

5|06

Grenzgänger

Hart am Wind

Matti Paschen
Segelprofi



Text: Friederike Meyer
Fotos: Torsten Seidel
Gestaltung: www.henkelhiedl.com



Generation 2006
Innovative IT-Lösungen
für neue Meilensteine
in der Planung

Matti Paschen

geboren 1972 in Hamburg
lebt zurzeit in Valencia

seglerische Laufbahn:

1993-95 AeroSail
1996-97 Thomas I Punkt
1997-2001 Pinta-IIIbruck
2002 Atlantiküberquerung

Deutscher Meister im Matchracing
2002, 2000, 1998
Weltmeister 1999
Vizeweltmeister 1995 und 1997
3 Admiral's Cups

Architektur:

1995-2001 Architektur an der Hochschule für bildende Künste in Hamburg
2000-01 Freie Mitarbeit bei Bothe, Richter, Teherani, Hamburg
2002-03 Projekte in Palma de Mallorca u.a. mit Carmen Pinos, Barcelona
2004-05 Freie Mitarbeit bei MRJ, Hamburg

Mit Windkraft übers Wasser sausen war für Matti Paschen lange Zeit pures Freizeitvergnügen. Während seines Architekturstudiums hat sich der Hamburger dann Schritt für Schritt an die Weltspitze des Segelsports manövriert. Jetzt startet er mit dem United Internet Team Germany die Jagd auf die berühmteste Trophäe der Segelgeschichte, den America's Cup, der 2007 erstmals seit 155 Jahren wieder in europäischem Gewässer stattfindet. Der 34-Jährige führte Friederike Meyer über die Baustelle der neuen Team-Base im Hafen von Valencia und berichtete von seinem Alltag zwischen Architektur und Hochleistungssport.

Warum so viele Architekten segeln? Matti Paschen denkt einen Moment nach. Als Architekt, der den Freizeitsport vieler Kollegen zu seinem Zweitberuf gemacht hat, müsste er es eigentlich wissen: „Wahrscheinlich ist es die Ästhetik, die Architekten anspricht.“, vermutet er, obwohl er selbst gar nicht so viele segelnde Architektenfreunde hat. „Das ist ein sehr sauberer Sport, glatt, schnell, geschmeidig, und die Proportionen stimmen.“

Sonnengebräunt, in weißem T-Shirt und kurzen Hosen steht er im Hafengelände von Valencia, deutet auf eine badewannengroße Aussparung im frischen Estrich des Rohbaus und erklärt: „Hier versenken wir die Nähmaschinen. Dann können wir die Segel ebenerdig nähen.“ Die künftige Basis des United Internet Team Germany ist der Ort, wo der Architekt und Segler Matti Paschen vielleicht zum ersten Mal in seinem Leben beide Berufe

miteinander verbinden kann. Und vielleicht wäre er ohne diese Baustelle gar nicht in Valencia dabei, war sie doch einer der Gründe, beim prestigeträchtigsten Segelrennen der Welt mitzusegeln.

„Erfahrung ist das Wichtigste.“

Valencia, der Austragungsort des America's Cup, hat seinen Hafen ziemlich umgekrempelt, einen neuen Kanal durch die Mole gegraben, die Fischer aus ihren Hallen gedrängt und einen 70 cm hohen Betonstreifen vor die Uferkante gegossen. Darauf reihen sich nun die Bootshäuser der zwölf Teams: drei- bis viergeschossige Kisten mit Werkstätten und Büros, mit Fitnessräumen, VIP-Bereichen und mit großflächigen Sponsoren-Logos auf der Fassade. Während die meisten Teams längst eingezogen sind, ihre Fanshops bestückt und Sonnenschirme auf den Dachterrassen aufgespannt haben, wartet das deutsche Quartier noch auf seinen Ausbau. Matti Paschen hat das Konzept der deutschen Basis



