## Les Voiles de Saint Tropez 2006

## Teil 5: Legenden

Nachdem wir in Folge 4 einen Blick auf die modernen Yachten geworfen haben, wollen wir uns heute den Legenden zuwenden. Diesmal also nicht "Uhren und Legenden", sondern "Segler, Yachten und Legenden".

Da ist natürlich zunächst mal derjenige, der alles im Blick hat in St. Tropez: Wie ein überdimensionaler Hafenmeister überschaut er von seinem Sockel aus das Treiben am Hafen. Gemeint ist Monsieur **Pierre André de Suffren**.



Geboren wurde Suffren 1729 im Schloss von Saint-Cannat, einem kleinen Ort etwa 20 km nordwestlich von Aix-en-Provence, als Sohn des Marquis de Saint-Tropez. Seine militärischen Verdienste erwarb er sich in der Marine im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg als Kommandeur von fünf Schiffen im indischen Ozean gegen englische Truppen und schließlich als Vizeadmiral und Befehlshaber der französischen Flotte. Er starb fünfundfünfzigjährig in Paris und wird aufgrund seiner taktischen Fähigkeiten in Frankreich ähnlich verehrt wie in England Admiral Lord Nelson.

Hoch oben von der Anhöhe haben wir einen guten Blick auf das Treiben im Hafen.



Eine weitere Legende ist die Geschichte der "Pen Duik". Man erzählt, dass 1958 ein Geruch von flüssigem Plastik über das Werftgelände Costantini in der Bretagne waberte. Ein junger Segler namens Eric Tabarly, gerade mal 27 Jahre alt, kleisterte das Kunststoffmaterial auf den Rumpf einer wunderschönen Holz-Segelyacht des legendären Bootsbauers William Fife III, erbaut 1898. Damals eine Provokation! Das Boot hieß "Pen Duik" (I), der bretonische Name für "Tannenmeise".

Eric Tabarly ist DIE französische Segellegende. Er hat sich vor allem durch seine zahlreichen Innovationen im Segelsport einen Namen gemacht. Insgesamt sechs Boote mit immer dem gleichen Namen 'Pen Duik' und fortlaufender Nummer gibt es, jedes in seiner Art innovativ, für spezielle Regatten gebaut und oft seiner Zeit (und der Konkurrenz) weit voraus. Tabarlys Abneigung gegen alle Sicherheitsmaßnahmen auf See wurde ihm im Alter von 67 Jahren zum Verhängnis: 1998 wurde er des nachts in der Irischen See bei nicht einmal extremen sechs Windstärken während eines Segelwechsels von einem Ausrüstungsteil getroffen und über Bord geschleudert. Trotz langer und intensiver Suche wurde seine Leiche nicht gefunden.

Die Innovationen aller Yachten und alle gewonnenen Regatten von Tabarly hier aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Wie immer ist aber Wikipedia eine gute Informations-Adresse: http://de.wikipedia.org/wiki/Eric\_Tabarly oder hier www.asso-eric-tabarly.com/accueil.htm oder hier www.ouest-france.fr/dossiershtm/tabarly/, und wer sich über die einzelnen Boote informieren will, ist hier gut beraten: www.penduick.com/pages/uk/accueil\_bateau\_uk.htm.



Pen Duik 1 und 5



Pen Duik 2



Pen Duik 6

In St. Tropez waren fünf dieser sechs Boote am Start. Die 'Pen Duik IV' ist, unter dem Namen 'Manu Reva', mit Alain Colas seit der ersten weltweiten Transatlantik-Einhandregatta 'Route Du Rhum' 1978 im schweren Sturm verschollen. Leider ist mir die Bedeutung der 'Pen-Duik'-Boote erst zu spät klargeworden, sodass ich nur drei Fotos – und die auch noch mehr oder weniger zufällig – gemacht habe.

Kommen wir zu einer weiteren Segler-Legende: Es ist **Dennis Connor** (60) aus San Diego, USA, "Mr. America's-Cup', wie er liebevoll genannt wird, auch in Europa zumindest bei Seglern hinlänglich bekannt. Hier erfährt man mehr über ihn: www.mramericascup.com/ oder hier www.myprimetime.com/work/life/content/conner1/index.shtml. In diesem Jahr wird wieder einmal das Finale des America's Cups ausgesegelt. Es ist die weltweit wichtigste Segeltrophäe, wenngleich der Pokal selber als einer der hässlichsten gilt und "bodenlose Kanne" genannt wird. Die Regatten finden zur Jahresmitte im spanischen Valencia statt, Anlass genug, sich mit der lebenden amerikanischen Segellegende etwas näher zu beschäftigen.

