



Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN



BOBBY SCHENK Kat
oder Mono? Die Analyse

BeNeLux 4,70 € • Frankreich 5,40 € • Italien 5,40 € • Portugal (Cont.) 5,40 € • Spanien 5,40 € • Griechenland 6,00 € • Slowenien 5,40 € • Ungarn Ft 1.430 • Printed in Germany • H 74 An



20-SEITEN-SPEZIAL

Die besten SEGEL für Fahrtenyachten

SARDINIEN & KORSIKA
Zehn Traumziele für einen unvergesslichen Törn

HANSEBOOT
Alle Neuheiten, Aktionen und Termine **Plus** Messe-Planer zum Herausnehmen

GRENZERFAHRUNG
500 Seemeilen auf „Hugo Boss“, dem extremsten Einhandrenner der Welt

ABENTEUER
Die unglaubliche Havarie eines Weltenbummlers

BOOTSTESTS
Najad 355 – Der mutigste Entwurf der Traditionswert
Sun Fast 3200 – Jeanneaus Debüt in der Offshore-Szene
Delphia 33 – Raumwunder in der 10-Meter-Klasse

»Mein Lebenswerk kaputt, verrostet«

Mit seiner selbstgebauten Yacht hat Wolfgang Clemens die Welt bereist und unzählige Abenteuer überstanden. Dann lief er auf ein Riff. Und verlor fast alles, was er besaß



Das bayerische Original posiert an einer Kette: „Jemand rief: Wo ist denn der Anker?“

FOTOS: YACHT/AMME (L.), W. CLEMENS (R.)

YACHT: Herr Clemens, wie fühlt es sich an, die eigene Yacht zu verlieren?

Wolfgang Clemens: Ein mordsdreckiges Gefühl ist das. Die Nacht danach habe ich am Strand vor dem Riff verbracht, ständig zum Wrack hinübergeschaut und keine Sekunde Schlaf bekommen. Vor lauter Depression konnte ich nicht einmal heulen. Wenn ich eine Pistole gehabt hätte, dann hätte ich mich wohl erschossen.

Sie haben mit der „Bavaria“ fast alles verloren, was Sie besaßen.

Ja, das steckte beinahe alles im Schiff. Und dazu zwölf Jahre Arbeit. Ich habe es ja selbst gebaut und bin über 65 000 Meilen damit gesegelt. In dem Moment wusste ich nicht, wie es überhaupt weitergehen soll.

Wie geht es weiter?

Ja mei, das wird der liebe Gott schon schaukeln. Ich helf ihm dabei.

Das Schiff war nicht versichert?

Nein, das war es nicht.

Wie ist es zur Havarie gekommen?

Ich ankerte mit vier Chartergästen aus Berlin bei Marianne Island in den Seychellen. Vor der Insel liegt ein Riff mit einer schmalen Durchfahrt, und vor dieser Passage lagert sich Sand ab – inmitten der Korallen ein idealer Ankergrund. Ich bin vorher bestimmt mehr als 20-mal dort gewesen. Dieses Mal habe ich die sandige Stelle mit dem Anker wohl um ein paar Meter verfehlt. Dann drehte der Wind und frischte auf Stärke 6 auf. Etwa 20 Meter hinter dem Heck bildeten sich erste Brecher über dem Riff. Das waren die beiden ersten in einer ganzen Kette von Fehlern: den Sand nicht getroffen und zu dicht am Riff geankert, weil ich meine Gäste möglichst nah an den Strand bringen wollte.

Unfallursache war also nicht Pech, sondern eigenes Versagen?

Ganz klar: alles meine Fehler. Da gibt es keine Ausreden. Ich war einfach saudumm. Weil ich schon so oft dort gewesen bin,

war ich mir zu sicher. Und bin dadurch leichtsinnig geworden.

Wie geriet Ihr Schiff dann aufs Riff?

Wir hatten nach dem Dreher statt zehn nur noch drei Meter Wasser unter dem Kiel, und das bei dann ungefähr zwei Meter hohen Wellen. Das war mir zu heikel, und ich wollte ankerauf gehen. Dann passierte Fehler Nummer drei: Ich startete nur eine der beiden Maschinen. Das hätte normalerweise auch gereicht, aber nicht bei dem, was anschließend kam. Plötzlich ging ein Ruck durch die „Bavaria“, und ich dachte, nun sei sie frei. Aber vom Vorschiff rief jemand: „Wo ist denn der Anker?“ Und ich blöder Hund renne nach vorn, um nachzusehen.

