

Rio, August 2016. Die Olympischen Spiele sind eröffnet. Auf der rund 380 Quadratkilometer großen Bucht „Baía de Guanabara“ mit Blick auf den Zuckerhut finden die Segelwettbewerbe statt. Und während Philipp Buhl im Laser seine erste olympische Medaille erringt, dümpelt vor Anker liegend – über die Toppen geflaggt mit dem Wappen der Stadt Hamburg – eine rote, große Regattayacht, die „Haspa Hamburg“.

VON SANDRA-VALESKA BRUHNS

So weit die Wunschvorstellung. Doch auch wenn noch nicht sicher ist, wer welche Medaille für das deutsche Team in Rio erringen wird. Die „Haspa“, Flaggschiff des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS), wird da sein. Der Ocean Racer wird Hamburg in Rio im nächsten Jahr vertreten. Mit Gästen wird die Yacht dann in der Bucht unterwegs sein. Als segelnder Eyecatcher, der die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2024 oder 2028 unterstützt.

Doch bis die moderne Regattayacht in rund einem Jahr in der Bucht von Rio vor Anker gehen kann, hat sie noch einen Törn zu bewältigen, der in der Geschichte deutscher Vereine absolute Ausnahme ist. Oft heißt es unter den jungen Seglern im Verein lapidar „normally we cross the atlantic“. Eine Anspielung auf die zahlreichen Atlantiküberquerungen der HVS-Schiffe, doch die Reise nach Australien ist für ein deutsches Vereinsschiff außergewöhnlich: außergewöhnlich planungsintensiv, langwierig, strapaziös und nicht zuletzt auch gefährlich.

Die Regatta „Rolex Sydney-Hobart“ durch die oft stürmische Bass Strait zwischen Australien und dem tasmanischen Hobart gilt als eines der härtesten Mittelstreckenrennen weltweit. Auch der dann folgende Törn durch den nur wenig befahrenen südlichen Pazifik birgt hohe Risiken, weil die Segler neben winterlich-stürmischen Wetterkapriolen mit schwimmenden Teilen abgebrochener Eisberge kurz unterhalb der Wasseroberfläche rechnen müssen.

Prüfung im Pazifik

Junge Hamburger Segler nehmen am Sydney-Hobart-Race teil. Und werben danach in Rio für Olympia in Deutschland

Skipper der Regatta, die immer am 26. Dezember gestartet wird, ist der erst 29-jährige Johann Schulz. Seit über 15 Jahren segelt er auf HVS-Schiffen und lernt seinen Sport von der Pike auf.

Ihm zur Seite steht als Wachführer der mit 30 Jahren nur unwesentlich ältere Philipp Koller, wie sein Skipper ist auch er von Beruf Nautiker. Zwei Männer, bei denen die Liebe und Passion für Segeln entscheidend für den Berufsweg war. Beide fahren für die Reedereien, bei denen sie angestellt sind, zur See, der eine für Hapag-Lloyd (deren Direktor einst den HVS gründete), der andere für die Reederei Hamburg-Süd, die zugleich als Sponsor der Reise auftritt und den Verein vor allem bei der Logistik und dem Transport von Ausrüstungsgegenständen unterstützt. „Wie von Gründer Albert Ballin gedacht, hat der Verein nach wie vor die Zielsetzung, junge Leu-

te an das Seesegeln heranzuführen und sie zu guten, erfahrenen Hochseeseglern auszubilden“ sagt Wibke Borrmann, Sprecherin des HVS und eine der wenigen Skipperinnen des Vereins.

„Dass wir eine mit einem Durchschnittsalter von rund 25 Jahren sehr junge Crew in das Rennen schicken, entspricht der Vereinsphilosophie. Nach der lernen schon junge Leute, auf See Verantwortung zu übernehmen und Entscheidungen zu treffen. Diese charakterbildenden Eigenschaften sollen sie auch im normalen Leben einsetzen können.“ Dabei stehe die Sicherheit der Crew an Bord der Schiffe immer an erster Stelle.

Bis zum Start der Regatta ist noch einiges vorzubereiten und vor allem das Schiff komplett für die weite Reise auszustatten. Als große Fracht geht die Yacht in Glückstadt an der Elbe in die Werft, parallel wird der Container, der

das Schiff auf einigen Stationen der Reise begleiten wird, mit allen nötigen Ausrüstungsgegenständen beladen. „Für das Mittelstreckenrennen im Dezember brauchen wir deutlich weniger an Bord als für den nach einem Zwischenstopp in Auckland rund fünfwochigen Törn über den Southern Ocean bis nach Südamerika“, sagt Borrmann. „Dieses lange Seestück übernehmen fünf seit Jahrzehnten eng miteinander befreundete Segler, die sich darauf freuen, wochenlang nur mit sich, der Crew, dem Schiff und der See alleine zu sein.“ Auf dieser Route, die im argentinischen Ushuaia endet, wird es empfindlich kalt werden, die Segler werden zahlreiche Eisberge sichten und hoffen auch, den einen oder anderen Wal in seiner natürlichen Umgebung beobachten zu können.

Bei der Vorbereitung dieses Teilstücks der Reise können die Hamburger Segler

auf den Rat eines ihrer prominentesten Mitglieder vertrauen. Boris Herrmann, selbst im Rahmen des „Portimão Global Ocean Race“ um die Welt gesegelt, berät seinen Verein bei der Auswahl der Route und Interpretation der Wetterdaten. „Wenn die Crew Kap Hoorn gerundet hat, können wir ein neues Kapitel in der dann 113-jährigen Geschichte des HVS aufschlagen“, sagt Borrmann. „Zum ersten Mal hat eine Yacht des Vereins dann das berühmte Kap, hoffentlich nicht bei Sturm, gerundet.“

Von Ushuaia aus wird die „Haspa Hamburg“ in Etappen an der südamerikanischen Ostküste entlang bis nach Rio segeln. Nach dem Gastspiel bei den Olympischen Spielen lockt eine weitere Regatta für die Heimreise über den Atlantik. „In Kooperation mit dem SC Rhe haben wir die Regatta Hamburg-Rio initiiert“, sagt Borrmann. „Die Regatta

führt von Rio nach Horta auf den Azoren. Nach fast einem Jahr auf See wird die Yacht dann wieder in ihren Heimathafen Hamburg einlaufen.“

Bei diesem Rennen werden die Hamburger auf ihre ärgsten Konkurrenten treffen, die Segler der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“. Dieser andere norddeutsche Ausbildungsverein buhlt seit Jahrzehnten mit dem HVS um die spektakulärsten Reisen und besten Regattaergebnisse.

Im direkten Wettstreit wird dabei oft die Ansgar-Kette ausgelobt, die dann beim Hochseeseglerabend im Bremer Rathaus dem siegreichen Verein übergeben wird. „Wenn unser Schiff nach einem Jahr wieder in Hamburg ist, wird es einen längeren Werftaufenthalt benötigen. In dieser Zeit werden wir neue Pläne schmieden für Törns, die wieder über den Atlantik führen werden.“



Die Yacht des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS) hat eine junge Crew. Der Skipper ist erst 29 Jahre alt

TIM WRIGHT