



Unter Minimal-Besegelung kämpft sich die „Charisma“ gen Edinburgh

»WIR MUSSTEN NUR MIT UNS IM KLAREN SEIN«

Für seine spektakuläre Taktik beim stürmischen Edinburgh Race wurde er bejubelt wie ein Seeheld – **CONSTANTIN CLAVIEZ** über die Hintergründe seiner Entscheidung und die unteilbare Verantwortung eines Skippers

FOTOS: C. CLAVIEZ



DAS A UND O IST DAS Z

Zunächst segelt der „Charisma“-Skipper, wie alle, den direkten Weg. Dann geht er auf Kurs Nordost und umfährt das Extremwetter. Die Ersten sind vor dem Sturmtief durchgerutscht, der Rest fährt schnurstracks hinein

Beim Sturmrennen von Helgoland nach Edinburgh zum Abschluss der Nordsee-woche (s. YACHT 14/2013) hat Constantin Claviez mit seiner Swan 441 „Charisma“

einen völlig anderen Kurs gewählt als alle anderen Teilnehmer: In einer Linie, die mit etwas Fantasie einem großen, spiegelverkehrten S ähnelt, ging er fast rechtwinklig zum direkten Weg auf Nordostkurs, vermied extremes Wetter und hatte auf der Rückseite des Tiefs beste Segelbedingungen. Allerdings vergrößerte sich die gesegelte Strecke dadurch von nominell 350 Seemeilen auf 650.

Aber: Während 16 der 21 gestarteten Yachten aufgaben, abliefen oder mit Schäden aus der Wertung fielen, kam Claviez – wenn auch spät – in Schottland an. Seither ist seine Kurssetzung ein vieldiskutiertes Thema an der Küste und in den einschlägigen Foren. Allein bei YACHT online sorgte die betreffende Meldung für 80 000 Klicks. Der Skipper wurde mit Glückwünschen und Anerkennung für seine seemannschaftliche Großtat geradezu überhäuft.

YACHT: Herr Claviez, passen Sie nach all den Hymnen überhaupt noch durch den Niedergang?
Keine Sorge, das geht schon noch.



ZUR PERSON

Der gebürtige Hamburger und gelernte Industriekaufmann segelt von Kindesbeinen an. 1993 machte der heute 50-Jährige sein Hobby zum Beruf. Seit 1999 skippert er, mit Unterbrechungen, die „Charisma“, eine Swan 441 aus der Feder von Ron Holland, im Charterbetrieb. Claviez hat mittlerweile über 200 000 Seemeilen im Kielwasser, darunter elf Atlantik-Überquerungen. Bereits für seine Reaktion auf einen Ruderbruch in der Weite der Grönlandsee heimste der Skipper auf einem seiner anspruchsvollen Fahrtentörns allgemeines Lob ein (YACHT 8/2005). Neben solchen Reisen und Regattateilnahmen (zum Beispiel an der ARC) bietet Claviez unter anderem Schwerwettertrainings in der Nordsee an (YACHT 10/06). Weitere Informationen im Internet unter www.charisma4sea.de.

Nun ist es ja spätestens seit Vasco da Gamas riesigem Bogen bis nach Brasilien vor der Erstumrundung Südafrikas nicht ungewöhnlich, wegen des Wetters große Umwege in Kauf zu nehmen. Hat Sie die Lobesflut überrascht?

Da Gama hatte ich da ehrlich gesagt nicht gerade im Kopf. Aber es stimmt, ein erheblicher Umweg ist so exotisch nicht ...

... den segelt jeder Atlantik-Überquerer, um in den Passat zu kommen.

Eben. Deshalb habe ich nicht mit dieser Form der Resonanz gerechnet. Was mich aber noch weitaus stärker überrascht hat, ist die Tatsache, dass keine anderen auf diese Idee gekommen sind. Da waren ja Top-Segler am Start, und alle haben sich für den direkten Weg entschieden.

Warum Sie nicht?

Wir haben uns vor dem Start überlegt, was wir tun könnten und welche Optionen wir haben. Da war schon klar: Wir verabschieden uns vom Regattagedanken, also von der Prämisse, eine möglichst gute Platzierung zu erreichen. Unser Ziel war, überhaupt heil und sicher durchzukommen.

