



Die neuen Clipper 70 wurden, wie ihre kleineren Vorgänger, in China gebaut und in England ausgerüstet – hier fehlt noch der Bugspriet für den asymmetrischen Spi. Im Rennen werden 22 Leute an Bord sein. Konstrukteur Tony Castro erwartet Topspeeds von 30 Knoten im Surf

# VORBEREITUNG AUF DIE HARTE TOUR

BEVOR JEMAND AM CLIPPER-WELTRENNEN TEILNEHMEN KANN, MUSS ER DURCH DEN AUSWAHLPROZESS UND DREI ANSPRUCHSVOLLE TRAININGSEINHEITEN. Es ist anstrengend, ungemütlich und macht Spaß, findet SEGEL-JOURNAL-Autor Hans-Harald Schack.

FOTOS HANS-HARALD SCHACK/CLIPPER



Es ist kühl im April auf dem Wasser, auch im Englischen Kanal. Ich bin aber warm angezogen und fühle mich wohl. Beim letzten Training im März war's noch kühler, da brauchten meine Hände zwei Wochen, bis sie sich erholten. An meinen Segelhandschuhen waren die Spitzen von Daumen und Zeigefinger frei, und es ist – das weiß ich jetzt – bei knapp über null Grad ein Fehler, solche Handschuhe zu benutzen. Wenn sie nass werden, wird in den Arbeitspausen die ganze Hand eiskalt, und die freien Fingerspitzen noch ein bisschen kälter. Der Körper, der sich gegen Auskühlung schützen will, fährt die Durchblutung der Außenbereiche runter. Auf Dauer bekommt das den Fingern nicht.

Jetzt aber, beim zweiten Training einen Monat später, ist uns schon am ersten Tag schön warm. Skipper Rich (26) hat ein paar Wenden angesetzt, damit wir wieder in Schwung kommen. Und so rotiert unsere zehnköpfige Crew (plus Skipper und *mate*, dem Ausbilder, der nur dann mit anfasst, wenn's nötig ist) von Station zu Station. Nach dem Coffeegrinder mit Blick nach vorn stehe ich am selben Grinder auf der anderen Seite, mit dem Rücken nach vorn. Dann geht's im Uhrzeigersinn (*clockwise*) weiter: Stagsegel-Winsch backbord – Seitenwechsel – Stagsegel-Winsch steuerbord. Weiter nach achtern: Yankee-Winsch, Backstag-Winsch, Ruder. Wieder an Backbord: Großschot, Backstag-Winsch, Yankee-Winsch, und dann sind wir alle einmal rum. Einige Stationen sind

anstrengend, bei anderen muss man sich nur ein bisschen bewegen und die Augen offenhalten.

Weil bei diesem Rotationsverfahren das Fallen-Cockpit (im Bordjargon *snakepit*, Schlangengrube) keine Rolle gespielt hat, reffen wir anschließend ein paar mal ein und wieder aus. Dann machen wir einen *racing headsail change*. Das *racing* bedeutet, dass wir nicht, wie Fahrtensegler es tun würden, erst den Yankee III abschlagen, in Luv zusammenlegen (*to flake*), in seinen sechs Meter langen Segelsack packen und die Hundert-Kilo-Wurst unter Deck bringen, um erst dann die acht Meter lange, tonnenschwere Wurst des Yankee II an Deck zu bringen und das Segel anzuschla-

gen. *Racing* bedeutet, dass das neue Segel angeschlagen wird, bevor das alte runterkommt, damit das Schiff nur möglichst kurz *bareheaded*, barhäuptig, segelt. Als der Yankee III mit seinen Stagreitern angeschlagen ist – wofür mindestens zwei, besser drei Leute am Vorliek arbeiten – lässt die Snakepit-Crew den Yankee II runter, und die Vorschiff-Crew sichert ihn mit Zeisern (*sail ties*). Dann reißen zwei *sweater* (die wirklich dabei „schwitzen“) das neue Segel hoch. David im Snakepit kurbelt das Fall dicht, Andy und Sigi stehen am Grinder, Doug bedient die Winsch. Bei der Arbeit am Grinder solltest du relativ weit weg von den Kurbeln stehen, damit sich der Mann (oder die Frau) dir gegenüber nicht die Knöchel an deinem Lifebelt-Karabiner blutig haut.



Ein Clipper 68 erwartet im Hafen von Gosport eine Ladung ambitionierter Segel-Azubis für das Level-1-Training. Die Yorkshire ging schon dreimal um die Welt. Unten: Skipper Rich macht einen Takling, wir üben mit der Rettungsinsel

## MEIN ATEM DAMPFT, AN DECK TRAMPELN SIE RUM. DANN GEHT DAS LUK AUF UND NASSE LEUTE MIT STIRNLAMPEN REISSEN EINEN NASSEN SEGELSACK AN MIR VORBEI.



