

Kapitän Jürgen Müller-Cyran
 Zusammenfassung eines Vortrages bei Technische Universität Hamburg-Harburg am
 30.November 2001.

OPERATIVER EINSATZ MODERNER GROSSEGLER - FÜHRUNG UND SEGELFORDERUNGEN

Die Zeit der ladungstragenden, geldverdienenden Segelschiffe ist lange vorbei. Geblieben ist der Traum vom Grossegler, der gegen alle Wind- und Seebedingungen sein fernes Ziel erreicht. Die Menschen an Bord waren nicht wichtig, die Ladung brachte das Geld. Segeln heute heisst viele Menschen an Bord, anspruchsvolle Ladung, die mit vielerlei Erwartungen kommen. Sie wollen die Natur und umweltfreundliche Bedingungen erleben, und sie träumen von den Abenteuern der Seefahrt.

Über 10 Millionen Passagiere weltweit fahren zur See auf Kreuzfahrtschiffen - mit steigender Tendenz. Die Attraktivität der Schiffe und der See, die Vorstellung einer Reise zu fernen Küsten weckt die Sehnsucht nach den Erlebnissen der Seefahrt. Die modernen Grossegler bieten ein Flair von Segelschiffs-Nostalgie, die Faszination des Segelns und vorzüglichen Service..

Aus vielen bunten Büchern, stimmungsvollen Filmen und Fernsehsendungen erfahren wir von der Schönheit der Segelschiffe und dem Leben an Bord. Meist in lyrischer Übertreibung wird über die Ereignisse, das Wetter und die See berichtet. Sucht man nach konkreten Informationen – zu Seeverhalten, Manövriereigenschaften, Segelbedingungen, die Routine des täglichen Lebens an Bord, wird man meist enttäuscht sein. Jedes Schiff, und besonders die Segelschiffe, haben Stärken und weniger gute Eigenschaften. Über die Höhe am Wind, Verhalten bei schwachen Winden oder Starkwind – wie funktionieren die Manöver unter Segel oder das Seeverhalten wird man in der Regel nicht viel erfahren. Das war schon früher so und ist heute sicher nicht anders.

Segelschiffskapitäne geben ihr Wissen und Erfahrungen nicht gerne weiter und drücken sich eher unklar aus, nicht weil sie irgendetwas geheim halten wollen sondern weil das Segelschiff ihnen Rätsel aufgeben kann, die zu kommentieren sie sich meist sehr zurückhalten. Schiffsführung ist wohl eine Wissenschaft, die nicht in all ihren Aspekten rational zu erfassen ist.

Moderne Grossegler

Modern soll heissen dem Zeitgeschmack entsprechend - Segelschiffsromantik plus komfortables Leben, elegantes Aussehen und gute Segeleigenschaften, Tradition verbunden mit zeitgemässer, fortschrittlicher Technik. Die modernen Grossegler sind konventionelle Segelschiffe mit anspruchsvollen Einrichtungen.

Zeitgemäss, das bezieht sich nicht auf das Rigg sondern ist Ausdruck eines anspruchsvollen Lebensstils an Bord mit exzellentem Service und Spitzenküche.

Die Nutzung umweltfreundlicher Energie im Zusammenhang mit dem Erlebniswert Seefahrt macht den Grossegler sehr attraktiv für die Kreuzfahrt. Es gibt da noch den Begriff der Windschiffe, was fast etwas diskriminierend klingt und für Segler mit effizienten Windantriebsanlagen gilt. Was sie mehr an Segelleistung bieten geht wohl an Romantik der Seefahrt verloren. Ich hoffe für die Zukunft, dass wir die optimale Nutzung der Windenergie auf grossen Schiffen etwas nüchterner sehen.

Wenn ich hier über moderne Grossegler spreche, dann meine ich die drei Segelschiffe der Star Clippers Reederei in Monaco, die unter Luxemburg Flagge segelnden Viermast-Barkentinen *Star Flyer* und *Star Clipper* sowie das Fünf-Mast-Vollschiff *Royal Clipper*.

Da ist noch die *Sea Cloud II*, die wahrscheinlich nach einem ähnlichen Konzept gebaut wurde. Andere neue Grosssegler sind mir nicht bekannt, bestimmt gibt es mehrere Projekte. Die Viermastschiffe der Klasse *Wind Star* oder die Club Med- Schiffe haben zwar Masten mit Segel daran, sie dienen allerdings mehr der Verbesserung der Schiffssilhouette als dass man sie als Segler bezeichnen kann.

Auf den modernen Grossseglern sollen die Segel den Hauptantrieb gewähren. Sie wollen nicht Kreuzfahrtschiffe mit zusätzlichem Segelrigg sein sondern vor allem Segelschiffe, die zur Einhaltung des Fahrplanes auch mit Maschine fahren können.