Fehler Nummer vier.

Ja. Im Nachhinein unfassbar dumm. Der Schäkel von meinem 35-Kilo-Bruce-Anker war gebrochen, der hatte sich wohl unter einem Korallenstock verhakt. Ich stürzte zurück ins Cockpit und wollte voll achteraus geben, aber da war es schon zu spät. Der Bug knallte auf das Riff, und mit nur einer Maschine bekam ich die „Bavaria“ nicht herunter. Verzweifelt habe >



Das Wrack am Strand: „Wenn ich eine Pistole gehabt hätte, hätte ich mich erschossen“

»Ich bin Seemann und bleibe es, bis mich das Meer eines Tages holt. Ich werde auf See sterben«

tor bekam wegen der Lage schon bald keinen Diesel mehr. Das Wasser im Schiff stieg und stieg. Nach acht Stunden fast unmenschlichen Kampfes wusste ich: Die „Bavaria“ ist verloren. Dann wurde es dunkel, und wir sind zum Strand rüber. Er war ja nur 50 Meter entfernt.

Haben Sie keinen Notruf abgesetzt und Hilfe angefordert?

Doch, natürlich. Aber über Funk kam keine Antwort. Zum Glück hatte einer meiner Gäste sein Handy und einen Touristenprospekt retten können. Darin haben wir die Nummer von einem Resort auf der benachbarten Insel La Digue gefunden, das von einem Bayern geleitet wird. Die Leute haben dann die Coastguard informiert. Bevor sie am nächsten Morgen kam, habe ich noch versucht, etwas vom Schiff zu bergen und bin noch einmal zur „Bavaria“ hinüber. Der Anblick war die Hölle. Die Segel zerfetzt, Cockpittisch und Rettungsinsel weggeschwemmt, und unter Deck schwappte bis obenhin eine schwarze Brühe von dem Öl, das aus den Maschinen ausgetreten war. Nachts hatte ich noch leise Hoffnung, dass ich die Yacht bergen könnte, aber in der Sekunde war es damit vorbei.

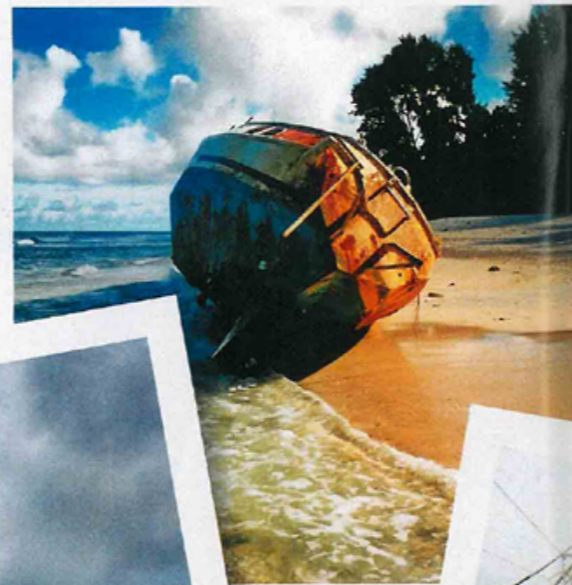
Was konnten Sie retten?

In dem Moment gar nichts. Die Leute von der Coastguard, diese Verbrecher, haben gleich 200 Dollar fürs Abholen verlangt. Aber ich hatte ja nicht mehr als den Tauchanzug, den ich am Leib trug, geschweige denn nur einen Cent.

Und später?

Wir sind drei Tage danach zum Wrack gefahren und haben einen Teil der Ausrüstung von Bord holen können. Andere waren aber schneller gewesen und hatten die „Bavaria“ schon geplündert. Die 6800 Euro aus meinem Geheimfach waren ebenso verschwunden wie die Rollreiffanlage, das Bordmotorrad, Alkoholvorräte und meine Tauch- und Angelausrüstungen. Viel Zeug. Außerdem hatten die Brecher das gesamte Deckshaus weggerissen. Ich war total im Keller. Aber eine Woche später hatte ich ein neues Boot.

FOTOS: W. CLEMENS (3), YACHT/M. AMME (L. O.)



Ohne Geld?

