

Hans-Harald Schack



Von Qingdao nach New York

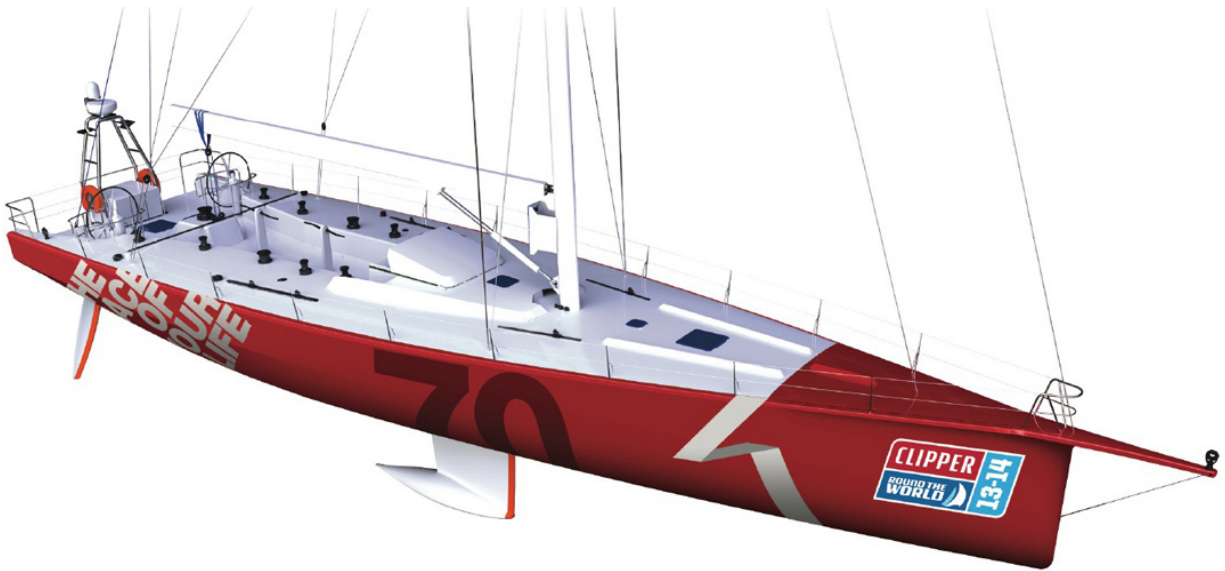
12 000 Meilen mit dem Clipper Round The World Race

mont croix

Titelfoto:
Clipper 70 auf dem Weg zum Start

(Foto: Clipper Ventures)