Connor nahm siebenmal am America's Cup teil, viermal konnte er ihn gewinnen, zuletzt 1988. Viermal war er Weltmeister in der Starboot- und Etchell-Klasse, viermal war er amerikanischer Segler des Jahres. Bei alldem ist er ein ausgesprochen sympathischer Segler und Sportsmann geblieben, wie wir gleich sehen werden.

2003 verlor Connor ein wenig die Lust am America's Cup, wollte aber das Regattasegeln keinesfalls aufgeben. So kaufte er die ihm schon bekannte ,Cotton Blossom II' (,Baumwollblüte'). Die Yacht wurde 1925 vom berühmtesten norwegischen Segler und Bootsbauer Johan Anker für einen amerikanischen Auftraggeber gezeichnet und in einer Werft nahe Oslo gebaut. (Bei google Johan Anker eingeben, eine wahre Fundgrube! So auch hier: www.toandos.com/DCole1.html. Vielen Seglern bekannt ist die Drachenboot-Klasse, die ebenfalls ein Entwurf Ankers ist. Anfangs und bis in die vierziger Jahre segelte die ,CB' an der amerikanischen Ostküste, bis sie schließlich in den fünfziger Jahren ihren Weg an die Westküste fand – und auch Dennis Connor das erste Mal auf dem Boot mitsegelte.

Die Cotton Blossom II bei der Ausfahrt aus dem Hafen... ...ein wunderschönes Boot...



Drei Jahre dauerte die Renovierung, und im vergangenen Jahr ging die Yacht in Genua wieder zu Wasser, nachdem sie auf dem Landweg quer durch Amerika und ab Florida auf einem Frachtschiff ins Mittelmeer gebracht wurde. Die Erfolgsserie seither macht einem schon fast Angst, zumindest den Gegnern: Alle sieben Regatten, an denen die "CB" im vergangenen Jahr im Mittelmeer teilnahm, wurden gewonnen, in elf von 14 Wettfahrten ging das Boot als erstes über die Ziellinie! Das Boot überwintert unweit von St. Tropez und wartet sicher schon voller

Ungeduld auf die Wettfahrten 2007!

...und standesgemäß der "Eingang"...



Der Chef an der Pinne...
Ausgesprochen sympathisch fand ich ,Mr. America's Cup' bei den Voiles de Saint Tropez: Er ist sich nicht zu schade, auf dem Bürgersteig sitzend gemeinsam mit seiner Crew Lunchpakete für die Regatta vorzubereiten.
Hut ab, so motiviert man seine Mannschaft!
...und man sieht, Connor ist kein Kostverächter...







...und vor der Regatta gibt's noch manchen Quadratmeter Segeltuch zu klarieren...



Weiter geht's nun mit der 'Belle Classe', einer Gruppe von klassischen Yachtlegenden aus den frühen Jahren des 20. Jh. http://www.lacotedesmontres.com/Hublot-cloture-la-saison-nautique-2006-au-Polo-Club-de-Gassin-par-la-Remise-du-Prix-la-Belle-Classe-organisee-par-

 $le-Yacht-Club-de-Monaco-No\_5848.htm$ 

Größte und interessanteste Yacht dieser Gruppe ist die "**Lulworth**"

(www.lulworth.nl). Zur gleichen Zeit, da in Norwegen die Cotton Blossom gebaut wurde, 1925, gab es im englischen Solent eine Segelregatta, an der fünf gigantische Rennkutter und -schoner teilnahmen: Die



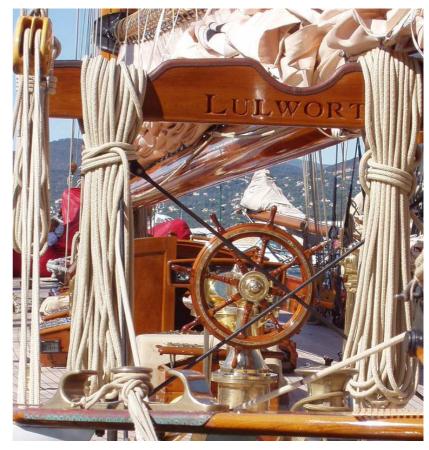
Lulworth, White Heather II, Sir Thomas Liptons Shamrock, Westward und die königliche Britannia. Aufgrund ihrer Größe werden diese Yachten "The Big class" genannt, sie sind die Stars der Yachtszene. Doch nur die Lulworth entgeht dem Abwracken oder Versenken und überlebt als einzige die Jahrzehnte.

