

NICK WARD  
SINÉAD O'BRIEN

# Allein mit dem Tod

Eine verschwiegene  
Tragödie vom  
Fastnet Race 1979



DELIUS KLASING

NICK WARD  
SINÉAD O'BRIEN

# Allein mit dem Tod

Eine verschwiegene  
Tragödie vom  
Fastnet Race 1979



Delius Klasing Verlag

# Inhalt

Ich breche das Schweigen .....	7
Das Kronjuwel .....	10
Wachen und Leuchttürme .....	24
Die Ruhe vor dem Sturm .....	39
Ockergelber Himmel .....	49
Orkan .....	62
Schwarze Schluchten .....	71
Bei Tagesanbruch – das Grauen .....	77
Verwirrung .....	90
Spuren im Sand .....	98
Blut und rote Rosen .....	103
Tot oder lebendig? .....	116
Mit Geduld und Spucke .....	122
Zeitlose Zeit .....	131
Verzweiflung .....	142
Vor meinem inneren Auge .....	149
Von Horizont zu Horizont .....	159
Nachlese .....	173
Wiedersehen mit der <i>Grimalkin</i> – 26 Jahre danach .....	193
Eine Absprache? .....	199
Anhang 1: Fastnet Race 1979 –	
Teilnehmerliste und ausgeschiedene Yachten ....	215
Anhang 2: Segelriss und Einrichtungsplan der <i>Grimalkin</i> ...	224
Danksagungen .....	226
Nachweis von Fotos, Auszügen und Artikeln .....	228

# Ockergelber Himmel

**Das immer lauter werdende Geräusch des Wassers**, das nur wenige Zentimeter von meinem Kopf entfernt außen an der Bordwand vorbeizischte, und die Winschgeräusche, die den GFK-Cockpitboden über mir erdröhnen ließen, rissen mich aus dem Tiefschlaf. Überrascht, ja fast ein wenig verärgert, sah ich, dass es erst 17.30 Uhr war – ich hatte kaum eine Stunde geschlafen. Als ich mich aufsetzte, merkte ich, dass die *Grimalkin* anders im Wasser lag und sich anders bewegte als vorher. Die Kajüte war leer; alle waren an Deck. Das konnte nur einen Segelwechsel bedeuten. Obwohl ich unausgeschlafen war, sprang ich aus meiner schwankenden Koje und zog mich schnell an. Ich musste an Deck, um zu sehen, was dort los war.

Als ich auf der dritten Stufe der Niedergangstreppe stand, sah ich das Großsegel und die Genua – ein prächtiger Anblick, wie sich das strahlende Weiß von den dunkleren Farben der See und des Himmels abhob. Ich spürte einen Adrenalinschub. Beim Hinausklettern merkte ich, dass der Wind stärker und böiger geworden war. Dann sah ich die grauen Wolken am Himmel dahinjagen. Auch die See ging höher als vorher, manche Wellen müssen bis zu sechs Meter hoch gewesen sein. Aber das Auffälligste war die Geschwindigkeit des Bootes: In der kurzen Zeit, die ich unten gewesen war, hatte sich die Fahrt um mindestens vier oder fünf Knoten erhöht. Die Aussicht, dass wir bald den letzten Rest Landschutz verlieren würden, den das englische Festland bot, und weit in die Irische See hinaussegeln würden, feuerte mich an.

Ich trat aus dem Niedergang an Deck und dann in die Pflicht. Gerry war am Ruder.

»Mein Gott, das Schiff geht ja ab wie die Eisenbahn!«, rief ich ihm zu. Begeistert lächelte Gerry zurück: »Ja, unglaublich, einfach unglaublich ... und vor ein paar Stunden hatten wir noch gar keinen Wind. Wenn es so bleibt, könnte es einen neuen Bahnrekord geben ... Merk dir meine Worte.«

Dann fielen mir die ungewöhnlichen Farben am Himmel auf. Die Rot-, Orange- und Ockertöne waren unheimlich und spektakulär zugleich. So etwas hatte ich noch nie gesehen. Die Rottöne erinnerten mich an Farben auf einem Ölgemälde des amerikanischen

Malers Rothko. Ich setzte mich zu Matt, Mike und Dave auf die Luvkante. Wir alle blickten wie gebannt auf die Farbenpracht am Westhimmel. Ich konnte kaum glauben, dass dieses tiefe Orange und die anderen kräftigen Töne schon so lange vor Sonnenuntergang zu sehen waren, der erst um 20.30 Uhr bevorstand.

»Was für eine erstaunliche Palette«, sagte ich. »Ich glaube, so etwas habe ich noch nie gesehen.«

Das ging den anderen genauso. Keiner von uns hatte je einen Himmel gesehen, der an diese Farben herankam. Ich bedauerte, keinen Fotoapparat dabei zu haben. Wie sollte ich diesen Anblick zu Hause mit Worten beschreiben?

Ich nahm mir etwas Zeit, um mir einen Überblick über unsere Lage zu verschaffen. Luvwärts waren keine Yachten mehr zu sehen. Die einzigen, die ich ausmachen konnte, zwei oder drei größere der Klasse IV, segelten ein Stück vor uns auf demselben Kurs wie wir.

Die See um uns herum war weit und leer, lebendig und kraftvoll. Klar war vor allem, dass wir weit und breit das einzige Schiff der Klasse V waren. Bei dem Gedanken, dass wir in unserer Klasse vielleicht in Führung lagen, musste ich unwillkürlich lächeln. Die *Grimalkin* surfte und kam fast ins Gleiten. Dabei sah sie sauber und ordentlich aus, die glänzend weißen Bordwände und das himmelblaue Deck spiegelten, als wäre alles gerade geschrubbt worden.