Das war das maximal Erreichbare bei den angekündigten Wetterbedingungen?

Ans Gewinnen haben wir wirklich nicht →



Die „Charisma“ arbeitet sich auf einem früheren Sturmtörn durch wildes Wasser auf der Nordsee

gedacht. Und vor diesem Hintergrund war der Weg durch den durchziehenden Kern des Tiefs, um auf dessen andere Seite zu gelangen, für mich kein abwegiger Gedanke, sondern seemannschaftlich eine ernsthafte Alternative. Zumal bei manchen schon eine etwas beklommene, nervöse, auch wachsame Stimmung spürbar war: Bedenken, da rauszugehen. Fünf gemeldete Yachten haben deshalb auf den Start verzichtet. Und wenn es sich nicht um die Regatta gehandelt hätte, dann wären auch wir im Hafen geblieben. Normalerweise laufe ich bei solch einem Wetter nicht aus. Mit Seglern, die nicht ein Hochseerennen, sondern einen Urlaubstörn gebucht haben, kommt eine Fahrt in so ein Wetter überhaupt nicht in Frage.

War solch eine großräumige Taktik neues Terrain für Sie, oder hatten Sie schon ähnliche Erfahrungen? Eine vergleichbare Situation habe ich beim HSH Nordbank Blue Race erlebt, der Trans-

»NORMALERWEISE LAUFE ICH BEI SOLCH EINEM WETTER NICHT AUS«

atlantikregatta 2007. Auch da habe ich, anders als die meisten, ein heranziehendes Tief um- beziehungsweise im Kern durchfahren. Das war ebenfalls so eine „Investition“ mit der Absicht, mittelfristig bessere Aussichten zu haben. Wobei es seinerzeit nicht um das Ausweichen vor schwerem

Wetter ging, sondern darum, nicht in die nach dem Tief drohende Flaute zu geraten. Allerdings hat die Taktik damals nicht annähernd so viel Aufsehen erregt wie jetzt.

Lob gab's von Konkurrenten, vom Veranstalter, von Segelfans – welches hat Sie besonders berührt?

Mich freut am meisten, wie groß die Bandbreite derer ist, die sich positiv geäußert haben. Die Leute sind übergreifend zu den gleichen Schlüssen gekommen, das finde ich prima.

War Ihnen unterwegs klar, etwa durch den Race-Tracker, dass Sie der Einzige waren, der diese Taktik verfolgte?

Nein, das wusste ich nicht. Ich ahnte es erst, als unsere Funkrunde über UKW nicht mehr zustande kam. Auf Wunsch der Regattaleitung war ich einer der Koordinatoren, aber nach zwei Tagen wusste ich: Uns hört keiner mehr. Es war auch egal. Man darf sich

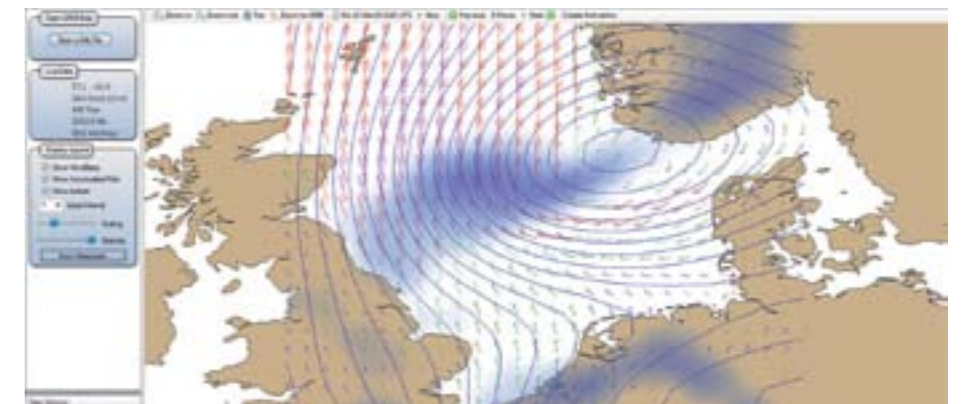
MIT GRIBS UND GRIPS

Die Wetterinformationen, auf denen Claviez' Plan basierte, erhielt er mittels **GRIB-FILES**. Der Skipper schwört aus Erfahrung auf die Genauigkeit der Vorhersage