Die modernen grossen Segler sind in der Tradition der amerikanischen Clipper Schiffe des 19. Jahrhunderts gebaut Die amerikanischen Clipper von der Ostküste – ein Ausdruck der Leistung und nicht des design oder des Riggs. Sie haben den Segelschiffsbau revolutioniert und das moderne Segeln beginnt mit dem Bau der schnellen Schoner und Clipper im 18. und 19. Jahrhundert. Ein ehrenvolles Prädikat, wenn das besonders schnelle Schiff als Clipper bewundert wurde.

In der Tradition der Clipper lassen sich auch die schnellen und grossen deutschen Tiefwassersegler einordnen, die um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert entstanden. Die berühmten P-Liner, Rickmers- und Vinnen Grosssegler.

Das Fünf-Mast-Vollschiff *Preussen* war der Höhepunkt dieser Serie und hat gewiss Segel-Geschichte gemacht. Die PREUSSEN wurde gebaut als schnelles, leistungsfähiges und grosses Segelschiff für lange Reisen mit möglichst viel Ladung. Die 120 Meter Länge in der Wasserlinie und 8 Meter Tiefgang brachten gute Lateralkräfte, ein erstklassisches Segelschiff. Es ist berechtigt zu fragen, ob der Kapitän und die Besatzung das Schiff immer im Griff hatten. Von einem der Kapitäne kommt der Satz, dass die *Preussen* eher mit ihm gesegelt sei als dass er sie gesegelt habe. Wahrscheinlich gibt es für Segelschiffe eine Obergrenze in der Grösse, die mit konventionellem Rigg nicht überschritten werden kann. Die *Preussen*, ohne zusätzlichen Antrieb, hatte wohl diese Grösse erreicht. Gleiches ist auch von den Schonern bekannt. Damals waren die grossen Segler der Stolz des deutschen Schiffbaus und die *Preussen* ein herrliches Schiff, das den guten Ruf der deutschen Seefahrt mitgegründet hat. Ich zitiere Hamecher aus seinem Buch „Fünfmast-Vollschiff Preussen“: sie war „Endpunkt einer jahrtausendealten Entwicklung, auch das Grossartigste in der unabsehbaren Reihe von Segelschiffen überhaupt, dem stolzesten der Flying-P-Liner“. Ich wage nicht, dieses hohe Lob zu relativieren, wenn ich auch nicht ganz übereinstimme mit seiner Huldigung. In der Tradition dieser berühmten Schiffe gebaut, sollen die modernen Grosssegler von den majestätischen Vorbildern profitieren und in deren Zauber glänzen.

Nicht nur der Ruf der Clipper und Flying-P Liner wird von den neuen modernen Seglern übernommen sondern auch der Flair der Mega-Yachten soll das Ambiente von vor hundert Jahren an Bord bieten.

Mit der Anmut und der Schönheit eleganter Clipper und der Eleganz der grossen Yachten des frühen 19. Jahrhunderts wollen die modernen Grosssegler mit Tradition und anspruchsvollem, komfortablem Leben sich einen erfolgreichen Platz im Kreuzfahrtgeschäft erobern.

Die Schiffe bieten an Deck angenehm viel Platz, auch die Aufenthaltsräume mit Bar und Bibliothek sind ausreichend gross. Im Restaurant können alle Gäste gleichzeitig Platz nehmen.

Bevor ich zu Rigg und Segel komme, einige schiffsbetriebliche Informationen. Die Geräuschabstrahlung im täglichen Routinebetrieb mit und ohne Maschinenantrieb ist fast gleich. Die Welle und die Hauptmaschine sind gut isoliert und fallen im Betrieb kaum auf. Der verstellbare Propeller lässt sich auf Segelstellung schalten.

Star Flyer und *Star Clipper*, Viermast-Barkentinen, sind 111 Meter über alles lang und 70 Meter in der Wasserlinie. Die 3 000 m² Segelfläche reichen aus, das Schiff unter Segel schneller zu machen als mit Maschine. Die Maschinenfahrt liegt bei 10 Knoten, die bei Bft 5 leicht zu übertreffen sind.

Die Vier-Mast-Barkentinen haben einen vollgetakelten Fockmast, den vorderen Mast - und Schratsegel am Gross- Kreuz- und Besanmast. Die beiden Fischermänner mit je 355 m² fallen da besonders auf. Schon die Piraten in Westindien vor zweihundert Jahren haben diesen Schiffstyp gerne gesegelt. Sie können wie Schoner höher am Wind segeln als vollgetakelte Schiffe und sie sind leichter zu manövrieren. Vorteilhaft ist auch, dass sie weniger Besatzung zur Bedienung der Segel benötigen. Die Wende wird durch die back stehenden Rahsegel unterstützt, für grosse Segler ein Vorteil. Die Schratsegel reichen aus, das Schiff höher am Wind auch ohne die vorderen Rahsegel zu segeln. Allerdings liegt der Segelschwerpunkt dann zu weit achtern und ich bekomme starke Luvgerierigkeit, auch wenn der Besan nicht gesetzt ist.