Mike sagte: »Der Horizont – er scheint sich ständig zu verändern.«

Da hatte er recht. Der Himmel über der Kimm sah inzwischen noch seltsamer, noch ungleichmäßiger aus, von Minute zu Minute zerfetzter und zerzauster. Ich war wie hypnotisiert und fragte mich, ob wir gerade eine Art optische Täuschung erlebten. Deshalb wandte ich mich mehrmals ab und sah wieder hin. Aber es war keine Täuschung. Direkt vor unseren Augen wurde das Bild immer wirrer. An den Wolken sahen wir den Widerschein der gespenstischen Himmelfarben, und die Lichtbrechung warf beinahe unnatürlich gefärbte Strahlen auf die wogende, aufgewühlte See.

Matthew sprach aus, was wir wohl alle dachten: »Ich möchte wissen, was das bedeutet ... mehr oder weniger Wind? Was meint ihr, Jungs?«

Keiner wagte es, seine Meinung zu äußern, weil niemand eine dazu hatte. Es gab durchaus einige Theorien, von Altweibergeschwätz bis zu den Wetterregeln der Bauern und Seefahrer: »Abendrot – gut Wetterbot'«. Aber ein gelber oder kupferfarbener Abendhimmel gilt als Schlechtwetterbote. Pa hatte mir oft erzählt, dass ein solcher Himmel »ein Wolf im Schafspelz« sei. Kündigte dieser Him-

mel schweres Wetter an, oder war es nur einer jener farbenfrohen Sonnenuntergänge beim Fastnet-Rennen, von denen Dick Langton mir so viel erzählt hatte?

Trotz der Begeisterung, dass nach dem Wetterumschwung die Flautensegelei vorbei war, machte sich unter uns eine gewisse Besorgnis breit. Mir war aufgefallen, dass alle Möwen verschwunden waren, ich hatte aber kein Wort darüber verloren. Kein einziger Seevogel war mehr zu sehen.

David kam aus der Kajüte und sprach mit Gerry darüber, ob man den Kurs ändern solle. Dann sah auch er nach oben.

»Der Himmel sieht ja ziemlich seltsam aus.«

»Was hältst du davon, David«, fragte Dave, und seine Besorgnis war deutlich herauszuhören.

»In zehn Minuten gibt es einen Wetterbericht«, antwortete David ruhig. »Wenn sich etwas Unangenehmes zusammenbraut, erfahren wir es rechtzeitig.« Dabei lächelte er. »Ich bin sicher, es ist einfach nur ein schöner Sonnenuntergang, freut euch dran, Leute.« Mit diesen Worten ging er wieder unter Deck.

Ich konnte mich von dem außergewöhnlichen Anblick kaum losreißen, wusste aber, dass ich noch etwas Schlaf brauchte. Deshalb stieg ich die Niedergangsstreife hinab. David war wieder am Kartentisch und hatte das Radio rechtzeitig für den 17.50-Uhr-BBC-See-wetterbericht angestellt. Ich stieg in meine Koje und begann erneut an die Umrundung des Fastnet-Felsens zu denken. Diesmal war ich allerdings durch das Farbspektrum, das ich gerade am Himmel gesehen hatte, etwas abgelenkt.

Die BBC-Vorhersage kündigte Wind aus vorwiegend südlicher Richtung Stärke 4–6 an. Später sollte der Wind auf Stärke 8 auffrischen und danach auf Nordwest drehen. Diese Vorhersage verhielt nichts Schlimmes. Wegen der angekündigten Windstärken brauchten wir uns keine Sorgen zu machen. Mit Stärke 8 waren wir vorher schon oft fertig geworden. Ich schloss die Augen.

Bald darauf hörte ich Gerry in die Kajüte kommen. Dave hatte das Ruder übernommen, damit Gerry den Eintopf aufwärmen konnte, den seine Frau Margaret für uns vorgekocht hatte und der am Montag unsere Hauptmahlzeit sein sollte. Gerry war völlig durchgeweicht, denn er war während der stürmischen letzten Stunden am Ruder gewesen. Während er seine tropfnasse Schwimmweste und den Sicherheitsgurt ablegte, blickte er mich an und sagte: »Mach es dir nicht zu gemütlich, Nick, draußen geht es ganz schön hoch her.«

Die Schiffsbewegungen waren so heftig geworden, dass Gerry gezwungen war, sich an der Pantry mit dem dafür vorgesehenen Hüftgurt zu sichern, um auf den Beinen zu bleiben. Das hielt ihn aber nicht davon ab, ein paar Witze zu erzählen, die meisten über unsere damals neu gewählte Premierministerin Margaret Thatcher und ihre Handtasche, die sie anscheinend immer bei sich hatte, sodass jeder, der ihr zu widersprechen wagte, damit rechnen musste, mit der Tasche auf den Kopf geschlagen zu werden. Gerry wusste uns aufzuheitern. Auch aus Davids Richtung hörte ich ein leichtes Lachen.

Als die *Grimalkin* über eine See kletterte, fielen ein paar Konservendosen von dem Bord über der Pantry auf die Bodenbretter, polterten dort herum und trafen auch Davids Füße. Ich sammelte die Dosen wieder ein und klemmte sie diesmal fest an ihrem Platz ein.

Das Ergebnis von Gerrys Bemühungen roch köstlich. Ich stand auf und half ihm, die mit Eintopf gefüllten dicken Plastikmuggen auszuteilen. Das Zeug schmeckte so gut, wie es duftete. Da ich Freiwache hatte, wusch ich anschließend ab. Dabei musste auch ich mich zwischen den Kombüschapps verkeilen, um nicht den Halt zu verlieren. Mike, der ebenfalls Freiwache hatte, schlief in der Koje gegenüber. Müde und satt kroch ich wieder in meine Koje und schloss die Augen.

Ungefähr um 19.30 Uhr wachte ich durch Geräusche an Deck – direkt über meinem Kopf – auf. Es war eindeutig: Matt, Gerry und Dave – die Wache – zogen sich vom Luvdeck in die Plicht zurück, wo es etwas geschützter war. Ich war müde und brauchte vor der Mitternachtswache dringend etwas Erholung, aber das Boot arbeitete so heftig, dass ich nur schwer wieder einschlafen konnte. Beim Blick in die Koje gegenüber sah ich, dass Mike ebenfalls wach war. Da uns das grobe Wetter selbst unter Deck schwer zu schaffen machte, war es kein Wunder, dass die Deckswache sich ins Cockpit zurückgezogen hatte. David war noch immer am Kartentisch, wo er über den Karten brütete, unseren Kurs überprüfte und die Rundfunkmeldungen hörte.