Wir bekommen langsam ein Gefühl fürs Schiff, und ich denke inzwischen wieder englisch. *Lee ho!* gibt's im Deutschen nicht (da sagt der Steuermann schlicht *ree*), es ist das Pendant zu „rund achtern“, bloß beim Wenden. Viele Wörter hier sind auch auf deutschen Yachten gebräuchlich, manchmal aber mit einer anderen Bedeutung. Der *preventer* heißt bei uns Bullentalje; auf dem Kutter, auf dem ich das Seesegeln lernte, war „Präventer“ die Bezeichnung für die Backstagen. Das Achterstag heißt auf Englisch *backstay*, unsere deutschen Backstagen sind hier *running backstays* oder einfach *runners*. Mit das Erste, was wir lernen, ist der Merksatz: „*Ready to tack – runners back!*“ Klar zur Wende, Backstagen dicht. „Auf Russisch heißt das *backstay* auch ‚Achterstag‘“, sagt Sergej, „weil Zar Nikolaus den Schiffbau aus Holland und Deutschland importiert hat.“ Sigi kurbelt die letzten Zoll Yankee-Schot dicht, bis das Segel steht wie geschmiedet. „Fantastic“, sagt Rich, „setz' mal einer den Kessel auf.“ Teatime! Wir zischen mit neun Knoten übers graue Wasser und trinken wunderbaren Earl Grey aus abgenutzten Plastikbechern. Im Stillen rekapituliere ich die Namen der anderen, klappt fehlerfrei. Seitdem mein Projekt „Clipper Race“ läuft, habe ich über 40 Leute kennengelernt, und es werden noch mehr. Manche werde ich wiedersehen, manche nicht, aber alle sind Teil einer Gemeinschaft, deren Ziel es ist, zwölf 20-Meter-Schiffe um den Globus zu racen.

Warum mache ich das? Die Frage stellte ich mir manches Mal, wenn ich todmüde in meine nasse Koje im „Ghetto“ gefallen bin. Das ist das Logis im Vorschiff, in dem es zwölf Kojen plus ein Verletztenlager gibt. Der Raum zwischen den Menschen wird mit nassen Segeln ausgefüllt. Ich schlafe immer auf einer unteren Koje, weil da kein Kondenswasser von der „Decke“ hineintropft. Allerdings bekommen die unteren Kojensegel gelegentlich Wasser vom Ölzeug der Crew ab, und die Rohrkoje wird von unten aus der Bilge nassgespritzt. Mein Atem dampft, an Deck trampeln sie rum. Dann geht das Luk auf (immer mit dem Warnruf „*hatch-open!*“) und nasse Leute mit Stirnlampen reißen einen nassen Segelsack an mir vorbei. Noch zwei Stunden Freiwache. War das wirklich eine gute Idee?

Ich denke schon. Das Clipper Race interessiert mich schon lange, also habe ich für das *SEGEL JOURNAL* (Heft 2/2013, Anm. d. Red.) einen Artikel darüber geschrieben. Und während meiner Recherche gemerkt: Das will ich selbst erleben. Also habe ich mich als ganz normaler Teilnehmer beworben, weil ich das Auswahlverfahren erleben wollte wie andere auch. Parallel dazu habe ich mich als Journalist geoutet und Veranstalter und Teilnehmer interviewt. Ich flog nach London, um mir den ersten Clipper der neuen Generation anzusehen, lernte geistreiche, von ihrer Sache überzeugte und ansonsten sehr entspannte Leute kennen – und war plötzlich Teil des Ganzen. Ich buchte Flüge nach und Züge in England, füllte Formulare und Fragebögen aus, überwies Geld und diskutierte mit Versicherungen, Sportmedizinern und Clipper-Mitarbeitern. Das ist ein Haufen Arbeit!

