichem Ehrgeiz. Das Regattaergebnis rückt da automatisch in den Hintergrund“, sagt Dähn.

Nach der medizinischen Analyse informierte die Wettfahrtleitung des HSH Nordbank Blue Race so gleich alle betroffenen Seenotrettsstellen (MRCC Bremen, JRCC Norfolk und JRCC Halifax). Die Seenotrettung Halifax prüft, ob die Seglerin per Schiff abgeholt werden kann. Außerdem wurden die Wetterexperten Meeno Schrader und Bill Biewenga mit einer spezialisierten „HSH Nordbank“-Zugschnitten

Analyse der Wettersituation und der bestmöglichen Routenvorschläge beauftragt.

Skipper Martin Friedrichs (45) entschied sich schließlich nach dem Studium der Kursoptionen und einem erneuten Gespräch mit dem Arzt für ein Ablaufen nach St. John's. Der Hafen liegt etwa 450 Seemeilen entfernt und kann voraussichtlich bis Sonntagabend erreicht werden. In St. John's wird die Seglerin von Ärzten erwartet.

Die Yacht, die nun zu nächst aus der Regatta ausgeschieden ist, will hingegen sobald wie möglich nach dem Absetzen von Kerstin Tröger die Reise

nach Cuxhaven fortsetzen, um die Route zu vollenden. Und kann voraussichtlich sogar innerhalb der Regattawertung weiter mitfahren, „wenn sie genau an dem Punkt wieder in die Wettfahrt einsteigt, an dem sie am Freitag ausgestiegen ist“, sagt Dähn. Die genauen Bedingungen einer weiteren Teilnahme prüft die Wettfahrtleitung derzeit.

Für Kerstin Tröger ist dieses Ausscheiden besonders traurig. War sie doch unter vielen Bewerberinnen in ihrem Unternehmen, der HSH Nordbank, ausgewählt worden, an der Regatta teilzunehmen. „Einmal über den Atlantik, davon träumen doch alle Segler“, sagte sie noch kurz vor dem Start über ihre Teilnahme. „Und als sich mit der bank-internen Ausschreibung die Chance bot, musste ich es wagen. Ich hätte mich sonst mein Leben lang gefragt, was wäre, wenn...“

Dennoch geht es Kerstin Tröger nach Angaben der Wettfahrtleitung den Umständen entsprechend gut. „Natürlich liegt mir die Sache enorm im Magen. Vor allem, die Regatta nicht beenden zu können, ist furchtbar ärgerlich“, so Tröger. „Aber es ist die richtige Entscheidung.“ (sla)

BORD-TAGEBUCH EIN BERICHT VON DER „HASPA HAMBURG“

Wasser an Bord – alle Mann an Pumpe, Pütz und Schwamm

Skipper Gerd ist vom Glückern unter seiner Koje aufgewacht. Und hat sofort die Crew alarmiert. Nachdem die Matratzen hochgenommen und in den Stauraum unter den Kojen geguckt wurde, kam heraus, dass ein nicht geringer Wassereintrich Steuerbord in der Achterkoje ist.

Pütz, Pumpen und Schwämme wurden zum Entfernen des Wassers eingesetzt. Nach einer Stunde Arbeit konnte die Freiwanne wieder schlafen gehen.



Die Crew der „Haspa Hamburg“ bei Nacht. Trotz harter Arbeit und rauhen Wetters ist die Stimmung an Bord ausgelassen.

Doch die Ursache des Wassereintrichs wurde noch nicht behoben. Bei Tageslicht wollten wir nachsehen, woher das Wasser kommt.

Wenig später ist dann die Steuerbord-Wache auf die Suche nach dem Wassereintrich gegangen. Bald war klar, dass das Wasser durch

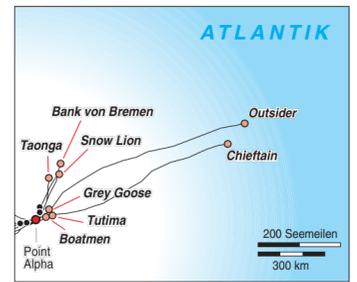
die Cockpit-Lenzaustritte kam. Ursache gefunden, Ursache behoben! Wir haben den Lenzschlauch neu angeschraubt und hoffen nun, dass er auch hält.

Das Schlimmste beim späteren Segelwechsel in der Nacht war der rege Schiffsverkehr mitten auf dem Atlantik! Tatsächlich sahen wir auf einmal Lichter am Horizont, und die waren gar nicht so weit weg.

Wenig später wurde die Freiwanne von einem begeisterten Gejohle und Ge-

quietsche geweckt, als Julian am Steuer die 18,5 Knoten erreichte. Schön, dass ein jeder von uns so viel Spaß an dieser Regatta hat. Jetzt hat der Wind ein wenig abgenommen, dennoch bewegen wir uns mit knapp zehn Knoten auf Point Alpha zu, der noch 166 Meilen von uns entfernt ist. Die Stimmung ist sehr ausgelassen. Denn heute gibt es Schinken-Sahne-Soße, endlich mal kein Trekkingfutter! Juhu, uns werden unsere Hosen auch langsam zu weit!

DIE POSITIONEN 22.06. – 19:30 MESZ



Die „Outsider“ nimmt als erste Kurs auf Schottland: 44°57.83' Nord, 33°21.13' West; 12,2 Knoten. Die „Chieftain“ folgt ihr auf 44°01.26' Nord, 34°16.99' West; 11,7 Knoten. „Taonga“: 44°06.37' Nord, 44°06.37' West; 9,5 Knoten. „Boatmen“: 41°29.75' Nord, 44°06.27' West; 8,9 Knoten. „KPMG“: Kurz vor Point Alpha auf 40°56.92' Nord, 45°21.87' West; 8,5 Knoten. „Charisma“: Schlusslicht auf Position 40°47.41' Nord, 48°19.94' West; 7,5 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Cockpitlenzer, -lenzaustritte: Öffnungen im Boden, durch die das Wasser ablaufen kann, damit es sich nicht im Cockpit sammelt.
Lenzen: Wasser abpumpen, ablaufen lassen.
Pütz: Lenzgefäß, also ein Eimer, eine Wanne oder eine Schüssel.

PARTY IN NEWPORT

Hummer zum Abschied

Am letzten Abend vor dem Start hieß es für die Crews der zweiten Gruppe Abschied feiern. Jürgen Großmann (55, im Foto links), als Gesellschafter der Georgsmarienhütte Sponsor des Blue Race, hatte am Freitagabend in Newport zur Crewparty geladen. Auf der Veranda des New York Yacht Club spendierte der Hamburger Cocktails und ein üppiges Grillbuffet mit Hummer und Roastbeef. Großmann genoss den lauen Abend in Gesellschaft von George David (links), dem Eigner und Skipper der „Rambler“ – einer der drei Yachten, die am Sonntagabend um 14 Uhr Ortszeit (20 Uhr MESZ) an den Start gehen. Ab dann sind die beiden Männer Konkurrenten, denn Segler Großmann startet auf der „Parsifal III“. Auch für die Crew der „Bon Bon“ beginnt das Rennen am Sonnabend. (iro)

E-MAILS VON BORD

Zwei Stunden Albtraum

„Luv“: „Wir haben schon wieder einen Wal gerammt! Zweimal innerhalb von zwei Tagen! Punkt 17 Uhr gibt es einen Schlag vorn gegen die Backbordseite. Im Kielwasser wälzt sich gleich darauf ein ca. sechs Meter langer Wal auf die Seite. Später ist urplötzlich der Wind weg. Die Segel schlagen klatschend und knallend gegen Mast und Wanten. Das Schiff ist Spielball der alten See. Die Fahrt sinkt auf 0,4 Knoten. Bevor es sich selbst zerlegt, bergern wir das Groß vollständig. Der Albtraum dauert fast zwei Stunden. Dann setzt sich langsam die neue Brise durch.“

„Varuna“: „Die Crew ist in guter Stimmung, auch wenn einige über etwas Schnupfen und Halsschmerzen klagen. Unser Dottore hat die Versorgung mit Mitteln zur Linderung jedoch schon begonnen, und hier unter Deck duftet es nach Menthol und Eukalyptus.“

„Chieftain“: „Unsere Hauptprobleme sind der Mangel an vernünftiger Nahrung, ein ganz starkes Bedürfnis nach einer Dusche, nach sauberen trockenen Klamotten und Stiefeln, die kein Wasser durchlassen!“

„Outsider“: „Die Lage entspannt sich zunehmend. Aufgrund des abnehmenden Windes ist es uns möglich, den Eingang über längere Zeit geöffnet zu lassen, damit Schiff und Mannschaft trocknen können. ‚Das ist das erste Mal, dass ich den Eindruck habe, das Ölzeug sei trockener geworden‘, meint Bo. Tatsächlich sind die Kondensentropfen von der Decke verschwunden, und die Luftqualität hat sich deutlich verbessert.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Die Wellen sind kleiner geworden. Wir haben endlich Ruhe im Schiff und konnten einmal komplett durchlüften und die Feuchtigkeit rausbekommen. Unsere kleinen Frischetücher waren sehr beliebt, und die Funktionsunterwäsche wurde bei vielen das erste Mal gewechselt. Nun duftet es hier wie römisches Badehaus.“

DAS LOGBUCH DER FRAUENCREW

Das Logbuch der Frauencrew auf der „KPMG“ konnte am Freitag nicht rechtzeitig übermittelt werden, da es technische Probleme gab.

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

DIE TÄGLICHE
REGATTASEITE
WIRD
UNTERSTÜTZT
VON:



Regatta



WETTERVORHERSAGE Ab heute ist es für alle mit dem Schönwettersegen vorbei: Es zieht sich zu, leichter Regen, örtlich Schauer und vereinzelt Gewitter. Im Osten gibt es ein stabiles Windfeld Richtung Nord (Stärke 4-5).
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader (www.wetterwelt.de)

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Erst ein Wahnsinns-Ritt, dann Flaute

Der Umrundung von Point Alpha folgte ein grauer, milder Atlantik-Tag mit starken bis stürmischen südwestlichen Winden. Kein Vogel, Wal, Delfin, nur bleigraue See, Schaumköpfe auf den Wellen und Schauer von Nieselregen. Eigentlich gäbe es von diesem Tag nichts zu berichten, wenn das nicht dieser Wahnsinns-Ritt gewesen wäre.

Weil es zunächst so schien, als würde der Wind nachlassen, zogen wir das kleine Gennaker-Ballonsegel, um ordentlich loszuziehen. Und gezischt sind wir. Kaum war die Blase oben, kam die erste Regenböe und damit mehr als 30 Knoten Wind, satte Windstärke 7, fast 8. Da der Seegang sich gegenüber den Vortagen beruhigt hatte, legte die „Taonga“ eine Surfrummer auf den Parcours, dass es eine Freude war. Segelmacher Ger Schmitz aus Arnis hatte das Vergnügen, bei Dauerwindstärke von 14 bis 20 Knoten den Dampfer auf Kurs zu hal-

ten. Das ging zwei, drei Stunden so. Hatten die Jungs am Anfang der Reise noch bei zwölf Knoten gejubelt, so blickten sie diesmal kaum noch auf, als wir gegen Mittag 20 Knoten machten. Was da in ihren Töpfen steckte, schien sie vielmehr zu interessieren. Dies ist ein Zeichen dafür, wie sehr die Crew mit dem Boot verwachsen ist. Man hört, fühlt und weiß, wenn etwas nicht stimmt oder die „Taonga“ überfordert ist. Boot und Besatzung sind eins geworden.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.

Am Abend haben wir den Gennaker geborgen und sind dennoch mit rascher Fahrt durch die Nacht gerauscht. Es war wohl der Tag mit dem höchsten Durchschnittsspeed. Navigatorisch kitzlig: Um dem vor uns liegenden Hochdruckgebiet mit seiner Flaute auszuweichen, mussten wir weiträumig nach Osten ausweichen. Im Prinzip wäre das auch o.k., aber der Wind hat so ungünstig gedreht, dass wir quasi wieder zurückfahren müssten, um auf die Ostseite zu kommen. Und was uns dort erwartet, ist auch nicht so klar. Die Meteorologen widersprechen sich. Hauptsache, die Stimmung ist gut, und das ist sie, seit wir noch ein paar wie Östereier verborgene Proviantkisten gefunden haben. Schokoriegel stehen ganz oben auf der Liste, allerdings nicht bei mir.

Die große Stille: Jetzt hat's uns voll erwischt. Am Nachmittag des 7. Tages – wir sind eine Woche unterwegs – hat sich die große Flaute ausgebreitet. Seit drei Stunden liegen wir mit geborgenen Segeln in der toten See und warten, dass Neptun ein Einsehen hat. Die Vorstellung, dass es der Konkurrenz, was den Wind betrifft, besser geht, ist nicht so ganz auszuschließen. Ist zwar ärgerlich, trübt aber die gute Stimmung nicht.

Am Vormittag sind wir bei leichten Winden einen prima Speed gefahren und haben uns schon wieder dem Idealkurs nach Schottland angenähert. Die See ist fast wie leer gefegt. Ab und zu treiben Schildkröten vorbei, selten mal ein Delfin, vorhin sollen zwei Wale in der Nähe gewesen sein. Ich war zwar schon mal hier, aber es war damals eine andere Welt. Die meiste Zeit schien die Sonne, es war heiß. Zeit zur Körperpflege, zum Trocknen der Klamotten und auch mal, um ein Buch zur Hand zu nehmen. Was man so liest hier draußen? Ich habe mich diesmal für Cormac McCarthy „Die Straße“ entschieden – eine düstere Beschreibung der Reise eines Vaters mit seinem Sohn durch das (vermutlich von einem Atomkrieg) verwüstete Nordamerika. Eine apokalyptische Endzeit-Geschichte, in der eine düstere, kalte, sterbende Welt beschrieben wird. Mich fasziniert die Liebe zwischen Vater und Sohn, die das Buch wie ein Sonnenstrahl durchzieht. Beide versuchen, auf ihrem langen Marsch das Meer zu erreichen. Auch wenn man in dieser Situation vom Meer keine große Hoffnung erwarten kann, sie haben ihr Ziel wohl unbewusst gesucht. Im Meer hat alles begonnen, im Meer endet alles. Mir ging es in meinem Leben ähnlich: In seelischen Krisen zog es mich immer hinaus auf See (natürlich nicht nur in Krisen). Im Angesicht der Größe des Meeres werden die Sorgen verschwindend klein. Dies als Wort zum Sonntag muss gestattet sein.



Dirk Borgwardt gehört zur Crew der „Taonga“ – erschöpft liegt er in seiner Koje.

Küstenwache holte verletzte Seglerin ab



Das kanadische Patrouillenboot der Küstenwache „Cape Rogers“ holte die verletzte Seglerin Kerstin Tröger ab.



Die kanadische Küstenwache war schnell zur Stelle. Am Sonnabend wurde die verletzte Blue-Race-Seglerin Kerstin Tröger (41) der Yacht „HSH Nordbank“ gut 244 Meilen von St. John's (Neufundland) entfernt vom Patrouillenboot „Cape Rogers“ der kanadischen Küstenwache aufgenommen. Gestern traf die Verletzte in St. John's ein und wurde dort sofort im Krankenhaus geröntgt und untersucht.

Kerstin Tröger war am Dienstag bei stürmischen Verhältnissen im Cockpit der „HSH Nordbank“ gestürzt und hatte sich den linken Fuß gebrochen. Eine ärztliche Ferndiagnose per Telefon hatte ergeben, dass die Fraktur innerhalb der nächsten zehn Tage operiert werden muss – sonst drohen bleibende Schäden. Die Crew beschloss daraufhin, das Wettrennen abzubrechen und steuerte die

Küste Neufundlands an. Mittlerweile nimmt die nunmehr nur noch siebenköpfige Crew wieder Kurs auf Point Alpha. Nach der Bergung der Verletzten stieg die „HSH Nordbank“ nämlich wieder in das Transatlantik-Rennen ein. Allerdings liegen die Segler weit hinten und müssen derzeit gen Süden kreuzen.
Kerstin Trögers Fuß-Operation wird vermutlich in Deutschland erfolgen. (iro)

NEWPORT STARTSCHUSS FÜR DIE MAXI-YACHTEN

Jetzt segeln auch die Größten mit

Nun steigen die schnellen Boote ins Rennen ein. „Rambler“, „Bon Bon“ und „Parsifal III“ stachen am Sonnabend in See.

Der Start der drei Maxi-Yachten am Sonnabend lief ab wie aus dem Bilderbuch: Bei strahlendem Sonnenschein und einer frischen Brise von achtern rauschten die Schiffe der zweiten Gruppe des HSH Nordbank Blue Race über die Startlinie in Newport im US-Staat Rhode Island. Für die Crews der „Rambler“, der „Bon Bon“ und der „Parsifal III“ begann das Rennen pünktlich um 14 Uhr Ortszeit (20 Uhr MESZ).

Bei gut 14 Knoten Wind aus Nordwesten lag die gut 27 Meter lange „Rambler“ beim Start vorn – zum großen Jubel der zahlreichen Fans auf Zuschauerbooten und an Land. Die Yacht unter Prof-Skipper Ken Read aus Newport segelt für den New York Yacht Club, der das Rennen mit ausrichtet.

Dicht dahinter folgte das deutsch-amerikanische Team der gut 24 Meter langen „Bon Bon“ unter Skipper Johann-Stephan Reith. Besonders für den Skipper der 54 Meter langen „Parsifal III“, Barry de Kock, war es eine Herausforderung, bei Schiebewind nicht zu früh am Start zu sein. Die gigantische, 438 Tonnen verdrängende, dunkelblaue Yacht ist das größte Schiff des Rennens. Doch auch bei ihr stimmte das Timing.

Darum gönnte sich die Crew nach dem Start erst mal ein Glas Champagner. Auf dem luxuriös ausgestatteten Schiff segelt auch Jürgen Großmann mit, der Geschäftsführer des Blue-Race-Sponsors Georgsmarienhütte.

Die drei schnellen Yachten werden voraussichtlich höchstens zwei Wochen für die Atlantiküberquerung brauchen. Als Kandidat für die schnellste gesegelte Zeit wird die „Rambler“ gehandelt. (HA)



Die Maxi-Yachten vor Fort Adam in Newport. „Parsifal III“, „Bon Bon“ und „Rambler“ (von links) beim Start der Maxi-Gruppe beim HSH Nordbank Blue Race 2007 nach Hamburg. FOTOS: NICO KRAUS / HSH NORDBANK



Die Vorschiffcrew der „Rambler“ hat alle Hände voll am Gennaker zu tun.



Salon mit Ausblick: So sieht es auf der exklusiv ausgestatteten 54-Meter-Yacht „Parsifal III“ aus.



Regatta-Startschuss ganz traditionell: Mit der Kanone wurde am Fort Adams das Signal gegeben.



Wünschen für ganz Große: Arbeit auf der „Bon Bon“.

NUR IM ABENDBLATT: DIE FRAUENCREW DER „KPMG“ BERICHTET PER SATELLIT

14 glückliche Frauen – sind wir Lesben?

Wellen rollen heran. Erst macht es FUMP, wenn sie gegen die Bordwand schlagen und dann WUSCH-PLATSCH, wenn die Gischt im Boot landet. Die gelben Kapuzen ducken sich kurz – WUSCH – sichern die Tüte mit den – PLATSCH – Süßigkeiten. Die gelbe Kapuze am Steuer kann sich nicht – PLATSCH – ducken, die ist jedes Mal nass.

So etwa sieht es von außen aus: eine Nacht für die Seglerinnen der Frauencrew auf der „KPMG“. Allein auf dem weiten Atlantik, Wind und Wetter wie im schlechten Film. Die Wache sitzt auf dem Rand, eine Frau steht am Steuer, reitet das Schiff durch die Wellenberge.

Einsam ist es schon, bei Dunkelheit auf dem Atlantik, aber bestimmt nicht langweilig. Was etwa ist – WUSCH – ganz genau ein

„charming boy?“ Fällt – PLATSCH – der große Blonde von der Konkurrenzcrew darunter, oder ist der schlecht schleimig – FUMP, WUSCHPLATSCH? Nichts gibt mehr her als Regattabekanntschäften auf Herz, Nieren, Verdauung, Aussehen, Benehmen, Einzdruck, mutmaßliches Alter, Single ja/nein usw. abzuklopfen. Manche Nacht reicht für nicht mehr als drei oder vier Elemente dieses wichtigen Themenstranges.

Endlich scheint endlos Zeit dafür zu sein. Acht Windstärken, die stören weiß Gott weniger als Männer, die möglicherweise laufend ihre Ansichten abgeben wollen würden, wenn sie denn an Bord wären, was sie (wiederum Gott sei Dank) nicht sind, obwohl zugegebenermaßen das ein oder andere Ex-

emplar der einen oder anderen doch zu fehlen scheint – PLATSCH.

Und wie hart ist das auch! Keine SMS, kein Telefon, nur weitergeleitete Grüße in einer Sammelmil. Sind wir eigentlich Lesben? Vielleicht, wenn reine Männercrews schwul sind... kicher, lach – PLATSCH. Ach ja: Wollen wir in dieser finsternen Nacht unter Brechern irgendwo anders lieber sein als hier?

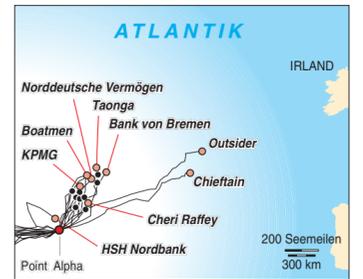
Kein Grillabend bei Rotwein könnte gemütlicher sein, keine Psychorunde aufbauender als eine Sturmfahrt zwischen Amerika und Europa auf diesem nicht mal 20 Meter langen Boot mit 14 Frauen. Frau zieht zusammen an Schoten und Strippen, fährt Groß- und Vorsegel, steckt männliche Zielgruppen ab für die Seglerin ab 30 oder

solidarisiert sich in der Kritik an schlecht klebenden Slippeinlagen.

Graue Wolken fegen über schwarzen Himmel. Die Nacht ist stockfinster. Weilt und breit nichts, nur ein Segelboot, das sich durch die Wellen kämpft. Der Wind heult und fegt Gischt über Boot und verummelte Gestalten in roten Jacken und gelben Kapuzen. Die Öffnung zwischen rotem Kragen und gelber Kapuze ist kaum auszumachen, aber es verschwinden erstaunliche Mengen Schokolade und Gummibärchen darin. Die Hände wurschteln in einer kleinen Plastiktüte nach Nachschub, zufriedenes Geschmatz.

So ist es zwar dunkel hier draußen, nass und – genau genommen – ist auch wenig los: Aber wir sind glücklich. ANTJE WÖHNKE

DIE POSITIONEN 24.6. – 17.30 MESZ



Die „Outsider“ liegt vorne auf Position 48°32.54' Nord, 26°05.87' West; 11,1 Knoten. Dahinter die „Chieftain“ auf 46°31.75' Nord, 27°39.01' West; 10,4 Knoten. „Taonga“: 46°57.18' Nord, 40°02.47' West; 8,7 Knoten. „Boatmen“: 46°18.25' Nord, 41°08.72' West; 8,3 Knoten. „KPMG“: 45°19.52' Nord, 42°12.87' West; 8,0 Knoten. Die „Rambler“ führt das Feld der drei am Sonnabend gestarteten Maxi-Yachten an und rauscht auf Point Alpha zu: 41°01.63' Nord, 66°39.93' West; 12,1 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Kreuzen: Ist notwendig, wenn der Wind von vorn kommt. Dabei wird abwechselnd auf Backbord-Bug und Steuerbord-Bug so hoch wie möglich am Wind gesegelt.
Am Wind: Da nicht genau gegen den Wind gesegelt werden kann, segelt man „hoch am Wind“, also mit dem kleinstmöglichen Winkel zum Wind.
Vorpiek: Vorderster Raum eines Schiffes.

E-MAILS VON BORD

Endlich wieder Licht

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Der Nordatlantik steht normalerweise nicht in dem Ruf, ein Flautenrevier zu sein, dennoch drehen wir heute zum zweiten Mal Kreise um uns selbst und versuchen, die ermüdende Ruhe nach Osten zu verlassen. Klappt mäßig. (Das Foto von Eike Holst am Ruder wurde bei besserem Segelwetter aufgenommen.) Haben zwei Containerschiffe gesichtet – und endlich den Fehler gefunden, warum die Beleuchtung nicht funktionierte.“

„Iskareen“: „Nun ist die wilde Rauschfahrt vorbei, wir daddeln bei 10 Knoten durch die Gegend. Bis heute Morgen war es immer wieder böig-frisch, wir haben gute Fahrt gemacht, das Speedometer selten unter 10 Knoten. Wir kämpfen nach wie vor mit der Windanlage, obwohl ich gestern oben war und wir eine neue Windfahne montiert haben. Kein einfache Angelegenheit, man muss auf Höhe des Vortages für den letzten Meter das Fall wechseln, zwischendurch macht man sich oben fest.“

„Peter von Seestermühle“: „Überall liegen und hängen Ölzeug, Segel und persönliche Kleidungsstücke, die glücklich sind, noch während der Muffphase, aber rechtzeitig vor dem Beginn des Schimmelstadiums wieder an die frische Luft zu kommen. Auf dem Achterschiff werden Mensch und Socken gewaschen, während die eine oder andere kleine Reparatur erledigt wird. So putzen wir unser vom Sturm zerzaustes Gefieder und zuckeln gemächlich durch die ruhige See.“

„Bank von Bremen“: „Nachdem wir heute Morgen Rührrei aus Vollaipulver kosten durften, sind wir nun damit beschäftigt, die Verwertung an und unter Deck zu besorgen. Während wir mit dem Tief gen Osten eilten, war Lüftung unmöglich. Versuche, Luken vor der nächsten Welle zu schließen, endeten mit kühlen Duschen. Nun können wir bei leichteren Winden die Polster und Kleidungsstücke trocknen. Die ersten Crewmitglieder haben sogar schon wieder trockene Stiefel...“

„Maiden“: „Gemeinschaftlich werden drei Hauptmahlzeiten eingenommen; meist vor der Pantry auf dem Boden sitzend oder an die Wände gelehnt. Heute gab's Nudeln mit Pesto und gebratenem Schinken als Mittagessen, abends Nussbrot mit Cheddar und Landwurst, zum Nachtisch Obstkompott. Wir bedauern alle, die sich mit Tütennahrung durchbringen müssen.“

„Luv“: „Ziemlich genau um Mitternacht UTC perlt es an Bord aus zehn Bierflaschen. Es gilt, die erste Etappe zu feiern. Wir haben Point Alpha erreicht. Ab sofort bringt uns der Kurs nicht mehr nur nach Osten, Richtung Afrika, sondern vor allem nach Norden, Richtung Europa. (...) Wir trennen unseren Müll. Nur unzweifelhaft organische Abfälle dürfen über die Relling. Alles andere sammelt sich in Müllbeuteln, und die landen in der Vorpiek.“

„Outsider“: „Gestern Nacht sahen die Delfine bei ihrer Annäherung an das Schiff aus wie kleine Torpedos. Aus einiger Entfernung konnte man ihren Schweif sehen, den sie aufgrund des Meeresleuchtens erzeugten. Die einzig schlechten Nachrichten sind, dass ein Müllsack in der hinteren Backskiste aufgegangen ist und dadurch zusammen mit dem restlichen Wasser ein heikle Mischung entstanden ist.“

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

Regatta



WETTERVORHERSAGE Morgen erwartet den Großteil der Flotte im Westen ein zunehmender Südwind bis Stärke 4. Auch die voransegelnde „Outsider“ fährt in immer stärker werdende Winde von 15 bis 18 Knoten, aber aus Nord bis Nordwest. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

WERTUNG WARUM AUCH LANGSAME BOOTE EINE CHANCE AUF VORDERE PLÄTZE HABEN

Die Letzten können die Ersten sein

Vor dem Rennen wurde für jede Yacht ein Handicap festgelegt.

Ina Rometsch
Hamburg

Beim Blue Race treten die unterschiedlichsten Yachten gegeneinander an: Der nagelneue Racer gegen die historische Yawl aus den 30er-Jahren, große Schiffe gegen kleine, lange gegen kurze. Aber sind dabei nicht die schwerfälligeren Boote benachteiligt?

Nicht beim Blue Race – denn in der Wertung der Schiffe werden die Unterschiede mit berücksichtigt. Nach einem bestimmten System, das der Rennverband IRC ausgeklügelt hat, wird jedes Schiff genau vermessen und untersucht. Anhand dieser Daten erhält es sein Handicap, den sogenannten Time Correction Coefficient (TCC). Das ist ein Faktor, mit dem die gesegele

Zeit multipliziert wird. „Wenn dieses ausgleichende Faktors kann ein faires Rennen stattfinden“, sagt Stefan Kunstmann (27), der als Deputy Race Officer die Wertung des Blue Race überwacht.

In der Praxis heißt das: Das nach gesegeelter Zeit schnellste Schiff muss noch lange nicht gewinnen. Die „Rambler“ beispielsweise, das von der Bauweise her schnellste Schiff der Regatta, muss mit ihrer gesegele Zeit noch den Wert 1,679 – so hoch ist ihr Handicap – multiplizieren. Das Er-

gebnis ist der Wert, der ihre Platzierung festlegt.

In das Handicap fließen Werte wie Länge, Gewicht, Tiefgang, Größe der Segel, Mast- und Baumlänge mit ein. Auch Typ des Propellers und Funktionsweise der Winschen werden berücksichtigt. Elektrisch bedienbare Winschen zum Beispiel sorgen für einen höheren Rennwert, weil sie den Seglern Arbeit sparen und schneller zu bedienen sind.

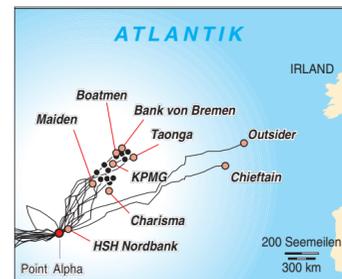
Über die Errechnung des Handicaps wacht der Royal Ocean Racing Club (RORC) in

London. Er stellt nach dem Vermessen jeder Yacht den sogenannten Messbrief aus. Das ist das Zertifikat, in dem der Rennwert festgelegt ist. Schummeln ist unmöglich. „Wir bekommen unsere Informationen direkt per Computer vom RORC – ein gefälschter Messbrief würde sofort auffliegen“, so Kunstmann.

Dank des Wertungssystems hat auch das langsamste Boot, die „Peter von Seestermühle“, eine Chance auf den Sieg. Die 18 Meter lange Yawl, gebaut im Jahr 1936, hat einen Renn-

wert von 1,006. Ein Rechenbeispiel: Nehmen wir an, die „Outsider“, die zurzeit das Feld anführt, schafft die ganze Strecke tatsächlich in 360 Stunden (also 15 Tagen). Ihre berechnete Zeit wäre dann 360 Stunden mal Handicap 1,4 – also 504 Stunden (21 Tage). Um die gleiche Platzierung wie die „Outsider“ zu erhalten, darf die „Peter von Seestermühle“ dagegen 501 Stunden brauchen. Denn die gesegele Zeit von 501 Stunden multipliziert mit ihrem Rennwert von 1,006 ergibt 504 Stunden.

DIE POSITIONEN 25.06. – 17:30 MESZ



Die „Outsider“ führt das Feld an auf Position 49°30.29' Nord, 20°56.16' West; 10,7 Knoten. Dahinter die „Chieftain“ auf 47°28.70' Nord, 23°21.72' West; 10 Knoten. „Taonga“: 48°15.14' Nord, 35°31.86' West; 8,6 Knoten. „KPMG“: 47°38.28' Nord, 38°10.97' West; 9 Knoten. „HSH Nordbank“: Ist nach dem Notfall an Bord wieder im Rennen und auf Position 41°32.26' Nord, 44°04.75' West; 6 Knoten. „Parsifal III“: Ganz hinten auf 40°32.03' Nord, 63°01.58' West; 9,2 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Heckkorb: Metallgestänge ähnlich einem niedrigen Zaun am Heck des Bootes. Es soll verhindern, dass ein Crewmitglied ins Wasser fällt. Daran sind außerdem Antennen für das GPS angebracht; beim Blue Race auch der Race-Tracker.

Wunsch: Auch Winde genannt; Seiltrommel, die als Kraftübersetzung zum Dichtholen der Schoten und damit der Segel dient.

VERLETZTE HAMBURGERIN

Operation in der Heimat

Die verletzte Seglerin der Yacht „HSH Nordbank“, Kerstin Tröger, ist auf dem Weg nach Hamburg und wird heute Mittag in der Hansestadt landen. Zuvor war die 41-Jährige mehrere Stunden lang im Krankenhaus von St. John's (Neufundland) behandelt und mit einem speziellen Gips für die Reise nach Hamburg versorgt worden. Hier soll sie heute operiert werden. (s/a)

E-MAILS VON BORD

Die Löffel sind weg!

