



Der Westward-Cup

Renaissance der *Big-Class*-Regatten

Von Gerhard Standop

Es waren aufstrebende Geschäftsleute, Könige, Fürsten, Lords, Fabrikanten oder Besitzer von Kaufhäusern, Eisenbahnlagen und Flugzeugwerften. Ihr Wohlstand hatte sie zu Yachtbesitzern werden lassen, und sie lieferten sich wahre Schlachten auf dem Wasser. Anfangs zum Spaß, später zur Erlangung oder Konservierung von Ansehen, Einfluss und Prestige – oder zum Gewinnen des *America's-Cups* und anderer Regatten. Jahrzehnte ging das so. Zuerst bauten die heimischen Bootsbauer kleine Boote aus Holz und mit überschaubaren Segelflächen, oft eher als Zubrot für die eigentliche Produktion von Schiffen, für die meist die Marine Auftraggeber war.

1851 gewann die Yacht *America* gegen 15 britische Yachten vor der Isle of Wight, der *America's Cup* war geboren, die älteste bis heute noch ausgeschriebene Sporttrophäe der Welt. Fortan konnten Yachtclubs den jeweiligen Cup-Besitzer zur Verteidigung herausfordern. Schnell entwickelte sich über Jahre und Jahrzehnte ein Zweikampf zwischen England und den Vereinigten Staaten um die Vorherrschaft im Yachtbau und bei Wettfahrten. Geld spielte keine Rolle, schon damals nicht. Das Beste und Teuerste war gerade gut genug, schneller und größer mussten die Yachten sein, die *Big*

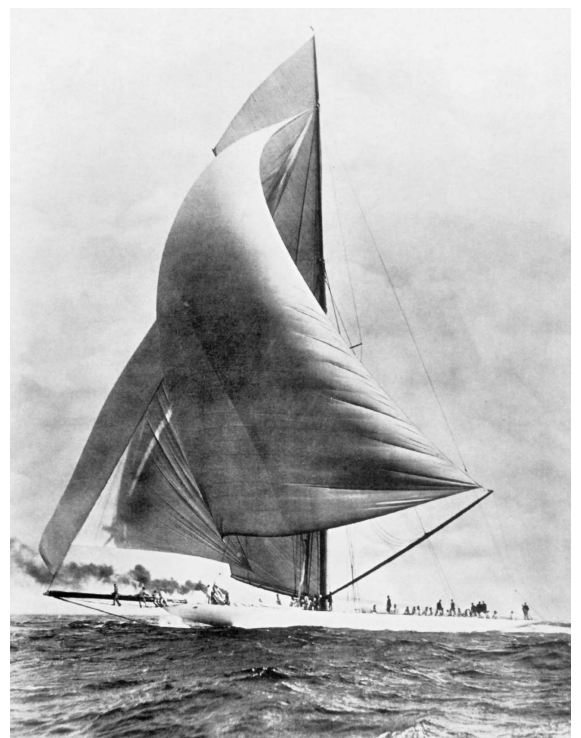
Class eben. Zu beiden Seiten des Ozeans arbeiteten talentierte Bootsbauer an immer neuen Ideen, wie man Segelboote schneller machen könnte. Neben dem *America's Cup* entwickelte sich eine rege Wettfahrttätigkeit während der jährlichen Sommersaison.



Nathanael G. Herreshoff.