entwickelt und am Entwurf maßgeblich mitgearbeitet. Er hat sich durch das unüberschaubare Baurecht im Freihafengebiet gekämpft und mit der Bürokratie herumgeschlagen, hat eine verglaste Aussicht auf den Hafen für das Team durchgesetzt und einen Trockenraum für die Segel eingeplant. Wegen des Baurückstandes macht er sich keine Sorgen. „Die deutsche Base wird im Sommer fertig. Wir haben ja auch erst spät angefangen.“ Seitdem die Schweizer Firma „Nüssli“ den Ausbau übernommen hat, koordiniert er nur noch einige Abläufe und fungiert als Bauherrenvertreter. Das ist auch gut so, denn die Trainings- und Entwicklungsphasen am Boot werden jetzt, ein Jahr vor den entscheidenden Rennen, immer intensiver.



Die Base des United Internet Team Germany im Rohbau

Meer, Wind und schnelle Yachten – mit den Sonnenseiten der Segelei hat der Job von Matti Paschen nur teilweise zu tun. Um ihn an einem seiner Arbeitsplätze zu finden, muss man im Slalom zwischen Pflastersteinstapeln und Sandhaufen mehrere Baustellen überwinden, bis ein uniformierter, spanischer Wachmann zu weißen Baucontainern zeigt, wo sich das United Internet Team vorübergehend eingerichtet hat. Matti Paschen sitzt vor seinem Laptop und wertet Tabellen aus. Segelanalyse nennt er das. Jeden Tag auf dem Boot fotografiert er das Groß- und Vorsegel, ermittelt später anhand eines CAD-Programms die Segelform und berechnet auf dieser Grundlage den besten Nutzungsgrad, der sich aus dem Segelquerschnitt ergibt.

America's Cup-Segeln ist Hightechsegeln. Gewicht sparen an Deck heißt die Devise, damit die Kielbombe möglichst schwer sein kann. „22 Tonnen massives Blei“, sagt Matti Paschen und klopft an das geschossförmige Teil unterhalb der Yacht. Die ganze Mannschaft feilt und probiert, montiert und poliert bis spät in den Abend. Fast geht es zu wie bei der Formel Eins, nur dass statt heulender Motoren Nähmaschinen rattern. In einem riesigen Zelt, wie es auf jedem Schützenfest stehen könnte, nähen die Segelmacher Matti Paschens Analyse ein. Und sie nähen Spinnacker. Für jede Windstärke gibt es einen speziellen dieser 500 Quadratmeter großen Windfänger aus hauchdünnem Stoff, die zu großen Würsten gewickelt und einzeln in Säcken verpackt im Container mit der Aufschrift „Segellager“ liegen.

Täglich fünf bis sechs Stunden trainiert die 17-köpfige Crew auf dem Wasser - bei gutem Wetter, unter Windstärke 5, denn die Rennyachten sind für höheren Druck nicht stabil genug. Manchmal fährt sie Testrennen gegen die Konkurrenz. Matchraces, Boot gegen



Für jedes Wetter das passende Segel

Ein Rennen ist wie eine
Serie von kurzen Sprints
von null auf hundert.



33 Meter geht es hoch am Mast.

Boot. So sind die Regeln. Jeweils zwei der elf Teams fahren gegeneinander. Während der so genannten „Acts“ sammeln sie Punkte und finden über Achtelfinale und Halbfinale letztendlich heraus, wer gegen den Titelverteidiger, das Schweizer Alinghi-Team, im Juli 2007 um den Cup fahren darf.