„Maiden“: „Die Freiwache liegt an Deck auf den Segeln und liest oder schläft, aus dem Lautsprecher tönt Hans Albers, auf der Reling hängt gewaschene Wäsche. Im Flur unter Deck wird eine Lost-and-found-Liste aufgehängt. Insbesondere ein Leatherman-Multitool wurde bereits mehrfach vermisst und wiedergefunden; auch einzelne Socken sind ein gerne wiederkehrendes Thema.“

„Seeadler“: „Luken auf, Luft rein; Klamotten runter, Dreck weg! Nach Point Alpha kam der Wind von hinten. Selbiger nahm dann, Gott sei Dank, die Feuchtigkeit mit aus dem Boot. Da mit der Richtungsänderung auch eine Abnahme der Stärke verbunden war, gab es reichlich Bade- und Waschanlagen. Das Bild, das unser Boot bot, wechselte zwischen fahrender Wäschespinnne und Nudistendampfer hin und her. Wetter sonnig, Spi oben, alles läuft prima. Unser Tagesmotto: Wer hinterher fährt, kann nichts falsch machen, aber auch nicht vorne fahren!“

„Albatros“: „Essen an Bord wie immer Spitze, Manfred servierte bereits seine berühmte Leber Berliner Art! Heute ist Jürgen in der Kombüse, Königsberger Klopse stehen auf dem Speiseplan.“

„HSH Nordbank“: „Unsere Esslöffel haben sich mit dem Abwaschwasser in den Atlantik verabschiedet. Das stört unseren Frühstückspol empfindlich, der auf Müsli setzt. Das essen wir jetzt mit der Gabel.“

„Outsider“: „Wer ist schneller? Das nach Süden ziehende Hochdruckgebiet mit leichten Winden um 5 Knoten oder die tapferen „Outsider“, die sich den Weg nach Osten bahnt? Heute morgen um 8 Uhr UTC das erleichternde Telefonat mit Meeno. Zwar zog das Hoch schneller als vorhergesagt, aber nicht schnell genug, um uns einzulullen.“

„Haspa Hamburg“: „Heute Nacht kam dichter Nebel auf. Es war irgendwie unheimlich. Wir sprachen darüber, ob es Geisterschiffe wirklich gibt. Durch das ruhigere Wetter haben wir viel mehr Zeit, uns Sachen zu erzählen. Wir lernen uns von Tag zu Tag mehr schätzen und der Zusammenhalt wird immer extremer. Ich glaube, zurück in Hamburg wird uns so schnell nichts mehr auseinander bringen.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Unser neuer Heckkorb ist fertig. Aus Fragmenten des Alten (der im Sturm zerstört wurde, Anm. der Redaktion) und mit zwei Bodenbrettern sowie Teilen aus Küche und Ofen haben wir ein kleines Kunstwerk geschaffen. Sieht sehr stabil aus! Dahinter können wir uns jetzt verschützen und gegen Piraten verteidigen.“

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

EXKLUSIV DAS LOGBUCH
VON SVANTE DOMIZLAFF

Leberwurstbrot mit Bounty zum Frühstück

Alles ist groß am Atlantischen Ozean. Seine Stürme, aber auch seine Flauten. Bei der Durchquerung der angekündigten Hochdruckbrücke hat es uns erwischt. Acht Stunden haben wir in völliger Meeresstille gelegen, die Segel geborgen und versucht, mit dem Rauch brennender Zigaretten einen Hauch von Windrichtung auszumachen. Schließlich verschwand die Sonne in einem schmalen Schlitz, den dunkle Schichtwolken und das Meer am Horizont bildeten. Erst in den frühen Morgenstunden kam das Schiff wieder in Bewegung. Ein leichter Hauch aus Südwest brachte uns eine traumhafte Fahrt über glattes Wasser. Zu der Finsternis, die uns umgab, gesellte sich Dunst, dann ein feiner Nebel. In der Morgensonne löste sich der Nebel auf, und wir zogen in völliger Einsamkeit unter einem strahlend blauen Himmel und warmer Sonne in Richtung Ost. Einfach paradiesisch – und das genaue Gegenteil von dem ruppigen, kalten Wetter, das ich vor vier Jahren an gleicher Stelle erlebt habe. Es war wirklich wie ein Sommertag in der Ostsee, und dies ist umso mehr verwunderlich,



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.

als wir uns ja im Gebiet zwischen Neufundland und Grönland bewegen und die Treibeisgrenze nur 50 Seemeilen entfernt ist.

Das Gefühl vollständiger Einsamkeit, das keinesfalls bedrückend wirkt, sondern eher etwas Losgelöstes hat, wird verstärkt durch die Tatsache, dass wir kaum Tiere im Meer sehen. Wie ausgestorben wirkt dieser Teil des Ozeans.

Die Stimmung an Bord ist heiter und gelöst. Es hat selbst unter den Stressbedingungen der letzten Sturmstage nicht den kleinsten Anflug von Missmut oder Streit gegeben.

Gleichwohl sind die Wünsche, Bedürfnisse und Gedanken an Bord recht vielseitig. Einer liebt zum Frühstück Leberwurstbrot mit Bounty-Schokoriegel. Und Björn, der mal Koch werden wollte, schwört Stein und Bein, dass man Lachs am besten im Besteckfach des Geschirrspülers dünstet. Aber eigentlich mag er keinen Fisch. Skipper Jochen dampft am Abend eine Cohiba-Zigarre im Cockpit. Gerd hat, wenn er über das ruhige Meer blickt, das Gefühl, er sei ganz dicht bei sich zu Hause in Arnis an der Schlei. Jocki träumt davon, sich ein eigenes Boot zu bauen, und unser Navigator Uwe hat jede Wettermeldung des gesamten Nordatlantiks auf seinen Computer gezogen, damit uns auch bloß kein Lüftchen entgeht. Sein Traum: einmal als Navigator auf einem Volvo Ocean Racer um die Erde zu segeln. Und ich genieße einfach nur dieses überwältigende Naturerlebnis.

Die Konkurrenz haben wir natürlich auch im Auge. Unser Blick ist zurzeit auf die „Bank von Bremen“ gerichtet, die uns am nächsten liegt. Da segelt eine hervorragende, hochseerfahrene Crew in einem modernen Boot. Aber bei leichtem Wind haben wir, so meine ich, einen kleinen Vorteil. Leichter Wind ist auch für die kommenden Tage zu erwarten. Das große Feld der restlichen Boote liegt zu weit entfernt, als dass wir uns taktisch darauf einstellen könnten.

Die Nacht, aus der ich schreibe, ist so ruhig und schön wie die letzte, von der ich berichtet habe. Der kommende Mittag soll uns das Bergfest bringen. Dafür haben wir eine Flasche Rotwein bereitgestellt.

Ein Bilderbuch vom Nordatlantik



Schnelle Mahlzeit: Die Seglerinnen der Frauencrew auf der „KPMG“ unter Deck. Hier essen (v. l.) Melanie Aalburg, Madeleine Krüger und Heike Huppertz ein Brot und nehmen einen Drink aus dem Thermobecher.



Jan Hilbert hat der „Norddeutschen Vermögen“ einen neuen Heckkorb aus Bodenbrettern und Teilen des alten Korbs gebaut.



Point Alpha: Die Crew der „Haspa Hamburg“ hält den wichtigen Moment am Sonnabend in einem Bild fest.



Luftbild: Ein Crewmitglied der „Haspa Hamburg“ hat das Schiff aus dem Masttop fotografiert.



Knetmasse: Daniel Rüter vermischt unter Deck der „Luv“ einen undefinierbaren Teig.



Klarschiff: An Bord der „Peter von Seestermühle“ wird Kleidung gewaschen und an der Reling getrocknet.



Segelwerkstatt: Amelie Werneper und Caroline Hagenberg (r.) reparieren unter Deck der „Haspa Hamburg“ das empfindliche Tuch. Sobald das Wetter besser wird und der Wind nachlässt, nutzen viele Crews diese ruhigen Stunden für Aufräumarbeiten.

ANTJE WÖHNKE

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:

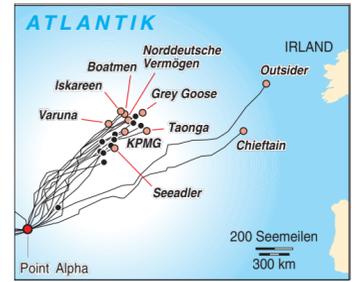


Regatta



WETTERVORHERSAGE Eine Kaltfront überquert heute das Hauptfeld von West nach Ost und bringt Regen. Der Wind fällt aus Süd bis Südsüdwest mit Windstärke 5 (18 bis 20 Knoten im Mittel) ein. Optimaler Windwinkel zum Abreiten der Wellen.
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 26.06. - 18:00 MESZ



NUR IM ABENDBLATT: DIE FRAUENCREW DER „KPMG“ BERICHTET VON BORD

Schönheitspflege mit echten Meeresextrakten



Körperpflege: Die 14 Frauen haben sich nacheinander mit dem salzigen Atlantikwasser geduscht. Hier ist Stefanie Edeler an der Reihe.

Eine nackte Frau steht am Heck. Um die Schultern einen roten Sicherheitsgurt. Über den Kopf einen Eimer Wasser: Kreisch! „Mägger nich. So warm gibt's keine Dusche wieder bis Cuxhaven.“ Maren angelt mit der Pütz (Eimer, Anmerkung der Redaktion) Wasser an Deck. Und das ist tatsächlich schwer zu toppen. Hier, nahe am Golfstrom, hat das Wasser mehr als 20 Grad. Dazu brät uns die Sonne.

Der Badesalon auf dem Teakdeck der „KPMG“ ist eröffnet. Die Stiefel aus, das Ölzeug runter. Was sonst noch nass ist, wird an Deck geschafft und festgebändelt. Fünf Windstärken haben wir schließlich immer noch, und eine Monsterwelle, die das Schiff hin und her wirft. In null Komma nichts sieht die Yacht aus wie ein Flüchtlingsboot. Seestiefel und Badelatschen, Ölhasen, Nagelfeilen, Handtücher auf jedem freien Platz im Cockpit. Dazu Sonnencreme

und Salzwasserduschgel. Das rutscht in unkontrollierten Momenten der Steuerfrau Susi zwischen die Füße. Ihr sitzt der Sonnenhut tief ins Gesicht gezogen. Denn auch mit einem improvisierten Schönheitssalon an Bord wird hier ernsthaft gesegelt. Und Ruder gehen ist heute besonders anstrengend, nicht nur, weil einen halben Meter neben Susi eimerweise Salzwasser auf nackte Frauen niedergeht. Das riesige Spinnakersegel vor dem Bug verzeiht keine Steuerfehler.

Maren und Dunja perfektionieren derweil das „Pütz-Duschen“. Bis zu zehn Eimer braucht es pro Frau. Manches im dicken Schwall überkippt, manches gezielt übergepöschert, je nachdem.

Das meiste geht für die Haare drauf. Was danach alle Energie fordert, ist das Durchkämmen. „Hat sich schon mal jemand totgekämmt!“ Immerhin haben Wind und Wetter

drei Tage Zeit gehabt, die Haare ordentlich zu verfilzen. Da kämmt frau schon mal eine Weile, bis das Ganze wieder nach Frisur aussieht. Edda greift zum letzten Mittel: Die Haare kommen ab. Zehn Zentimeter weniger tun es auch. Dazu holt Steffi die Segelmacherschere. Die sieht aus, als könne man damit auch gleich den ganzen Kopf abtrennen.

Edda bekommt einen neuen Façonschnitt, die anderen widmen sich Pediküre und Ma-

niküre oder rasieren sich schnell die Beine. Denn der Wachwechsel steht an. Susi übergibt das Steuer, legt ihren Sonnenhut weg und die zweite Duschrunde beginnt. Am Ende sind wir an diesem Tag gute 200 Meilen weitergekommen, bester Laune, frisch geduscht. Und zwar gratis mit echter Atlantikfrische. Die Wärme werden wir noch vermissen, denn es geht gegen Norden. Ab jetzt wird's mit jeder Meile kälter.

ANTJE WÖHNKE



Karin Tinnemeyer (l.) und Antje Wöhnke im Cockpit. Wegen der hohen Wellen sind die Frauen immer mit Gurt und Schwimmweste gesichert.

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Links, rechts, vorne, hinten – überall ist nichts

Waren Sie schon mal an einem Ort, wo gar nichts ist? An einem Tag, wo gar nichts geschieht? Besuchen Sie mal 48°53 Nord, 33°14 West. Wird leider in keinem Reisekatalog angeboten, die Position liegt nur auf der Reiseroute des Blue Race.

Das muss man sich so vorstellen: Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang (die jeweils nur zu erahnen waren) sind wir über eine elefantenhautgrau geriffelte Meeresebene gesegelt, unter einem elefantenhautgrauen Himmel ohne jegliche Struktur. Links, rechts, vorne, hinten – überall der gleiche Anblick: nichts.

Den ganzen Tag über flog kein Vogel, sprang kein Fisch, bewegte sich nichts. Einziges Geräusch das Rauschen der Hecksee.

Für den zivilisationsüberfrachteten Menschen ist das eine Herausforderung. Keine Leuchtreklame, kein Autolärm, kein Telefon, kein Busch, kein Baum, kein Grashalm. Man ist ganz allein in der Welt. Diese Erfahrung bietet nicht einmal der Besuch hinter dicken Klostermauern. Sie ist wohl nur draußen auf dem Meer zu erleben.

Und was machen die Jungs an Bord? Wie auf ein unsichtbares Signal hin klemmen die Kopfhörer von mindestens sechs iPods in den inzwischen etwas ungewaschenen Ohren. Wo es keine Reize mehr gibt, da machen wir uns welche. Rolling Stones, Santana, gib Stoff, wir sind schließlich keine Mönche, die andere, meditative Welten erkunden.

Schließlich hat der Tag dann doch eine Markierung bekommen. Wir konnten Bergfest feiern. Die Hälfte der Strecke ist geschafft. Aus diesem Anlass gab es Spaghetti mit drei vermischten Sorten Tomatensauce und zur Feier eine eingeschmuggelte Flasche Rotwein Villa Antinori, serviert in frisch geputzten Zahnbechern.

Gesegelt wird natürlich auch. Noch liegen wir mit einem winzigen Vorsprung an der Spitze des Verfolgerfeldes von „Outsider“ und „Chieftain“ und schleichen uns am Rande des Azorenhochs entlang. Aber die nächsten Tage versprechen einige Herausforderungen. Zwei Sturmtiefs nähern sich, und es gilt den Kurs so zu wählen, dass wir den günstigsten Winkel zum Wind behalten. Wir steuern daher jetzt etwas mehr östlich, auch wenn das einen kleinen Umweg verspricht, während die anderen bis auf „Snow Lion“ offenbar den direkten, kürzesten Weg weiter nördlich wählen. Unter den gegebenen Umständen mit dem leichten Schiebewind ist es für uns jedenfalls unmöglich, sich von der kleineren, günstiger berechneten Konkurrenz zu lösen.

Aus der Nacht, in der ich schreibe, kann ich übrigens zum allerersten Mal von einem Mond berichten. Er ist leider eben in einer Wolkenbank im Westen untergegangen. Also, ein paar Erlebnisse hat uns der Tag im Nirgendwo dann doch beschert.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

RÜCKKEHR VERLETZTE SEGLERIN GESTERN IN FUHLSBÜTTEL GELANDET

„Ich habe Tränen vergossen“

Das Abendblatt sprach mit Kerstin Tröger bei ihrer Ankunft in Hamburg.

ABENDBLATT: Wie fühlen Sie sich – unfreiwillig wieder zurück in Hamburg?

KERSTIN TRÖGER: Ich bin froh, heil zurück zu sein. Aber natürlich auch sehr traurig, dass ich von Bord gehen musste. Jetzt werde ich erst einmal in die Klinik fahren und mich danach bei meinen Eltern richtig ausschlafen.

ABENDBLATT: Wie verlief Ihre Reise von Bord der „HSH Nordbank“ bis Fuhlsbüttel?

TRÖGER: Es hat alles wunderbar geklappt. Die einzelnen Stellen haben wirklich außergewöhnlich gut zusammengearbeitet. Am abenteuerlichsten war dabei das Abbergen auf See. Bei den hohen Wellen war es gar nicht so einfach, heil auf das Schiff der kanadischen Küstenwache zu kommen. Ich wurde auf eine Trage geschwimmt und rübergehievt. Ehrlich gesagt, musste ich ganz schön vertrauen, dass das auch alles gut geht. Die Crew stand an Deck und hat mich verabschiedet. An Bord der „Cape Rogers“ wurde ich dann sofort ärztlich versorgt. Die waren wirklich sehr bemüht. Und die Ärzte in St. John's haben mir dann einen speziellen Gips für den Rückflug nach Hamburg verpasst.

ABENDBLATT: Haben Sie ein schlechtes Gewissen, dass Sie Ihre Crew zurücklassen mussten?

TRÖGER: Ja, sicher fühle ich mich irgendwie schlecht, dass ich jetzt hier an Land bin, während meine Crew sich weiter über den Atlantik kämpft. Und Sie können sicher sein, leicht ist mir die Entscheidung nicht gefallen. Ich habe heimlich viele Tränen in meiner Koje vergossen. Meine Mitsieger sollten von meinem inneren Konflikt nichts mitbekommen. Die Situation war so schon belastend genug. Aber irgendwann war klar, so geht das nicht. Und für die Crew war ich ja auch keine Hilfe mehr, sondern eher eine Belastung.

ABENDBLATT: Wie geht es auf dem Schiff jetzt ohne Sie weiter?

TRÖGER: Die Crew segelt mit nur noch sieben Leuten, das ist schon verdammt wenig. Aber sie haben sich das genau überlegt, und sie werden es hinbekommen. Natürlich muss man mit so wenigen Leuten ein bisschen anders fahren. Das Wachsystem wurde umgestellt. Aber ich habe eben schon gehört, dass sie wieder ganz gut im Rennen sind, und das freut mich natürlich unheimlich. Sobald ich zu Hause bin, werde ich sie an Bord anrufen. Das konnte ich bisher nicht. Und ich werde in Cuxhaven stehen. Das lasse ich mir nicht nehmen. Dann müssen sie mich die Elbe mit raufnehmen, einen Platz habe ich schon reserviert.

Interview: SOPHIE LAUFER



Kerstin Tröger (41) ließ sich von ihren Eltern Brigitte und Klaus vom Flughafen Fuhlsbüttel abholen. Die Seglerin brach sich vor einer Woche im Sturm den Fuß. FOTO: ANDREAS LAIBLE

Reemt und Rome – der älteste und der jüngste Segler



Der Jüngste: Rome Kirby (18).

Das gehört zum Blue Race dazu: Die alten Seebären segeln mit Teenagern um die Wette. Der älteste Segler ist der 75-jährige Reemt Bruhns aus Hamburg, der jüngste Rome Kirby aus Newport im US-Staat Rhode Island. Der junge Amerikaner stach am Sonnabend mit der zweiten Startgruppe in See. Erst vor drei Wochen feierte er seinen 18. Geburtstag.

Im Juni machte er seinen Abschluss an der High School, im Herbst will er ein Studium beginnen. Aber erst mal segelt er auf der Maxi-Yacht „Bon Bon“ mit. Beim Blue Race tritt er gegen seinen Vater an, den Segel-Profi Jerry Kirby an Bord der „Rambler“. Für Rome, der seit seinem fünften Lebensjahr segelt, ist es die erste Transatlantik-Regatta.

Pensionär Reemt Bruhns dagegen hat schon fünfmal den Atlantik per Segelboot gequert. Der erfahrene Kapitän ist auf der „Iskareen“ als Navigator dabei. Zur Crew der „Swan 45“ gehören auch seine Söhne Arnt (38) und Sönke (40). „Ich wollte noch mal üben Teich!“, antwortete Reemt Bruhns auf die Frage, weshalb er sich den Strapazen des Rennens aussetzt. (iro)



Der Älteste: Reemt Bruhns (75).

Liegt auf dem Weg nach Schottland vorn: Die „Outsider“ auf 53°09.30' Nord, 16°25.49' West; 10,8 Knoten. Die „Chieftain“ dahinter auf 49°46.03' Nord, 18°53.80' West; 10,8 Knoten. „Taonga“: 49°35.44' Nord, 30°24.89' West; 8,5 Knoten. „Grey Goose“: 50°55.68' Nord, 30°56.11' West; 8,7 Knoten. „Boatmen“: 51°00.97' Nord, 32°54.58' West; 8,4 Knoten. „Varuna“: 50°06.77' Nord, 34°48.23' West; 8,1 Knoten. Als Schlusslicht fährt der Maxi-Racer „Parsifal III“ auf Position 40°55.98' Nord, 58°55.07' West; 8,7 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Etmal: Die von einem Schiff von Mittag zu Mittag zurückgelegte Wegstrecke.
Seemeile: Auch nautische Meile genannt; eine Seemeile entspricht 1,85201 Kilometern
UTC: Abkürzung für Universal Time Coordinated (Koordinierte Weltzeit). Sie ist Referenzzeit unter anderem in Luftfahrt, Seefahrt und im Amateurfunk. Die Mitteleuropäische Sommerzeit entspricht UTC plus zwei Stunden.

E-MAILS VON BORD

Im Nebel des Grauens

„Boatmen“: „Wir haben die letzten zwei Tage voll im Nebel gehangen (der Nebel des Grauens, wie hier vermutet wird) bei schwachen Winden. Die ‚Bank von Bremen‘ ist, wie wir hörten, nur 16 Meilen voraus. Nachts ist das Wasser eine einzige Lichtershow weil voller Plankton – und Delfine sehen aus wie grün leuchtende Torpedos.“

„Albatros“: „Wir müssen erneut einen Schaden melden. Am 24. Juni um 13:58 Uhr UTC erschütterte ein schwerer Schlag die ‚Albatros‘. Unter Deck hörte es sich an, als ob der Mast gefallen ist. Eine riesige Blutlache achteraus zeigte, dass wir mit einem Wal zusammengestoßen waren. Die Kontrolle ließ vermuten, dass wir den Zusammenstoß ohne Schaden überstanden hatten. Aber nach längerer Zeit ließ sich das Ruder immer schwerer bewegen. Heute haben der Skipper, Carsten und Henner den Schaden unter Wasser lokalisiert. Das gesamte Ruderblatt hat sich von unten bis oben delaminiert.“

„Maiden“: „Die ‚Biscuit-Watch‘ (die Hundewache von Mitternacht bis 4 Uhr früh; um bei Laune zu bleiben, langt sie regelmäßig bei den Süßigkeiten zu) behauptet, sogar im WC habe es Meeresleuchten gegeben. Heute sind diverse Inspektionen und Reparaturen angeordnet. Die WC-Spülung kann trotz weiterer Versuche nicht in Betrieb genommen werden.“

„Peter von Seestermühle“: „Die befürchtete Flaute hat einen Bogen um uns gemacht, und wir laufen schon wieder mit Regattageschwindigkeit. Morgen werden wir die Hälfte der Strecke zurückgelegt haben, und es wird an den Vorbereitungen zum Bergfest gearbeitet.“

„Charisma“: „In den Surfs (den Ritten auf den Wellen) erreichten wir Geschwindigkeitsspitzen, die vom Konstrukteur rechnerisch nicht vorgesehen sind. An zwei Tagen schnellten unsere Etmale auf über 200 Seemeilen in 24 Stunden (Spitze für die ‚Charisma‘).“

„Grey Goose“: „Gestern Nachmittag unter Gennaker 1,5 hatten wir plötzlich die ‚Snow Lion‘ in Sicht. Just als wir zum Überholvorgang ansetzen wollten, platzte uns der Kite (ja, das haben wir auch auf dieser Reise gelernt: Die Profis sagen gar nicht Gennaker, sondern Kite). Also, es machte kurz ‚Peng‘, das Schiff richtete sich auf, und der schöne Kite flog uns in Fetzen um die Ohren. Na ja, half nichts, alle Mann die Fetzen bergen.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Heute hat uns zum ersten Mal seit Tagen wieder ein neblfreier Sonnenaufgang begrüßt, und der erste Pottwal gab es auch zu sehen. In der Nacht zuvor müssen wir schon einige andere dieser Gesellen passiert haben. Es roch nach vergammeltem Fisch – das kann nur schlechter Wal-Atem gewesen sein.“

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:



Regatta



WETTERVORHERSAGE Heute setzt Südost- bis Ostwind ein, der auf Stärke 6, in Böen bis 8 zunimmt. Er gehört zu einem Sturmfront, das von Westen heranzieht. Gebietsweise ist zum Sonnabend Stärke 8 (Böen um 9) von vorne zu erwarten.
Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

EXKLUSIV LOGBUCH
VON SVANTE DOMIZLAFF

Die Festplatte der Erinnerung wird gelöscht

01.39 Uhr. Aus einem Halbtraum geweckt zur Wache. Musste gerade an zu Hause denken, an die unerledigte Baustelle im Souterrain. Da muss meine Frau wohl noch mal ran. Könnte mein Lieblingszimmer werden. Stattdessen raus in den Nieselregen.

Mir ist gerade aufgefallen, dass ich seit Anfang der Reise immer die Hundewache habe, von morgens um 02.00 Uhr bis 06.00 Uhr. Die ungemütlichste Zeit, die man sich vorstellen kann, besonders an einem ungemütlichen Tag.

Der Vormittag war noch okay – wieder Sonne mit schönem Schiebewind. Mittags hat es sich dann eingetrübt, und seither nieselt es ununterbrochen. Da sitzt man dann im Cockpit und blickt hinaus in die graue Unendlichkeit. So ein bisschen beginnt sich der Nordatlantik in der Psyche bemerkbar zu machen. Alle finden, dass wir nun langsam mal zu Hause sein könnten. Aber vor dem Wochenende



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.
ILLU: JÖRG DOMMEL

werden wir die Wendemarke Fair Isle wohl nicht erreichen, und wenn der Wetterbericht recht behält, erwartet uns dann ein stürmischer Empfang in der Nordsee. Vor Mittwoch oder Donnerstag wird kein Hamburg in Sicht sein.

Die Unendlichkeit des grauen Meeres, in der sich noch immer kein einziges Lebewesen zeigt und auch keine Schiffe, obwohl wir eine der Haupttrouten über den Atlantik kreuzen, legt sich auf das Gemüt. Obwohl die Mannschaft psychisch sehr robust ist, wurde heute schon mal eine volle halbe Stunde an Bord nicht gesprochen.

Die seelische Festplatte, gefüllt mit dem üblichen Tagesablauf daheim, wie Morgenkaffee, Abendblatt lesen, täglicher Gang ins Bü-



Segelmacher Ger Schmitz aus Arnis am Ruder der „Taonga“.

ro, Tagesschau und einem Glas Rotwein am Abend, Freude und Ärger, diese Festplatte der Erinnerungen wird mehr und mehr gelöscht. War da noch was? Mein Gott, ist das alles weit entfernt!

Technisch gesehen läuft es bei uns weiterhin okay. Die elektrischen Probleme konnten sozusagen überbrückt werden.

Mit dem Proviant ist es zwar noch nicht eng, aber die leckeren Sachen wie Leberwurst, Marmelade, Tütensuppen, Snickers oder Müsli werden vor dem Wochenende aufgebraucht sein.

Ach so, Regatta segeln wir natürlich auch noch. Immer noch liegen wir als südöstlichstes Boot in einiger Entfernung vom Hauptfeld. Die erhoffte Winddrehung ist sehr verspätet eingetroffen, aber ob die uns weiterhilft, werden wir noch sehen. Stärke und Zugrichtung des Sturmfronts scheinen in den Vorhersagemodellen noch nicht ganz klar. Aber es bleibt uns in dieser Situation nicht viel mehr, als uns an die amerikanische Wetterberatung zu halten.

Auf die derzeitige Regatta-Auswertung kann man noch nicht allzu viel Gewicht legen, es sind nur Momentaufnahmen. Es zeigt sich aber weiterhin, dass bei diesem Kurs die kleineren und älteren Yachten mit ihrer günstigen Vergütung in der Handicap-Wertung führen. So richtig ernsthaft beschäftigt uns dieser Zustand aber nicht.

Es überwiegt der Wunsch, schnell nach Hause zu kommen. Dafür segeln wir Tag und Nacht mit Karacho. Bis dahin habe ich noch viel Zeit, mir Gedanken über die Ausgestaltung des Souterrains zu machen. Spätestens in vier Stunden liege ich wieder im Schlafsack, dann kann ich mich der Sache gedanklich widmen.

„Outsider“-Mannschaft denkt schon ans Bier in Cuxhaven

„Land in Sicht!“, hieß es an Bord der „Outsider“ am späten Mittwochnachmittag. Gegen 23 Uhr unserer Zeit konnten die Segler das erste Stück Land seit Newport sehen. Die Crew der schnellen Yacht freut sich bereits jetzt auf ihre Freunde und Familien.

„Die Wetten für Cuxhaven laufen. Sonnabend um 15 Uhr nachmittags ist der erste Tipp. Sonntag um 22 Uhr abends der letzte vom Crewmitglied und Konstrukteur der Yacht, Greg Elliott. Die Prognose des Wetterexperten Meeno Schrader ist der

Sonntag um 14 Uhr“, schreibt Ole Sartori von Bord der Yacht. „Nach dem Zieleinlauf wollen wir erst mal die Lieben drücken und nach ein bis zwei Bierchen irgendwann das Schiff aufräumen. Ich denke, wir fahren dann am Montag

nach Hamburg weiter“, so Sartori. Derweil hat die Crew der „Chieftain“ die Hoffnung nicht aufgegeben, doch noch zur „Outsider“ aufzuschließen zu können. Die beiden führenden Boote, die Schottland umrundet haben, konnten

ihre Verfolger hinter sich lassen. Das Hauptfeld liegt weit zurück und relativ eng zusammen. Gleichzeitig versucht die zweite Startgruppe, das Feld einzuholen. In Cuxhaven und Hamburg wird schon eifrig die Ankunft vorbereitet. (HA)

KOLLISIONEN WARUM DIE MEERESSÄUGER DEN YACHTEN OFT NICHT AUSWEICHEN

Vorsicht, Wal vorm Kiel!



30 Tonnen schwer und 13 Meter lang: Buckelwale kommen in allen Ozeanen vor – auch im Nordatlantik auf der Strecke des Blue Race.

Schon dreimal sind Boote beim Blue Race mit Walen kollidiert. Die Zusammenstöße lassen sich nur schwer vermeiden.

Ina Rometsch
Hamburg

Der Yacht „Luv“ passierte es gleich zweimal in zwei Tagen. Und auf der „Albatros“ nahm dabei sogar das Ruder Schaden – Zusammenstöße mit Walen sind im Nordatlantik für Segler keine Seltenheit. Die Kollisionen können für die Tiere wie für die Menschen an Bord der Yachten gefährliche Folgen haben. Aber sie lassen sich kaum vermeiden.

„Zusammenstöße kann es immer geben, wenn ein Wal zum Ein- oder Ausatmen an der Wasseroberfläche treibt“, sagt Biologe Fabian Ritter (39). Er ist Experte in Sachen Wal-Kollisionen: Er vertritt Deutschland bei der Internationalen Walfang-Kommission und engagiert sich dort

in einer Arbeitsgruppe, die sich speziell mit dem Thema beschäftigt. Zudem ist er wissenschaftlicher Leiter des Vereins M.E.E.R. e.V. in Berlin (www.m-e-e-r.org).

Die Wale, die auf der Strecke des Blue Race am häufigsten vorkommen, sind seiner Einschätzung nach Buckel-, Finn- und Pottwale. „Pottwale sind dafür bekannt, dass Schiffe mit ihnen kollidieren“, so Ritter. Die Säuger können bis zu zwei Stunden unter Wasser bleiben – doch an-

schließend müssen sie rund 15 Minuten lang an der Wasseroberfläche atmen.

Besonders wenn sie dabei ruhen, also wenn nur eine Gehirnhälfte aktiv ist, laufen sie Gefahr, den Booten der Regatta in die Quere zu kommen. „Weil eine Yacht sich ohne Motorengeräusch durchs Wasser bewegt, kann der Wal sie nur schwer hören“, weiß Ritter. Ein ähnliches Problem haben die Crews der Yachten: Es ist schwer, einen Wal in den Wellen zu

entdecken – vor allem bei Nacht. Und weil die Tiere zudem eine große Angriffsfläche bieten und sich schwerfällig durchs Wasser bewegen, kommt es manchmal zum Crash.

Wie häufig solche Unfälle passieren, ist bislang unerforscht. „Im Moment sind wir dabei, Kollisionen mit großen Motorschiffen zu erfassen“, sagt Fabian Ritter. „Es gibt aber noch keine Erhebung über Zusammenstöße von Walen und Yachten.“

Dabei kann auch die Kollision mit einem Segelboot für einen Wal mit Verletzungen enden. Schuld ist vor allem die schrittweise Form des Rumpfs. Zudem nimmt das Risiko für Blessuren zu, wenn die Schiffe mit hohem Tempo segeln – beim Blue Race berichten die E-Mails der Crews von Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 20 Knoten (rund 37 Stundenkilometer). Die Maxi-Yacht „Rambler“ rauscht sogar stellenweise mit fast 30 Knoten nach Hamburg.

Das Problem lässt sich nur schwer lösen. „Es gibt kein technisches Gerät, mit dem sich Wale von Bord einer Yacht zuverlässig orten lassen“, so Ritter. Sein Rat an die Blue-Race-Segler: „Augen offenhalten und einen Beobachter positionieren, der sich ausschließlich auf das Ausspähen von Walen konzentriert.“

WAL GERAMMT – SO ERLEBTE ES DIE SEGLER

Aus einer E-Mail der „Luv“: „Um 20.23 Uhr gibt es einen ordentlichen Schlag, die ‚Luv‘ schüttelt sich ein wenig. Gleich darauf bläst ein Wal an Backbord seine Atemfontäne ab. Ein Zweiter hält von Steuerbord auf uns zu. Ein heller Schatten, kaum zehn Meter lang. Die Männer der Freiwache sind sofort an Deck, alarmiert vom Rums.“

Dasselbe Schiff meldet zwei Tage später: „Punkt 17 Uhr gibt es einen Schlag vorn gegen die Backbordseite. Im Kielwasser wälzt sich gleich darauf ein sechs Meter langer Wal.“ Die „Albatros“ schreibt am 26. Juni: „Um 13.58 Uhr erschütterte ein schwerer Schlag die ‚Albatros‘. Unter Deck hörte es sich an, als ob der Mast gefallen ist, eine riesige Blutlache achter-

aus zeigte, dass wir mit einem Wal zusammengestoßen waren. Nach längerer Zeit ließ sich das Ruder immer schwerer bewegen. Das gesamte Ruderblatt hat sich von unten bis oben delaminiert. Versuche, die wabernde Gelcoat-schale zu reparieren, blieben im kalten Wasser und bei der Strömung erfolglos.“

NUR IM ABENDBLATT: DIE FRAUENCREW DER „KPMG“ BERICHTET

Atlantiktäufe mit Bohnen und Nudeln

Ganz eindeutig: Wer das erste Mal über den Atlantik segelt, sollte sich über Sitten und Gebräuche informieren. Normalerweise begibt sich der Atlantikneuling auf die Suche nach Wind- und Wetterdaten, Taupunkte, Eisgrenzen, Strömungen, dazu füllen ganze Atlanten die Bibliotheken der Welt. Die meisten Erstquerer befragen alte Seebären nach Stürmen, Wellen, Kälte und nach der Einsamkeit des großen Wassers. Wer Kapitän Hornblower gelesen hat, kennt sich vermeintlich im Kapitel Rituale aus. Auch wenn Kielholen und andere Strafen der Vergangenheit angehören, Äquatortäufe und Kap-Hoorn-Ehren zwischen Newport und Hamburg nicht zur Debatte stehen.