Der Tiefgang, etwa 6 Meter – ein Kompromiss zwischen guter Lateralstärke und möglichst niedrigem Tiefgang, um in den Buchten nahe an den Strand zu kommen. Bessere Höhe am Wind als 55° bis 60° sind nicht zu erreichen. Bei sanfter Brise ist das Schiff zu langsam, um wirklich Höhe zu machen und bei mehr Wind baut sich schnell eine See auf, die alle Versuche, in den Wind zu segeln, vereitelt. Bei optimalen Windbedingungen und allen Segeln gesetzt geht das Schiff bis 60° an den Wind. Wobei man auf den Besan wegen des Segelschwerpunktes besser verzichtet. Sonst liegt das Ruder ständig 7° über, um geradeaus zu segeln. Bei halbem Wind und Bft 5 kommen die Barkentinen leicht auf 10 bis 12 Knoten. Ich bin einige Male bei starkem achterlichem Wind über 15 Knoten gesegelt. Ein Kapitän sagte mir, dass er auf 17 Knoten gekommen sei. Im Mittelmeer kommt es zu solchen Bedingungen, wenn der Wind von Land mit 10 Windstärken weht und die See niedrig bleibt. Die Schiffe verhalten sich sehr ruhig in der See, die Stabilität bietet keine Probleme. Vorsicht ist geboten, wenn die Fischermänner stehen und der Wind böig weht.

Royal Clipper ist 133 Meter lang über alles und 99 Meter in der Wasserlinie, Verdrängung etwa 5000 Tonnen, der Tiefgang liegt bei 6 Metern. Als Fünf-Mast-Vollschiff der *Preussen* nachempfunden, ist *Royal Clipper* sicher kein Replica eines Seglers von vor hundert Jahren. Die 5000 m² Segelfläche und Länge der *Royal Clipper* stimmen in etwa überein mit der *Preussen*, die Lebensbedingungen an Bord und die Ausstattung lassen sich nicht vergleichen. In den Broschüren wird gerne von einer „improved version“ – einer weiterentwickelten Wiedergabe der *Preussen* gesprochen.

Die *Preussen* wurde gebaut als Schlechtwettersegler und hat sich hier besonders bewährt. Die *Royal Clipper* bevorzugt „the sunny side of the road“.

Zwei Maschinen auf eine Welle mit Verstellpropeller bringen 11 Knoten Fahrt. Wie bei den Barkentinen erreiche ich diese Geschwindigkeit auch bei günstigen 4 bis 5 Windstärken. Optimal zum segeln sind 5 bis 6 Windstärken. Dann kommt das Schiff leicht auf 12 Knoten und mehr. Beeindruckend ist die Kraft, die man fast körperlich spürt. *Royal Clipper* legt sich nur wenige Grad auf die Seite und beschleunigt scheinbar schwebend – man kann sich diesem faszinierenden Eindruck kaum entziehen. Ich dachte, nach vielen Jahren Segeln auf den unterschiedlichsten Schiffen, nüchtern genug geworden zu sein – aber ich gebe gerne zu, dass ich hingerissen war.

Bei Halbwinds- und Raumschotskursen hervorragend, bei vorlichem Wind sehr mühsam. Relativer Wind von 65°, weniger ist nicht möglich und viel Fahrt mache ich dann auch nicht. Für einen unvoreingenommenen Zuschauer sieht das immer noch ganz gut aus, schaut man allerdings ins Heckwasser sieht man sehr schnell, wie stark das Schiff abdriftet. Mit zugeschalteter Maschine lässt sich einiges korrigieren. Auf den Barkentinen fällt das kaum

auf, denn die Schratsegel fangen erst an zu flattern, wenn der Wind direkt von vorn kommt, etwa unter 20° . Bei der *Royal Clipper* lässt sich da nicht viel manipulieren, denn back stehende Rahsegel lassen auch bei einem Laien keine rechte Freude aufkommen.

Grundsätzlich ist zu sagen - komfortables Segeln ist wichtiger als hohe Geschwindigkeit unter Segeln, aus vielen guten Gründen. Die Gäste erwarten ein ruhiges Segeln. Aufrechtes Segeln kommt der erholsamen Seefahrt entgegen, es bleibt dem Kapitän überlassen, den richtigen Kompromiss zu finden – immer unter der Prämisse der Freude und des Stolzes, ein grosses Schiff unter Segeln zu erleben. Und der nächste Hafen soll pünktlich erreicht werden.