»Kommen wir gut voran?«, fragte ich.

Er schaute auf. »Wir passieren gerade das Leuchtfeuer Bishop Rock. Wir kommen wirklich gut vorwärts, aber bei diesem Wind geht es es den anderen ebenso, darauf kannst du wetten.«

Bishop Rock? Wir waren tatsächlich schnell unterwegs, denn das war die Nummer 16, der letzte Leuchtturm vor dem Fastnet-Felsen, unserer Wendemarke. Da beugte sich Dave in den Niedergang

hinein und sagte: »Der Schlaf der Gerechten, was?« Gerade wollte ich eine gereizte Antwort geben, als David seine Augenbrauen hob und abwiegelte: »Lass nur, Nick, er ist einfach sehr jung.«

David hatte Recht – und ich war einfach nur müde. Wieder schloss ich die Augen und versuchte, mich vom Boot in den Schlaf wiegen zu lassen, indem ich seine Bewegungen mitmachte. Es nützte nichts, aber immerhin konnte ich mich dabei besser entspannen und ausruhen. Während der nächsten halben Stunde bemerkte ich in meiner Koje, dass das Wetter sich erstaunlich schnell änderte.

Auch Mike musste das in seiner Koje bemerkt haben: »Da draußen bläst ein ganz schöner Kuhsturm.«

David nickte. »Es nimmt eindeutig zu.«

An Davids Ton hörte ich, dass er es sich nicht erklären konnte. Der nächste amtliche Seewetterbericht der BBC für alle Seegebiete war erst nach Mitternacht fällig, deshalb drehte er am Empfänger herum und probierte alle möglichen Sender durch, bis er schließlich eine Vorhersage für unser Gebiet fand. Sie wurde auf Französisch gesendet, aber wir hatten schon öfter französische Sender gehört und verstanden das meiste. Die ruhige, deutliche Stimme kündigte 8–10 Windstärken an.

Mike richtete sich sofort in seiner Koje auf. »Mein Gott, habe ich das richtig verstanden?«

David stellte den Empfänger auf höchste Lautstärke. Der Sprecher wiederholte die eindeutige Warnung: Windstärke 10 im Seegebiet Fastnet und Lundy, genau in den Gebieten, die jetzt vor uns lagen. Wegen der großen Lautstärke bekamen es auch die Leute draußen mit.

»Was, zum Teufel, ist los?«, rief Gerry aus der Plicht.

Wie alle Segler, die an dieser Regatta teilnahmen, kannten wir den tödlichen Unterschied zwischen einem stürmischen Wind von Stärke 8 und einem ausgewachsenen Sturm von Stärke 10. Windstärke 8 war nicht mehr als ein schlimmer Kopfschmerz, Windstärke 10 dagegen eine Gehirnblutung. Der Wind und ganz besonders der Seegang würden sich mindestens verdoppeln. Eine kleine Yacht hatte bei solchem Wetter nichts auf See zu suchen. Matt und Gerry stiegen in die Kajüte, Dave blieb an der Pinne. Durch die neue Meldung waren die Verwirrung und Unruhe an Bord noch größer geworden. Alle redeten durcheinander.

»AUFHÖREN ... HÖRT ALLE AUF!«, versuchte David den Lärm zu übertönen. »Wir brauchen Informationen, und zwar schnell ... und dafür brauche ich Ruhe.«



Er bekam seine Ruhe. Es vergingen drei aufreibende Minuten ohne ein einziges Wort, bis wir mithörten, dass ein französisches Boot die Küstenfunkstation Start Point anrief. Das verstieß zwar gegen die Wettfahrtregeln, überraschte aber nicht, wenn man bedachte, was wir gerade gehört hatten. Mit französischem Akzent bat der Skipper die Küstenwache um Bestätigung, dass die BBC-Vorhersage von 17.50 Uhr zutreffend sei. Schweigend warteten wir auf eine Antwort. Schließlich bestätigte die Küstenwache die BBC-Vorhersage von 17.50 Uhr. Uns fielen viele Steine vom Herzen. Zum Glück war die Regatta für uns nicht beendet.

»Sollten wir vielleicht über eine Kursänderung nachdenken ... rein vorsorglich?«, wandte sich Mike an David.

Dieser Vorschlag war höchstwahrscheinlich aus der Angst geboren, aber nicht von vornherein von der Hand zu weisen. David antwortete mit Bedacht. Er beruhigte uns, dass er der BBC-Vorhersage traue und sicher sei, sich in dem bevorstehenden Wetter auf unsere Fähigkeiten und die Seetüchtigkeit der *Grimalkin* verlassen zu können. Er wies auch völlig richtig darauf hin, dass offenbar auch die Konkurrenz nicht daran dachte, den Kurs zu ändern oder das Rennen aufzugeben, denn sonst wären uns die größeren Boote entgegengekommen. Wären sie umgekehrt, hätten wir sie auf jeden Fall gesehen, weil es noch lange nicht dunkel war.

Nach der langweiligen Flautensegelei der letzten beiden Tage fiel es David nicht schwer, uns von seiner Sicht zu überzeugen. Eine neue Welle der Begeisterung und Vorfreude auf kommende große Ereignisse riss uns alle mit. Soweit ich feststellen konnte, gab es unter uns keinerlei Meinungsverschiedenheiten. Wir standen alle vorbehaltlos hinter der Entscheidung unseres Bootsführers. Danach wies David uns an, die *Grimalkin* und uns selbst sorgfältig auf die Nacht vorzubereiten. Vor uns lag eine lange, ununterbrochene Seestrecke über die Irische See bis hin zum Fastnet-Felsen. Ohne weitere Aufforderung legten wir alle, auch David, unsere »Rüstungen« an. Das heißt, wir zogen viele Schichten Kleidung übereinander, um uns gegen das vorhergesagte kalte, nasse und windige Wetter zu schützen.