Da schaudert es unterwegs höchstens ein bisschen, wenn 60 Meilen querab die „Titanic“ im Meer versunken ist. Aber auch das gehört der Vergangenheit an, werden schließlich schon Filme drüber gedreht. Was staunt der Atlantikneuling, wenn aus dem Niedergang Nebelgeister heraufpoltern, jedenfalls nach eigenem Bekunden Nebelgeister! Wäre auch möglich, die Gestal-



ten für Skipperin und Co-Skipperin in Bettlaken zu halten, aber wer wird einem Nebelgeist widersprechen. „Nebelgeister werden wir genannt, und vom Atlantik kommen wir her. Atlantiküberquerer sind wir bekannt. Alle anderen fürchten uns sehr.“ Bis dato hat die Crew Wale, Container und Stürme gefürchtet. Jetzt trennt sich die Spreu vom Weizen. Die einen fürchten ab sofort auch Nebelgeister, was an dem Kochtopf mit dem aussortierten Boh-

nen-Nudel-Gericht liegen kann, die anderen sind froh, nicht zu den Neulingen zu gehören. Grüne-Bohnen-Nudel-Topf, ein schreckliches Instrument in der Hand eines Nebelgeistes. „Wir haben eine ernsthafte Aufgabe heute. Sollen taufen jungfräuliche Atlantik-Leute. Damit sie richtige Seefahrer sind, vom Wind, Wasser, Salz und Nebel gegerbt, und jedes ehrfürchtige Menschenkind sie als Atlantiküberquerer verehrt.“ Menschen tauft man mit Wasser,

Die große Taufe mitten auf dem Ozean: Atlantikneuling Stefanie Edeler wird an Bord der „KPMG“ von den beiden weiblichen Nebelgeistern mit einem Bohnen-Nudel-Gericht gefüttert. Hinterher gab es eine Taufurkunde.

Schiffe mit Schampus, Atlantiküberquerer mit grünen Bohnen und Nudeln. Davon war bei aller Vorbereitung nie die Rede. Das war nirgends zu lesen. Die äußerliche Anwendung hätte durchaus gereicht. Wie angenehm, das Gesicht in die Eimer mit dem Salzwasser zu tauchen, dann ist das Schlimmste vorüber.

„Drum seid gesalbt mit diesem Nebelbier. Danach noch Wasser und ihr seid frei!“ Nie wieder eine Atlantiktäufung und nie wieder grüne Bohnen mit Nudeln. Dem Neuling schwant allerdings, dass Rituale an Bord recht frei gehandhabt werden, nach Fantasie der Schiffsführer und wohl auch nach der Proviantlage. Ein Blick in die Gesichter der alten Hasen, bestätigt das: Mit grünen Bohnen sind sie nicht getauft worden, und sie haben es auch nicht vermisst. Wie auch immer: Jeder Neuling hat noch eine Urkunde bekommen, der amtliche Atlantiküberquerer. Für dieses Mal ist es eindeutig zu spät, aber: Für weitere Reisen über die Weltmeere sollte man unbedingt mehr lesen als die Abenteuer von Kapitän Hornblower. ANTJE WÖHNKE

DIE POSITIONEN 28.06. – 18:00 MESZ



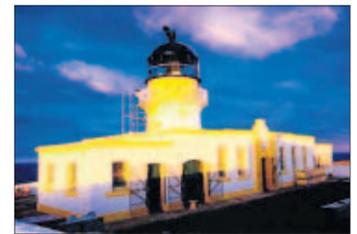
Die „Outsider“ wird als Erste den Leuchtturm von Skroo passieren und liegt auf Position 59°04.81' Nord, 04°41.66' West; 6,9 Knoten. „Chieftain“: 55°41.61' Nord, 10°38.90' West; 11,3 Knoten. „Taonga“: 52°37.53' Nord, 19°31.16' West; 7,6 Knoten. „KPMG“: 51°59.84' Nord, 22°14.26' West; 9,3 Knoten. „Peter von Seestermühle“: 51°47.06' Nord, 26°05.35' West; 10,8 Knoten. Die Maxi-Yacht „Rambler“ nähert sich schnell der Flotte: 43°51.81' Nord, 38°10.26' West; 15,8 Knoten. „Parsifal III“: Segelt am Ende des Feldes auf Position 41°11.15' Nord, 45°51.52' West; 12,1 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Fock: Gewöhnlich ein dreieckiges Vorsegel, das vor dem Mast steht.
Sturmfock: Wird bei schweren Wetterbedingungen gefahren. Sie hat eine kleine Segelfläche und ist aus besonders widerstandsfähigem Segeltuch gefertigt.
Trysegel: Kleines dreieckiges Sturmsegel aus widerstandsfähigem, schwerem Segeltuch. Kann bei Starkwind oder Sturm anstelle des Großsegels gesetzt werden.

WEGMARKE

Skroo-Leuchtturm



Im Laufe des heutigen Morgens wird die führende „Outsider“ den Wendepunkt in Richtung Ziel passieren: North Lighthouse, den 14 Meter hohen Leuchtturm in der Ortschaft Skroo auf der schottischen Insel Fair Isle. Obwohl näher an den Orkneys gelegen, gehört die als „Insel der Vögel und Pullover“ bezeichnete Fair Isle zu den Shetlandinseln. Auf dem neun Quadratkilometer großen Eiland, das mindestens seit der Bronzezeit besiedelt ist, leben derzeit 69 Einwohner. Haupterwerbszweige sind Fischerei, Landwirtschaft und Strickpull-over. Das alle 30 Sekunden aufblitzende Licht des 1892 erbauten Leuchtturms leuchtet 80 Meter über dem Meeressniveau und ist rund 22 Seemeilen weit zu sehen. (MHW)

FOTO: DAVE WHEELER

E-MAILS VON BORD

Die Schokolade ist alle

„Peter von Seestermühle“: „Heute Nacht hat uns die ebenso langerwartete wie unerwünschte Flaute schließlich doch erreicht. Mühsam und still, aber unersütterlich, ringen wir der stählernen See Meile für Meile ab.“

„Chieftain“: „Unsere letzte Haushaltskrise dreht sich darum, dass uns die Schokolade ausgegangen ist. Allerdings konzentrieren sich die meisten an Bord gedanklich bereits auf das Bier und das Willkommen, das es in Hamburg geben wird.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Derzeit haben wir strahlend blauen Himmel... das sollte uns eigentlich freuen, aber wir wissen ja, dass uns leider wenig Wind erwarten wird. Dann doch lieber die graue Suppe der letzten sieben Tage mit etwas mehr Druck! Wir haben angenehme 22 Grad unter Deck. Wärmer dürfte es auch nicht sein, sonst würde es noch mehr miefen.“

„Luv“: „Wir bereiten uns auf einen Sturm vor. In 24 Stunden gibt's ganz besonders schnelle Luft. Windgeschwindigkeiten bis zur Stärke 9 bis 10 Beaufort sind vorhergesagt. Und wir segeln genau hinein in dieses Sturmfront. Sturmfock und Trysegel liegen bereit für den Fall, dass es noch dicker kommt. Am Abend wieder Wale. Die Riesen mit dem dicken Kopp, Pottwale, springen spektakulär aus dem Wasser und schieben eine mächtige Welle. Tolles Schauspiel.“

„Parsifal III“: „Gennaker reißt ein und wird eingeholt. Berry und Crew wurden auf dem Vorschiff mit Nadel und Faden beim Reparieren gesichtet. Dann die Sensation: Wir sichten die ‚Gorch Fock‘!!! Was für ein erhebender, sensationeller Anblick! Allen schlägt das Herz höher. Ralf nimmt Funkkontakt auf. Das Horn wird beidseitig geblasen.“

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

Regatta



SEGLERLEBEN SCHNAPPSCHÜSSE VOM ATLANTIK

Endspurt: Die erste Yacht kommt



Gewagte Routine auf hoher See: Gut gesichert arbeitet eine Seglerin der „KPMG“ in luftiger Höhe auf dem Baum.



Der Sturm fordert Mensch und Material aufs Äußerste. Auf allen Booten – hier an Bord der Yacht „KPMG“ – müssen Segel geflickt werden.



Er steuert die 71 Jahre alte „Peter von Seestermühe“ erfolgreich in die vorderen Wertungsränge: Skipper Christoph von Reibnitz.



25 Meter lang ist die Swan „Grey Goose“ von Skipper Tobias König.



Feierte seinen 44. Geburtstag irgendwo in den grauen Wogen des Nordatlantiks: Dr. Kai-Oliver Tornow, Bordarzt der „Luv“, die für die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne startet.



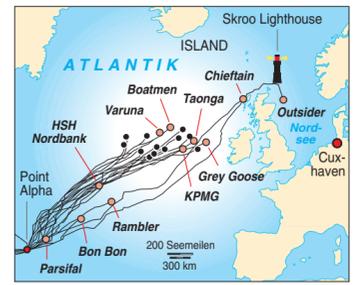
Wouter Verbraak beim Navigieren unter Deck der „Rambler“. Die Maxi-Yacht führt momentan das Ranking nach berechneter Zeit an.



Prost! Nach dem ersten Sturm hat sich die Crew der „Haspa Hamburg“ ein Bierchen verdient. Jetzt segelt sie durchs nächste Tief.

WETTERVORHERSAGE Das Sturmtief zieht seine Bahn entlang 50 Grad Nord. An der Südfanke Westwind Stärke 8 bis 9, in Böen 10. Im Norden Stärke 8 aus Ost bei 14 Grad Lufttemperatur. Ab Sonnabendnachmittag langsam abflauend. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 29.06. – 19:00 MESZ



Die „Outsider“ wird schon am Wochenende im Ziel in Cuxhaven erwartet: 57°31.27' Nord, 00°09.43' West; 15,5 Knoten. „Chieftain“: 58°25.00' Nord, 06°39.84' West; 10,3 Knoten. „Grey Goose“: 53°58.90' Nord, 13°41.08' West; 12,6 Knoten. „Taonga“: 54°07.18' Nord, 15°53.72' West; 11,6 Knoten. „KPMG“: 53°20.89' Nord, 17°48.17' West; 7,5 Knoten. Die „Rambler“ rauscht mit 18,2 Knoten vorwärts: 47°27.34' Nord, 30°05.84' West. Schlusslicht: „Parsifal III“ auf Position 42°15.04' Nord, 41°32.28' West; 11 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Talje: Flaschenzug
Bullenstander, Bull: Sicherungsleine, die das unbeabsichtigte und unkontrollierte plötzliche Umschlagen des Baums von einem Bug (Seite) auf den anderen verhindern soll. Auf großen Segelschiffen wird in der Regel ein Flaschenzug benutzt, dann spricht man auch von Bullentalje.

E-MAILS VON BORD

Windgott, bitte hilf uns!

„Iskareen“: „Augenscheinlich hat uns das Sturmtief von hinten eingeholt, auf dessen Rückseite die Maxis aus dem zweiten Start herangeflogen kommen. Da das Tief südlich von uns durchziehen wird, bedeutet dies für uns eine lange Kreuz nach Fair Isle. Nun heißt es aufmerksam trimmen – wir hoffen, die Upwind-Eigenschaften unserer Mittelmeer-rakete voll auszuspielen zu können. Besonders bei Leichtwind sollten wir gut fahren.“

„Chieftain“: „Irland liegt nur 30 Meilen von uns entfernt – fast nah genug, um das Guinness zu riechen! Unser Navigator Hamish Olyphant hat den wenig beneidenswerten Job, einen Weg durch das Labyrinth aus windlosen Löchern zu finden, die uns seit einigen Tagen plagen. Gegen Mittag begann es zu regnen, und der Wind legte sich völlig. Wir opferten dem Windgott eine Tasse heiße Schokolade, um ihn zu besänftigen.“

„Luv“: „Unser Boot zeigt bei dem langsam sich verschlechternden Wetter, welche gute Hochseeschiff es ist. Zwei Stunden stehe ich am Ruder und nicht einmal muss ich das Rad mehr als einen Zentimeter bewegen. Die „Luv“ läuft wie auf Schienen, perfekt getrimmt, sehr hoch am Wind und recht flott. Es regnet in Strömen. Das soll die ganze Nacht so weitergehen und morgen von Dauerregen abgelöst werden, der später besonders heftig fallen soll. Segeln, wir erfahren es sozusagen bis auf die Haut, ist nun mal ein Wassersport.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Unser leichter Runner hat die letzte Nacht nicht ganz so gut überstanden, ihn jetzt ist ein unschöner langer Riss. Die Reparatur ist im Gange. Aber angesichts der Wetterprognosen zweifeln wir daran, dass wir ihn nochmal brauchen können. Er ist eben nur für die leichtere Gangart gedacht. Derzeit sind wir dabei, das Schiff für die holprige Fahrt gen Fair Isle vorzubereiten. Alles wird wieder seefest verstaub.“

FOTO-WETTBEWERB

Machen Sie sich ein Bild von den Atlantik-Seglern

Fotografieren Sie die eintreffenden Yachten und Segler des HSH Nordbank Blue Race – und gewinnen Sie: Das Hamburger Abendblatt und die HSH Nordbank laden alle Leser zu einem Regatta-Fotowettbewerb ein. Die witzigsten und ungewöhnlichsten Fotos von der Ankunft der Segler werden prämiert.

- 1. Preis:** Ein ganz privater Segeltörn auf der Alster mit einem Fußball-Topspieler des HSV.
- 2. Preis:** Eine ferngesteuerte und segelfertige Maxi-Yacht Nachbildung im offiziellen Design des HSH Nordbank Blue Race (Länge 61 cm, Höhe 1,14 Meter, Wert 350 Euro).
- 3.-10. Preis:** Das offizielle Regatta-Buch vom Hoffmann und Campe Verlag (192 Seiten, 54,90 Euro), das im November erscheint. Die besten Bilder werden im Hamburger Abendblatt gedruckt und erhalten die Chance, auch im Buch veröffentlicht zu werden. So nehmen Sie teil: Die Bilder sollten digital (Format: „jpg“ in möglichst hoher Auflösung) per E-Mail an die Adresse boote@abendblatt.de gesandt werden. Die E-Mail muss folgende Angaben enthalten: 1) Die Bestätigung, dass Sie der Fotograf der Bilder (mit Name und Adresse) sind. 2) Wer oder was auf den Fotos zu sehen ist. Einsendeschluss: 18. Juli.

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

VEREIN SEEFART 36 BEWERBER FÜR DIE CREW

Die Jüngsten wollen ganz vorn mitsegeln

Sie sind die jüngste Crew des Rennens. Ihr Durchschnittsalter beträgt gerade einmal 22,7 Jahre. Und trotzdem fährt die Crew der „Norddeutschen Vermögen Hamburg“ tapfer mit beim HSH Nordbank Blue Race – denn die zehn jungen Segler sind ehrgeizig. „Wir haben so lange an diesem Projekt gearbeitet, so viele Stunden in die Vorbereitung und die Arbeit an dem Schiff gesteckt, jetzt muss einfach ein gutes Ergebnis rauskommen“, sagt Praktikant Patrick Kern (23). Der Hamburger ist zusammen mit drei weiteren Crewmitgliedern bereits zum zweiten Mal bei der Transatlantikregatta von Newport nach Hamburg dabei. „Wir sind sozusagen Wiederholungstäter“, lacht er. Auch Bootsbauer Jan Hilbert (24), BWL-Studentin Christiane Dittmers (23) und der angehende Wirtschaftsingenieur Eike Holst (22) sind bereits 2004 auf der „Norddeutschen Vermögen“ diese Strecke mitsegelt. „Nun sind wir gerade noch jung genug gewesen, um ein weiteres Mal an der Regatta teilzunehmen“, so Hilbert.

Der Ton an Bord ist locker. Es wird viel gelacht. Aus den zehn jungen Seglern ist mittlerweile eine fest eingeschlossene Gemeinschaft geworden. „Im Winter haben wir jede freie Minute an dem Schiff gearbeitet, schließlich muss das Material auf dem Atlantik eine Menge durchstehen“, so Holst. „Und wenn wir von dem Verein schon das Schiff zur Verfügung gestellt bekommen, müssen wir wenigstens versuchen, bei den Vorbereitungen möglichst wenig weitere Kosten zu verursachen.“ Überhaupt wäre dieses ungewöhnliche Projekt ohne die Hilfe des Vereins nicht möglich gewesen. „Schon jetzt, wo wir noch nicht wissen, wie es ausgeht, sind wir unendlich dankbar für diese Chance“, sagt Kern. (sla)



Das ist die jüngste Crew des Rennens: die Segler der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“.

Frauencrew: „Das wird ein nasser Ritt!“

Von Bord der Yacht „KPMG“ berichtet Inken Braunschmidt per E-Mail:

„Ein Vormittag für Sportlerinnen, folgende Aktivitäten innerhalb von sechs Stunden: Von vollem Groß und Gennaker über Genua I, II, III und Genua IV gewechselt, zwischendurch noch zwei Refs eingebunden. Segeln jetzt 3. Ref und G IV mit Potenzial zu kleiner...“

Zwischendurch noch das Gross ganz unten gehabt, da Karin Adlerrauge gesehen hat, dass der Mantel des Grossfalls aufgeschubbert war. Abgeschnitten, neu geknotet und wieder hoch. Die Welle ist etwas konfus, aber das war ja alles so angesagt! Das wird bis morgen ein nasser Ritt!

Aber allen geht es gut, Steffi (zurzeit Smut) zaubert gerade bei maximaler Schräglage gebratene Nudeln mit Gemüse! Die ein oder andere Schüssel ist schon durchs Schiff gehopst, Steffi kocht mit Ölhohe, damit sie sich an überschwappenden Essen nicht verbrüht. Die Wache von heute Morgen fällt jetzt k.o. in die Kojen, ich auch :o)

Liebe Grüße an alle daheim, Fair Isle, wir kommen!“

„Parsifal III“: Baum und Groß kaputt

Von Bord der „Parsifal III“ berichten Arno Bahmann und Rolf Wickmann:

„Shit happens“: Bei einer Halse unter hohem Seegang bricht die Winch der Bullentalje aus ihrer Verankerung. Der Großbaum wird beschädigt. Die Winch wird sichergestellt, das Schiff in den Wind gedreht und das Großsegel geborgen.

Tom muss in den Bootsmannsstuhl, wird hochgezogen und kontrolliert den Mast bei Windstärke 7 bis 8 und hohem Seegang. Die „Parsifal III“ nimmt sofort wieder Kurs auf Point Alpha mit Besan und Stay Sail. Danach ist Zeit zur Begutachtung des Flurschadens: Der Baum und das Großsegel sind beschädigt.

Sofort haben wir uns mit dem Hersteller des Baumes in Verbindung gesetzt, um zu klären, ob das Segel provisorisch wieder gesetzt werden kann. Vor zwei Stunden haben wir die Nachricht erhalten, dass dies nicht möglich ist. Damit ist die Fähigkeit der „Parsifal“, hoch am Wind zu segeln, stark eingeschränkt. Der Consiliere resümiert: „Das Großsegel hat mir ohnehin immer die Sonne genommen.“ Rolf & Arno

EXKLUSIV LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Wenn der „Tatort“ beginnt, sind wir im Schlamassel

Das Steißbein! Der Segelmacher schläft in Salbe. Letzte Nacht ist es passiert. Gerade holt das Boot mal wieder in der torkeligen See über, da ist Ger ausgerutscht und den Niedergang hinuntergestürzt. Hat ganz schön Radau gemacht. Nun liegt er erstmal in der Koje und kuriert seine Prrellung unter einem Salbenverband aus. Insgesamt eine schmerzhaft Angelegenheit, aber kein großes Drama, auch wenn uns nun ein guter Steuerermann ausfällt.

Und gute Steuerleute können wir gebrauchen. Den ganzen Tag über sind wir recht zügig vorangekommen. Regenschauer wechseln sich mit sonnigen Perioden ab. Es ist immer noch verhältnismäßig mild. Von den sechs paar Handschuhen im Gepäck habe ich noch keinen Gebrauch gemacht.

Gegen Abend sind wir dann auf die erwartete Flautenzone gestoßen, die das abziehende Tief von dem herauskommenden Orkantief trennt. Laut Wetterbericht schleichen wir gerade eben noch im Windbereich an der Flaute vorbei. Da alle anderen Boote nordwestlich von uns stehen, besteht die Chance, hier ein paar Meilen zu gewinnen.

Man darf sich allerdings nicht vorstellen, das wir hier quasi wie auf der Alster Boot an Boot segeln. Wir haben seit dem zweiten Regattatag überhaupt kein Schiff mehr gesehen. Für uns interessant sind die sehr viel größeren „Grey Goose“ und unsere beiden unmittelbaren Konkurrentinnen „Snow Lion“ und „Bank von Bremen“. Um mal einen Distanzvergleich zu ziehen: Wenn die „Taonga“ ihre Position in Hamburg hätte, dann würde die „Grey Goose“

in Lübeck segeln, die „Bank von Bremen“ in der Lüneburger Heide und die „Snow Lion“ im Raum Hannover. Ich sage ja: Wir sind nicht auf der Alster, sondern in den Weiten des Nordatlantik, da wird anders gemessen.

Die Stimmung an Bord ist nach wie vor sehr gut, das muss ich wirklich sagen. Gesprächsthema Nummer eins ist natürlich das heranziehende Orkantief. Derzeit sieht es so aus, als würde der Kern des Tiefs südlich von uns passieren. Damit liegen wir im nördlichen, nicht ganz so gefährlichen Quadranten des Orkans. Er wird uns allerdings stürmische Ost- bis Südostwinde bescheren, Windstärke 8 ist denkbar. Die kommen dann leider nicht mehr von hinten, sondern ziemlich auf die Nase. Unerfreulich. Aber schließlich müssen da alle durch, und wenn ich an die Schiffe des 2. Starts denke, „Rambler“ und „Bon Bon“, die steuern geradewegs in Windstärke 12. Das wird es ihnen sauer machen, zu uns aufzuschließen.

Mit unserem Meteorologen haben wir die Option in Betracht gezogen einen Kurs zwischen der Inselgruppe der Hebriden und dem schottischen Festland zu suchen. Das ist aber wegen zu vieler Unwägbarkeiten verworfen worden. Wenn am Sonntag der „Tatort“ in der ARD beginnt, dann können Sie alle mal an uns denken. Dann sollten wir im Hauptschlamassel sein, ungefähr in Höhe der Wendemarke Fair Isle. Vielleicht hat das Tief ja doch ein Einsehen und verzicht sich so schnell wie es heranrauscht. In diesem Sinne, ein schönes Wochenende von der „Taonga“-Crew, die sich sehr, sehr auf Hamburg freut.



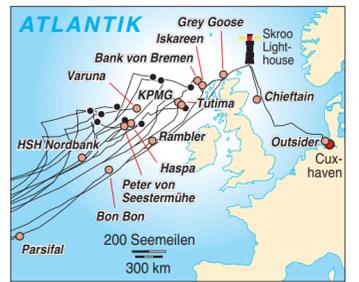
Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

Regatta



WETTERVORHERSAGE Das Sturmtief beschäftigt fast die gesamte Flotte. Allerdings mit sehr wenig Wind, den der gigantische Wirbel wie eine Schleppe hinter sich herzieht. Wer es an den Hebriden vorbei schafft, hat Wind aus Ost, Stärke 4 bis 6. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 1.7. - 17:30 MESZ



Die „Outsider“ hat ihr Ziel um 16.14 Uhr MESZ erreicht. „Chieftain“: 57°07.15' Nord, 00°38.12' West; 8,3 Knoten. „Grey Goose“: 58°58.29' Nord, 04°57.94' West; 9 Knoten. „Tutima“: 56°50.52' Nord, 10°33.29' West; 6,9 Knoten. „KPMG“: 57°03.64' Nord, 11°01.53' West; 6,2 Knoten. Die „Rambler“ holt mit 11,4 Knoten weiter auf: 54°13.01' Nord, 14°19.82' West. „Bank von Bremen“ auf Position 58°33.49' Nord, 8°38.78' West; 8,3 Knoten.

RENNVERLAUF „PARZIFAL III“ UND „TAONGA“ MUSSTEN AUFGEBEN

Der Atlantiksturm zerreißt das Feld der Segler



Muss nun unter Maschine nach Cuxhaven: „Parzifal III“.

Mark Hübner-Weinhold
Hamburg

Dramatisches Wochenende bei der Transatlantikregatta: Ein gigantischer Tiefdruckwirbel von rund 1200 Seemeilen Durchmesser hat den Seglern und ihren Booten das Äußerste abverlangt. Zwei Yachten, die „Parzifal III“ und am Sonntagmorgen auch die „Taonga“, mussten wegen

starker Schäden aufgeben. Einige Crews haben nordwestlich von Irland Sturm mit Stärke 9 (bis 48 Knoten) überstanden, die See baute brutale Wogen von gebietsweise mehr als sechs Meter Höhe auf.

Bereits am Freitagabend sind deshalb mehrere Boote wie die „Peter von Seestermühle“ und die „Cheri Raffay Hamburg“ vorübergehend nach Norden abgelaufen, um dem Sturm einen Haken zu

schlagen. Jene Schiffe, die weiter südlich auf Schottland zusteueren, wurden mit Wind von achtern geradezu nach vorn gepeitscht. Die Folge: Das bislang eng zusammenliegende Feld hat sich geteilt.

Während die „Outsider“ gestern Cuxhaven erreichte und die „Chieftain“ Kurs auf die Deutsche Bucht nimmt, rangeln im Norden Schottlands „Grey Goose“, „Norddeutsche Vermögen“, „Bank

von Bremen“ und „Snow Lion“ um die Plätze. Weiter im Westen liefern sich zum einen „Tutima“ und „KPMG“ und zum anderen „Boatmen“ und „Iskareen“ zwei heiße Duelle. Von hinten rauscht derweil unaufhaltsam die im Gesamtklassement führende Maxi-Yacht „Rambler“ heran.

Die Crew der größten Yacht, „Parzifal III“, gab am Sonntagabend um 18.30 Uhr ihre Aufgabe bekannt. Der Großbaum

wurde in einer Halse beschädigt, eine Fallwinch abgerissen, mehrere Segellatten sind gebrochen, und das Unterliek des Besans ist herausgerissen. Die 54 Meter lange Yacht fährt nun unter Maschine durch den Ärmelkanal nach Cuxhaven.

Am Sonntag um 6.37 Uhr meldete Abendblatt-Kolumnist Svante Domizlaff dann, dass das Rennen für die „Taonga“ vorbei sei – Großsegel gerissen (siehe Text unten).

TRIUMPHFAHRT KIELER YACHT GEWINNT TROPHÄE „FIRST SHIP HOME“ MIT WEITEM ABSTAND

Gestern, 16.14 Uhr: „Outsider“ im Ziel

Die neunköpfige Crew brauchte 14 Tage und 20 Stunden von Newport nach Cuxhaven.

Ina Rometsch
Ingo Röhrbein (Fotos)
Cuxhaven

Nichts konnte den Triumph der „Outsider“ aufhalten – außer den Windverhältnissen an der Elbmündung. So musste die Yacht mühsam gegen die 3 bis 4 Windstärken aus Ost-süd-ost ankreuzen, während sie als erstes Schiff des Blue Race auf die Ziellinie am Cuxhavener Steubenhöft zusteuerte.

Jubel an Bord, als die Crew unter Skipper und Eigner Tilmar Hansen (57) bei Slack-Tide um 16 Uhr, 14 Minuten und 10 Sekunden durchs Ziel segelte. Genau 14 Tage, 20 Stunden, 10 Minuten und 10 Sekunden hatten die neun Männer für die 3600 Seemeilen über den Atlantik gebraucht.

Trotz Nieselregens bot sich den rund 100 Familienangehörigen und Freunden der Crew ein stimmungsvolles Bild: Der Seenotkreuzer „Hermann Helms“ sprühte Fontänen, an Land explodierten Feuerwerkskörper. Und über die Elbe wehte sogar der Duft von Champagner. Denn Blue-Race-Organisator Torben Knappe (28) war per Boot zur Stelle und reichte der deutsch-neuseeländischen Crew eine Flasche Champagner an Bord, die dort kräftig geschüttelt und dann erst geöffnet wurde.

Kurz darauf legte die „Outsider“ am Lentzkaai an, und der Kieler Tilmar Hansen fiel seiner Familie in die Arme. „Der schönste Moment der Regatta ist das Ankommen!“, sagte er ergriffen, seine Frau Eveline (45) und die fünf blonden Töchter um sich geschart. Eine bewegende Szene: Alle sechs weiblichen Hansens weinten vor Freude und Erleichterung.

Die deutsch-neuseeländische Crew der fast 16 Meter langen Elliott 52 segelte die Strecke von Newport im US-



Genau in diesem Moment passierte die Kieler Yacht „Outsider“ gestern die Ziellinie am Steubenhöft in Cuxhaven. Heute gegen 15 Uhr wird das Boot im City-Sporthafen Hamburg erwartet.

Staat Rhode Island bis Cuxhaven fast ohne Zwischenfälle. „Vor Schottland hatten wir 44 Knoten Wind, da bekamen wir ein paar Risse ins Großsegel“, erzählt Wachführer Richard Bicknell (39), der die Kevlar-Karbon-Segel der Yacht entworfen hat. Darum musste die „Outsider“ zunächst unter Trysegel fahren und kam nur langsam voran, bis der Schaden am Freitag behoben wurde. „Ansonsten ging aber fast nichts kaputt“, ergänzt Skipper Hansen. „Nur die Klotür

hat es aus ihren Scharnieren gerissen.“

Der schlimmste Moment war für ihn der Morgen nach dem Start. „Da merkten wir, dass wir die Eddies falsch eingeschätzt hatten. Wir verloren über Nacht auf die ‚Chieftain‘ 30 Seemeilen. Ich dachte, wir haben jetzt die ganze Regatta in den Sand gesetzt!“ Doch es kam anders: Die „Outsider“ rauschte fünf Tage nach dem Start, am 21. Juni, um die Wendemarke Point Alpha und behauptete sich von da an

der Spitze des Feldes. Die silberne Trophäe für das „First Ship Home“, das erste Schiff im Hafen, ist ihr sicher.

Doch ob die Crew das Blue Race auch nach berechneter Zeit, also unter Berücksichtigung des Handicaps, gewinnt, ist noch offen. Danach liegen die Maxi-Yachten „Rambler“ und „Bon Bon“ aus dem zweiten Start derzeit vor ihr. Skipper Hansen nimmt den spannenden Verlauf gelassen. „Die anderen müssen erst mal ins Ziel kommen“, grinst er.



Erschöpft, aber glücklich genießt die neunköpfige deutsch-neuseeländische Crew im Ziel Bier und Champagner.



Anne Johannsen (26) begrüßt Freund Bo Teichmann (23).



Skipper Tilmar Hansen und seine Familie (v.l.): Pauline (15), Leonie (10), Stella (6), Marie (17), Ehefrau Eveline (45) und Cecilia (20).

EHEPAAR IM REGATTA-FIEBER

Es ist Sonntag, 12 Uhr, und Claudia und Gerd Röttger warten auf die „Outsider“. Das Ehepaar aus Neu Wulmstorf hat sein Wohnmobil ganz nah an der Ziellinie am Cuxhavener Lentzkaai geparkt. Hier kempieren die beiden seit Sonnabend. Der Grund: Das Paar ist im Regatta-Fieber. „Die Regatta-Seite im Abendblatt haben wir jeden Tag förmlich verschlungen!“, erzählt Intranet-redakteur Gerd Röttger (55).

„Und als wir gelesen haben, dass das erste Schiff ankommt, sind wir einfach losgefahren!“ Auf das Seitenfenster ihres Wohnmobils haben die Röttgers für den Trip Artikel der Regatta-Seite geklebt. Sie selbst segeln eigentlich selten; nur dann, wenn Freunde sie auf die Ostsee mitnehmen. Den ganzen Nachmittag verbringt das Ehepaar am Kai.



Gerd und Claudia Röttger sind extra mit ihrem Wohnmobil ans Ziel in Cuxhaven gefahren.

„Wir warten jetzt“, sagt Speditionskauffrau Claudia Röttger (51). „Wir kochen Eintopf, statt essen zu gehen, sonst verpassen wir noch den Zieleinlauf!“ Und ihr Mann fügt mit Blick auf den Parkplatz hinzu: „Wir wollen ja unsere gute Position nicht aufgeben!“ (iro)

FALSCHER ALARM

Notruf der „Snow Lion“

Die Yacht „Snow Lion“ sendete gestern Morgen aus Versehen ein Notsignal – und löste den Einsatz eines Aufklärungsflugzeugs der britischen Luftwaffe aus. Um 5.03 Uhr empfing die schottische Küstenwache das Signal per Satellit. Es stammte von einem Notfunksender, der von den Seglern am Körper getragen wird, einem 121,5 Megahertz PLB (Personal Locator Beacon). Weder die Mitarbeiter der Küstenwache noch die Rennleiter des Blue Race konnten Kontakt zu den Seglern herstellen. Darum startete ein Luftwaffen-Jet, um den Versursacher des Notrufs zu finden. Der segelte rund 140 Seemeilen westlich der Hebrideninsel Isle of Lewis. Auf der „Snow Lion“ wurde man erst durch den kreisenden Jet auf das Problem aufmerksam. „Geräte dieser Art werden aktiviert, wenn sie sehr nass werden“, erklärte Wettfahrtsleiter Alan Green. Schließlich sollen sie Retter alarmieren, wenn ein Crewmitglied über Bord geht. Green: „Es muss an Deck also sehr nass gewesen sein.“ (iro)

E-MAILS VON BORD

Bitte keinen Döner!

„Peter von Seestermühle“: „Wir freuen uns mit und für die tüchtige Siegermannschaft. Die „Outsider“-Crew hat ein tolles Projekt professionell vorbereitet und konsequent zum finalen Erfolg geführt. Herzlichen Glückwunsch, Jungs, wir sind stolz auf Euch. Wir selbst werden diese Regatta noch etwas länger genießen. Den vom Sturm zerfetzten Besan haben wir in vierstündiger Blitzaktion wieder einsatzklar gemacht. Es war eine gemütliche Aktion im Salon, die nur durch ein eiliges Wildragout mit Rotkohl unterbrochen wurde.“

Von der „Haspa Hamburg“ schreibt Christina Böge: „Mir wurde eben zugerufen, dass einige meiner Mitsieger einen Döner bei Ankunft in Hamburg haben wollen. Das soll ich doch bitte schreiben, damit ein jeder weiß, was er mitbringen soll. Ganz ehrlich, schmeckt kalter Döner? Ich bin mir jetzt nicht so sicher. Also, ich möchte keinen Döner, bitte. Danke!“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Windmüig ist bei uns heute auch alles wieder ein ganz knappes Höschen. Wir müssen noch um die Hebriden rumrutschen. Dass wir für die Kreuz zu wenig Wind haben, ist nicht zu erwarten. Das wird unter Deck eine laute und unangenehme Angelegenheit, wenn unser Boot die Geräusche einer Dampfmaschine imitiert und jedes Schlagloch auf See lautstark mitnimmt.“

FOTO-WETTBEWERB

Machen Sie sich ein Bild von den Atlantik-Seglern

Fotografieren Sie die eintreffenden Yachten und Segler des HSH Nordbank Blue Race – und gewinnen Sie: Das Hamburger Abendblatt



und die HSH Nordbank laden alle Leser zu einem Regatta-Fotowettbewerb ein. Die witzigsten und ungewöhnlichsten Fotos von der Ankunft der Segler werden prämiert.