Segeln

Segel setzen und stellen mit Computer – steht häufig in Zeitungsartikeln von den Grossseglern. Auf den Schiffen die ich kenne, werden die Segel mit technischen Hilfen gesetzt und geborgen und Prozessoren mag es in der Hydraulik geben, aber Computerunterstützung bei der Entscheidung, welche Segel ich wo setze, gibt es auf den Schiffen nicht. Die Variablen sind umfangreich und wahrscheinlich auch nicht alle in mathematischen Formeln darstellbar. Das System Segeln auf einem grossen Schiff in all seinen Aspekten als Rechnermodell zu ermitteln entzieht sich wohl noch einer praktischen Anwendung.

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Segel auf den grossen Seglern. Die Schratsegel, die in der Schiffslängsrichtung nach vorn festgemacht sind. In der Schiene am Mast oder an Stagreitern am Stag werden die meist dreieckigen Segel gesetzt oder niedergeholt.

Dagegen hängen die Rahsegel mit dem Oberliek an der Rah. Sie sind meist viereckig und werden auf der Rah geborgen oder in die Rah hinein gerollt.

Schratsegel benötigen gute Luftanströmung um effektiven Auftrieb zu bringen. Und die Rahsegel bekommen den Wind senkrecht oder besser um 20° in den Wind gestellt.

Wenn Sie also ein rahgetakeltes Schiff sehen, das alle Rah- und Schratsegel gesetzt hat, kann etwas nicht stimmen. Entweder der Segler hat optimale Bedingungen bei den Rahsegel, dann flattern die Schratsegel nur im Wind. Allerdings werden sie nicht flattern, weil die Schoten dicht geholt sind. Haben die Schratsegel gute Anströmung, bringen die Rahsegel nicht viel, sie stören eher die Anströmung an die Schratsegel. Der Begriff „unter Vollzeug“ wird gerne mit Respekt und Bewunderung für eine fähige Besatzung und tüchtigen Schiffsführer benutzt. Bei sanfter Brise und mitlaufender Hauptmaschine eine wunderschöne Kulisse. Nur über den guten Wirkungsgrad der Segel sollte man bei dem erhebenden Anblick besser nicht nachdenken.

Ich musste erst die Arbeit von Herrn Schenzle über Wind-Zusatzantriebe lesen, um Windstärke / Windgeschwindigkeit und Energiefluss-Dichte in das richtige Verhältnis setzen zu können. Die Energiedichte der kinetischen Energie geht exponential nach oben. Bei Bft. 4 stehen alle Segel und jedermann ist fröhlich. Bei Bft. 5-6 weht der Wind mit 10facher Stärke und bei Bft. 10 erreicht der Wind bereits die 100fache Energiefluss-Dichte. Für unser Beispiel *Royal Clipper* gilt, bei Bft.4 alle Segel gesetzt, also 5000 m^2 , und das Schiff macht etwa 11 kn. Um die gleiche Geschwindigkeit bei Bft. 6 zu erreichen, muss ich die Segelfläche auf 500 m^2 reduzieren und bei Windstärke 10 auf 50 m^2 . Das klingt alles sehr theoretisch, kommt aber nach meinen Erfahrungen gut hin. Sie können sich den begeisterten Segler vorstellen, der an der Kompetenz des Kapitäns zweifelt, weil der bei Bft. 6-7 mehr als die Hälfte der Segelfläche wegnimmt.

Segelschwerpunkt und Lateralwiderstand, ich hatte das schon angesprochen – ein anderes interessantes Problem in bezug auf Bau und Betrieb eines grossen Seglers. Der hintere Mast, Kreuzmast auf dem Fünfmast-Vollschiff und Besan auf der Barkentine, unterstützen die Manöver – bringen aber bei allen Segeln gesetzt den Segelschwerpunkt zu weit nach achtern.

Nach dem Motto – egal wie effizient, Hauptsache alles Tuch oben – ist das optimale Segeln dann weniger interessant. Um das Schiff auf Kurs zu halten, liegt das Ruder etwa 7° zur Lee-Seite.

Alle Segel werden von Deck aus bedient, zum setzen und bergen muss keiner in den Mast. Was dem Kapitän mehr Freiheiten gibt, die Segelfläche - besonders bei Nacht und ungünstigen Wetterbedingungen zu bestimmen, ohne Besatzung zu gefährden. Die stehende Wache von 3 bzw. 2 Mann reicht aus, die Segel zu bedienen. Die Rahsegel werden durch Hydraulikmotoren an den Rahnocken horizontal auf einer Achse in der Rah gerollt. Jeweils drei Rahen können parallel über eine Winde gebrast werden. Von drei Kontrollstationen werden die Segel der fünf Masten der *Royal Clipper* gesetzt oder gebrast. Meistens funktioniert es auch. Bei viel Winddruck oder stark schlagenden Segeln kann es schon mal Probleme geben.