An Deck bemerkte ich, dass die Sonne ganz verschwunden war – keine Spur mehr von der kurz vorher beobachteten Farbenpracht. Der Himmel überzog sich mit dunklen, jagenden Wolken, die das Schiff einhüllten, als hätte jemand einen Vorhang um uns herumgezogen und mit einem Reißverschluss verschlossen.

Ein merkwürdiges Gefühl: Es war weder Tag noch Nacht, sondern ein Zwischending, und uns war gar nicht wohl dabei. Das Ganze

erinnerte mich an eine Sonnenfinsternis am frühen Morgen, die ich einige Jahre zuvor beobachtet hatte. Das war an einem trüben Tag gewesen, an dem tief hängende, dunkle Wolken die Sonne verdeckt hatten. Als dann der Mond die Sonne verdunkelte, war nur noch ein unnatürliches, unwirkliches Licht übriggeblieben. Ich wollte den anderen davon erzählen, aber die Zeit drängte, denn die *Grimalkin* musste sturmfest gemacht werden, und zwar schnell.

Wir wussten, dass es ganz kräftig wehen würde, deshalb musste alles gesichert und seefest gemacht werden. Alle losen, unbenutzten Fallen wurden dichtgeholt und sicher belegt. Der Baumniederholer, der den Baum nach unten hält und damit das Großsegel abflacht, wurde mit der Winsch so fest angeknallt, wie es nur ging. Spinnakerbaum und Jockeybaum (der Ausleger für den Spinnakerachterholer) wurden eingehakt und festgelascht. Gemeinsam bereiteten wir die *Grimalkin* auf die sich verschlimmernden Wetter- und Seebedingungen vor. Kein Schiff im Rennen konnte besser vorbereitet sein als wir. Gegen 20.30 Uhr waren wir damit fertig. David stellte die Positionslichter an – rot und grün am Bug, weiß am Heck.

Mike und ich wussten, dass uns ab Mitternacht eine lange, nasse und ermüdende Wache bevorstand. Deshalb beschlossen wir, möglichst noch ein paar Stunden zu schlafen. Wir legten nur unsere Öljacken ab, behielten die Seestiefel aber an, für den Fall, dass wir raus mussten. Auch David war wieder unter Deck – am Kartentisch. Ich wollte mit ihm über die Regatta sprechen, aber ich wusste, dass er sich auf die Kartenarbeit konzentrierte. Ich versuchte, ruhig zu liegen, aber es ging nicht. An Schlaf war nicht zu denken.

Kurz nach 21.00 Uhr stand ich wieder auf und zog mich vollständig an. Diesmal zog ich noch eine zusätzliche wasserdichte Jacke über mein orangefarbenes Ölzeug. Ich hörte, wie die *Grimalkin* mit einem Schrick in den Schoten, also nicht ganz hoch am Wind, mit hoher Fahrt dahinrauschte. Der Bug stampfte und tauchte in die Seen und glitt nicht mehr darüber hinweg. Das Schiff kämpfte sich jetzt durch den höher gewordenen Seegang. Oft klatschte die Leeseite des Bugs auf einen Wellenkamm, sodass der Lärm in der Vorpiek wiederhallte und das Boot vom Kurs abgierte. Als ich durch die Kajüte ging, musste ich am Kartentisch Halt suchen und rempelte dabei David an.

»Pick dich draußen mit deinem Gurt ein, Nick. Die See baut sich noch schneller auf als erwartet.«

David's Gesichtsausdruck sagte mir, dass er sich Sorgen machte, weil sich das Wetter so rapide verschlechterte. Durch das halb geöffnete Niedergangsluk sah ich draußen Seewasser in die Plicht stür-

zen. Das Cockpit war selbstlenzend, aber meine Mitsegler waren total durchnässt. Während ich an Deck stieg, hörte ich ein seltsames, gespenstisches Geräusch, fast wie ein Tierschrei. Ich begriff, dass es die Steuerbord-Fockschot war, die sich unter der ungeheuren Belastung reckte. Inzwischen war es dunkler und eiskalt. Der böige Wind piff mir um die Ohren, auch wenn ich eine Kapuze aufhatte, und meine Augen versuchten sich nach der relativ hellen Kajüte an die Dunkelheit anzupassen. Bevor ich die letzten vier Stufen hochstieg und ganz an Deck trat, pickte ich den Karabinerhaken meines Sicherheitsgurtes an dem kräftigen U-Bolzen ein. Als ich zusammen mit Dave, Gerry und Matt sicher in der Plicht saß, bekam ich erst richtig mit, was inzwischen los war. Es war unglaublich, wie schnell sich alles geändert hatte. Manche Wellen waren jetzt über zehn Meter hoch, und auch ihre Form schien sich verändert zu haben: Sie waren zugleich länger und steiler.

»Mensch, wir machen wirklich Fahrt«, rief ich Matt zu, der am Ruder saß. »Was ist mit der Windrichtung ...? Ändert sie sich?«

»Ja, die ganze Zeit«, schrie er zurück. »Der Wind schralt immer mehr.«

Als wollte die *Grimalkin* das unterstreichen, legte sie sich in einer heftigen Bö stark über. Matt reagierte, indem er die Pinne von sich wegdrückte, um anzulufen. Das nahm den Druck aus den Segeln. Die *Grimalkin* gehorchte und segelte mit weniger Krängung weiter, vorher krachte aber noch eine beachtliche Welle aufs Vorschiff. Nachdem wir die Bö pariert hatten, rief Matt mir aufgeregt weitere Informationen zu.

