

# Vor 50 Jahren „Transatlantik“

Hans-Rudolf Boehmer

Zu seinem hundertjährigen Jubiläum 1968 schrieb der Norddeutsche Regattaverein eine internationale Transatlantikregatta von Bermuda nach Travemünde aus. Die Reaktion in der Seglerwelt war erstaunlich gut, es meldeten 56 Yachten aus zehn Ländern ihre Teilnahme, darunter acht deutsche (u.a.: „Germania VI“; „Peter von Danzig“, „Wappen von Bremen“, „Jan Pott“)

Der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Jeschonnek, entschied, dass sich die Marine nicht nur mit einer Yacht beteiligen, sondern auch die Organisation im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen sollte. Um einem absehbaren Wettlauf zwischen Marineamt, Flottenkommando und womöglich auch des MUKdo um die bestgeeignete Crew zuzukommen, bestimmte er persönlich den Skipper und stellte diesem frei, seine Crew selbst auszuwählen. Kapitänleutnant Jan-Eicke Wolff kam es dabei weniger auf dokumentierte seglerische Fähigkeiten an, er musste den Mann einfach mögen und ihm zutrauen, dass er in die Crew passte. Wer ihn kannte, mit ihm gar befreundet war, hatte Glück, wer ihn nicht kannte – und wenn er ein noch so guter Segler war – hatte Pech.

Als geeignete Yacht wurde die „Taifun“ der MSM ausgewählt. Sie wurde 1950 bei A&R für den Eigner Hans-Otto-Schümann

gebaut und als seine erste „Rubin“ – es sollten sechs weitere folgen – in Dienst gestellt. Die 16 m lange Yacht aus Mahagoni auf Eiche, als Yawl getakelt, war ein typischer Klassiker mit schlanken Linien, langen Überhängen und niedrigem Freibord. Mit 10 KR vermessen war sie gebaut, um bei der Kieler Woche zu siegen. Als die Siege jedoch rarer wurden, baute sich Hans-Otto Schümann ein moderneres Schiff und verkaufte seine alte Yacht 1960 an die Marine.

Die meisten deutschen Schiffe wurden als Deckslast auf Handelsschiffen nach New York gebracht und dort aufgeriggt. Dann verholten Sie nach Newport – dem Segler-Mekka an der US-Ostküste –, um von dort in dem jährlich stattfindenden Bermuda-Race nach Bermuda zu starten.

Eine nagelneue Breguet Atlantic brachte die Crew mit Zwischenstopp in Neufundland nach New York. Wir durften uns fühlen!

Eine Breguet Atlantic, das sah das Unterstützungskonzept der Marine vor, würde auf Bermuda stationiert und täglich das Regattafeld überfliegen, bis eine „Breguet“ von Nordholz aus die Begleitung übernehmen konnte. Der Munitionstransporter „Westerwald“ verlegte mit Proviant und Ausrüstung für alle teilnehmenden deutschen Yachten nach Bermuda, markierte die Startlinie und lief mit dem Regattafeld. Er hatte einen Meteorologen eingeschifft und konnte – allerdings mit begrenzter Reichweite – den „Roll call“ der Yachten, die tägliche Positionsmeldung, aufnehmen. Das Lagebild, zusammengesetzt aus MPA-Beobachtung und Roll call der „Westerwald“, wurde beim BSN (Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee) geführt, unsere Ehefrauen wurden von dort bestens über den Verlauf unterrichtet, zumindest mit der Nachricht: „Sie schwimmen noch.“

Die kürzeste Entfernung führte uns von Bermuda bis zu den Orkneys, die an



Fotos: Hans-Rudolf Boehmer



Die 16 m lange „Taifun“; ein Klassiker mit schlanken Linien



Die Crew mit Vizeadmiral Jeschonnek (3. v.l.)

Steuerbord gerundet werden mussten, der Großkreis geht verhältnismäßig dicht unter die Küste Südgrönlands. Um die Regatta vor möglichen Eisbergen aus der Grönlandsee zu schützen war ein Point „Alfa“ südöstlich von Grönland eingerichtet worden, der an Backbord zu passieren war.

