

ROBIN KNOX-JOHNSTON
ÜBERS SEGELN

DK

DELIUS KLASING

ROBIN KNOX-JOHNSTON
ÜBERS SEGELN

DELIUS KLASING VERLAG

Inhalt

Andrew Bray: Vorwort.....	9
Einleitung	11

1 Hinaus in die Ferne

Die Hölle vor der Haustür	14
Gemeinsam über den Großen Teich	16
Das wunderbare Schottland	19
Schon Pläne für den Sommer?	22
Fleischsuppe in Island	25
Der Fluch der Biskaya	28
Und das soll Cricket sein?	31

2 Einhandsegeln

SUHAILI im Ruhestand	35
30 Jahre später	38
Das schwache Geschlecht?	40
Man ist so alt, wie man sich fühlt	44
Eingefangen!	47
Wahnsinn	51
Die Freude am Einhandsegeln	56

3 Sicherheit auf See

Steuertricks	60
Eine harte Lektion	63
Stück für Stück zur Katastrophe	66
Sicherheit hinter verschlossenen Türen	69
»Iwan der Schreckliche« und seine Schwierigkeiten	72
Kraft zum Überleben	75
Eine Hand für das Schiff	78
Mann über Bord	81

4 Das Leben an Bord

Gedanken über einen Rekord	85
Die Schrecken der Nacht	88
Prosa für die Nachwelt – ein Logbuch fürs Leben	91
Großzügige Raumaufteilung	94
Raue Behandlung	97
Ausgeglichenheit	100
Mit Nadel und Faden	103
Eingepökelt	106
Der richtige Knoten?	109
Vor Anker	112
Das leibliche Wohl	115
Harmonie an Bord	118

5 Rettung auf hoher See

Von Bord gehen oder nicht?	122
Rettungskosten	125
Arztbesuch	128
Der Sturm – und die Rettung	131

6 Der Südozean

Ein Leben auf der Überholspur	135
Lockruf des Südens	137
Rund Kap Hoorn an einem Tag	140

7 Der Segelsport und die Außenwelt

Das Segeln und die Medien	144
Blick von der Brücke	147
Sensationen und Nervenkitzel	150
Schlechtes Benehmen	153
Wettkampf der Bücher	156
Auslaufen oder nicht?	159

Medaillen und Medien	162
Sicher ist sicher!	165
Verschuss und Wallschiene	168

8 Gefahren der Ozeane

ENZAS »UFO«	172
Die Schatten der TITANIC	175
Walgeschichten	178
Knapp vorbei	181
Da bläst er!	184
Wellen, die Schiffe verschlingen	187

9 Segelsport im Wandel

Zahlensalat	191
Die Flucht aufs Wasser	194
Der letzte Leuchtturmwärter	197
Wolkenschieber	200
Ein Meer von Müll	203

Vorwort

Theoretisch hat ein Chefredakteur die freie Entscheidung, was in seiner Zeitschrift veröffentlicht wird. Praktisch ist es zwar nicht unmöglich, aber sehr schwierig, das Programm umzustrukturieren. Eigentlich gibt es diese Chance nur, wenn man die Leitung neu übernimmt. Also nutzte ich sie, als ich Ende 1992 bei der angeschlagenen *Yachting World* einstieg. Ich betrieb einen wahren Kahlschlag, bis in der ersten neuen Ausgabe nur noch zwei der vorher so zahlreichen Artikelserien übrig waren. Dazu gehörte Knox-Johnstons Kolumne, die noch heute erscheint, 18 Jahre später. Hier trägt Robin Knox-Johnston mit seinen überragenden seemännischen Kenntnissen und seinem gesunden Menschenverstand dazu bei, dass *Yachting World* auf dem Teppich bleibt, denn seine Texte bilden ein Gegengewicht zur Hightech-Welt des Regattasegelns, des America's Cup und der vielen technischen Spielereien.

Ich möchte nicht falsch verstanden werden: Robin – jetzt: Sir Robin – ist alles andere als ein engstirniger Traditionalist. Sein Wissen und seine Themen reichen von den aktuellsten Entwicklungen bis weit zurück in die Vergangenheit. Das sieht man auch daran, dass er noch immer seine sehr einfache Ketsch *SUHAILI* segelt, obwohl er mit dem ultramodernen Open-60-Renner *GREY POWER* am letzten Velux 5 Oceans Race, einer Einhand-Weltumsegelungsregatta, teilgenommen hat. Seine Kolumne steht dafür, dass beim Seesegeln vieles heute noch dieselbe Bedeutung hat wie vor einem Jahrhundert. Man segelt heute vielleicht nicht mehr so wie damals, aber die See und der Wind verändern sich nicht.

