



RÜM HART, KLAAR KIMING

JAN HAMESTER

Schrift // Tom Körber Bild // Team Ocean 60

ER REDET SCHNELL, SO WIE IHM DER MUND GEWACHSEN IST. DENNOCH IST JEDES WORT WOHLÜBERLEGT. MIT DICKEM HAMBURGER AKZENT. GERADER RÜCKEN – GERADES WORT, DAMIT MACHT MAN SICH NICHT ÜBERALL FREUNDE. OKAY, MANCHMAL SCHIESST JAN HAMESTER AUCH ÜBER DAS ZIEL HINAUS, ABER WIE DAS SO IST BEI MENSCHEN, DIE IHR HERZ AUF DER ZUNGE TRAGEN: SIE SIND SENSIBELCHEN MIT EINEM GROSSEN HERZEN. RÜM HART, KLAAR KIMING ODER AUF HOCHDEUTSCH: WEITES HERZ – KLARER HORIZONT. WIR SPRACHEN MIT DEM LEIDENSCHAFTLICHEN SEGLER ÜBER SEIN NEUES BOOT UND SEINE GEPLANTE WELTUMSEGLUNG.

W

ie kamt ihr an das Boot? Das Angebot, eine Class 40 zu segeln, gibt's in Frankreich, in England und noch in den USA, in Deutschland nicht so richtig. Wir hatten einen finanziellen Rahmen zwischen 100.000 und 150.000 Euro. Irgendwann stießen wir auf die Konstrukteure Owen Clarke. So kamen wir auf dieses Boot. Im ersten Moment mochte ich es gar nicht so gern leiden, jetzt finde ich es nur noch super. Ich merkte schnell, dass das Boot in einem Topzustand war. Es wurde zwar schon 2006 gebaut, wurde aber quasi nur einmal von Kapstadt nach Südengland gesegelt. Da hatte es nur wenige Meilen auf dem Tacho. Dann kaufte es ein Apotheker, der es gerade schaffte, damit Round Britain zu segeln. So hatte die ROARING FORTY ungefähr 12.000 Meilen auf dem Tacho, als wir sie kauften. Es ist zwar eine First-Generation-Class-40, wurde aber schon von vornherein für eine Weltumseglung konzipiert. Das merkt man an allen Ecken und Kanten – ein sehr guter Konstrukteur. Ich bin von Owen Clark total begeistert. Offiziell nennt es sich Jazz 40. Die bauen in Kapstadt vorwiegend Offshore-Katamarane. Wie auch immer, die haben bei dem Boot einen sehr guten Job gemacht.

Heavy Duty also? Das Boot ist insofern so sicher, weil es fünf abgeteilte Kammern hat, die du alle einzeln wasserdicht abschotten kannst. Wie bei einem U-Boot. Dann ist es komplett ausgeschäumt. Der nächste Sicherheitsfaktor ist der Kiel. Die neuen Boote haben alle einen Kompositkiel, ich

habe noch einen gusseisernen. Bei den heutigen Booten ist Delamination ein großes Thema und dass man schnell seine Ballastbombe verliert – beides sehe ich hier nicht. Auch beim Thema Mastbruch sehe ich relativ gut aus, weil die neuen aus Gewichtsgründen nur noch mit einem Zwei-Saling-Rigg fahren, bei mir ist noch ein Drei-Saling-Rigg drauf. Mittlerweile habe ich das Boot bei bis zu 40 Knoten getestet und das Ding bewegt sich, auch ohne Backtagen, keinen Millimeter, unglaublich.

Kein Wunder, die neuen Boote werden am Gewichtslimit gebaut und sind dementsprechend empfindlicher. Weißt du, wie dick die HUGO BOSS in der Bodengruppe ist? 2,7 Millimeter, das ist Wahnsinn. Ich verbrachte ja nun viel Zeit

in Les Sables d'Olonne, kenne Alex gut und bin viel mit ihm gesegelt. Schon bei dem 2008/09er-Rennen fiel mir auf, dass nur 50 Prozent der Boote überhaupt noch ins Ziel kamen. 70 Prozent der neuen

Schiffe fielen aus, aber 70 Prozent der alten Schiffe kamen ins Ziel. Die Jungs gehen heutzutage so sehr an die Grenzen und ich denke, dass zu sehr in den Grenzbereichen gebaut wird. Das Problem aller Open-Class-Boote ist, dass sie wahnsinnig schnell sind. So schnell, dass du, vor allem auf Amwindkurs, bremsen musst. Das Geheimnis, so ein Boot heute um die Welt zu segeln, liegt nicht im Gasgeben, das können letztlich alle. Im richtigen Moment bremsen ist das Entscheidende. Steht bei mir sogar im Logbuch.