Eine Empfehlung für die Segelfläche in Abhängigkeit von der Windstärke und der relativen Richtung gibt die Werft-Richtlinie. Bis Bft. 4 können alle Segel gesetzt werden, nimmt der Wind bis 5 und 6 Bft zu, muss ich ganz schnell die Fischermänner und Bramsegel bergen, von erst 2700 m² bleiben dann noch 1800 m², 1/3 weniger. Nach der Werftkalkulation ist zu erwarten, dass die Barkentinen bei Windstärke 6, allen Segeln gesetzt und der Wind aus der dann ungünstigsten Richtung von querab kommend, auf 20° Schlagseite kommt. Die hohen Masten und damit die hohen Segelschwerpunkte der Fischermänner bringen viel Hebel. Hoch am Wind segelnd, werde ich besser auf die Rahsegel verzichten. Bei Starkwindbedingungen kann ich die Marssegel führen und einige Stagesegel zur Kursunterstützung stehen lassen. Und bei Sturm, gemäss der Windenergie-Dichte reicht das Stehende Gut – bzw. die Untermars und ein Stagesegel. Auch zur Stabilisierung reichen ein oder zwei Stagesegel, um das Schiff in der Sturmsee etwas zu stützen.

Die Forderung bleibt unter allen Bedingungen, die Schiffe aufrecht zu segeln. Jedenfalls nicht mehr als 7° bis 8° Krängung. Was diesmal auch vernünftig ist, denn Schlagseite bringt nicht mehr an Geschwindigkeit.

Auch für *Royal Clipper* gibt es eine Werft-Empfehlung über die zu setzenden Segel und die Windstärke.

Da es hier vor allem um die Stabilität geht, wird der scheinbare Wind als der ungünstigste Fall von querab kommen. Bis Bft 5 alle Segel gesetzt. Diese Bedingung tritt häufiger auf und bringt kaum mehr als 5° Krängung. Allerdings liegt das Ruder dann ca 5° nach Lee, um das Schiff auf Kurs zu halten. Aber das ist ja der Vorteil eines Schiffes mit vielen Masten, ich kann die Segelfläche so konfigurieren, dass ich Segel- und Lateralschwerpunkt übereinander bekomme. Nur wird dafür kaum jemand an Bord Verständnis haben, wenn ich achtern die Segelfläche reduziere. Bei Bft 7 mit mehr als der Hälfte der verfügbaren Segelfläche zu segeln erfüllt nicht die Bedingungen von der Wind-Energiedichte. Was auch für 8 Bft gilt. Bei 9 und 10 Bft, Sturm bzw. Schwerer Sturm, reduziert sich die Segelfläche auf einige Stützsegel, die aber von guter Wirkung sind. Ich habe bei orkanartigem Sturm, Bft 11, vorm Wind und bei relativ flacher See 17 Knoten erreicht. Interessant wäre sicher die Antwort auf die Frage, wie viel Leistung für diese Geschwindigkeit notwendig sind, wenn für 11 Knoten Fahrt ca. 5000 PS erforderlich sind.

Ein Phänomen des Segelns lässt sich auch auf einem grossen Segelschiff nicht vermeiden – die Schräglage unter dem Winddruck. Die kurze Information über den Fluss an kinetischer Energie bei zunehmendem Wind gibt einen Hinweis auf die Kräfte, die das Schiff bewegen.

Natürlich gibt es Toleranzen, die liegen bei normalen Bedingungen bei 6°, maximal 10° – 11°. Was darüber hinaus geht wird lästig und macht das Schiff nicht schneller.

Ich glaube das Problem kennen alle Segler, wenn der Zeitpunkt für das Reffen der Segel verpasst wurde. Man spürt, dass selbst die gereifte Gross und ein kleines Vorsegel noch zuviel sind. Das kann auch auf einem Grossegler passieren, und auch hier wird Segelbergen oder Reffen zum Problem.

Die Rahsegel drehen sich wie eine Jalousie in die Rah. Auf den Rahnocken sitzen Hydraulikmotoren, die die durchgehende Achse drehen, auf der das Segel befestigt ist. Bei normalen Bedingungen funktioniert das. Wenn das Segel schlägt oder zuviel Druck hat, kann es zu Problemen kommen. Das Segel muss sich gleichmässig auftuchen, um Platz in der Rah zu finden. Schlimmstenfalls gehen die Rigger hoch und schlagen Geitae und Gordings an, um das Segel hoch an die Rah zu bringen und aufzutuchen. Was nicht allzu häufig passiert.