Die Yacht wird 1920 in England unter dem Namen der griechischen Göttin des Tanzes "Terpsichore" gebaut, ist über Deck 37 Meter lang, und rechnet man den Bugspriet und den nach hinten weit ausragenden Großbaum mit, misst das Boot fast 47 Meter. Knapp 1000 Quadratmeter Segel treiben das Schiff an. Im Segel trägt sie die Nummer ,2'. Es ist die größte traditionelle Segelschooneryacht der Welt.

Die Bilder sprechen für sich:







Die Baumnock, wie eine Visitenkarte...



Einige Eignerwechsel und den Namenswechsel in ,Lulworth' erlebt die Yacht, bis sie schließlich 1947 im River Humble in den Schlick gesetzt und als Hausboot genutzt wird. 1990 kauft ein Privatmann den Torso und lässt ihn in La Spezia in Italien restaurieren. Doch das gerät bald aus finanziellen und konzeptionellen Gründen ins Stocken, bis schließlich 2001 ein holländischer Immobilienkaufmann das Boot kauft und in die toskanischen Werftmetropole Viareggio bringt. Fast das ganze Deck und 70% der Einbauten sowie viele Beschläge und Ausrüstungsgegenstände sind noch erhalten und werden mühsam restauriert. So gelingt es, Lulworth authentisch und mit geringstmöglichen Abweichungen vom Original wiederherzustellen. Ganz billig ist ein solcher Spaß nicht: Man munkelt von 13 Millionen Euro.

Seit dem Frühjahr 2006 segelt Lulworth wieder, 86 Jahre nach ihrem Stapellauf. Den Sommer über hat die Yacht im Mittelmeer verbracht, und die Voiles de Saint Tropez sind natürlich der Höhepunkt der Saison. Jüngst (Mai 2008)

wurde die Yacht von <u>www.fraseryachts.com</u> zum Preis von 15 Millionen Euro zum Kauf angeboten.

Die Lulworth auf dem Weg in die Bucht...













...und nach getaner Arbeit wieder im Hafen.

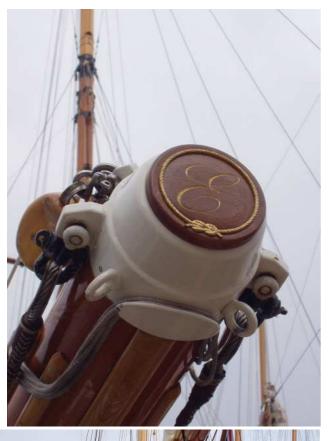
Aber es gibt noch weitere segelnde Legenden in Saint Tropez zu bestaunen. Sie alle haben eine eigene Geschichte, die genau zu erzählen hier den Rahmen sprengt. Aber es lohnt sich, tiefer in die Welt der klassischen Yachten einzutauchen. Eine interessante

Quelle hier ist auch [URL]http://www.fky.org/restaurierung/obrist.htm.[/URL] –

Hier noch ein paar Beispiele:

**Eleonora** (Segelzeichen ,5'): Die Yacht ist ein Nachbau nach Plänen der oben schon erwähnten, 1910 gebauten ,Westward' des berühmten amerikanischen Yachtkonstrukteurs Herreshoff (1848-1938). Eleonora lief 2000 vom Stapel. http://www.schooner-eleonora.com/









...und unter Vollzeug...

Moonbeam IV (Segelzeichen ,8'), ein Gaffelkutter, gebaut vom berühmten Bootskonstrukteur William Fife 1914-1920 in Schottland. 32 m lang, Charterkosten 35.000 Euro pro Woche. [URL]http://www.fifecharters.com/index.asp[/URL] [URL]http://www.fintra.de/Links/Yachten\_von\_William\_Fife/yachten\_von\_william\_fife.html [/URL] [URL]http://www.fiferegatta.com/[/URL]











Der Segelriss aus einer Charterwerbung zeigt die Eleganz der Yacht, die unterhalb der Wasserlinie nicht aufhört...