Etwa eineinhalb Stunden dauert ein Matchrace: Gegen den Wind, um die Tonne, vor dem Wind, zweite Tonne, wieder gegen den Wind und wieder zurück. Zwölf Seemeilen insgesamt. Das bedeutet bis zu dreißig Mal Wenden auf der Gegenwindstrecke. Matti

**„Alles, was ich jetzt kann,
hab ich mir von anderen
Seglern abgeschaut.“**

Paschen vergleicht so ein Rennen mit einer Serie von kurzen Sprints von null auf hundert. Auf die Wende kommt es an und darauf, 500 Quadratmeter Spinnaker in wenigen Sekunden zu setzen und optimal einzustellen. Das hauchdünne Stück Nylon ist auf der Vorwindstrecke so etwas wie das Gaspedal des Bootes. Und Matti Paschen bedient es. Er ist Trimmer und einer, den viele seiner Kollegen als äußerst angenehmen Zeitgenossen beschreiben. Sein Platz an Bord ist kurz hinter dem Mast. Umgeben von

Kurbelgeräten wie aus dem Fitnessstudio steht er dort an der Winsch, einem Rad, das aussieht wie eine Autofelge. Er beobachtet den Wind, jede Böe, sagt dem Steuermann, wenn sich Druck aufbaut, und den muskulösen Grindern, wenn sie kurbeln sollen, damit das Segel exakt im optimalen Winkel steht. Die Vorgänge an Bord sind hochkomplex. 17 Männer mit Spezialaufgaben müssen in Bruchteilen von Sekunden zusammenwirken. Eine Unachtsamkeit, und schon ist der Gegner vorbeigezogen. „Erfahrung ist das Wichtigste.“, erklärt Matti Paschen die Haupteigenschaft eines guten Seglers. „Bei Flaute brauchst Du viel Gefühl für das Boot, bei Wind musst Du kräftig und schnell sein und den Überblick behalten. Und Du musst die Theorie begreifen, verstehen, was aerodynamisch und hydrodynamisch passiert.“



Matti Paschen fotografiert das Hauptsegel für die Analyse.

Gelernt hat Matti Paschen dies mit der Zeit. „Alles, was ich jetzt kann, hab ich mir von anderen Seglern abgeschaut.“ Ganz am Anfang von seinem Vater. Da war er vier und kreuzte mit einem Schwertzugvogel über die Hamburger Alster. Sein Vater gehörte nicht zur Sorte Eltern, die ihre Kinder coachen und auf Erfolg trimmen. Ganz normal ging es weiter: Optimist, kleinere Jollen, 470er, immer mal eine Regatta. Während des Zivildienstes

befuhr er jedes einigermaßen erreichbare Gewässer rundum Dänemark oder in der Ostsee. Profisegeln, America's Cup? Für Matti Paschen war das am Anfang ganz weit weg, unvorstellbar.



Freizeit war für ihn Segeln, und Segeln war Freizeit, bis er sich mit 22 Jahren bei AeroSail bewarb, einer Initiative von Daimler-Benz, die den Nachwuchs an den Segelsport heranführen wollte. Er hat sich, glaubt er, „nicht ganz blöd ange stellt“, auf den Auswahlregatten, als die Talentscouts seine Handgriffe beobachteten, denn Schritt für Schritt landete er in der nächsten Runde. „Natürlich hat mir damals niemand gesagt, du bist toll und darfst jetzt mitsegeln, aber AeroSail war ein sehr guter Einstieg, um in die Szene rein zu kommen.“

Matti Paschen hatte bereits internationale Regatten und den Sardinia Cup gewonnen, als er 1995 an der Hamburger Hochschule für bildende Künste ein Architekturstudium begann. Weil er glaubte, dass das ein vielseitiger Beruf ist; weil er gern zeichnete, Dinge entwickelte, Möbel baute.

Irgendwie ließen sich seine Studienaufgaben ja auch mit dem Segelsport verbinden. Im 2. Semester entwarf er eine Bootshalle, später eine Werft im Olympischen Hafen von Kiel und schließlich eine America's Cup-Base für eines der damaligen deutschen Topteams, Pinta-Ilbruck, das 2002 ursprünglich im neuseeländischen Auckland starten wollte.