© Herreshoff Marine Museum

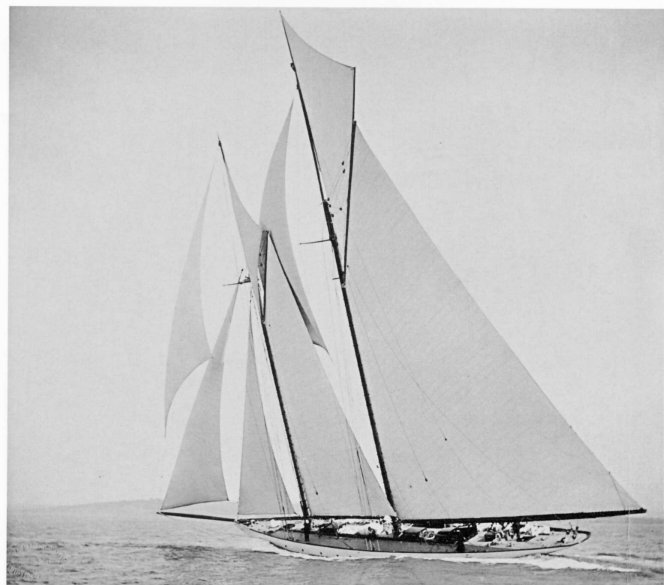
Wir schreiben das Jahr 1903. Nathanael Greene Herreshoff, dessen Vorfahren aus dem preußischen Potsdam kamen, besaß eine Bootswerft an der Ostküste Amerikas, in Bristol im Bundesstaat Rhode Island. Er war einer der Besten seiner Zunft. Schnell hatte er erkannt, dass mit dem aufstrebenden Segelvolk mindestens genauso viel Geld zu machen sei wie mit Dampf- und Arbeitsbooten. In seiner Laufbahn hatte er schon viele Segelboote gebaut, und eines seiner Meisterstücke war in jenem Jahr die *Reliance*, ein



Herreshoff-Yacht *Reliance*. © Herreshoff Marine Museum

gigantisches Schiff mit einer Länge von 61 Metern und einer Masthöhe von 63 Metern, bis heute eine immer noch unerreichte Höhe für Einmastboote. 60 bis 70 Mann Besatzung waren bei Regatten zur Bändigung dieser Rennmaschine notwendig. Unter strengster Geheimhaltung hatte man das Boot gebaut – es war voller Innovationen, hatte erstmalig Winschen unter Deck, zwei Steuerräder und ein Ruderblatt, in dessen Hohlraum man wahlweise Wasser oder Luft zum besseren Austrimmen des Bootes pumpen konnte. *Reliance* verteidigte den America's Cup gegen *Shamrock III* von Thomas Lipton und war die bis heute größte America's-Cup-Yacht.

In ihrem Wettstreit ließen sich die Bootsbauer auf immer gewagtere Konstruktionen ein, und es war bald völlig normal, dass die Boote, wenn überhaupt, gerade mal eine Saison hielten. Dann waren sie veraltet – oder schon zu Bruch gegangen. Es war die Zeit der sog. *Big Class*, heute würden wir sie Megayachten nennen. Doch bald wollte mancher Kunde gerne auf solidere Zweimastboote umschwenken, ohne aber auf reichlich Segelfläche verzichten zu müssen, es sollten schon *Big-Class*-Boote



Herreshoff-Schoner *Ingomar*.

© Herreshoff Marine Museum

bleiben, Abstriche an Größe und Schönheit der Boote sollte es nicht geben. Seegängig sollten sie sein und die Austragungsorte, oft in Übersee, auch auf eigenem Kiel erreichen können, wie es oft vorgeschrieben war.

So wurde 1903 der Amerikaner Morton F. Plant, Besitzer einer Konstruktionsfirma für den U-Bahn-Bau, bei Herreshoff mit dem Wunsch nach einem Zweimast-Schoner vorstellig. 30 Jahre zuvor hatte Capt'n Nat, wie Herreshoff von Freunden wie von Konkurrenten oft genannt wurde, den letzten Schoner gebaut, denn er war von der seglerischen Qualität und einfachen Handhabung dieser Takelungsart überhaupt nicht überzeugt. Zu lange dauerten die Wenden und Halsen, zu viel Personal wurde gebraucht, und die Segeleigenschaften auf Am-

Wind-Kurs waren unbefriedigend. Es wird der Überzeugungskraft Plants zugeschrieben, dass der Capt'n schließlich doch in diese Takelungsart einwilligte, und es entstand der erste große Zweimastschoner mit genietetem Stahlrumpf aus dem Hause Herreshoff, die 26 Meter lange *Ingomar*.