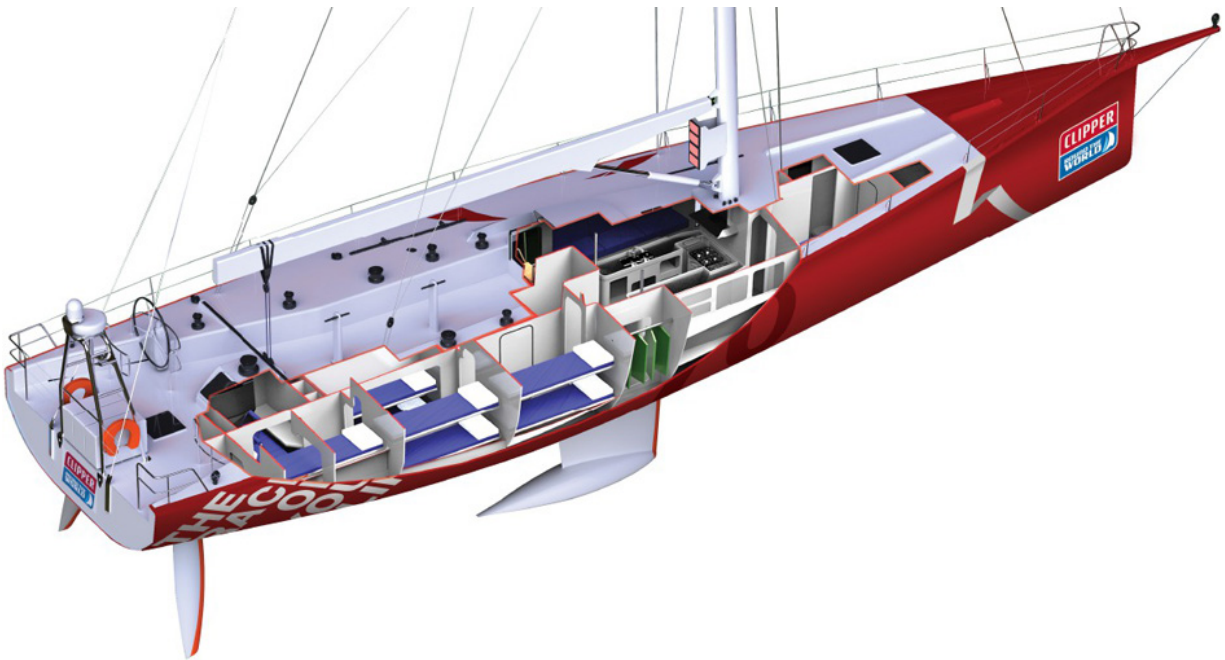
Für Birke, Jannis und Julian



Clipper 70

Design: Tony Castro

Länge m. Bugspriet	23,03 m
Rumpf	21,35 (70 ft)
Breite	5,65 m
Tiefgang	3,00 m
Gewicht	31,7 tons
Segelfläche am Wind	291,5 qm
Spinnaker	330,3 qm
Crew	16 - 21 plus Skipper / Mate



Eine folgenreiche Geschichte

Im Herbst 2012 schlug ich dem „Segel-Journal“ eine Geschichte über eine Weltregatta vor, die mich selbst interessierte (wie fast alles, worüber ich schreibe). Einen „Aufhänger“, wie es unter Journalisten heißt, hatte ich auch: In London wurde im Januar 2013 der erste Clipper 70 der Öffentlichkeit präsentiert. Ich flog hin, was natürlich nicht extra bezahlt wurde, und besah mir den Schiffstyp, mit dem in Zukunft das Clipper Round The World Race gesegelt werden sollte. Gleichzeitig hatte ich am Bewerbungsverfahren teilgenommen. Ich wollte erleben, welche Bedingungen man erfüllen muss und wie die Interviews verlaufen.

Kurz darauf hatten sie mich am Haken, und ich erzählte meiner Frau, dass ich – aus rein journalistischen Gründen, versteht sich – ein Stück bei dem Rennen mitfahren würde. Ein Jahr später war es soweit, und ich flog nach China, um für die Nordpazifik-Etappe an Bord zu gehen.

Ich bin Etappe 6 von Qingdao nach San Francisco gesegelt, und von dort Etappe 7 über Panama und Jamaika nach New York. Das Rennen lief also schon über 20 000 Seemeilen, bevor ich an Bord ging, und war nicht zu Ende, als ich ausstieg. Meine täglichen Berichte habe ich in der Freiwache geschrieben und gesendet. Aus der 4-seitigen Reportage, für die ich nach London geflogen war, sind so 12 898 geloggte Seemeilen, 20 Reportagen und 54 Blogs geworden.

In diesem Buch stehen die Mails, die ich während des Rennens für meine Website geschrieben und nach Hause geschickt habe, und einige weitere Texte. Die Anmerkungen am Ende der Mails entstanden später für dieses Buch. So konnten die Originaltexte unverändert bleiben, und waren

trotzdem aktuell. Ich denke zwar nicht, dass man hinterher immer schlauer ist, aber man hat aus der Distanz doch einen veränderten Blick oder neue Informationen.

Das Unternehmen Clipper Race ist für mich noch nicht zuende. Ich werbe dafür, das Rennen mit einem Etappenziel nach Deutschland zu holen - da kommen allerdings nicht viele Häfen in Frage. Aber es gibt noch andere Möglichkeiten, am Rennen teilzuhaben.

Berlin, am Schlachtensee, im März 2015

Zur Buchaufgabe 2019

In zwei Wochen wird das Clipper Race seinen ersten Auftritt auf der Düsseldorfer Bootsausstellung haben. Beim letzten Rennen gab es 25 deutsche Teilnehmer und einen deutschen Skipper, Chris Kobusch, der gleich auf Platz 3 segelte.

Inzwischen haben drei Todesfälle das Clipper Race erschüttert, und das Schiff, auf dem ich gefahren bin (CV 24, damals als „Switzerland“ unterwegs), ist vor Südafrika gestrandet – der zweite Totalverlust in der Geschichte des Rennens. Man lernt daraus, und das Rennen geht weiter.