„Ich bin von Haus aus ein Labertyp.“

„Ich habe kein Minus auf dem Konto, und das ohne Sponsoren. Ich segle nur. Wie geil ist das denn bitte?“

Wie verhalten sich die neuen Third-Generation-Boote?

Die kleben so auf dem Wasser. Die haben eine so hohe benetzte Fläche, was Downwind zwar toll ist, aber auf Amwind eben richtig scheiße. Generell kann man sagen, die First-Generation-Boote sind auf Amwindkursen circa zehn Prozent schneller, aber auf Downwindkursen wieder zehn Prozent langsamer. Das gleicht sich also aus. Es sei denn, du fährst ein reines Transatlantikrennen, bei dem du nur Highspeed-Downwind fährst.

Wie bereitest du dich vor? Für mich ist mein Boot auch mein Zuhause. Ich lebe mit so einem Boot, das ist meine Philosophie. Ich segle jetzt knapp über sechs Monate mit der Kiste, bin über 3.000 Meilen damit gesegelt. Bin jeden Tag am Boot. Du kannst sagen: 50 Prozent segeln, 50 Prozent schrauben. Das liegt an der Power, mit der das Boot segelt. Die Winschen musst du alle zwei Wochen auseinanderbauen. Am Anfang war meine To-do-Liste circa 1.000 Punkte lang, fast alles Kleinigkeiten. Jetzt sind es vielleicht noch 300 Punkte. Die Summe der Kleinigkeiten macht es aus. Dafür musst du so viel wie möglich mit dem Boot segeln. Ich habe nun wirklich keinen Bock, wegen einer Kleinigkeit zu scheitern. Wenn du scheiterst, scheiterst du an mangelnden Erfahrungen und schlechter Vorbereitung. Es kommt auf die Erfahrungen an, die ich mit jeder gesegelten Meile sammle, und dabei kommt es nicht nur darauf an, wie schnell du bist. Man muss ein Gefühl für den Rhythmus des Bootes bekommen – wann ich reffe, welches Segel ich nehme. Die denken immer alle, sie müssten Gewicht sparen. Ich habe ein zweites Groß, zwei Code Zero, ein A2 und ein A3. Wenn ich

ein leichtes Boot fahre und wenn ich weiß, dass es im vorderen Bereich sehr dünn ist, heißt das, dass ich auf Amwind extrem vorsichtig sein muss. Denn wenn du nur fünf Grad zu tief fährst, dann rast du mit guten zehn Knoten über eine vier, fünf Meter hohe Welle. Da muss ja fast schon was kaputt gehen. Die Jungs sollten höher und damit langsamer fahren. Wenn ich mit einer 2.7 Millimeter starken HUGO BOSS durch die Gegend fahre, muss ich genau da ganz vorsichtig fahren. Raumschots kann ich wieder Gas geben. Wenn ein Kiel ab- oder ein Mast einfach so umfällt, kann keiner was dafür. Aber wenn man sich zerlegt, weil man zu viel Gas gibt, ist das eigentlich doof. Wie scheiße ist das denn, wenn du in der ersten Nacht beim Kreuzen in der Biskaya dein Boot verlierst?

Wie läuft die Finanzierung eurer Kampagne? Nur aus Eigenmitteln. Ehrlich gesagt haben wir erst gar nicht nach Sponsoren gesucht. In erster Linie war das Boot für unsere Regattaschule (Team Ocean 60) gedacht, die ich mit Mirjam habe. Insofern lag es genau in dem Budget, das wir hatten. Wenn jetzt einer gekommen wäre und uns 100.000 Euro auf den Tisch gelegt, hätten wir sie natürlich genommen, das ist klar. Auf der anderen Seite sind wir wirklich stolz drauf, dass wir das so hinbekommen haben. Wir finanzieren uns über Geschäftspartner, sieht man ja an den ganzen Flaggen. Im Grunde läuft das so, dass wir die Sachen, die wir nutzen, auch verkaufen. Und wir verchartern das Boot in unserer Regattaschule, sodass auch dort Geld reinkommt. Die Weltumsegelung ist aber nur ein Etappenziel. Hauptziel ist und bleibt die Vendée Globe. Die ist in greifbarer Nähe.



Für 2020 sieht's also gut aus. Mithilfe einer Werbeagentur vermeide ich einfach die Fehler, die ich früher gemacht habe. Ich habe jeden Tag fünf gute Ideen und ich setzte sie auch noch gleich um, das unterscheidet mich wahrscheinlich von anderen. Ich spreche jeden Menschen an, nach der alten Verkäuferweisheit: Mehr als ein Nein kannst du nicht kriegen. Entweder er ist interessiert oder nicht. Zum Beispiel waren in den vergangenen zwei Wochen rund 200 Leute hier am Boot und haben es sich angeschaut. Lediglich zwei Frauen fanden es wohl unangenehm, dass ich sie ansprach. Aber die anderen 198 Leute sind neue Fans und jetzt kommen wahrscheinlich nicht 250.000 Menschen zu meiner Abfahrt im Hamburger Hafen, sondern 250.198. Passt.

