



DER MILLIARDÄR UND DER MECHANIKER

Julian Guthrie

Wie Oracle-Chef Larry Ellison den
AMERICA'S CUP
gewann und warum er den Automechaniker
Norbert Bajurin dazu brauchte

EK

DELIUS KLASING

Julian Guthrie

DER
MILLIARDÄR
UND DER
MECHANIKER

Wie Oracle-Chef Larry Ellison den
AMERICA'S CUP
gewann und warum er den Automechaniker
Norbert Bajurin dazu brauchte

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Teil I

Südpolarmeer zwischen Australien und Tasmanien – Dezember 1998	7
Reparaturwerkstatt für Kfz-Kühler und -Klimaanlagen in San Francisco – Herbst 1999	19
Antigua – Mai 2000	25
Yachthafen von San Francisco – Frühjahr 2000	38
Woodside / Kalifornien – Frühlingsbeginn 2000	46
St. Francis Yacht Club – Sommer 2000	55
Golden Gate Yacht Club – Januar 2001	64
Golden Gate Yacht Club – Februar 2001	73

Teil II

In den Bergen von Santa Barbara – Sommer 2001	85
Atherton / Kalifornien – September 2001	93
Von San Francisco nach Neuseeland – Herbst 2001	102
Oracle Basiccamp Auckland in Neuseeland – Winter 2002	115
Redwood Shores / Kalifornien – Frühjahr 2002	118
In der Bucht von San Francisco – September 2003	148
Newport / Rhode Island – Juni 2004	159
Valencia / Spanien – Anfang 2006	165
South of Market / San Francisco – Frühling 2006	170
Valencia / Spanien – Frühjahr 2007	175

Teil III

Woodside / Kalifornien – Frühsommer 2007	191
Woodside / Kalifornien – Sommer 2007	203
Von Bangkok, Thailand, nach Cagliari, Italien – November 2008 bis Frühjahr 2008	220
Anacortes / Washington – August 2008	240
San Diego / Kalifornien – Frühjahr 2009	248
Valencia / Spanien – Februar 2010	254
Von Valencia nach San Francisco – Februar 2010	275
Rancho Mirage / Kalifornien – März 2010	279
Moscone Center / San Francisco – Herbst 2011	294

Alouis Radiators / San Francisco – Herbst 2011.....	298
Stanford University / Kalifornien – Herbst 2011	302

Teil IV

In der Bucht von San Francisco –

Sommer 2012 bis Sommer 2013.....	309
----------------------------------	-----

Der 34. America's Cup – ein mehr als holpriger Start –

September 2013	336
----------------------	-----

Das Comeback – 19. bis 25. September.....	374
---	-----

Anhang

Die Rennen um den America's Cup	405
---------------------------------------	-----

Nachwort der Autorin.....	408
---------------------------	-----

Danksagung	411
------------------	-----

Teil I

»Alle Menschen träumen, nur nicht gleich.«

T. E. Lawrence

Südpolarmeer Zwischen Australien und Tasmanien Dezember 1998

Schnittig, schneeweiß und sensationell schön: So segelte die *SAYONARA* dem Südpolarmeer entgegen. Sie befand sich in einem Revier, das die Antarktis umfließt und für seine tückischen Wellenberge berühmt-berüchtigt ist. Am Steuer seiner 82 Fuß langen und 25 Tonnen schweren Yacht segelte Larry Ellison mit über 25 Knoten vor dem Wind. Er spürte die nasse Luft auf seinem Gesicht und konnte sehen, wie die Feuchtigkeit gegen das massive Großsegel und den Spinnaker schlug. Larry staunte: »Sogar *SAYONARA* ist nicht dafür geschaffen, so schnell zu segeln.« Seine Yacht begann abzuheben, ihr Bug hob sich, und ihr Heck schöpfte dem Wasser seine Gischt ab. Für diesen Winkel zum Wind war die Kohlefaser-Rakete nicht konstruiert worden. Und hatte ihn nie zuvor erlebt. Irgendetwas stimmte nicht.