Jetzt muss ich nur noch dafür sorgen, dass ich nächstes Jahr fit bin, wenn im Februar Etappe 6 von Qingdao nach San Francisco startet. Abends nach dem Dinner erzählt Rich: „Leg 6 ist fürchterlich. Fünf Wochen! Mir war noch nie in meinem Leben so kalt. Man geht unter Deck, sieht seinen Atem dampfen und ist dankbar, dass es hier unten so gemütlich ist. Macht einer von euch Leg 6?“

Nun ja, ich. In San Francisco werde ich wissen, ob das ein Fehler war. Inzwischen werden wir trainiert, und zwar mit englischer Gründlichkeit. Bei jedem Training gibt es zunächst die Einweisung, bei der wir jeden Feuerlöscher, jedes Ventil und das Innere unserer Schwimmwesten kennenlernen. Die Ausbildungspläne sind mehrere Seiten stark, und die Skipper arbeiten alles ab. Bei unserem zweiten Training sind wir fix und fertig und heilfroh, dass der Skipper abends in Falmouth einläuft. Nach dem Aufklaren und dem Abendessen, das die *mothers* zubereiten (ein Zweier-Team wie die *domestics* und die *engineers*), geht der härtere Kern in einen Pub namens „Chain locker“ (Kettenkasten). Hier nahm Robin Knox-Johnston seinen letzten Drink vor seiner Weltumsegelung 1968. „Du zahlst nichts, wenn du mir versprichst, wiederzukommen“, sagte der Wirt damals. Rich stellt mit Freude fest, dass alle vor 22 Uhr in den Kojen liegen. Richtige Entscheidung, dieser Crew eine Hafennacht zu gönnen.

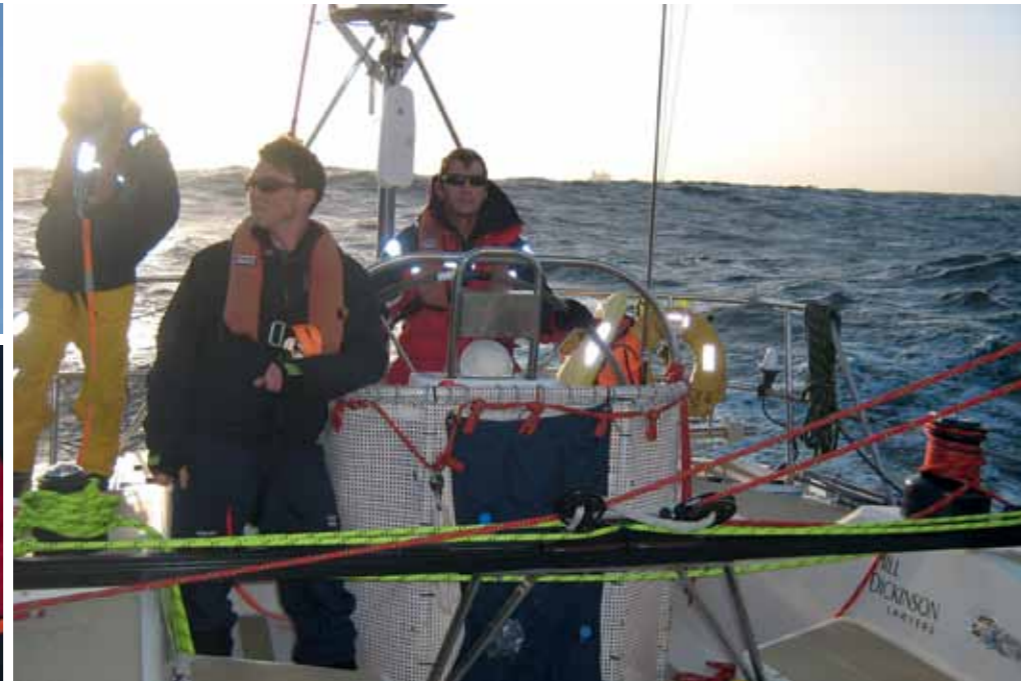
Am nächsten Tag werden wir mit Champagner-Segeln belohnt: Sonne, frische Brise, blaues Wasser, eine Schar Delfine, gut zu beherrschende Dünung. Nachts ziehen wir zwischen den Kanalinseln durch, ich steuere nach Sternen, weil der Magnet-Kompass wie wild tanzt und auch der elektronische Kompass für diese Bedingungen zu träge ist. An Backbord leuchtet Guernsey, an Steuerbord Alderney.



David macht's richtig vor: Die kleinen Finger sind der Wansch zugewandt, nie die Daumen. Doug vor seiner Koje im „Ghetto“



Christel mit Helm und Klettergurt im Rigg, jeder muss mit dem *harness* umgehen können. Dumme „Dawn“ ist 85 Kilo schwer und fällt in den unpassendsten Augenblicken über Bord (links oben und unten). Endlich mal keine Manöver: Entspanntes Segeln im Kanal (rechts)



„Crew Vicky“ lernt sich beim *allocation day* kennen, der Autor mittendrin. Vicky Ellis (30) ist die einzige Frau unter zwölf Skippern