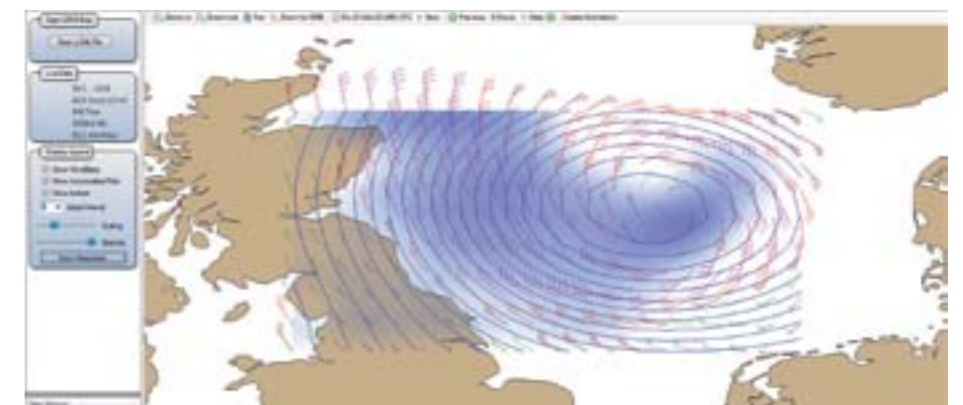
LAGE AM 20. MAI 2013

Isobaren-arm: Als die Regatta nach Edinburgh gestartet wird, herrscht noch Flaute in der Deutschen Bucht. Die bläulichen Felder bezeichnen lediglich Regengebiete



VORHERSAGE FÜR DEN 23. MAI

Isobaren-reich: Die Prognose vom 20. Mai – so sollte es drei Tage später zugehen: stürmischer Wind aus nordwestlichen Richtungen. Aus diesem Szenario erwuchs der Plan



LAGE AM ABEND DES 23. MAI

Zu diesem Zeitpunkt steht die „Charisma“ schon nordöstlich des Kerns. Nach dem Passieren des Ortes mit dem geringsten Luftdruck dreht der Wind – das Schlimmste ist überstanden

nie daran orientieren, was andere machen. Die Entscheidungen an Bord müssen immer autark getroffen werden, so, wie sie in dem kleinen Kosmos des Schiffs als vermeintlich am besten erscheinen. Wir mussten also nur mit uns selbst im Klaren sein darüber, was wir tun. Das gilt insbesondere in einer derartigen Regatta. Die ersten Rennyachten sind ja den direkten Weg gefahren, aber die waren größer und schneller als wir. Deshalb konnten sie vor dem Tief durchrutschen. Hätten wir uns nun an deren Entscheidung orientiert, dann wären wir in das schwere Wetter hineingefahren.

Ihre Crew bestand aus Chartergästen. Haben Sie sich da als Skipper hingestellt und angeordnet: „So machen wir das!“?

Das ist nicht mein Stil, und es hätte auch nicht funktioniert. Das war ein aktiver Prozess. Die Crew verfügte über einen guten Wissens- und Erfahrungsfundus. Wir haben die Alternativen und ihre jeweiligen Folgen ganz ausführlich diskutiert. Meine Mitsegler haben sich ja auch Gedanken über die verschiedenen Optionen gemacht. Das hat unter anderem auch dazu geführt, dass der mit acht Seglern geplante Törn nur noch zu sechst durchgeführt wurde.

Die anderen haben abgemustert?

Ja, die beiden sind unplanmäßig ausgestiegen. Einer hat unumwunden zugegeben, dass er Angst hatte. Dazu sage ich: Respekt, das fand ich aus seiner Perspektive konsequent und richtig – auch wenn es uns vorübergehend in Schwierigkeiten brachte. Letztlich war es von Vorteil für die verbliebenen Segler. Die haben zwar dagegen angesehen, mit weniger Manpower dieses anstrengende Rennen zu bestreiten. Aber ich bin überzeugt davon, dass es besser ist, mit einem kleinen, schlagkräftigen Team zu segeln als mit Leuten, die nicht mit ganzem Herzen dabei sind und womöglich unterwegs zur Belastung werden, wenn man es am wenigsten gebrauchen kann. Wir haben uns kurz geschüttelt und sind die Sache noch konzentrierter angegangen. Wesentlicher Nebeneffekt: Jetzt war die restliche Crew noch intensiver auf unser eines, gemeinsames Ziel eingeschworen.

