



EINE FOLGENREICHE GESCHICHTE

*SEGEL JOURNAL-Autor
Hans-Harald Schack segelte
mit dem Clipper-Racer
SWITZERLAND von
Qingdao über Panama nach
New York. Hier seine Bilanz.*



Neun Männer und Frauen auf dem Vorschiff von SWITZERLAND - gleich geht das Stagesegel hoch, und der Yankee 1 wird ins Cockpit geschleppt und sauber gepackt. Die Arbeit ist anstrengend und verzeiht keine Fehler.

TEXT HANS-HARALD SCHACK **FOTOS** CLIPPER, SCHACK

Vor knapp zwei Jahren schlug ich dem SEGEL JOURNAL eine Geschichte vor, die mich selbst interessierte (wie eigentlich alles, was ich schreibe), und den aktuellen Aufhänger gab es gleich dazu: In London wurde im Hafen an der Tower Bridge der erste Clipper 70 der Öffentlichkeit präsentiert. Ich flog hin, was nicht extra bezahlt wurde, und besah mir den Schiffstyp, mit dem künftig das Clipper Race gesegelt werden sollte (SEGEL JOURNAL 2/2013). Gleichzeitig hatte ich mich dem Clipper-Bewerbungsverfahren unterzogen, weil ich selbst erleben wollte, wie die Interviews verlaufen und worauf es ankommt.

Irgendwann hatten sie mich am Haken, und ich erzählte meiner Frau, dass ich – aus rein journalistischen Gründen, versteht sich – ein Stück bei dem Rennen mitsegeln würde. Im Gegensatz zum Kameramann Tristan, der im Auftrag des Veranstalters reihum auf den verschiedenen Schiffen

mitfuhr, war ich festes Crewmitglied von SWITZERLAND. Ich sagte, dass ich Journalist bin und schreibe (es sollte sich ja niemand hinters Licht geführt fühlen), ich stellte aber auch klar, dass ich in erster Linie ein normales, zahlendes Crewmitglied bin, das trainiert und sich beworben hat wie alle anderen auch.

Meine täglichen Berichte habe ich in der Freiwache geschrieben und gesendet. Manchmal war ich so k.o., dass ich das Schreiben um eine Wache verschoben habe, und dreimal musste ich es ganz ausfallen lassen. Aber insgesamt hat's geklappt. Aus der 4-seitigen Reportage, für die ich im Januar 2013 nach London geflogen war, sind 12.898 geloggte Seemeilen, 13 Reportagen in Zeitschriften und Zeitungen und 54 Blogs geworden.

Ich bin Etappe 6 von Qingdao nach San Francisco gesegelt, und von dort Etappe 7 über Panama und Jamaika nach New York.

Der Nordpazifik gilt als die härteste der insgesamt acht Etappen, war es beim Rennen 2013/14 aber nicht. Die Kälte war moderat – wir hatten zwar oft Temperaturen unter zehn Grad, aber keinen Schnee und selten Wind aus arktischen Regionen. Es hat aber gereicht um zu lernen: Handschuhe und gute Stiefel sind das Wichtigste. Unser norwegischer Wachführer Johnny hatte sich Handschuhe mitgebracht, wie sie auf Bohrinseln und in der Fischerei zum Einsatz kommen, die sind das einzig Wahre. Alle anderen Handschuhe werden nass und lassen Wind durch, und das ist eine Kombination, die auf Dauer zu Kälteschäden im Gewebe führt. Meine Neopren-Handschuhe waren besser als nichts, aber nicht ausreichend für langes Rudergehen, Motorradhandschuhe sind ebenfalls nicht geeignet.

Ich war vor der Reise extra auf die „boot“ gefahren, um mir gute Seestiefel zu



Rauschfahrt im Nordpazifik, das Ölzeug hochgeschlossen. Nach einiger Zeit hat man sich an die Kälte gewöhnt, aber Jobs unter Deck – wie Bilgen kontrollieren, Logbuch führen – sind als Aufwärmepausen begehrt, ebenso die Arbeit an Grindern und Winschen.