In seinem roten Ölzeug, die graue *SAYONARA*-Kappe auf dem Kopf, schaute Larry Ellison Brad Butterworth an, einen Neuseeländer mit freundlichem Lächeln, dichtem Haar und einer beeindruckenden Sammlung bedeutender Trophäen. »*SAYONARA* hebt doch nicht wirklich ab«, sagte Larry ungläubig, »es ist großartig, so schnell zu segeln, aber es ist unwirklich.« Vor zwölf Stunden waren sie in eine der anspruchsvollsten Langstreckenregatten gestartet. So schnell, dass sie bereits an dem Punkt waren, den der amtierende Rekordhalter erst nach 24 Stunden erreicht hatte.

Larry und sein 22-köpfiges Segelteam, ein »Who's who« der internationalen Profiszene und Ansammlung prominenter Segler inklusive Rupert Murdochs Sohn Lachlan, hatte den Hafen von Sydney am Samstagnachmittag, dem 26. Dezember, mit Kurs auf Hobart verlassen. In Australien herrschte Hochsommer. Glitzernd beschien die Sonne Hunderttausende von Zuschauern, die entlang der austra-

lischen Küste dem Start des 55. Sydney–Hobart-Rennens zusahen. Mit ihrem blütenweißen Spinnaker und dem Kennzeichen der roten japanischen Sonne – Larrys Design – eroberte SAYONARA früh die Führung im 624 Seemeilen langen Klassiker durch die Tasmanische See.

Larry, 55-jähriger Mitgründer und CEO der Oracle Corporation und etwa 30-facher Milliardär, hatte das Rennen 1995 gewonnen und SAYONARA seitdem mehr als dreimal hintereinander zum Weltmeisterschaftssieg in der Maxi-Klasse gesteuert. Nun wollte er herausfinden, wie viel besser er als Segler in den vergangenen drei Jahren geworden war. »Es wird ein interessanter Test werden«, hatte er sich selbst mit Blick auf sein zweites Sydney-Hobart-Rennen gesagt. Im Sport war eine Klarheit zu finden, die man in der Geschäftswelt so nicht haben konnte. Mit Oracle wollte er immer noch seine Rivalen IBM und Microsoft schlagen, doch das Geschäftsleben glich einem nie endenden Marathon.

Nach jedem abgelaufenen Quartal kam ein neues. Im Sport dagegen gibt es Signaltöne. Dann läuft die Zeit ab. Quarterback Joe Montana, der noch 58 Sekunden Zeit übrig hat, spielt einen hohen Pass ganz weit nach hinten in die Endzone, und Dwight Clarks Fingerspitzen strecken sich zum Fangen – Touchdown. Sie gewinnen die NFC-Meisterschaft gegen die Dallas Cowboys. Muhammad Ali muss sieben Runden schwere Schläge des jüngeren und stärkeren George Forman einstecken, bevor er ihn in der achten Runde k. o. schlägt und den Weltmeistertitel in der Schwergewichtsklasse zurückgewinnt. Basketball-Legende Michael Jordan gelingt mit dem Schlusspfeiff der letzte Sprungwurf gegen Utah Jazz. Er gewinnt damit seine sechste Meisterschaft. Das Spiel ist vorbei. Der Sieger steht fest. Alles eindeutig.

Am frühen Sonntagmorgen des 27. Dezember – es ist der zweite Tag des Rennens – raste SAYONARA mit Kurs auf den südöstlichen Zipfel Australiens dahin. Die Wellen auf der offenen See wurden immer größer und gewaltiger, weil sie hier von keiner Landmasse beeinträchtigt werden können. Auch der Wind hatte kontinuierlich zugenommen. Die Böen erreichten inzwischen eine Stärke von 45 Knoten (etwa 85 km/h), und der Himmel hatte sich verdüstert. Vor dem Rennen hatte der Australische Wetterdienst eine Sturmwarnung herausgegeben. Die Segler wussten, dass es rau werden

könnte. Doch Larry und die meisten seiner Männer an Bord hatten 1995 ähnliche Winde abgewettert.

