

Von Sandra-Valeska Bruhns

KENTERN WAR für Tobias Schadewaldt bis vor wenigen Wochen alltäglich. Seine Skiffjolle der 49er-Klasse ist im Ruhezustand so instabil, dass sie selbst dann umkippen würde, wenn man sie in ein windstilles Schwimmbad stellte. Erst durch die Geschwindigkeit gewinnt ein 49er an Stabilität, bleibt aber auch dann sehr schwer zu handhaben. Seit 2000 gehört die schnelle Zweimannjolle, die Geschwindigkeiten bis 50 Stundenkilometer erreicht, zu den olympischen Bootsklassen.

Zusammen mit seinem Vorschoter Hannes Baumann, 27, trainiert der zwei Jahre jüngere Schadewaldt



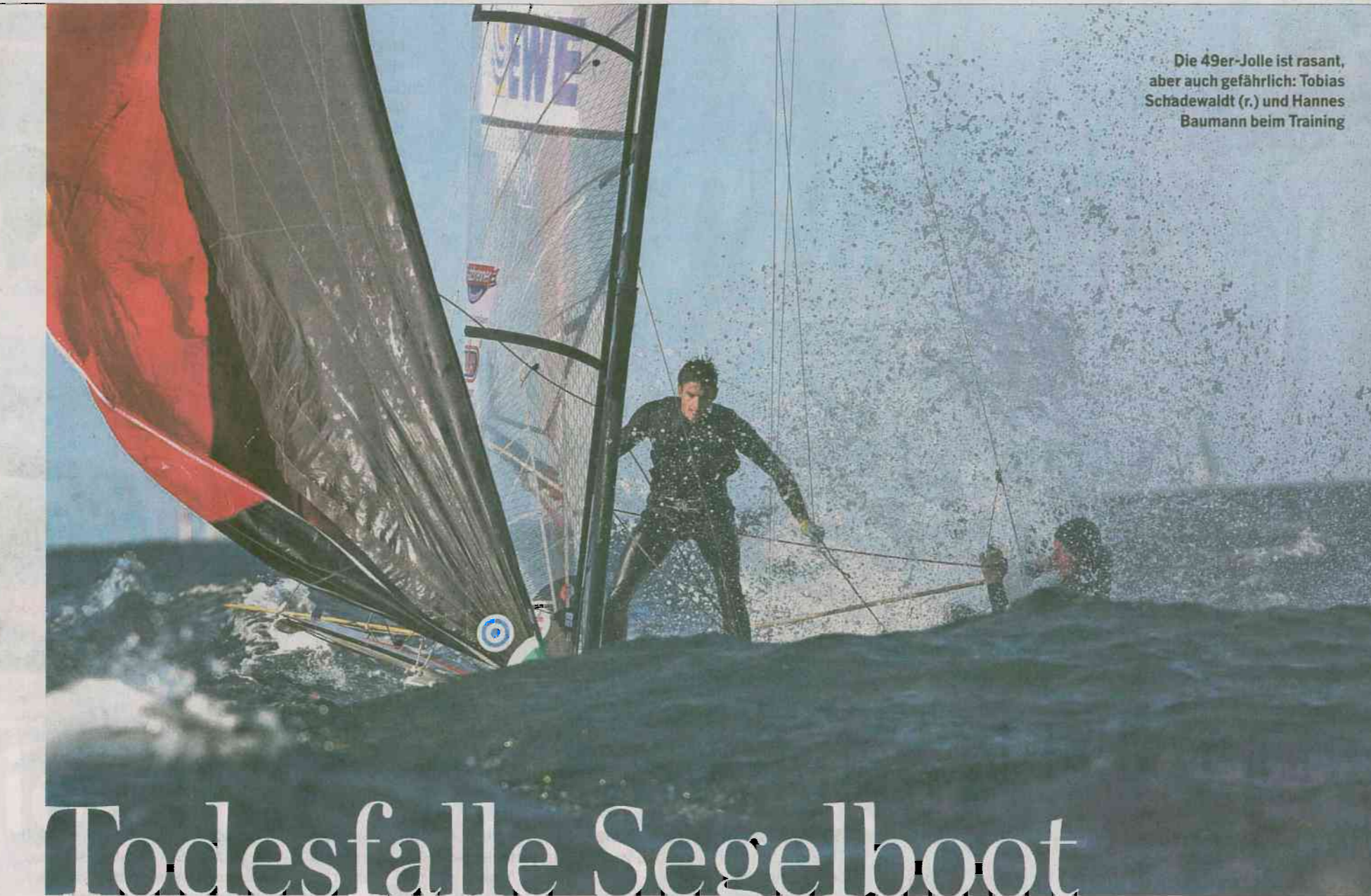
Tobias Schadewaldt, 25

bis zu 25 Stunden pro Woche. Das Ziel der beiden Kieler Studenten, die Mitglieder des Olympic Team im Norddeutschen Regatta Verein sind: Olympia 2012.

Schon vor dem ersten großen Rennen der Saison vor Mallorca, der Princess Sophia Trophy, war er mit seinem Trainingspartner, Teamkollegen und einer Trainerin auf dem Wasser.

