

Hoch im Kurs

Die Kunst, gegenzusteuern: Chartersegeln zwischen den Kanarischen Inseln

Wenn du Aktien vom Berliner Zoo kauft, hast du freien Eintritt. Gelächter. „Wieso, stimmt doch, was lacht ihr?“ Er faltet die Zeitung von vorgestern und presst sie unter seinen Armen platt. Penetrant fährt der Wind dem Papier trotzdem wieder in die Breite. „Aktien für'n Zoo“, doziert er, „die schwanken nicht so viel“. Der Rudergänger fällt brüllend ab vom Wind. „Wie steht der Kurs?“, schreit der Skipper „1700 Euro die Aktie“. Das Lachen steigt auf wie ein Papierdrachen. „Hey, halt das verdammte Ruder gerade!“ „Ai, ai, Skipper, 120 Grad, Kurs steht wieder. Tschuldigung.“

Am Horizont die weiche Schraffur der Berge von Gran Canaria. Rundherum Dünung. Durch die Wolken quält sich die Sonne. Nirgendwo klingen Kurse so absurd wie hier vorn am Wind, wo Kurshalten Kunst ist. Jede lang rollende Viermeterwelle von achtern lässt das kleine Zwölfmeterboot aus der Reihe tanzen. Das Gegensteuern, die große Kunst der Börsenhändler, ist in der Schaukelei zwischen den Kanarischen Inseln rohe Arbeit. Und doch trödeln man auf den Wellen an all den hässlichen Herrlichkeiten der spanischen Bauwirtschaft entlang: Noch in der schmalsten Bucht von Gran Canaria wachsen Hochhäuser am Fels, die tausende Urlaubssuchende auf engstem Raum zusammenpferchen. An Land zählt jeder Quadratmeter nach Dividende, an Bord jede halbe Seemeile. Je absurder die Begriffe der spekulativen Arbeit hier draußen auf dem Wasser werden, all diese Maßeinheiten für Erfolg, Einkommen, Eigentum, desto alberner wird das Lachen an Bord.

Kein Wunder, dass die Kanarischen Inseln einmal Inbegriff des Aussteuertums waren. Im Hafen von Gomera, in San Sebastian, steht der Regenbogen wie ein Torbogen über der Einfahrt. Drei Briten klettern in drei Ruderboote, um den Atlantik zu überqueren. Füllen Wasservorräte, verstauen Ersatzruder und Funkgerät. Sie meinen es ernst mit der Selbstzumutung: Was schaffe ich wirklich? Als wäre der Erfolg an Land nur eine Simulation, der Erfolg, den Atlantik zu überqueren, dagegen das Rudiment eines viel männlicheren Maßes. Sechs Wochen durch die Dünung paddeln. Als wäre die jeweilige erreichte Position auf dem Atlantik mehr als die eigene Position in der Gesellschaft.

Segeln hier draußen simuliert eine Welt jenseits aller anderen Werte. Ein Charterboot, zwölf Meter lang, ein Mast, vier submarin enge Gäste-Kabinchen, eine Kochstelle, zwei handpumpende Klos, auf denen noch das einfachste Geschäft bei Seegang zur akrobatischen Tortur wird. Es ist die billigste Art der Fortbewegung. 450 Euro pro Woche. In welchem Hotel ist es günstiger? Rund gerechnete 380 Kilometer Strecke inklusive: ein Schnäppchen. Trotzdem ist ein Segelboot schierer Luxus, können doch alle Klassen der Gesellschaft partizipieren: die Arbeitssuchenden, Teilzeitdozenten, Zeitungsauslieferungsschreiber und Computerstudenten. Charter, das hat sich rumgesprochen, ist Entspannung pur. Man spekuliert nicht, das Handy bleibt aus, die Verbindung zur Welt wird gekappt, weil man sich mitten drin fühlt in tatsächlicher Zeit, tatsächlichem Raum.

