

# Komm, Baby, wir fahren übers Meer

Und schalte dein Handy aus, vergiss alle Zeit und lass Kapitän Müller mal machen: Eine Atlantiküberquerung an Bord des größten Passagierschiffs der Welt

von Karl Forster

Die Welt ist eine Scheibe. Eine Scheibe aus Wasser. Es ist Nacht auf dem Atlantik, irgendwo zwischen Barbados und den Azoren, ungefähr 26 Grad Nord und 47 Grad West. Steuerbord hängt das Kreuz des Südens am Himmel, auf der anderen Seite plumpst die Venus ins Nichts. Ist noch Rum im Glas? Einen Toast auf das Schiff, einen Toast auf die „Royal Clipper“.

Die „Royal Clipper“ ist die Königin der Meere, das derzeit größte Passagierschiff der Welt. Wer begreifen will, warum Menschen sich in Schiffe verlieben, sollte nur einmal den Fuß auf die „Royal Clipper“ setzen. Er sollte ein Glas Prosecco vom Tablett eines freundlichen Geistes pflücken, das Teakdeck unter den Füßen spüren und auf dem Oberdeck einen Blick auf das Rigg werfen. Dann wird er für eine andere Art des Reisens vielleicht für immer verloren sein. Und wer diesen Prosecco gar im Hafen von Bridgetown auf Barbados trinkt in der Gewissheit, die kommenden 16 Tage auf diesem Schiff zu verbringen und dabei 3500 Meilen zurückzulegen, dem wird zu nächst vielleicht noch ein bisschen bange sein, weil er nicht weiß, was auf ihn zukommt. Doch zugleich wird in ihm ein Glücksgefühl aufsteigen, von dem er später erzählen soll, dass es ihn bis Malaga nicht verlassen hat.

Sonntagabend, Bridgetown, Hafen, Pier 2, Punkt 21.30 Uhr. In gewaltigem Moll ertönt Vangelis' Titelmelodie des Kolumbusfilms „1492“. Wie von Geisterhand gezogen gleiten gewaltige Segel aus den Rahen der fünf Masten, ein Ballett aus weißem Tuch, choreographiert von Kapitän Klaus Müller. Ein paar knappe Befehle, „20 Grad backbord“, „zehn Grad steuerbord“, der 135 Meter lange Windjammer nimmt langsam Fahrt auf, lässt das rote Blinklicht der Hafeneinfahrt an Backbord links liegen und gleitet hinaus in die klare Nacht. Gemächlich segelt die „Royal Clipper“ entlang der Westküste der östlichsten Karibikinsel, um nach Lands End Kurs zu nehmen auf die Azoren. 52 Grad, 2375 Meilen bis Ponta Delgada auf São Miguel. Komm Baby, wir segeln über den Atlantik!

Mikael Krafft, ein reicher Schwede aus Stockholm mit Zweitwohnsitz Monaco, hatte Ende der achtziger Jahre die Idee, nicht nur mit Import/Export, sondern auch mit seiner Leidenschaft, dem Segeln, Geschäfte zu machen. Krafft dachte, es müsste eine Menge Menschen geben, die gerne Geld dafür ausgeben, Urlaub auf einem eleganten Segelschiff zu machen, das ein ebenso schönes Hotel ist. Mit exzellentem Service, mit ausgezeichneter Küche, mit Swimmingpool, mit Tauchstation, Fitnessraum und Thai-Massage, mit Pianobar und Kajüten aus edlem Mahagoni und mit Marmor im Bad. Das segelnde Hotel dürfte nicht zu groß sein, um den Gästen das Gefühl zu vermitteln, dass sie auch Teil des Schiffes sind, und es müsste genügend Platz für Passagiere und beide Mannschaften bieten; für die, die das Schiff fährt, und für die, die sich um die Gäste kümmern. Heute besitzt Mikael Krafft drei solcher Schiffe, die größte ist die 1990 in Dienst gestellte „Royal Clipper“; Mikael Kraffts Traum von einem Segelschiff, nachgebaut der legendären „Preußen“, die 1903 vom Stapel lief und 1913 im Sturm vor Dover an Felsen zerschellte.