Setzt dich das unter Druck? 14 Jahre arbeite ich nun an meinem Traum. Zwischendurch gab es in meinem Leben extreme Höhen und Tiefen. Ich erlitt einen Schiffsverlust, kam bei einem Motorradunfall fast ums Leben, lag anderthalb Jahre flach und ging fast pleite. Dann lernte ich vor vier Jahren die tollste Frau der Welt kennen. Da denkst du, so langsam müsstest du deine Depressionen ja auch mal los sein. Was bekam ich im ersten Winter? Eine Depression. Und im zweiten auch. Die Ärzte stellten mich als manisch-depressiv in die Ecke, haben mir ordentlich Drogen in die Hand gedrückt und gesagt: Wird schon wieder, Junge. Na ja, so ungefähr zumindest. 2002/03 war zum Beispiel eines meiner schlimmsten Jahre, als mein Vater

ziemlich unschön an Krebs starb. Darum widmete ich ihm die Atlantiküberquerung, stellte den vermeintlichen Rekord auf der Christopher-Columbus-Route auf ... und versenke mein Boot. Dass ich da eine Depression bekam, war fast klar. So abrupt abgebremst zu werden plus das Trauma des Untergangs, das bekam ich nur schwer in den Griff. Ich weiß jetzt aber, warum es mir in den vergangenen Monaten oft so schlecht ging, obwohl ich so gut drauf war. In meinem Unterbewusstsein trug ich ständig die Vendée-Globe-Weltumseglungskiste mit mir herum. Und da ich oft genug fünf vor zwölf noch eins auf die Fresse bekam, sodass es letztlich doch nicht klappte, hatte mich diese Erfahrung eher demotiviert. In der Saison war ich mit meinen Jobs voll ausgefüllt, im Winter fiel ich regelmäßig in ein tiefes Loch. Kurz nach der hanseboot. Bäämm. Schluss.

Ulla Meinicke wird bei deinem Start in Hamburg spielen. Wie bist du an sie geraten? Ooch, ich schrieb auch Marius (Müller-Westernhagen) an, aber der Sack hat sich nicht gemeldet. Über fünf Ecken hatte ich eine gute Freundin von Udo Lindenberg kennengelernt und da wollte ich schon Udo anhauen. Aber irgendwie bekam ich dann Ulla in den Kopf. Ich weiß auch nicht, warum, das war wie eine Eingebung. Nachts um 2.45 Uhr hatte ich die Idee, um 3 Uhr hatte ich die Mail verschickt und morgens um 8 Uhr rief ihr Manager an. Ist das toll oder ist das toll? Nun spielt sie bei meiner Abreise in Hamburg.

Mal zurück zum Thema: Du hast jetzt aber kein Wintertrauma, oder? Ein Wintertrauma? Nee, nee, das habe ich ganz bestimmt nicht. Alles gut, ich bin topfit.

Musst du auch sein, nicht wahr? Das Schiff ist total harmlos. Da kannst du dich dreimal mit überschlagen, da passiert nichts. Du kannst 100 Halsen mit festem oder losem Backstag fahren – passiert nichts. Verlierst vielleicht ein Segel oder eine Segellatte. Du kannst bei 70 Grad auf die Fresse kriegen, die ROARING FORTY schießt nicht in den Wind. Was Einfacheres gibt es einfach nicht. Es ist physisch sehr anstrengend. Du siehst ja, dass meine Muskeln nicht gerade weniger geworden sind. Bei der Class 40 fährst du nahezu alles mit sehr hoher Power. Das kommt unter anderem daher, weil das Boot eine Amwindsegelfläche von 115 Quadratmeter hat im Verhältnis zu 4,8 Tonnen Gewicht bei drei Meter Tiefgang und 750 Kilo Wasserballast in Luv. Was da für Kräfte auftreten, ist Wahnsinn. Gutes Beispiel ist vielleicht folgendes: Ich segle bei 25 bis 30 Knoten die Kieler Förde raus – mit einfach gerefftem Groß, die anderen mit Sturmfock und zweifach gerefftem Groß. Dann geht der Wind auf 20 runter und plötzlich hämmert eine 30er-Böe rein und du merkst, äh, das Schiff krängt überhaupt nicht. Es knackt nur höllisch im Gebälk und fährt einfach los. Und beschleunigt. Da merkst du, was da für Kräfte walten. Da müssen die Backstagen einiges entgegenseetzen. Der Mast wird