1. Preis: ein ganz privater Segelort auf der Alster mit einem Fußball-Topspieler des HSV.
2. Preis: eine ferngesteuerte und segelfertige Maxi-Yacht Nachbildung im offiziellen Design des HSH Nordbank Blue Race (Länge 61 cm, Höhe 1,14 Meter, Wert 350 Euro).
3.-10. Preis: das offizielle Regatta-Buch vom Hoffmann und Campe Verlag (192 Seiten, 54,90 Euro), das im November erscheint. Die besten Bilder werden im Hamburger Abendblatt gedruckt und erhalten die Chance, auch im Buch veröffentlicht zu werden. So nehmen Sie teil: Die Bilder sollten digital (Format: „jpg“) in möglichst hoher Auflösung per E-Mail an die Adresse boote@abendblatt.de gesandt werden. Die E-Mail muss folgende Angaben enthalten: 1) Die Bestätigung, dass Sie der Fotograf der Bilder (mit Name und Adresse) sind. 2) Wer oder was auf den Fotos zu sehen ist. Einsendeschluss: 18. Juli.

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Großsegel gerissen, Ablaufen nach Belfast

NUR IM ABENDBLATT: „KPMG“-FRAUENCREW

Sturm, Wut, Erschöpfung – da hilft nur noch Brüllen

„Fall Ansetzen!“ – „FALL ANSETZEN!“ – „FAAAALL AAAANSEETZEEEN!!!“ Der Adrenalinpegel der Vorschifffrauen steigt ins Unermessliche. Der Wind pfeift mit Stärke 9, die See tost, keine Faser bleibt trocken. Edda und Maren sitzen bei den Manövern ganz vorn im Bugkorb. Das Boot liegt auf der Seite, der Bug geht auf und ab, taucht ein, Wellen waschen über das Vordeck – und über die, die hier arbeiten. Da kommt es schon mal vor, dass hinten im Cockpit nicht ankommt, was die Frauen vorne rufen. Und das ist das Schlimmste. Denn jede Minute frisst Kräfte und Nerven. Sie kämpfen mit schlagenden Segeln, klemmenden Schäkeln, Wind und Wellen, Nacht und Müdigkeit und manchmal auch dagegen, dass keiner sie hört. Da hilft

nur Brüllen: gegen den Wind, gegen die Wut, gegen die Erschöpfung.

An Erholung ist nicht zu denken. Jeder Schritt ist ein Kraftakt. Mit einer Hand festhalten, sich abstützen, einhängen – auf den Beinen zu bleiben ist auf dem schlingenden Schiff ein Kunststück.

Unter Deck das gleiche Bild: Es ist besser, nicht unbedingt jetzt zur Toilette zu müssen. Das Boot liegt schräg, geht auf und ab. Sich mit einarmigen Liegestützen oder Klimmzügen in der Toilette zu verkeilen, braucht erst einige Fantasie und dann die nötige Kraft. Wer in die Koje geht, kann doch nicht schlafen. Das Boot tobt durch die Wellen. Es ist laut, und noch im Halbschlaf balanciert der Körper jeden Schlenker aus.

ANTJE WÖHNKE

Ja, Freunde, sieht so aus, als wenn's das war mit dem HSH Nordbank Blue Race. Die „Taonga“ ist dabei, in Richtung Belfast zu humpeln. Für Reparaturen. Was passiert ist? Das Großsegel ist über mehrere Meter im Achterliek aufgerissen, nach Meinung unseres Segelmachers gibt es kaum eine Möglichkeit, diesen Riss mit Bordmitteln zu beheben. Es handelt sich bei unserem Segel nämlich um eine 3-DL-Hightech-Faser aus Kevlar und Karbon, die im Ofen verklebt und gebacken wurde und sich nicht mit einer Segelnadel stopfen lässt.

Segeln ohne Großsegel ist, als wenn man einem 12-Zylinder-Ferrari acht Zylinder stilllegt – man kommt zwar

noch in die richtige Richtung, aber nur sehr langsam. Hinzu kommt leider, dass Fair Isle genau in Windrichtung liegt. Und 350 Seemeilen aufkreuzen ohne richtige Besegehung: Vergessen Sie es! Von unserem Proviantmangel wollen wir gar nicht reden.

Belfast ist der nächste Hafen, und wenn wir nicht noch eins auf die Mütze kriegen, dann könnten wir in 30 Stunden dort sein, also Montag-nachmittag. Die letzten beiden Tage waren ohnehin nicht gerade der Rausch. Am Freitagmorgen erlebten wir bei totaler Flaute einen grandiosen Sonnenaufgang, ein sicheres Zeichen für Schlechtwetter.

Es hat sich dann auch schnell eingetrübt, und am



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg.

ILLU: JÖRG DOMMEL

Abend und in der Nacht orgelte es dann auch mit 8, in Böen 9 Windstärken los, genau von vorn und durchsetzt mit irischem Schrapnell-Regen. Obersch...! Den ganzen Sonnabend hindurch knallten und donnerten wir gegen eine steile, konfuse See, rundherum eine weiß gesprenkelte, steingraue See und ein düsterer grauer Himmel. Eben Nordatlantik-Wetter.

Kurz vor Dunkelwerden entdeckten wir den Riss, der sich schnell in die Länge zog. Wir mussten das Großsegel bergen und nur unter Fock ablaufen. Das haben wir die

Erschöpft, frustriert – Skipper Jochen Claussen ruht sich in der Koje aus.

Der Riss im Großsegel der „Taonga“ kann nicht geflickt werden. Das Boot muss nach Belfast ablaufen, das Rennen ist vorbei.

ganze Nacht getan, wobei Ablaufen in diesem Fall bedeutet, nachdem der Wind erneut gedreht hat, dass wir Belfast nur mit Motorunterstützung zügig erreichen können.

Es ist schon bitter, mit einem guten Schiff und einer Super-Crew von guter Spitzenposition ins Abseits gestellt zu werden.

Ich berichte natürlich gern von unserer Zielfahrt nach Belfast weiter, aber nun sollten ganz die Boote im Mittelpunkt stehen, die noch im Rennen sind.

Habe schon schönere Tage erlebt.



Regatta



WETTRENNEN ZWEI YACHTEN SIND IM ZIEL, SECHS WEITERE BEREITS IN DER NORDSEE

Jetzt beginnt der Kampf um jede Seemeile

„Chieftain“ erreichte gestern als zweites Boot das Ziel. Flaute macht den Seglern das Leben schwer.

Mark Hübner-Weinhold
Hamburg

Der Kampf gegen die tosenden Urgewalten des Atlantiks ist geschafft, doch jetzt rangeln die Teilnehmer des Blue Race um die Plätze. Jede Seemeile, jede Stunde zählt. Dabei spielen sich auf hoher See spannende Wettfahrten zwischen den einzelnen Yachten ab. Die Crews selbst merken davon allerdings wenig, denn nur höchst selten erblicken sie am Horizont Segel einer anderen Yacht. „Hier draußen in dem Grau sehen wir weder ‚Tutima‘ noch ‚Iskareen‘“, schreibt „KPMG“-Skipperin Inken Braunschmidt in einer E-Mail an die Abendblatt-Redaktion.

Wer den Rennverlauf aber auf dem Racetracker der HSH-Nordbank-Webseite verfolgt, merkt, wie eng die letzten paar Hundert Seemeilen in der Nordsee sind. Die „Grey Goose“ von Tobias König liegt auf einem Ostkurs in der momentan besten Ausgangslage, um als drittes Boot nach „Out-

sider“ (am Sonntag) und „Chieftain“ (gestern um 11.57 Uhr) die Ziellinie in Cuxhaven zu überqueren. Bei Redaktionsschluss um 21 Uhr lag die „Grey Goose“ bereits auf der Höhe von Jütland.

Von hinten rauscht allerdings die 27,4 Meter lange Maxi-Yacht „Rambler“ aus dem zweiten Start vom 23. Juni heran. Mit ihrer bisher erzielten Durchschnittsgeschwindigkeit von 13,69 Knoten könnte die für den New Yorker Yacht-Club startende „Rambler“ die „Grey Goose“ (8,35 Knoten) noch abfangen.

Ein zweites Duell liefern sich auf der Höhe von Schottland derzeit die beiden Yachten der Klasse 2A. „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ und „Bank von Bremen“. Beide Boote haben es mit dem Ableger eines Tiefs bei Aberdeen zu tun, das den Seglern mit abflauenden, umlaufenden Winden das Leben schwer macht. „In der vergangenen Nacht rückte dieses Tief der ‚Bank von Bremen‘ auf den Pelz, während die ‚Norddeutsche Vermögen‘ versucht, sich nach Osten zu hangeln, um etwas länger im Wind zu bleiben“, sagt Wetterexperte Meeno Schrader.

Nach dem brutalen Atlantiksturm zum Wochenende ist es jetzt die Flaute, die das Seglerglück zum Lotteriespiel macht. „Wer vom windschwachen bis windlosen Kern des Tiefdruckgebietes gefangen wird, kommt nicht voran“, erklärt Schrader. Gestern dümpelten vor allem „Albatros“ und „Charisma“ in einer fast windfreien Zone am 58. Breitengrad herum. So konnte die „HSH Nordbank“, jene Yacht, die vor einer Woche die am Fuß verletzte Kerstin Trägergen Neufundland absetzte, auf einem südlicheren Kurs schon fast wieder zum Feld aufschließen.

Der Rest der Flotte hängt buchstäblich in der Flaute nördlich der Hebriden ab und müht sich gegen Fair Isle. Diese Wendemarke sollten heute „Iskareen“, „KPMG“ und „Boatmen“ runden; die „Tutima“ und „Snow Lion“ haben es gestern geschafft.



Großsegel trimmen für die Umrundung von Fair Isle. Wegen des günstigeren Handicaps führt die Yacht „Bon Bon“ mit Skipper Johann Stephan Reith in der Wertung vor der „Rambler“, die bereits Kurs auf die Deutsche Bucht nimmt. FOTOS (3): HSH NORDBANK/NICO KRAUSS



Belegt im Regatta-Ranking derzeit Platz 7: „Cheri Raffay Hamburg“ mit Eigner und Skipper Ronald Wulff.



Übermütig feierte die „Chieftain“-Crew gestern Mittag ihre Ankunft in Cuxhaven. Links Skipper Ger O'Rourke.

WETTERVORHERSAGE Ein Tiefausläufer nimmt von England seinen Weg in die Nordsee und hinterlässt zwischen Fair Isle und Jütland ein Vakuum von sehr flauen, umlaufenden Winden. Erst ab Donnerstag Westwind mit 15 bis 20 Knoten. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 3.7. - 18:00 MESZ



Die „Bon Bon“ führt nach berechneter Zeit – ihre Position: 58°23.90' Nord, 06°50.11' West; 12,6 Knoten. „Rambler“: Auf Platz zwei im Ranking, Position 58°37.78' Nord, 00°16.03' West; 13,7 Knoten. „Grey Goose“ (21.): 57°18.07' Nord, 02°32.93' Ost; 11,1 Knoten. „Norddeutsche Vermögen“ (14.): 57°57.31' Nord, 00°03.34' Ost; 3,2 Knoten. „KPMG“ (18.): 59°51.81' Nord, 03°32.35' West; 6,6 Knoten. „Boatmen“ (17.): 59°32.45' Nord, 04°22.94' West; 6 Knoten. „Peter von Seestermühle“: (4.): 57°57.45' Nord, 09°01.81' West; 1,9 Knoten.

SEGEL-LEXIKON

Rasmus: Nordischer Gott des Windes.
Reffen: Die Verkleinerung der Segelfläche. Diese Maßnahme ergreifen Segler bei starkem Wind. Das Reffen kann durch Rollen, Binden oder Falten geschehen.
Schapp: Schrank, Spind

E-MAILS VON BORD

Die Batterien sind leer

„Luv“: „Wir haben ein Problem. Der Stromgenerator läuft nur, wenn der Wind von Steuerbord weht. Ein Erklärungsversuch: Der Dieseltank ist eine mittschiffs eingebaute Blechkiste, in der Treibstoff im Seegang hin und her schwappet. Die Tankbauer haben den Entnahmeschlauch für den Diesel an die Backbordseite des Tanks positioniert. Segelt das Schiff auf Steuerbordbug, fließt der Sprit nach rechts. Dann saugt der Entnahmeschlauch keinen Diesel an, sondern Luft. Das verträgt der Generator nicht. Wir segeln schon 28 Stunden auf Steuerbordbug mit Wind von backbord. Die Batterien sind so gut wie leer und können nicht geladen werden.“

„Haspa Hamburg“: „Laut Wetterdaten sollten wir die letzten 24 Stunden in einer Flaute sein. Vier Windstärken waren angesagt. Wir hatten aber bis zu 35 Knoten Wind und sind mit Gill und später mit einem Reff über die Wellen gebraten. Geile Flaute! Jetzt sieht es leider anders aus. Ich glaube, Rasmus verträgt unser Porridge nicht. Immer wenn wir den Rest Porridge über Bord geben, haben wir kurze Zeit später weniger Wind.“

„Grey Goose“: „Bis vor Kurzem haben wir zweistellige Zahlen auf dem Tacho gesehen. Jetzt haben wir uns plötzlich an kleinere Zahlen zu gewöhnen. Nur noch acht Knoten, manchmal auch nur sechs. Die Landstraße ist ziemlich holperig geworden. Es scheppert ordentlich im Karton, wenn wieder ein Kantstein, also eine Welle, gefunden wurde, die der Ruderträger nicht aussteuern konnte. Sind unterwegs mit einem Reff im Groß und der Genua V und wühlen uns durch die See. Es regnet, und die Temperaturen sind deutlich unangenehmer als noch vor ein paar Tagen.“

„Peter von Seestermühle“: „Auf dem Achterschiff sitzend gießt man sich erimerweise derzeit zehn Grad warmes Seewasser über den Kopf. Die ausgestoßenen Laute variieren dabei je nach Wassertemperatur und Routine des Kalduschers.“

BLUE RACE QUIZ

Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie verfolgen jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race im Abendblatt? Dann können Sie bis zum 11. Juni täglich einen von drei attraktiven Preisen gewinnen – wenn Sie unsere Quizfragen richtig beantworten. Heute Frage 1:



Wie groß ist die zu segelnde Distanz beim HSH Nordbank Blue Race 2007?

- a) 2000 Seemeilen
- b) 3600 Seemeilen
- c) 5300 Seemeilen

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer (01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 1 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis – ein ferngesteuertes Modellboot der HSH Nordbank; 2. Preis: Teilnahme an der Regattabegrüßungsfahrt mit Holsten für zwei Personen; 3. Preis: ein Hotelgutschein des Park-Hotels Ahrensburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. (MHW)

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com



Die „Rambler“ startete erst am 23. Juni, konnte aber als drittes Boot ins Ziel kommen.

RANGLISTE NACH BERECHNETER ZEIT

Pos.	Yacht	Klasse	AVG
1	Bon Bon	Class 2A	12,66
2	Rambler	Class 1	13,69
3	Outsider	Class 1	10,32
4	Peter von Seestermühle	Class 2A	7,24
5	Chieftain	Class 2C	9,19
6	Charisma	Class 2C	7,00
7	Cheri Raffay Hamburg	Class 2C	7,31
8	Luv	Class 2C	7,44
9	Iskareen	Class 2B	7,76
10	Tutima	Class 2B	7,90
11	Varuna	Class 2B	7,49
12	Seeadler	Class 2C	7,30
13	Haspa Hamburg	Class 2A	7,37
14	Norddeutsche Vermögen	Class 2C	8,10
15	Snow Lion	Class 2A	8,01
16	Bank von Bremen	Class 2A	8,05
17	Boatmen	Class 2B	7,65
18	KPMG	Class 2B	7,71
19	Maiden	Class 2B	7,22
20	HSH Nordbank	Class 2C	6,87
21	Grey Goose	Class 2A	8,35
22	Albatros	Class 2B	7,00

AVG = Durchschnittsgeschwindigkeit in Knoten Stand: 3.7.2007, 19.30 Uhr

EXKLUSIV DAS LOGBUCH VON SVANTE DOMIZLAFF

Schwankend und sechs Kilo leichter

Unsere „Taonga“ liegt im Hafen von Bangor bei Belfast in Nordirland, sieht aus, als sei nichts gewesen, und erst wer unter Deck das muffig-säuerliche Feuchtgebiet von Kojen Kammern inhaliert, weiß, dass die Yacht eine lange Zeit auf See hinter sich hat.

Am 17. Tag nach der Abreise in Newport haben wir die irische Küste erreicht, natürlich im Nieselregen. Als Erstes sahen wir die Berge des schottischen Kintire, dann die irische Nordostküste. Ein paar Stunden später segelten wir mit Vollzeug dicht in Lee der knallgrünen irischen Berge und Hügel. Noch 60 Meilen bis Belfast.



Svante Domizlaff berichtet täglich von Bord der „Taonga“. Er ist passionierter Segler und Autor aus Hamburg. ILLU: JÖRG DOMMEL

Der Anblick Irlands in tausend Farben Grün hatte durchaus etwas Überwältigendes. Als dann von Land auch noch ein betäubender Duft von Erde und frisch gemähtem Gras herüberwehte, kam mir die Erkenntnis, dass die Erde vielleicht doch der für Menschen zum Leben besser geeignete Aufenthaltsort ist. Aber die Ambivalenz zwischen Land und Meer, zwischen dem Bekannten und dem Unbekannten, wird auf mich immer den größten Reiz ausüben.

Es dauerte auch nicht mehr lange und unser Großsegel gab endgültig seinen Geist auf. Das von den Atlantik-Stürmen gebeutelte Kohlefaser-Tuch löste sich fast auf der gesamten Länge vom Achterliek; das gab dann unserer Entscheidung, das Rennen aufzugeben, die letzte Bestätigung.

Die Bucht von Belfast empfing uns mit einer Naturszenarie von wagnerianischem Format. Gewaltige Wolkentürme, über Berggipfeln wallende Nebelfetzen, eine schwarze Gewitterwand im Süden, peitschender Regen, vereinzelte Sonnenstrahlen, eisige Kälte (na, sagen wir 10 Grad Celsius) – Irland zeigte sich von der erwarteten Seite.

Montagabends um halb acht lagen wir in dem hübschen kleinen Hafentäuschen Bangor fest, und eine halbe Stunde später stand ich im Hotel Royal (3 Sterne, 60 Pfund die Nacht) unter der Dusche, sechs Kilo leichter und noch recht schwankend. Am Abend tauchte die Crew in die irisch-italienische Küche von Coyle's Bar and Restaurant ein, und nach Pasta und gebrilltem Thunfischsteak wurde erstmals seit zwei Wochen das Gefühl des wiederentdeckt.

Am gestrigen Morgen, dem Tag der Abreise der „Taonga“-Regattacrew, zeigte sich der Nordatlantik, an dessen Rand die irische Insel liegt, von ausgesprochenen Milde. Wie es scheint, war er zufrieden mit dem Opfer, das ihm gebracht wurde. Nur schade, dass diesmal ausgerechnet die „Taonga“ das Opfer bringen musste. Die vergangenen 17 Tage werden aus unserem Leben nicht mehr zu streichen sein. Die Verarbeitung des Erlebten hat gerade erst begonnen. – Ende des Logbuchs –



Er ist wieder da! Ehefrau Ulrike (46), Tochter Lula (10) und Sohn Leo (11, ganz links), drücken Segler Svante Domizlaff. Im Hintergrund Ger Schmitz mit Sohn Anton. FOTOS: BODIG

„TAONGA“-CREW WIEDER IN HAMBURG

Die sechs Segler, die gestern im Privatjet auf dem Hamburger Flughafen landeten, erwartete ein Freudenfest: Mit Trillerpfeifen und Rasseln, Jubeln und Klatschen begrüßten Freunde und Familien die Männer der „Taonga“. Skipper Jochen Claussen (59), Abendblatt-Autor Svante Domizlaff (57), Henning Mittel-



Die Willkommens-Crew für die Segler wartete gut gelaunt im Nieselregen am Geschäftsflygerzentrum in Fuhlsbüttel.

NUR IM ABENBLATT: DIE „KPMG“-FRAUENCREW

Wir backen uns die Platine heil

Wir haben seit Neuestem eine Lichtorgel an Bord. Das war zwar so nicht beabsichtigt, lässt sich aber auch nicht vermeiden. Sagen wir, es ist eine Begleiterscheinung. Flacker! Flacker! Zipp! Aus! Unser Multigerät für Windstärke und -richtung, Wassertiefe, Geschwindigkeit ist einfach ausgestiegen. Hat „Error“ angezeigt und entnervend geippt. „Überprüfen Sie die Kabelverbindungen!“ Ach, was! Darauf wären wir tatsächlich auch selbst gekommen.

Wie es hinter der Installationswand aussieht, will man gar nicht wissen. Eine Art explodiertes Elektronik-Knallbonbon. Den Kabelsalat überprüft in zehn Jahren niemand. Immerhin: Die Sicherung ist in Ordnung. „Suchen wir den Server“, meint Sabine. Wo auf diesem Schiff sitzt wohl ein Server? Alle raten mit. Frauke hat hinter unseren 20 Kilo Müli was leuchten sehen. Kleine Diode, als würde das Schiff mit fremden Mächten kommunizieren. Vielleicht das?

Und tatsächlich: Der Server mit der entscheidenden Platine sitzt in einem der unzugänglichsten Schapps des ganzen Schiffes direkt auf der Bord-

wand. Und eigentlich kann den nur ein Mann angebracht haben. Denn außer nach wochenlangem Hochsommer mit 40 Grad im Schatten ist dieser Platz sicher immer nass. Dass das Ding falsch herum platziert wurde, muss ein besonders kreativer Einfall gewesen sein – und das Wasser kann so auch besser direkt in die Anschlüsse laufen.

Sabine hockt auf der Pantry-Arbeitsfläche, steckt mit Kopf und Arm im Schapp (mehr passt auch nicht rein) und friemelt an zig kleinen Steckern. Erster Etappensieg: Sie hält die Platine in der Hand, ohne eine dauerhafte Genickblockade zu bekommen.

Aber was tun wir mit dem Ding? Sieht filigran aus. Und korrodiert. Einige Lötstellen sind in Auflösung begriffen. Kaputt ist das gut handteller-große Ding ohnehin schon, also vielleicht die Mehrstufen-Kaskaden-Roskur: putzen, schablen, wienern, das Ding in den Backofen verbringen, wieder spülen, backen. Das Ganze über einige Stunden.

Und wer sagt's denn: Aus Elektronikschrott wird wieder was! Die Lebensgeister sind geweckt, unser Server kommuniziert wieder mit den fernen Mächten. Fragt sich nur, mit welchen. Denn alle Winddaten etwa sind garantiert geschwändelt. Macht nichts. Schön ist, dass Steffi beim Bootspeed wieder der Zehn vor dem Komma nachjagen kann. Die Anzeige funktioniert wieder. Und sie ist auch beleuchtet. Manchmal jedenfalls. Das wechselt im Sekundentakt. Kleiner Therapie-schaden eben.



Eine Welle erwischt Maren beim Anbauen des Kutterstages.

ANTJE WÖHNKE

Regatta



WETTERVORHERSAGE Erst heute Abend baut sich in der Nordsee südlich der Höhe von Aberdeen wieder leichter Wind auf. Die nördliche Nordsee bleibt davon unberührt, nur Brisestriche von 1 bis 6 Knoten. 14 Grad Lufttemperatur, heiter bis wolkig. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)



Die „Bank von Bremen“ hat einen westlichen Kurs ins Ziel gewählt. „Norddeutsche Vermögen“ und „Snow Lion“ halten östlich dagegen.

RENNVERLAUF KAUM NOCH WIND IN DER NORDSEE

Nur „Rambler“ trotz der Flaute

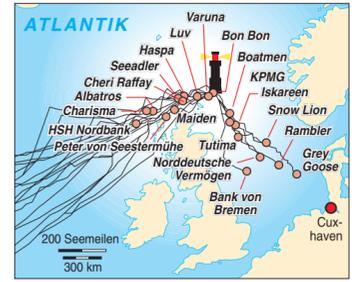
Es ist ein Rennen ohne Tempo. Kaum eine Yacht erreichte am gestrigen Abend Geschwindigkeiten von mehr als 7 Knoten. Mit Ausnahme der „Rambler“. Dieser Renntorpedo unter US-Skipper Ken Read erzielt selbst bei leichter Brise zwei-stellige Knotenwerte und dürfte so die verzweifelt dagegenhaltende „Grey Goose“ heute doch noch vor Cuxhaven abfangen.

Der Vorteil der 27 Meter langen, 2002 in Australien gebauten Yacht: Sie ist leicht und hat einen sehr hohen Mast. „So schaffen sie es, Windreste in der Höhe abzugreifen und sich damit durch die windschwache Zone zu retten hinein in den Südwest- bis Westwind, der zurzeit die südliche Nordsee überstreicht“, erklärt Wetterexperte Meeno Schrader. Hinter der „Rambler“ fächern

sich die drei Yachten „Bank von Bremen“, „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ und „Snow Lion“ auf und machen langsame Fahrt in Richtung Elbmündung. Für die dahinter liegende Flotte in den Breiten nördlich von Aberdeen droht heute ein langer öder Tag. „Wind wird sich dort erst in der Nacht zu Freitag wieder aufbauen“, prognostiziert der Kieler Me-

eteorologe Schrader. Dann zieht ein neues Tief über England heran. So ist heute davon auszugehen, dass die letzten Yachten frühestens am Wochenende den Leuchtturm von Skroo auf Fair Isle zu sehen bekommen. In der Rangliste wird das zu Verschiebungen führen. Bei Redaktionsschluss führte „Bon Bon“ vor „Rambler“, „Outsider“ und „Peter von Seestermühe“.

DIE POSITIONEN 4.7. - 19:00 MESZ



In der Wertung nach berechneter Zeit ganz vorne: die „Bon Bon“ auf Position 59°28.99' Nord, 01°29.05' West; 7,8 Knoten. Die „Rambler“ wird heute im Ziel erwartet und liegt bisher auf Platz zwei; Position 55°54.55' Nord, 04°30.08' Ost; 11,5 Knoten. „Grey Goose“ (21.): 55°30.27' Nord, 06°04.92' Ost; 8,3 Knoten. „Iskareen“ (8.): 57°56.78' Nord, 00°14.00' Ost; 4,8 Knoten. „KPMG“ (17.): 58°11.88' Nord, 00°20.10' West; 2,5 Knoten. „Luv“ (9.): 59°26.15' Nord, 03°10.28' West; 5,5 Knoten. „HSH Nordbank“ (19.): 58°15.53' Nord, 08°37.09' West; 7,5 Knoten.

WETTBEWERB

Prämien für Ihr Foto

Das Hamburger Abendblatt und die HSH Nordbank laden alle Leser zu einem Regatta-Fotowettbewerb ein. Die witzigsten und ungewöhnlichsten Fotos von der Ankunft der Segler werden prämiert.

1. Preis: ein ganz privater Segelort auf der Alster mit einem Fußball-Topspieler des HSV.

2. Preis: eine ferngesteuerte und segelfertige Maxi-Yacht-Nachbildung im offiziellen Design des HSH Nordbank Blue Race (Länge 61 cm, Höhe 1,14 Meter, Wert 350 Euro).

3.-10. Preis: das offizielle Regatta-Buch vom Hoffmann und Campe Verlag (192 Seiten, 54,90 Euro), das im November erscheint.

Die besten Bilder werden im Hamburger Abendblatt gedruckt und erhalten die Chance, auch im Buch veröffentlicht zu werden.

Und so nehmen Sie teil: Senden Sie Ihre Bilder digital (im Format: „jpg“) in möglichst hoher Auflösung per E-Mail an die folgende Adresse:

boote@abendblatt.de

Ihre E-Mail muss folgende Angaben enthalten:

- 1) Die Bestätigung, dass Sie der Fotograf der Bilder (mit Name und Adresse) sind.
2) Wer oder was auf den Fotos zu sehen ist.
Einsendeschluss ist der 18. Juli. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. (HA)

SEGEL WARUM DIE TEUREN TÜCHER OFT NICHT ZU FLICKEN SIND

Auch Hightech reißt im Sturm

Kevlar und Karbon sind das Beste, was der Markt zu bieten hat. Aber Nadel und Faden helfen im Notfall nicht weiter.

Marlies Fischer Hamburg

Für die „Taonga“ war es das Aus: Ein Riss im Segel zwang die achtköpfige Crew der Yacht zum Aufgeben. Das Boot musste, als es die Hebriden fast erreicht hatte, nach Bangor bei Belfast ablaufen, weil das Achterliek des Großsegels auf drei Metern aufgerissen war. Auch bei der „Outsider“ zeigten sich bei 44 Knoten Wind vor Schottland Risse im Groß. Und in ihren Berichten von Bord klagten bereits die Mannschaften der „Maiden“, „Grey Goose“, und „Peter von Seestermühe“ über ähnliche Schäden. Probleme mit den Segeln scheinen beim HSH Nordbank Blue Race an der Tagesordnung zu sein.

Dabei handelt es sich bei dem Material, das da vom Sturm zerfetzt wurde, oft um teure Hightech-Produkte. Die „Taonga“-Crew hatte sich für die Atlantik-Überquerung kein billiges Tuch, sondern schon die Luxus-Ausführung eines Segels gegönnt -

Carbon/Aramid 3DL der Firma North Sails. So ein etwa 90 Quadratmeter großer und rund 110 Kilo schwerer „Lappen“ kostet zwischen 16 000 und 20 000 Euro.

„Der Schaden ist wirklich Pech, denn eigentlich hält das Tuch Sturm aus“, sagte North-Sails-Repräsentant Thomas Jungblut (59), mehrfacher Segel-Weltmeister und zweifacher Admiral's-Cup-Gewinner, dem Abendblatt.

Das Segel, das bei der „Taonga“ zum Einsatz kam, besteht aus den hochwertigen Materialien Kevlar und Karbon. Beide Stoffe sind leicht, weisen geringe Dehnung und hohe Bruchlast auf. So ein Hightech-Segel wird nicht aus verschiedenen Bahnen genäht, sondern in einem Stück über eine Form laminiert. Zwischen zwei Schichten Polyesterfolie, dem sogenannten Mylar, werden die Kevlar- und Karbonfäden gelegt, dann wird alles miteinander verbacken. Um das Segel noch stabiler und langlebiger zu machen, wird es beidseitig noch mit dünnem Polyester beschichtet.

„Kevlar und Karbon sind das Hochleistungsmaterial, was es für die Segelszene gibt“, sagt auch Segelmachermeister Sascha Schwarck (33). Seine Firma Oleu-Segel hat die „Tutima“ mit Premium-Tüchern ausgerüstet und bisher keine Reklamationen erhalten.

Wenn solch ein Hochleistungssegel reißt, ist es viel



Das Hightech-Segel der „Tutima“ vor dem Start. Hier bereitet ein Crewmitglied das Tuch für die Regatta vor. Rechts: Arbeiten am Groß - Jan Galbach auf der „Norddeutschen Vermögen Hamburg“ klariert die Refleinen.

FOTOS: HSH NORDBANK/NICO KRAUSS (1), PRIVAT

schwieriger an Bord zu reparieren als ein altmodisches genähtes Tuch. Das ist schwerer und sorgt darum für einen langsameren Ritt über den Atlantik. Aber es übersteht möglicherweise einen Sturm besser und lässt sich im Notfall meist wieder zusammenflicken. Jede Crew

musste vor Beginn der Wettfahrt genau abwägen, auf welche Art Großsegel sie setzen wollte. Denn nur eins davon darf an Bord, so schreiben es die Regeln des Blue Race vor. Zur Ausrüstung gehören muss allerdings noch ein Trysegel, das bei Sturm zum Einsatz kommen soll.



NUR IM ABENDBLATT: DIE „KPMG“-FRAUCREW

Schwimmt Fair Isle?

Das Wasser kabbelig, die Luft kalt, der Himmel klar: Ab jetzt geht es nach Hause. Nicht, dass wir seit dem Start in Newport nicht ohnehin dorthin steuern, aber ab hier und heute Morgen ist das was anderes. „Erst kommt Point Alpha, der südlichste Punkt der Eisdrift, dann der lange Schlag rüber und dann, wenn wir an Fair Isle vorbei sind, dann sind wir schon so gut wie zu Hause.“ Wie oft haben wir das gedacht, in der Karte angesehen und gesagt.

Doch dieses Fair Isle - zwischen Orkneys und Shetland-Inseln - ist uns auf die Nerven gegangen. „Ist das 'ne Schwimminsel?“ Wie oft haben wir gedacht: „Bald, gleich, jetzt! Hallo, Fair Isle wir kommen!“ Aber nichts. Kaum hatten wir uns herangearbeitet, war sie wieder weg. Wie oft haben wir gedacht, jetzt ha-

ben wir sie! Nein, Fair Isle war auf und davon. Die Strecke dorthin wollte und wollte einfach nicht kleiner werden! Da rauschen wir mit Sturm draufzu (gleich sind wir da!), und danach gegen die Wand zu fahren: Flaute - so kommen wir nie an! Wind an, Wind aus, Wind an, Wind aus: Wie weit noch? Gefühlt wird die Strecke immer länger. Unfassbar, dass tatsächlich schon Boote dran vorbei sein sollen. Uns ist völlig schleierhaft, wie die das gemacht haben.

Heute Nacht ist sie im Schummerlicht aufgetaucht. Es wird kaum dunkel hier oben, trotzdem ist es Erstes von ihr das Leuchtfeuer zu sehen. Dann zeichnen sich erst die Umrisse vor dem fahlen Nachthimmel ab. Und erstaunlich: Fair Isle sieht eigentlich aus wie eine ganz normale Insel. Es lässt sich zwar beim Be-

trachten vom Boot aus nicht zweifelsfrei feststellen, ob sie nicht vielleicht doch in un beobachteten Momenten schwimmt, aber sicher hätten wir davon gehört. So ist sie vielleicht ein bisschen karg, ein grüner Hucken eben, aber aller Wahrscheinlichkeit nach eine ausgewachsene Insel und dann doch nicht erst seit gestern an dieser Stelle.

Wir sind dran - Wende und weg. Tagelang hat sie unsere Gedanken beschäftigt, jetzt ist Schluss. Seit sie heute Morgen hinter uns im Dunst verschwunden ist, hat die liebe Seele Ruh. Der Spuk ist vorbei. Wir können wieder an etwas anderes denken.

Die Sonne ist aufgegangen, der Morgen golden. Es läuft gut. Kaum vorstellbar, dass der Wind uns wieder im Stich lassen soll. Wir sind auf dem Weg nach Hause.

ANTJE WÖHNKE



Am Mittwochmorgen hat die Fraucrew der „KPMG“ die letzte Wendemarke Fair Isle passiert. Das Foto von Bord zeigt an der Witsch (r.): die Skipperin Inken Braunschmidt (32), Unternehmensberaterin aus Dortmund, und Susanne Kring (40), Zahntechnikerin aus Bad Bramstedt.