Barbados liegt hinter uns. Der Wind kommt erwartungsgemäß aus Osten. Die echte „Preußen“ hätte nun bis Höhe New York nach Norden fahren müssen, um mit den Westwind Trades Richtung Azoren segeln zu können, sie hätte Malaga frühestens nach sechs Wochen erreicht. Doch die „Royal Clipper“ hat auf diesem Überführungstörn einen Fahrplan einzuhalten – und verfügt über zwei je 5000 PS starke Dieselmotoren. Die treiben das Schiff schnurstracks nach Ostnordost.

Um zehn Uhr am ersten Tag auf See stellt Kapitän Müller nach der obligaten Alarmübung die Mannschaft vor. Und schon jetzt ist zu spüren, dass die von Ferienclubs übernommene Tradition des

„Jeder duzt jeden“ bei „Kapitän Klaus“ nicht funktioniert. So steht es zwar auf seinem Namensschild. Doch jeder wird ihn bis zum Schluss der Reise „Sir“ oder „Herr Kapitän“ nennen. Weniger Kraft seines Amtes als Kraft seiner Persönlichkeit, die jene Autorität ausstrahlt, wie sie der leider abgeschaffte Titel „Kapitän auf großer Fahrt“ verspricht.

Seit 1954 fährt Müller zur See. Mit 29 machte er sein Kapitänspatent. Er befahligte Frachter im Atlantik und in Fernost. Er segelte 1992 die „Alexander von Humboldt“, den meisten als Bierschiff mit grünen Segeln bekannt, zum New Yorker Stadtjubiläum an den Hudson. Heute lebt Müller die meiste Zeit des Jahres in einem kleinen Dorf in Westschottland und spielt dort seine Lieblingsrolle: Schotte. Doch wenn die Reederei anruft, um die „Royal Clipper“ von der alten in die neue Welt oder umgekehrt zu überführen, verlässt er auch als Siebzigjähriger noch gerne Haus und Hof. „Es ist“, sagt er, „noch immer dasselbe wunderbare Gefühl. Jede

18 Stundenkilometer – jeder Radfahrer ist schneller. Eben.

Welle, ob klein, ob groß, ist irgendwie mein Eigentum. Es ist meine Welt.“

Die „Royal Clipper“ ist auf der Atlantik Crossing knapp zur Hälfte belegt, mit gut einhundert Passagieren. Ein ziemlich bunter Haufen: Es gibt die 85 Jahre alte britische Lady, die eine der Ersten ist, als Schiff schnurstracks nach Ostnordost. Um zehn Uhr am ersten Tag auf See stellt Kapitän Müller nach der obligaten Alarmübung die Mannschaft vor. Und schon jetzt ist zu spüren, dass die von Ferienclubs übernommene Tradition des

hezu stündlich um Auskunft über seine Befindlichkeit bittet und auf dieser Reise die Liebe ihres Lebens finden soll. Es gibt den Schweizer Osteopathen, der einst mit einer Yacht den Atlantik überquert hat und sich nun die Route annehmlicher gestalten will. Alle hier eint ein große Gemeinsamkeit: die Lust, von Tag zu Tag das Gefühl für die Zeit verlieren zu dürfen. Wie sagte Kapitän Klaus Müller so schön? „Wir bieten den Menschen hier Langsamkeit.“ Ein seltener Schatz für alle hier, fernab von Handy, E-Mail, Meetings, Chefs oder Mitarbeitern.

Nach vier Tagen hat der Wind nach Süden gedreht, alles Tuch kann gesetzt werden. Die „Royal Clipper“ ist ein Vollsegler, das heißt, jeder der fünf Masten ist mit bis zu sechs Rahsegeln bestückt. Es gilt, insgesamt gut 5000 Quadratmeter Segelfläche so zu trimmen, dass sie optimalen Vortrieb bieten. Stellt man sich einen Windkreis vor, so kann die „Royal Clipper“ bei einer Windrichtung von 60 bis 300 Grad segeln. Sie fährt im Schnitt etwa zehn Knoten. Das sind 18 Stundenkilometer. Jeder Radfahrer ist schneller. Doch der fährt nicht 24 Stunden am Tag. Und also nicht in 14 Tagen 3500 Meilen, weit mehr als 6000 Kilometer. Eine kleine Notiz: „Drei oder vier Tage vor den Azoren wird es kühler“, steht da geschrieben. Wenn die Einheiten des Lebens in mehr oder weniger Tagen gemessen wird, hat der Stress keine Chancen mehr.