SAYONARA näherte sich der Bass Strait, jenem Gewässer, das Australien und Tasmanien voneinander trennt und dessen flacher Meeresboden hohen Wellengang und Brandung wie an einem Surfstrand verursacht. Plötzlich wurde SAYONARA von einer 50-Knoten-Böe beschleunigt. Larry steuerte einen tieferen Winkel vor dem Wind, um Druck aus den Segeln und vom Rigg zu nehmen. Doch es war zu spät. Der riesige Spinnaker mit der aufgedruckten japanischen Flagge zerriss wie ein Baumwolltuch. Während der Wind weiter zunahm und immer schwieriger vorherzusagen war, kam der Befehl, den stärksten Spinnaker zu setzen, der sich an Bord befand. Sein Spitzname: der Mini. »Das Segel ist unzerstörbar«, sagte Larry zuversichtlich, während SAYONARAS Bug die weißen Gischberge durchschnitt. Unter Stress agiert der draufgängerische Milliardär hoch konzentriert. Er hatte schon Kunstfliegerei aus Spaß betrieben und in Stürmen vor Hawaii gesegelt. Er hatte sich einmal das Genick gebrochen und wäre beinahe zum Paraplegiker geworden. Und er hatte Oracle mehr als einmal vom Abgrund des Bankrotts zurückgesteuert. Er war der fünftreichste Mann der Welt. Und das nur zwei Jahrzehnte nach der Beinahe-Zwangsversteigerung seines eigenen Hauses, als er die Rechnungen für Wasser und Strom nicht mehr hatte bezahlen können. Seine Hobbys, so hat er es selbst einmal ausgedrückt, waren eine konstante Suche nach alternativer Spannung. An Bord der SAYONARA hatte er jetzt das gleiche Gefühl. Als hätte er gerade seinen italienischen Marchetti-Kampffjet auf der knapp 800 Meter kurzen Landebahn des kleinen Flughafens von San Carlos in der Region der Bucht gelandet: Sein Verstand fokussierte sich, zwang ihn in die Gegenwart. Sein Freund Steve Jobs hatte ihm einmal gesagt, dass die Landung eines Jets auf einer so kurzen Landebahn nicht möglich sei.

SAYONARA segelte an diesem Sonntagmorgen auf direktem südlichen Kurs und wurde gerade wieder heftig von einer massiven Böe angeschoben, als das Unmögliche geschah: Das unzerstörbare Segel versagte. Der Bronzebeschlag des Spinnakerbaums, der mit seinem soliden Gewinde etwa einen halben Meter tief in dem Kohlefaserrohr sitzt, war herausgerissen, und der Mini, der Sturmspinnaker, flatterte wie lose Wäsche im Wind. Mit beiden Händen

am Steuer fragte sich Larry: »Was für eine Kraft ist das, die so etwas anrichtet?«

SAYONARA erreichte nun die 300 Kilometer lange und doppelt so breite Meerenge der Bass Strait, ruppig wie der Englische Kanal. Wie das Bermuda Dreieck hat auch die Bass Strait einen mystischen Ruf, trägt den Spitznamen »Schwarzes Loch«. Es ist ein Revier, in dem Schiffe verloren gingen oder sich in Wracks verwandelten. Und wo Boote wie Zweige zerbrachen. Die stürmischen Winde nahmen abrupt ab, und die Windrichtung änderte sich im Uhrzeigersinn von Rückenwind auf Wind direkt von vorn. Der Sturm schien sich zu verflüchtigen, der Wind beruhigte sich auf weniger als zehn Knoten. Butterworth, Larry und SAYONARAS 34-jähriger Projektmanager Bill Erkelens debattierten darüber, ob sie das große, schwere Vorsegel wieder hochziehen sollten. Larry war dafür, aber Butterworth wollte warten und SAYONARA durch die Übergangszone, also jenes Revier, in dem sich die nördlichen Winde in scheinbar milde südliche verwandeln, nur unter Großsegel manövrieren. Sie warteten zehn Minuten, bis Larry sicher war, dass sie den schlimmsten Bereich der Sturmfront passiert hatten. Er ließ das Vorsegel setzen, übergab das Steuer Butterworth und ging zur Navigationsecke im hinteren Teil des Bootes. Er glitt durch die Luke nach unten und nahm auf einer gepolsterten Bank Platz. Er schaute auf die beiden nebeneinander platzierten Laptops und die Instrumentenanzeige, wärmte sich die Hände und erwartete die Anzeige der Satellitenbilder auf den Bildschirmen. Als das erste der Bilder den Bildschirm füllte, weiteten sich seine Augen. »Hast du schon jemals etwas wie das hier gesehen?«, fragte er.

