

Crew auf der Kante, der Bugmann zählt die Meter zur Linie. Vor zwei Jahren gingen zum letzten Mal die 68-Fuß-Clipper ins Rennen, hier beim Start von der Gold Coast (Australien) nach Singapur

FÜR DIE TEILNAHME AM CLIPPER ROUND THE WORLD RACE BEWERBEN SICH ZWANZIGMAL SO VIELE MENSCHEN, WIE ES PLÄTZE AN BORD GIBT. Das Weltrennen ist ein Abenteuer für Leute, die keine Aussteiger sind.

CLIPPER RACE - WELTRENNEN FÜR ALLE

TEXT HANS-HARALD SCHACK FOTOS onEdition



Der Hubschrauber-Träger *Illustrious* verabschiedet die Flotte 2011 aus Southampton (Foto oben). *Qingdao* führt in der San Francisco Bay. Die Schiffe werden von Regionen oder Städten gesponsert



CLIPPER GEHEN DREIMAL UM DIE WELT, UND SIND DANN IMMER NOCH WAS WERT

Das Clipper Race findet alle zwei Jahre statt. Es startet Ende August in Südengland und führt in acht Etappen um die Welt. Einige werden von Start bis Ziel in einem Stück gesegelt, andere bestehen aus zwei bis vier Einzelrennen. Wer Jahr um Jahr davon träumt, eines Tages mit dem eigenen Boot den Atlantik zu überqueren oder die Welt zu umsegeln, für den könnte die Regatta die günstigere und erfolgversprechende Alternative sein.



Der Konstrukteur Tony Castro, der auch für Gunfleet und Jeanneau arbeitet, hat den neuen Clipper 70 gezeichnet. Die Yacht hat Doppelruder, einen festen Kiel und geringen Tiefgang

Gesegelt wird auf 70-Fuß-Schiffen, die ein normaler Segler nicht beherrscht und die er sich auch als Charterer nicht leisten könnte. Während das professionelle Volvo Ocean Race gerade Abschied von den 70-Füßern genommen hat und eine nicht wesentlich kleinere Einheitsklasse ins Leben ruft, ist das Clipper Race auf größere Schiffe umgestiegen. Volvo brachte letztes Mal sechs Schiffe an den Start, Clipper zwölf. Die Volvo-Schiffe sind nach einer Regatta verbraucht oder zumindest veraltet, die Clipper sind dafür geschaffen, dreimal um die Welt zu gehen und danach immer noch was wert zu sein.

Die gesponserte Hightech-Segelei mit Profi-Crews und die Clipper-Segelei sind zwei völlig unterschiedliche Welten. In der einen segeln Gladiatoren, in der anderen das Volk. Der Erfolg der Clipper-Rennen beruht darauf, dass sie für Amateure gemacht, aber absolut professionell durchgeführt werden.

Die Teilnahme ist – aus der Perspektive des Normalverdieners – teuer. Allein das Training kostet knapp 6.000 Euro, Anreise nicht mitgerechnet. Andererseits ist das Rennen billig, mit den Augen eines Yachteigners betrachtet. Denn wer, außer den wirklich Begüterten, kann mit einer Rennyacht dieser Größe auf solchen Kursen unterwegs sein? Das Clipper Race macht es einem normalen, begeisterten Segler möglich. Es kostet ihn eine zweistellige Summe, vielleicht auch den Job, aber es geht.

„Der See ist völlig egal, ob du Krankenschwester, Lkw-Fahrer oder Beamter bist. Es zählt nur, was einer kann“, sagt Robin Knox-Johnston, Erfinder und einer der Veranstalter des Rennens. Ihm und seinem Team wiederum ist es völlig egal, ob und wie gut einer segeln kann. Wer bei der Bewerbung den Eindruck macht, dass er es ernst meint und menschlich in Ordnung ist, der hat eine Chance. Wenn die Teilnehmer erst einmal ausgewählt sind, dann sorgen die Trainer dafür, dass sie alles lernen, was sie können sollten. Knox-Johnston war Berufsseemann und Navy-Freiwilliger, er weiß, was eine solide Ausbildung ist. Ein Drittel aller Teilnehmer war nie auf einer Yacht, bevor es mit dem Training losging. Danach sind sie vollwertiger Teil ihres Teams. Bei Tag, bei Nacht und im Notfall.