»Das passiert jetzt immer öfter. Ich kann auch die Pinnenverlängerung nicht mehr benutzen – der Druck ist einfach zu stark.« Er saß nicht mehr auf dem Seitendeck, sondern sicher innerhalb der Plicht auf der Sitzbank und hielt die hölzerne Ruderpinne mit beiden Händen, ohne den Pinnenausleger – die Verlängerung aus Metall – zu benutzen. »Wahrscheinlich bekommen wir noch mehr Wind; wir sind unheimlich schnell. Diesmal könnte es unser Jahr werden, Nick.«

In diesem Moment schien es tatsächlich so. Falls der Wind durchstand, hatten wir wirklich gute Karten. Dann berichtete Matt, dass die Wache wegen der wechselnden, ungleichmäßigen Windstärke die Segel gekürzt habe. Während ich unter Deck war, hatte man zwei Reffs ins Großsegel eingebunden und auch die Vorsegel gewechselt. An Stelle der Genua 1 war zunächst die Nummer 2 gesetzt worden, dann die noch kleinere Nummer 3, also die Arbeitsfock. Dadurch lief das Boot bei dieser Windstärke sicherer.

Ich sah auf die Zifferblätter des Kombigerätes (Speedometer und Windmessgerät), das beim Kompass angebracht war. Die weiße Nadel, welche die Windgeschwindigkeit anzeigte, pendelte wild zwischen 30 und 35 Knoten. Das waren volle 7 Windstärken – wirklich nicht schlecht.

Ich wusste, dass wir in den nächsten ein, zwei Stunden sicherlich 8 Windstärken bekommen würden. Und es war nicht daran zu zweifeln, dass wir bei diesen Windstärken in der Zeit, wenn ich Wache hatte, also zwischen Mitternacht und 4.00 Uhr morgens, den Felsen umrunden würden. Ebenso war mir klar, dass unser Kurs in ein Gebiet führte, wo der Golfstrom starken Einfluss hatte und der Tidenhub zu den höchsten auf der Welt gehörte.

David schob seinen Kopf mit Kapuze aus dem Niedergang und pickte seinen Gurt ein. Vom Niedergang aus rief er Gerry zu: »Hast du schon mal erlebt, dass der Wind so schnell auffrischt?«

Gerry schüttelte den Kopf, denn es stimmte: Ich war erst vor etwa 15 Minuten an Deck gekommen und hatte die Wetteränderung in dieser kurzen Zeit mitbekommen. Die Seen, die die Böen vor sich hertrieben, waren noch mächtiger geworden und erreichten mindestens 12 Meter Höhe.

»Warte, Matt, ich lös dich für eine Weile ab.« Nachdem David sich weiter achtern eingepickt hatte, nahm er Matthew die Pinne aus der Hand. Ich beobachtete, wie sein Blick zwischen dem Kompass und dem Anzeigergerät für Fahrt und Windgeschwindigkeit hin- und herging. Mit seiner schnellen Auffassungsgabe kombinierte er sofort die Windrichtung und -stärke. Ich sah, wie er das Wort »merde« murmelte und welchen Blick er Gerry zuwarf. Dieser Blick sagte alles: David hatte ein ganz mulmiges Gefühl. Dieser Wettersturz war auch für ihn unfassbar.

»Gut Kurs gehalten?«, fragte David Matthew, wobei er sich um einen einigermaßen gefassten Ton bemühte.

Matt nickte. »Es weht wirklich heftig ... 35 Knoten, oder? Wenn es noch viel mehr wird, überlege ich, ob wir noch ein Reff ins Großsegel binden sollten – vielleicht auch statt der Nummer 3 die Sturmfock setzen?«

David stimmte zu. »Matt, Mike, wir machen das jetzt gleich – sicher und schnell.«

Das kleinste Segel an Bord, die Sturmfock, wurde angeschlagen und gesetzt, die Arbeitsfock durch das Vorluk unter Deck gestopft. Das dauerte ungefähr 15 Minuten, danach waren wir alle erledigt. Sobald aber das kleinere Segel dichtgeholt war, schien die *Grimalkin*

erleichtert aufzuatmen. Die Erleichterung war jedoch nur von kurzer Dauer, denn Wind und See ließen nicht nach, sondern nahmen noch weiter zu. Die Wellen wurden höher und folgten schneller aufeinander.

Inzwischen war es 21.35 Uhr, noch mehr als zwei Stunden bis zu meiner Wache mit Mike. Von der Backbordseite des Cockpits aus beobachtete ich, wie weiße Wellenkämme immer wieder das Vorschiff überspülten, und ich hörte die See dumpf an den Bug und an Deck schlagen. Hinter uns war die See noch gröber geworden, einzelne Wellen türmten sich besonders hoch auf, und die Wellenhöhen nahmen außerordentlich schnell zu. Auch die Windgeschwindigkeit hatte sich noch erhöht. Die tanzende Nadel des Anemometers zeigte jetzt Stärke 8.

»Ob das jetzt der Höchstwert ist?«, wandte sich Mike an David.

»Sollte es wohl.«

Wir bekamen immer wieder kalte Seewasserduschen, die uns trotz der fest geschlossenen Kapuzen durchnässten. Wegen der Gischt, die uns böseartig ins Gesicht wehte, konnten wir nur wenig sehen. Der Himmel war schwärzer als schwarz, der Mond versteckte sich. Ab und zu konnten wir eine der tief dahinjagenden Wolken erkennen. Besonders bemerkenswert waren die unerbittlichen Böen. Fast jeder Windstoß war stärker als der vorige, und der Lärm um uns herum schwoll immer mehr an.

Die *Grimalkin*, unser starkes, treues Arbeitspferd, kämpfte sich weiter durch die immer größere See. Ich beobachtete David und Matthew, der neben ihm saß. Beide blickten vom Masttopp zum Kompass, vom Masttopp zum Windmessgerät. Ich sah auf die Nadel des Anemometers. Mist, sie zeigte 45, manchmal an die 50 Knoten. Das waren 9–10 Windstärken, und diese Zunahme war innerhalb weniger Minuten erfolgt. Der Kompass pendelte jetzt wie verrückt umher. Jedes Mal, wenn die *Grimalkin* einen der gewaltigen Wellenberge erklettert hatte, hörte das Pendeln der Kompassrose kurz auf. Sie zeigte David einen Kurs von 330 Grad, aber die Böen und der Seegang brachten uns immer wieder aus der Richtung.