Großbritannien schickt sich an, die EU zu verlassen, und im Moment befürchten die üblichen Experten Chaos zwischen den Briten und dem Kontinent. Umso wichtiger, dass das Clipper Race als Institution, die sich dem gesunden Menschenverstand und der grenzlosen Segelei verschrieben hat, gedeiht und Kontakte zum Kontinent aufrecht erhält.

Bad Schwartau, im Januar 2019

Hans-Harald Schack

Inhaltsverzeichnis

Eine folgenreiche Geschichte

Training vor England

Die Strecken

Tagebuch: Nordpazifik, 1. und 2. Tag

Wie man zum Clipper Race kommt

Nordpazifik 3. - 26. Tag

Durchs Goldene Tor

Stille Tage in San Francisco

San Francisco - Panama

Colon - Jamaica

Jamaica - New York

Das Ende von CV 24 „Switzerland“

Lessons learnt

Seekrankheit und was man dagegen tun kann

Clipper nach Deutschland



Auf dem Clipper 68 „Welcome to Yorkshire“ beim ersten Training im Solent. Alle tragen Lifelines bei Windstärke 0,5 (oben). Ein Jahr später bei 30 Knoten Wind auf dem Nordpazifik



Training vor England

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 anschließend zwei Wochen, bis sie sich erholt hatten. An meinen Segelhandschuhen waren die Spitzen von Daumen und Zeigefinger frei, und es ist - das habe ich bei dieser Gelegenheit gelernt - ein Fehler, bei knapp über null Grad tagelang 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 Peripherie noch weiter runter. Auf die 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*) 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: Stagesegel-Winsch backbord - Seitenwechsel - Stagesegel-Winsch steuerbord. Weiter nach achtern: Yankee-Winsch, Backstag-Winsch, Rudergehen. Wieder an Backbord: Großschot, Backstag-Winsch, Yankee-Winsch, und dann sind wir alle einmal rum.

Weil bei diesem Rotationsverfahren das Fallen-Cockpit (im Bord-Jargon *snakepit*, Schlangengrube) keine Rolle gespielt hat, reffen wir anschließend ein paarmal ein und wieder aus. Kurze Verschnaufpause, dann machen wir einen *racing headsail change*.



Sicherheitstraining in Gosport. Selbst in warmem Wasser tut sich mancher schwer. In der Geschichte des Clipper Race wurden die Rettungsinseln nur zweimal benötigt



Trainee Christel im Mast - im Training muss jeder rauf, später wird es zum Job für Spezialisten

Fahrtensegler würden zunächst den Yankee III abschlagen, in Luv zusammenlegen (*to flake*), in seinen sechs Meter langen Segelsack packen und die 100-Kilo-Wurst unter Deck bringen: Dann erst käme die acht Meter lange, noch schwerere Wurst des Yankee II an Deck, und das Segel würde gesetzt.

Ein Vorsegelwechsel im *racing*-Modus bedeutet, dass das neue Segel angeschlagen wird, bevor das alte herunterkommt, damit das Schiff möglichst nur kurze Zeit *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 dabei wirklich ins „Schwitzen“ kommen, das neue Segel hoch. David im Snakepit kurbelt das Fall dicht, Doug bedient die Groß-Winsch, Andy und Sigi stehen am Grinder. 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.

Wir bekommen langsam ein Gefühl fürs Schiff, und ich denke inzwischen wieder englisch. *Lee ho!* gibt's im Deutschen nicht, da sagt der Steuermann nur „ree“ zu Beginn des Manövers. *Lee ho!* ist das Pendant zu „rund achtern“, bloß beim Wenden. Viele Wörter hier kennt man auch auf deutschen Yachten, 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 deutsche 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 importiert hat.“ Hmm, demnach ist *Achterstag* gar kein deutsches sondern ein holländisches Wort? Die zarte Christel kurbelt den letzten Zoll Yankee-Schot dicht, bis das riesige 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. Gesichtermerken ist nämlich nicht meine Stärke. Seitdem mein Projekt „Clipper Race“ läuft, habe ich über vierzig Leute kennengelernt, und es werden noch mehr. Manche werde ich wiedersehen, manche nicht, aber alle sind Teil einer Gemeinschaft, deren Ziel es ist, zwölf 21-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 suche mir immer eine untere Koje aus, 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.