Hat sich das unterwegs bemerkbar gemacht?

Allerdings. Mein zuvor ernannter Wachführer ist ein sehr guter Regattasegler, →



Es ist vollbracht: Die Crew der „Charisma“ hat als Team prächtig funktioniert

gestaut hatte. Die Freude und der berechtigte Stolz, es geschafft zu haben, waren überlagert von Erschöpfung und Einsichten wie der, dass man derartige Erlebnisse nicht unbedingt ein zweites Mal braucht. Wenn da Triumph zu spüren war, dann ein stiller. Es gab, anders etwa als gewöhnlich nach einer Atlantiküberquerung, keine große, ausgelassene Sause. Ein Bier, ein Whisky, und dann war die letzte Energie raus.

Und unterwegs kamen bei dieser Quälerei nie Proteste, in diesem Wetter-Wahnsinn, keine Ansätze von Meuterei, nicht der Wunsch, doch lieber abzulaufen?

Nein. Allen war vorher vollauf bewusst, worauf wir uns einlassen und dass es auf die Mütze geben wird. Da trotzdem mitzumachen war eine Entscheidung, die gemeinsam bis zum Schluss getragen wurde. Wobei immer klar war, dass wir die Regatta nicht auf Gedeih und Verderb zu Ende bringen würden. Wir haben uns zu jeder Zeit die Option vorbehalten abzulaufen. Ablaufen geht immer. Auch deshalb war das „spiegelverkehrte S“, das am Ende eher aussah wie ein Z, ein sinnvoller Kurs.

Inwiefern?

Die Überlegung war: Wenn uns die Verhältnisse zum Ablaufen zwingen würden, dann tunlichst im Tiefen, in den Seegebieten Fischer und Forties und nicht erst vor der englischen Küste mit ihren Strömungen und Untiefen, und auch nicht auf der Doggerbank. Außerdem würden wir weit nach Norden gelangen – wir standen dann auch 80 Meilen vor dem norwegischen Egersund. Da hätten wir es im Ernstfall auch nicht allzu weit gehabt in einen geschützten Hafen. Es war übrigens sehr eindrucksvoll, dort oben den Barografen zu beobachten.

Was haben Sie gesehen?

Die Kurve befand sich mit dem Durchzug des Tiefs im Sturzflug, und in dem Moment, als der tiefste Punkt erreicht war, drehte der Wind. Es war wie im Lehrbuch. Und genau wie vorhergesagt.

Nach welcher Art von Wetterinformation haben Sie beschlossen auszulaufen und das „spiegelverkehrte S“ als Handlungsoption eingeplant?

Hauptsächlich aufgrund von Grib-Daten. Sie waren Basis der Entscheidung. Ich mache seit Jahren sehr gute Erfahrungen damit.

Ende 20, bestens durchtrainiert. Obwohl es das Humanste war, von dem direkten Weg Richtung Edinburgh nach Norden abzubiegen, herrschten auch auf unserem neuen Kurs erst einmal harte Bedingungen, und der Mann fiel während des Sturms mit Kreislaufproblemen aus. Seekrankheit ist eine Pest – man kann da nichts erzwingen. Er konnte nichts dafür, es ging einfach nicht. Durch den Ausfall wurden die Strapazen für die anderen noch größer. Das Wachsystem war nicht mehr zu halten. Die Reaktion darauf war jedoch überragend.

Das heißt konkret?

Die anderen haben klaglos noch mehr geleistet. Und später, als wir mit schwächerem Wind nach Schottland liefen, hat der Wiedergenesene mit exzellenten Steuerleistungen die gesamte Crew entlastet, er ist stundenlang Ruder gegangen. Ein zweiter Segler fiel zeitweise auch wegen Seekrankheit aus, ein dritter hatte sich in dem schweren Wetter eine Prellung zugezogen – aber jeder hat beeindruckend gekämpft und im Rahmen seiner

Möglichkeiten zu 100 Prozent alles gegeben, was er geben konnte. Genau das ist es doch, was ein funktionierendes Team ausmacht. Äußerst interessant fand ich, was dann mit dem Team nach dem Rennen passierte.

Feiern und gefeiert werden?