Klaus, der Bayer aus dem Resort, hat mir als Obdach seine Dufour 35 Classic angeboten, zehn Jahre alt und seit fünf Jahren kaum bewegt. Ich habe das Schiff erst einmal von dem stinkenden Schimmel befreit, von innen und außen gereinigt und eine Menge instandgesetzt. Das hat etwas geholfen gegen meinen Kummer und meine Grübeleien. Ich wusste nur, dass ich nicht zurück nach Deutschland wollte, auch weil ich mich sehr geschämt habe. Aber ansonsten hatte ich nicht den Hauch einer Ahnung, was nun passieren sollte. Dann fragte Klaus, ob ich das Schiff vielleicht kaufen wolle, er hat 25 000 Euro verlangt, weniger als die Hälfte vom Listenpreis. Das war, als hätte jemand einen Schalter umgelegt. Und ob ich das wollte! Da war mir klar, dass ich Seemann bin und bleibe, bis mich das Meer eines Tages holt. Ich werde auf See sterben, das weiß ich jetzt.

Wovon haben Sie das Schiff bezahlt?

Ich habe Klaus noch um 3000 heruntergehandelt und daheim bei Verwandten angerufen, die das Geld – meine letzten Rücklagen – der nächsten Chartercrew mitgegeben haben. Die ist nämlich trotz

Strandung vor Marianne Island, angespültes Wrack, Bergungsarbeiten: „Zum ersten Mal habe ich die Zeit gehabt zum Weinen“

des Törnalausfalls auf die Seychellen gekommen. Vor Ort hat mir übrigens niemand sonst geholfen, jeder wollte nur noch den letzten Rest aus mir herausquetschen. Für Ausrüstungsgegenstände im Wert von 3000 Dollar bekam ich gerade mal 100, wobei mir die Polizei den Verkauf noch verboten und Gefängnis angedroht hat, weil für die Dinge kein Einfuhrzoll bezahlt worden war. Die Behörden haben mich behandelt wie einen Verbrecher, vor allem, als ich nach vier Monaten endlich von dort weg wollte.

Was ist passiert?

Klaus hatte seine Dufour nicht registrieren lassen, und ich sollte sowohl Einfuhr- als auch gleich 1000 Dollar Ausfuhrsteuer bezahlen. Und ich sollte das Wrack bergen lassen, für 1300 Dollar pro Stunde – bei ungewisser Dauer! Völlig ausgeschlossen. Ich war am Boden zerstört. Und bin dann notgedrungen illegal abgehauen.

Und die „Bavaria“?

Weiß nicht. Sie ist entweder noch dort, oder einer hat sie sich geholt. Zum Abschiednehmen bin ich noch einmal nach Marianne Island gesegelt, da lag sie plötzlich hoch auf dem Strand. Welche Kraft diese Wellen haben! Sie wiegt 20 Tonnen, und es waren sicher 50 Tonnen Sand darin. Trotzdem hat die See sie vom Riff an Land getragen. Ich habe noch ein paar Sachen abgeschraubt und es mir gegen Abend mit einer Flasche am Lagerfeuer gemütlich gemacht. Vor mir lagen die Reste meines Lebenswerks, kaputt, verrostet. Zum ersten Mal habe ich die Zeit gehabt zum Weinen.

Danach sind Sie heimlich verschwunden?

Nicht ohne eine letzte Aktion zu starten. Ich wusste, dass die Polizei mittlerweile etwas von dem Diebesgut beschlagnahmt hatte. An mein Eigentum bin ich trotzdem nicht herangekommen, das wollten sich andere unter den Nagel reißen. Polizisten hatten mein Motorrad zur Reparatur in eine Werkstatt gebracht. Ich bin da rein, habe es mir geschnappt und auf einen Lieferwagen verladen. Der wurde allerdings von der Polizei gestoppt, die das Motorrad wieder konfiszierte. Da >