In acht Etappen und 16 Races um die Welt, insgesamt über 40.000 Meilen. Inzwischen werden bereits die Plätze für das Rennen 2015/16 vergeben. Das Clipper Race ist sportlich anspruchsvoll und wartet mit attraktiven Zielen und Strecken auf. Die Etappen 1, 5 und 7 sind durch Hitze anstrengend, Etappen 3 und 6 durch Kälte und Stürme.

kaufen. Ich entdeckte die Gaiter-Boots von Musto (Typ „Ocean“), und die waren perfekt. Es sind Gummistiefel aus Neopren mit dicken Sohlen. Die halten auch bei Kälte warm, wenn die Stiefel nicht zu eng sitzen. Die „gaiter“-Gamaschen verhindern, dass einem das Wasser von hinten in die Hosenbeine läuft, wenn man an Deck kniet. Für die Tropen sind sie zu warm, aber in kühleren Regionen ideal. Ich hatte vorher dicke, innen glatte Gummistiefel in Erwägung gezogen, die man von innen einfach trocken wischt. Solche Stiefel werden aber offenbar nur noch für Schlachter hergestellt. Als Freizeitkleidung unter Deck hatten die meisten von uns das Mehrlagensystem von Musto (ich auch), dessen wichtigste Eigenschaft ist, dass es auch dann noch warm hält, wenn es nass wird, und das anschließend schnell wieder trocknet.

In den Tropen ist das Gesäß das meiststrapazierte Körperteil. Man klebt in seinen Shorts an Deck, und man schwitzt. Überall ist Salz, und man sitzt nicht still, weil man ständig die Schiffsbewegungen ausgleicht. Ich weiß von vier Leuten, bei denen sich die Haut vom Sitzfleisch pellte wie nach einem schweren Sonnenbrand. Die beste Therapie ist es, sich unter Deck mit nacktem Po auf die Kojen zu legen und die Haut zu lüften, die zweitbeste, genügend luftige Shorts im Gepäck zu haben, um immer etwas trockenes, salzfreies anziehen zu können. Ich habe es zeitweise vorgezogen, im Heck zu stehen, statt im Cockpit zu sitzen. Als Hautpflegemittel keine feuchtigkeitsspendenden Salben verwenden, auch nicht als Handcreme. An Feuchtigkeit besteht kein Mangel.

Der Veranstalter hatte uns mit Hochsee-Ölzeug von Henry Lloyd ausgestattet, das ist im Preis des insgesamt dreiwöchigen Trainings mit drin (4.800 Pfund). Das Ölzeug ist hervorragend, die

Jacke („smock“ genannt, ein Überzieher ohne Frontreißverschluss) ist allerdings mühsam anzuziehen. Aber mit ein bisschen Routine, und wenn man den unteren Neoprenverschluss an der Hüfte nach oben schlägt, geht es leichter. Ich habe bei schwerer See erst warmes Unterzeug, Stiefel und Hose angezogen und dann eine kleine Abkühlpause eingelegt und gefrühstückt oder Tee getrunken. Erst unmittelbar bevor ich nach oben ging, kamen Jacke, Schwimmweste, Handschuhe, Mütze und Stirnlampe dran. So kommt man an Deck, ohne schweißgebadet zu sein.

Drei Crewmitglieder hatten sich privat einen Trockenanzug von Musto zugelegt, den sie nur bei schwerem Wetter trugen. Sein Trockenanzug rettete auf „Derry-Londonderry“ dem Bugmann Andrew Taylor das Leben, der im Nordpazifik vom Bug fiel und erst nach 90 Minuten stark unterkühlt wieder an Bord war. Der Trockenanzug hätte ihm allerdings nichts genützt, hätte er nicht auch einen privaten AIS-Notsender am Mann getragen. Die Crew hatte den Überbord-Gegangenen im hohem Seegang und Hagelschauern schnell aus den Augen verloren. Als Taylor sich nach einer Dreiviertelstunde wunderte, dass man ihn nicht fand, stellte er fest, dass er seinen Sender nur im Testmodus eingeschaltet hatte. Er stellte das Gerät auf Sendung, und sofort hatte der Navigator ihn auf dem Plotterscreen.

Der Veranstalter Clipper Ventures hatte sich vor dem Rennen gegen private Seenotsender (PLB) ausgesprochen. Clipper-Sprecher Jonathan Levy: „Es gibt im internationalen System so viele Fehlalarme, dass man heute erst einmal prüft, ob ein echter Seenotfall vorliegt, bevor eine Rettung eingeleitet wird. Darüber

vergeht Zeit. Wir sind aber für die persönlichen AIS-Notsender, weil die per UKW sofort und ohne Umwege über Satelliten die Verbindung zwischen Verunglücktem und Rettern herstellen.“ Clipper Ventures entwickelt derzeit zusammen mit einem Hersteller einen AIS-Seenotsender, bei dem Fehlalarme weitgehend ausgeschlossen sind. Das Gerät soll erst dann Alarm auslösen, wenn der Sender im Wasser ist und sich vom Boot entfernt. Mit den heute üblichen automatischen Auslösern wäre es sonst bei 240 Sendern auf der Clipper-Flotte nur eine Frage der Zeit, wann der erste Sender nass wird und ein unerwünschtes Seenotsignal sendet.