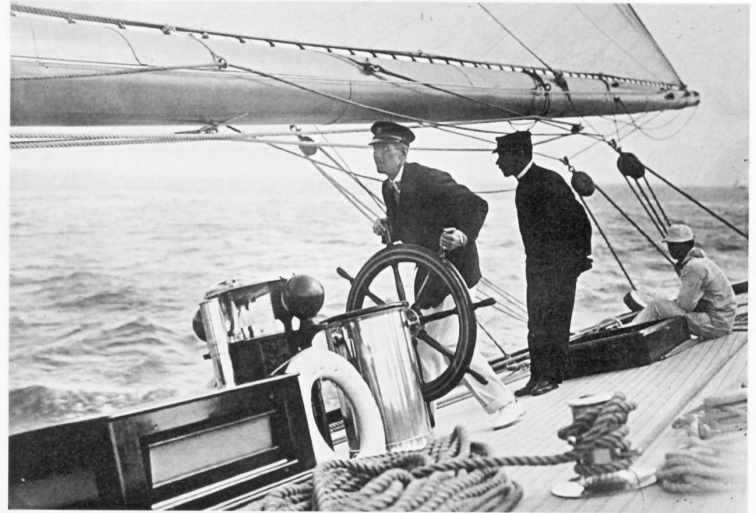
Die Segeleigenschaften waren fantastisch. Sogar der deutsche Kaiser Wilhelm, selbst begeisterter Segler, war von der *Ingomar* so angetan, dass er bei Herreshoff ein ähnliches Boot bestellen wollte. Doch der Kaiser wollte zu viel Einfluss auf die Maße des Bootes nehmen, sodass aus dem Auftrag am Ende nichts wurde.

Der Erfolg der *Ingomar* war riesig, und Herreshoff zeichnete fortan insgesamt acht weitere Schoner, zum Teil noch deutlich größer als die *Ingomar*. 1909 bestellte der Teppichfabrikant Alexander S. Cochran, Mitglied des *New York Yacht Clubs*, ebenfalls einen solchen Schoner, den dritter dieser Bauart. 1910 lief das Boot als *Westward* vom Stapel – und Cochran machte sich schleunigst auf den Weg nach Europa. Dort wollte er die Regattaszene in England und Deutschland so richtig aufmischen.

Zuvor hatte Herreshoff noch den einen oder anderen konstruktiven Kniff anzuwenden, musste das Boot doch zu allem Übel noch auf die europäischen Vermessungsregeln getrimmt werden, um teilnehmen zu dürfen. So musste zum Beispiel der Kiel etwas flacher und damit länger werden, und



Bordszene *Westward*, am Ruder Charlie Barr.
© Herreshoff Marine Museum



Westward, Am Ruder Alexander Cochran, dahinter Charlie Barr..
© Herreshoff Marine Museum

die Unterseite wurde abgerundet, damit das sog. Kettenmaß und somit auch das Handicap gegenüber der europäischen Konkurrenz möglichst gering wurden.

Schnell lehrte die *Westward* die Konkurrenz das Fürchten und gewann alle Rennen in Deutschland und fast alle in England. Als Skipper hatte Cochran keinen Landsmann, sondern den Schotten Charlie Barr engagiert, der ein hervorragendes Gespür für Wind, Wellen

und Gezeitenströme in europäischen Gewässern und schon viele Regatten vorher – auch im America's Cup – als Sieger beendet hatte. Herreshoff, Cochran und Barr – heute würden wir sie ein Dreamteam nennen.

Anscheinend wurde den Europäern die Siegesserie langsam unheimlich, und so verschärfen sie kurzerhand nach jedem gewonnenen Rennen der *Westward* die Regeln, sodass Cochran schließlich entnervt, aber mit der Gewissheit, das erfolgreichste Segelboot seiner Zeit zu besitzen, den Kontinent in Richtung Amerika wieder verließ.