Und hier kam es auch zu der folgenschweren Kenterung. „Wir hatten viel Wind, haben auf den Gennaker verzichtet und sind nur unter Vor- und Großsegel über die Wellen gerast“, berichtet Schadewaldt. Mit Gennaker – ein bauchiges Vorsegel, das bei Wind von der Seite oder schräg von hinten eingesetzt wird – wäre das Boot noch schneller gewesen. Doch auch so unterschätzt bei über fünf Windstärken und ruppigem Seegang der Bug eine Welle. Das Schiff kenterte. Vorschoter Baumann wurde über Bord geschleudert, und Steuermann Schadewaldt machte schmerzhaft Bekanntheit mit dem Mast.

Was danach geschah, wurde für den erfahrenen Jollensegler zu einer Grenzerfahrung, die ihn dazu anregte, über die Sicherheit auf Jol-



Die 49er-Jolle ist rasant, aber auch gefährlich: Tobias Schadewaldt (r.) und Hannes Baumann beim Training

Todesfalle Segelboot

Tobias Schadewaldt will unbedingt bei den nächsten Olympischen Spielen in der Klasse der 49er-Jollen antreten. Doch bei einer Trainingsfahrt hat ihn sein Boot unter Wasser gezogen und nicht mehr losgelassen

len neu nachzudenken. „Wir blickten uns an und stellten fest, dass diese Welle wohl ein bisschen steiler als ihre Vorgänger war“, sagt Schadewaldt. „Doch dann kenterte das Boot durch und etwas zog mich unter Wasser.“ Der Mast zeigte nun nach unten, und Schadewaldt wurde unter den Bootsrumpf gedrückt. Im frühlingkalten, von der lebhaft-

ten See aufgewühlten Mittelmeer konnte er nichts sehen und hatte keine Möglichkeit, an die Wasseroberfläche zu gelangen.

Vorschoter Baumann tauchte zu seinem Steuermann hinab und versuchte, ihn nach oben zu ziehen – vergeblich, der Zug der Leinen, die sich um die Beine von Schadewaldt gelegt hatten, war zu stark. „Ich be-

kam Atemnot, drohte zu ertrinken, obwohl ich die Wasseroberfläche knapp einen Meter über mir erahnen konnte“, sagt Schadewaldt. „Hannes wurde zu meinem Lebensretter und gab mir per Mund-zu-Mund-Beatmung Sauerstoff.“

Doch die lebensbedrohliche Situation dauerte an. Hannes Baumann tauchte wieder zu seinem

Steuermann hinab und versuchte, zusammen mit ihm die Leinen zu lockern. Dies gelang nur zum Teil, sodass Tobias Schadewaldt zwar mit dem Gesicht bis an die Wasseroberfläche trieb, aber noch immer von Wellen überrollt wurde.

„In diesem Moment hatte ich wirklich Panik, der Zug nach unten ließ nicht los“, erinnert sich Scha-

dewaldt. „Ich signalisierte Hannes, dass ich noch immer mit meiner Trapezhose mit dem Schiff verbunden war.“ Die Trapezhose ist eine Art Shorts samt Haken, mit dem der Segler an den Drähten hängt, die den Mast halten. So kann er sich bei viel Wind weit nach außen lehnen, um die Lage des Bootes zu verbessern. Die Bilanz der dramati-

schen Kenterung, nachdem die Trapezhose endlich abgestreift werden konnte: ein überdehntes Daumengelenk, verschobene Wirbel, Prellungen und eine Zwerchfellquetschung. Und dazu die bange Frage: Schafft es das Team wieder, bei viel Wind furchtlos zu segeln, oder bleibt ein Trauma?

„Wir sind am nächsten Tag nach dem Unfall bei leichtem Wind wieder aufs Wasser gegangen, um uns selbst zu beweisen, dass wir kein mentales Problem haben“, sagt Schadewaldt. „Und bei der Princess Sophia Trophy sind wir mit dem neunten Platz von 64 Startern bestes deutsches Team geworden.“

Doch es gibt auch Dinge, die bei Schadewaldt an Bord nun anders gehandhabt werden als vor dem Unfall. „Beide, Vorschoter und Steuermann, haben nun ein Messer dabei“, sagt Schadewaldt. Des Weiteren befolgen sie nicht mehr den unter Jollenseglern üblichen Grundsatz, bei einer Kenterung auf keinen Fall den Kontakt zum Boot zu verlieren, sondern lösen sich nach einer Havarie ganz bewusst vom Schiff, um sicherzustellen, dass sie sich nicht irgendwo verhakt haben. „Außerdem haben wir unsere Trapezhaken ausgetauscht, sodass sie sich im Ernstfall mit einem Handgriff von der Hose lösen lassen“, sagt Schadewaldt.

Zusammen mit seinem Vorschoter spricht er offen über die Erlebnisse, um andere Segler für die Gefahren der schnellen Jollen zu sensibilisieren. „Anders als bei einem Opti oder Laser entsteht bei einer Kenterung unter dem Schiff keine Luftblase“, verdeutlicht Schadewaldt. „Alle Crews, die gemeinsam mit einem 49er oder 29er unterwegs sind, sollten sich vor dem Start über die Sicherheit an Bord und das Verhalten bei einer Kenterung informieren und abstimmen.“

Doch Tobias Schadewaldt kann dem Unglücksfall auch Positives abgewinnen: „Wenn man einmal so knapp am Tod vorbeigeschrammt ist, nimmt man viele Probleme leichter, der Leistungsdruck nimmt ab und weicht einer zunehmenden Gelassenheit.“