Operativer Einsatz, Führung,

Im Sommer waren bisher die drei Schiffe im Mittelmeer eingesetzt. Von Cannes, Civitavecchia und Athen fahren die Grossegler je zwei unterschiedliche Wochen-Fahrpläne. Das Programm soll interessante Häfen, einsame Buchten mit Sandstränden und aufregendes Segeln bieten. Diese Angebote sind nicht immer ein Erfolg. Entweder ist Windstille über mehrere Tage oder Starkwind aus der falschen Richtung. Die Strände sind auch nicht traumhaft und einsame Buchten sehr rar. Glücklicherweise gibt es viel Geschichte und alte Kultur, interessante Ausflüge an Land gibt es reichlich. Der Mistral im westlichen Mittelmeer und der Meltemi in der Ägäis bringen auch Grossegler an den Rand ihrer Möglichkeiten – nicht nur zur Freude der Segelfans.

In der Wintersaison segeln *Royal Clipper* und *Star Clipper* über den Atlantik in die Karibik. In drei Wochen Richtung Westen im Nordost-Passat eine anregende Segelreise. Sonniges Klima und palmenbestandene Sandstrände gibt es reichlich, exklusiv und einsam ist das schon lange nicht mehr. Auf westlichen Kursen zurück in das Mittelmeer muss ich weiter im Norden vorbei an den Azoren segeln, um hoffentlich eine Westwindlage zu erwischen. Der Fahrplan ist so gestaltet, dass man auch ohne Wind rechtzeitig ins Mittelmeer kommt.

Star Flyer passiert den Suez Kanal ostwärts im Herbst und segelt durch die Rote See und den Indischen Ozean nach Südostasien. Während der Wintermonate weht an der Westküste von Thailand und Malaysia der Nordostmonsun. Optimale Segelbedingungen bei sanfter Brise und blauem Himmel. Die Rückreise zum Mittelmeer liegt zeitlich wieder zwischen den Monsunen.

Wie sieht so ein Tag aus als Passagier an Bord – nach einer hoffentlich ruhigen Nacht beginnt der Morgen mit etwas Gymnastik an Deck vor dem Frühstück. 10.00 Uhr lädt der Kapitän ein zur Captain`s Story Time. An Deck hinter der Brücke erklärt der Kapitän Wetter und Besonderheiten der Navigation und die Absichten des Tages mit den Höhepunkten des Programms. Inzwischen nähert sich das Schiff dem Hafen oder der Bucht, hoffentlich unter Segel, falls der Wind es zulässt. Ausschiffen, Exkursionen, Wassersport, bis zum Nachmittag, wenn gegen 17.00 Uhr wieder Segel gesetzt werden. Die Stunde vorm Dunkelwerden muss intensiv für Seefahrt und Segeln genutzt werden. Angeboten wird ein Kapitänsvortrag über Segeln und Navigation, falls der Captain will und kann. Der Kreuzfahrtdirektor wirbt für die Exkursion am nächsten Tag. Nach dem Dinner trifft man sich noch mal an der Bar und freut sich über das spätabendliche Programm der Crew, die gerne ihre Talente demonstriert. Die Seetage bei der Überführung bringen mehr Ruhe und seefahrtsbezogene Unterhaltung. Die Kapitäns Story wird länger, aufgefüllt mit Themen aus der Navigation oder Ozeanographie, Segelinformationen und Erläuterungen zu den aktuellen Segelbedingungen. Ein Navigations- oder Segelexperte bietet täglich Vorträge an über Astronavigation, die Grundlagen des Segelns und ähnliche Themen. Interessierte können sich im Tauchen ausbilden lassen.

Entscheidend ist nicht so sehr das perfekte Unterhaltungsprogramm als vielmehr die Atmosphäre an Bord. Das Gemeinschaftsgefühl der Segelschiffsbesatzung soll kreiert werden. Crew und Gäste sollen sich als ein Team fühlen. An Bord eine Gruppe zu bilden mit den Passagieren soll nicht heissen, dass sie morgens gemeinsam das Deck waschen sondern informiert werden über das Tagesgeschehen. Warum nicht alle Segel gesetzt sind und auf welchen Kursen wir uns der nächsten Insel nähern.

Die offene Brücke kann jederzeit betreten werden, das Steuerhaus mit den vielen Geräten und Kontrollelementen und der Seekarte ist auch offen.

Die Fahrgäste kommen von den USA und Europa, die Sprache an Bord ist Englisch.

Die Altersstruktur geht von jung bis hohes Rentenalter. Alle sind an Bord, weil sie auf einem grossem Segelschiff fahren wollen. Das heisst nun nicht, dass das Schiff immer unter Segel sein muss. Für viele Gäste reicht es, wenn morgens und abends je etwa eine Stunde gesegelt wird. Während die Segelfans natürlich das Schiff auf See ständig unter Segel sehen wollen.