Oliver heißt der Skipper, den alle lücheln, was er denn so verdiene, wenn er uns Anfänger durch die Dünung spazieren fahren lässt. Er schweigt derart eisern, dass der Herr, der gern aus der Zeitung vorliest, schiere Ausbeutung vermutet. Genährt wird die Spekulation von der Sitte, dass vor dem Auslaufen des Hafens die „Mannschaft“ den Proviant auch für den Skipper einkauft, er also, wie es heißt, „freigehalten“ wird. Der, der die Verantwortung für die Amateure mitten in der windigen und welligen Ursuppe des Atlantiks trägt, sei halt das allerletzte Glied einer Kette von Verdienern an einem Tourismus der „großen Freiheit“ auf engstem Raum. Nur soviel verrät er: Wenn er eins seiner bislang siebzig gefahrenen SZdigital: Alle Rechte vorbehalten - Süddeutsche Zeitung GmbH, München Jegliche Veröffentlichung exklusiv über www.diz-muenchen.de



Ein Boot zu chartern ist nicht teuer, dafür aber sehr anstrengend, denn Wind und Regen sind stete Begleiter. Foto: Michael Haselsteiner

Schiffe reicher Eigner von Spanien in die Karibik oder von Buenos Aires nach Rio de Janeiro überführt habe, bekomme er dafür ein „Vielfaches“. Er hat in Las Palmas seine Freundin und habe es satt, unbestimmte Zeiten über die Weltmeere zu schaukeln. Chartersegeln ist Routensegeln. Mit ständig prüfendem Blick ins Wetter segelt das Boot binnen einer Woche von Hafen zu Hafen, bis die Crew wieder zurück ins Taxi zum Flughafen steigt. Es ist eben nur ein „Turn“.

Minütlich ändern sich die Farben, Wolkenformationen türmen sich, Regengfronten stürzen von den Bergen, gewaltige Regenbögen biegen sich vor sattem Grün. Der Wellengang ändert sich, bildet erst lange Wogen, tanzt dann in der „Düse“, dem von den Inseln abgelenkten Wind, eine so genannte „Kreuzsee“. Dann „kacheln“ der Wind, und in solchen Momenten kann er es nicht leiden, wenn wegen Knoten keine Knoten gemacht werden. „Gefrickel“, nennt Oliver alles, was nicht „gute Seemann-“

Der Sturm wirft den Menschen unweigerlich auf seine Natur zurück

schaft“ ist. Die Zunft der Segler hat, trotz ihrer mitfahrenden Touristen, eine Menge Ehre am Leib. Aus Sturmwolken werden Federwölkchen. Kaum sind wir ins interesselose Wohlgefallen geschaukelt, tauchen Delphine auf. Sonst klebt der Blick wie mit Heftpflaster am Horizont. Froh um jede Änderung auf dem Windmesser, der die Zeitung zusammenfalten lässt, um an die Schoten und Refs zu dürfen, Segel hoch, Segel runter. Das Genua lose, die Fock dichter. Alles mit Sonnenbrille, die einen Ring um die Sonne sichtbar macht, den so genannten „Halo“, wahrscheinlich durch den übers Meer getriebenen Sand der nahen Sahara. Er verheißt Sturm. Soviel Natur ist eine Zumutung. Sie wirft einen unweigerlich zurück auf die Natur des Menschen.

Hätte es sich hier um ein Kaffeehaus gehandelt, man wäre mit keinem ins Gespräch gekommen. Der Student dort mit MP3-Player und Fachbuch: Nicht stören! Die junge Frau da, die kein Wort sagt. Der ältere Herr, der die Börsenkurse des Berliner Zoos studiert. Der Mittelalte, der bei jedem Landgang als erster von Bord flieht. Man selbst, der mit Fragen nervt. Der Skipper merkt das sofort. Jede Woche fährt er Menschen, die er binnen sieben Tagen fast besser kennen lernt als seine eigene Mutter. Das treibt ihn zur Weisheit, von sich nur eins preisgeben, was unabdingbar ist: Die Natur des Menschen.

scheint: eine Art Lebenslauf, der ihn als qualifizierten Segler ausweist – seine späte Jugend bei der Marine. Dann ausgestiegen. Auf Segelbooten getrampt: „Von den Kanaren aus“, sagt er, „war es bis vor zehn Jahren noch möglich, als Deckshand an Bord zu gehen. Man kam über den Atlantik für fast umsonst. Heute gibt es sehr viel weniger junge Fahrtensegler, umso mehr Rentner, die nur Blauwasser segeln und ihren Tod nicht fürchten.“ Jahre hat er Boote überführt. Satt und voll Erfahrung hat er erst jetzt den behördlichen Qualifikationschein nachgeholt, um unter deutscher Flagge in spanischen Gewässern Gäste schippern zu dürfen.