In den späten zwanziger und frühen dreißiger Jahren des 20. Jh. gewann *Westward* viele Regatten, bis ihr letzter Eigner, T.B. Davis, die Yacht nach dem Krieg als Trainingsyacht verkaufen wollte. Leider gelang ihm das nicht. So verfügte er, dass das Boot versenkt werden solle, was dann im Jahr 1947 geschah; das Boot wurde leergeräumt und unweit einer kleinen britischen Insel in der Nähe der Kanalinseln versenkt.

Zur Zeit der *Big Class* Ende des 19. und Anfang des 20. Jh. erlebte das kleine Städtchen Cowes auf der britischen Insel Isle of Wight einen ungeahnten Aufschwung. Schnell hatten sich dort zahlreiche Segelclubs angesiedelt, die die geschützte Lage des Gewässers zwischen der Insel und der britischen Südküste, den *Solent*, als Austragungsort für Segelregatten schätzten, so auch die jährlich ausgetragene *Cowes-Week-Wettfahrten*. Das Revier war anspruchsvoll und forderte wegen der Gezeitenströme und Windverhältnisse sowie mancher heimtückisch auf Beute lauenden Sandbank ein Höchstmaß an taktischem und navigatorischem Geschick.



Mitglieder der Royal Yacht Squadron, 1894. Von links: Kaiser Wilhelm, Earl of Dunraven, Rear Admiral Victor Montague, The Prince of Wales, The Marquis of Ormonde, The Earl of Lonsdale.
© The Royal Yacht Squadron

Bereits 1815 hatte man in London *The Yacht Club* gegründet, wenige Jahre später verlieh König George IV. die Ergänzung *Royal*, bis schließlich im Jahr 1833 aus dem *Royal Yacht Club* die *Royal Yacht Squadron* wurde, ab 1858 mit Sitz in Cowes. Schon immer fühlten sich die königliche Marine und die *Yacht Squadron* eng verbunden, war doch Admiral Nelsons Kommandeur bei der Schlacht von Trafalgar, Admiral Lord Thomas Hardy, einer der ersten Mitglieder des Klubs. Äußeres Zeichen dieser Verbundenheit ist bis

heute das Privileg, die weiße Marineflagge als einzige Institution außerhalb der Marine führen zu dürfen. Das pflegt man natürlich mit erheblichem Stolz, und es ist auch heute nicht



Die Kanonen sind noch heute in Betrieb und zeigen mit großem Getöse und einer kräftigen Rauchwolke...



Cowes. 2006 wurde vor dem *Castle*, dem Sitz der RYS, der Jubiläumshafen eröffnet. Die Kaimauer zieren liebevoll gepflegte Kanonen aus Messing.



...Startsignale und Zieldurchfahrten an.



Auf Etikette und äußeres Erscheinungsbild wird bei der RYS auch heute genau so wie früher Wert gelegt.



Cowes, Segelstadt am Solent.



Historische Segelyachten als Modell im Fenster.

ungewöhnlich, dass die Mitglieder der RYS in weißer Hose, weißem Hemd, blauem Jackett, mit Krawatte und weißer Schirmmütze auf ihren Yachten unterwegs sind. Blicke allenfalls ein kleines Manko: der älteste Yachtclub des Vereinigten Königreichs ist nicht die *Squadron*, sondern der *Royal Thames Yacht Club* von 1775.

Holland, im Jahr 2000. Der niederländische Geschäftsmann Ed Kastelein hat von kleinauf eine enge Beziehung zur Seefahrt, und am meisten haben es ihm die alten Segelyachten angetan. So ist er besonders stolz, als am 31. März 2000, genau 90 Jahre nach der *Westward*, der von ihm in Auftrag gegebene 49 m lange Nachbau *Eleonora* in der holländischen Werft Van der Graaf vom Stapel läuft. Zuvor hatte man akribische Studien betrieben und zahlreiche Fotos des berühmten Yachtfotografen *Beeken of Cowes* aus der *Big-Class*-Ära sowie etliche Originalpläne studiert, die sich von der Herreshoff-Werft erhalten hatten. Ein großes Verdienst kam hier



Über die Toppen geflaggt.