„Wir bieten Langsamkeit.“ Dieses „Wir“ ist die Mannschaft. Neben dem Kapitän ist der Belgier Frederic eine zentrale Figur an Bord. Er ist Veranstaltungschef, Chefanimateur, Cheforganisator, Chefproblemlöser und überhaupt Chef der guten Laune an Bord. Die Mannschaft, das sind aber auch die Barleute, die Kellner, die den Gästen die Wünsche von den Augen ablesen, die Zimmermädchen, die zweimal täglich Ordnung in die Kabinen bringen. Und das ist immer wieder Rodolfo Saledad, Chef der Küche

und von elf Köchen. Er und die Seinen bestimmen den Rhythmus des Tages mit Frühstück, Lunchdinner, Fünf-Uhr-Snack und fünfjährigem Dinner, das etwa mit Lachstatar und Kaviar startet und über Tomaten-Consommé, Ananas-Sorbet, Steinbutt-Filet und Cesar's Salat zu teuflisch guten Nachtschweinereien führt. Gottseidank, es gibt auch ein Gym auf dem Schiff.

Und da ist die Schiffscrew. Zum Beispiel Muhammad von den Philippinen, einer der Rigger, die die Arbeit in schwindelnder Höhe auf den Masten verrichten. Oder Oleg, Weißrusse, Bootsmann und Dostojewski-Fan. Kiran aus Kaschmir rangiert als Chef-Ingenieur in der Bordhierarchie direkt hinter dem Kapitän und sorgt unter anderem dafür, dass die Süßwassermaschine täglich bis zu 70 000 Liter produziert. Um sechs Uhr macht er Yoga auf dem Achterdeck.

Was, schon sechs Uhr? Dann aber ab zur Brücke, denn um sechs Uhr wird dort gesungen. „Salve Regina, mater misericordiae“. Ein alter Choral, den Christoph Kolumbus auf seiner „Santa Maria“ täglich zu nämlischer Stund singen ließ. Und es hat so gar nichts Lächerliches an sich, wenn Kapitän Klaus Müller das auch von seinen Leuten verlangt, selbst mit kräftiger Stimme mitsingt und anschließend auf seinem Dudelsack den „Highlander“ oder einen Shanty spielt.

Die Welt ist eine Scheibe. Eine Scheibe aus tiefem Blau. Irgendwann kreuzt Fontänen sprühend ein Wal gelassen den Kurs. Und irgendwann kreuzt das Schiff die Trainingsstrecke eines fliegenden Fisches. Der jedenfalls braucht dann wohl einen Eisbeutel auf dem Kopf, nachdem er exakt an jener Stelle und exakt zu jener Sekunde, an der er tagaus tagein seinen Fünfzig-Meter-Flug zu absolvieren pflegt, volle Kanne gegen die sich ihm in den Weg stellende Bordwand der „Royal Clipper“ knallt und sichtlich belämmert ins Wasser plumpst.

Das Blau verführt zu Träumen. Über die unfassbare Weite und Größe des Wassers, darüber, was viertausend Meter Tiefe wohl bedeuten; über die Kraft des Windes, die sich fortsetzt in der der Wellen; über den dritten Tag der Schöpfungsgeschichte, als das Meer dran war, und den fünften, an dem die Fische kamen. Und an welchem Tag wohl Gott die Plastiktüte erschaffen hat, die hier draußen, weit

Und beim nächsten Mal: der Indische Ozean. Oder bis ans Ende der Welt.

ab jeder Schiffsfahrtsstraße, in den Wellen treibt. Mit einer Halbwertszeit von 500 Jahren. Vielleicht hat Frank Schätzing ja recht mit seiner Theorie, dass die Tiere des Meeres irgendwann sauer sind auf den Menschen und ihm seine Plastiktüten um die Ohren hauen.