Table with 10 columns and 10 rows containing various words and clues for a crossword puzzle. The last row contains the solution to the crossword: AUFLÖSUNG DES LETZTEN RÄTSELS.

E-MAILS VON BORD

Wir segeln im Zickzack

„Maiden“: „Pottendichter Nebel im Moment, vorhin Sprühregen, es ist kühl. Immerhin geht ein schöner Wind dabei, derzeit leider genau von dort, wo wir hinwollen. Das bedeutet Kreuzen - zickzack gegen den Wind segeln. Das neue Großsegel ist auf diesem Kurs ein Jammerlappen und kaum zu einem vernünftigen Stand zu trimmen, ein Trauerspiel.“

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Die Reparatur unseres leichten Spis wird aufgrund der Wettervorhersage intensiviert. Eike klebt Meter um Meter Tape in das Tuch hinein, und es nimmt kein Ende. Zusätzlich wird es spannend, was „Snow Lion“ hinter uns so alles anstellt, um an uns vorbeizukommen. Das müssen wir auf uns zukommen lassen. Der Abstand ist derzeit zu groß um irgendwie taktisch zu segeln. Wir warten jetzt aber jederzeit darauf, dass Rambler an uns vorbeischießt.“

„Haspa Hamburg“: „Langsam kommen wir der Zivilisation näher. Über Funk kann man wieder Gespräche und Wetter verfolgen. Hier und da sieht man einen Fischer oder Frachter. Die Tiefe des Atlantiks hat sich arg verringert. Wir fahren gleich über eine Sandbank, die nur 34 Meter unter uns liegt.“

„Grey Goose“: „Die Bohr- und Förderplattformen nerven langsam. Die stehen uns einfach immer öfter im Weg rum! Da sie von dem übrigen Schiffsverkehr rund eine Meile Abstand verlangen, müssen wir ihre Wege noch zusätzliche Schläge machen. Wenn wir ihnen zu nahe kommen, hetzen sie ihre Wachhunde in Form von PSV auf uns und jamren über Funk rum (PSV steht für Platform Supply Vessels, das sind Materialtransporter, die Gerätschaften zu den Bohrinseln bringen; Anmerkung der Redaktion). Wir wollen doch einfach nur nach Hause und gar nichts von denen, aber da verstehen die keinen Spaß.“

„Seeadler“: „Unser Trockenfutter kann der eine oder andere auch schon nicht mehr sehen. Bei dem Gedanken an „Jägertopf mit Rindfleisch“ aus der Tüte wird Müsli mit Milchpulver und warmem Wasser zu einer attraktiven Alternative, auch gerne dreimal am Tag. Die Gespräche drehen sich immer mehr darum, was man macht, wenn man wieder an Land ist. In den Top Ten stehen zurzeit: Steak mit Bratkartoffeln und Kräuterbutter, Burger King, Dusche und eine halbe Stunde mit Zeitung auf einem nicht schaukelnden Klo verbringen.“

BLUE RACE QUIZ

Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie verfolgen jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race im Abendblatt? Dann können Sie bis zum 11. Juni täglich einen von drei attraktiven Preisen gewinnen - wenn Sie unsere Quizfragen richtig beantworten. Heute Frage 2:

Wo befindet sich die Ziellinie beim HSH Nordbank Blue Race 2007?

- a) im Hamburger Hafen
b) vor Cuxhaven
c) vor Borkum

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer

(01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 2 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis - ein Taschenset von Marinepool. 2. Preis: Teilnahme an der Regatabegrüßungsfahrt mit Holsten für zwei Personen; 3. Preis: ein Hotelgutschein des Crowne-Plaza-Hotels in Hamburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. (MHW)

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

Regatta



WETTERVORHERSAGE Ein kleines Tief von Irland bringt im Nordwesten Ostwind Stärke 3 bis 4, später auf Nordwest drehend. Südlich der Breite von Sylt Südwest- bis Westwind bis Stärke 6 (22 bis 25 Knoten) mit stürmischen Böen. Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

INTERVIEW ABENDBLATT-AUTOR SVANTE DOMIZLAFF ZIEHT SEINE REGATTA-BILANZ

„Diese steile See hat uns zermürbt“

Gerissene Segel, miese Tütensuppen, Übelkeit, gemeine Wellen – und trotzdem war das Blue Race schön.

ABENDBLATT: Wie war die erste Nacht im eigenen Bett?

SVANTE DOMIZLAFF: Davon hab ich gar nicht viel mitbekommen, ich bin einfach schnell eingeschlafen! Es wird noch eine Weile dauern, bis ich hier ganz angekommen bin. Die vertraute Hamburger Umwelt sehe ich jetzt wie durch eine Glasscheibe.

ABENDBLATT: Ihr Großsegel ist vor den Hebriden eingerissen. Wann war klar, dass Sie aufgeben?

DOMIZLAFF: Der Wachführer Henning Mittelmann hat als Erster den Riss gesehen und gleich gesagt: „Das ist eine ganz schlechte Stelle.“ Und wir wussten dann: Unter diesen Umständen können wir nicht weitersegeln, obwohl wir ja einen Segelmachermeister an Bord hatten. Am nächsten Tag haben dann wir die endgültige Entscheidung getroffen.

ABENDBLATT: Sie haben sechs Kilo abgenommen – gab es auf der „Taonga“ nicht genug zu essen?

DOMIZLAFF: Wir hatten genug. Aber das, was wir hatten, war nicht unbedingt ideal. Zum Beispiel kalorienarme Tütensuppen. Das ist natürlich genau das, was man bei einer Atlantikquerung nicht haben will. Ansonsten hatten wir ungefähr 200 Snickers mit. Das werde ich mein Lebtage nicht mehr essen! Das Müsli ist uns unterwegs ausgegangen. Aber wir haben uns dann Krankenhausvollnahrung in den Kaba gerührt.

ABENDBLATT: Wie war es denn um den Bordfrieden bestellt?

DOMIZLAFF: Super! Da waren unheimlich professionelle, erfahrene Leute an Bord. Jeder hat den anderen respektiert, es gab nie Streit. Das hätte ich unter diesen Umständen nicht erwartet!

ABENDBLATT: Wie waren denn die Umstände?

DOMIZLAFF: Extrem unangenehm! Da war diese konfuse, steile, gemeine See. Das Segeln war, als ob man mit der Badewanne aus dem 5. Stock fällt und auf den Betonboden knallt. Das zermürbt die Menschen an Bord. Beim Kreuzen führen wir von einer Sackgasse in die andere. Wir kamen einfach nicht voran. Das war psychisch unheimlich belastend.

ABENDBLATT: Was haben Sie am meisten vermisst?

DOMIZLAFF: Nach ein paar Tagen auf See vermisst man nichts mehr von außen. Gedanken an Frau oder Freundin, Kinder oder Arbeit – das verschwindet. Du bist nur mit archaischen Überlegungen beschäftigt: Wie viel Essen kriege ich heute? Ändert sich das Wetter? Muss ich heute noch mal kotzen?

ABENDBLATT: Wird erfahrenen Seglern wirklich noch schlecht?

DOMIZLAFF: Ja, vor allem bei Müdigkeit oder wenn man gestresst ist, weil man auf schlechtes Wetter wartet.

ABENDBLATT: Sie haben selbst bei Sturm Ihr Logbuch geschrieben...

DOMIZLAFF: Das hat manchmal ziemliche Überwindung gekostet. Ich saß da in der Navigationsecke und musste mich mit einem Gurt festbinden. Mit dem Gesicht musste ich ganz nah an den Bildschirm ran, weil das Schiff so wackelte und ich sonst die Buchstaben nicht erkannt hätte. Ich hab auch immer neben die Tasten gehauen.

ABENDBLATT: Gab es denn auch schöne Momente?

DOMIZLAFF: Ja! Diese unglaublichen Surfritte unter Spinnaker im Golfstrom bei sehr starkem Wind, das war ein absolutes Highlight. Wir sind mit 24 Knoten die Wellen runtergesurft – das war aufregend!

ABENDBLATT: Würden Sie noch eine Transatlantik-Regatta fahren?

DOMIZLAFF: Vermutlich nicht auf der Nordroute. Ich muss mir nichts mehr beweisen. Vielleicht fahre ich im November von den Kanarischen Inseln in die Karibik. Wenn man das mit dem Blue Race vergleicht, dann ist das der Wilseder Berg und das Blue Race die Eiger Nordwand. Für mich ist jetzt mal der Wilseder Berg dran.

Interview: INA ROMETSCH



ZUR PERSON

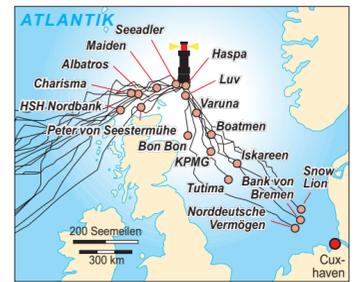
Svante Domizlaff (57) lebt als freier Publizist an der Elbe in Hamburg. Über seine Leidenschaft, das Segeln, hat er zahlreiche Bücher verfasst („Das große Hamburger Hafenbuch“, „Yachten im Orkan“, „Atlantik-Regatta“). Er segelt seit seiner Jugend, zunächst Jollen, später Hochseeyachten, unter anderem beim Admiral's Cup. Das Blue Race war seine dritte Atlantik-Überquerung. Als Journalist war Domizlaff früher Redakteur beim Hamburger Abendblatt, und der Fachzeitschrift „Yacht“, später Ressortleiter bei „Hörzu“, Mitglied der Chefredaktion der „Hamburger Morgenpost“ und Chefredakteur von „Sports“. (iro)



Svante Domizlaff (oben) segelte auf der Yacht „Taonga“ (links). Für das Abendblatt schrieb er ein tägliches Logbuch. Mit fünf Mitgliedern der achtköpfigen Crew kam er am Dienstag in Hamburg an (r.). FOTOS: WALLÖCHA (1), BODIG (1), HSH NORDBANK/NICCO KRAUSS



DIE POSITIONEN 5.7. – 20:45 MESZ



Die „Bon Bon“ liegt im Ranking auf Platz zwei und auf Position 57°37.14' Nord, 00°43.12' West; 8,5 Knoten. Rauscht aufs Ziel zu: die „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ (9.), Position 54°26.11' Nord, 06°56.90' Ost; 10 Knoten. Ganz dicht an ihr dran segelt die „Bank von Bremen“ (15.): 54°16.06' Nord, 06°41.36' Ost; 9,3 Knoten. „KPMG“ (19.): 56°56.67' Nord, 00°49.55' Ost; 7,5 Knoten. „Varuna“ (14.): 58°29.91' Nord, 00°22.55' West; 6 Knoten. „HSH Nordbank“: (17.): 58°59.24' Nord, 05°15.50' West; 4,5 Knoten.

E-MAILS VON BORD

Speed: 0,0 Knoten

„Norddeutsche Vermögen Hamburg“: „Aus unserer Küche kommen mittlerweile die neuesten kulinarischen Überraschungen. Da unsere Favoriten nicht mehr vorhanden sind, kommen entweder die Ladenhüter auf den Tisch, oder es wird experimentiert. Heute wurden für die Pfannkuchen die Matschrosinen aus dem Kaiserschmarn gefiltert. Gefüllt wurde mit Mousse au Chocolat (alles Astronautenfutter), und fertig war eine kleine Essenssünde biblischen Ausmaßes. Das Ganze hatte gefühlte 4000 Kalorien und lag im Magen wie ein Sack Zement. Tiefer Schwerpunkt ist gut für aufrechtes Segeln. Soeben verabschiedet sich der Tag mit einem tollen Sonnenuntergang, und wir fahren unter Gennaker mit 8 Knoten gen Helgoland.“

„Peter von Seestermühle“: „Flaute. Vollkommene Windstille. Geschwindigkeit 0,0 Knoten. Der Rauch aus Frieders Pfeife steigt senkrecht nach oben und deutet auch auf keinen Hauch hin. Noch 100 Meilen bis Fair Isle.“

„HSH Nordbank“: „Viel Glück und viel Segen“, tönte es um 24 Uhr aus unseren Kehlen, um unseren Skipper Martin an seinem Geburtstag zu begrüßen. Mit Geburtstagskuchen und einem Mitternachtsbier begann der Tag. Aber irgendwie hat Martin den Wind auf seinem Wunschzettel vergessen. Und so segeln wir bei flauen Winden gen Fair Isle. Das Wetter ist nordisch grau und regnerisch kalt. Christoph serviert ein opulentes Geburtstagsmahl: Corned-Beef-Bratlinge mit Wurzelgemüse, Kartoffeln und Pilzrahmsoupe. Zum Nachtisch Schokoladentorte und Tee mit Rum. Da hat doch jemand eine Flasche an Bord geschmuggelt :-). Das tröstet über das langsame Vorankommen hinweg.“

„Luv“: „Von unserem Wetterberater kommt diese deprimierende Information: Es gibt keine Chance, der Flaute zu entkommen. Sein Rat: Die „Luv“ treiben lassen oder Anker werfen; wegen der Strömung, die uns im Extremfall zwischen den Inseln mit bis zu zehn Knoten zurücktreiben könnte. Zwei Stunden später ist der Ernstfall eingetreten. Die „Luv“ treibt führungs- und steuerlos bei absolut null Wind auf die Orkney-Insel North Ronaldsay zu.“

BLUE RACE QUIZ

Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie verfolgen jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race im Abendblatt? Dann können Sie bis zum 11. Juni täglich einen von drei attraktiven Preisen gewinnen – wenn Sie unsere Quizfragen richtig beantworten. Heute Frage 3:

Wie viele Schiffe sind in Newport gestartet?

- a) 24
- b) 25
- c) 26

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer

(01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 3 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis – ein ferngesteuertes Modellboot der HSH Nordbank; 2. Preis: ein Hotelgutschein des Park-Hotels Ahrensburg; 3. Preis: ein Hotelgutschein des Crowne-Plaza-Hotels in Hamburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die richtige Antwort auf unsere Frage 1 „Wie groß ist die zu segelnde Distanz?“ lautete b) 3600 Seemeilen. Die Gewinner sind: Rainer Bartels (Modellboot), Antje Rößler (Regattabegrüßungsfahrt) und Rolf Janke (Hotelgutschein). Glückwunsch! (MHW)

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

NEUER REKORD

„Rambler“: nur 11 Tage



Schaffte es noch vor der „Rambler“ ins Ziel: die „Grey Goose“.

Die „Grey Goose“ hat es geschafft. Der Hamburger Skipper Tobias König und seine 15-köpfige Crew haben gestern um 10.26 Uhr unter Gennaker und Groß als drittes Boot die Ziellinie überquert. Nur knapp zwei Stunden später rauschte die Maxi yacht „Rambler“ mit 20 Knoten heran und lief mit neuer Bestzeit von 11 Tagen, 16 Stunden, 13 Minuten und 59 Sekunden in Cuxhaven ein. Der bei der Transatlantikregatta 2003 von der „UCA“ aufgestellte Rekord von 13 Tagen und 7 Stunden wurde deutlich unterboten. Die „Rambler“ unter US-Skipper Ken Read hatte im Sturm auf dem Atlantik eine Höchstgeschwindigkeit von 41,9 Knoten erzielt. Sie ist jetzt auch der Favorit für den Gesamtsieg, da die ebenfalls am 23. Juni gestartete „Bon Bon“ zwar ein günstigeres Handicap hat, aber in der windschwachen Zone in der Nordsee hängt. Heute entscheidet sich, welche der drei deutschen Yachten „Bank von Bremen“, „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ und „Snow Lion“ in Cuxhaven den Bug vorn hat. (MHW)

NUR IM ABENDBLATT: DIE „KPMG“-FRAUCREW

Drei Möwen dümpeln in der Flaute

Drei Möwen dümpeln seit gestern Abend in unserem Kielwasser. Die scheinen das mit dem Fliegen für den Moment abgehakt zu haben. Gelegentlich ein bisschen mit den Füßen paddeln, und sie halten mühelos mit uns Schritt. Vielleicht hoffen sie auf Leckerbissen, vielleicht gefällt ihnen auch nur unser Entertainment – wir wissen es nicht.

Segel hoch, Segel runter. Anderes Segel hoch, kritische Blicke, wir versuchen alles, dem Segel Leben einzuhauchen – auch wieder runter. Die gefiederten Freunde verfolgen lässig alle unsere Bemühungen. Noch ein Segel hoch, das verschafft immerhin so viel Vortrieb, dass die Möwen am Heck mit beiden Beinen paddeln müssen, aber bevor sie müde sind, kommt auch dieses Segel wieder runter. Einfach runtersacken lassen auf das Vordeck, so leicht haben wir schon lange kein Segel mehr geborgen. Es ist frustrierend.

Eine Möwe bei Flaute scheint auch nicht recht was vorzuhaben. Als es wieder hell wird, sind die Viecher immer noch da. Die Nordsee liegt da wie Öl. Ein entzückender Morgen, wenn man mal davon absieht, dass wir eigentlich zum Segeln hier sind. Das Boot bewegt sich kein Stück. Darüber aber spannt sich blauer Himmel, eine leicht warme Morgensonne lässt die Misere fast vergessen.

Wären da nicht unsere grau-weiß gefiederten Gäste. Während sie gestern noch die Füße bemühen mussten, um bei uns zu sein, brauchen sie heute Morgen nicht mal das. Es ist kein Wind. Nichts. Treu und anhänglich, den Blick vorn hat.

stets auf uns gerichtet, harren die drei Vögel aus – und nicht einmal um sie herum kräuselt sich das Wasser.

Mit der Zeit fühlen wir uns ein bisschen beobachtet. So eine Möwe muss doch auch mal was fischen! Nicht diese. Sie bleiben auch zu unserer Wasch- und Duschstunde. Schwer zu sagen, ob unsere Möwenbegleitung so etwas schon mal gesehen hat. Den Fischer, der in einiger Entfernung sein Netz durchs platte Wasser zieht, ignorieren sie jedenfalls.

„Oh, sind die süüüüß!“ Das ist der Unterschied zwischen Möwen und Delfinen: Von den gebackenen Käsebröten landet nicht ein Krümel bei den Vögeln, als aber eine Delfinschule das Schiff umspielt, stürzen begeisterte Frauen an Deck. „Flipper! Huhu!“ Alle Kameras an Bord sind im Einsatz – grenzenloses Entzücken!

Dann regt sich mit einem Mal ein Lüftchen. Langsam, langsam nimmt das Boot wieder Fahrt auf. Laut Routenrechner schaffen wir es bis nächsten Mittwoch nach Helgoland. Wir nehmen es zur Kenntnis, alle Planungen sind ohnehin schon über den Haufen geworfen. Heute wollten wir eigentlich ins Ziel kommen, jetzt hoffen wir auf Sonnabend.

ANTJE WÖHNKE



Berichtet von Bord der „KPMG“, einer 18,60 langen Slup vom Typ X-612: Antje Wöhnke.

KERSTIN TRÖGER AUS KLINIK ENTLASSEN



Kerstin Tröger verfolgt täglich die Regatta. FOTO: BRINKMANN

Krücken statt Atlantik

Wieder zu Hause: Kerstin Tröger (41), die zu Beginn der Regatta mit gebrochenem Sprunggelenk von der Yacht „HSH Nordbank“ abgehoben wurde, ist gestern aus dem Albertinen-Krankenhaus entlassen worden. Dort wurde sie vergangene Woche operiert. „Ich verfolge die Regatta jeden Tag“, sagt die Seglerin. „Und wenn die ‚HSH Nordbank‘

im Ziel einläuft, dann werde ich dort warten!“

Allerdings muss sie sich dabei vorsichtig bewegen: Tröger darf sechs Wochen lang nicht auftreten. „Es geht mir aber gut“, versichert sie vom Krankenbett in Niendorf aus. „Was mir besonders gut getan hat, waren die vielen Grüße und SMS-Nachrichten ins Krankenhaus!“ (iro)

KEHRWIEDERSPITZE NEUN TAGE PARTY IM RACE VILLAGE

So feiert Hamburg die Segler

Hier wird schon vor der Siegerehrung gefeiert: Heute öffnet auf der Kehrwiederspitze das Regatta-Dorf des HSH Nordbank Blue Race. Neun Tage lang gibt es dort Musik, Unterhaltung und feines Essen – dafür sorgen die Hamburger Hoteliers, die die Gäste in Zelten bekothen. Veranstaltet wird das Seglerfest vom Norddeutschen Regattaverband (NRV). Die eigentlichen Stars der Veranstaltung, die Regattayachten, liegen gleich neben dem Race Village im City-Sporthafen und an der

Überseebrücke (Brandenburger Hafen). Dort können die Hamburger sie ganz aus der Nähe betrachten. Besucher, denen der Fußweg vom Regatta-Dorf in den City-Sporthafen zu weit ist, können bequem in den Boots-Shuttle am Anleger einsteigen. Die Eröffnung des Fests ist heute um 11 Uhr. Um 17 Uhr läuft auf der Bühne der erste Seglertalk mit Moderator Christoph Schumann, der die Teilnehmer der Wertfahrt zu den Erlebnissen ihrer Atlantik-Querung

befragt. Von heute an findet der Seglertalk täglich bis Donnerstag, den 12. Juli, jeweils um 17 Uhr statt. Im Regatta-Becken können Segelfans jeden Tag ferngesteuerte Modell yachten auf die Reise schicken. Auf einer Leinwand gibt es Fotos und Filme mit Szenen des Blue Race zu sehen. Und jeden Abend sorgen Bands für den richtigen Groove. Die letzte Veranstaltung ist die Siegerehrung am Sonntag, dem 14. Juli, 11 Uhr. Anschließend gibt es Musik bis Mitternacht. (iro)



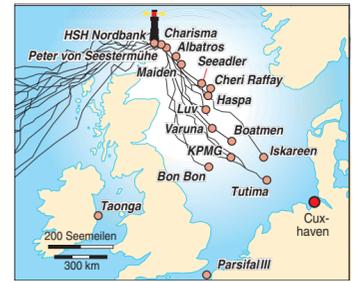
Das Race Village auf der Kehrwiederspitze: Gleich nebenan im City-Sporthafen und im Brandenburger Hafen liegen die Yachten der Regatta. Die Öffnungszeiten des Regatta-Dorfs: täglich 11 bis 22 Uhr, freitags und sonntags 11 bis 24 Uhr.

Regatta



WETTERVORHERSAGE Die Flauten sind vergessen: Der Westnordwestwind breitet sich von Sonnabend bis Sonntag mit 25 bis 30 Knoten (Windstärke 6 bis 7) wie ein Teppich über die gesamte Nordsee aus. Ein versöhnlicher Abschluss! Dipl.-Meteorologe Dr. Meeno Schrader, Kiel (www.wetterwelt.de)

DIE POSITIONEN 06.07. - 17:00 MESZ



Alle Yachten in der Nordsee – jetzt mit viel Wind ins Ziel



Die siegreiche Maxiyacht „Rambler“ ist nur noch am Sonnabend in Hamburg zu sehen.



Nach dem Wettrennen: „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ und „Bank von Bremen“ in Cuxhaven.



Gut gelaunt: Torsten Hilbert (27), Skipper der „Norddt. Vermögen“.



Willkommensgruß am Dock 10: Hier schippert die „Grey Goose“ am 170 Meter langen Plakat vorbei. FOTOS (4): HSH NORDBANK/NICO KRAUSS

Jetzt haben es alle Boote geschafft – die letzte Wendemarke Fair Isle zu passieren und Kurs auf Cuxhaven zu nehmen. Ein kleines, aber mächtiges Tief, das von Irland nach Osten gezogen ist, sorgt auf den letzten Seemeilen endlich wieder für kräftigen Wind mit 25 bis 30 Knoten aus Westnordwest in den Segeln. „Eine

auf gute drei Meter anwachsende Welle hilft, so manche Surfeinlage zwischendurch zu erleben und die Flauten der letzten Tage zu vergessen“, sagt Meteorologe Meeno Schrader. Am Sonnabend werden „Tutima“, „Iskareen“, „KPMG“, „Bon Bon“ und „Boatmen“ in Cuxhaven erwartet, die rest-

lichen zehn Yachten folgen rasch in den nächsten Tagen. In der Nacht auf Freitag lieferten sich die „Norddeutsche Vermögen Hamburg“, „Snow Lion“ und „Bank von Bremen“ ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen. Innerhalb von 65 Minuten segelten die drei Yachten ins Ziel. Der Zielschuss für die jüngste Crew im Rennen

auf der „Norddeutschen Vermögen Hamburg“ fiel um 3.06 Uhr nach 19 Tagen, sieben Stunden und sechs Sekunden. Nur 42 Minuten später kam der US-Amerikaner Lawrence Huntington mit seiner „Snow Lion“ an. Um 4.11 Uhr feuerte Wettkampfleiter Alan Green die Signalpistole für die „Bank von Bremen“ ab.

„Ihr habt gute Arbeit geleistet“, lobte Lawrence Huntington (72), der älteste Skipper der Flotte, Torsten Hilbert (27) von der „Norddeutschen Vermögen Hamburg“, der als jüngster Crewchef gesegelt ist. Als die Konkurrenz im Norden Schottlands in der Flaute saß, konnte die „Norddeutsche Vermögen“ 140 Meilen aufholen

und sich in der Nordsee vor die Yachten mit ähnlichem Rennwert setzen. Der „Snow Lion“ war bereits am zweiten Regattatag der Bugspriet gebrochen. „Seitdem sind wir hinterhergehumpelt und konnten nie die volle Geschwindigkeit erreichen“, bedauerte Huntington, der bereits 2003 am Start war. (MHW)

Die „Bon Bon“ wird am Sonnabend im Ziel erwartet und liegt im Ranking auf Platz drei; Position 55°05.52' Nord, 01°36.03' Ost, 9,1 Knoten. „Tutima“ (13.): 54°39.90 Nord, 05°19.86' Ost, 9,3 Knoten. „KPMG“ (20.): 55°30.70' Nord, 03°02.09' Ost, 3,5 Knoten. „Cheri Raffay Hamburg“ (7.): 57°56.72' Nord, 01°37.96' Ost, 7,8 Knoten. „Charisma“ (6.): 59°29.61' Nord, 01°21.94' West, 7 Knoten. Die ausgeschiedene „Taonga“ hat den Hafen von Bangor bei Belfast verlassen und nimmt Kurs auf den Ärmelkanal. Dort fährt bereits die ebenfalls gescheiterte „Parsifal III“.

AM WOCHENENDE IM RACE VILLAGE
Sonnabend, 14 bis 16.30 Uhr: Latin und Soulmusik mit „Café Du Soul“.
Sonnabend, 17 Uhr: Seglertalk mit den Crews der Yachten „Norddeutsche Vermögen Hamburg“, „Bank von Bremen“, „Snow Lion“.
Sonnabend, 19 bis 23 Uhr: Reggae mit „The Relatives“.
Sonntag, 12 bis 15 Uhr: Oldtime Jazz mit der „Mahogany Jazz Band“.
Sonntag, 17 Uhr: Seglertalk, voraussichtlich mit den Crews der „KPMG“, „Boatmen“, „Iskareen“, „Bon Bon“ und „Tutima“.
Sonntag, 19.30 bis 21.30 Uhr: Popmusik mit „Kurt Maloo Plays Double“.
Öffnungszeiten: Sonnabend 11 bis 24 Uhr, Sonntag 11 bis 22 Uhr.

„Rambler“ ist Regatta-Sieger

Die „Rambler“ ist nicht mehr zu schlagen. Die gut 27 Meter lange Maxi-Yacht steht seit gestern als Gewinnerin des HSH Nordbank Blue Race fest. „Rein rechnerisch ist die Chance für alle Konkurrenten am Freitagmorgen abgelaufen“, bestätigt Wettkampfleiter Alan Green. Damit steht der Sieger fest, obwohl ein Großteil der Flotte noch unterwegs ist. Das schnelle Boot unter US-Skipper Ken Read segelte die 3600 Seemeilen von Newport nach Cuxhaven in der Rekordzeit von 11 Tagen, 16 Stunden, 13 Minuten und 59 Sekunden. (iro)

ENDSPURT DIE FRAUENCREW DER „KPMG“ ERREICHT AM SONNABEND DAS ZIEL

Schön, dass es nach Hause geht

Mehr als 3600 Seemeilen und drei Wochen lang waren sie auf sich gestellt. Wie fühlt sich die Crew kurz vor der Ankunft in Cuxhaven?

Antje Wöhnke
Per E-Mail von Bord

Wir werden heulen wie die Schlosshunde. Da sind wir uns ziemlich sicher. Uns freuen, lachen, glücklich sein, Stürme und Flauten einen Moment vergessen und... ja, was eigentlich?

Wir reden darüber und dann doch nicht. Wohl über den Zeitpunkt, aber nicht, was uns erwartet. Es geht so vieles durcheinander beim Gedanken an Cuxhaven. Über die Ziellinie segeln, das lässt sich gut erörtern: wenn Wind von da, dann dieses Segel, wenn Wind von hier, dann jenes und so weiter. Doch dann werden die Stimmen leiser. „Bestimmt sind viele Menschen da, oder?“ „Hmhm.“ Die Gedanken gehen nur zögerlich an Land.

Es ist nicht so, dass wir nicht ankommen wollen. Aber ein bisschen unheimlich ist es schon. Auf welcher Welle sind wir hier gesurft? Sympathien ohne Ende, Zuspruch von allen Seiten. Wir haben wohl kaum eine Vorstellung davon, wer alles vor dem Internet gegessen hat, aber es müssen viele, viele Menschen gewesen sein. Das haben wir nicht geahnt!

Was, wenn nun alles, was uns vorwärtsgetragen hat, in Cuxhaven ein Gesicht bekommt? Wenn die, die mitgefiebert haben, dort stehen. Die, die uns Mut gemacht haben, die geholfen haben und



Fast schon kitschig: Sonnenuntergang über der Nordsee, fotografiert von Bord der „KPMG“, einer 18-Meter-Yacht vom Typ X-612.

die an uns geglaubt haben, dort stehen. Die bei uns waren in Gedanken. Die, bei denen wir in Gedanken waren. Was ist, wenn die, die stolz auf uns sind, auch dort stehen und das vielleicht noch sagen? Dann wird passieren, was fast 4000 Meilen Atlantik nicht geschafft haben: Wir werden schluchzen und heulen und nicht wirklich wissen, warum.

Dann aber wird es schön sein, sich nicht für jeden Schritt verkeilen zu müssen, weil das Boot auf der Backe liegt. Wie einfach wird es sein, zur Toilette zu gehen, und wie schön erst ein sauberes T-Shirt! Obst, Säfte, frische Brötchen, Steak, vielleicht ein Bier? Das wird kaum alles an einem Tag in einen Magen passen! Schade eigentlich. Und wie lange wohl der Boden schwanken wird? Und was machen wir zu Hause ohne



Unsere Autorin Antje Wöhnke (42) an der Winschkurbel.



Gut gelaunt ins Ziel: Skipperin Inken Braunschmidt (32).



Warten auf Wind: Stefanie Edeler (34) auf dem Spinnaker.

unsere Crew? Es könnte verdammt ruhig werden. Kein Geklöter von Deck, kein Rauschen an der Bordwand, keine Stimmen. Dafür endlich Auslauf und alle Klamotten trocken!

Waren das jetzt wirklich drei Wochen? So lange kam uns das gar nicht vor: Wir hatten Stürme, Flauten und kaputte Segel, haben Hydraulik und Elektrik repariert, hat-

ten Golfstrom und Kälte. Wir waren gut drauf, müde, seelisch, haben gelacht und geschwiegen, waren frustriert und begeistert. Immer, immer, immer sind Wünsche und Grüße hier angekommen. Welche Energie von zu Hause! Diesen Rausch werden wir sicher vermissen. Und auch, dass der Alltag für eine wirklich lange Weile ganz weit weg war. Nur noch wenige Meilen

bis zu festem Boden unter den Füßen. Dann ist dieses Abenteuer vorbei. Vergessen werden wir sicher keine Sekunde davon. Und schon gar nicht unsere Fangemeinde! Also, lasst uns einfach ans Herz gelegt, so etwas anzuschaffen und eine kurze Wende einzulegen, um das Ende des Kabels zu passieren, das durch eine Tonne markiert wird, die in 300 Meter Entfernung durch die Windgurt surft. Welcome to Oil Country.“

E-MAILS VON BORD Essen auf der Kante



„Tutima“: „Zurzeit geht es mit acht Knoten zügig voran, und für den Schlussspurt sitzen wir nun durchgängig auf der Kante, wenn die Windstärke es notwendig macht. Daher wird natürlich auch auf der Kante gegessen!“

„Iskareen“: „Ein Schlauchboot mit zwei roten Männchen kommt angedüst. Sie teilen uns mit, dass ein Fleck, der am Horizont wandert, ein Forschungsschiff sei, das gerade eine seismische Untersuchung durchführt und zu dem Zweck ein vier Kilometer langes Kabel schleppt. Ob wir denn kein Radar hätten? Auf unsere Verneinung wird uns ans Herz gelegt, so etwas anzuschaffen und eine kurze Wende einzulegen, um das Ende des Kabels zu passieren, das durch eine Tonne markiert wird, die in 300 Meter Entfernung durch die Windgurt surft. Welcome to Oil Country.“

„Haspa Hamburg“: „Wir bewegen uns mit 6,7 Knoten Speed bei einer Windgeschwindigkeit mit 14,3 Knoten unserem Bier entgegen. Unsere gute Laune steigt immer weiter.“

BLUE RACE QUIZ Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie verfolgen jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race im Abendblatt? Dann können Sie bis zum 11. Juli täglich einen von drei attraktiven Preisen gewinnen – wenn Sie unsere Quizfragen richtig beantworten. Heute Frage 4:



Wie heißt die Skipperin der einzigen Frauencrew beim Blue Race?

- a) Inken Braunschmidt
- b) Antje Wöhnke
- c) Kerstin Träger

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer (01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 4 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis – ein Taschenset von Marinepool. 2. Preis – ein Hotelgutschein des Crown Plaza Hamburg; 3. Preis – ein Hotelgutschein des Courtyard by Marriott. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die richtige Antwort auf unsere Frage 2 „Wo befindet sich die Ziellinie?“ lautete b) vor Cuxhaven. Die Gewinner sind: Stefan Peymann (Taschenset), Heidi Nissle (Regattabegrüßungsfahrt) und Rosemarie Bostelmann (Hotelgutschein). Herzlichen Glückwunsch! (MHW)

DIE REGATTA IM INTERNET
www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

WETTBEWERB Preise für die besten Fotos

Das Hamburger Abendblatt und die HSH Nordbank laden alle Leser zu einem Regatta-Fotowettbewerb ein. Die witzigsten und ungewöhnlichsten Fotos von der Ankunft der Segler werden prämiert.