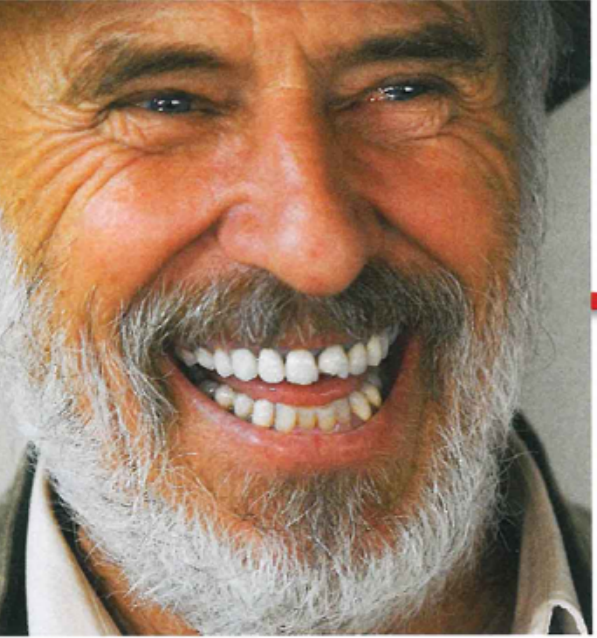
ich versucht, die andere zu starten, aber die braucht 20 Sekunden zum Vorglühen. Als sie endlich lief, war schon nichts mehr zu machen. Das Schiff donnerte mit unglaublichem Getöse auf das Riff, alles flog durcheinander, das totale Chaos. Dann überhitzten bei Vollgas die Motoren, und ich musste sie ausstellen.

Da haben Sie aufgegeben?

Noch lange nicht. Die nächste Idee war, das Schiff mit einem neuen Anker herunterzuziehen. Ich habe also meinen großen Danforth aus Aluminium angeschäkelt und mit einem von der Crew versucht, den Haken und die Kette mit dem Dingi auszubringen – der nächste Fehler. Ich hätte eine Leine nehmen müssen. Mit dem Gummiboot bringst du nie und nimmer eine schwere Kette aus, schon gar nicht bei den Wellen. Als wir es dann irgendwie hinkommen hatten und der Anker biss, brachen sofort seine Flunken. Da habe ich den 30-Kilo-Bügelanker am Heck klargemacht, ihn an einen Kanister als Auftriebshilfe gebunden und ihn mit Taucherflossen ausgeschwommen. Und gleich darauf meinen letzten, einen großen CQR. Das war eine Viecherei! Aber in dem Moment, als ich die Leine des zweiten über die große Genuawinch durchgesetzt habe, brach schon die Kette des ersten – bei zehn Tonnen Bruchlast! Das Schiff hatte mittlerweile 50 Grad Lage.

Nahm es Wasser?

Nicht durch den Stahlrumpf. Aber die Hydra ist eine Fehlkonstruktion, sie hat kein Süll zwischen Cockpit und Niedergang. Da konnten die Brecher ungehindert den Salon fluten. Ich habe die Pumpen angeworfen, aber die Batterien verloren rasch an Ladung. Und der Genera-



»Kurz vor dem Ziel hätte ich fast das zweite Schiff verloren. Es war ein Wahnsinn«

ist mir der Kragen geplatzt. Als die Beamten es in ihr Lager bringen wollten, bin ich wie ein Büffel auf sie los und habe gedroht, sofort den Präsidenten anzurufen. Weil ich ein paar Mal dort in der Zeitung gewesen war, dachten sie wohl, ich hätte einen ganz kurzen Draht. Ich hatte gar keinen, aber das wussten sie nicht. Ich brachte das Motorrad an Bord und ging sofort ankerauf.

Sie wurden nicht verfolgt?

Damit musste ich rechnen. Aber es kam niemand. Ich nahm den Radarreflektor herunter und segelte ohne Lichter in die Nacht, erst einmal nach Norden, raus aus den Hoheitsgewässern. Erst dann habe ich einen Haken geschlagen und bin auf Westkurs gegangen, Richtung Kenia, wo ich Frau und Kind habe. Und kurz vorm Ziel hätte ich fast das zweite Schiff verloren.

Sie machen Witze!

Ganz bestimmt nicht. Vor Kenia steigt der Meeresgrund ziemlich steil an, und es wehte ungewöhnlich hart aus einer ungünstigen Richtung. Die Wellen am Sockel waren ohne Übertreibung um die zehn Meter hoch. Tötliches Chaos. Vorher hatte ich 45 Stunden am Stück steuern müssen, weil ich die Maschine anhatte, um nicht von dem starken Strom nordwärts in die Piratengewässer vor Somalia versetzt zu werden, da bringen sie einen ja gleich um. Aber wenn Schraubenwasser auf das Blatt steht, funktioniert die Windsteueranlage nicht. Ich war also ziemlich kaputt, als ich in dieses Wetter kam. Und dann klemmte die Rollreiffanlage. Ich bin raus, um das Vorsegel von Hand zu bergen, da haben mich die Wellen zweimal über Bord gewaschen. Zwar war ich mit

dem Lifebelt gesichert und konnte wieder an Deck klettern, aber ich habe mir dabei einen ordentlichen Hexenschuss eingefangen. Kaum bin ich wieder auf dem Schiff und schimpfe und fluche aus vollem Herzen, da knallt mir der Schäkel vom Fall ins Gesicht und schlägt mir einen halben Zahn aus.