Das Training umfasst Theorie, einen Grundkurs und zwei Aufbaukurse. In den 4.800 Pfund sind Henri-Lloyd-Ölzeug und

CLIPPER	
LÜA	23 m
BREITE	5,65 m
TIEFGANG	3 m
GROSSEGEL	123 m ²
VORSEGEL AM WIND	168 m ²
ASYMMETRISCHER SPI	330 m ²
MAST	29 m
VERDRÄNGUNG (VOLL)	31,7 t
KIEL	12 t

Crew-Kleidung enthalten. Teilnehmer aus Asien oder Australien können den Grundkurs in Singapur absolvieren. Für die Ausbildung auf den Clipper-Yachten müssen aber auch sie nach Southampton reisen.

London im Januar. Im St. Katharine Docks an der Tower Bridge liegt eine mächtige rote Rennyacht. Sie ist die erste einer Flotte von zwölf identischen Schiffen. Bei näherer Betrachtung sieht es aus, als hätte jemand dem Konstrukteur eines Volvo-70-Füßers gestattet, ein durables Schiff zu zeichnen. Alles, was zum Regattasegeln gehört, ist an Bord, die Ruderräder und die Steuerstände sind aus Kohlefaser, trotzdem wirkt das Schiff schlichter, solider. Es soll auch dreimal so lange halten wie die letzten Volvo-70-Füßer.

Ein eisiger Wind pfeift über das Dock, in einem beheizten Zelt erläutert Clipper-Manager David Cusworth (44) sechzig Zuhörern – überwiegend Anwärtern auf einen Platz im Rennen – das Geschäftsprinzip von Clipper Ventures. „Wir nehmen ihnen einen Haufen Geld ab, und dafür machen wir sie nass, kalt und müde. Es gibt schlechtes Essen, das sie sich selbst zubereiten müssen.“ Zustimmung in den Gesichtern. „Dafür geben wir ihnen ein Boot im Wert von anderthalb Millionen, in der Hoffnung, dass sie es in elf Monaten zurückbringen. Irgendwas geht immer zu Bruch, aber bitte machen sie nicht zu viel kaputt.“



De Lage Landen führt vor San Francisco. Die 68er-Flotte wird jetzt durch zwölf größere Schiffe ersetzt. Sie sind spartanisch, aber praktisch eingerichtet (unten, v. links): Vierer-Kammer, Navigation mit Blickkontakt zum Rudergänger, Messe mit Zentral-Pantry



DAS RENNEN

Die meisten Etappen sind Ozean-Überquerungen, jede hat ihre Schwierigkeiten und Reize. In den Flauten der Tropen liegen öfter die Nerven blank, auf den kalten Etappen wird wochenlang nicht geduscht. Clipper-Manager Cusworth: „Schlafen ist wichtiger als gut riechen.“

ETAPPE 1 (ENGLAND – BRASILIEN) führt über den Atlantik, samt Äquator-Taufe. Auch ist RIO DE JANEIRO als Reiseziel nicht gänzlich unattraktiv.

ETAPPE 2 führt nach KAPSTADT – wieder eine Atlantik-Überquerung, tief im Süden. Der Großkreis und die Wetternavigation führen die Schiffe erstmals in den Southern Ocean.

ETAPPE 3 führt nach WEST-AUSTRALIEN, sie nennen es die „Schlittenfahrt“. Es ist kalt, der Kurs führt wieder in den Southern Ocean, obwohl es auf einer Mercator-Weltkarte eher nach einer Überquerung des Indischen Ozeans aussieht.

ETAPPE 4 führt von WEST-AUSTRALIEN über NEUSEELAND nach OST-AUSTRALIEN. Das sieht auf der Weltkarte aus wie ein Küstenrennen, ist

aber erstklassiges Hochsee-Segeln um eines der drei Großen Kaps (Leeuwin) und in drei Ozeanen (Indischer, Southern, Pazifik).

ETAPPE 5 erscheint Europäern unspektakulär, sie ist aber die mit den meisten Meilen und seglerisch sehr kompliziert. Sie führt von OST-AUSTRALIEN nach SINGAPUR und weiter ins winterliche QUINGDAO. In der chinesischen Stadt ist die Clipper-Flotte ein Riesen-Ereignis. Die Olympia-Segelstadt hat bereits für die kommenden vier Rennen Verträge gemacht. Hier werden die Clipper-Yachten auch gebaut.