1. Preis: ein ganz privater Segeltörn auf der Alster mit einem Fußball-Topspieler des HSV.

2. Preis: eine ferngesteuerte und segelfertige Maxi-Yacht-Nachbildung im offiziellen Design des HSH Nordbank Blue Race (Länge 61 cm, Höhe 1,14 Meter, Wert 350 Euro).

3. bis 10. Preis: das offizielle Regatta-Buch vom Hoffmann und Campe Verlag (192 Seiten, 54,90 Euro), das im November 2007 erscheint.

Die besten Bilder werden im Hamburger Abendblatt gedruckt und erhalten die Chance, auch im Buch veröffentlicht zu werden.

So nehmen Sie teil: Die Bilder sollten digital (Format: „jpg“ in möglichst hoher Auflösung) per E-Mail an unsere Adresse

boote@abendblatt.de gesandt werden. Schreiben Sie bitte in der Betreff-Zeile „Fotowettbewerb Blue Race“. Die E-Mail muss außerdem folgende Angaben enthalten: 1) Ihr Name und Ihre Anschrift. 2) Die Bestätigung, dass Sie der Fotograf der Bilder sind. 3) Wer oder was auf den Fotos zu sehen ist. Einsendeschluss ist der 18. Juli. (br)

Blue-Race-Fotos am Elbkai

Fotograf Nico Krauss war schon beim Start des Blue Race mit seiner Kamera dabei. Im Auftrag der Regatta-Organisatoren lichtet er jetzt in Hamburg und Cuxhaven die schönsten Szenen des Rennens ab. Ab Sonnabend stellt der Hamburger seine bes-

ten Blue-Race-Aufnahmen in der Galerie Wasserzeichen am Elbkai (Große Elbstraße 143a) aus. Geöffnet ist montags bis freitags von 10 bis 19 Uhr, sonnabends und sonntags von 12 bis 20 Uhr. Die Fotos sind bis zum 30. Juli zu sehen. (iro)

Mehr als einer wird gewinnen

Gleich 22 Trophäen gibt es für die Yachten des Blue Race. Sie werden den siegreichen Skippern am Sonnabend, den 14. Juli, ab 11 Uhr im Race Village überreicht. Wegen der Fülle der Preise wurden gleich zwei Stunden für die Zeremonie angesetzt.

Die begehrte Auszeichnung für das schnellste Schiff nach berechneter Zeit (also unter Berücksichtigung des Handicaps) ist die „HSH Nordbank Blue Race Trophy“ – ein Silbertablet mit Gravur der Regatta-Route.

Den Preis für das schnellste Schiff nach gesegelter Zeit (also ohne Handicap) stiftet der Hamburgische Verein Seefahrt: ein silberner Teller mit Vase. Die „Outsider“, die als erste über die Ziellinie rauschte,

erhält einen antiken Silberteller der Stadt Hamburg, gestiftet von der Georgsmarienhütte Holding.

Der „Ladies Cup“, eine silberne Vase, geht an die Yacht mit der schnellsten berechneten Zeit, die mindestens eine Frau an Bord hat. Um herauszufinden, wer für den „Junior Crew Prize“ in Frage kommt, bedarf es einiger Rechenkünste: Das silberne Yachtmodell geht an das Schiff

mit der schnellsten korrigierten Zeit – vorausgesetzt, 25 Prozent der Segler an Bord sind nach dem 16. Juni 1985 geboren.

Eine Chance auf den „Race Director's Cup“ haben dagegen alle Teilnehmer: Den Preis, eine Tidenuhr, bekommt die Crew, die am genauesten ihre Ankunftszeit in Cuxhaven schätzt. Den Tipp müssen die Segler abgeben, wenn sie Helgoland passieren. (iro)



Diese Tidenuhr ist eine der 22 Sieges-Trophäen. FOTOS: HSH NORDBANK/NICO KRAUSS



Begehrtes Tablet: die HSH Nordbank Blue Race Trophy.

Herzlichen Glückwunsch an unsere Frauencrew auf der „KPMG“ – wir sind stolz auf Euch!

Mit dem Erreichen der Ziellinie vor Cuxhaven beim HSH Nordbank blue race geht für unsere Frauencrew, dem Team DHH KPMG, ein herausforderndes, spannendes Projekt zu Ende, auf das lange hingearbeitet worden ist. Wir danken besonders unseren Sponsoren, allen Mitwirkenden und natürlich unseren 14 Frauen für diese tolle Gemeinschaftsleistung!

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.
DHH
Richtig segeln lernen. Seit 1925. Yachtschulen, Segelkurse, Seetörns.
www.dhh.de www.team-dhh-kpmg.de

Regatta



WETTERVORHERSAGE In Cuxhaven erwartet die am Morgen eintreffenden letzten Boote Regen bei 10 Grad; Nordwind mit Stärke 4. Ähnlich ist die Prognose für Hamburg; es weht allerdings höchstens eine leichte Brise. Höchsttemperatur 15 Grad.
Quelle: www.wetterbericht.de

Heute kommen die letzten Yachten an



Die „Iskareen“ erreichte am Sonnabend als zehnte Yacht das Ziel vor Cuxhaven.

Knapper ging es kaum: 326 Stunden, 8 Minuten und 3 Sekunden zeigte der Zeitmesser an, als die „Bon Bon“ am Sonnabend um 10.08 Uhr die Ziellinie vor Cuxhaven überquerte – doch zwei Minuten nach berechneter Zeit fehlten der Crew des Hamburger Skippers Johann-Stefan Reith, um die Kieler „Outsider“ noch vom zweiten Platz im Gesamtklassement zu verdrängen.
Knapp fünf Stunden früher, genau um 4.42 Uhr, erreichte die „Tutima“ das Ziel. Im Laufe des Sonnabends wurden dann drei weitere Crews des HSH Nordbank Blue Race begeistert von ihren Fa-

milien und Freunden empfangen: um 11.49 Uhr die „Iskareen“ mit Skipper Arnt Bruhns, um 16.37 die 14 Frauen an Bord der „KPMG“ und um 17.11 Uhr die zwölfköpfige „Boatmen“-Crew um den Hamburger Steffen Blunck. „Es war anstrengend und zäh bis zum Schluss. Aber das Team war wunderbar“, resümierte der Skipper.
Auch gestern ebte die Wiedersehensfreude am Cuxhavener Lentzkaai kaum ab. Fast im Stundentakt rauschten die Yachten heran: „Varuna“ (0.37 Uhr), „Luv“ (3.10 Uhr), „Haspa Hamburg“ (6.38 Uhr), „Cheri Raffay Hamburg“ (7.49

Uhr), „Seeadler“ (11.43 Uhr) und „Maiden“ (14.51 Uhr).
Im Laufe des Sonntagabends wurden noch „Albatros“ und „Peter von Seestermühe“ im Ziel erwartet. Und

am heutigen Morgen treffen als letzte Teilnehmer „Charisma“ und „HSH Nordbank“ in Cuxhaven ein. Das Rennen ist vorbei. (MHW)

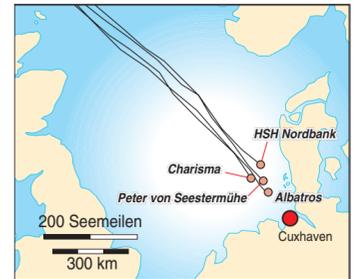


Die letzten Seemeilen vor dem Ziel: Die Maxi-Yacht „Bon Bon“ von Johann-Stefan Reith wird von einem Helikopter der Bundespolizei begleitet. Das Boot liegt auf Rang drei in der Gesamtwertung.



Unter Spinnaker segelte die Yacht „Varuna“ in den Hamburger Hafen. FOTOS: HSH NORDBANK/RIK (2), KRAUSS

DIE POSITIONEN 08.07. – 18:30 MESZ



Am Sonntagabend segelte sie noch kurz vor Cuxhaven: die „Albatros“ (in der Wertung auf Platz 22) auf Position 54°04.55' Nord, 08°09.21' Ost; 7 Knoten. „Peter von Seestermühe“ (5.): 54°12.35' Nord, 08°00.87' Ost; 10,6 Knoten. „Charisma“ (6.): 54°32.36' Nord, 07°25.39' Ost; 8,1 Knoten. „HSH Nordbank“ (17.): 54°52.14' Nord, 07°39.07' Ost; 9,6 Knoten.

HEUTE IM RACE VILLAGE

17 Uhr: Seglertalk mit den Crews der Yachten „Tutima“, „Varuna“ und „Luv“.
19.30 bis 21.30 Uhr: Funk-Soul-Jazz-Mix mit „Soularia“.
Öffnungszeiten: 11 bis 22 Uhr
Ort: Kehrweidspitze

GEBURTSTAGSPARTY

Gutes Timing

„Boatmen“-Segler Hans Oestmann (links) hatte schon vor der Regatta die Einladungen für seine Geburtstagsfeier verschickt. Die Gäste hatte er für Sonnabend, seinen 36. Geburtstag, an den Hamburger Fischmarkt bestellt. Kurz vor Start der Party kam schießlich auch das Geburtstagskind selbst an: Die „Boatmen“ fuhr um 17.11 Uhr über die Ziellinie in Cuxhaven. Am Lentzkaai nahm Oestmann sich erst mal Zeit für eine Zigarre. Gemeinsam mit Boatmen-Crewmitglied Andreas Sasse (43) war er bereits bei der Transatlantik-Regatta vor vier Jahren auf der „Volksfürsorge II“ mitgefahren – dem Boot mit dem Schriftzug des Abendblatts. (iro)



E-MAILS VON BORD

Der Heimat entgegen

„HSH Nordbank“: „Wir surfen mit bis zu 25 Knoten auf den Wellenkämmen. Leider reißen Gennaker und Gennakerschot, das Segel verwickelt sich ums Vorstag und kann bei der schweren See nur unter Aufbietung aller Kräfte geborgen werden. Mit leicht gekühltem Mütchen, gereiftem Groß, kleinem Vorsegel und viel Speed schießen wir jetzt der Heimat entgegen.“
„Peter von Seestermühe“: „Teilweise laufen wir mit sechs gleichzeitig gesetzten Segeln. Unsere Bordstatistiker haben eine notwendige Ankunftszeit von 20.47 Uhr MESZ errechnet, die uns im Ranking nochmals einen Platz nach vorne bringen würde. So segeln wir die spannendsten Meilen des Rennens am letzten Tag auf der heimischen Nordsee.“

BLUE RACE QUIZ

Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie verfolgen jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race im Abendblatt? Dann können Sie bis zum 10. Juli täglich einen von drei attraktiven Preisen gewinnen – wenn Sie unsere Quizfragen richtig beantworten. Heute Frage 5:



Seit wann besteht der Norddeutsche Regatta-Verein (NRV)?

- a) seit 1814
- b) seit 1896
- c) seit 1868

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer (01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 5 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis – ein ferngesteuertes Modellboot der HSH Nordbank; 2. Preis – ein Hotelgutschein des Courtyard by Marriott; 3. Preis – ein Hotelgutschein des Marriott Hamburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

DIE REGATTA IM INTERNET

www.abendblatt.de/regatta
www.hsh-nordbank-blue-race.com

FRAUENCREW DIE „KPMG“ BRAUCHTE 20 TAGE, 20 STUNDEN UND 37 MINUTEN

3600 Seemeilen – wir sind im Ziel!

Im Ranking nur Platz 20 – die 14 Seglerinnen sind trotzdem glücklich.

Ina Rometsch Ingo Röhrbein (Fotos) Cuxhaven

Es herrscht gespannte Stille am Cuxhavener Steubenhöft, als die „KPMG“ sich der Ziellinie nähert – bis der Schuss aus der Pistole von Rennleiter Alan Green knallt. Dann bricht am Kai ohrenbetäubender Jubel aus. Auf dem Wasser reifen die 14 Frauen an Bord der Yacht die Arme hoch. Nach 20 Tagen, 20 Stunden, 37 Minuten und 59 Sekunden auf See ist das Blue Race für sie zu Ende.

Die Seglerinnen haben einen flotten Endspurt hingelegt: Mit zum Teil zwölft Knoten Fahrt bei Westwind bis Stärke sechs ist die Yacht auf den letzten Seemeilen in Richtung Cuxhaven gerauscht.

Dort drängen sich fast 100 Menschen am Lentzkaai, um die Crew zu begrüßen, die für den Deutschen Hochseesportverband Hansa (DHH) segelt. Kaum hat die „KPMG“ festgemacht, reicht DHH-Ehrenmitglied Eberhard Wienholt (79) gefüllte Sektgläser an Bord. Skipperin Inken Braunschmidt (32) ruft: „Wie war unser Motto?“ – die Antwort brüllt die gesamte Crew: „Spaß! Sicher! Schnell!“

Wie benommen klettern die Seglerinnen von dem 18,60 Meter langen Boot, auf dem sie die letzten drei Wochen auf

engstem Raum zusammengeliebt haben. Plötzlich wird der kleine graue Ponton im Hafenbecken zum Ort der großen Emotionen: Da gibt es Tränen der Erleichterung, Gelächter, innige Küsse und zärtliches Geflüster. Seglerin Antje Wöhnke (42), die täglich ihre Bordberichte ans Abendblatt schickt, riecht lächelnd an einer Rose. „Solche Gerüche habe ich vermisst“, sagt die Journalistin aus Hannover.
In der Regatta-Wertung liegt die „KPMG“ im Moment nur auf Rang 20. Doch Skipperin Braunschmidt ist trotzdem zufrieden. „Das Allerschlimmste war die Flaute“, sagt die Dortmund-Unternehmensberaterin, „und wir haben sie gemeistert! Wir sind angekommen und nicht auf der Nordsee verhungert – darauf kommt es an!“

Die einzige Frauencrew der Regatta hat hart gearbeitet. „Wir haben 100 Segelwechsel gemacht“, zieht die Skipperin Bilanz. „Da haben wir bestimmt so viel Leistung gebracht wie die Männercrews“. Dennoch war das Leben auf der „KPMG“ anders als auf den anderen Yachten. Braunschmidt: „Wenn nur Frauen an Bord sind, dann nimmt man sich öfter in den Arm, man kann auch mal schwach sein, man hilft sich mehr.“

Vielleicht ist das der Grund dafür, dass die Seglerinnen so gut gelaunt in der Heimat ankamen. Und das, obwohl es unterwegs Probleme mit Hydraulik, Platinen und in den Atlantik gewehten Segeln gab. „Wir haben alle Probleme gemeistert“, schwärmt Melanie Aalborg (33), Ärztin aus Berlin. „Jede hat alles gegeben!“



Endlich am Ziel: Stefanie Edeler freut sich beim Anlegen am Lentzkaai. „Am meisten habe ich das Joggen vermisst“, sagte sie.

Das Festland hat sie wieder: Noch dick verummt mit Schwimmweste, schließt die Seglerin Melanie Aalborg ihre Familie in die Arme.



Skipperin Inken Braunschmidt ging im Hafenbecken in Cuxhaven baden – begleitet vom Gejohle ihrer Frauencrew, die beim unfreiwilligen Absprung von der Kai-mauer nachgeholfen hatte.

Die 14 Frauen der Crew mit Willkommens-Sekt an Deck der „KPMG“ – von links: Karin Tinnemeier (35), Madeleine Krüger (32), Frauke Windolph (30), Antje Wöhnke (42), Susanne Kring (40), Inken Braunschmidt (32), Stefanie Edeler (34), Maren Gadischke (34), Dunja Schmidt (30), Edda Thießen (27), Heike Huppertz (40), Petra Klübschmidt (30), Melanie Aalborg (33), Sabine Jüttner-Storp (52).



SEGLERGLÜCK SIE FREUEN SICH ÜBER DIE ANKUNFT IN DER HANSESTADT

Willkommen in Hamburg!

Endlich ist Papi wieder da! Pausen auf dem Arm ihres Vaters Andreas Niemeier aus Hamburg. Der Arzt fuhr die Regatta an Bord der Yacht „Varuna“ mit.



Drei Wochen waren sie auf See. Drei Wochen auf einem schaukelnden, engen und nassen Boot. Drei Wochen voller Entbehrungen – kein entspanntes Essen, keine frischen Brötchen, keine erholsame Dusche, kein gemütliches Bett. Die Teilnehmer der Transatlantikregatta HSH Nordbank Blue Race haben Atlantiksturm

mit mehr als sechs Meter hohen Wellen, nervtönde Flauten, Kollisionen mit Walen, gerissene Segel und Defekte an der Technik erlebt. Und sich vor allem auf eins gefreut: die sichere Heimkehr und das Wiedersehen mit den Liebsten. Unsere Fotoauswahl dokumentiert die pure Lebensfreude der Segler. (MHW)



Mit vollem Einsatz nach Hamburg (v. l.): Frauke Ellen Windolph, Melanie Aalborg und Karin Tinnemeier an Bord der „KPMG“.



Fröhliches Treiben im City-Sportboothafen Hamburg. Hier liegen die Yachten bis zur Siegerehrung am 14. Juli um 11 Uhr.



Reemt Bruhns (75) hat auf der „Iskareen“ seine siebte Atlantikquerung geschafft.



Stolz steuert die Crew der „Luv“ auf der Elbe nach Hamburg. Am Ruder der Skipper und Eigner Heiko Tornow (61) aus Buxtehude.



„Tutima“-Skipper Tom Ebert (2. v. r.) feiert mit Mitgliedern seiner Crew im Race Village. FOTOS: HSH NORDBANK/NICO KRAUSS (5), HEIKO RILK (1)

DIE TÄGLICHE REGATTASEITE WIRD UNTERSTÜTZT VON:



Regatta



ABENDBLATT ONLINE Ab sofort finden Sie alle Regatta-Seiten vom HSH Nordbank Blue Race 2007 zum Download im Internet: Die besten Fotos, spannende Berichte und die exklusiven Kolumnen von Svante Domizlaff und der „KPMG“-Frauencrew unter www.abendblatt.de/regatta

GESCHAFFT! ALLE YACHTEN HABEN SICHER DAS ZIEL ERREICHT UND SIND IN HAMBURG



Endlich die Ziellinie überquert: Die Crew der „Charisma“ jubelt. FOTOS: HSH NORDBANK/KRAUSS (2)

6.42 Uhr – zuletzt kam die „Charisma“

Mark Hübner-Weinhold
Hamburg

Die Regatta ist gelaufen, das HSH Nordbank Blue Race 2007 Geschichte. 22 Tage und zehn Stunden nach dem ersten Start in Newport/USA am 16. Juni haben alle Teilnehmer die Ziellinie vor Cuxhaven überquert. Gestern erreichten die „Peter von Seestermühle“ (2.57 Uhr), die „HSH Nordbank“ (5.37 Uhr) und zuletzt das kleinste Schiff der Flotte, die Swan 44 „Charisma“ unter Skipper Constantin Claviez (6.42 Uhr), die Elbmündung und fuhren anschließend elbaufwärts. Bunt beflaggt lie-

gen die Yachten nun im Hamburger City-Sporthafen. Gesamtsieger ist die 27,4 Meter lange US-Yacht „Rambler“, die Hamburg bereits wieder verlassen hat und in Cork auf das Fastnet-Rennen vor Irland vorbereitet wird. Die Crew unter Skipper Ken Read brauchte nur 11 Tage, 16 Stunden, 13 Minuten und 59 Sekunden für das 3600 Seemeilen lange Rennen und erreichte im Atlantiksturm eine Spitzengeschwindigkeit von sagenhaften 41,9 Knoten. Damit unterbot die „Rambler“ den bei der Transatlantikregatta 2003 aufgestellten Rekord der Yacht „UCA“ um knapp 39 Stunden.

„Outsider“, „Iskareen“ und „Peter von Seestermühle“ konnten in ihren Bootsklassen gewinnen. Mehr oder weniger unversehrt kam die Flotte innerhalb einer Woche ins Ziel. „Alle Crews ohne schwere Verletzungen und die Yachten ohne größere Schäden wieder im Hafen zu wissen ist ein gutes Gefühl“, sagte Wettfahrleiter Alan Green (68). Immerhin mussten die Teilnehmer Atlantikstürme mit mehr als sechs Meter hohen Wellen überstehen. Zwei Yachten, die „Parzifal III“ und die „Taonga“, gaben mit Sturmschäden auf. Jetzt wird im Hamburger Race Village bis Sonntag gefeiert.

ENDERGEBNIS NACH BERECHNETER ZEIT

Pos.	Yacht	Klasse	Zeit*	AVG
1	Rambler	Class 1	280:13:59	13.75
2	Outsider	Class 2A	356:14:10	10.32
3	Bon Bon	Class 1	326:08:03	11.27
4	Chieftain	Class 2A	399:57:04	9.19
5	Peter von Seestermühle	Class 2C	534:57:46	6.87
6	Cheri Raffay Hamburg	Class 2C	515:49:19	7.12
7	Charisma	Class 2C	538:42:09	6.82
8	Luv	Class 2C	511:10:34	7.19
9	Norddeutsche Vermögen	Class 2A	463:06:00	7.94
10	Seeadler	Class 2C	519:43:34	7.07
11	Iskareen	Class 2B	495:49:30	7.41
12	Snow Lion	Class 2A	463:48:36	7.92
13	Varuna	Class 2B	508:37:32	7.23
14	Tutima	Class 2B	488:42:07	7.52
15	Haspa Hamburg	Class 2C	514:38:28	7.14
16	Bank von Bremen	Class 2A	464:11:49	7.92
17	HSH Nordbank	Class 2C	537:37:57	6.84
18	Boatmen	Class 2B	501:11:28	7.33
19	Maiden	Class 2B	522:51:51	7.03
20	KPMG	Class 2B	500:37:59	7.34
21	Grey Goose	Class 2A	446:26:55	8.23
22	Albatros	Class 2B	530:43:24	6.92

AVG = Durchschnittsgeschwindigkeit * Stunden:Minuten:Sekunden



Starkes Rennen: Ronald Wulff, Skipper der „Cheri Raffay Hamburg“.



28-mal den Atlantik gequert: Manfred Kerstan, Skipper der „Albatros“.

„PETER VON SEESTERMÜHE“ FLAUTE VOR DEM ZIEL

Gesegelt wie die Teufel – aber vergeblich

Sie kämpften um jede Minute – doch kurz vor dem Ziel in Cuxhaven machte die Flaute den Seglern der „Peter von Seestermühle“ noch einen Strich durch die Rechnung. Um 20:47 Uhr wollte Profiskipper Christoph von Reibnitz (41) die Ziellinie erreichen, um im Ranking noch einen Platz nach vorne zu rutschen. Die zehnköpfige Crew rang auf den letzten paar Hundert Seemeilen um jede Minute. „Wir segeln die spannendsten Meilen des Rennens am letzten Tag auf der heimischen Nordsee“, schrieben die Männer in einer E-Mail von Bord der 18 Meter langen historischen Yacht, die im Jahr 1936 in Danzig gebaut wurde.

Kurz vor dem Ziel kam die Enttäuschung. „Der Wind hat so stark abgenommen, dass wir eine Stunde zu spät in der Elbmündung waren. Diese Stunde hat uns an der Tide gefehlt“, erklärte Reibnitz. Zum Gegenstrom kam dann auch noch die Flaute. Ankunftszeit der Yacht: 2:57 Uhr – nur Platz fünf! Reibnitz: „Vier Stunden lang lagen wir ungefähr 200 Meter vor der Ziellinie. Aber wir sind gesegelt wie die Teufel!“ Bei der Ankunft der Yacht in Hamburg hatte sich die Crew von den Strapazen des Endspurts bereits wieder erholt. Die Bilanz des Skippers: „Wir haben jede Minute der Regatta genossen!“



Die Yacht vor dem Burchardkal. FOTO: HSH NORDBANK/KRAUSS

BLUE RACE QUIZ Gewinnen Sie mit der Transatlantikregatta

Sie haben jeden Tag das HSH Nordbank Blue Race auf der Regatta-Seite im Abendblatt verfolgt? Dann sind Sie rundum informiert und können heute einen von vier attraktiven Preisen gewinnen – wenn Sie unsere sechste und letzte Quizfrage richtig beantworten.



Wie heißt der Skipper der Yacht „Outsider“?

- a) Tilmor Hansen
- b) Heiko Tornow
- c) Svante Domizlaff

Rufen Sie uns an unter der Telefonnummer (01378) 40 34 27

(Computel, 0,50 € / Anruf aus dem deutschen Festnetz) und nennen Sie die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer. Die Leitung für Frage 6 ist nur heute von 6 bis 24 Uhr freigeschaltet. Zu gewinnen gibt es heute: 1. Preis – ein Mercedes-Benz-Wochenende; 2. Preis – ein Hotelgutschein des Marriott Hamburg; 3. und 4. Preis – je ein Hotelgutschein des Intercontinental-Hotels. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

QUIZ-LÖSUNGEN

Das sind die Gewinner

Die richtige Antwort auf unsere Frage 3 „Wie viele Boote sind in Newport gestartet?“ lautete a) 24. Die Gewinner vom Freitag sind: Jan Wiebke (Modellboot der HSH Nordbank), Ingeborg Mohr (Gutschein Park Hotel Ahrensburg), Hans-Joachim Jander (Gutschein Hotel Crowne Plaza). Die richtige Lösung der Frage 4 vom Wochenende: Die Skipperin der einzigen Frauencrew des Blue Race heißt Inken Braunschmidt (Lösung a). Gewonnen haben: Heide Hartig (Marinepool-Taschenset), Hildgard Lübker (Gutschein Hotel InterContinental), Karin Vosteen (Gutschein Hotel Courtyard by Marriott). Herzlichen Glückwunsch! (MHW)

HEUTE IM RACE VILLAGE

17 Uhr: Seglertalk mit den Crews der Yachten „Boatmen“ und „Varuna“.
19 Uhr: Blues, Gospel und Soul mit „Big Daddy Wilson And Friends“.
Öffnungszeiten: 11 bis 22 Uhr.
Ort: Kehrriederspitze.

Das Abendblatt-Center informiert

10. bis 13. Juli 2007 Jetzt für Sie im Programm



Veranstaltungen der Woche



One Night To Remember mit **Barbara Schöneberger and the Berlin Pops Orchestra**

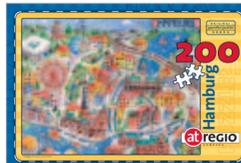
24. September 2007, 20 Uhr
Laeiszhalle, Großer Saal
Karten: € 27,- bis € 41,73



Nach dem Sensationserfolg endlich im Schauspielhaus!
AFRICA UMQAJA
7. bis 19. August 2007
Karten: € 18,72 bis € 56,94
Deutsches Schauspielhaus

Titel der Woche

Hamburg-Puzzle



In diesem Spiel werden die schönsten Sehenswürdigkeiten Hamburgs mit seinen landschaftlichen Besonderheiten kombiniert. Das Ergebnis ist ein sehr ansprechendes 200-teiliges Puzzle, das einen wunderschönen Eindruck von Hamburg vermittelt. Das fertige Puzzle im XXL-Format ist 54 x 38 cm groß. € 14,95

Über Hamburg in die Welt

Die Auswandererhallen auf der Veddel in Hamburg waren Anfang des 20. Jahrhunderts ein Musterbeispiel für die geordnete Unterbringung von Auswanderern vor deren Ab-fahrt ins Ungewisse. Doch was bedeutete dieser Ort für die Menschen, die hier von ihrer europäischen Heimat Abschied nahmen? Wer waren diese Auswanderer? Wie gestalteten sich ihre Tage zwischen Abschied und Ankunft? Diesen Fragen gehen Hans-Hermann Gropp und Ursula Wöst nach ... € 9,95



Fortsetzungsroman
Erinnerung eines Davongekommenen
Dass er als Sohn einer jüdischen Mutter davonkommen würde, war unwahrscheinlich. Wie er dennoch davonkam, und das immer wieder, davon legt der Journalist, Fernsehautor und Schriftsteller Ralph Giordano in der Mitte seines neunten Lebensjahrzehntes nun Zeugnis ab – engagiert und kämpferisch wie eh und je. € 22,90

Buch der Woche

Kleines Hamburgisches Wörterbuch

Das Kleine Hamburgische Wörterbuch dokumentiert den mundartspezifischen Wortschatz des Stadtstaats Hamburg im 20. Jahrhundert und soll all denen eine Hilfe sein, die Hamburgisch verstehen wollen. Das Wörterbuch enthält rund 6.500 plattdeutsche Stichwörter aus dem Archiv des Hamburgischen Wörterbuchs der Universität Hamburg und ein Register mit ca. 6.000 hochdeutschen Stichwörtern, denen über 15.000 plattdeutsche Bezeichnungen zugeordnet sind. € 14,80



Leserreise der Woche

Die Toskana – Kunst, Kultur und Lebensfreude



14.9.–21.9.2007
€ 2.225,- (p. P. i. DZ), € 2.496,- (EZ)



Für den kleinen Hunger zwischendurch besuchen Sie das Bistro gleich gegenüber dem Abendblatt-Center!

Bücher 040/3 47-2 65 66,
www.abendblatt.de/shop

Abendblatt-Ticket-Hotline 040/303 73 20
Mo.–Fr. 8–19 Uhr, Sa. 8–16 Uhr

Alle Angebote gibt es im Abendblatt-Center, Caffamacherreihe 1, 20350 Hamburg, Mo.–Fr. 9.30–18 Uhr

Leserreisen

Tel. Prospektanforderung: 040/32 02 71 17
Mo.–Fr. 9.30–17.30 Uhr

Hamburger Abendblatt

www.abendblatt.de

Regatta



Die Crew der „HSH Nordbank“ (v. l.): Jan Oswald (26), Frank Krupinska (52, mit Pfeife), Hagen Ross (48), Gorm Gondesen (47), Skipper Martin Friederichs (46), Christoph Avenarius (48) und Kerstin Tröger (41). Am Ruder und deshalb nicht auf dem Foto: Christian Boie Karstens (22).

„HSH NORDBANK“ VOM PECH VERFOLGT, ABER NIE AUFGEGBEN

Aufholjagd war erfolgreich

Rund 450 Meilen Rückstand auf die Flotte wettgemacht.

Mark Hübner-Weinhold Hamburg

„Der Bootname hat die Seuche“, feixten einige Segler im Race Village. Gemeint war die „HSH Nordbank“, also ausgerechnet die Yacht des Titelsponsors. Bereits bei der Transatlantikregatta vor vier Jahren musste das Boot mit dem Namen der Bank 24 Stunden nach dem Start mit einem ein Meter langen Riss im Mast aufgeben.

Diesmal erwischte es die „HSH Nordbank“ zuerst nach zwei Tagen: Ruder defekt. „Einen halben Tag führen wir mit Notpinne, bis

sicherzustellen, entschied die Crew, das Rennen zu unterbrechen und nach Neufundland abzudrehen. „Eine große Erleichterung für uns war, dass uns die kanadische Küstenwache entgegenkommen ist, um Kerstin abzugeben“, sagt Friederichs. Dennoch lag die Yacht rund 450 Meilen hinter dem Feld, als

sie die Verfolgung wieder aufnahm. Fortan musste die auf sieben geschrumpfte Crew die Wachzeiten auf sechs Stunden nachts und neun am Tag verlängern, um den Ausfall von Tröger zu kompensieren. „Wir haben aber darauf geachtet, dass jeder mal acht Stunden frei hatte“, sagt Segelmeister Jan Oswald.

Seemannisches Können und das nötige Quäntchen Glück halfen dabei, im Norden Schottlands wieder zur Flotte aufzuschließen. Im Atlantiksturm hatte Friederichs den südlichen Kurs gewählt, der das Boot mit Wind von achtern antrieb, während einige andere Yachten nach Norden abdrehen mussten. Am Ende schaffte es die „HSH Nordbank“ sogar, die „Charisma“ kurz vor Cuxhaven abzufangen und als Vorletzte über die Ziellinie zu segeln.

ORGANISATOR TORBEN KNAPPE

Der Profi-Planer des NRW

Er ist der Mann, dessen Handy immer klingelt: Torben Knappe (28), Chef-Organisator des Blue Race. Seit August 2005 feilte er am reibungslosen Ablauf der Regatta, verhandelte mit Sponsoren und tüftelte am besten Aufbau für das Race Village. Obwohl seit Montag alle Yachten im Ziel sind, hat der Diplom-Kaufmann vom Marketing-Team des Norddeutschen Regatta Vereins (NRV) immer noch alle Hände voll zu tun – schließlich hat er sich vorgenommen, jeden einzelnen Segler im City-Sporthafen mit Sekt zu begrüßen.

„Man darf Details nicht zu sehr planen“, sagt Torben Knappe, als sein Telefon gerade mal nicht klingelt. Er hat kaum noch Zeit, hinzu-zufügen: „Denn erstens kommt es anders, und zweitens, als man denkt – dann muss er sich schon wieder einem dringenden Problem widmen: Ein Crew-Betreuer möchte wissen, wo die Einladungen zum Senatsempfang im Rathaus zu kriegen sind.

Rund 120 ehrenamtliche Helfer gehören zu Knappes Team. „Ohne die wäre die Regatta überhaupt nicht möglich“, sagt der Marketing-Prof, der seit seinem fünften Lebensjahr leidenschaftlich segelt. Seit der Startschuss in Newport fiel, hat Knappe kaum noch Zeit zum Schlafen gehabt. „Ein Indikator dafür, wie anstrengend ein Tag war,

ist bei uns jetzt, wann der Akku des Handys leer ist“, erzählt er. Kurz vor Ankunft der ersten Yacht im Ziel war der Ansturm auf sein Mobiltelefon besonders heftig: „Um 14 Uhr hab ich den Akku aufgeladen, um 17 Uhr war er leer.“

Seit alle Crews wieder Land unter den Füßen haben, ist Knappes Leben ein bisschen ruhiger geworden. „Aber ich bin jetzt wirklich müde“,



Begrüßt die Yachten: Torben Knappe, Hauptorganisator des Blue Race.

FOTOS: HSH NORDBANK/KRAUSS

gibt er zu. Ausschlafen steht allerdings noch nicht auf dem Plan. „Wenn das Race Village am Sonntag schließt“, sagt er, „dann müssen wir erst mal aufräumen“. Und am Schreibtisch die Abrechnung machen. Dabei muss Torben Knappe sich ein wenig beelen, denn die nächste Aufgabe ruft schon: Als Nächstes organisiert er die Rolex Baltic Week in Neustadt, die am 17. August beginnt. (iro)

BLUE RACE QUIZ

Das sind die Gewinner

Die richtige Antwort auf unsere Quiz-Frage 5 „Seit wann besteht der Norddeutsche Regatta-Verein?“ lautete: c) 1868.