Unser Skipper war erfahren. Er hatte vor drei Jahren als Navigator auf der „Germania VI“ an der Regatta von Buenos Aires nach Rio teilgenommen. Wer ihn kannte, wusste, dass es am besten war, wenn es zwischen seinem Willen und den Neigungen der Crew keinen Spielraum gab. Während unserer Trainingsschläge zu Ostern in der Ostsee roch es ab und zu gefährlich nach Meuterei, aber er konnte sich – ohne jemals in der Sache nachzugeben – immer wieder mit seiner Crew vertragen, denn sei-

ne Autorität war voll akzeptiert, er war ein guter Seemann.

Der Wachtörn teilte die Nacht in zwei Hälften à sechs Stunden, Wachwechsel um 02:00 Uhr, den Tag in drei Teile à vier Stunden. Skipper und Smut (fünf Mahlzeiten am Tag) waren Dauerwächter, d.h. sie wurden bei Segelmanövern herangeholt, bevor die Freiwache geweckt wurde und hatten jeder eine eigene Koje. Die Wachgänger teilten sich eine Koje, wobei der ablösende Wachgänger dem von Wache kommenden die Koje bauen musste, indem er das Bettzeug bzw. den Schlafsack wechselte. Wie haben wir über diese Regel mit Argusaugen gewacht! Das Wachsystem, so ausgeklügelt es sein mochte, kann aber einfach den Schlaf, den man auf einem wild in der See stampfenden Schiff über fast drei Wochen

## Die Crew

- Wachführer I. KptLt Uwe Hauschild (Kdt SM-Boot, MUWWaS, † 2002)
- Navigator: KptLt Hartwig Sellschopp (Kdt KM-Boot, MuwWS, † 1996)
- Bootsmann: KptLt Hans-Rudolf Boehmer (Kdt SM-Boot; 1. MSG)
- Wachführer II: KptLt Otto Ciliax (Kmdt S-Boot, 5. SG († 2016))
- Arzt: KptLt Daglef Gerhardt, FlgZGF F104G, MFG 1)
- Funk/Wetter: StBtsm Carsten Schaper, (MFmS, † 2010)
- Smut: OltzS Sighardt Muntau, (SchulS „Deutschland“)

bräuchte, nicht garantieren. Eine ständige Übermüdung und damit auch Reizbarkeit stellt sich zwangsläufig ein. Es gab Yachtcrews, die in Travemünde total zerstritten und wortlos auseinandergegangen sind.

Unsere Crew hat bis zum Schluss gehalten, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass wir alle fast gleichaltrig und von der Marine geprägt waren. Wir hatten keinen Arzt, es fand sich (nach der Nase des Skipper) kein geeigneter Stabsarzt, also wurde Dagi Gerhardt mit dieser Aufgabe betraut. Er hat sie fabelhaft gemeistert und genoss es, beim Erfahrungsaustausch der Schiffsärzte – alle anderen Crews hatten einen Arzt – mit „Herr Kollege“ angesprochen zu werden.

Die Regatta wurde vor Bermuda bei südlichen leichten Winden unter Spinnakern gestartet. Am nächsten Morgen sahen wir noch den einen oder anderen Konkurrenten am Horizont, am Abend waren wir allein und haben während der nächsten 19 Tage nur einmal eine andere Yacht gesehen. Das Begleitschiff „Westerwald“ hatte große Mühe, seine Präsenz zu zeigen. Nur einmal fuhr sie mit uns beinahe in Rufweite, Die MPA war häufiger über uns. Der Roll call, den theoretisch alle Schiffe mithören konnten, gab nur selten die Geheimnisse der Position der anderen Yachten preis. Ob es an unserem UKW-Gerät gelegen hat, oder ob einfach die Abstände, mit denen die Yachten voneinander segelten unterschätzt worden waren, ich weiß es nicht. Von der „Westerwald“ haben wir jedenfalls keinen Wetterbericht, wie eigentlich vorgesehen, geschweige denn eine Sturmwarnung empfangen.