Mark Rüdiger, SAYONARAS Navigator und Gewinner des gerade erst zu Ende gegangenen Whitbread Round the World Race, studierte die milchige Darstellung und schüttelte langsam den Kopf. Während er auf die wirbelnde, schäumende zyklonale Wolke mit einem Pluszeichen in ihrem Zentrum blickte, beantwortete Larry seine eigene Frage: »Nun, ich schon. Das war in den Wetternachrichten. Und sie haben es Orkan genannt. Das Pluszeichen sind wir. Wir sind im Auge eines beschissenen Orkans.«

Oben an Deck hörte Larry Butterworth' Salve gebrüllter Kommandos. »Es wird hart, Jungs! An alle: Das Vorsegel muss sofort runter! Jetzt!« Der Wind brauchte etwa zwei Minuten, um sich von unter

zehn auf über 30 Knoten zu steigern. Fünf Minuten später waren daraus stramme 50 Knoten geworden. Nun befanden sie sich in einer wesentlich schlechteren Situation als zuvor. SAYONARA segelte mit einer Geschwindigkeit von zehn Knoten in den Wind statt mit nahezu 20 Knoten mit dem Wind. Die Geschwindigkeit des scheinbaren Windes über Deck hatte auf 60 Knoten zugenommen, und das Boot neigte sich in einem 40-Grad-Winkel auf die Seite. Plötzlich war es sehr schwer und gefährlich geworden, sich an Deck zu bewegen.

Einer nach dem anderen verschwanden die Männer unter Deck, holten sich ihre Lifebelts, krabbelten durch die Luke zurück an Deck und hakten sich ein, um nicht über Bord geblasen zu werden. Wer sich an Bord bewegen musste, der hatte immer eine der beiden mit dem Gurt am Körper verbundenen Leinen aus- und am nächsten möglichen »Festmacher« wieder einzuhaken. Und so fort. Es war ein langsamer, methodischer Prozess, ähnlich dem der Bergsteiger.

Chris Dickson, damals SAYONARAS Skipper und damit auf See verantwortlich für das Boot und die Crew und einer der weltbesten Segler mit dem Image einer notorisch schwierigen Führungsfigur, schrie die Männer an. Bevor sie Sydney verlassen hatten, hatte der Neuseeländer das Team Riggtests und diverse Mann-über-Bord-Manöver absolvieren lassen. Die Männer hatten gegrummelt und angemerkt, dass es ein schöner Tag in Sydney und der Hafen doch voller Haie sei. Doch Dickson war keiner, der Ausreden gelten ließ. Die Männer gingen über Bord, und jedes Ausrüstungsteil wurde getestet und nochmals getestet. Dickson hatte bereits Stürme erlebt und sogar in Orkanen gesegelt. Aber auf Booten, die dieser Art von Bestrafungen standhalten konnten. Von SAYONARA zu verlangen, einem Orkan standzuhalten, war, als würde man einen Formel-1-Wagen ins Gelände schicken.

Dickson hörte sich die Debatte über eine mögliche Umkehr und die Aufgabe des Rennens an. Auch er wünschte sich, an einem anderen Ort zu sein. Aber sie waren auf sich gestellt. Niemand würde ihnen helfen. Die Rückkehr wäre ebenso tückisch wie das Weitersegeln. Inmitten des Orkans hämmerten die Wellen wie Wände auf SAYONARA ein. Dickson, der das Segeln schon als Kind gelernt und schon im Teenageralter seine erste Match-Race-Weltmeisterschaft gewonnen hatte, erbrach sich. Andere ebenfalls.