»Übernimm die Pinne, Gerry«, brüllte David. »Ich muss versuchen, unsere Position zu bestimmen, und eine Wettervorhersage suchen ... muss herausfinden, was zum Teufel hier vor sich geht.« Die letzte Position hatte David gegen 17.15 Uhr in die Karte eingetragen.

Es war sehr schwer, aber irgendwie schaffte David es, Gerry die Pinne zu übergeben. Sobald Gerry über den Kompass gepeilt hatte

und Kurs hielt, mühte David sich ab, zum Niedergang und in die Kajüte zu kommen. Wegen der Gewalt des Windes konnte er sich kaum auf den Beinen halten. Er trat uns auf die Füße, stieß gegen unsere Knie und stolperte. Zum Glück bekam er die Achterkante des Schiebeluks zu fassen, sonst wäre er schlimm gestürzt. Auf der Niedergangstreppe blieb er stehen, formte mit den Händen einen Trichter und rief: »Blast alle eure Rettungswesten auf. Daumen hoch, wenn ihr verstanden habt.«

Ich zog den gelben Aufblasschlauch links aus dem Kragen meiner Weste, pustete hinein und hob meinen rechten Daumen als Zeichen, dass ich verstanden hatte. Die anderen taten dasselbe.

Im Schein der schwachen Kajütbeleuchtung gab David vom Niedergang aus weitere Anordnungen: »Also, das Großsegel muss runter.«

Wir steckten mitten in einem ausgewachsenen, unberechenbaren Sturm. David wollte Deck und Kajütdach frei haben, damit wir uns dort ungehindert bewegen konnten. Außerdem sollte der Rudergänger den Blick voraus frei haben, der bis jetzt noch durch Großsegel und Großbaum versperrt war.

David ging unter Deck, und wir machten uns daran, das Großsegel zu bergen – bei diesem Wetter keine leichte Arbeit. Matt klinkte seinen Gurt am Luv-Jackstag ein, sah sich, ohne zu lächeln, kurz zu uns um und kroch dann nach vorn zum Mast, um das jetzt schlagende Segel herunterzuholen. Gischt von den Wellen, die ständig über das Vordeck fegten, klatschte ans Vorliek des Segels und wurde vom Tuch abgeschüttelt. Ich sah, wie eine Segellatte aus der Lattentasche flog und Mikes Kopf nur um Zentimeter verfehlte. Mike beugte sich über die auf dem Kajütdach befestigte Fallwisch, nahm zwei Törns um die Wisch und hielt die holende Part, indem er sich einen Törn um die Hand legte. Nachdem ich den Fallenstopper gelöst hatte, zerrte Matt mit all seiner Kraft das Vorliek des Segels Stück für Stück am Mast herunter.

Bei der Arbeit mit Matt und Mike lehnte ich mich weit nach vorn aus der Pflicht. Wir alle hatten den übermächtigen Elemente kaum noch etwas entgegensetzen. Trotz unserer eingepickten Sicherheitsgurte und der vollständig aufgeblasenen Rettungswesten waren wir sehr gefährdet. Endlich war das Großsegel geborgen und auf dem Baum festgemacht. Der Baum wurde sicher an Deck verzurrt, Schot, Dirk und Reffleinen wurden dichtgeholt und belegt. Anschließend zogen wir uns in das relativ sichere Cockpit zurück.

Von da an sahen wir nur noch uns selbst, das Boot und das Wet-

sein musste aber die französische Vorhersage mit der Ankündigung von 10 Windstärken. Allerdings hatte man uns gesagt, wir sollten uns darum nicht kümmern.

»Wir versuchen beizudrehen«, rief David Gerry zu.

Das Beidrehen ist eine gängige Sturmtaktik und bei schwerem Sturm der logische nächste Schritt. Es bedeutet, dass man das Boot auf einem vorbestimmten Kurs schräg gegen die See laufen lässt, ohne dass jemand steuert, nur mit einem Mann auf Wache – fast wie unter Autopilot. Dazu wählt man zunächst den sichersten Kurs, dann lascht man die Pinne so fest, dass das Schiff auf diesem Kurs bleibt. Auf diese Weise sollte unser Schiff den Sturm sicher abwettern. Außerdem würde die Mannschaft dann etwas dringend benötigte Ruhe bekommen und essen können, während sie auf das Nachlassen von Sturm und See wartete.

Wir versuchten das Beidrehen drei- oder viermal, aber die *Grimalkin* wollte nichts davon wissen. Sie weigerte sich einfach, auf Kurs zu bleiben. Gerry und wir bemühten uns sehr, aber die See war einfach zu steil. Das Schiff glitt an der Vorderfront von Wellenbergen hinab, wie ich sie noch nie gesehen hatte. Die Böen waren so heftig, dass wir ständig riskierten, auf dem Kamm einer Welle querzuschlagen und dadurch Wind und See von der Seite zu bekommen. Das war sehr gefährlich und konnte sogar dazu führen, dass das Boot auf die Seite geworfen wurde oder durchkenterte.