ETAPPE 6 führt über den kalten Nord-Pazifik nach SAN FRANCISCO, ein Muss für segelnde Masochisten. 30 Tage, die an den Kräften zehren, aber in der Erinnerung großartig. Und auch das Ziel sollte keine falschen Erwartungen wecken. Der härteste Winter, den er je erlebt habe, schrieb Mark Twain, war der Sommer in San Francisco.

ETAPPE 7 führt über PANAMA nach NEWYORK. Tropisches, anspruchsvolles Segeln, eher psychisch als physisch hart.

ETAPPE 8 führt nach EUROPA. Eine Atlantik-Überquerung und drei weitere Etappen-Rennen in europäischen Gewässern.

Beim letzten Rennen lief ein Schiff in der Java-See auf ein Korallenriff. Das Schiff war zwar da, wo der Skipper es haben wollte, aber ein in der Karte verzeichnetes Riff war es nicht, sondern unter dem Schiff. „Erstaunlicherweise war der Skipper auch später noch der Meinung, dass sein Sicherheitsabstand von einer halben Meile ausreichend war, obwohl er das Ergebnis ja kannte“, erzählt Cusworth. Andere Clipper-Racer retteten die Crew.

Sonst ist, im Vergleich zu den spektakulären Regatten dieser Welt, nicht viel passiert. Ein Schiff verlor nach einer Kenterung den halben Mast und lief danach immer noch 20 Knoten im Sturm. Auf mehr als zwei Millionen gesegelten Meilen waren nur drei echte Mann-über-Bord-Manöver nötig.

Auch die Skipper, obschon allesamt Profi-Segler, sind nicht perfekt. Nach dem Start fahren die Schiffe zuerst 48 Stunden lang mit etwa identischer Geschwindigkeit in die gleiche Richtung. Dann werden die Skipper müde und müssen schlafen, und Wachführer aus der Crew übernehmen das Kommando. Die Schiffe werden plötzlich langsamer und zerstreuen sich. Ein paar Stunden später, wenn die Skipper ausgeschlafen haben, richtet sich die Flotte wieder aus. Die Skipper sind ehrgeizig. „Wenn du nur mitfährst, um Delfine und Sonnenuntergänge zu sehen, könnte das den Skipper auf den Gedanken bringen, dass er dich ein bisschen rannehmen muss“, sagt Cusworth, selber Teilnehmer beim Race 2002. Alex Thomson, der Dritter beim Vendée Globe wurde, gewann als Clipper-Skipper das Rennen 1998.

Wer vor Problemen an Land davonläuft oder ein weltfremder Romantiker ist, wird schon in den Bewerbungsinterviews herausgefiltert. 19.000 Menschen haben sich für das Rennen 2013/14 die Bewerbungsunterlagen heruntergeladen. Über 2.000 waren im Januar noch in der Auswahl für hundert Plätze. Insgesamt werden 650 teilnehmen, einige das ganze Rennen, manche nur ein oder zwei Etappen. Bei Präsentation des ersten Clippers der neuen Generation bewundert auch Andy, ein 58-jähriger Ingenieur aus London, das schöne Schiff. Er will in zwei Jahren mitsegeln. Lieber natürlich schon jetzt, aber im Moment geht es nicht, denn seine Frau ist krank, und er kann sein Büro nicht so lange allein lassen. „Andererseits kämen meine Partner ja auch ein paar Wochen ohne mich aus, wenn ich einen Unfall hätte...“ Nein, er will es 2015 angehen, wenn seine Frau wieder okay ist.

Wer nur eine Etappe segeln will, muss für Ausbildung und Ausstattung (4.800 Pfund) und die Etappe (zwischen 4.558 und 5.618 Pfund) umgerechnet etwa 15.000 Euro ausgeben, denn Reisekosten, Impfungen, Visa und Verdienstausschlag kommen noch dazu. Ferner braucht er mindestens 60 Tage für Reisen, Training und Rennen, mehr als die meisten Angestellten in zwei Jahren an Urlaubstagen haben. Die ganze Regatta kostet im Paket 52.000 Euro. Manche machen danach gleich den Yachtmaster Ocean, nach der Devise „gelernt ist gelernt“. Sie werden Profisegler oder machen etwas anderes mit Booten. Andere nehmen ihr Familienleben an Land, die Karriere oder Berufsausbildung wieder auf.