Larry war sicher, dass es keine Umkehrmöglichkeit gab und sich die Bedingungen mit dem weiteren Vorstoßen in Richtung Süden verschlechtern würden. Es waren jene Breitengrade, die Seefahrer die »Brüllenden Vierziger« nannten. Die Winde stürmten jetzt mit Böen bis zu 65 Knoten und einem dissonanten bitteren Zischen und Heulen auf sie ein. Sie waren sehr viel gefährlicher als die Warnungen, die von Regatta-Offiziellen zuvor veröffentlicht worden waren.

Der Regen prügelte auf sie ein. Der Himmel, die See, die Geräusche – alles erschien wie aus einer anderen Welt. Um die Laune etwas aufzuheitern, sagte Larry zu Butterworth: »So habe ich entschieden, meine Weihnachtsferien zu verbringen? Es kostet mich eine Menge Geld, hier in der Bass Strait zu sterben. Wie dumm das doch ist!«

Larrys Bootsbauer Mark Turner mit den Spitznamen Tugsy und Tugboat (dt.: Schlepper) hatte die Schule in Neuseeland im Alter von 15 Jahren geschmissen, um das Bootsbauhandwerk zu erlernen. Nun war er unter Deck mit einem roten Filzstift unterwegs.

»Tugsy, was zum Teufel machst du da unten?«, fragte Larry.

»Ich markiere die Stellen, an denen das Kohlefasergelege delaminiert«, antwortete Tugsy ruhig. Seine blauen Augen blitzten, seine Wangen glänzten rot von den Strapazen an Deck in Wind und Regen. »Die verschiedenen Lagen brechen und reißen auseinander. Das Boot ist in einem ziemlich schlechten Zustand.«

»Was?«, antwortete Larry ungläubig, »der Bug bricht ab? Das ist ja verdammt großartig!«

Tugsy hatte auf Überführungen für Larry und andere schon schlimme Stürme erlebt. Aber nie zuvor hatte er sich mitten in einem Orkan befunden. Segler trainierten nicht für Orkane, weil es einfach nicht vorgesehen war, sich in einem Orkan aufzuhalten. SAYONARA wurde umhergeworfen, ihre Einzelteile ächzten und stöhnten unter den Lasten. Der wachsamer und nur wenige Worte sprechende Tugsy – zutiefst loyal gegenüber Larry und dem Boot – tat, was er konnte, um SAYONARA in einem Stück zu halten. Seit frühester Kindheit liebte er Boote, ob es nun Bilder von Holzflößen oder kleine Einbaum-Boote aus umgestürzten Bäumen waren, die Menschen für ihre ersten Entdeckungsfahrten nutzten, oder dieses schlanke weiße Vollblut, für dessen Schutz er nun verantwortlich war.

Die Sekunden, Minuten und Stunden vergingen wie in Zeitlupe.

Sogar ein Augenblinzeln fühlte sich wie ein kleiner Luxus an. Es gab keinen Weg, das Boot zu verlassen. Mit Angst war nichts zu erreichen. Der Regen attackierte die Haut wie mit Nadelstichen. Larry war normalerweise immun gegen Seekrankheit. Er fühlte sich immer wohl, wenn er seinen Kampfjet in Schleifen und Loopings steuerte. Aber auch er musste sich nun erbrechen. Er übergab sich mehrere Male, während er SAYONARA durch den Sturm steuerte, und hörte dabei jemanden sagen: »Bist du okay, Kumpel?«

»Nicht wirklich«, dachte Larry bei sich.

Der Funkkontakt war abgerissen, die Kommunikation abgeschnitten. Ein Wasserleck zu Beginn des Rennens hatte dazu beigetragen. Larry dachte darüber nach, was passieren würde, wenn das Boot kenterte. Segler könnten unter dem Boot eingeschlossen werden; Wasser könnte über das Boot einbrechen. Das Ruder oder den Bug zu verlieren würde der Sache ein Ende setzen. Würden sie sinken, hätten sie in der kalten See eine Überlebenschance von kaum mehr als 30 Minuten.