Abends liegt das Boot im Hafen. Das Ritual des „Anlegers“. Der gemeinsame Schluck aus der Pulle. Der Skipper verzieht sich ins Internet-Café. Der Rest der Mannschaft, die kaum ein Wort miteinander wechselte, ist auf einmal aneinander geschmiedet. Keiner verlässt keinen. Die winzige Hoffnung auf das Private, den Rückzug, entlädt sich in einem Anflug von Euphorie, etwas gemeinsam bestanden, besser: durchsessen zu haben. Die absurde Bewegungslosigkeit an Bord kompensiert keiner, auch wenn Reiseveranstalter das gern anbieten, in Wanderungen, für die die Kanarischen Inseln so berühmt sind. Das Meer hält den Segler nah bei sich. Man ahnt, warum der Skipper nichts erzählt: Die Sprachmotorik ist verkapselt zugunsten der ständigen Aufmerksamkeit, der Verantwortung, dem Einsseinmüssen mit dem Element. Was sie alle abends so beim Bier erzählen, stammt aus einer Welt, in der die Gleichheit durch Gleichtakt organisiert ist. Hier ist es eine ständige Auseinandersetzung mit der Ungleichheit von Wetter und Welle. Noch Tage später schwankt der Kopf. Das Meer macht leer. Das steht in keinem Prospekt. Es macht süchtig. ARND WESEMANN

Informationen

Anreise: Flüge nach Las Palmas, nahezu täglich u. a. von München, Frankfurt, Düsseldorf, Berlin zu zahlreichen Last-Minute-Angeboten, ab 240 Euro.
Segelcharter: Törms sind in Nord- und Ostsee, Mittelmeer, Atlantik, Karibik und in der Südsee üblich. Viele Anbieter finden sich mit Anzeigen in Stadtmagazinen. Wichtig: Sicherheitsstandards sind oft auch auf deutschen Segelbooten zu bemängeln. Auf eine gekennzeichnete Abnahme, am besten für das Seegebiet „A“ (weltweite Fahrt), durch die See-Berufsgenossenschaft achten. Gute Erfahrungen gemacht haben wir mit Arkadia Yachtcharter & Segelreisen, Niederstr. 121, 20095 Hamburg, Tel.: 040/28 05 08 23, info@arkadia.de, www.arkadia.de

BÜCHERECKE

Die Welt als Düne

Ulrich Schulte-Wülwer beschreibt in seinem Buch „Künstlerinsel Sylt“ ein Faszinosum

Wann immer Maler mit Pinsel und Palette aus grauer Städte Mauern fliehen, muss die Natur eindringlich, die Einsamkeit tief und die Zivilisation nicht zu fern sein. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trat die damals dänische Insel Sylt einigen deutschen Malern vor Augen – schließlich legte dort 1856 erstmals das Dampfschiff *Hammer* an und machte die Stadtflucht leichter.

Der romantisch gesinnte Maler und Schriftsteller Wilhelm von Kügelgen erkannte als einer der ersten das „wüste Sylt“. Der nächste prominente Besucher war Ludwig Richter. Er fand, die Insel habe einen „sehr eigenen Charakter“, sie sei „einsam, melancholisch“. Nach ihm kamen unzählige andere Maler und sammelten sich in den Künstlerdörfern Keitum und Kampen; die im Freilicht Schaffenden flohen vor allem Berlin oder Düsseldorf und saßen einträchtig in der „Friesenhalle“ in Keitum beieinander.