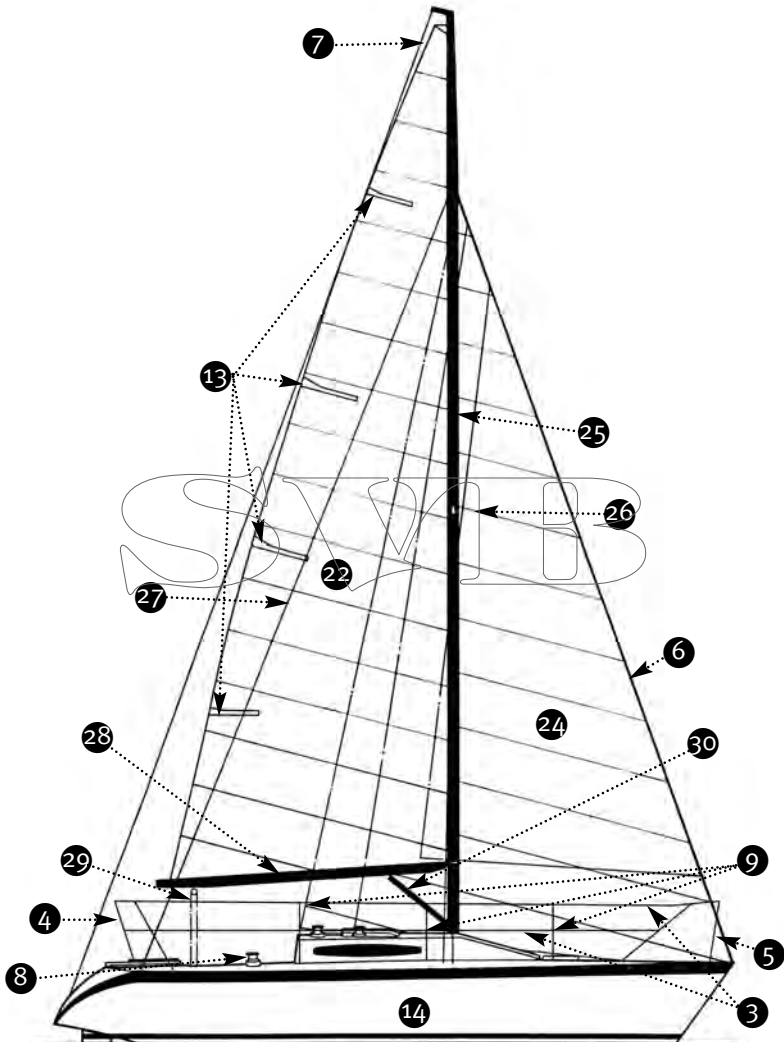
Dass die *Grimalkin* nicht beidrehen wollte, machte David ebenso ratlos wie uns. Was konnten wir stattdessen tun? Auf großen Booten und auf Langkielern war das Beidrehen leichter. Ich hatte es schon oft gemacht, um Stürme abzuwettern. Aber als ich mich umsah, kamen mir doch Zweifel, ob irgendeine andere Yacht, ganz gleich welcher Größe oder Kielform, dieses Unwetter abreiten könnte.

Wir steckten mitten in einem beispiellosen Wettergebilde, wie es noch niemand von uns erlebt hatte. Und wir waren inzwischen weit draußen in der Irischen See, die sich zum Atlantik hin öffnet. Es wäre tödlich gewesen, einfach auf Gegenkurs zu drehen. Dazu waren die Seen einfach zu steil.

Irgendwann und irgendwo hatte sich jemand bei dieser Wettervorhersage furchtbar geirrt. Uns blieb nichts anderes übrig, als die Nacht durchzuhalten. Wir waren mitten in diesen unvorhergesehenen Sturm geraten. Die *Grimalkin* hatte den Point of no Return erreicht – von hier aus war keine Umkehr mehr möglich.

# Anhang 2

## Segelriss und Einrichtungsplan der *Grimalkin*

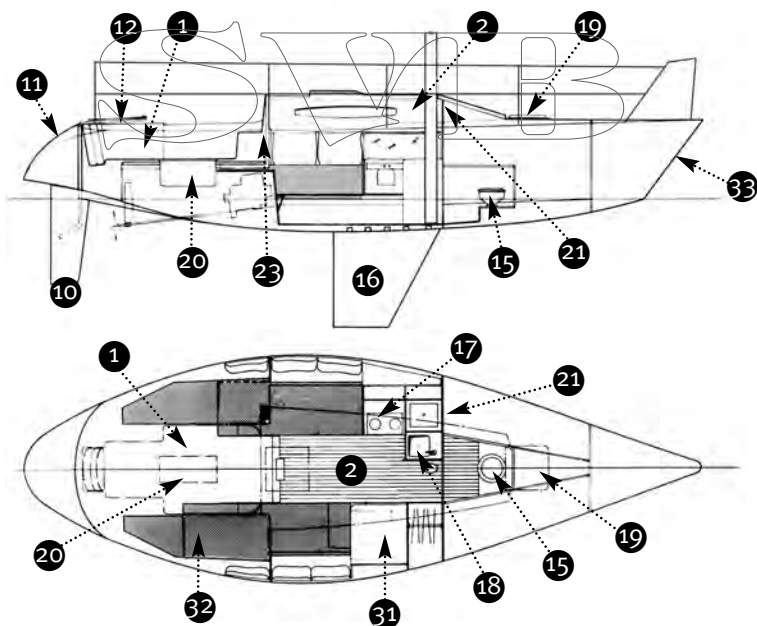


Abdruck mit Genehmigung von Ron Holland, Yachtkonstrukteur,  
und Jeremy Lines, Archivar von Camper & Nicholson



Erläuterung zur *Grimalkin*, einer Nicholson 30,  
über und unter Deck:

- |                       |                                  |                                      |
|-----------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Cockpit oder Plicht | 13 Segellatten                   | 23 Niedergangstreppe<br>oder -leiter |
| 2 Kajüte              | 14 Bordwände                     | 24 Genua/Fock                        |
| 3 Seereling           | 15 Toilette                      | 25 Mast                              |
| 4 Heckkorb            | 16 Kiel oder<br>Kielflosse       | 26 Saling                            |
| 5 Bugkorb             | 17 Kocher                        | 27 Backstagen                        |
| 6 Vorstag             | 18 Spüle                         | 28 Großbaum                          |
| 7 Dirk                | 19 Vorluk                        | 29 Großschot                         |
| 8 Winschtrummel       | 20 Stauraum für<br>Rettungsinsel | 30 Baumniederholer                   |
| 9 Relingstützen       | 21 Schott                        | 31 Kartentisch                       |
| 10 Ruder              | 22 Großsegel                     | 32 Kojen                             |
| 11 Spiegel            |                                  | 33 Bug                               |
| 12 Ruderpinne         |                                  |                                      |



# Danksagungen

## Nick Ward

Ganz besonders danke ich meiner lieben Frau Chris, meinem Fels in der Brandung.