An Bord wissen alle, dass ich Reporter bin, während der Wachen vergesse ich allerdings meinen Auftrag. Fotos und Notizen mache ich nur auf Freiwache oder – solange wir ohne Wachsystem fahren – in meiner Freizeit. Einmal fotografiere ich aber doch eine seltene Wolkenformation („Gottes Fußabdruck“), während *mate* Huw das Preventer-System erklärt, und Huw, sonst die Sanftmut in Person, wird sauer: „Harry!“ Da weicht man einmal von seinen Prinzipien ab, und gleich gibt's Stress! Aber er hat ja Recht. Prinzipien sind, wenn sie richtig sind, immer einzuhalten. Ich bin kein Freund von „Sicherheit“, wenn sie zur Religion wird, aber es ist eindrucksvoll, wie uns auf den Clipper-Yachten professionelles Verhalten eingetrichtert wird. Professionelles Verhalten verhindert Unfälle und Schäden an Mensch und Material.

Sie mögen keine Verletzten bei Clipper Ventures PLC, und schon gar keine Verschollenen. Es ist schlecht fürs Geschäft, „und ich habe jede Menge Papierkram“, droht Skipper Tom. (Ich hatte bis dato nicht den Eindruck, dass sie bei Clipper auch was gegen Papierkram haben.) Also picken wir uns bei jeder Gelegenheit an. Also werden realistische Mann-über-Bord-Manöver geübt. Erst nur mit Hufeisen-Boje und Fähnchen-Boje (*dan buoy*), später mit einem 85-Kilo-Dummy, nach der Trainingschefin „Dawn“ genannt.

Es geht immer ein Mann (oder eine Frau) im Klettergurt nach unten aufs (und ins) Wasser, und wir lernen, „Dawn“ mit angewinkelten Beinen nach oben zu bringen. Das ist zwar nicht so gut wie waagrecht im *stretcher*, aber immer noch besser als senkrecht, was im Ernstfall zum Tod durch Blutleere in Rumpf und Kopf führen kann. Ich habe in meinem Leben hunderte von Mann-über-Bord-Manövern gefahren, die allenfalls zum Erwerb eines Führerscheins taugten. Hier lerne ich, wie schwierig es ist, einen schweren Mann, der bewusstlos oder stark unterkühlt ist, an Bord zu kriegen. Es klappt auch nicht immer im ersten Anlauf, und es gelingt nicht jedem. Im Ernstfall wäre unser „Mann“ manchmal zu lange im

Wasser gewesen. Im Ernstfall würde ein kräftiger, geschickter Bugmann als *swimmer* nach unten geschickt. Sie mögen es professionell bei Clipper, und die Grundregeln professionellen Verhaltens an Bord lassen sich lernen. Jeder Hilfsmatrose, jede Hausfrau und jeder Hobbysegler kann das. Es gibt verschiedene Berufe, die man nur dann lange ausübt, wenn man sich manche Verhaltensweisen abgewöhnt (darunter alles, was heldenhaft aussieht) und andere, „sichere“ Verhaltensweisen angewöhnt. Alle Polizisten, Feuerwehrleute und Dachdecker sind Profis.

Auf den Clipper-Schiffen wird alles professionell gemacht. Mantel eines Falls beschädigt? Der Mantel wird sofort betakelt. Nähte an einem Sicherheitsgurt aufgerieben? Der Gurt wird ausgewechselt. Mann über Bord? Alle picken sich sofort ein, denn schlimmer als ein Mann über Bord sind deren zwei. Die Mann-über-Bord-Manöver werden bei Clipper vorzugsweise dann gefahren, wenn's einem überhaupt nicht passt. Etwa beim Flauten-Matchrace am letzten Tag, unter Spinnaker oder in Nähe zum Fahrwasser.

Da auf diesen Schiffen jeder Tampen genügend Druck hat, dir den Kopf, das Bein oder Schlimmeres abzureißen, gibt es Regeln, die für alle gelten: Niemand steigt über den Traveller. Bei Mast-Manövern halten sich alle (außer der Snakepit-Crew) vor dem Mast oder hinter dem Traveller auf. „Das Cockpit ist auf *downwind*-Kursen Milton Keynes“, erklärt Rich, „für alle, die mit der englischen Geografie nicht so vertraut sind: Das ist eine Stadt nördlich von London. Man kann da durch, aber man bleibt da nicht freiwillig.“ Wir erleben es am nächsten Tag tatsächlich, dass der Großbaum mit voller Wucht in Milton Keynes einschlägt, weil jemand den *topping lift* (die Dirk) von der Wansch nimmt, bevor der *jammer* am Mast geschlossen ist. Wir erleben auch, dass ein Mann bei Rauschefahrt neben der Fußreling in seinem straffgespannten Sicherheitsgurt hängt. Unseren Ausbildern sind solche kleinen Schocks ganz recht, solange nicht wirklich was passiert.