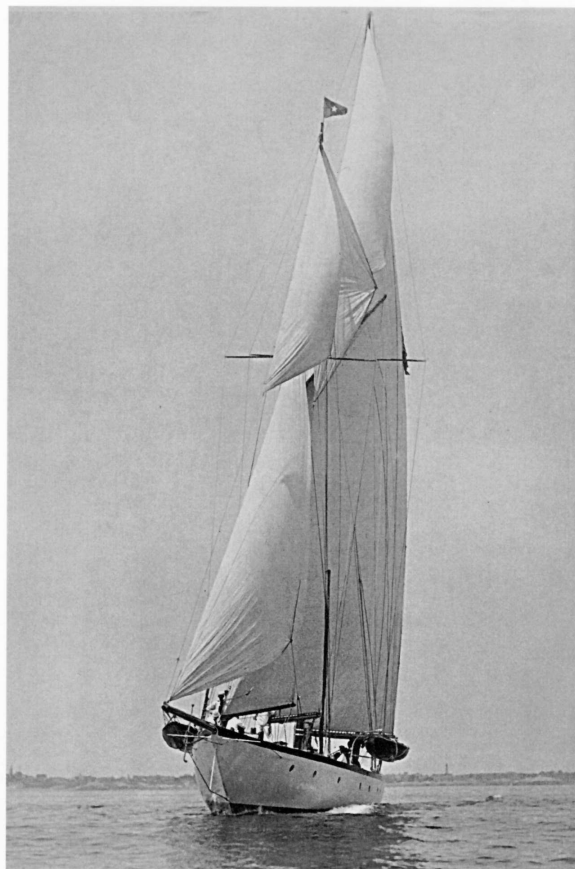
Halsey C. Herreshoff, dem Enkel des Yachtkonstruktors, zu, der das umfangreiche Archiv der Werft mit dem Marinemuseum und der *Hall of Fame* des *America's Cup* in Bristol betreut. Eine weitere wichtige Ressource war die *Hart Nautical Collection* des MIT-Museums in Boston, Mass.

Doch für Kastelein ist der Weg das Ziel, und so verkaufte er die *Eleonora* recht bald und wendet sich neuen Projekten zu. Heutiger Eigner der *Eleonora* ist Zbynek Zak. Und den trieb seit langem die Idee, die Regatten der *Big Class*, der großen klassischen Yachten, wie sie die Leute im ersten Drittel des 20. Jh. so faszinierten, wieder aufleben zu lassen.

Die Idee des *Westward Cups* war geboren. Schnell war klar, dass man den *Solent* vor der Isle of Wight, die historische Stätte der *Big-Class*-Rennen, als Revier wählte – und die *Royal Yacht Squadron* als ausrichtenden Club, zusammen mit dem *New York Yacht Club* und dem *Yacht Club de Monaco* sowie der Mediengruppe *Boat International Media*.

Im Juli 2010, genau einhundert Jahre nach dem Stapellauf der *Westward*, trafen sich vor Cowes vier Yachten zum ersten Rennen des *Westward Cups*.

Neben der *Eleonora* war als zweites Boot anfangs die *Britannia* gemeldet. Die Vorgängeryacht gleichen Namens wurde 1893 für den damaligen Prince of Wales und späteren König Albert gebaut und nahm an zahlreichen Wettfahrten Ende des 19. und Anfang des 20. Jh. mit größtem Erfolg teil. König Georg V. ersegelte viele weitere Siege, bis die Yacht 1936 schließlich das gleiche Schicksal wie die *Westward* erlitt und nach dem Willen ihres letzten Eigners südlich der Isle of Wight versenkt wurde.