Seltsam, wie sich eine Geschichte entwickeln kann. Das Clipper Race interessiert mich schon lange, also habe ich für das SEGEL-Journal einen Artikel darüber geschrieben. Und plötzlich war ich 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 Frühjahr fit bin, wenn 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. So schlimm habe ich mir das nicht vorgestellt. In San Francisco werde ich wissen, ob es 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 Skipper Rich 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 brauchst nicht zu zahlen, 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 einem Stern über der untersten Saling, 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.

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 nur einmal von seinen Prinzipien ab, und schon gibt's Stress! Aber er hat ja Recht. Preventer sind immens wichtig (der erste Todesfall bei Clipper, im Rennen 2017/18, wird auf einen gebrochenen Preventer zurückzuführen sein).

Prinzipien haben, wenn es die richtigen sind, ihren Wert. Ich bin kein Freund von „Sicherheit“, wenn sie zur Religion wird, aber es ist eindrucksvoll, wie uns auf den Clipper-Yachten professionelles Verhalten an Bord eingetrichtert wird. Professionelles Verhalten auf Schiffen und anderswo verhindert Unfälle und Schäden an Mensch und Material, ganz einfach. *It's as simple as that.*

Sie mögen keine Verletzten bei Clipper, und schon gar keine Verschollenen. Es ist schlecht fürs Geschäft, und „bei einem Unfall habe ich jede Menge Papierkram“, erklärte mein erster Trainingskipper 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 *swimmer* im Klettergurt nach unten aufs und wenn nötig 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 Oberkörper und Kopf führen kann. Ich habe in meinem Leben hundert Mann-über-Bord-Manöver 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. Und im Ernstfall würde ein kräftiger, geschickter Bugmann als *swimmer* nach unten gehen.

Sie mögen es professionell bei Clipper, und die Grundregeln dieses Verhaltens kann jeder Hilfsmatrose, jede Hausfrau und jeder Hobbysegler lernen. Es gibt Berufe, die man nur dann lange ausübt, wenn man sich manche Verhaltensweisen abgewöhnt – darunter das meiste, was heldenhaft aussieht. Polizisten, Soldaten und Dachdecker sind solche 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 gern dann gefahren, wenn's einem überhaupt nicht passt. Etwa beim Flauten-Matchrace, unter Spi oder in Nähe zum Fahrwasser der Berufsschiffe.

Da auf diesen Schiffen jeder Tampen genügend Druck hat, dir das Bein oder Schlimmeres abzureißen, gibt es Regeln, die für alle gelten: Niemand steigt in Lee 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 Winsch nimmt, bevor der *jammer* (Klemme) am Mast geschlossen ist. Wir erleben auch, dass plötzlich 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 Konditor 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 motiviert und feuert uns beim Segelschleppen und solchen Sachen an. Andere sind eher still. Alle, ohne Ausnahme, sind

arbeitswillig, und die kleine Christel schuftet 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 vielleicht 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, ein bisschen sozial veranlagt und des Englischen mächtig ist, erfüllt schon die wichtigsten Voraussetzungen.

In Wirklichkeit ist es natürlich etwas komplizierter. Jeder Teilnehmer wird beobachtet und getestet, ohne dass er es merkt. Erstmals muss jeder 100 Pfund zahlen, damit er überhaupt zum ersten Interview kommt. Das Geld wird ihm später angerechnet, oder falls Clipper ihn ablehnt, erstattet. 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 Abschlussgespräch (*debrief*) durch den Skipper und eine Art Beurteilungsbogen. 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. Verstehen ist wichtiger als sprechen können. Man sollte natürlich körperlich belastbar sein und das Abenteuer wollen. Und man sollte intuitiv zwischen psychologischen

Untiefen navigieren können, die sich daraus ergeben, dass Engländer, Iren, Deutsche, Kolumbianer, Schweizer, Chinesen und Australier bei aller geistigen Verwandtschaft auch kulturelle Unterschiede mitbringen. Tom, mein erster Skipper, sprach von der *language barrier*.

Das Schiff, auf dem ich im nächsten Februar fünf Wochen segeln werde, hat bei Redaktionsschluss noch keinen Namen, nur eine Nummer - CV 24. Skipperin Vicky Ellis (30) ist die einzige Frau unter zwölf Skippern. Mein italienischer Mitsegler 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. Die Flotte segelt in ein paar Wochen von London los, ich muss noch sieben Monate warten, bis ich in China an Bord gehe.