Normalerweise lebte Larry in einer Welt, in der jedes Detail perfekt arrangiert war, in der die Schuhe vor dem Betreten eines Hauses ausgezogen wurden, um die feinen Holzböden zu schützen und Dreck zu vermeiden, in der Autos in wohltemperierten Garagen gehegt und frische Blumensträuße kunstvoll arrangiert wurden. Hier und jetzt konnte kein Geld der Welt Sicherheit kaufen. Er starrte in die schwarze Leere. Kein einziger Stern war zu sehen. Sogar der Bug war kaum mehr auszumachen. Er schimpfte mit sich selbst: »Was für ein Idiot kommt hierher, um sich den Fischen als Fraß vorzuwerfen?«

Der Sturm wütete die ganze Nacht, während sich Larry, Butterworth, Erkelens, Robbie Naismith, Joey Allen und Tony Rae am Steuer abwechselten und sich Klick für Klick an Deck bewegten. Mike »Moose« Howard, SAYONARAS 113 Kilogramm schwerer Grinder, im American Football ein Linebacker im Team der Universität von Südkalifornien und ehemaliger Marinesoldat, hatte ihr Handeln zum Krieg mit der See erklärt.

Larry wusste: Je länger der Sturm andauerte, je höher würden die Wellen anschwellen. Auf den Gipfeln der zwölf Meter hohen Wellenberge wurde SAYONARA von 70 Knoten Wind angegriffen. Wie von einer Peitsche wurde SAYONARA dann in den freien Fall gefegt. Bange

Bruchteile von Sekunden dauerte es bis zur Crash-Landung, die sich wie ein Aufprall auf hartem, aber willkommenem Asphalt anfühlte. Dort nahm der Wind in vergleichsweise ruhigen Bedingungen für kurze Zeit auf 40 Knoten ab, bis die nächste Welle in der Höhe eines vierstöckigen Gebäudes anrollte und das Boot wie ein Flugzeug in die Höhe katapultierte, bevor es in den nächsten magenumdrehenden freien Fall ging. Beeindruckt beobachtete Larry, wie Allen und Naismith eine Aluminiumplatte zurechtbohrten und damit den Bug ausbesserten, der sich längst wie ein Strohalm im Sturm bog. Ihre Unternehmung entsprach dem Versuch, ein Auto während einer Achterbahnfahrt zu reparieren.

Nach 36 Stunden Sturm hatte Larry mit Ermüdung und Dehydrierung zu kämpfen. Der Versuch zu schlafen machte alles nur noch schlimmer. Wenn das Boot im freien Fall war, übertrug sich das auf die Männer in den schmalen Kohlefaserkojen. Man konnte die Kojen zwar mithilfe eines Flaschenzugs v-förmig zusammenziehen, um das Herausfallen zu vermeiden. Doch das half unter diesen Umständen kaum. Larry hatte bei seinen Segelregatten immer ein paar Snickers und Sardinenbüchsen dabei, doch auf dieser Reise gab es keine Hoffnung auf Nahrungsaufnahme. Sogar jeder Schluck Wasser kam wieder hoch. In einem kurzen Moment der Erleichterung sprach Larry über die Gefahren eines WC-Besuchs im Orkan. Es war pechschwarz unter Deck. Jedes Mal, wenn sie in den freien Fall gingen, wurde er durch die Luft und gegen die Kabinendecke geschleudert. »Ich hätte mir ganz leicht das Genick brechen können«, sagte er, »doch das wäre irgendwie ein entwürdigender Tod gewesen.«

Wieder zurück an Deck, warf Larry einen Blick auf die rollende See und hatte eine Idee. SAYONARA segelte auf Steuerbordbug. Die Wellen brachen über die rechte Seite herein. Larry sagte Rüdiger, dass er auf Backbordbug wechseln wolle.

»Dadurch hätten wir einen besseren Winkel zu den Wellen. Ich möchte in Lee von Flinders Island kommen«, sagte Larry in der Gewissheit, dass es die Wellen sind und nicht der Wind, die Segler töten. »Je dichter wir der Insel kommen, je mehr werden die Wellen durch sie blockiert.«

»Ich bin nicht ganz sicher, ob es für die Regatta das Beste ist«, sagte Rüdiger, »ich werde mit Chris darüber sprechen müssen.«