„Nach zwei Wochen segeln bin ich wahnsinnig gern wieder nach Hause gekommen, um was Anständiges zu machen.“

Während andere im Büro arbeiteten, verbrachte Matti Paschen die Semesterferien auf dem Segelboot und gewann Preise. Nicht nur bei den Hamburger Hochschulregatten, wo er dem Team der Kunsthochschule zweimal zum Sieg verhalf. Er wurde mehrfach deutscher Meister, Vizeweltmeister und Weltmeister. Doch nicht alle Regatten lagen immer genau in der vorlesungsfreien Zeit. Beim „Hindeichseln“ der Kurse mit Anwesenheitspflicht glaubt er gelernt zu haben, unter Zeitdruck zu arbeiten. Unter lauter Profiseglern hatte er es als Student sogar in die Auswahl eines der Erfolgsprojekte des deutschen Segelsports geschafft. Und nur weil er nicht sicher war, ob er tatsächlich einen Platz an Bord der „Pinta-Ilbruck“ für die wichtigste Weltumsegelungs-Regatta bekommt, entschied er sich letztendlich, lieber erst einmal Diplom zu machen und im Architekturbüro zu arbeiten.

Auch wenn es ihm damals wie heute unmöglich scheint, Architektur und Segeln gleichzeitig auf anständigem Niveau zu betreiben - für eine Sache entscheiden konnte er sich bisher nicht. Obwohl er mit dem Geld, das er auf dem Wasser verdiente, sein Studium finanzierte und schließlich herausfand, dass man davon leben kann. „Ich bin immer hin und her gerissen. Nach zwei Wochen Segeln bin ich wahnsinnig gern wieder nach Hause gekommen, um was Anständiges zu machen. Ich hatte das Gefühl, Architektur ist was Ordentliches. Segeln hingegen in der Sonne rumgurken und um die Bojen kurven.“ Oder einfach nur westwärts, wie bei seiner Atlantiküberquerung: „Da geht es zwei Wochen immer geradeaus mit dem Rücken im Wind. Man liest Bücher und fängt Fische.“

Auch seine Freunde teilen sich in zwei Lager: „Meine Seglerfreunde sagen: Toll, dass du einen anständigen Beruf hast. Meine Architektenfreunde meinen hingegen: Du bist doch bescheuert, wenn du nicht weitersegelst.“

„Der America's Cup ist die Krone der Laufbahn für jeden Segler.“

„Natürlich ist der America's Cup für jeden Segler die Krone der Laufbahn.“, sagt Matti Paschen, „Aber man gibt auch eine ganze Menge dafür auf.“ Als er von den Kindergarten-erlebnissen seiner Tochter Malena erzählt, strahlen seine Augen noch mehr als sonst, und es macht ganz den Eindruck, als gäbe es neben Segelbooten und Baustellen dann doch zu wenig Privatleben. Sein Vertrag bindet ihn zwei Jahre an das Team, das Boot und die Trainingseinheiten in Valencia. Sein Tag beginnt morgens um acht, selten ist er vor 20 Uhr zu Hause. Für ihn sind das auch zwei Jahre, die sein Familienleben sehr belasten. Alle drei Wochen flog er bisher für wenige Tage nach Hause. Jetzt sind seine Frau, die gerade ihre Doktorarbeit schreibt, und die zweieinhalbjährige Tochter von Hamburg nach Valencia gezogen. Wie es nach dem Ende des Cups im Juni 2007 für ihn weiter geht, weiß Matti Paschen noch nicht. Vielleicht wird er sich mit zwei Freunden selbstständig machen, wie er es vor Valencia ursprünglich vorhatte. „Aber vielleicht gibt es ja gleich den nächsten America's Cup“, sagt er. Oder eine Architektenregatta? „Logisch, da würde ich sofort mitmachen.“, antwortet er. Wahrscheinlich würde Matti Paschen auch gewinnen.