Was malten sie? Dünen. Was vermissen sie? Bäume. Mit Heinrich Vogeler, Franz von Stuck, Lovis Corinth, Max Beckmann und Käthe Kollwitz landeten bald Menschen auf Sylt, die sich durch sehr unterschiedliche Seh- und Mal-Weisen einen Namen gemacht hatten. Sie alle malten Dünen. Auch schon mal Wasser, selten Häuser, ganz selten Menschen. Die Verwandlungskraft der Sylter Natur war stark.

Den Pionieren folgten viele Maler der „Berliner Sezession“, der „Brücke“, der Dada-Bewegung und noch mehr: malende Damen und Herren der zweiten und der dritten Reihe. Wer nicht zu Rande kam mit den Dünen und Kliffs und den ewig sich bewegenden Wassermassen, der erfand wenigstens die „Friesenkecke“ – wie der Kunstmaler Ernst Wiederemann. Fast alle großen deutschen Malerinnen und Maler, einige Bildhauer, wenige Fotografen besuchten kürzer oder länger die Insel – und alle zeigten sie sich überwältigt von der Stille, von der Ge-



Die Rauheit der See und das Spektrum der Farben zogen im 19. Jahrhundert Künstler wie Jean Paul Kayser nach Sylt, dessen Gemälde „Die Frau des Künstlers in den Dünen“ hier entstand. Foto: Boyens

walt der Natur, auch ein bisschen von der Herbheit der Eingeborenen. Die wenigsten hielten Sylt auf Dauer aus und blieben, trotz der gastfreundlichen Häuser von Ferdinand Avenarius, von Siegfried Jakobsohn, von Peter Suhrkamp, trotz der nach dem zweiten Weltkrieg ersten interzonalen Kunstausstellungen 1946 und 1947 in der „Sturmhaube“.

Ulrich Schulte-Wülwer schildert jeden einzelnen Besucher und das Kontinuum der entstehenden Arbeiten sorgfältig, hält sich aber bei Wertungen zurück. Dem eher sylt-fernen Betrachter fällt auf, dass Dünen, mögen sie auch „mit Dünen sand“ gemalt sein, schnell ziemlich langweilig aussehen, die Natur von Sylt, scheint es, verschließt sich dem Betrachter eher, als dass sie sich öffnet, mögen die Kühe auch noch so „prachtvoll koloristisch“ (Fritz Overbeck) sein. Bilder, die überzeitlich „groß“, „bedeutend“ blieben, malten auf Sylt weder Kandinsky noch Schmidt-Rottluff, weder Erich Heckel noch Emil Nolde – der fleißige Nolde bezeichnete seine sechs Meerbilder einfach mit den Buchstaben „A“ bis „F“. Das Erlebnis Sylt bewegte zur Ein-

fachheit, zur Schlichtheit – Ludwig Meidner schwor in Kampfen seinem expressionistischen Weltgefühl ab, Raoul Hausmann kehrte in Wenningstedt Dada den Rücken. Bleibt Ernst Wilhelm Nay's „Landschaft auf Sylt“ zu Recht das stärkste Bild des Bandes? Der Star der westdeutschen Nachkriegsmalerei wollte auf der Insel „mythische Gebundenheit“ und „Dynamik“ zeigen, bevor er dem Malen von Scheiben verfiel.

Im Katalog und in der Werkauswahl fehlen nicht die Verweise auf das Leben und Lieben der „Freideutschen Jugend“ im Klappholttal, nach dem Ersten Weltkrieg. Sylter Originale wie Alfred Paulmann tauchen auf. Der malende Matrosenschritt 1927, bei der Einweihung des Hindenburg-Damms, einem selbstentworfenen Wikingerschiff als „Wikinger“ voran. Ulrich Schulte-Wülwer, der Museumsdirektor in Flensburg, war auf Vollständigkeit, aber auch auf Freundlichkeit bedacht. KONRAD FRANKE

ULRICH SCHULTE-WÜLWER: Künstlerinsel Sylt. Boyens Buchverlag, Heide 2005, 336 Seiten mit 254 Abbildungen, 34 Euro.

Sommergedanken?

24°C in Reichweite: **GranCanaria.com**

Um die aktuellsten Neuigkeiten über die Insel zu bekommen, abonnieren Sie www.grancanaria.com/infomationsblatt