Bis auf frostige Finger hatte ich nichts auszuhalten. Auch die Hitze auf der Panama-Etappe machte mir nicht viel aus, ich halte Hitze aber insgesamt für ein größeres Problem als Kälte. Mehrere Crewmitglieder kamen in ernste Schwierigkeiten, bis an die Grenze des Hitzschlags. Gegen Kälte kann man sich relativ gut schützen, indem man warme, trockene Sachen anzieht und sich bewegt. Bei Hitze hilft nur Schwitzen plus Luftzug, der die Verdunstungskühle erzeugt. Wer schwitzt, ohne dabei den Schweiß zu verdunsten, verliert nur unnötig Körperflüssigkeit und erzielt keinen Kühleffekt.

Da es unter Deck heiß und windstill ist, kauften wir zwei große Ventilatoren für beide Wohnkorridore und installierten kleine Ventilatoren in der Navigation, in der Messe und in der „galley“ (im Deutschen gern „Pantry“ genannt). Obersteuermann Ralf (70) hatte einen privaten Akku-Ventilator in seiner Koje aufgehängt, und auf „Invest Africa“ hatte jede Koje ihren eigenen Ventilator! Das ist das Schlaueste! Wir öffneten die Luks, und sperrten sie wegen der Sturzgefahr mit langen Gurten ab. Ich verdrehte mir ein Knie, als ich beim Spinnakerbergen in das geöffnete Luk über der Galley trat, das eigentlich nie geöffnet werden soll.

Nach zwei Wochen an Bord – wir waren an Japan entlangesegelt und hielten auf Alaska zu – wunderte ich mich, wie


reibungslos alles verlief. Es gab keinen Stress, niemand war erkennbar schlecht gelaunt. Nach dem Essen bedankte man sich bei den „mothers“ (Küchendienst + Sauberkeit), die unter schwierigsten Bedingungen Brot backten, Spaghetti kochten und Fleisch und Gemüse schnip-pelten. Keiner (oder fast keiner) kam zum Wachwechsel zu spät an Deck, das galt als unakzeptabel. Die Witze im Cockpit waren mitunter einfach, aber von guter Qualität. Auch wenn wir nass und kalt und müde waren – die Arbeitsmoral war top. Es wurde nicht geflucht und nicht gemeckert. Das hatten wir uns vor dem Rennen vorgenommen, und daran hielten wir uns.

Ich vermute, dass es einfacher ist, unter harten Regattabedingungen zu segeln. Hätten wir unter diesen Bedingungen einen Cruising-Törn absolviert, es wäre am zweiten Tag zur Meuterei gekommen. Zwanzig Menschen ohne Privatsphäre in einem engen Schiff, das ist eigentlich ein Pulverfass.

„No experience required“ – Erfahrung nicht erforderlich, wirbt der Veranstalter. Alles, was man können muss, bekommt man im Training beigebracht. Tatsächlich hatten wir eine sehr gute Crew, die beim Reffen in Orkanböen so zuverlässig arbei-

tete wie beim „spinnaker peel“ in dunkler Nacht, bei dem zeitweise zwei Spinnaker und ein Stagsegel gleichzeitig oben sind. Einige unserer besten Leute waren vorher noch nie auf einer größeren Yacht gewesen. Vielleicht lag es an unserer Skipperin Vicky, aber es fiel mir auf, dass unter unseren Leistungsträgern überproportional viele Frauen waren.

Es reicht für die Teilnahme am Clipper Race, dass man gesund, arbeitswillig, zahlungsfähig und im Übrigen ein verträglicher Mensch ist. Und man muss, so meine Erfahrung, gesprochenes Englisch verstehen. Gutes Schul-Englisch reicht nicht. Alles Technische lässt sich relativ schnell lernen, aber die Sprache nicht. Ich hatte manchmal Schwierigkeiten, Leute zu verstehen, die ohne Wortzwischenräume sprachen und Silben verschluckten. Zur Not muss man um Wiederholung bitten. Bei Manövern ist es lebenswichtig, alles zu verstehen, und beim Rumbledeln, wenn alle plötzlich loslachen, wäre es manchmal auch ganz schön.

„Würdest du's wieder machen?“ ist die Frage, die ich nach dem Rennen am häufigsten gestellt bekam. Ich habe darauf eine komplizierte, wohlabgewogene Antwort, die auf den Punkt gebracht lautet: Ja. 



Bloß nicht rausfallen! Autor Schack hat es sich auf seiner Koje gemütlich gemacht.