Mariette, um 1920.

© Herreshoff Marine Museum

Nun hat der Norweger Sigurd Coates die *Britannia* in den letzten Jahren auf abenteuerliche Weise in Russland nach Originalplänen und alten Fotos nachbauen lassen. Die Ausrüstung sollte in England komplettiert und 2010 fertig werden. Leider gab es aber Verzögerungen, sodass die Teilnahme am *Westward-Cup* zurückgezogen werden musste.

Ein weiterer Teilnehmer am *Westward-Cup* war die 42 Meter lange Herreshoff-Yacht *Mariette*, die 1915 für einen Wollfabrikanten aus Boston gebaut worden war. Das Boot ist einer von nur noch drei noch existierenden Herreshoff-Schonern mit Stahlrumpf.

Außer den beiden Herreshoff-Yachten waren die 31 Meter lange *Mariquita* und die 27 Meter lange *Tuiga* des Yachtclubs von Monaco gemeldet. Diese beiden Yachten baute 1911 bzw. 1909 der Schotte William Fife III., ein ebenso talentierter und erfolgreicher Yachtkonstrukteur wie Herreshoff und gleichzeitig dessen ärgster Konkurrent auf dem europäischen Kontinent. Die *Mariquita* ist das letzte erhaltene Exemplar der sog. 19mR-Yachten und daher äußerst wertvoll, die *Tuiga* ist nach der 15mR-Formel konstruiert, von der es noch vier weitere gibt.

Anfangs waren noch zwei weitere Yachten als Teilnehmer im Gespräch, meldeten sich schließlich aber aus verschiedenen Gründen doch nicht an: die *Thendara* (1936) aus der Werft des Schotten *Alfred Mylne* und die *Elena* (2009). Letztere ist – ebenso wie die *Eleonora* – ein Nachbau. Das gleichnamige Original von Herreshoff stammt aus dem Jahre 1910.

Der *Westward Cup* dauerte eine Woche, und es wurden vier Wettfahrten ausgetragen. Die zu segelnden Kurse lehnten sich in der Streckenführung so weit wie möglich an die historischen Kurse der *Westward*-Zeit an, wobei im Detail jedoch auf die heutigen Gegebenheiten, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit und den lebhaften Schiffsverkehr, Rücksicht genommen wurde.

Die Größe, Segelfläche und Geschwindigkeit der teilnehmenden Yachten unterschieden sich deutlich. Damit – unter der Voraussetzung einigermaßen gleichmäßiger äußerer Bedingungen – vergleichbare Ergebnisse erzielt werden konnten, wurde für jedes Boot ein Handicap ermittelt und als Faktor in die Berechnung der Ergebnisse eingefügt.

Da die Crews eher die Reviere des



Start, von links *Tuiga*, *Eleonora*, *Mariette*.



Eleonora.

Mittelmeers oder der Karibik kennen, nahmen sie Navigatoren und Taktiker an Bord, die mit den örtlichen Verhältnissen, insbesondere den Gezeitenströmen, vertraut waren. So segelten zum Beispiel auf der *Tuiga* Harold Cudmore und David Arnold als Taktiker und Navigatoren mit, beide unter anderem vielfach erfolgreiche Teilnehmer des *America's* und *Admiral's* *Cups* und der *Cowes Week*. Das sollte sich auszahlen: Die *Tuiga*, kleinste teilnehmende Yacht, ging zwar nicht bei jedem Rennen als Erste über die Ziellinie, konnte

jedoch, vielleicht auch ein wenig begünstigt durch das Handicap und relativ leichte Winde, den Gesamtsieg für sich verbuchen und so als Erste Yacht den *Westward-Cup* in Empfang nehmen!