Der America's Cup 2007

Die Fakten

Zeitplan:

Acts 1 bis 10: September 2004 bis Mai 2006

2006:

Act 11: 19. - 21. Mai;
Act 12: 22. Juni - 03. Juli

2007:

Act 13: 03. - 07. April;
Louis Vuitton Cup: 18. April - 12. Juni
32. America's Cup: 23. Juni - 07. Juli

Im Sommer 2007 wird der 32. America's Cup ausgetragen - nach 155 Jahren erstmals wieder in Europa. Zwölf internationale Teams beteiligen sich diesmal an der berühmtesten und ältesten Segelregatta der Welt. In insgesamt 13 Vorregatten, den so genannten Acts, ermitteln sie den Herausforderer, der im Juli 2007 gegen den Titelverteidiger, das Schweizer Team Alinghi, antreten wird. Mit dem United Internet Team Germany ist in Valencia zum ersten Mal ein deutsches Boot dabei.

Teams:

Alinghi (Schweiz, Titelverteidiger)
BMW ORACLE Racing (USA)
+39 Challenge (Italien)
Team Shosholoza (Südafrika)
Emirates Team New Zealand
Luna Rossa Challenge (Italien)
Areva Challenge (Frankreich)
Victory Challenge (Schweden)
Desafío Español 2007 (Spanien)
Mascalzone Latino - Capitalia Team (Italien)
United Internet Team Germany
China Team

Yacht:

Um ähnliche Boote und somit eine höhere Chancengleichheit zu erzielen, schreibt das Regelwerk Eckdaten vor wie etwa die Segelfläche in Quadratmeter. Alle Yachten sind etwa 26 Meter lang und vier Meter breit und haben ein maximales Gesamtgewicht von 24 Tonnen, mindestens 19 Tonnen davon stecken im Kiel. Der Tiefgang beträgt vier Meter und zehn Zentimeter. Der Mast ist 33 Meter hoch. Die Segelfläche des Großsegels beträgt 215 Quadratmeter, der Spinnaker misst 510 Quadratmeter.

Die neue Yacht des United Internet Team Germany wurde in der Kieler Knierim-Werft gebaut und vor einigen Wochen getauft. 2007 wird sie in den Rennen zum Einsatz kommen.

United Internet Team Germany:

Das Segelteam: Die Crew besteht aus internationalen Profis, Newcomern und bekannten deutschen Seglern. Die Vordeck-Crew verantwortet den Manöverablauf, das heißt sie organisiert das Setzen, Bergen und Stauen von Vorsegel und Spinnaker. Unter ihnen ist



neben Matti Paschen ein weiterer Architekt: der Cuxhavener Jan Schoepe. Die Grinder kurbeln an den so genannten Coffee-Grindern (Kaffee-Mühlen) und setzen damit die Segel oder holen die Schoten dicht. Die Trimmer bedienen die Schoten und sind zuständig für die optimale Feineinstellung aller Segel. Die Afterguard gleicht der Kommandozentrale an Board: Skipper, Stratege, Taktiker, Navigator und Steuermann.

Designteam:

Unter der Leitung des Berliners Axel Mohnhaupt haben 17 Strukturdesigner, Yacht-designer, Elektroniker und andere an der GER-89, die künftig gesegelt wird, mitgearbeitet.

Shore Crew:

Auch an Land gibt es viel zu tun. Zur Shore Crew gehören Schiffsbauer, Segelmacher, die Logistik, Catering und vieles mehr.

Management & Yacht Club:

Das Management der deutschen Kampagne setzt sich zusammen aus Michael Scheeren (Syndikatschef), Eberhard Magg (Leiter Technik) und Jesper Bank (Skipper). Willy Kuhweide steht dem eigens gegründeten Verein Deutscher Challenger Yacht Club e.V. als Kommodore vor.

Der Internetunternehmer Ralph Dommermuth ist Hauptsponsor des deutschen Teams. Budget der Kampagne: ca. 50 Millionen Euro.

Infos unter:

www.united-internet-team-germany.de

www.americascup.com