Wenn ich meine *crew mates* sehe, frage ich mich, wie die das machen. Vermutlich genauso wie ich. Es sind völlig normale Leute: ein Zimmermann, ein Rechtsanwalt, eine Yoga-Lehrerin, eine französische Marketing-Frau aus London, ein dänischer Bäcker aus der Gegend von San Francisco. Niemand wird nach seinem Alter oder seiner Herkunft gefragt, jeder stellt sich mit seinem Vornamen vor, sagt eventuell, woher er kommt und warum er das macht. Heather ist Studentin aus New York, sie schreibt gerade ihre Diplomarbeit in irgendeiner Geisteswissenschaft. Nebenbei ist sie *first mate* auf einem Nachbau des legendären Schoners *America*. Heather ist sehr ambitioniert. Andere sind eher still. Alle, ohne Ausnahme, sind arbeitswillig, und die zierliche Sigi schufte genauso am Mast wie der immer gutgelaunte 90-Kilo-Hüne Doug. Einige von uns sind in den Zwanzigern, andere bereits über sechzig – es ist völlig egal. Hier wird gelernt und Arbeit geleistet. Und damit sind wir bei der Frage: Für wen ist das was? Ich bin erst am Anfang der Reise und werde am Ende (hoffentlich) schlauer sein als jetzt. Mein Eindruck ist: Clipper Ventures hat ein ziemlich intelligentes Auswahlverfahren. Sie nehmen jeden, der zahlt und

wirklich auf die Reise will und menschlich nicht völlig daneben ist. Wer gesund ist, ein bisschen sozial veranlagt und des Englischen mächtig, erfüllt schon die wichtigsten Voraussetzungen.

In Wirklichkeit ist es natürlich etwas komplizierter. Jeder Teilnehmer wird beobachtet und getestet, ohne dass er es merkt. Erstmal muss jeder 100 Pfund zahlen, damit er überhaupt zum ersten Interview kommt. Dann wird er durch drei Trainings geschickt, die einen randvollen, sehr anspruchsvollen Lehrplan haben, den man allerdings erst am letzten Tag des Trainings zu Gesicht bekommt. Die Leute werden von einem Team von etwa 40 erstklassigen Segellehrern ausgebildet, und Skipper und *mate* beobachten jeden.

Jedes Crew-Mitglied bekommt nach jedem Trainingsabschnitt ein persönliches *debrief*, ein Abschlussgespräch, durch den Skipper und eine Art Bewertungsbogen. Und jeder Segler füllt selbst einen solchen Bogen aus, indem er Skipper, *mate*, Schiff und Training bewertet. Die Frage, ob ich das Training weiterempfehlen würde, beantworte ich jedesmal mit „yes“, wobei ich ein paar Einschränkungen unerwähnt lasse: Als Ausländer sollte man gesprochenes Englisch entweder schon beherrschen oder sehr lernfähig sein. Man sollte natürlich körperlich belastbar sein und das Abenteuer wollen. Und man sollte intuitiv zwischen psychologischen Untiefen navigieren können, die sich auch daraus ergeben, dass Engländer, Iren, Deutsche, Kolumbianer, Franzosen, Schweizer, Chinesen und Australier bei aller geistigen Verwandtschaft auch kulturelle Unterschiede mitbringen. Tom, mein erster Skipper, sprach von *language barrier*.

Das Schiff, auf dem ich im nächsten Februar fünf Wochen segeln werde, hat bei Redaktionsschluss noch keinen Namen, nur eine Nummer – CV 23. Skipperin Vicky Ellis (30) ist die einzige Frau unter zwölf Skippern. Mein italienischer Mitsегler Paolo, Physiker in Oxford, hat gerade angefangen, den *crew contract* vorzubereiten. Er schreibt in seiner Rundmail: „Wir sollten möglichst genau und unzweideutig reinschreiben, was wir wollen, weil wir eine Multikulti-Crew sind und schwammige Statements von jedem anders interpretiert werden könnten.“ Jede Aussage des Vertrages soll diskutiert werden, bevor sie endgültig aufgenommen wird.

Wir werden sehen, wie sich unsere Multikulti-Crew sortiert. Die Hälfte der Leute kenne ich bereits, und ich habe ein gutes Gefühl. ⚓



Auf See muss man sich bei Lärm per Handzeichen verständigen können. Andy demonstriert: Finger nach unten und kreisförmig drehen (die Richtung ist dabei egal) heißt „fieren“. Fingerkreisel nach oben – *heave!* (hol!). Ganz rechts: *Tea time!*