

# Respekt vor Naturgewalten

Alle reden über die erfolgreiche Sturmtaktik von Profi-Skipper und Swan-Eigner Constantin Claviez bei der Hochseeregatta Helgoland-Edinburgh zum Ende der Nordseewoche. Er spricht mit uns über ein Thema, das viel schwerer wiegt: die Verantwortung des Kapitäns in und vor lebensgefährlichen Situationen.

Erst Helgoland-Edinburgh, dann das berühmte-berüchtigte Fastnet-Race: Constantin Claviez, seit vielen Jahren Mitglied der Kreuzer-Abteilung, lässt in diesem Jahr wenige Großereignisse liegen. Mit Abstand einiger Wochen reflektiert er im Gespräch die Stunden, in denen er die Teilnahme an der stürmischen Wettfahrt nach Schottland abwägen musste. Welche Lehren er daraus zog und was vielleicht auch andere Skipper daraus lernen können.

**Kreuzer-Abteilung: In Deinem persönlichen Resümee schreibst Du sinngemäß: Das Auslaufen in einen prognostizierten Sturm war überhaupt nur denkbar, weil das Helgoland-Edinburgh-Race als Höhepunkt der Nordseewoche 2013 anstand. Das liest sich nach einem eigentlich nicht auflösbaren Widerspruch.**

**Constantin Claviez:** Nach meinem Ermessen

mit 200.000 sm Erfahrung war es nach ausführlicher Beschäftigung mit der Wetterlage verantwortbar, an der Startlinie zu erscheinen, da wir mit meiner Nautor's Swan über eine sehr gute und bewährte Yacht verfügen. Ich war darüber hinaus überzeugt, eine charakterstarke Crew an meiner Seite zu haben, die mir vertraut.

**KA: Nachdem zwei Gäste wegen persönlicher Befürchtungen abgemustert hatten...**

**CC:** Die Vorbereitungen beginnen im Kopf, so auch die mentale Einstellung sich auf was einzulassen, etwas man auch wirklich will. Insofern war es gut, dass die Entscheidungen der beiden Crewmitglieder vor der Hochseeregatta getroffen wurden. Die nominelle Schwächung der Crew war gleichzeitig eine Stärkung der Motivation des verbleibenden Teams.

**KA: Du schreibst weiter: Bereits im Vorfeld haben wir die mögliche Wittertaktik bzw. Rou-**

Für schweres Wetter gemacht: die Swan 441 „Charisma“



**tenführung besprochen und die wahrscheinliche Taktik mit dem Kurs durch den Kern des Tiefs festgelegt. Wie weit hast die Crew in Deine Entscheidungen mit einbezogen?**

**CC:** Vor der Entscheidung kam die Sondierung – das Ausloten der taktischen Möglichkeiten dem bevorstehenden schweren Wetter zu begegnen. Jedes Crewmitglied konnte sich einbringen und in unseren Crewbesprechungen die persönliche Einschätzung dazu äußern. Die endgültige Sturmtaktik habe ich erst während der Hochseeregatta beschlossen, als die Wetterprognosen sich im Verlauf der Regatta tatsächlich bestätigt hatten.

**KA: Läuft der Skipper nicht Gefahr, seine Entscheidungskompetenz in Frage zu stellen, wenn er die Crew zu sehr einbezieht?**

**CC:** Nein, im Gegenteil. Ich halte es für transparent und vertrauensfördernd. Segler mit Erfahrung wissen um die Bedeutung der Flexibilität, wie variabel wir auf die Kräfte der Natur reagieren müssen. Je mehr kompetente Meinungen ich zu einem Sachverhalt höre, desto größer ist mein Fundament.

**KA: Gab es während der Sturmfahrt, trotz der einhelligen Entscheidung, Momente, in denen Du oder einige aus der Crew das Auslaufen ernsthaft bereut habt?**

**CC:** Nein. Ich finde es großartig die Naturgewalten mit einem im Verhältnis kleinen Schiff in der Weite des Meeres kontrolliert zu erleben. Unser Segelsport lebt vom Arrangement, mit der Natur die Kräfte der Physik zu nutzen. Diese Erlebnis auf hoher See mit stürmischem Wind haben uns alle geprägt. Natürlich hat jedes Crewmitglied auch gelitten und musste mit Selbstdisziplin gegen die Erschöpfung an arbeiten. Ich bin jedoch überzeugt, dass niemand meiner Crew es bereut hat, das alles mit einem hohen Maß an Einsatzwillen so zu schaffen.

**KA: Welche generelle Lehren als Skipper hast Du für Dich aus der Edinburgh-Fahrt gezogen und was würdest Du anderen Skippern mit auf den Weg geben?**

**CC:** Die generellen Lehren habe ich während meiner Laufbahn als Skipper gelernt. Gemäß meinen Erfahrungen wusste ich, was diese Wetterlage bedeutet und was ich der Crew, dem Schiff und mir zumuten konnte. Mein Verständnis ist es, sich ohne Angst, aber mit Respekt der Seefahrt zu stellen. Die Verhältnismäßigkeit zwischen dem unbedingten Siegeswillen bei einer Hochseeregatta und dem Respekt gegenüber den Auswirkungen von Naturgewalten auf hoher See muss jeder Schiffsführer in eigener Verantwortung entscheiden.



### CONSTANTIN CLAVIEZ

Skipper mit 200.000 sm Erfahrung, Eigner der Swan 441 „Charisma“, Baujahr 1980

Schwerwettertrainings auf der Nordsee und Englischer Kanal, 11 Überquerungen des Atlantik, Nordmeertörns über Jan Mayen, rund um Spitzbergen sowie von der Karibik entlang der Ostküste Amerikas bis Neufundland.

Regattateilnahmen: Nordseewoche, Rolex Fastnet Race, Atlantic Rally for Cruisers, DaimlerChrysler North Atlantic Challenge, HSH Nordbank Blue Race.

[www.charisma4sea.de](http://www.charisma4sea.de),  
[www.schwerwettertraining.de](http://www.schwerwettertraining.de)



Auffallend anders: Mit dieser extremen Kurswahl durch das Auge eines Sturmtiefs hatte Charisma-Eigner und Profi-Skipper Constantin Claviez am Ende der Nordsee-Woche beim Helgoland-Edinburgh-Race für Aufsehen gesorgt. Seine Kalkulation ging auf, er brachte Schiff und Crew ins Ziel, wenn auch mit Verspätung. Andere Yachten kapitulierten vor Wind und Seegang.