

Der Skipper aus dem Fedelhören

Werner Landwehr zeigte im Bremer Yacht Club ausstellungsreife Fotos von einem besonderen Törn



Fotografie und Segeln sind zwei seiner Hobbys: Werner Landwehr aus dem Fedelhören habe „einen ganz schön dollen Törn“ hinter sich, lobte ihn der Vorsitzende des Bremer Yacht Clubs. Seine Fotos sind ausstellungsreif.

FOTO: FR

Werner Landwehr ist 70 Jahre alt, als er von Bremen aus allein mit seinem Zehn-Meter-Segelboot aufbricht, um am legendären „Fastnet“-Race teilzunehmen. Der Repto-Unternehmer mit Firmensitz in der Parkallee hat innerhalb von zwei Monaten über 3000 Seemeilen in seinem Kielwasser gelassen. Im Bremer Yacht Club hat Landwehr von seiner Fahrt berichtet.

VON VOLKER KÖLLING

Bremen. „Mit seinen jugendlichen 70 Jahren hat Werner da schon einen ganz schön dollen Törn abgeliefert“, sagt der Vorsitzende des Bremer Yacht Clubs, Volker Bosser, bevor Werner Landwehr übernimmt. Seine „Dessert D'Alcyone“, eine zehn Meter lange und zehn Jahre alte Segelyacht vom Typ „Beneteau Figaro II“, ist vom Grundsatz her für die Ein- bis Zweimanncrews ausgelegt. Doch um zum „Fastnet“-Rennen zugelassen zu werden, musste der Bremer, der im Fedelhören wohnt, neue Anforderungen erfüllen.

„Die Sicherheitsanforderungen werden praktisch jährlich überarbeitet. Man ist ja wirklich auch zwei, drei Tage ohne Hafen und muss mit allen Schwierigkeiten allein fertig werden können, die sich einem in den Weg stellen“, erläutert Landwehr. Als sich der Regattasegler beim Royal Ocean Yachting Club in Cowes registrieren ließ, hatte er einen Schiffssicherheitslehrgang in Elsflth hinter sich. Er hat an Hühnerschenkeln in der großen Erste-Hilfe-Ausbildung gelernt, Spritzen zu setzen und Wunden zu nähen. Er ist durch brennende Schiffssektionen gelaufen und weiß, wie er massiven Wassereinbruch ins Schiff zu bekämpfen hat. Er kann jetzt im Dunkeln in hoher See in eine Rettungsinsel einsteigen und Seenotsignale abgeben. „Vier Stunden nach Beginn der Registrierung waren

alle 300 Plätze vergeben – und 140 Yachten standen auf der Warteliste. Aber wir waren dabei.“ Landwehr hat sich in der „Two-Handed“-Gruppe angemeldet, die in Wirklichkeit zwei Menschen und damit vier Hände an Bord zulässt. Hannes Dziggel aus Hamburg wird den Bremer zu Beginn der Fahrt und während des Rennens begleiten. Die meiste Zeit aber segelt Landwehr alleine und das auch schon einmal drei Tage und zwei Nächte am Stück: „Ich war immer oben im Cockpit und habe nachts nur gedöst. Ich will wissen, wenn ein Schiff kommt.“

Zumal er da draußen nie wirklich alleine ist, wie ihm seine Schiffselektronik anschaulich durch dutzende Pfeile rund um sein Boot verdeutlicht. Die meisten der Symbole des sogenannten AIS stehen für Berufsschiffahrt, die sich mitunter herzlich wenig um die Kurse der Sportskipper kümmert. „Ich habe aber auch einen Aktiv-Echogeber an Bord, so dass man mich eigentlich immer sehen muss“, sagt Landwehr, als er seine Fotos im Kuhhirten zeigt.

Drei Anläufe für Dover

Der Verkehr ist im Kanal die eine, das Wetter die andere und die Strömung die dritte Widrigkeit. Erst geht es kreuzend gegen den Nordwestwind raus aus der Weser, auf Höhe von Texel dreht der Wind unpassend auf Südwest. Landwehr sieht die Flachs Richtung Küste, jede Menge Schiffe und spielt im Kopf den durch: „Da hat man dann so starke Strömungen, dass man sechs Stunden praktisch steht mit dem Schiff. Die nächsten sechs Stunden geht es dafür umso schneller weiter.“ Der Querstrom vor der Hafeneinfahrt ist so stark, dass Landwehr drei Anläufe braucht, um mit „Dessert“ nach Dover zu kommen.