Im Unterschied zu manchen anderen Seglern, die Bedeutendes geleistet haben, ist Robin Knox-Johnston seit 1969, als er als Erster einhand ohne Zwischenstopp die Welt umrundete, seglerisch sehr aktiv geblieben. Heute kann er auf weitere Weltumsegelungen und bedeutende Törns zurückblicken und blieb

doch bescheiden. Er ist noch immer Großbritanniens bekanntester Segler und Förderer des Segelsports im umfassenden Sinn. Genau deshalb überlebte seine Kolumne, und hoffentlich schreibt er noch oft in der *Yachting World*.

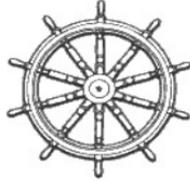
Andrew Bray

Einleitung

Seit ich mit meiner knapp zehn Meter langen Ketsch SUHAILI zu einer Weltumsegelung auslief, hat sich die Welt des Segelsports von Grund auf geändert. Damals, 1968, dauerte die Reise bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwas über vier Knoten 312 Tage. Während ich dies schreibe, steht der Rekord für Einhandsegler bei nur noch 57 Tagen. Ich hatte das Glück, an dieser Entwicklung – sozusagen vom Igel zum Hasen – beteiligt gewesen zu sein: auf Wettfahrten mit riesigen Mehrumpfbooten, bei der Jagd um die Bojen während des Admiral's Cup und auf Einrumpfbooten der Open-60-Klasse. Meiner SUHAILI bin ich aber die ganze Zeit treu geblieben.

Die moderne Technik hat das Segeln revolutioniert. Verbundwerkstoffe, Wetterberatung über Funk, Selbststeueranlagen und Satelliten, die Möglichkeit, jederzeit Informationen zu senden und zu empfangen, Wetterberichte zu bekommen und laufend die genaue Position zu bestimmen, haben die Yachten schneller und schneller gemacht, und die Zukunft wird uns immer weitere Rekorde liefern. Das Segeln besteht aber nicht nur aus dem Kampf gegen die Ozeane und um Rekorde. Segler sind immer darauf aus, Neues zu erkunden, sei es an den eisigen Küsten Grönlands oder in einer Bucht vor der Haustür. So geht es auch mir, und dieses Gefühl treibt mich immer wieder auf See hinaus und verschafft mir ständig neue Themen für meine Kolumne in der *Yachting World*. Das Schreiben für die *Yachting World* – seit 18 Jahren – hat mir bis heute sehr viel Freude gemacht, auch wenn ich manchmal Mühe hatte, die Termine einzuhalten! Inhaltlich hat man mir freie Hand gelassen, sodass ich mich mit den jüngsten Regatten, aktuellen Seenotfällen oder allgemeinen Gedanken über Segeln und Seemannschaft befassen kann. Diese Vielfalt bietet hoffentlich jedem der Leser etwas.

Robin Knox-Johnston



1

Hinaus in die Ferne

Die Hölle vor der Haustür

Jeder Segler zählt seine Heimatgewässer zu den gefährlichsten der Welt. Beim Mündungsgebiet der Themse ist daran nach Sir Robins Ansicht aber viel Wahres.

Isst es nicht auffällig? Wohin man auch kommt, stets erklären die Einheimischen ihre Gewässer zum gefährlichsten Segelrevier der Welt.

Ich bemerkte das zum ersten Mal, als ich vor einigen Jahrzehnten von Indien nach Hause segelte. Bevor wir Bombay verließen, warnte man uns vor den Gefahren des Indischen Ozeans. Wie durch ein Wunder überlebten wir die Überfahrt nach Maskat in Oman, um dann zu hören, dass die Küste von dort nach Aden viel schwieriger zu bewältigen sei. In Mombasa erklärte man uns, dass die überstandenen Gefahren nichts gegen die Tücken der ostafrikanischen Küste seien – und so weiter. Wo immer wir hinkamen, taten die Leute das, was hinter uns lag, als Kinderspiel ab. Ausgenommen natürlich die letzten ein oder zwei Tagesetappen vor der Ankunft, wo wir offensichtlich großes Glück gehabt hätten ...

