

Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Sonderdruck aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, Technik und Motor, vom 23. April 2002

Mehr Meer muß nicht sein

Hohe Erwartungen an ein Tief / Schwerwettersegeln auf der Nordsee mit einer Swan /
Von Walter Wille

Kurt ist vorbereitet. Seine dicken Klammotten hat er dabei, das Ölzeug und seine gute alte „Kampfkappe“: Die dunkelblaue Mütze der Sorte Zipfel wärmt schon seit 20 Jahren zuverlässig die Ohren. Seine Pfeife, in der er mit der ganzen Gelassenheit des gemütlichen Genießers mehrmals täglich ein Kraut namens Borkumriff zum Glimmen bringt, hat er sich sturmfest umbauen lassen, mit Blechfassung und Deckel auf der Öffnung, damit es nicht so hineinbläst. Kurt ist kein Anfänger, sondern Vorsitzender eines Segelklubs in der Schweiz. Am Ohr trägt er einen schmucken Gold-Anker, an der Halskette ein Steuerrädchen. In Schweden, Irland, England ist er schon gesegelt, in Italien, Kroatien, Frankreich, Griechenland. Und natürlich daheim auf dem Zürichsee, wo seine kleine 23-Fuß-Jeanneau liegt. Aber diesmal, da geht es um etwas ganz anderes.

Zum ersten Mal sucht Kurt richtig schweres Wetter. Die Chancen, es zu finden, stehen bestens zu dieser Zeit an diesem Ort: Nordsee, Ende März/Anfang April. Zum ersten Mal, gibt er ganz offen zu, hat er ein Mittel gegen Seekrankheit eingepackt. War bisher noch nie nötig gewesen. Aber diesmal ein notwendiges Übel? Zwölf Stunden Zugfahrt durch die Nacht von der Schweiz bis nach Cuxhaven hat der Zweiundvierzigjährige zusammen mit seinem Seglerfreund Hansruedi, 48, auf sich genommen, um zu erfahren, wie scharfe Salzlucht mit einer Prise Grusel schmeckt. Obwohl ein Kumpel, der viel herumgekommen ist mit dem Boot, ausdrücklich gewarnt hatte: einmal Deutsche Bucht, nie wieder Deutsche Bucht.

Immer wieder Deutsche Bucht heißt es für „Charisma“. 22 harte Jahre und viele Schwerwetter-Törns mit nach Herausforderung suchenden Gästen haben ihre Spuren hinterlassen auf der noch immer stolzen Swan 441. Skipper Constantin Claviez hält die 13 Meter und 54 Zentimeter lange Slup,

Baunummer 036 der finnischen Nautor-Werft, technisch in tadellosem Zustand. Mit 12,6 Tonnen Verdrängung und fast sechs Tonnen Ballastanteil ist sie nach heutigen Maßstäben ein schweres Kaliber. Aber: Ein hibbeliges Leichtgewicht moderner Bauart mit jollenartig flachem Unterwasserschiff, das jede Wellenbewegung mitmacht und die Crew heftig durchschüttelt, das ins Wellental kracht, statt sauber und weich einzusetzen, wäre wohl nicht magenfreundlich genug für das, was bevorsteht. Diese Swan, ahnt man beim Bunkern der Vorräte für eine Woche, wird ein bißchen brauchen, bis sie ins Rennen kommt. Dafür, hofft man beim Auslaufen aus dem Hafen, wird sie auch Schlimmes mit Ruhe ertragen und ihre Besatzung schonen.

Mit dem Schonen hat es allerdings so seine Grenzen. Dafür sorgt Skipper Claviez, der virtuos die gesamte Segel-Klavatur nutzt. Fünf verschiedene Vorsegel, Großsegel und Ersatzgroß sowie 180-Quadratmeter-Spinnaker zählen zur Yacht-Garderobe, dazu Sturmfock und Trysegel in Handtuchgröße, von deren Existenz ein Familiensegler nur aus Schilderungen schrecklicher Unwettertörns weiß. Rollsegel? Mögen eine bequeme Sache sein, die-



Zweites Reff, aber ruhiges Wasser: Starker Wind und Strömung schieben in dieselbe Richtung

ser Skipper jedoch fährt die Vorsegel „konventionell“. Er nutzt nicht die Rollanlage zum Reffen, sondern läßt die Mitfahrer schuften und die Segel wechseln. Einpacken, auspacken, anschlagen, abschlagen, setzen, bergen – das ist die sportlichere Variante und letztendlich auch die befriedigendere für seine Gäste, die normalerweise schon einiges an Erfahrung mitbringen, wenn sie zum Schwerwettertraining antreten. Nur wenn es gefährlich werden könnte, wenn die Crew erschöpft ist, wird mit der Rollanlage gerefft.