mit zehn Tonnen hochgepumpt, auf der Oberwanten liegt so viel Kraft, das ist unglaublich. Und diese Power kostet einfach Kraft. Jeder Segelwechsel kostet Kraft. Das Groß zu setzen, das sind 19 Meter Masthöhe mal zwei, das sind 38 Meter. Da weißt du, was du getan hast. Natürlich war es schwieriger, den Kiel einer Open 60 zu kanten. Händisch, wohlgemerkt, nicht hydraulisch. Oder du nimmst die Fock hoch und runter, ziehst den Code Zero hoch, da hast du wieder die 38 Meter vor dir. Oder du ziehst den Spie hoch, dann wieder runter, staust, trimmst, machst, tust. Du bist die ganze Zeit nur in Action.

Stress beim Segeln? Wenn ich hier auf Revierfahrt auf der Elbe bin, habe ich keine Sekunde Ruhe. Okay, ich mache mir auch das Leben schwer. Ich denke dann, die Fock müsste eigentlich dichter. Ach, kannst du auch so lassen. Natürlich muss sie dichter. Ich kann anders nicht segeln. Wenn der Holepunkt nicht zu 100 Prozent stimmt, macht mich das wahnsinnig. Wir haben ja nun die Querschiententechnik, das heißt, du bist immer am Machen und am Tun. Ein bisschen hoch und runter, weil ja dreidimensional verstellbar. Da bist du nur am Tricksen. Traveller ein bisschen rauf oder runter, Backstag ein bisschen dichter. Jedes Mal, wenn sich der Wind um zwei Knoten ändert, bist du am Trimmen. Wenn ich auf hoher See bin und längere Zeit geradeaus fahre, ist das natürlich entspannter, das ist keine Frage.

„Das Boot sah aus wie ein guter gepflegter englischer Rasen. Vier Tage mussten wir das Deck freikärchern.“

Erfahrungen sind also alles? Man braucht sehr viel Kraft, Ausdauer und Kondition. Da Gute ist, dass ich das Boot jetzt schon fast 200 Tage gesegelt habe. Ich optimiere jeden einzelnen Bewegungsablauf. Ich gehe heute ganz anders von achtern nach vorn als in den ersten Tagen. Heute schwebe ich ja fast (grinst). Ich teile mir meine Kräfte anders ein. Auf den vielen Törns im englischen Kanal habe ich gelernt: Wann immer du schlafen kannst, schlafe. Wenn draußen das geilste Wetter ist, blauer Himmel und Sonne, genau dann musst du schlafen. In drei Stunden kann das Wetter ganz anders aussehen, dann brauchst du deine Kraft. Nach 200.000 Seemeilen auf dem Wasser, auch im Schneesturm mit dem Minitransat nach Les Sables D'olonne, um Samantha Davis zu küssen und noch anderen Schwachsinn. Das habe ich immer als Training für die Vendée Globe angesehen. Ein besseres Training kannst du gar nicht haben. Auf See erwarten dich ganz andere Geschichten. Das Haushalten mit deiner Kraft, physisch und psychisch, ist immens wichtig. Da muss ich aufpassen. Ich bin ja so ein Alleinunterhalter. Ich kann mit zehn Leuten an Bord Party machen, aber allein mache ich ebenso Party. Dann singe ich so laut bei Ulla Meinecke mit, dass der ganze Glückstädter Hafen mitklatscht.

Eher voller Emotionen also? Ich bin eher Ellen-MacArthur-mäßig drauf. Sie hat ja auch in ihrer Kajüte getanzt und im nächsten Augenblick geheult. So bin ich auch. Ich habe gerade wieder in Wilfried Erdmanns Buch gelesen, ich treffe Erde auch noch ein paar Mal – eins steht unbedingt im Vordergrund: Ankommen. Und selbst wenn die ganze Elektronik auseinanderfällt. Das Boot steuert sich auf 75 Prozent aller Kurse selbst, wenn du es entsprechend trimmst. Du kannst dann natürlich nicht immer Vollgas fahren. Fährst dann aber immer noch schnell genug. Ich will auf gar keinen Fall aufgeben. Ich habe meine drei VHF-Handys mit, wie Erde auch, für jedes Kap eins. Ich habe meine Seekarten mit, meinen Sextanten, meinen Kompass, meine Erdmann-Petroleumlampen. Es kann alles zusammenbrechen und ich kann noch immer Bescheid sagen, dass ich noch lebe und weitersegle. Ich möchte nicht irgendwann schreiben müssen, mein Autopilot ist ausgefallen und deswegen muss ich aufgeben. Das ist einfach scheiße. Wie viele haben schon aufgegeben, weil ihr Autopilot ausfiel. ☒

*„Gas geben können
letztlich alle. Im richtigen
Moment bremsen ist das
Entscheidende.“*