Was man uns in East London über das Kap der Guten Hoffnung erzählte, zweifelten wir nicht an, aber die Kapstädter hatten weit mehr Respekt vor der Skelettküste. In Brest hört man Schauergeschichten über den Chenal du Four, in Australien über die Tasman-See, in Hongkong über das Gelbe Meer. Ich selbst bin immer der Ansicht gewesen, dass die Themsemündung einiges an Gefahren zu bieten hat: Wenn seewärts vom Sea Reach ein Oststurm gegen den Ebbstrom steht, kommt dort ein Seegang auf, den niemand, der bei Trost ist, an Bord einer kleinen Yacht erleben möchte.

Ich hielt das allerdings nur für mein eigenes Vorurteil, bis ich 1993 von dem französischen Segler Titouan Lamazou hörte,

dass er sich große Sorgen mache, ob er seine fast 43 Meter lange Sloop mit 6,5 Metern Tiefgang nach London bringen könne. Wie viele Franzosen hatte er Manschetten vor der Themsemündung, nicht wegen Wind und Seegang, sondern wegen der Sandbänke und Gezeiten.

Das kann ich gut nachempfinden, denn die Themse ist nicht einfach zu befahren, und oft sitzt man ein gutes Stück von seiner Koppelposition entfernt unversehens auf Grund, zumal die Seezeichendichte verringert wurde. Selbst bei halbwegs guter Sicht ist die Themse ein ausreichender Grund zur Anschaffung eines GPS-Geräts.

Gemeinsam über den Großen Teich

Eine Atlantikpassage ist auch heute noch eine beachtliche Leistung, ganz gleich, wie viele andere Segler sie schon hinter sich haben. Amateurseglern bietet die Atlantic Rally for Cruisers (ARC) eine gute Gelegenheit, gemeinsam mit anderen den Großen Teich zu überqueren.

Wären die Enkel von John of Gaunt, eines Sohnes von König Edward III., ausgetauscht worden, sodass König Heinrich V. von England Heinrich der Seefahrer von Portugal geworden wäre und umgekehrt, dann hätte England durchaus schon früher mit Entdeckungsreisen beginnen können. Die Kanarischen Inseln, Madeira oder die Azoren hätten dann englisch statt spanisch beziehungsweise portugiesisch werden können. Natürlich hätte es keine Schlacht von Azincourt gegeben.¹ Aber zum Ausgleich hätten wir eine angenehm warme Atlantikinsel auf der Nordhalbkugel gehabt, und dort wäre Bier statt Wein ausgeschenkt worden. Ob das ein großer Vorteil gewesen wäre, will ich nicht entscheiden, denn abgesehen von ihrem milden Meeresklima sind diese Inseln ja gerade durch ihren iberischen Charme so reizvoll.

Unter den drei Inselgruppen sind die Kanarischen Inseln schon am längsten der Startpunkt für Atlantiküberquerungen. Bereits Kolumbus brach von Gomera über den Ozean auf.

Das hatte auch praktische Gründe. Die Azoren liegen am Rand, im Winter meist innerhalb des Westwindgürtels. Dann können die westlichen Winde dort Sturmstärke erreichen. (Als ich im Dezember 1989 in Praia da Vitoria lag, wehte es mit 98 Knoten.) Deshalb musste man auf einer Reise nach Westen im Winter mit Gegenwind, im Sommer mit Windstillen rechnen, und in Zeiten, als man weder das Fleisch richtig einsalzen

¹ 1415: Sieg der Engländer über die Franzosen. (Anm. d. Ü.)

noch das Trinkwasser lange frisch halten konnte, begrenzte die Verderblichkeit der Vorräte die Dauer von Seereisen. Madeira liegt mitten in den Rossbreiten, zwischen den Westwinden und dem Nordostpassat, sodass eine Atlantiküberquerung von dort aus eher durch Flauten beeinträchtigt wird. Die Kanarischen Inseln dagegen liegen am Nordrand des Passatgürtels, wo man im Winter zwar mit wechselnden Winden rechnen muss, im Sommer aber meist beständigen Passat erwarten kann. Also waren die Kanaren für die Rahsegler, die bis vor gut 100 Jahren die ozeanische Frachtschiffahrt beherrschten, das ideale Abprungbrett. Die geografische Breite und die günstigen Winde galten als weiterer Vorteil dieser oft Südroute genannten Strecke, die eine einfache, angenehm warme Reise nach Westindien erlaubt. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass man die jährliche Wirbelsturmzeit meidet.