Wer genug geträumt hat, dem bietet Frederics Freizeit-Mannschaft Unterhaltungs- Mastklettern mit dem Sports-Team, Knotenübungen mit Oleg, Sternfreunde lernen von einem kundigen Mitreisenden, warum das Kreuz des Südens nach gut der Hälfte der Reise dort verschwindet, woher es seinen Namen hat. Um 15 Uhr lädt Fabrice, ein junger Künstler aus Monaco, zum Malkurs.

Nach dem Abendessen trifft man sich an der Tropical Bar zu einem Nightcup, meist ist der Plural angebracht. Denn Manolito und seine Crew sind Meister darin, noch nicht einmal im Kopf formulierte Getränkewünsche mit mehr oder weniger rhetorischen Fragen in Bestellungen umzuwandeln. Denn das ist ein Geheimnis der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens „Royal Clipper“: Die Gäste sollen konsumieren, ohne übers Geld nachzu-

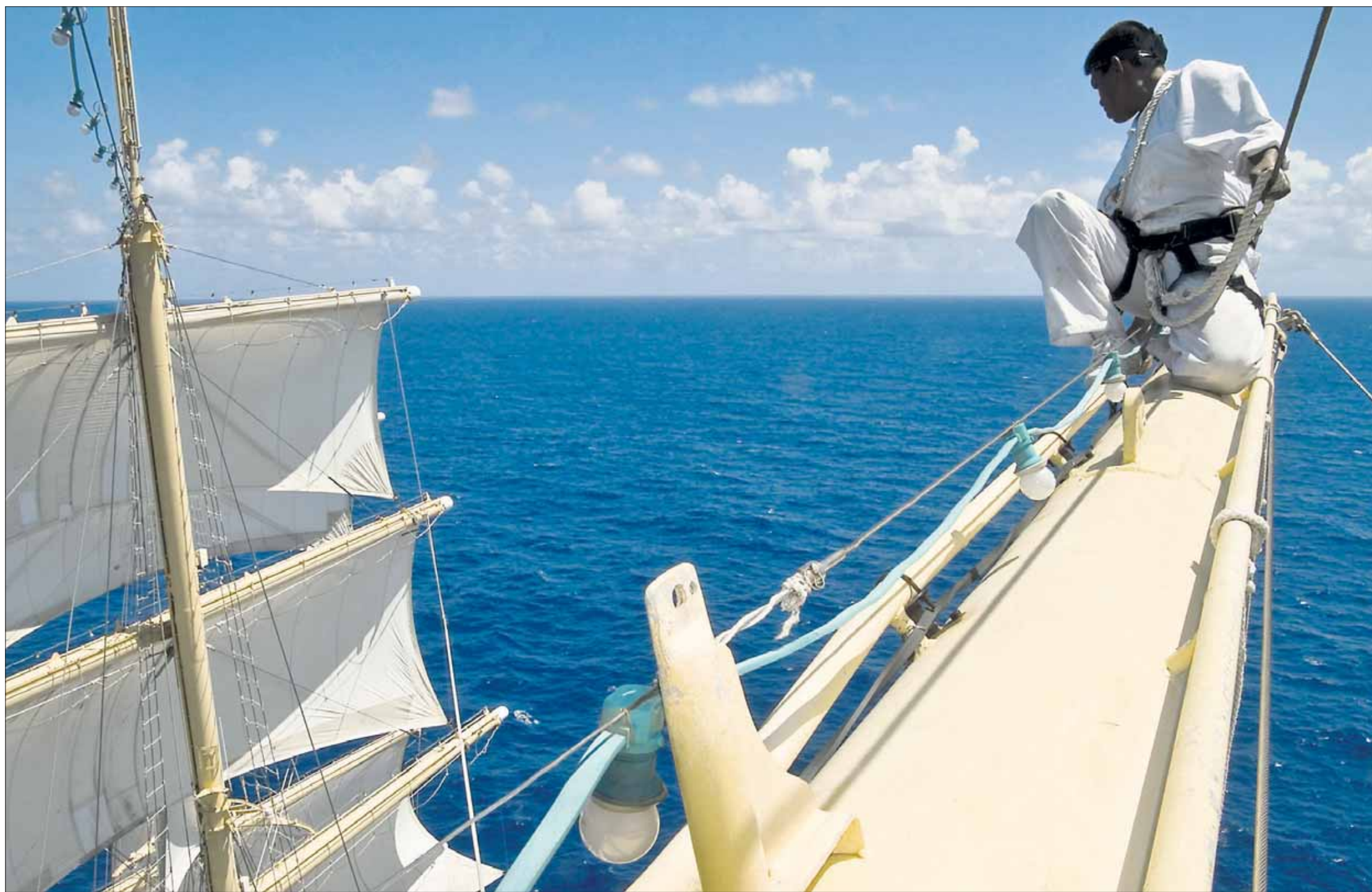
denken. Deswegen wird beim Einchecken die Kreditkarte eines jeden Passagiers gescannt. Und kurz vor dem Zielhafen gibt es dann ein mehr oder weniger grausames Erwachen. Wobei die Preise zivil sind. Selbst erlesene Weine überschreiten kaum die 30-Euro-Grenze.