Unser Wetter machten wir selbst. Carsten Schaper war Funker und er nahm täglich einmal den über HF-Funk übermittelten Wetterschlüssel auf, eine endlose Kolonne von Buchstaben- und Zahlenkombinationen. Es waren die Stationsmeldungen über Temperatur, barometrischen Druck, Windrichtung und Stärke.

Diese wurden auf einer vorgefertigten Karte eingezeichnet und die Stationen gleichen Luftdrucks miteinander durch Linien (Isobaren) verbunden. So erhielt man ein Bild über Tiefs und Hochs über dem Nordatlantik. Auch die „Westerwald“ hatte zur damaligen Zeit noch keinen Wetterkartenschreiber und der Bordmeteorologe zeichnete dieselbe Karte.

Dieses sehr lückenhafte System der Wettervorhersage hat uns dann auch mit einem schweren Sturm (Windstärke 11) überrascht, der sich innerhalb von sechs Stunden bildete und etwa zehn Stunden anhielt.

Alle Segel waren geborgen, die „Taifun“ lief vor „Top und Takel“ mit 3–5 kn. Der Rudergänger war angelascht, die Crew saß im Ölzeug unter Deck, es war nichts mehr zu tun als zu warten. Bis dann doch einmal eine hohe See sich über dem Heck brach und das Schiff unter Wasser drückte. Als es langsam sich schüttelnd wieder zur Oberfläche kam, hörten wir den Rudergänger husten. Er lebte noch und erzählte uns später das Gefühl gehabt zu haben, ertrinken zu müssen. Dass Wetterprognosen eines Tages eine Selbstverständlichkeit für den Seemann sein würden, wussten wir damals noch nicht.

Wir waren stolz auf unser Schiff. Vor dem Hotel Princess in Bermuda machte es mit seinen schlanken Linien, seinem weiß geschauerten Teakdeck und dem glänzenden Lack einen ausgesprochen hübschen Eindruck.

Aber uns kamen Zweifel, ob das, was Hans-Otto Schumann dereinst für die Kieeler Woche hatte bauen lassen, auch tauglich war für den Atlantik. Das Bermuda-Race stellte uns vor größte Anforderungen. Es blies immer mit Windstärken um 7–8, eine hohe See ließ unser geringes Freibord verschwinden, wir waren nass bis in den letzten Winkel, dazu kam die Hitze im Golfstrom. Das Boot machte Wasser, dass es zur Regel wurde, dass der abgelöste Rudergänger die Pumpe übernahm. Der Skipper entschied sich, die Werft in Bermuda aufzusuchen. Wir wurden innerhalb von drei Tagen geslippt und kalftert. Wieder im Wasser, blieb das Boot trocken, zur Mitte der Transatlantik-Regatta trat das Problem jedoch wieder auf, und so haben wir uns buchstäblich durch den Atlantik gepumpt. Je loser der Mast kam, desto mehr zogen wir die Spannschrauben der Wanten an, desto stärker wurde der Wassereintrich. Ein Zeichen dafür, dass die Verbindung zwischen Kiel, Spanten und Rigg zu weich, oder nicht für diese Dauerbelastung (wir fuhren in den ersten fünf Tagen durchgängig Spinnaker) gebaut worden war.

Ein weiteres Handicap war unser Ruder. Der Skipper hatte es abgelehnt, mit der



*Jan-Eicke Wolff am Ruder*

eingebauten Pinnensteuerung über den Atlantik zu gehen. „Auf der ‚Germania‘ hatten wir auch ein Rad.“ In der Tat verleitet eine Pinnensteuerung den Rudergänger viel eher zu kleinen Ruderausschlägen, die in der Summe Fahrt kosten. Das Rad, das nun aber in unser enges Cockpit passte, war alles andere als ein großes, lässiges Ruderrad. Es war nicht viel größer als ein Autolenkrad, über dem man rittlings saß.

Bei viel Seegang von achtern musste man viel Kraft aufwenden. Das Ergebnis waren Sehnenscheidenentzündungen und eine Routine, die das schnellere Ablösen des Rudergängers nötig machte.