Zu einem Regattaereignis gehört natürlich auch ein umfangreiches Landprogramm. So gab es einen wettfahrtfreien Liegetag, an dem die Crews die Umgebung erkunden oder Kontakte zu den Kollegen pflegen konnten. Die Eigner nutzten die Zeit, um interessierten Gästen ihre Yachten zu zeigen. Und natürlich gab es allabendlich in den Räumen der RYS oder an anderer Stelle festliche offizielle Abendessen, Umtrünke oder Empfänge, zu denen die veranstaltenden Yachtclubs und der Hauptsponsor einluden. Die Kommodore und führenden Mitglieder der Yachtclubs ließen es sich nicht nehmen, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen, und machten so der *Big Class* ihre Aufwartung.



Tuiga.



Mariquita.

Die Initiative eines Einzelnen und der Enthusiasmus der teilnehmenden Eigner und Crews haben den *Westward-Cup* mit Unterstützung der beteiligten Yachtclubs und Sponsoren zu einer interessanten Segelveranstaltung gemacht, die auch von zahlreichen Zuschauern an Land und auf Begleitbooten verfolgt wurde. Es bleibt zu hoffen, dass die Renaissance der *Big-Class*-Regatten in ein regelmäßig wiederkehrendes Regattaereignis mit wachsender Teilnehmerzahl mündet, das mit seinem anspruchsvollen Revier eine spannende und attraktive Alternative zu den Regatten historischer Yachten im Mittelmeer und in der Karibik ist. –



Mariette.

Mein Dank gilt Peta Stuart-Hunt von PR-Works für die Betreuung der Fotografen sowie den Eignern und Skippern bzw. Kapitänen der teilnehmenden Yachten *Tuiga* und *Mariette* sowie der Motoryacht *Running Bear* der RYS für ihre Bereitschaft, mich als Gast auf ihren Booten mitzunehmen. Ebenfalls danke ich Halsey C. Herreshoff für die Erlaubnis zur Verwendung der historischen Fotos des Herreshoff-Masrine-Museums, die ich dem Buch *Herreshoff Sailboats* von Gregory O. Jones (MBI Publishing Company, St. Paul, MN, 2004, ISBN 9-7603-1160-9) entnommen habe. Alle anderen Fotos stammen vom Verfasser. – Weitere Informationen und Bildberichte sowie zahlreiche Fotos vom Westward-Cup unter www.standop.net/Segeln/Div

Eindrücke von der Regattabahn:





































Mein Dank gilt Peta Stuart-Hunt von PR-Works für die Betreuung der Besucher sowie den Eignern und Skippern bzw. Kapitänen der teilnehmenden Yachten *Tuiga* und *Mariette* sowie der Motoryacht *Running Bear* der RYS für ihre Bereitschaft, mich als Gast auf ihren Booten mitzunehmen. Ebenfalls danke ich Halsey C. Herreshoff für die Erlaubnis zur Verwendung der historischen Fotos des Herreshoff-Maschine-Museums, die ich dem Buch *Herreshoff Sailboats* von Gregory O. Jones (MBI Publishing Company, St. Paul, MN, 2004, ISBN 9-7603-1160-9) entnommen habe. Alle anderen Fotos stammen vom Verfasser. – Weitere Informationen und Bildberichte sowie zahlreiche Fotos vom Westward-Cup unter www.standop.net/Segeln/Div

© Gerhard Standop, Köln

8. August 2010

[MATERIAL]

Länge über Deck Zu Breite

Mariette 32,28 – 7,25 → 4,45

Mariquita 28,94 – 5,23 → 5,53

Tuiga 23,18 – 4,15 → 5,58

Eleonora 41,5 – 8,20 → 5,06

Während Herreshoffs Yachten relativ breit im Verhältnis zur Länge waren (Verhältnis Rumpflänge zu –breite bei *Mariette* und *Eleonora* 4,5 bzw. 5,0), zeichneten sich die *Fife*-Yachten meist durch extrem schmale Linien aus (*Mariquita* 5,5 und *Tuiga* 5,6). Das merkt man schnell, wenn man auf diesen Yachten segelt: Oft pflügt die Leeseite des Decks in schäumender Gischt durchs Wasser.