Ganz im Gegenteil! Während der Regatta waren alle vollkommen auf ihre Aufgaben fokussiert, danach löste sich, was sich auf-

»DIE KURVE DES BAROGRAFEN BEFAND SICH IM STURZFLUG«

FREIER FALL



Mit dem **LUFTDRUCK** geht es zeitweise um ein Hektopascal pro Stunde abwärts. Am 23. Mai kurz nach Mittag ist der Tiefpunkt erreicht. Dann klettert die Kurve ebenso steil, der Wind dreht

Sie wären mit einer anderen Vorhersage vielleicht gar nicht auf diesen Schachzug gekommen? Das ist gut möglich.

Arbeiten Sie nur bei Regatten damit?

Nein, mittlerweile auch bei den anderen Törns, selbst wenn es nicht ganz so präzise darauf ankommt. Die Grib-Daten-Vorhersage ist schon sehr, sehr akkurat. Meiner Erfahrung nach hängt die Genauigkeit ab von der allgemeinen Wetterkonstellation, also der Lage von Hochs und Tiefs. Bei stabilen Lagen kann die Vorhersage noch für fünf Tage absolut korrekt sein. Bei turbulenteren Lagen würde ich die Präzision so beziffern: Für den ersten Tag 95 bis 99 Prozent, für den zweiten 90 bis 95 Prozent und für den dritten 50 bis 70 Prozent. Und das in der freien, also kostenlosen Version ...

... die Sie über das Internet bekommen. Auf welchem Weg?

Ich habe eine sehr gut eingewiesene Kontaktperson an Land, die die heruntergerechneten Internet-Daten über SSB-Band via Kielradio, also per Funk, an Bord übermittelt. Dort werden sie mit einem Pactor-Modem wieder entschlüsselt. Damit konnten wir die Entwicklung des gefährlichen Tiefs sehr gut verfolgen und entsprechend planen. Wir sind erst einmal von Helgoland los nach der Devise: mal gucken, ob es wirklich derart brutal kommt wie prognostiziert. Wir waren auf der Hut. Und dann kam es tatsächlich ganz genau so.

Der Luftdruck fiel zeitweilig um ein Hektopascal pro Stunde – wie fühlt sich diese Erkenntnis an, mitten auf der Nordsee?

Segeln ist ein Sport, der von Erfahrung lebt, aus ihr schöpft man Ruhe und Kraft. Ich habe diese Situationen auf dem Atlantik erlebt und wusste, was es heißt, solchen Bedingungen ausgesetzt zu sein. Und ich wusste, dass und wie man sie überstehen kann. Was auf dem Atlantik geht, das geht normalerweise auch anderswo.

War es nicht riskant und seemannschaftlich zweifelhaft, an dem Termin für die Regatta mit Amateurcrews unbedingt festzuhalten, angesichts dieser fürchterlichen Prognose?

Eine berechtigte Frage, keine andere ist mir dieser Tage häufiger gestellt worden. Klare Antwort: Es war völlig in Ordnung, absolut korrekt. Vorwürfe sind dem Veranstalter



VORHER

Die „Charisma“ im Päckchen auf Helgoland. Hier wird der Plan ausbaldowert, wie mit dem Sturmtief wohl am besten umzugehen ist



NACHHER

Belohnung für die Strapazen: Auf der Rückseite des Tiefs herrscht prima Segelwetter, unter Spi rauscht die Yacht nach Edinburgh

nicht zu machen. Dass es nicht im Grundsatz verkehrt war zu starten zeigt bereits die Tatsache, dass es manche Yachten ja ins Ziel geschafft haben. Es war also prinzipiell machbar. Und es ist, im Arrangement mit den Naturgewalten, immer noch Sport. Aber wissen Sie, welches Argument diese Diskussion entscheidet?

Verraten Sie's!

Kein Teilnehmer wurde gezwungen anzutre-

ten. Alle hatten jederzeit die Freiheit zu sagen: mit mir nicht! Und so ist es auch richtig: Ein Skipper muss selber wissen und entscheiden, was er sich, seiner Crew und seiner Yacht zumuten kann und wie er seinen Törn seemannschaftlich einwandfrei und sicher durchführt. Diese Verantwortung des Schiffsführers ist nicht teilbar.

INTERVIEW
UWE JANSSEN