Als Kapitän ist es auch meine Aufgabe, der Besatzung ein Gefühl der Zusammengehörigkeit zu geben, sie müssen stolz sein, auf dem Schiff fahren zu dürfen. Eine gute Atmosphäre und vernünftige Lebensbedingungen an Bord sind wichtig. Happy ship – efficient ship, die Passagiere spüren sehr gut, wie die Stimmung der Crew ist. Locker und kompetent, aufmerksam und freundlich, der Gast soll sich sicher und individuell betreut fühlen. Das gilt umso stärker auf dem grossen Segelschiff.

Die heterogene Gruppe der Passagiere stellt ebenso vielfältige Forderungen. Segelmanöver bringen Gemeinschaftsgefühl, Mann über Bord unter Segeln oder eine Wende/Halse sorgen für Unterhaltung und Diskussion. Besonders wenn es nicht klappt wie vorgesehen.

Bei schwachem Wind und ruhiger See werden Tender und Schlauchboote zu Wasser gebracht und alle Segel gesetzt. Das Schiff unter Segeln zu fotografieren aus allen Blickwinkeln vom Boot aus ist ein Erlebnis. Währenddessen hofft der Kapitän und die Decks Crew, dass keine Bö Bewegung ins Schiff bringt. Mit allen Segeln hoch und ein Winddrücker mit Bft 4 beschleunigt das Schiff schnell auf 8 – 10 Knoten, bevor der Grossegler in den Wind gedreht werden kann.

Segeln als Abenteuer, unter komfortablen Bedingungen – die Erwartungen gehen weit auseinander. Einige Gäste fragen täglich nach Sturm und hoher See, weil sie nur dann so richtig die Dynamik der Seefahrt geniessen können. Andere beobachten jede Wolke am Horizont mit ängstlichen Blicken. Regen an Deck gilt als besonders lästig, glücklicherweise kommt das nicht sehr häufig vor. Der begeisterte Segler hätte gerne während des Tages die Reling unter Wasser und am Abend eine Kerze auf dem Tisch.

Um den Fahrplan einzuhalten, muss auch unter Segeln häufiger die Maschine laufen. Das wird klaglos akzeptiert, denn an der rechtzeitigen Ankunft sind all interessiert. Natürlich gibt es auch hier die Ausnahmen, die am liebsten eine Woche nur segeln. Da der Kapitän an Deck und auf der Brücke jederzeit ansprechbar ist, muss er zu jeder Anregung und Frage die passende Antwort finden.

Die Kombination von Abenteuer und Luxus macht die Reisen auf den modernen Grosseglern interessant. Exzellente Küche und aufmerksamer Service werden als selbstverständlich angesehen. Natürlich wird auf einem Segelschiff erwartet, dass auch gesegelt wird. Segeln ist zwar mehr als Staffage, muss aber nicht zum Hauptereignis werden. Das Konzept Kreuzfahrtsegeln auf modernen Grosseglern hängt ab von der Führung an Bord, vom Kapitän und seiner Besatzung, die den operativen Einsatz steuern. Die anspruchsvollen Angebote wenden sich an den normal situierten Passagier und nicht nur an die Handvoll Wohlbetuchter.

Einsatzgebiete sind weltweit die sonnigen und milden Küsten, the sunny side of the road. Es soll erschwinglich sein für viele und zu den schönsten Seegebieten dieser Welt führen, wo hoffentlich die Flotte der Kreuzfahrer nicht hinkommt.

Segel setzen mit Gleichgesinnten vieler Nationen und unabhängig vom Alter hat immer seinen Unterhaltungswert, der auch so gepflegt wird. Ein happening wird es, wenn der Musiker mit dem Schifferklavier Shanties dazu spielt.

Der Gast muss das Gefühl haben, dass man auf seine Wünsche eingeht, ein persönliches Verhältnis muss entstehen mit den Passagieren. Das gilt nicht nur für den Kapitän. Diese Atmosphäre zu kreieren, eine Stimmung von Aufmerksamkeit, Kompetenz, Freundlichkeit – bringt Vertrauen und die Passagiere fühlen sich wohl an Bord.

Das Deck hinter der Brücke ist erhöht und man hat freien Blick über die Brücke, nach Voraus und zu der Segelpracht darüber.

Auf *Royal Clipper* im Heck eingelassen ist die Plattform für den Wassersport. Dingisegeln, Wasserski, Bananaboot, kann von hier aus starten. Zwei Sporttaucher mit Ausbildungslizenz fahren mit den interessierten Tauchern zu ausgesuchten Korallenriffen und Steilküsten. Der Wassersport am Strand wird überwacht, Schnorchelausrüstung wird gestellt. Wenn die Bedingungen es erlauben und die Zeit ausreicht stoppen wir in See und schwimmen von der Gangway oder der Plattform. Diese Aktivitäten sind ein wichtiger Teil des Konzeptes und die Beteiligung ist gross. Die Verantwortung für die Sicherheit liegt natürlich, wie immer, beim Kapitän.