Soviel zur Theorie. In der Praxis vergehen drei lammfromme Ostertage ohne Reff. Nicht ein einziges ist notwendig. Drei Tage vor Helgoland, Deutschlands einziger Hochseeinsel, und die Mannschaft ist weit davon entfernt, erschöpft zu sein. In voller Montur, tatendurstig und schon leicht gefrustet sitzt sie im Cockpit und wartet auf Wind. Noch kein Spritzer auf der teuren Transocean-Tracht aus High-Tech-Fasern, noch keine echte Bewährungsprobe für Kurts Patent-Pfeife. Dafür leises Murren über das Wetter: Es ist zu schön! Ja, da gibt es ein feines Sturmtief über Island, das sich wunderbar an „Charisma“ austoben könnte. Doch ein sattes Hochdruckgebiet über Mitteleuropa läßt es nicht zum Zuge kommen. Das ist bitter, das ist nicht das, was man gebucht hatte.

Die Nordsee döst bleiern vor sich hin, während Constantin Claviez von acht Windstärken erzählt, von sich überschätzenden und übergebenden Mitseglern, die apathisch in der Pflicht kauern, statt mit anzupacken. Manchmal weht es genug für ein Stück unter Segel, dann muß wieder die Maschine bemüht werden. Mal scheint die Sonne wie durch Milchglas, mal ist sie ganz verschwunden. Hin und wieder wirft sie künstlerisch ein paar gleißende Flecken auf die dunkle See – ein Naturspektakel ganz allein für „Charisma“. Ein Seehund streckt den Kopf aus dem fünf Grad kalten

Wasser und guckt, als wundere er sich, so früh im Jahr auf eine einsame Yacht zu treffen. Er scheint das Wetter zu genießen, im Gegensatz zu Kurt, Hansruedi und dem Düsseldorfer Jörg, der mit 31 der jüngste an Bord ist. Nur ein guter Wetterbericht, also ein Schlechtwetterbericht, könnte sie wirklich aufmuntern.

Dabei ist keiner der drei ein Draufgängertyp, der wildentschlossen seine Grenzen ausloten will. Alle sind sie besonnene Segler, die dazulernen wollen. Um sie zu beschäftigen, bespricht Constantin Claviez das Verhalten in Notfällen, läßt das Bergen eines über Bord Gefallenen üben. In Sachen Sicherheit ist „Charisma“ mit allem ausgestattet, was die Technik hergibt: GPS, Radar, Sprechfunk, Wettempfänger, Barograph, dazu GMDSS-Marinedekoder, mit dem Seenot- und Wettermeldungen empfangen werden, sowie eine Epirb-Boje, die einen eigenen Notfall über Satellit innerhalb von Sekunden der Seenotleitstelle melden würde. Ganz und gar vertraut der Profiskipper der Elektronik jedoch nicht: Bei der Navigation benutzt er statt eines Kartenplotters nach wie vor althergebrachte Papier-Seekarten. Damit hat er den besseren Überblick und ist gegen Ausfälle gewappnet.