Die Gewinner sind: Jürgen Zeschky aus Hamburg (fernegesteuertes Modellsegelboot der HSH Nordbank), Udo Schütt aus Reinbek (Gutschein Hotel Courtyard by Marriott) und Clemens Haidinger aus Hamburg (Gutschein Marriott-Hotel). Herzlichen Glückwunschl! (MHW)



DIESE WOCHE IM RACE VILLAGE

Bis Sonntagnachmittag wird gefeiert

Mittwoch, 17 Uhr: Seglertalk mit Moderator Christoph Schumann und den Crews der Regatta-Yachten.

Mittwoch, 19 Uhr: Soul Music mit Robbie Smith & Soul Survivors. Donnerstag, 17 Uhr: Seglertalk mit Moderator Christoph Schumann und den Crews der Regatta-Yachten.

Donnerstag, 19 Uhr: After Work Party, Live-musik mit Robbie Smith & Soul Survivors. Freitag, 18.15 Uhr: Cuban Jazz mit Ricardo Alvarez.

Freitag, 20 Uhr: Salsa und Latin mit Sexteto Chanchullo.

Sonnabend, 11 bis 13 Uhr: Siegerehrung der Regatta, anschließend Musik.

Sonntag, 9 Uhr: Jazz-Frühstücken. Sonntag, 12 Uhr: Auslaufparade. Die Parade startet vom City-Sporthafen.

Öffnungszeiten: Mittwoch und Donnerstag 11 bis 22 Uhr, Freitag und Sonnabend 11 bis 24 Uhr, Sonntag 9 bis 16.30 Uhr. Ort: Kehrviwerspitze.

DAS BLUE RACE IM INTERNET

Auf der Website des Abendblatts finden Sie ab sofort alle Regatta-Seiten vom HSH Nordbank Blue Race 2007 zum Download. Die besten Fotos, spannende Berichte und die exklusiven Kolumnen von Svante Domizlaff und den Seglerinnen der „KPMG“-Frauencrew stehen unter www.abendblatt.de/regatta

UNSERE REGATTA SEITE . . .

. . . erscheint am Sonnabend wieder. Denn informieren wir Sie über die Gewinner-Yachten der Wettfahrt.

Amtsgericht Hamburg, Abteilung 66

Für die in () gesetzten Angaben des Geschäftsweiges und der Anschrift keine Gewähr

26.06.2007
Veränderungen
HRB 2740:IDUNA Vereinigte Lebensversicherung AG für Handwerk, Handel und Gewerbe
Hamburg (Neue Rabenstr. 15-19, 20354 Hamburg). Prokura erloschen Claßen, Dieter, Großhansdorf, *09.11.1947.
HRB 7144:DEUTSCHER RING Sachversicherungs-Aktiengesellschaft, Hamburg (Ludwig-Erhard-Straße 22, 20459 Hamburg). Gesamtprokura gemeinsam mit einem Vorstandsmittglied oder einem anderen Prokuristen: Möller, Torsten, *21.01.1967, Prokura erloschen Dr. Tourneau, Alexander, Hamburg, *03.01.1965.
HRB 8522:Marine Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (Mattentwiete 1, 20457 Hamburg). Ausgeschieden Geschäftsführer: Dr. Günter, Hans, Hamburg, *17.04.1954, Bestellt Geschäftsführer: Fritzen, Christian, Düsseldorf, *24.10.1959, einzelvertretungsberechtigt; mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen. Prokura erloschen Herzog, Herbert Jürgen, Hamburg (Gesamtprokura gemeinsam mit einem Prokuristen mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen: Gayer, Christian, Wedel, *27.10.1954.

HRB 10653:Hanna Verlagsgesellschaft für Literatur und Kunst, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (Alter Wandrahn 14, 20457 Hamburg). Gesamtprokura gemeinsam mit einem Geschäftsführer oder einem anderen Prokuristen: van der Meijs, Johannes Martinus Wilhelmus Maria, Wenzendorf, *30.07.1959.
HRB 12077:HAPPY MUSIC Verlag G.m.B.H., Hamburg (Oberbaumbrücke 1, 20457 Hamburg). Gesamtprokura gemeinsam mit einem Geschäftsführer oder einem anderen Prokuristen: van der Meijs, Johannes Martinus Wilhelmus Maria, Wenzendorf, *30.07.1959.
HRB 26724:C.V. Abrbruch u. Räumung GmbH, Hamburg (Kronsaalsweg 30, 22525 Hamburg). Gesamtprokura gemeinsam mit einem Geschäftsführer: Vogt, Sönke, Barsbüttel, *01.04.1965.
HRB 39123:HOLI Hansseitische Objekt + Liegenschaftsverwaltung GmbH, Hamburg (Hölderlinstr. 7, 22607 Hamburg). Prokura erloschen Vollstedt, Reinhard, Pinneberg.
HRB 41141:Burmah Oil Technology GmbH, Hamburg (Max-Born-Str. 2, 22761 Hamburg). Prokura erloschen Dr. Baus, Matthias, Hamburg, *26.09.1959; Grammann, Ulrich, Großhansdorf, *20.06.1963. Gesamtprokura gemeinsam mit einem Geschäftsführer oder einem anderen Prokuristen: Biersch, Ulrich, Hattgen, *05.06.1959; Dr. Hahn, Klaus-Günther, Dorsten, *07.09.1960.
HRB 48299:Jazz Welle Plus Hamburg GmbH, Hamburg (Winterhuder Marktpl. 6-7, 22299 Hamburg). Die Gesellschaftersammlung vom 05.02.2007 beschlossen, das Stammkapital (DEM 102.400,00) auf Euro umzustellen, es von dann EUR 52.356,29 um EUR 643,71 auf EUR 53.000,00 zu erhöhen und den Gesellschaftsvertrag insbesondere in den jetzigen §§ 1 Abs. 1 (Firma), 2 (Gegenstand des Unternehmens), 4 (Stammkapital) und 7 (Vertretung) vollständig neu zu fassen. Neue Firma: Radio 97,1 MHz Hamburg GmbH. Neuer Unternehmensgegenstand: die Herstellung, Verbreitung und Vermarktung von Rundfunk- und Fernsehwerbung. Die Gesellschaft kann insbesondere auch die Produktion und Vermarktung von Rundfunk- und Fernsehprogrammen und Veranstaltungen jeglicher Art betreiben sowie mit allen damit

zusammenhängenden Rechten handeln. Die Gesellschaft kann auch jede Geschäftstätigkeit ausüben, die Werbung zum Gegenstand hat, insbesondere auch die vollständige oder teilweise Produktion von Werbesendungen sowie die Akquisition von Werbung für ihr eigenes Unternehmen wie auch für Dritte, sowie die Tätigkeit einer Werbeagentur und/oder Konzertagentur ausüben. Neues Stammkapital: 53.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gegeben: mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft allein, Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten.
HRB 48862:Verwaltung AURUM Grundstücksgesellschaft m.B.H., Hamburg (Wandsbeker Str. 3-7, 22179 Hamburg). Bestellt Geschäftsführer: Prof. Dr. Witten, Peer, Hamburg, *10.04.1945, einzelvertretungsberechtigt; mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen. Ausgeschieden Geschäftsführer: Hansen, Horst, *11.1966, Geändertes Geschäftsprotokoll: Armbrust, Thomas, Hamburg, einzelvertretungsberechtigt; mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.
HRB 53021:Mike's Sandwich GmbH, Hamburg (Gustav-Kunst-Straße 14, 20539 Hamburg). Die Gesellschaftersammlung vom 07.05.2007 hat die Änderung des Geschäftsvertrages in den §§ 4 (Stammkapital) und 6 und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 200.300,00 EUR beschlossen. Die Kapitalerhöhung ist durchgeführt. Neue Firma: HansMerkur24 Lebensversicherung AG, 4.300.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Gesellschaft hat die Stückelung des Aktienkapitals geändert. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 1.200.000 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zum Gesamtausgabebetrag von 1.200.000,00 EUR erfolgt. Das Stammkapital von nunmehr 4.300.000,00 EUR ist eingeteilt in 4.300.000 Stückaktien.
HRB 73295:IDEM Service GmbH, Hamburg (Lange Reihe 13, 20099 Hamburg). Bestellt Geschäftsführer: Dipl.-Kaufmann Klemke, Jonas Helmut, Hamburg, *10.10.1955, einzelvertretungsberechtigt; mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.
HRB 74019:TIMMEX-Euro-Logistik GmbH, Hamburg (Burchardkai 1, 21129 Hamburg). Die Gesellschaftersammlung vom 31.05.2007 hat eine Änderung des Geschäftsvertrages in § 1 und mit ihr die Änderung der Firma beschlossen. Neue Firma: CEI Container-Euro-Logistik GmbH.

HRB 7109:HPE Property Holding GmbH, Hamburg (ABC-Str. 19, 20354 Hamburg). Geändert, nur Geschäftsführer: Stocker, Udo, Hamburg, *14.02.1965; Volmer, Paul Ludwig, Hamburg, *13.04.1952, jeweils vertretungsberechtigt gemeinsam mit einem anderen Geschäftsführer oder einem Prokuristen, mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.
HRB 77693:UpSolut Verwaltungen GmbH, Hamburg (Friesenweg 7, 22763 Hamburg). Die Gesellschaftersammlung vom 13.06.2007 hat die Änderung des Geschäftsvertrages in § 6 (Geschäfts) beschlossen.

HRB 78445:GGMA Gesellschaft für Gesundheitsmarktanalyse mbH, Hamburg (Parkallee 20, 20144 Hamburg). Ausgeschieden Geschäftsführer: Dr. Müller, Peter, Hamburg, *22.03.1961, Bestellt Geschäftsführer: Dr. Milewski, Martina, Hamburg, *15.11.1958, einzelvertretungsberechtigt; mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.
HRB 78572:OBM GmbH, Hamburg (Georg-Heyken-Str. 4, 21147 Hamburg). Einzelprokura: Woeste, Bastian, Hamburg, *11.07.1977.
HRB 79107:Phoenix Compounding Technology GmbH, Hamburg (Hannoversche Str. 88, 21079 Hamburg). Ausgeschieden Geschäftsführer: Oertel, Holger, Lüneburg, *28.08.1965, Bestellt Geschäftsführer: Dr. Scholtissek, Peter, Hemmingen, *11.08.1964, einzelvertretungsberechtigt.
HRB 81436:Trees for People GmbH, Hamburg (Spohrstr. 2, 22083 Hamburg). Die Gesellschaftersammlung vom 23.01.2007 hat die Änderung des Geschäftsvertrages in den §§ 3 (Stammkapital) und 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von 16 (Bekanntmachung) und mit ihr die Erhöhung des Stammkapitals um 800.000,00 EUR beschlossen. Stammkapital jetzt: 900.000,00 EUR. Als nicht eingetragen wird bekannt gemacht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen nunmehr im elektronischen Bundesanzeiger. Die Kapitalerhöhung ist durch Ausgabe von



Hamburger  Abendblatt

JOURNAL

Das Wochenendmagazin Nr. 12 | 16. Juni 2007

*Die große Regatta
über den Atlantik*

Von *Newport*
nach *Hamburg*

*Auf acht Seiten:
Alle Schiffe
und ihre Segler*

*Medizin
Mittel für
den Kopf
S. 10-11*

*Leben
Die Geburt
einer Rose
S. 14-15*

*Zusammenleben
Der perfekte
Verführer
S. 19*

*Geld
Wo Sie gute
Karten haben
S. 20-21*



GUTEN MORGEN!

Abendblatt-Kolumnistin Saskia Bertling über die kleinen Quälgeister im Flugzeug.

Flug in den Urlaub – für die Turbulenzen sorgen die Kinder

Kinder im Flugzeug. Ein Thema, über das es sich ganz grundsätzlich nachzudenken lohnt. Wir fliegen morgen mit Freunden und Kindern in den Urlaub. Nach Mallorca. Das Ziel ist einigermaßen schlau gewählt, weil die reine Flugzeit nur zweieinhalb Stunden beträgt. Zweieinhalb Stunden, die einem allerdings sehr, sehr lang vorkommen können. Zumindest, wenn man ein oder mehrere kleine Kinder im Bordgepäck hat. „Nur noch einmal schlafen“, rief Carla (5) heute Morgen und zertrte ihren Hase-Felix-Rollkoffer auf unser Bett, weil sie demonstrieren wollte, was sie ganz allein eingepackt hatte. Paula (3) hüpfte gefährlich dicht neben meinem Kopf herum und schrie: „Juchhu!“ Wenn die beiden morgen auch so überdreht sein sollten? Weil sie sich doch so sehr freuen. Ich spürte so etwas wie aufrichtiges Mitleid. In erster Linie mit mir selbst. In zweiter mit meinem Mann. Und an dritter Stelle mit den Mitreisenden im Erwachsenenalter.

✘ „Maximilian, das tut schon weh“

Ich kann mich noch sehr gut an meine Einstellung erinnern, als ich noch keine Kinder hatte. Ich mochte Kinder natürlich. Aber bitte nicht in der Reihe vor oder noch schlimmer hinter mir. Rückenschmerzen, Ohrensausen, Haarverlust. „Du, Maximilian, ich find das jetzt nicht in Ordnung, dass du der Frau vor dir an den Haaren ziehst, das tut schon weh, verstehst du?“ Maximilian verstand nicht. Ich drehte mich um: „Und wenn wir schon dabei sind, hörst du auch gleich auf, mir immer wieder in den

Rücken zu treten, ja, Maximilian?“ Nach einem Flug von Kapstadt nach Frankfurt war ich fix und fertig, den Tränen nah, weil sich in der Reihe links vor mir ein Kleinkind acht Stunden lang heiser gebrüllt hatte. Weil ich dem Kind nichts Böses wünschen wollte, übertrug ich meine Wut auf die unfähige Mutter, der es offensichtlich ganz egal war, dass ich und mit mir 200 weitere Fluggäste langsam, aber sicher in den Wahnsinn getrieben wurden.

✘ Jetzt bin ich die unfähige Mutter

Zeiten ändern sich. Eines Tages war ich die unfähige Mutter. Erst musste ich Paula, damals im Krabbelalter, in gebückter Haltung den Flugzeuggang entlang folgen, damit ja keiner drauftritt. Rauf. Runter. Rauf. Runter. Dann entleerte sie ihren Mageninhalt auf mein T-Shirt und begann, bis zur Landung nonstop herumzubrüllen. „Ohrenschmerzen“, raunte ich meinen Nachbarn zu. Als die Anzeichen gerade aufleuchteten, beschloss die größere Schwester, damals knapp drei Jahre alt und bis dahin unauffällig in ihrem Verhalten, ganz, ganz dringend auf Toilette zu müssen. Als wir endlich nach 45 Minuten Schlangestehen die Zollkontrolle hinter uns gelassen und unsere acht Gepäckstücke inklusive Kinder-Autositze und Doppel-Buggy vom Band gezogen hatten, schlief Paula auf dem Arm meines Mannes, und ich hatte rasende Kopfschmerzen. Fliegen mit Kindern ist kein Spaß. Darauf kann man sich schon einigen. Aber das kritische Alter dürfte nun hinter uns liegen. Hoffen wir.

INHALT

LEBEN S. 14–15

Rosen gelten als die edelsten der Blumen. Journal zeigt, wie eine neue Rose entsteht.



SERVICE S. 22
Top Ten der digitalen Camcorder: Was die filmreifen Geräte leisten, wie viel sie kosten, worauf man achten sollte.

GÄTJEN TRIFFT ...

S. 27
Florian Lechner, Aufsteiger vom FC St. Pauli, erzählt über seine zwei großen Lieben – eine alte und eine neue.



THEMA

NEU IM REGAL

LITERATUR

MEDIZIN

VON MENSCH ZU MENSCH

Seite 2–9

Seite 12

Seite 13

Seite 10–11

Seite 16–17

ZUSAMMENLEBEN

GELD

RÄTSEL

DIGITAL

LIVE

Seite 19

Seite 20–21

Seite 22

Seite 24–25

Seite 26

Hamburger Abendblatt
JOURNAL

Verantwortlich: Berndt Röttger, Hans Wacker

Geld: Oliver Schade Medizin: Dr. Christoph Rind Live: Jörg Malke

Von Mensch zu Mensch: Renate Schneider

Redaktion: Vera Altrock, Anne Dewitz, Anne Klesse, Sophie Laufer, Christian-A. Thiel

Layout: Catharina Clajus, Ann-Kristin Kostyal, Andrea Riesch

Anzeigen: Bernd Klein

E-Mail: Journal@abendblatt.de Internet: www.abendblatt.de/go/journal

Verlag und Druck: Axel Springer AG, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

Titelbild: Der Bug der Segelyacht „HSH Nordbank“ taucht in eine Welle ein, fotografiert von Nico Krauss für HSH Nordbank

HSH NORDBANK BLUE RACE UNSER AUTOR

Warum, bitte,

Was fasziniert mehr als 220 Männer und Frauen so sehr, dass sie zwei bis drei Wochen in den gleichen stinkenden, juckenden Faserpelz-Klamotten ohne Dusche und in klammen Kojen verbringen? Gedanken zur Atlantik-Überquerung per Segel-Yacht.

Von Svante Domizlaff



Svante Domizlaff (57): Publizist, Hamburg, Yacht: „Taonga“
„Einmal muss es noch sein. Der Atlantik ist eine riesige Wundertüte – und vielleicht hat er ja diesmal etwas schöneres Wetter für uns. Dazu kommt: die Pflicht und Neigung, von unterwegs live für das Abendblatt zu berichten.“

Nebel, Flaute, Sturm und Eiseskälte und 63 Yachten mit-tendrin! Die Yachten waren am 16. Juni 2003 in Newport nahe New York zur Daimler Chrysler North Atlantic Challenge (DCNAC) gestartet. Kurs Hamburg. 3600 Seemeilen segelten sie durch das am meisten gefürchtete Weltmeer, an Schottland vorbei, über die Nordsee bis zum Ziel vor Cuxhaven. Neun Mannschaften gaben das Rennen auf, eine Yacht sank. Die Crew wurde gerettet. Viele Segler hatten am Ende die Nase gestrichen voll, trotz des großartigen Empfangs in Hamburg. Einmal so ein Transatlantik-Race und dann nie wieder. Jedenfalls nicht gleich. Das war auch meine Meinung.

Doch jetzt geht's schon wieder los. Auf den Tag genau vier Jahre später wird die erste Gruppe des Regattafeldes von 24 Booten in Newport/Rhode Island Kurs auf Cuxhaven nehmen. HSH Nordbank Blue Race nennt sich die Tortur. Gleiche Route, gleiche Herausforderung, neuer Sponsor. Im Vergleich zur DCNAC ist die Teilnehmerzahl um mehr als die Hälfte geschrumpft. Wen wundert's? Die Erinnerung an die unfürhlichen Erlebnisse im Tiefkühl-Dreieck zwischen Neufundland, Island und Schottland ist noch allzu frisch. Daran bin ich auch schuld. Denn ich war dabei und habe jede Nacht um 2.00 Uhr von Bord berichtet. Das Hamburger Abendblatt hat's gedruckt: ungekürzt, ungeschminkt, hautnah.

Mit klammen Fingern schrieb ich aus den ersten Flauten-Nächten in den eiskalten Nebeln der Großen Bänke. Ich habe geschwitzt in der tropischen Waschküche des Golfstroms. Ich habe in der Nacht geschrieben, in der wir ganz nahe der versunkenen „Titanic“ segelten. Ich

ABENDBLATT SERVICE

Das Hamburger Abendblatt berichtet von Montag an täglich auf einer Sonderseite „Regatta“ per Satellit direkt von Bord der Yachten auf dem Atlantik. Svante Domizlaff wird mit einer Kolumne seine ganz persönlichen Beobachtungen und Gedanken zum Abenteuer Atlantik-Überquerung beschreiben. Das Logbuch der **einzigsten Frauencrew** der Regatta (auf der Yacht „KPMG“) werden Sie ebenfalls exklusiv auf dieser Seite finden. Außerdem finden Sie auf der Website des Hamburger Abendblattes unter www.abendblatt.de/regatta einen Blue-Race-Schwerpunkt mit allen Berichten.

ERINNERT SICH DARAN, WIE ER DIE TORTUR ÜBER DEN ATLANTIK 2003 SCHON EINMAL AUF SICH NAHM

tue ich mir das noch einmal an?

habe geflucht über die tagelangen Gegenwinde im Mittelatlantik, als das Boot wie ein Mustang über die Wellen sprang und ächzte und polterte und sich mein Magen ausstülpen wollte. Der Schreck jagte durch meine Glieder, als wir mit voller Fahrt einen schlafenden Wal rammten und für einen Moment alles verloren schien. Am nächsten Tag stand's im Abendblatt, dank E-Mail und Iridium-Telefon.

Tief deprimierte mich die eisige graue Einsamkeit auf dem Weg in den hohen Norden. Mittsommerlich helle White nights hatte man uns versprochen. Aber wir fanden eine apokalyptisch düstere Twilight zone.

Die „schöne Insel“ Fair Isle, unser Wendepunkt im Norden der britischen Inseln, entpuppte sich als nebelverhangenes Ödland von Kap-Hoorn-Charme. Und nach drei Wochen auf salziger See traktierten uns in Cuxhaven wohlmeinende Helfer noch in der Nacht der Ankunft mit salzigen Fischbrötchen. Geträumt hatten wir von Bauernfrühstück, Mettwurstbrot und frischem Obst. An einem verregneten Sonntagmorgen erreichten wir Hamburg, wo wir mit einem überwältigenden Empfang begrüßt wurden. Jedes Boot wurde so empfangen, das erste wie das letzte. Nie habe ich mich mehr gefreut, in meiner Heimatstadt zu sein.

Über alles also habe ich getreu berichtet, pünktlich jede Nacht. Damit hinterher nichts geschönt wird und jeder weiß was einen Regattasegler auf dem Nordatlantik erwartet.

Und weshalb, bitte, mache ich das noch einmal?

Warum noch einmal drei Wochen ohne Dusche in den gleichen stinkenden, juckenden Faserpelz-Klamotten? Warum noch einmal alle vier Stunden die Freiwache im Mief der klammen Kojen verbringen, die so komfortabel ist wie ein Torpedo-Rohr? Warum noch einmal Müsli mit Milchpulver und fiese Plastik-säckchen voll dehydrierter Spaghetti-Pampe, weil doch unser Boot so klein ist, dass wir mit jedem Pfund Gewicht an Bord geizen müssen? (Wo andere auf großen Yachten nun mit einem Chef de Cuisine zur See fahren und Hummer bis zum Schandeckel gebunkert haben!)

Und ist so eine Regatta nicht auch richtig gefährlich?

Klar ist so eine Regatta gefährlich. Aber die Crews sind wirklich alle bestens vorbereitet und die Yachten so seetüchtig wie ein Rettungsboot. So hat es in der mehr als 100-jährigen Geschichte der Transatlantik-Segelregatten auch „erst“ drei Tote gegeben: 1935, als Bergen/Norwegen das Ziel des Rennens war, stürzte der Eigner der US-Yacht „Hamrah“ über Bord. Als seine beiden Söhne hinterhersprangen um ihn zu retten, da ertranken alle drei. Eine Hamburger Yacht war damals auch dabei. Die „Störtebecker II“ unter dem ehemaligen Hapag-

Kapitän Ludwig Schlimbach galt lange als verschollen. Sie erreichte Bergen erst nach 35 Tagen und benötigte damit fast doppelt so lange wie die Siegerin „Stormy Weather“ aus New York. Ein Kap-Hoorn-erfahrener Matrose aus Schlimbachs Crew sagte später über das Race von 1935: „Es war das Fürchterlichste was ich je erlebt habe...“

Man sieht, es geht noch schlimmer. Trotzdem bin ich 2007 dabei, und irgendwie freue ich mich sogar, obwohl die Erinnerung an die Mühsal der DCNAC so präsent ist, als hätte ich sie gestern erlebt. Aber erinnert nicht eine Mutter die Schmerzen der Geburt und wünscht sich trotzdem ein weiteres Kind? Werden wir nicht getragen von der Hoffnung, dass beim nächsten Mal alles nicht so schlimm wird? Könnte sich das Wetter nicht von einer ganz anderen Seite zeigen? Ein optimistisches Blau an den Himmel zaubern und milden Schiebewind und tolle Sonnenuntergänge? Wäre es nicht furchtbar, das zu versäumen?

Haben wir nicht diesmal eine fette Holsteiner Mettwurst eingepackt und mehr frisches Obst und Gemüse und knusprige Brezeln und sogar Lakritz-

schnecken? Schließlich: mit 15 Metern Länge ist die „Taonga“ zwar wieder ein sehr kleines und leichtes Boot, aber sie trägt erheblich mehr Segelfläche und dürfte, wenn wirklich alles optimal läuft, Cuxhaven in 16 statt 20 Tagen erreichen. Dazu ist die Crew unter Skipper Jochen Claussen aus Hamburg hoch motiviert. Zwei Bootsbauer sind darunter, ein Segelmacher – und die gemeinsame Erfahrung von elf Atlantiküberquerungen.

Ich weiß, das sind gedankliche Hilfskonstruktionen, Wünsche und Hoffnungen. Aber lebt der Mensch nicht von Hoffnungen? Mit Logik ist da kein Weiterkommen.

In der Hamburger Kunsthalle wird gerade die Ausstellung „Seestücke II“ gezeigt. Da steht ein Satz an der Wand, der von dem Maler Paul Klee stammt: „Ich sehe hie und da Schiffe durch das blaue Meer ziehn, und dann hält es mich nicht mehr am Ort.“ Die Portugiesen, ein stolzes Seefahrervolk, haben dafür das Wort saudade. Es gibt dafür keine deutsche Übersetzung. Saudade drückt die Sehnsucht nach dem Meer aus.

Wer, der in Hamburg lebt, hätte dafür kein Verständnis?

■ DAS GROSSE RENNEN

Heute ist es so weit – 21 Yachten machen sich in einem ersten Start auf den Weg über den Nordatlantik. Eine Woche später verlassen weitere drei Schiffe Newport in Richtung **Hamburg**. Es sind die schnellsten und größten Yachten des Regattafeldes. Mithilfe des verzögerten Starts soll gewährleistet werden, dass alle Schiffe zur gleichen Zeit in Hamburg sind, um gemeinsam die Ankunft zu feiern. Der rund **3600 Seemeilen** der Wettfahrt führt von der Ostküste der USA nördlich um Großbritannien herum in die Elbe.



Dabei müssen die Schiffe einen imaginären sogenannten **Point Alpha** südlich von Neufundland runden, der die Eisgrenze markiert. In Hamburg erwartet die Segler dann ein großes Begrüßungsfest. Schirmherr der Veranstaltung ist wie bereits vor vier Jahren der Bürgermeister der Hansestadt, **Ole von Beust**. (sla)

HSH NORDBANK
blue race 2007

Steckbriefe der teilnehmenden Yachten

Von der „Albatros“ bis zur „Bon Bon“



Albatros Skipper Manfred Kerstan nimmt mit der 2002 gebauten Swan bereits zum zweiten Mal an dem großen Rennen teil. Die Crew startet mit dem 19,2 Meter langen Schiff für den Potsdamer Yacht Club.



Bank von Bremen Das 16,2 Meter lange Schiff ist 2006 in Kiel gebaut worden. Die Segelkameradschaft Wapppen von Bremen hat vor vier Jahren noch mit dem Vorgänger der Yacht an der Regatta teilgenommen. Skipper ist Rainer Persch.



Boatmen Die 17,4 Meter lange Yacht wurde 1989 in Frankreich für das „Whitbread Round the World Race“ gebaut. Im vergangenen Winter wurde das Schiff im Rahmen der Atlantic Rally for Cruisers (ARC) in die Karibik überführt. Steffen Blunck wird die Crew als Skipper führen.



Bon Bon Die 24,4 Meter lange Yacht wird für die USA an den Start gehen. Skipper der 17-köpfigen Crew ist Johann-Stephan Reith. Das Schiff, das 2000 in Australien gebaut wurde, gehört zu den vier großen Yachten, die eine Woche nach dem Hauptfeld an den Start gehen.

227 Frauen und Männer:

AB



Melanie Aalburg (32) „KPMG“, Ärztin aus Berlin.



Tobias Aulich (24) „Varuna“, Betriebswirt aus Bayreuth.



Günther Alajmo (61) „Varuna“.



Christoph Avernarius (48) „HSH Nordbank“, Unternehmer aus Hamburg.



Uwe Barthel (52) „Taonga“, Steuerberater aus Osnabrück.



Christina Boege (30) „Haspa Hamburg“, Kauffrau im Merchandising, Hamburg.



Dirk Borgwardt (55) „Taonga“, Rechtsanwalt aus Hamburg.

B



Martin Borkmann (48) „Grey Goose“, Prokurist bei König & Cie in Hamburg.



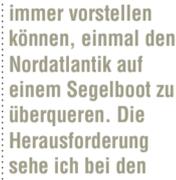
Inken Braunschmidt (32) „KPMG“, Unternehmensberaterin aus Dortmund.



Ole Breckwoldt (38) „Peter von Seester-mühle“, Gutachter aus Wedel.



Hermann von Brevern (27) „Haspa Hamburg“, Physikstudent aus Hamburg.



Berthold Brinkmann (58) „Grey Goose“, Unternehmensberater aus Hamburg.



Berthold Brinkmann (58) „Grey Goose“, Unternehmensberater aus Hamburg.



Carsten Burfeind (46) „Bank von Bremen“, Mastenbauer aus Stuhr.



Matthias Brück (20) „Iskareen“, Segeltrainer Mühlenberger Segelclub, Schenefeld.



Arnt Bruhns (38) „Iskareen“, Unternehmer aus Hamburg.



Reemt Bruhns (75) „Iskareen“, Pensionär aus Hamburg.



Sönke Bruhns (40) „Iskareen“, selbstständiger Immobilien-Projektentwickler aus Hamburg:

„Und ewig lockt das Meer – nur ihm kann man treu sein.“



Emil Barlak (51) „Albatros“, Bauingenieur aus Leverkusen.

„Wenn's drauf ankommt, kann ich sogar mit Schäkeln ein neues Segel häkeln.“



Rainer Bünemann (53) „Albatros“, Diplom-Betriebswirt aus Herford.

„Die Verbundenheit zur Natur, die Wahrnehmung und der Umgang mit den Elementen sowie die Freiheit auf dem Wasser – das finde ich nur beim Segeln auf dem Meer.“



Jan Brügge (19) „Tutima“, Schüler aus Hamburg.



Arno Bahlmann „Parsifal III“, München.

„Now or never.“



Bastian Bonorden (21) „Luv“, Auszubildender zum Rettungssanitäter aus Hamburg.

„Das Blue Race über den Atlantik ist das Erklimmen des Mount Everest als Segler.“



Friedrich Böhert (52) „Luv“, Rechtsanwalt aus Hamburg.



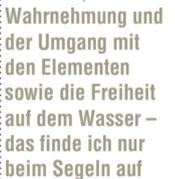
Danielle Berclouw (37) „Parsifal III“, Stewardess aus den Niederlanden.



William Black (25) „Parsifal III“, professioneller Segler aus England.



Steffen Blunck (44) „Boatmen“, Hamburg.



Meinhard Braedel (27) „Seeadler“, Maschinenbau-Ing. aus Ingolstadt.



Lothar Bramm (55) „Seeadler“, Polizeibeamter aus Hofheim im Taunus.

„Jetzt geht ein Traum in Erfüllung. Mit einer Regatta über den Nordatlantik von West nach Ost. Ich liebe Herausforderungen, und das ist eine ganz besondere.“



Mike Beasley (39) „Bon Bon“, professioneller Segler aus Australien.



Niels Beyersdorff (44) „Bon Bon“, selbstständiger Kfz-Mechaniker aus Cuxhaven.

„Warum ich das Race segeln möchte, kann ich nicht wirklich sagen. Es ist eine Mischung aus Abenteuerlust, Neugierde, jedoch der wichtigste Beweggrund dürfte für mich die Suche nach Grenzbereichen sein, überhaupt mal Angst zu verspüren. Mag lächerlich klingen, ist aber so.“



Ryan Breymaier (32) „Bon Bon“, professioneller Segler aus den Vereinigten Staaten.

„Ich finde es interessant, mich selbst mit See und Wetter zu messen, und erwarte eine spannende und schöne Ozeanumgebung.“



Roland Böhm (42) „Cheri Raffay Hamburg“ aus Hamburg.



Jens Brandt (50) „Boatmen“, Diplom-Ingenieur aus Hamburg.

„Nach meiner Weltumsegelung zur Jahrtausendwende erscheint mir unser schönes Heimatrevier, die Nord- und Ostsee, zuweilen doch etwas beengt. Es ist wieder einmal an der Zeit für eine größere, seglerische Herausforderung. Spannend wird sicherlich, auch die menschliche Komponente.“



Bill Biewenga (60) „Bon Bon“, Navigator und Wetterrouter aus den USA.



Scott Beavis „Rambler“, professioneller Segler.



Andreas Brückner (38) „Maiden“, Kaufmann aus Hamburg.



Gunnar Bahr (32) „Outsider“.



Ralf Brauner (42) „Parsifal III“, Hamburg.

„Bei der Crew und dem tollen Schiff, da kann man nicht Nein sagen.“

Sie segeln über den Atlantik



Johannes Christophers (33) „Taonga“, Yacht designer und Bootsbauer, Cowes, Isle of Wight. „Beruflich und privat geht bei mir alles um den Segelsport. Wir haben ein schnelles Boot und eine erfahrene Crew. Das sind gute Voraussetzungen für meine zweite Transatlantik-Regatta. Ich freu' mich wie toll!“



Jochen Claussen (59) „Taonga“, Inhaber der Ohl Group, Hohenasper. „Solange es Menschen gibt, die 8000er-Berge ohne Sauerstoff erklimmen oder mittels eines Rettungsgerätes freiwillig aus dem Flugzeug springen, wird es ebenso Segler geben, die 4000 Seemeilen durch den Nordatlantik pflügen.“



Torben Cramer (26) „Bank von Bremen“, Schlosser aus Oyte.



Thomas Clemens (45) „Charisma“, Vermessungs-Ing. aus Kaarst.



Constantin Claviez (44) „Charisma“, professioneller Segler aus Hamburg.



Paul Casdorff (19) „Norddeutsche Vermögen“, Schüler aus Hamburg.



Andreas Clement (43) „Albatros“, Rechtsanwalt aus Königstein.



Sean Couvreur (28) „Rambler“, professioneller Segler aus Stevenson, USA.



Justin Clougher „Rambler“, professioneller Segler aus Newport, USA.



Julian Drichelt (22) „Haspa Hamburg“, Student Wirtschaftsingenieur aus Kiel.



Christiane Dittmers (23) „Norddeutsche Vermögen“, BWL-Studentin aus Hamburg.



Ralph Duckscheer (52) „Parsifal III“, Mülheim.



Andre Dolge (35) „Boatmen“, Kameramann aus Kiel.



Rainer Damkowski „Cheri Raffay Hamburg“.