Sie lassen wirklich nichts aus.

Es kam noch schlimmer. Die Coastguard, die mich hereinlotsen sollte, hat nicht auf meine Funkanrufe reagiert, und ich konnte Lamu ohne Hilfe bei Nacht nicht ansteuern. Was sollte ich machen? Es war ein Wahnsinn. Die gewaltigen Seen haben meine „Bavaria II“ mehrmals umgeworfen, und ich geriet in Panik. Ich konnte wegen der Wellen nicht weg aus dem

Hexenkessel, ich durfte ja auf keinen Fall querkommen. Also schmiss ich zwei Anker raus, eine elende Quälerei mit meinem Hexenschuss. Danach bin ich auf dem Vorschiff mit Krämpfen und Schmerzen zusammengeklappt. Die ganze Nacht habe ich dort in dem Getöse gelegen und konnte mich nicht rühren. Am nächsten Morgen, als sich die Lage etwas beruhigt hatte, sah ich, dass die Wellen alle Tonnen weggerissen hatten – und ich lag nur etwa 100 Meter vor dem Riff. Das war verdammt knapp. Außerdem musste ich feststellen, dass das Vorstag nur noch aus wenigen Kardeelen bestand. Noch ein paar Stunden unter Segeln, dann wäre wohl der Mast weggefliegen.

Sie schildern das relativ sachlich. Hatten Sie keine Angst?

Doch, zum ersten Mal. Ich war 1993 mit der alten „Bavaria“ sieben Tage lang im so genannten Jahrhundertsturm „Polly“ in der Antarktis gewesen. Das war außerordentlich hart, aber Furcht? Hatte ich damals keine Sekunde, trotz drei gebrochener Rippen. Ich verkroch mich im Salon und wusste, dass ich mich auf meine Yacht verlassen kann. Also: Bis zu dieser Nacht auf dem Vorschiff hatte ich gar keine Ahnung, was Angst überhaupt ist. Aber da habe ich gedacht: Das war's, jetzt gehst du drauf.

Hat sich Ihre Einstellung zum Segeln und zur See geändert?

Nach den Dramen? Ich wäre ja blöd, wenn nicht. Ich habe mit Sicherheit noch mehr Respekt und bin vorsichtiger geworden. Ich weiß, es war viel Glück, dass nichts Ernsthaftes passiert ist. Und das ist es ja in Wahrheit nicht. Wenn Ihnen der Arzt sagt, dass Sie Krebs haben, sind Sie schlechter dran.

Nichts passiert? Sie sind 66 und müssen bei null wieder anfangen.

Schon recht, aber solche Erlebnisse setzen auch neue Kräfte frei. Ich mache erst einmal Madagaskar, Thailand, Malaysia, Indonesien und will unbedingt rund Australien, da war ich beim letzten Mal nicht lang genug. Mein Traum aber ist nach wie vor Alaska. Das bleibt mein großes Ziel, trotz allem. *Interview: Uwe Janßen*

WOLFGANG „GANGERL“ CLEMENS

baute sich zwischen 1975 und 1987 im bayerischen Roding, seiner Heimat, eine



15-Meter-Stahlsloop (Foto). Als sie fertig war, gab der gelernte Kunstschmied sein bürgerliches Leben auf, verkaufte seine Firma und besegelte die Weltmeere (s. Porträt in YACHT 22/00).

Abenteuerlustig und wissbegierig, erkundete das Original exotische Länder und fremde Kulturen. Seine Seereisen, zusammengenommen über den sechsfachen Erdumfang, unterbrach Clemens in Kenia, um Afrika auf dem Landweg zu durchqueren.

Sein letzter Törn mit der selbstgebauten „Bavaria“ begann im Januar 2007 in Kenia (s. Interview in YACHT 1/07). Dort leben seine Frau Eva und der zweijährige Sohn Joseph. Einnahmen generiert der begnadete Redner mit Vorträgen in Deutschland und durch Mitnahme von Chartergästen. Im Winter steht Afrikas Ostküste auf dem Törnplan, danach geht es via Madagaskar über den Indischen Ozean nach Asien. Weitere Informationen und Kontakt: www.sy-bavaria.de.