Sonntag ist Gottesdienst, bei dem der Begriff „christliche Seefahrt“ sehr weit genommen wird. Muslime, Christen, Orthodoxe, Buddhisten und Hindus beten oder singen, ihren jeweiligen Riten nach, in ihrer jeweiligen Heimatsprache. Ob Mannschaft oder Gast, sie alle sind eben Teil dieses Schiffes. Es wird ihnen zur Heimat. Beim kurzen Zwischenstopp auf Ponta Delgada, dem Hafen der größten Azoreninsel São Miguel, nutzen alle die Chance, sich an Land die Beine zu vertreten. Doch obwohl erst um halb zehn Uhr abends abgelegt wird, treibt es die meisten schon am Nachmittag wieder zurück aufs Schiff. Auf ihr Schiff. Und als gegen Mitternacht das letzte Leuchtfeuer an Backbord verschwindet, ist das Glück groß. Noch 1000 Meilen bis Malaga, noch 1000 Meilen Leben ohne Zeit.

Auf diesen 1000 Meilen wächst, je näher die Straße von Gibraltar kommt, ein Gedanke. Wäre es nicht wunderbar, im Herbst von Athen über den Suezkanal nach Phuket zu segeln? Das sind mehr als dreißig Tage. Komm, Baby, wir segeln über den Indischen Ozean.

## Kleines Segellexikon

Rigg: Masten, Wanten, Falle, alles, was über Deck dem Segeln dient.  
Seemeile: 1852,01 Kilometer, 1 Knoten = 1 sm/std.  
Backbord: links, Steuerbord: rechts.  
Krähennest: Ausguck auf dem Mast.  
Obermarssegel: eines von 42 Segeln.  
Rahsegel: rechteckiges Segel.  
Vollsegler: alle Masten mit Rahsegel.



Unsicherer Arbeitsplatz: Muhammad ist einer der Rigger, die, wenn es nötig ist, bei Wind und Wetter auch auf den sechzig Meter hohen Hauptmast der „Royal Clipper“ klettern. Fotos: Florian Wagner



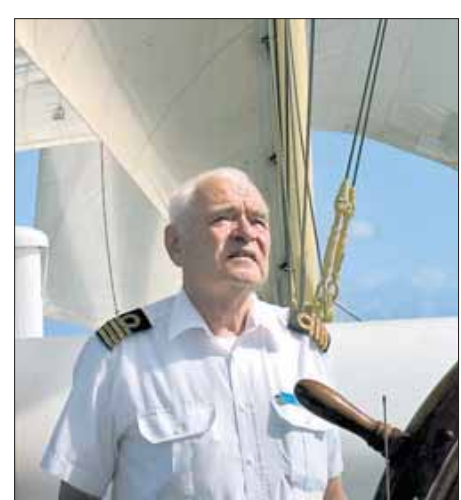
In Reih' und Glied stehen die Krampen, auf denen die Schoten belegt werden.



Auf dem Weg nach oben: Von Rah zu Rah werden die Wanten steiler.



Die „Royal Clipper“ unter Vollzeug: 5050 Quadratmeter verteilen sich auf 42 Segel, jedes hat einen Namen. Das Kreuz-Obermarssegel fehlt, es wird repariert.



Autoritätsperson: Kapitän Klaus Müller auf der Brücke des Windjammers.



Captain's Dinner: Es ist eine Ehre, zum Tisch des Kapitäns gebeten zu werden.