Die Tender des *Royal Clipper* können wie Landungsboote an den Strand, bei einiger Vorsicht gelingt das auch den Tendern der Barkentinen. In Südostasien gibt es solche Traumstrände, leer und mit viel Natur. Natur pur, erst umweltfreundlich in die Bucht segeln und dann schwimmen im sauberen, azurblauen Seewasser. Umweltschutz gilt mehr und mehr auch weltweit, schon das Sammeln von Korallen und Muscheln am Strand ist bei Strafe verboten. Darüber müssen die Passagiere informiert werden, die Küstenwache kommt an Bord und will keinen anderen als den Kapitän sprechen.

Die architektonische Gestaltung unter Deck entspricht dem Geschmack der Jahrhundertwende, oder das, was wir heute darunter verstehen. Maritimes Ambiente mit Mega-Yacht Flair.

Operativer Einsatz und Führung auf einem modernen Grosssegler – das Segeln ist gewiss die wichtigste und auch schönste Aufgabe. Die Passagiere fahren mit, weil sie das Schiff unter Segeln erleben wollen. Segeln allein reicht nicht aus zur Unterhaltung. Ein komfortables Leben an Bord, eine freundliche Atmosphäre und kompetente Schiffsführung soll den Gästen den Aufenthalt an Bord zu einem einzigartigen Erlebnis werden lassen.

Die Erwartungen sind hoch, die Versprechungen der Hochglanzprospekte werden gerne und ohne Einschränkungen für wahr genommen. Der Kapitän und seine Besatzung müssen diese Hoffnungen in die Realität an Bord umsetzen. Enttäuschungen kann es da schon mal geben, wenn statt der versprochenen Sonne es für längere Zeit regnet, der Wind aus der falschen Richtung weht und die Klimaanlage zu kalt oder zu warm ist und der Tee nicht den Vorstellungen entspricht. Hier immer am Ball zu bleiben, zu korrigieren und zu informieren, eine attraktive Reise zu bieten – ist oberstes Ziel der Bemühungen.

Der Erfolg des operativen Einsatzes orientiert sich auch an der Zuverlässigkeit der Schiffsführung und der Sicherheit an Bord. Bauliche und technische Voraussetzungen sind das eine, die Umsetzung der internationalen Bestimmungen zum Schutz des Schiffes und der Menschen an Bord die ergänzende tägliche Arbeit.

Erfolge / Ausblick

Die modernen Grossegler haben im Kreuzfahrtgeschäft eine Nische aufgetan, die auch in Zukunft Überraschungen zu bieten hat.

Nicht die Seemeilen unter Segel sind auf den modernen Grosseglern der Massstab für das Prädikat gutes Segelschiff sondern die Kombination von vielen Segeln und komfortablem Leben an Bord.

In Anbetracht des Erfolges sagt man in Schifffahrtskreisen, dass es drei Arten des Segelns gibt – die richtige, die falsche und die der Star Clippers. Moderne Schiffe im traditionellem Segel-Design plus anspruchsvoller Service und Segelschiffsatmosphäre.

Die Sehnsucht nach vergangener Seglerpracht hat etwas irrationales, aber Nostalgie ist nicht alles. Das anspruchsvolle, komfortable Leben an Bord, das Gefühl der Segelschiffsgemeinschaft, muss vom Kapitän und seiner Besatzung geprägt werden.

Die Segel der modernen Grossegler sind noch so wie vor 150 Jahren. In der Bedienung der Segel gibt es zeitgemässe technische Hilfen und das Segeltuch ist gewiss besser – das Rigg allerdings ist 150 Jahre alt. Und das ist gewollt, weil nicht das effiziente Segeln wichtig ist sondern die Illusion von der Romantik des Segelns auf grossen Seglern gepflegt wird.

Not the fastest sailing ship does win the race !

Clipper und Flying-P-Liner waren Höhepunkte in der Entwicklung der Segelschiffahrt vor hundertfünfzig Jahren, weil sie ständig verbessert und optimiert wurden.. Die Sehnsucht nach Weite, Abenteuer und Natur sollte sich nicht nur durch ein konventionelles Rigg realisieren lassen. Ich hoffe, dass es in Zukunft auch moderne Grossegler geben wird, die mit der Energie des Windes mehr anfangen können. Moderne Windschiffe müssen sie deshalb nicht genannt werden. Die Weltmeere bieten noch viele attraktive Küsten, die für grosse Segler interessant sind.

Der elegante Rumpf, die Masten, die Ästhetik eines grossen Schiffes unter Segeln, bietet den Flair von Abenteuer und Weite. Hinzu kommt die Nutzung natürlicher Energien, die Vorstellung von der ungestörten Umwelt, die zur Attraktivität des Segelns beiträgt.