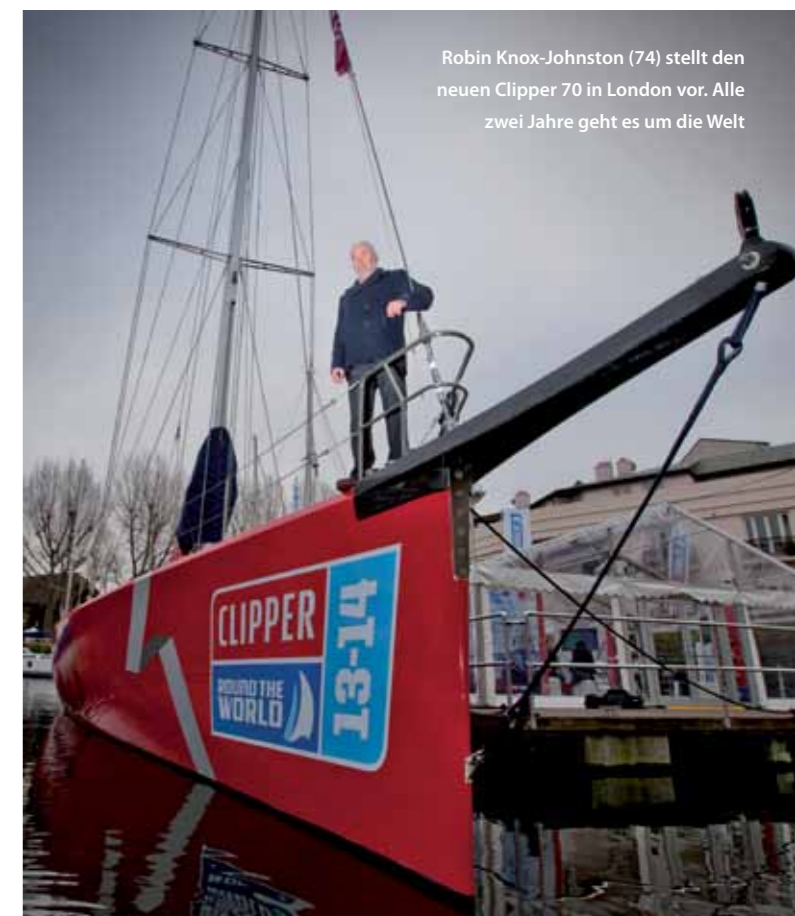
20 Leute sind an Bord eines Schiffes, das heißt, dass jeder Wache neun Leute zur Verfügung stehen. Es ginge auch mit einer kleineren Crew, aber für risikoarme Manöver ist ausreichendes Personal eine Voraussetzung. Außerdem soll es ja ein Geschäft sein.

Dass da so viele Menschen auf engstem Raum miteinander unterwegs sind, führt zu Stress, zu Freundschaften und zu Reifungsprozessen. Für viele werden bereits die drei Trainingswochen ein unvergessliches Erlebnis. Cusworth: „Wenn beim Training alle zehn Minuten Segelmanöver gefahren werden, ist das härter als manche Etappe.“ Trotzdem schwärmen die Leute von den Wochen vor dem Start, denn sie erwerben Können und Selbstvertrauen. Das Training schweißt die Crews zusammen.

CLIPPER MACHT RENNEN, ABER VORHER MACHEN SIE HOCHSEESEGLER

Im August geht das Clipper Race zum neunten Mal auf die Reise um die Welt. Im Prinzip ist es Charterurlaub mit einem Minimum an Alkohol (Privatvorräte sind vertraglich verboten) und einem Maximum an Arbeit und Wettkampf. 1996 startete das erste Clipper-Rennen mit acht 60-Fuß-Yachten. Sir Robin Knox-Johnston, der es bei der Sponsoren-Suche etwas leichter hatte als Segler ohne Namen, hatte eine Marktlücke erkannt. Er wollte ganz normalen Leuten sportliches Ozean-Segeln ermöglichen. Leuten, die einen Traum hatten, die aber mangels Zeit und Geld nie mit einem eigenen Schiff bei einem Transatlantik-Rennen würden starten können.

Das ist das Erfolgsgeheimnis der Clipper-Leute: Erst machen sie Seeleute. Dann liefern sie ihnen Sport in einer Arena, die die ganze Welt umfasst. clipperroundtheworld.com



Robin Knox-Johnston (74) stellt den neuen Clipper 70 in London vor. Alle zwei Jahre geht es um die Welt