Aus heutiger Sicht kann man die Methode, nach der wir navigierten, nur als abenteuerlich bezeichnen. GPS gab es noch nicht und so nutzten wir, wie seit Jahrhunderten üblich, Koppelnavigation und astronomische Beobachtung. Für die Koppelnavigation führte der Rudergänger eine Kladder, in die er alle Viertelstunde den anliegenden (nicht den befohlenen) Kurs und die augenblickliche Geschwindigkeit (nach Speedometer) eintrug. Jeden Morgen ermittelte dann der Skipper auf einem Plotsheet die ersegelte neue Position. Waren Sonne, Mond und Sterne in Sicht, gab es ausreichende Gelegenheit diese Position zu verifizieren oder zu korrigieren. Wir hatten zwei Sextanten von Plath an Bord, die von Skipper und Navigator bedient wurden. Nach etwa zehn Tagen zogen aber dichte Wolken auf, die astronomische Kontrolle

fiel über Tage aus. Nicht berücksichtigte Stromversetzung von nur einer viertel Seemeile pro Stunde resultierten in einer theoretischen Versetzung von sechs Seemeilen am Tag. Mit ungutem Gefühl passierten wir nachts den Felsen „Rockall“ 30 sm an Steuerbord, hatten aber schon seit fünf Tagen keine astronomische Beobachtung mehr durchführen können. Schließlich, nachdem er lange den Goniometerpeiler bedient und über der Seekarte gebrütet hatte, verkündete der Navigator, dass wir den Atlantik hinter uns hätten. Wir waren in der Nordsee! Eine Flasche Sekt wurde entkorkt und alle stimmten ein in ein Hoch auf unser Schiff und natürlich auf uns.

Wir liefen bei leichtem westlichen Wind unter Spinnaker und Besanstagegel, es herrschte Nebel mit etwa zwei Kabellängen Sicht. Plötzlich rief der Rudergänger: „Seid mal ruhig, ich höre etwas voraus!“ „Das wird ein Fischer sein!“ „Nein, Land, ich sehe Land!“ Im Nu war unsere Feier beendet, der Spinnaker geborgen, die Schoten dicht geholt und der Bug nach Backbord von der im Nebel hell leuchtenden Steilküste weggedreht. Wo waren wir? Es dauerte eine gewisse Zeit, bis Navigator und Skipper erklärten, dass dies die Insel North Ronaldsey gewesen sein musste.

Mit Eintritt in die Nordsee blieb der Wind weg, wir traten in ein Hochdruckgebiet ein. Die großen und viel schnelleren Yachten lagen dicht vor uns, die kleineren kamen auf, und so wurde die Regatta, als endlich wieder Wind aufkam, am 17. Tag praktisch neu gestartet. Welchen Wert haben da noch Vermessungsformeln, die die „berechnete Zeit“ ermitteln?

Nach 19 Tagen und 20 Stunden erreichten wir unsere Ziellinie im Fehmarnbelt, lagen wenige Stunden später unseren Frauen bärtig und müde in den Armen. Der Inspekteur kam am nächsten Tag an Bord – wir fühlten uns! Im großen Saal des Hamburger Rathauses nahm unser Skipper den Preis für die schnellste Marineyacht nach berechneter Zeit entgegen. Es war eine silberne Zigarrenkiste gestiftet vom Bundesminister der Verteidigung, Kai-Uwe von Hassel. Unsere beiden Konkurrenten waren die italienische Yacht „Stella Polare“ und die „Pickle“ aus Kanada.

Aber was bedeutete uns ein Silberpreis! Wir hatten eine Herausforderung bestanden, wir hatten es geschafft, und wir waren vor Schiffbruch bewahrt worden.

Es war das erste Mal in der Geschichte, dass sich die Marine an einer Hochseeregatta beteiligte. Obwohl sie bald nach der Regatta ein Schwesterschiff der schnellsten Yacht im Regattafeld, der amerikanischen „Rage“, als Neubau erwarb und als „Asta“ in Dienst stellte, ist es nie wieder dazu gekommen. ■