Dziggel geht von Bord, Landwehr in die Stadt, die er praktisch im Standardverfah-

ren erst einmal von oben erkundet: „Ich muss erst immer auf einen Berg steigen, mache Aufnahmen und präge mir alles ein.“ Also erkundet er Dover Castle. Landwehrs nächstes Ziel ist Brighton, wo er erstmals erlebt, wie schnell in dieser Gegend Seenebel aufziehen kann. Zwei Tage später segelt er über den Kanal nach Cherbourg: „Ich bin da erst nachts angekommen. Die Stadt ist natürlich voller Lichter, und im Dunklen war es schwierig, sich zu orientieren.“ Er fährt erst einmal an den Gästesteg und legt sich schlafen. Ein Mädchen mit Gummiboot lotst ihn am nächsten Tag auf seinen Liegeplatz.

An Ölpiers entlang

An der Küste entlang geht es zunächst und dann rüber über den Kanal auf die 180-Meilen-Distanz bis Falmouth in Cornwall. Das Boot passiert den Long-Ship-Leuchtturm und geht auf Nordkurs auf Millford Haven zu. Landwehr: „Bei der Ansteuerung fährst du erst einmal nur an Ölpiers entlang. Das ist offenbar die Tankstelle der Engländer.“ Mit der Hafenmeisterin wechselt er irgendwann ins Deutsche, als sich herausstellt, dass Ira Griffith zwei Jahre in Ritterhude gelebt hat. An das Schleusen auch in kleinsten Hafenbecken hat sich Landwehr inzwischen gewöhnt. Mitunter achten die Hafenmeister sogar auf seinen für das Revier enormen Tiefgang von 2,2 Metern, wenn sie den Wasserstand regulieren.

Vom Hafen „Dun Laoghaire“ aus fährt er mit dem Zug nach Dublin. Er fotografiert Pubs, wie für Postkarten gemacht: „Die Horden von Touristen, die auch da waren, habe ich immer ausgespart.“ Als er wieder auf Südkurs ist, steht Naturfotografie an: 20 und mehr Delphine sind um ihn herum: „Es ist einfach nur eine Freude, denen zuzugucken. Die zischen ja mit sechs und acht Knoten mit einer urwüchsigen Kraft durch das

Wasser. Man weiß nachher nicht, ob sie ein oder zwei Stunden mit dem Boot gespielt haben.“

Lizard Point, Plymouth. Ein neues Vorsegel kommt per Express, weil es das alte zerlegt hat. Poole erweist sich als schöne Bucht voller Boote. An der Felsformation der Needles steht kabbelige See: „Da muss man Ruhe bewahren und einfach beherzt durchfahren.“ Schließlich erreicht er „die windige kleine Stadt Cowes“. Alles ist schon mit den Bannern der Regattasponsoren geschmückt, aber ansonsten geht es angenehm unaufgeregt zu, wie Landwehr findet: „Das ist dann auch während der Regattawoche alles viel ruhiger geblieben als bei uns zur Kieler Woche. Dort wird dafür mehr gesegelt.“

Zehn Seiten Segelanweisungen gibt es für das Race, ruhiges Wetter ist angesagt. Werner Landwehr und Hans Dziggel starten am Vormittag mit einer Strömung, die gegen den Wind geht mit 70 anderen Schiffen auf die 620 Seemeilen von Cowes bis Plymouth: „Eigentlich hatten wir allein mit etlichen Verkehrstrennungsgebieten immer wieder Hindernisse im Kurs, mit denen man taktisch gut umgehen musste. Das bedeutete oft Kreuzen ohne Ende.“

Der Wind geht auf West, was für die „Dessert“ auch nicht optimal ist. „Von meinem Ergebnis bin ich enttäuscht“, sagt Landwehr nur, ohne eine Platzierung zu nennen. Im Internet findet man die beiden Deutschen auf Platz 38 von 42 Schiffen in ihrer Gruppe. Zur Siegerehrung gehen die beiden Deutschen natürlich. Ein paar Wochen werden ihnen andere in Hasenbüren am Steg zujubeln.

Am Himmel über Plymouth hatten Kunstflieger waghalsige Formationen gezeigt. Ein weiteres schönes Motiv. „Gut, dass ich so ein harmloses Hobby habe“, meint Werner Landwehr nur trocken.