

Vom Abenteuer zum Hochleistungssport

Das war so richtig nach dem Geschmack der Amerikaner: Kaum größer als eine kleine Farm in Iowa, liegt mitten im Herzen Europas, hat also kein Zugang zum Meer und ausgerechnet dieses Land gewinnt eine internationale Segelregatta.

Für die amerikanische Presse ein gefundenes Fressen. Das war schon mehr als eine Schlagzeile wert für die Nation, die Helden liebt.

Dementsprechend auch der Empfang, als die „Lëtzebuerg“ siegreich in Philadelphia anlegte, neben der Titelseite auch ein Zweiminutenfeature in den TV-News. Ein unbezahlbarer Werbespot für unser Land, denn wer die USA kennt, weiß, daß Geographie nicht gerade zu den Stärken seiner Bevölkerung zählt.

Damit hatte keiner gerechnet. Die Crew wohl am wenigsten. Die Mannschaft hielt es von Anfang an mehr mit dem Spruch des Baron de Coubertin: „Dabei sein ist alles“, ein Zitat, daß so manch Geschlagener sicher gern in Erinnerung ruft, um sich über erlittene Niederlagen hinweg zu trösten.

„Ankommen ist alles“, sagte man sich auf der „Lëtzebuerg“. Die Favoritenrolle gehörte sowieso der „Europa“, die nicht, wie vielerorts angenommen, mit freizeitgeleiteten EG-Beamten besetzt war, sondern mit einigen ausgebildeten Profis, die schon so manche Segelregatta siegreich überstanden hatten.

Doch die Malané, Krecké, Schaack, Lyssejko und Gebrüder Schoup hatten die Rechnung ohne ihren holländischen Skipper Paul Van Tongerloo gemacht. Der Batave ist ebenfalls Profi, und Profis kennen bei einer Regatta nur ein Ziel: den Sieg.

Strenge Auslese

Segelerfahrung hatte sie ja, unsere Crew. Mit Freunden und Bekannten war manch einer schon auf die Azoren geschippert, auch mal ein Wochenende mit Familie nach England. Das Mittelmeer, mit seinen reizvollen Inseln, ebenfalls absegelt.

Eine Hochseeregatta war für sie ganz was Neues. Das Interesse war schon groß, als der Segelverband kurz vor Weihnachten den „Groupe Luxembourgeois de Croisière et Régatte“ mit der Einladung der Brüsseler EG zu diesem Rennen bekannt machte.

Einerseits sollten mit dieser Regatta 30 Jahre EWG und 200 Jahre USA gleichzeitig gewürdigt werden.

Freiwillige gab es genug, die da unbedingt in die Fußstapfen eines Tabarly treten wollten. 15 Kandidaturen lagen dem Segelverband mit Lebenslauf vor. Verlangt wurden ausreichende Segelkenntnisse und eine sehr gute physische Kondition.

Dann ging's zum letzten Test in den Ärmelkanal. Skipper Van Tongerloo suchte sich unter den letzten Kandidaten 4 Segler aus, da nur 6 Plätze an Bord frei waren. Einer gehörte selbstverständlich dem Kapitän, der zweite gehörte einem der Besitzer, und zwar Dominique Schaack, und das aus rechtlichen und formalen Gründen.

Die Wahl fiel dann auf Gaston Malané, Jeannot Krecké, Carlo Schoup und Mike Lyssejko. Ersatzmann Michel Schoup wurde später als vollwertiges Mitglied in die Crew eingebaut.

Das Abenteuer beginnt

Die Vorbereitungen liefen nun auf vollen Touren. Sponsoren, ohne die nicht ein einzi-

Luxembourg Wins Constitution Transatlantic Sailboat Race
THE 15TH DAY of the Transatlantic race, when Luxembourg (LX-44) passed the European Channel, after they had been 450 miles behind the entire fleet of boats in the race.

Luxembourg Sailors Breeze to First Place
SAIL: From Page 1
The Constitution and the 30th anniversary of the Treaty of Rome, the agreement that created the European Common Market.

Luxembourg Crew Sails To Victory
BY T.J. MCCARTHY
The Constitution, a 30-foot sloop, was the only boat to finish the race in 28 days.

106 Arrested at Anti-Nuclear Rally

Da staunte die amerikanische Presse

ges Segel gesetzt worden wäre, finanzierten das Unternehmen. Das Finanzministerium, die Banque Internationale, die Stadt Luxemburg, die Waren-„auskette Cactus sorgte für den Proviant für die Reise und andere Helfer sorgten, damit das Abenteuer Constitution-Race glatt über die Bühne ging.

Die Crew opferte ihren Jahresurlaub und die im Lehrberuf Tätigen versprachen dem Minister, jede verpaßte Stunde später nachzuholen.