All das gilt heute wie damals, sodass die Kanarischen Inseln sich als idealer Startpunkt der jetzt als ARC bekannten Atlantic Rally for Cruisers anboten. Das Fahrtensegeln über Ozeane geht auf die Zeit vor über 140 Jahren zurück, aber noch 1960 waren Atlantiküberquerungen mit Yachten selten und wurden als etwas Besonderes angesehen. Seit damals hat die Verbreitung und Beliebtheit des Yachtsegelns enorm zugenommen. Es konnte nicht ausbleiben, dass die Segler mit zunehmender Erfahrung, Unternehmungslust und Freizeit immer fernere Ziele ansteuern wollen.

Es gibt keine Statistik, wie viele Yachten jedes Jahr den Atlantik überqueren, aber es müssen Tausende sein. Nicht alle Skipper sind besonders erfahren, einige unternehmen diesen Törn eigens, um Erfahrungen zu sammeln, und gerade dabei ist das ARC-Konzept so nützlich. Auf hoher See wird man niemals völlig sicher sein, aber das gemeinsame Segeln mit anderen Yachten erhöht auf jeden Fall die Sicherheit. Genau das ist das Geheimnis dieser Veranstaltung, denn der Zusammenhalt hilft den meisten Amateurbesatzungen, mit ihren Ängsten fertigzuwerden. Über Funk können die Segler sich jederzeit untereinander in Verbindung setzen. Obwohl die Konkurrenten meist

schon kurz nach dem Start außer Sicht sind, braucht man sich nicht allein zu fühlen. An Bord jeder Yacht weiß man, dass andere Schiffe nur wenige Stunden entfernt sind und im Notfall zu Hilfe eilen können. Ein weiterer Vorteil solcher Konvoifahrten ist, dass Handelsschiffe in den »Notices to Mariners« und ähnlichen Nachrichtendiensten zu besonders aufmerksamem Ausguck aufgefordert werden können.

Im Gegensatz zum America's Cup und dem Whitbread-Rennen um die Welt ist die ARC eine Veranstaltung für Amateure. Völlig ohne Ehrgeiz geht es zwar auch dabei nicht zu, aber das Wichtigste ist, wie ich vermute, die Gemeinsamkeit. Die große Teilnehmerzahl zeigt, wie viel Zuspruch das Veranstaltungskonzept gefunden hat.

Als die Rally 1986 zum ersten Mal stattfand, nahmen 204 Schiffe teil. Auch das war für eine Atlantikregatta schon ein Rekord und bewies, wie groß der Bedarf war. Die geringste Teilnehmerzahl gab es 1993 mit 97 Yachten, 2009 waren es aber wieder über 200.

Das wunderbare Schottland

Ein sicherer Ankerplatz, umgeben von menschenleeren Bergen – dort fühlt sich Sir Robin als Fahrtensegler wohl. Solche Stellen fand er in der Arktis, aber so weit braucht man gar nicht zu segeln, um einsame Ankerbuchten unter klarem Nachthimmel vor grandioser Gebirgskulisse zu finden.

Das Schönste und Befriedigendste am Segeln – gleich nach dem Regattasegeln – ist die Annäherung an eine Küste, die man noch nicht kennt. Alle Sinne sind angespannt, und man freut sich darauf, einen neuen Hafen oder Ankerplatz kennenzulernen. Ist die Gegend unbewohnt, umso besser, dann ist man ungestört und frei von sozialen Zwängen – was man heute immer seltener findet. Liegt man zwischen unberührten, menschenleeren Bergen oder Hügeln sicher vor Anker, empfindet man eine unvergleichliche Zufriedenheit. So etwas findet man in Europa nur noch selten, weshalb die Arktis so verlockend ist.

Kürzlich hatte ich wieder einmal einen Grund, den schottischen Nordwesten anzusteuern, und merkte dabei, dass man überhaupt nicht so weit zu segeln braucht, um dieselbe großartige Szenerie wie im hohen Norden zu erleben! Zwar sind in Schottland mehr Boote unterwegs als in der Arktis, sodass man nicht so gute Aussichten hat, ganz allein in einem Fjord oder einer Bucht zu liegen, aber die schottische Küste ist seit Jahrhunderten stark zerklüftet, sodass man die Wahl zwischen unzähligen Buchten hat. Meist kann man meilenweit von anderen Yachten entfernt ankern. Natürlich sind in Grönland die Berge höher, und in Schottland gibt es keine Gletscher, aber das Land ist schroffer, weil das Gelände noch nicht so verwittert und erodiert ist. Am inneren Ende eines schottischen Fjords, »Loch« genannt, weiden meist Schafe auf saftig-grünem Gras, während