Der Hamburger ist ein gründlicher, gewissenhafter Mann. Vielleicht liebt er deshalb die Nordsee, vielleicht hat sie ihn dazu gemacht. Selbst bei leichtester Brise wird die automatische Rettungsweste getragen. Erst wenn man im Hafen festgemacht hat, schärft er seinen Gästen ein, kann man sich sicher sein. Mit seinen 38 Jahren hat der gelernte Industriekaufmann schon 90 000 Seemeilen und vier Atlantiküberquerungen hinter sich, er kennt die Karibik, den gesamten Ostseeraum, Spitzbergen, Island, die Shetlands, die Lofoten. Die Deutsche Bucht hält er für eines der anspruchsvollsten Reviere der Welt, und das Seehandbuch gibt ihm recht: Es warnt vor Untiefen, wandernden Sänden, weit seawärts reichenden Bänken, Grundseen in den Seegatten, häufig aufländig wehenden Stürmen, oftmals schlechter Sicht, dichtem Verkehr aus Containerschiffen, Tankern, Bäderdampfern, Fischkuttern, Behördenfahrzeugen sowie den starken Gezeitenströmen. Da fährt man nicht nur mal so eben raus, sagt Claviez, das verlangt nach umsichtigem Verhalten und Revierkenntnis.

„Charisma“ tastet sich durch graue Dunstglocken, hält respektvoll Abstand von Ölverladeplätzen, fädelt sich an dicken Pötte vorbei, die in der Außenreedee vor



Schräge Gestalten hoch am Wind: Die Nordsee schickt einen eiskalten Gruß

Fotos Walter Wille

der Wesermündung auf Lotsen oder die richtige Tide warten. Ebbe und Flut bestimmen auch den Rhythmus der Reisegruppe, entscheiden darüber, wann geweckt und gefrühstückt wird, ob Hörnum auf Sylt anzusteuern ist oder besser Wilhelmshaven. Mit dem Strom sind sieben Knoten Fahrt durchs Wasser manchmal fast zehn Knoten Fahrt über Grund, kentert der Strom, kann es passieren, daß man nur noch mit vier Knoten Fahrt über Grund herummurkst. Wer zu spät kommt, den bestraft die Tide. Stundenlang dagegen andampfen kostet Zeit und Nerven. Folgen Wind und Strom der gleichen Richtung, kann das Wasser glatt wie eine Autobahn sein, arbeiten sie gegeneinander, bauen sich ganz eigenartig fiese Brecher auf. Das soll die deutschschweizerische Segeltruppe bald erfahren. Sie hat es ja so gewollt.

Der erste Tag, an dem es heftig bläst, kündigt sich mit einer unruhigen Nacht an: durch das Knattern der Flaggen an den Masten im Hafen, das Singen des Winds in den Wanten, das unruhige Zerren der Swan an den Festmacheleinen. Frühmorgens, eine Stunde nach Hochwasser, bricht „Charisma“ in Wilhelmshaven auf, rauscht mit Wind und Strom von achtern komfortabel aus der Jade heraus, macht einen langen, schnellen Schlag nach Nordosten, geht an der Heultonke Süderpiep mit Kurs auf Büsum hoch an den Wind – und dann bekommen Kurt und Co. eins auf die Kampfmütze. Starkwind gegen Strom macht die

Nordsee fuchsteufelswild. Mit der ersten Kaltwasser-Ladung ins Gesicht verschafft sie sich Respekt, in einem Stakkato aus kurzen steilen Wellen rennt sie gegen das Boot an, versetzt ihm Schlag auf Schlag, wäscht das Deck und läßt den Pegel in den Stiefeln steigen. Wende auf Wende verlangt der Skipper in der engen Süderpiep-Rinne zwischen trockenfallenden Sänden, es wird gekurbelt, bis die Köpfe in der Signalfarbe der roten Fahrwassertonnen leuchten. Mitunter krängt „Charisma“ so, daß die Reling auf Tauchstation geht, dem Genauatimmer auf dem gebluteten Seitendeck die Beine weggerissen werden, bis er im grünweiß schäumenden Wasser zappelt. Mehr Meer muß nicht sein.

In diesen Stunden zwischen Frieren und Schwitzen, in denen man nur gemeinsam als Team mit heiler Haut das Ziel erreicht, wachsen der Abteilungsleiter eines IT-Unternehmens, der Quality Manager einer Gruppe von Papierfabriken, der junge Werbetexter, der nächstes Jahr an einer Transatlantik-Regatta teilnehmen will, zu einer Crew zusammen. Ein verbindendes Erlebnis, bei dem Kurt alles gebrauchen konnte, die dicken Klamotten, das Ölzeug, den Pfeifendeckel. Und das Beste: Die Pillen hätte er zu Hause lassen können.

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv. www.faz-archiv.de/ sonderdrucke.