Peter Doriean (36) „Rambler“, Segelmacher und Profi-Segler aus Melbourne.



Dr. Jürgen Domann (57) „Bon Bon“, Arzt aus Grömitz.



Stefanie Edeler (34) „KMPG“, Teamleiterin bei der Bank, Bonn. „Der Nordatlantik bietet Abenteuer und Herausforderung, verlangt alle seglerischen Kompetenzen und reizt mich schon immer. Mit Frauen zu segeln macht einfach riesig Spaß! Ich wollte immer schon einen besonderen Frauentörn machen.“



Thomas Ebert (40) „Tutima“, Uhrmachermeister und Geschäftsführer, Frankfurt, Rostock.



Richard Edge (32) „Parsifal III“, Ingenieur aus Neuseeland.



Julia Erben (36) „Boatmen“, Verlagsleiterin Financial Times Supplements, Hamburg.



Greg Elliott (51) „Outsider“, Auckland, Neuseeland.



Klaus-Michael Friedrich (34) „Peter von Seestermühe“, Pilot aus Hamburg.



Peter Femfert (62) „Peter von Seestermühe“, Galerist und Verleger, Frankfurt am Main.



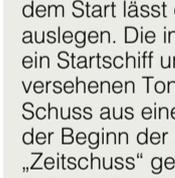
Jonas Figge (21) „Haspa Hamburg“, Mechatronik-Student, Heikendorf.



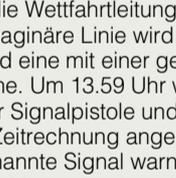
Dr. Andreas Fried (53) „Charisma“, Arzt aus Berlin.



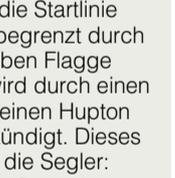
Malte Feurer (31) „Seedler“, Arzt aus Hannover.



Gregor Franke (23) „Norddeutsche Vermögen“, Schiffbaustudent aus Kiel.



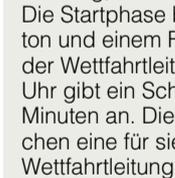
Martin Friedrich (45) „HSH Nordbank“, aus Kiel.



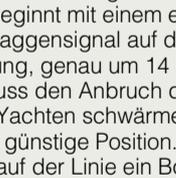
Maren Gadischke (33) „KPMG“, Wirtschaftsinformatikerin aus Kiel.



Jan Gallbach (23) „Norddeutsche Vermögen“, Meteorologie-Student, Hamburg.



Konstantin Graf (24) „Varuna“, Schiffbaustudent aus Kiel. „Ich segle gerne schnell, und die Strecke ist eine Herausforderung.“



Peter Gersmeier (33) „Seedler“, Teamleiter IT Consulting aus Ratingen.



Arnd Großmann (50) „Parsifal III“, Oer-Erkenschwick.



Dr. Jürgen Großmann „Parsifal III“, Unternehmer aus Hamburg.



Hilmer Goedeking (49) „Maiden“, Architekt aus Mörfelden-Walldorf.

C

Von der „Charisma“ bis zur „Grey Goose“



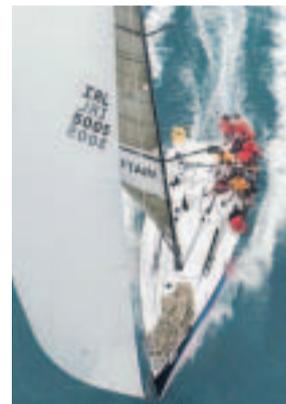
Charisma Der Skipper und Eigner der Swan 441, Constantin Claviez, nah bereits 2003 mit seinem Schiff an dem großen Transatlantikrennen teil. In diesem Jahr hat er sieben weitere Crewmitglieder an Bord. Die 1980 gebaute Yacht segelt unter der Flagge Antiguas.

CD



Cheri Raffay Hamburg Die 15,5 Meter lange Yacht wurde 1984 bei Nautor in Finnland gebaut. Skipper der Crew ist Ronald Wulff. Das Schiff geht für den Norddeutschen Regatta Verein (NRV) an den Start.

EF



Chieftain Die 15,2 Meter lange Yacht startet unter irischer Flagge. Gebaut wurde die Slup 2005 bei Cookson Boats in Neuseeland. Skipper der 12-köpfigen Crew ist Ger O'Rourke. Heimatverein des Schiffes ist der Western Yacht Club.

FG



Grey Goose Die dunkelgraue Yacht wurde im vergangenen Jahr bei Nautor in Finnland gebaut. Das Schiff vom Typ Swan 82FD segelt für den Norddeutschen Regatta Verein (NRV). Skipper und Eigner der 25-Meter-Yacht ist der Hamburger Unternehmer Tobias König. Die Crew des Schiffes besteht aus 16 Männern.

DER REGATTESTART - SO GEHT'S

Mit einem Hupton und Flaggensignal beginnt jede Segelregatta. An diesem Sonnabend um 14 Uhr Ortszeit suchen die Yachten ihre ideale Startposition, um sich zehn Minuten später auf den Weg nach Hamburg zu machen. Eine halbe Stunde vor dem Start lässt die Wettfahrtleitung die Startlinie auslegen. Die imaginäre Linie wird begrenzt durch ein Startschiff und eine mit einer gelben Flagge versehenen Tonne. Um 13.59 Uhr wird durch einen Schuss aus einer Signalpistole und einen Hupton der Beginn der Zeitrechnung angekündigt. Dieses „Zeitschuss“ genannte Signal warnt die Segler: Achtung, in einer Minute beginnt der Countdown. Die Startphase beginnt mit einem erneuten Signalton und einem Flaggensignal auf dem Startschiff der Wettfahrtleitung, genau um 14 Uhr. Um 14.05 Uhr gibt ein Schuss den Anbruch der letzten fünf Minuten an. Die Yachten schwärmen aus und suchen eine für sie günstige Position. Entdeckt die Wettfahrtleitung auf der Linie ein Boot, das einen Frühstart hat, muss es eines der beiden Enden der Startlinie umrunden und noch einmal starten. (svd)

SHS NORDBANK
blue race 2007

Von der „Haspa Hamburg“ bis zur „KPMG“



Haspa Hamburg Die 14,6 Meter lange Yacht vom Typ X-482 hat bereits vor vier Jahren an der Transatlantikregatta teilgenommen. Das Schiff gehört dem Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS). Skipper der zehnköpfigen Crew ist Gerd Nodop.



HSH Nordbank Die 14,6 Meter lange Yacht wurde 2004 in Dänemark gebaut. Die Crew besteht aus Mitgliedern des Kieler Yacht-Clubs (KYC) und des Flensburger Segel-Clubs. Skipper des Schiffs vom Typ Luffe 48 ist Martin Friederichs.



Iskareen Die Swan 45 wurde 2004 in Finnland gebaut. Skipper der achtköpfigen Crew ist Arnt Bruhns. Familie Bruhns nahm bereits vor vier Jahren an dem Transatlantikrennen teil, damals noch mit einer 1986 gebauten Swan 391.



KPMG Der deutsche Hochseesportverband Hansa schickt seine Yacht vom Typ X-612 mit einer Fraucrew auf den Atlantik. Bereits 2003 nahm das Schiff unter dem Namen „World of TUI“ an der Regatta teil. Skipperin ist Inken Braunschmidt.

227 Frauen und Männer:

H



Caroline Hagenberg (26) „Haspa Hamburg“, juristische Referendarin aus Hamburg.



Dr. Matthias Herzberg (44) „Grey Goose“, Arzt aus Dänischenhagen.



Thomas Hornig (41) „Haspa Hamburg“, selbstständiger Kaufmann aus Hamburg.



Heike Huppertz (39) „KPMG“, Diplom-Betriebswirtin aus Luzern.



Jan Heyne (27) „Tutima“, Student Maschinenbau aus Rostock.



Thorsten Hilbert (27) „Norddeutsche Vermögen“, Schiffbau-Student aus Kiel.



Jan Hilbert (24) „Norddeutsche Vermögen“, Bootsbauer aus Valencia.



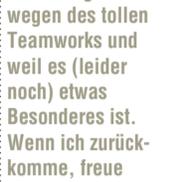
Steffen Heimes (31) „Varuna“, Schiffbau-Ing.



Eike Holst (22) „Norddeutsche Vermögen“, Student aus Karlsruhe.



Sören Hössermann (19) „Norddeutsche Vermögen“, Abiturient aus Hamburg.



Frithjof Höse (37) „Tutima“, Arzt aus Ikendorf.



Martin Hagen (25) „Boatmen“, Wirtschaftsstudent aus Sulz, Österreich.



Martin Hagen (25) „Boatmen“, Wirtschaftsstudent aus Sulz, Österreich.



Carolina Hausheer (28) „Parsifal III“, Chief-Stewardess aus der Schweiz.



Dr. Michael Hinderer (51) „Parsifal III“, München.



Christian Heinritz (44) „Bon Bon“, selbstständiger Segelmacher und Rigger aus Heiligenhafen.



Ed Hill (24) „Chieftain“, Segelmacher aus Southampton.



Stewart Huntington (45) „Snow Lion“, Publisher „Black Hills Pioneer“-Zeitung in South Dakota, USA.



Tilmar Hansen (57) „Outsider“, Kiel.



Sabine Jüttner-Storp (52) „KPMG“, Gymnasiallehrerin aus Glücksburg.



Katrin Hilbert (26) „Haspa Hamburg“, Realschullehrerin aus Harmsdorf.

IJK



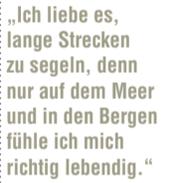
Arne Ipsen (48) „Luv“, Finanz- und Versicherungsmakler aus Horst.



Benjamin Jeuthe (29) „Boatmen“, Projektmanager aus Hamburg.



Benjamin Jeuthe (29) „Boatmen“, Projektmanager aus Hamburg.



Treuren Joines (23) „Outsider“, Auckland, Neuseeland.



Sabine Jüttner-Storp (52) „KPMG“, Gymnasiallehrerin aus Glücksburg.



Sabine Jüttner-Storp (52) „KPMG“, Gymnasiallehrerin aus Glücksburg.



Tobias König (44) „Grey Goose“, Unternehmer aus Hamburg.



Frieder Kattwinkel (51) „Peter von Seestermühe“, Tischlermeister aus Wuppertal.



Jens Kellinghusen (59) „Varuna“



Madeleine Krüger (32) „KPMG“, freie Grafikerin aus Hamburg.



Patrick Kern (23) „Norddeutsche Vermögen“, Praktikant aus Hamburg.



Michael Kerstan (46) „Albatros“, Industriekaufmann und Kfz-Mechaniker aus Berlin.



Sebastian Kleinau „Varuna“, Student aus Karlsruhe.



Dr. Ulrich Knoche „Parsifal III“, Münster. „Sohn gezeugt, Eiche gepflanzt – jetzt noch mal das letzte große Abenteuer Transatlantikregatta.“



Barry de Kock (37) „Parsifal III“, professioneller Segler aus Südafrika.



Susanne Kring (41) „KPMG“, Zahntechnikerin aus Barmstedt.



Dr. Walter Klosterfelde (70) „Parsifal III“, Hamburg.

■ DIE VEREINE

Der **Norddeutsche Regatta Verein** ist einer der ältesten Segelvereine Deutschlands. Mit 2000 Mitgliedern zählt er zudem zu den größten Vereinigungen im Segelsport. Der NRV führt über 300 Mitgliederboote und stellt mehr als 60 Klubboote für Jugendliche. Er wurde 1868 von Hamburger Kaufleuten gegründet. Der NRV hat die Kieler Woche (1882), sowie die Travemünder Woche (1889) mitbegründet. 2003 richtete er erstmals eine Nordatlantikregatta von West nach Ost aus. Das HSH Nordbank Blue Race ist die Fortsetzung des Engagements. Der **New York Yacht Club** wurde am 30. Juli 1844 gegründet, als John Cox Stevens acht Freunde auf seine neue Yacht in den Hafen von New York einlud. Die Männer beschlossen, den New York Yacht Club (NYYC) zu gründen und ernannten Stevens zum Kommodore. Mit einem Klubbörn nach Newport begann die Verbindung zwischen dem NYYC und Newport. Der jährliche Törn, Annual Cruise, ist 2006 zum 150. Mal gesegelt worden. Im HSH Nordbank Blue Race nimmt der NYYC erneut die Rolle als Gastgeber im Starhafen Newport ein.



André Koslowski (30) „Grey Goose“, Schiffsfahrtskaufmann aus Kiel.



Manfred Kerstan (71) „Albatros“, Kfz-Meister aus Berlin.

„Habe stets Ambitionen, vorne mitzusegeln. Aber die Herausforderung, für zehn verschiedene Geschmacksrichtungen zweieinhalb Wochen lang zu kochen, ist fast so groß wie die Atlantiküberquerung selbst.“

Sie segeln über den Atlantik



Henri Kramer (38)
„Bon Bon“, Kaufmann aus Hamburg.



Justus Kellner (22)
„Bon Bon“, Student.
„Ich freue mich auf eine schnelle Überfahrt. Es wird ein ganz besonderes Rennen und die längste Wettfahrt, die ich bisher gesegelt bin. Wir haben ein schnelles Boot und ein tolles Team, und bei einem so langen Rennen kommt es besonders auf Teamwork an.“



Rome Kirby (18)
„Bon Bon“, Student aus den Vereinigten Staaten.



Christian Lorenzen (45) „Grey Goose“, Unternehmer aus Petersham.



Frank Krupinska (52) „HSH Nordbank“, Bankangestellter aus Heikendorf.
„Mit einer Yacht den Atlantik zu queren war bereits eine meiner Jugendfantasien. Mit mehr als 40 000 Seemeilen im Kielwasser nehme ich die Herausforderung an und freue mich auf eine starke Zeit mit meinen Crewkameraden.“



Boie Karstens (22)
„HSH Nordbank“, Maschinenbaustudent aus Hamburg.



Lena Leschhorn (24) „Norddeutsche Vermögen“, Medizinstudentin aus Kiel.
„Diese Erfahrung ist das Höchste in meiner Seglerlaufbahn und schon lange ein Ziel für mich. Um zu wissen, wie es ist, auf dem Atlantik zu segeln, muss man einfach einmal übergefahren sein.“



Jerry Kirby
„Rambler“, professioneller Segler aus Newport.



Bjarne Lorenzen (26) „Tutima“, Segelmacher und Soldat aus Hüsby.



Gerd Lengerhuis (46) „Bank von Bremen“, selbstständiger Tischlermeister, Norderney.



Jens Lindemann (36) „Bank von Bremen“, Student aus Hamburg.



Carl-Lambert Leisewitz (27)
„Seeadler“, Unternehmer aus Bremen.



Alexander Lange (37) „Boatmen“, Flugzeugbau-Ing. aus Soltau.



Andrew Lewis (24)
„Rambler“, professioneller Segler aus Hawaii.



Wulf Mehner (50)
„Grey Goose“, Geschäftsführer aus Hamburg.



Jan Majer (28)
„Bon Bon“, Bootsmann aus den Vereinigten Staaten.



Torsten Messer (46)
„Bank von Bremen“, Maschinenbau-Ing.



Henning Mittelmann (31)
„Taonga“, Bootsbauer, Werftinhaber in Kappeln.



Stella Monaghan (35) „Grey Goose“, professionelle Seglerin aus England.



Tom Miller (29)
„Parsifal III“, 1. Offizier aus England.



Dr. Geert Morf (43)
„Grey Goose“, Arzt aus Flensburg.



Harald Müller (33)
„Bank von Bremen“, Logistikberater aus Bremen.



Karl-Dieter Müller (42)
„Bank von Bremen“, Außendienstkaufmann aus Leer.



Jürgen Mreyen (48)
„Albatros“, Kaufmann aus Dortmund.



Jay Miller (28)
„Parsifal III“, Neuseeland.



Mirko Masek (27)
„Varuna“, Promotionsstudent aus Hamburg.
„Das Rennen ist das erste wirkliche Abenteuer, das ich seglerisch erleben werde. Ich freue mich auf die Zeit auf dem Wasser und erwarte, dass wir mit unserer tollen Crew durchgehend sportlich und schnell unterwegs sein werden.“



Dietmar Mueller
„Cheri Raffay Hamburg“, Hamburg.



Robert Neumann (39) „Grey Goose“, Unternehmer aus Hamburg.



Björn Nieger (30)
„Taonga“, Bootsbauer aus Kappeln.



Thomas Nietsch (23)
„Bank von Bremen“, Student aus Göttingen.



Gerd Nodop (41)
„Haspa Hamburg“, Geschäftsleiter bei Peek & Cloppenburg in Berlin.



Philipp Nerbe (34)
„Varuna“, Kaufmann.



Dr. Andreas Niemeier
„Varuna“, Arzt aus Hamburg.
„Zwei bis drei Wochen Segeln pur, Faszination des Nordatlantiks – und natürlich bin ich auch dabei, weil wir so super sind.“



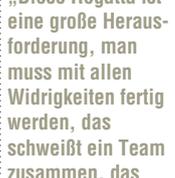
Chris Nicholson
„Rambler“, professioneller Segler aus Australien.



Michael Niebling (20)
„Haspa Hamburg“, Student aus Mannheim.



Jens Oberbassel (35)
„Boatmen“, Vermessungs-Ing. aus Gelsenkirchen.
„Es ist für mich die erste Ozeanüberquerung. Meine bisherigen Reisen führten mich über Mittelmeer, Nord- und Ostsee. Ich möchte gerne den Atem des Nordatlantiks spüren, den Wind, die gigantischen Wellen und die große Weite.“



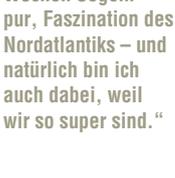
Hamish Oliphant (32)
„Chieftain“, Schiffbau-Ingenieur aus Plymouth.



Jörn Otrömke (42)
„Luv“, technischer Kaufmann aus Buxtehude.



Hans Oestmann (35)
„Boatmen“, Unternehmer aus Hamburg.
„Kole Feut un norden Wind gift en krusen Büttel un en lütten Pint.“



Lutz Orgelmann (25)
„Bank von Bremen“, Kiel.



Jan Focken Oswald (26)
„HSH Nordbank“, Student aus Hamburg.

KL

Von der „Luv“ bis zur „Outsider“



Luv Die 14,6 Meter lange elegante Yacht vom Typ X-482 wurde 2002 bei X-Yachts in Dänemark gebaut. Skipper der zehnköpfigen Crew ist Heiko Tornow aus Buxtehude. Heimatverein des dunkelblauen Schiffs ist die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe).

LM



Maiden Die 18,3 Meter lange Yacht, die 1979 gebaut wurde, errang weltweite Bekanntheit durch die Teilnahme der ersten reinen Frauencrew am „Whitbread Round the World Race“ 1988/89. Skipper für das Transatlantikrennen ist Hilmer Goedeking.

MN



Norddeutsche Vermögen Hamburg Die blaue, 17,1 Meter lange Yacht wurde 1999 in den USA gebaut. Eigner ist der Hamburgische Verein Seefahrt (HVS), der 2003 noch das Vorgängerschiff an den Start dieses Rennens schickte. Skipper der zehnköpfigen Crew ist Thorsten Hilbert.

NO



Outsider Die Yacht ist 15,9 Meter lang und wurde 2006 in Neuseeland gebaut. Das Schiff vom Typ Elliott 52 ist mit einem Schwenkkiel ausgestattet und geht für den Kieler Yacht-Club (KYC) an den Start. Skipper der neunköpfigen Crew ist Tilmars Hansen. Er kann bereits zwei Admiral's-Cup-Siege (1983 und 1985) verbuchen.

HSH NORDBANK
blue race 2007

Von der „Parsifal“ bis zur „Seeadler“



Parsifal III Die Ketsch ist mit 54 Metern Länge das größte Schiff der Flotte. Sie wurde 2005 in Italien gebaut und wiegt 438 Tonnen. Die Georgsmarienhütte hat die Yacht für die Regatta gechartert. Skipper ist der Britte Berry de Kock.



Peter von Seestermühe Die Yawl ist das älteste Schiff der Flotte. 1936 wurde das 18 Meter lange Boot in Polen gebaut. Skipper und Eigner Christoph von Reibnitz nahm mit seiner Yacht bereits 2003 an der großen Transatlantikregatta teil.



Rambler Die 27,4 Meter lange Yacht wird eine Woche nach dem Hauptfeld starten. Das Schiff wurde 2002 in Australien gebaut und startet für den New York Yacht Club (NYC). Skipper ist Ken Read. Er bereitet sich mit der Yacht auf das „Round the World Race“ 2008/09 vor.



Seeadler Die 14,6 Meter lange Yacht vom Typ X-482 ist das zweite Schiff des Deutschen Hochseesportverbands Hansa (DHH), das bei dem Rennen an den Start geht. Das Schiff wurde 1999 bei X-Yachts in Dänemark gebaut. Skipper der neunköpfigen Crew ist Helge Schinzel.

227 Frauen und Männer:

PR



Jörg Posny (45) „Luv“, Kaufmann aus Dülmen. „Es gibt mehr als auf Talsperren segeln.“



Henning Papstein (43) „Tutima“, selbstständiger Kameramann aus Oldenburg.



Rainer Persch (64) „Bank von Bremen“, Steuerberater aus Bremen.



Jens Rath sack (51) „Grey Goose“, Unternehmer aus Hamburg.



Christoph von Reibnitz (41) „Peter von Seestermühe“, Profiskipper.



Frank Rausch (46) „Luv“, IT-Manager aus Berlin.



Carsten Röhl (50) „Boatmen“, Chirurgiemechaniker aus Hamburg.



Gerhard Rötters (61) „Peter von Seestermühe“, Unternehmensberater aus Hamburg.



Hagen Ross (48) „HSH Nordbank“, Hamburg.



„Wir waren dem NRV immer schon verbunden, und ich freue mich schon auf die Regatta. Nach meiner seglerischen Auszeit als Triathlet konnte ich dieser Herausforderung einfach nicht widerstehen.“



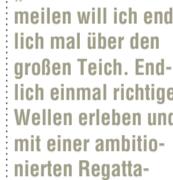
Daniel Rüter (28) „Luv“, Wirtschaftsingenieur aus Hamburg.



„Unser Schiff wurde 1936 für diese Rennstrecke gebaut. Beim DCNAC 2003 schloss sich für mich ein Kreis. Wie schön, dass Kreise kein Ende haben. Laut Handicap sollten wir als Letzte in Hamburg sein. Das bleibt abzuwarten.“



Marco Ravanello (29) „Parsifal III“, Steward aus Antigua.



„Nach 20 000 Seemeilen will ich endlich mal über den großen Teich. Endlich einmal richtige Wellen erleben und mit einer ambitionierten Regatta-Crew über den Atlantik, dieser Herausforderung möchte ich mich einmal stellen.“

RS



Leopold Reck (59) „Cheri Raffay Hamburg“. „Ich möchte noch mal teilnehmen.“



Ken Read „Rambler“, Profissegler aus den USA.



Dunja Schmidt (29) „KPMG“, Segel- und Fallschirmlehrerin aus Grebenstein.



Matthias Sator (47) „Tutima“, Elektroinstallateur aus Offenbach.



Mathew Sweetman (32) „Grey Goose“, Profissegler. „Diese Regatta wird eine große Herausforderung für uns, die Crew und das Boot. Es ist großartig für mich, an einer weiteren Atlantiküberquerung teilnehmen zu können, dieses Mal in Form einer Wettfahrt mit höchster Geschwindigkeit.“



Axel Sanders (64) „Peter von Seestermühe“, Rentner aus Neustadt/Weinstraße.



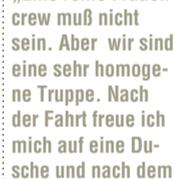
Petra Klieba-Schmidt (30) „KPMG“, Abteilungsleiterin Reisebüro aus Nova Vas (Kroatien). „In der Karibik kann doch jeder segeln. Diese Regatta ist eine Herausforderung, ich will meine Grenzen testen! Am meisten werde ich mich danach auf ein Alster freuen.“



Dirk Schörck (33) „Iskareen“, Projektentwickler aus Rostock.



Ger Schmitz (51) „Taonga“, Segelmachermeister und Geschäftsführer der Segelmacherei Holm aus Arnis. „Ich segle seit mehr als 40 Jahren Regatten, aber eine Transatlantik-Regatta war noch nie dabei. Für einen Segelmacher ist das natürlich eine besondere Herausforderung.“



Carsten Schiewe (39) „Albatros“, Diplom-Kaufmann aus Hamburg. „Ich freu' mich drauf.“



Jürgen Six (62) „Charisma“, Elektroingenieur aus Braunschweig. „Im Jahre 2006 nahm ich an einer Atlantiküberquerung von Gran Canaria nach St. Lucia teil. Da lernte ich den Atlantik von seiner Schokoladenseite kennen. Nun bin ich gespannt, ihn auch einmal von einer anderen Seite kennenzulernen.“



Tom Swift (42) „Bon Bon“, Yachtbauer aus Großbritannien.



Andreas Sasse (43) „Boatmen“, Geschäftsführer der Hamburger Eventagentur Oestmann.



Stefan Schollmayer (48) „Luv“, Diplom-Kaufmann aus Wiesbaden.



Hendrik Scheel (31) „Bon Bon“, Segelmacher. „Ich verspreche mir eine schöne schnelle Überfahrt. Das Ziel ist, dass wir schnell nach Hamburg kommen und ein bisschen mit dem Wetter spielen, mit den Hochs und Tiefs. Denn eigentlich wollen wir gewinnen.“



Ralf Steitz (44) „Bon Bon“, Segeldirektor der NY MMA aus New York.



Horst Scheible (40) „Seeadler“, Bankangestellter Landesbank Hessen-Thüringen Helaba aus Langenfeld. „Nach der Börsenweisheit: Sell in may and go away. Da liege ich gut in der Zeit. Segeln ist für mich eine Kunst des Lebens. Leicht zu leben, ohne Leichtsinn, heiter zu sein, ohne Ausgelassenheit, Mut zu haben, ohne Übermut.“



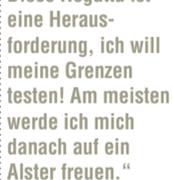
Helge Schinzel (65) „Seeadler“, Rentner aus Gevelsberg.



Henning Scholz (35) „Cheri Raffay Hamburg“, Hamburg.



Ivo Stojanow (40) „Cheri Raffay Hamburg“, Nuthetal.



Andre Simundt (37) „Cheri Raffay Hamburg“, Dresden.



Christian Stoffers (22) „Outsider“, Kiel.



Delf Stüven (40) „Outsider“, Kiel.



Ole Sartori (42) „Outsider“, Kiel.



Achim Schröder-Ebensperger (51) „Maiden“, Ingenieur, Burghausen. „Ganz einfach die Faszination einer schnellen Überfahrt mit der Crew.“

Sie segeln über den Atlantik



Jules Schoenmakers (51) „Maiden“, Ingenieur, Niederlande. „Die Bewältigung des Nordatlantik im aufregenden HSH Nordbank Blue Race ist sicherlich ein Höhepunkt im Seglerleben: Wind, Wellen, Kälte, Nässe, aber eine Crew, die entschlossen ist, die Nase beim Ziel einlauf in Hamburg vorn zu haben.“



Dieter Schweer (54) „Peter von Seester-mühe“, Unternehmensberater aus Hamburg.



Maja Schwarzer (29) „Charisma“, Diplom-Sozialpädagogin aus Lübeck. „Auf der Suche nach neuen seglerischen Herausforderungen stieß ich auf das Abenteuer Atlantiküberquerung. Diesen Traum kann ich nun verwirklichen. Meine eigenen Grenzen so nah an der Natur auszuloten.“



Edda Thiessen (27) „KPMG“, Medizinstudentin aus Kiel. „Karibik wäre mir auch lieber.“



Dr. Jan-Philipp Tietjen (34) „Grey Goose“, Rechtsanwalt aus Hamburg. Das HSH Blue Race ist für mich die erste Transatlantik-Regatta. Deshalb freue ich mich ganz besonders, gemeinsam mit der Crew auf der ‚Grey Goose‘ die Herausforderungen auf dem Atlantik zu meistern.“



Karin Tinnemeyer (35) „KPMG“, Ärztin aus Kiel.



Heiko Tornow (61) „Luv“, Journalist aus Buxtehude. „Einmal im Leben!“



Dr. Kai Tornow (43) „Luv“, Zahnarzt aus Dortmund.



Jens-Peter Töpfer (44) „Bon Bon“, Kapitän zur See aus Heiligenhafen.



Bo Teichmann (23) „Outsider“, Kappeln.



Kerstin Tröger (41) „HSH Nordbank“, Mitarbeiterin der HSH Nordbank aus Hamburg. „Einmal über den Atlantik – davon träumen viele Segler. Als sich mit der bankinternen Ausschreibung die Chance bot, musste ich es wagen. Ich hätte mich sonst mein Leben lang gefragt, was wäre gewesen, wenn...“



Claus-Peter Ullmann (57) „Maiden“, Unternehmer aus Quickborn. „Das Blue Race ist Teil einer realistischen Vision. Mein Ziel ist es, alle großen Regatten der Welt zu segeln. 2008 werde ich mit einem neuen Schiff das Fastnet Race beglücken.“



Dr. Thorsten Uphues (30) „Boatmen“, Diplom-Physiker aus Bielefeld.



Sven Vagt (19) „Bank von Bremen“, Schüler aus Bremen.



Ulf Vagt (49) „Bank von Bremen“, Fertigungs-koordinator bei EADS aus Bremen.



Rick Villmann (42) „Peter von Seester-mühe“, Bootsbauer aus Toronto.



Andreas Voss (43) „Peter von Seester-mühe“, Physiotherapeut aus Konz.



Dr. Harald Wauschkuhn (70) „Grey Goose“, Rechtsanwalt aus Hamburg.



Frauke Windolph (29) „KPMG“, Produktmanagerin aus Bremen.



Antje Wöhnke (42) „KPMG“, freie Redakteurin aus Hannover.

■ FEIERN IM RACE VILLAGE

Wenn in Hamburg die Yachten des HSH Nordbank Blue Race ins Ziel kommen, wird im City Sporthafen und an der Kehr-wiederspitze gefeiert. Fünf Hamburger Spitzenhotels sorgen für die Bewirtung im Race Village. Auf der Bühne findet täglich um 17 Uhr der Segler-Talk mit Moderator Christoph Schumann statt, der die Neuan-kömmlinge zu ihren Abenteuern auf See befragt. Auch die Siegerehrung (am 14. Juli) findet auf der Bühne statt. Jeden Abend gibt es eine Show mit Live-Musik. So wird am Dienstag (10. Juli) eine Midweek-Party, und am Donnerstag (12. Juli) eine After-Work-Party im Race Village einheizen. In einem 8 x 6 Meter großen Wasserbecken können Segelfans mit ferngesteuerten Modell-Yachten eine Regatta nachsegeln. Der Shuttle zum Sportboot-hafen ist ebenfalls frei für Besucher, um die Wege zum den Stegen, wo die Yachten liegen, abzu-kürzen. Das Race Village ist öffentlich und ohne Eintritt zu besuchen.

✦ Infos: HSH Nordbank Blue Race Village: Kehr-wiederspitze vor dem Hanseatic Trade Center, 6. - 15. Juli; Öffnungszeiten: freitags und sonnabends 11-24 Uhr, an allen anderen Tagen: 11-22 Uhr.



Felix Weidling (29) „Grey Goose“, kaufmännischer Angestellter aus Kiel.



Amelie Werneyer (19) „Haspa Ham-burg“, Abiturientin aus Hamburg.



Ronald Wolter (58) „Grey Goose“, Unternehmens-berater aus Vierhöfen.



Henner Wachholtz (52) „Albatros“, Verlagskaufmann und Buchhändler aus Hamburg.



Ansgar Wimmer (24) „Maiden“, BWL-Student aus Hamburg.



Thomas Wanderburg (44) „Albatros“, Sommelière aus Berlin.



Bernhard Würf (51) „Albatros“, IT-Spezialist aus München. „Auf den Sieg!“



Sven Witschel (44) „Seeadler“, Wirtschaftsprüfer bei KPMG aus Ham-burg. „Wenn ich einen Wunsch frei hätte, bevor ich von dieser Welt abtrete, wär es immer eine Atlantiküberquerung gewesen. Jetzt verwirkliche ich mir diesen Traum.“



Prof. Dr. Wolfgang Willkomm (55) „Parsifal III“, Hamburg.



Rolf Wickmann „Parsifal III“, Ham-burg. „Ich freue mich auf ein einmaliges Erlebnis.“



Ronald Wulff (62) „Cheri Raffay Hamburg“, Zahntechniklabor, Wentorf.



Magnus Woxen „Rambler“, professioneller Segler aus Schweden.



Erle Williams „Rambler“, professioneller Segler aus Neuseeland.



Kolja Wehlheit (35) „Maiden“, Berater aus Zürich. „Da schlägt das Herz eines Seglers höher.“



Peter Zepp (32) „Tutima“, Webdesigner und Unternehmer aus Hamburg.



Dr. Reinhard Zinkann „Parsifal III“, Bielefeld. „Eine ‚once in a lifetime‘-Chance.“



Cora Zimmermann (35) „Maiden“, Goldschmiedin aus Hamburg.

ST

Von der „Snow Lion“ bis zur „Varuna“



Snow Lion Die 15,2 Meter lange, dunkelrote Yacht vom Typ KER 50 wurde im vergangenen Jahr in den USA gebaut. Skipper und Eigner Lawrence Huntington segelte in seiner Funktion als Präsident des New York Yacht Club (NYYC) bereits 2003 mit. Damals mit einer in Neuseeland gebauten Nelson/Marek 50. In diesem Jahr umfasst seine Crew zehn Personen.

UV



Taonga Auf der 15 Meter langen Yacht vom Typ Marten 49 startet Svante Domitz-laff zusammen mit sieben weiteren Crew-mitgliedern. Das Schiff wurde 2004 bei Marten Yachts in Neuseeland gebaut. Skipper und Eigner des dunklen Bootes ist Jochen Claussen.

W



Tutima Die dunkelgraue Yacht vom Typ DK 46 wurde 2005 in Malaysia gebaut. Skipper und Eigner des 14 Meter langen Schiffes ist Thomas Ebert. Heimatverein ist der Spiel- und Sportverein Einheit Teterow (SSVT). Neun Segler werden auf der eleganten Yacht über den Atlantik segeln.

WZ



Varuna Die 13,7 Meter lange Yacht vom Typ IMX45 nahm bereits vor vier Jahren an der großen Transatlantikregatta teil. Das Schiff wurde 2002 bei X-Yachts in Dänemark gebaut. Skipper und Eigner der Yacht ist der Hamburger Jens Kellinghusen. Das Schiff startet für den Norddeutschen Regatta Verein (NRV).