Dann konnte es losgehen. Im belgischen Nieuwport fiel der Startschuss und die erste Panne. Der griechische Segler Hellas rammte gleich ein Presseboot, was hierzulande Zyniker zu einem mitleidigen Achselzucken hinriß. „Ob das für unsere Hobbysegler nicht zu gefährlich ist. Hoffentlich ersäuft uns keiner. Der Atlantik ist für uns Luxemburger Landratten sicher eine Nummer zu groß“ meinten Kritiker.

Und sie fühlten sich in ihrer Theorie bestätigt, denn kaum war die „Lëtzebuerg“ im Kanal, mußte sie schon in Plymouth anlegen. Das Boot war kaum noch manövrierfähig. In England stellte sich dann heraus, daß eine riesige Plastiküte das Ruder verklebte.

Viel Zeit war verloren und die Konkurrenz auf und davon gesegelt. Von Sieg war nie die Rede, und jetzt schon gar nicht mehr.

Taktiker Van Tongerloo

Doch an Bord hatte man nicht mit dem Taktiker Van Tongerloo gerechnet. Da sämtliche Boote die Südroute über den Atlantik segelten, war es ein Unding, denselben Winden zu folgen, wodurch der Abstand kaum geringer geworden wäre. Der Holländer wählte die Nordstrecke, und was noch niemand zu diesem Zeitpunkt wußte, es war der Seeweg zum Sieg.

Die „Lëtzebuerg“ geriet in ein Tiefdruckgebiet im Atlantik. Ein schwerer Orkan kam auf. Der schwerste Sturm der letzten 50 Jahre, titelten amerikanische Zeitungen. „Das habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht erlebt“, erzählte später der Kapitän der Queen Mary. „Bei uns mach-

ten sich an Deck die Klaviere selbständig und zerschlugen eine ganze Menge Porzellan.“

Und die „Lëtzebuerg“?

Im Gegensatz zur Queen Mary, die gegen diesen Sturm ankämpfte, blies für die „Lëtzebuerg“ der richtige Rückenwind. Aus der optimalen Windrichtung drückte er das Boot an der Konkurrenz auf der Südroute vorbei, an die Spitze der Regatta. Wie ein riesiges Surfrettel ritt die Baltic 42, wie die Typenbezeichnung lautet, auf den 8-15 m hohen Wellen. Die Besatzung fühlte sich wie im Rausch. Angst war inexistent, denn dazu gab es gar keinen Grund.

Sicherheit oberstes Gebot

Dem Boot konnte man vertrauen. Nach dem Prinzip des bekannten „Stehaufmännchens“ gebaut, war es praktisch unsinkbar.

Außerdem gab es viele zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen an Bord. Eine Rettungsinsel mit allem Drum und Dran. Die Boje „Argos“ trug des weiteren viel zur Beruhigung bei. Diese Boje ist mit einem Sender, via Satellit, mit einer Bodenstation verbunden. Beim kleinsten „Trouble“ kann so die größte

Rettungsaktion ausgelöst werden. Sie vermittelt Position und Geschwindigkeit des Bootes. Da alle Schiffe damit ausgerüstet sind, läßt sich solch eine Hochseeregatta bequem vom Lande aus verfolgen.

Tja, und dieser „Rettungshalm“ ist so manchem Regattasegler ein Dorn im Auge. Er verrät nicht nur den an Land Gebliebenen die Position, sondern auch der mitsegelnden Konkurrenz. Das paßt nun manchem Rennsegler gar nicht in den Kram. Schnelles Weiterkommen bedeutet günstige Winde, und das macht die Rivalen hellhörig. Viele Segler schalten sie darum gar nicht erst ein.

Auf der „Lëtzebuerg“ gab es darüber nicht die geringste Diskussion. „Argos“ war immer dabei.

Eine Sicherheitsleine, welche die Segler mit dem Schiff verband, beugte der Angst vor dem Sturz über Bord vor. Ohne diese „Nabelschnur“ hätte es bei Nacht oder Sturm für den „Mann über Bord“ den sicheren Tod bedeutet.

Das Leben an Bord...

... hatte gar nichts mit dem Leben auf einem „Traumschiff“ gemein. 13 m lang und 3 m breit ist die Baltic 42. Der

Motor, der Kartentisch und 12 verschiedene Segel beanspruchten einen Großteil vom Platz. Viel Bewegungsfreiheit blieb der Crew also nicht. Alles Überflüssige in den Augen des Skippers, wie Tisch, Stühle, Türen (auch die der Toiletten) waren vor dem Start ausgebaut worden.