Besonderer Dank gilt auch meinem Sohn Sam und meiner Tochter Lizzie, weil sie mir immer zugehört haben.

Und meiner lieben Schwester Cheryl mit ihrem Mann Bob Drury. Dank an Simon Ward, meinen Bruder, und seine Frau Jane, weil sie mir Selbstvertrauen gegeben und bei den Fotos im Buch geholfen haben.

Ich danke auch John Rousmaniere und Bob Fisher. Es sind Köpfer, die wissen, wie man klare, verständliche Bücher und Artikel über Hochseeregatten schreibt.

Dank geht an meine Nichte Sarah für vernünftige Ratschläge.

Ebenso an Andy Hussey für seine Freundschaft und dafür, dass er Sinéad und mich mit Janet Murphy zusammengebracht hat.

Und an Glyn und Bill Foulkes von Aladdin's Cave Chandleries.

Auch an Simon Sheahan, Jane und »Albi«.

Dank an Liz Saunders von Hamble Sailing Services, Hamble School of Yachting.

Dank an James und Mark Grainger, Keith Grainger und Andrew Howard, die gegenwärtigen Eigner der *Grimalkin* – für die großzügige Aufnahme und die wundervolle Segeltour.

Dank an Marianne und Patrick, die Literaturagenten, und an alle von Adlard Coles und Bloomsbury: Jill Coleman, Janet Murphy, Rosanna Bortoli, Liz Piercy und Nicola Mann.

Dank schulde ich auch meinen lieben Freunden David und Nikki Madsen für ihre Freundschaft und gute Seemannschaft.

Das gilt auch für Nikkis großartige Bilder der *Grimalkin* bei einer Regatta im Solent.

Den Mannschaften der *Fragola* und der *Tai Fat* werde ich für die Hilfeleistung 1979 immer dankbar sein. Christian Schaumlöffel danke ich für die Erlaubnis, seine faszinierenden Fotos meiner Rettung abzdrukken.

Charlie Thornton und Commander »Harry« Harrison von der Royal Navy: danke.

## Sinéad O'Brien

Dank geht an vier großartige Frauen:

Unsere Agentin Marianne Gunn O'Connor – Sie haben an dieses Projekt geglaubt und so viel damit erreicht.

Unsere Verlegerin Janet Murphy – danke für Ihre Geduld, Ihre Anregungen und Beiträge. Es war die reine Freude, mit Ihnen zusammenzuarbeiten.

Dank an unsere Lektorin Mari Roberts – Sie sind fantastisch und haben enorm viel zu diesem Buch beigetragen.

Und an Chris Ward, »das Arbeitstier« – Sie sind die Beste und sollten heiliggesprochen werden.

Dank an Liz Piercy, an alle vom Verlag A & C Black und Nick Trautwein von Bloomsbury US für die Unterstützung dieses Buchs und den Glauben daran.

Ganz besonderen Dank an Noel Pearson – den guten Freund.

Dank an Pam Buckley, die mir zum ersten Mal von Nick Wards Erlebnissen im Fastnet-Rennen erzählt hat. Schon am nächsten Tag begann ich, nach Nick zu suchen.

Dank an Patrick Lynch von der Literaturagentur Marianne Gunn O'Connor.

Besonderer Dank geht an Nick Ward, weil er mich gebeten hat, mit ihm beim Schreiben dieser unglaublichen Geschichte zusammenzuarbeiten.

Ich möchte auch Christian Schaumlöffel, Charlie Thornton und Peter Harrison für die Zeit danken, die sie mir geopfert haben. Ohne sie hätte das letzte Kapitel nicht geschrieben werden können.

Ganz besonderer Dank an Katie O'Brien, Peter O'Brien, Eoin Spencer, Aisling O'Neill, Niamh Byrne, Jill O'Neill und Ian McCarthy für die liebevolle Unterstützung.

Und am meisten danke ich dem Licht meines Lebens, meiner schönen Tochter Eve Buckley.

# Nachweis von Fotos, Auszügen und Artikeln

*Es sind alle vertretbaren Anstrengungen unternommen worden, die Inhaber von Urheberrechten zu ermitteln.*

Fotos veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung der Familie Ward, Stanley Ward, Simon Ward, Chris Ward, Miss Eileen Ramsay, John Eagle, William Payne, Mary Borrett, Gary Griffin, David Cobb, Beken of Cowes, Richard Bennett Pictures (Umschlag vorn) und der Royal Navy (Copyright Britische Krone, Abdruck mit Genehmigung des Leiters von Her Majesty's Stationery Office).

Artikel »Auf der Spur eines Todessturms« (»Tracking a Killer Storm«) von Robert B. Rice, Erstabdruck 1980 in der Zeitschrift *Sail*.

Segelriss und Einrichtungsplan der *Grimalkin* mit freundlicher Genehmigung von Ron Holland, Yachtkonstrukteur, Stuart Roy, Schiffbauingenieur und Jeremy Lines, Archivar von Camper & Nicholson.

Auszüge aus dem Untersuchungsbericht zum Fastnet-Rennen 1979, herausgegeben von der Royal Yachting Association und dem Royal Ocean Racing Club.

Auszug aus *Die Möwe Jonathan* von Richard Bach. A. d. Amerikanischen von Jeannie Ebner. Econ Ullstein List Verlag GmbH & Co. KG, München 2000.

Auszug aus *Spuren im Sand* von Margeret Fishback Powers. A. d. Englischen von Eva-Maria Busch. Brunnen Verlag, Gießen.

Auszug aus *Desiderata* von Max Ehrmann. A. d. Englischen von Bernhard Langenstein.

Für die deutsche Ausgabe © 2003 Pattloch Verlag GmbH & Co. KG, München.