Nichts blieb mehr übrig von einer Vergnügungsjacht. Von einer gemütlichen Kreuzfahrt keine Rede. In zwei Schichten zu, je drei Mann wurde an Bord im 4 Stunden-Rhythmus gearbeitet. 40 Minuten am Ruder, 40 Minuten Assistenz am Ruder und 40 Minuten Arbeiten unter Deck. Dann das Ganze wieder von vorn. Währenddessen ruhte sich die andere Schicht in den Kojen aus. Der Skipper war als Kapitän von diesen Arbeiten befreit. Ihm standen verständlicherweise wichtigere Pflichten zu.

In den 4 Stunden „Freizeit“ wurde meistens gepennt, soweit das allerdings möglich war. Denn oft mußten alle Mann an Deck, wenn es hieß neue Segel setzen oder andere gefährliche und wichtige Manöver ausführen. Für private Dinge blieb erstens keine Zeit und zweitens waren sie verboten.

Skipper Van Tongerloo hat über Segeln ganz andere Ansichten, als unsere „Hobbysegler“. Das Mitnehmen von Büchern, Zeitschriften, Walkman, Radios untersagte er aus Gewichtsgründen. Sogar Privatgespräche während der Arbeit unterband er. Das schade der Konzentration und bei Segelregatten muß man halt auch stets geistig fit bleiben, argumentierte er.

Abwechslung gab es so gut wie keine an Bord. Auch was den Küchensettel anging, lagen die Meinungen von Besatzung und Skipper weit auseinander.



Vize-Premier Poos ließ es sich nicht nehmen, die Crew persönlich zu beglückwünschen

Die Eßgewohnheiten der Luxemburger Segler und des Holländers waren kaum auf einen Nenner zu bringen. Am Sponsor lag's nicht, der den Proviant zur Verfügung stellte. Da der Skipper selbst die Lebensmittel wählte und seine Eßkultur mit derjenigen der Mannschaft weit ausein-

anderklaffte, blieb für die beiden Köche Mike Lyssejko und Michel Schoup nicht viel Spielraum, etwas Abwechslung auf den Speiseplan zu zaubern. Meistens gab's Hamburger mit Bratkartoffeln, die im Stehen und bei Windstärke 8 mit viel Geschick und trotzdem gutem Appetit zu sich genommen wurden.

Und das alles bei tiefender Nässe und Feuchtigkeit. Ein trockenes Plätzchen war un-auffindbar an Bord.

Krank wurde aber niemand. Husten und Schnupfen blieben unbekannt. Die bestens ausgerüstete Bordapotheke wurde nie benutzt. Auf dem Atlantik fühlen sich die Grippebazillen sicher nicht so wohl wie an Land.

Auch für andere Notfälle war Fürsorge getroffen worden. Gaston Malané und Jeannot Krecké waren in einem Schnellkursus in die Geheimnisse von Wundennähen und ähnliche „Erste-Hilfe-Fälle“ eingeweiht worden. Sogar eine Lehrstunde im Zahnplombieren hatten beide belegt. Doch Gott sei Dank blieben solche Experimente Patienten wie Helfer erspart.

Nur 4 Schlafkojen gab's an Bord. Eine stand dem Skipper zu und die 3 restlichen wurden brüderlich geteilt: während der eine schlief, arbeitete der andere an Deck. Von Traumschiff und Traumreise keine Spur. Wem der Militärdienst erspart blieb, konnte das jetzt nachholen.

Schließlich fuhr man auf einem Rennsegler und hatte mit Van Tongerloo einen echten „Racer“ am Ruder. Ein großartiger Segler, der sich an Bord als formidabler Handwerker entpuppte, denn eine Regatta besteht aus 50% Reparaturen und Improvisationen. Entscheidend war allerdings sein 7. Sinn fürs Wetter.

Ein unvergeßliches Erlebnis

Trotz vieler Strapazen dauert aber niemand der Besatzung die Teilnahme. Es gab viele schöne Momente an Bord. Die herrlichen Sonnenuntergänge, die Tausenden von Delphinen, die das Schiff auf der Reise begleiteten, sind schon Bilder, die niemand so schnell vergißt. Und außerdem: Wer möchte nicht mal eine internationale Segelregatta über den Atlantik gewinnen?

Der Alltag ist wieder eingeleitet für unsere Segler, aber die „Lëtzebuerg“ liegt noch drüben in Amerika. Das „Abenteuer Constitution-Race“ ist für das Boot noch nicht ausgestanden. Am 4. Juli, dem amerikanischen Nationalfeiertag, stand für die „Lëtzebuerg“ eine Segelparade den Delaware hinauf auf dem Programm.

Auf seine vier Besitzer D. Schaack, G. Tessaro, R. Ruffenberg und L. Engeldinger kommt auch noch einiges zu. Es heißt, all die Dinger wieder montieren, die für das Rennen ausgebaut worden waren. Dann geht's ab nach Florida und die Karibik zur Erholung. Erst nächstes Jahr soll die „Lëtzebuerg“, Sieger der Constitution-Race, heimgeholt werden.

A.H.



Die siegreiche Crew