Mariette: Ebenfalls ein Herreshoff-Schoner, aus dem Jahre 1915, Länge 42 Meter. Eine bewegte Geschichte hat dieses Boot hinter sich. In den 70er Jahren als Charteryacht in der Karibik genutzt, wurde es 1982 in Italien umgebaut und erneut dort 1995 in seinen ursprünglichen Originalzustand einschließlich der Masten und der Segelkonfiguration zurückversetzt. [URL]http://www.nautica.it/superyacht/517/mariette/eng.htm[/URL]













Mariquita (Segelzeichen ,C1'): Erneut eine Yacht von William Fife, dem schottischen Yachtdesigner des frühes 20. Jh. Es ist die letzte existierende englische Rennyacht der 19mR-Klasse. Die Yacht gehört heute einer Gruppe von Schweizer Reedern. Siehe auch <a href="http://en.wikipedia.org/wiki/Fife\_Yachts">http://en.wikipedia.org/wiki/Fife\_Yachts</a> und <a href="http://www.ybw.com/cb/mariquita.html">http://www.adonnante.com/article/3938/Tradition-%5C-CIM/Mariquita--vainqueur-d-une-semaine-de-toute-beaute">http://www.adonnante.com/article/3938/Tradition-%5C-CIM/Mariquita--vainqueur-d-une-semaine-de-toute-beaute</a>.





...und vorweg die Lulworth

**Tuiga** (Segelzeichen'D3'): Auch die 'Tuiga' ist ein Fife-Bau, gebaut 1909, 23 Meter lang, 1993 in England restauriert. [URL]http://yachts.monacoeye.com/files/category-32.html[/URL] Die Tuiga ist das Flaggschiff des Yachtclubs von Monaco. Eric Tabarly, den wir weiter oben schon kennengelernt haben, hat diese Yacht einmal als die schönste Yacht der

Welt bezeichnet.





...man beachte den langen Baumüberhang weit übers Heck hinaus!









**Nordwind**: Ein Schoner aus der Burmester-Werft in Bremen, gebaut 1939, 20 Jahre nach den ,Big Boats', aber nicht weniger schön!

[URL]http://www.wams.de/data/2005/05/15/718646.html[/URL] [URL]http://www.usefilm.com/image/788462.html[/URL]







## Exkurs zu den Meter-Rennyachten:

Die klassischen Yachten werden oft als 'R-Yachten' bezeichnet. Das hat seinen Ursprung bei der sogenannten 'international **R**ule', die vor ziemlich genau 100 Jahren aufgestellt wurde. Eine nicht ganz unkomplizierte Formel für 'R' in Metern, die bis 1934 zweimal ein bisschen verändert wurde und seither bis heute unverändert gilt, setzte

- die Länge der Wasserlinie,
- das Gurtmaß (vom Deck unter dem Kiel durch bis zum Deck auf der anderen Seite),
- das Differenzmaß zwischen Gurtmaß und Schmiegenmaß (exakt der Außenhaut folgend, sonst wie das Gurtmaß)
- die Schiffsbreite
- die Freibordhöhe (Wasserlinie bis Deck)
- die Segelfläche

in ein bestimmtes Verhältnis, und das Rechenergebnis ergab die entsprechende Bootsklasse. Es gab zum Beispiel die 6mR- oder die 12mR-Klasse.

Innerhalb der Formel konnte man mehr oder weniger machen, was man wollte, das Ergebnis musste halt stimmen (eben zum Beispiel 6 oder 12 für eine 6mR- oder eine 12mR-Yacht ergeben). Man konnte einzelne Parameter zum Beispiel vergrößern, wenn man andere reduzierte usw.

Es ist schon faszinierend, welch eleganten Yachten man durch diese geschickte Konstruktion der Vermessungsregel bekam!

Die Yachten, die nach dieser Regel konstruiert sind, führen meist ein entsprechendes Segelzeichen im Segel: Zum Beispiel die 23mR-Yachten ein B, die 19mR-Yachten ein C, die 15mR-Yachten ein D usw. Weiter oben sind solche Yachten abgebildet, und man kann dann genau erkennen, nach welcher Regel die Yacht gebaut ist.

Wer sich da noch weiterbilden möchte, dem empfehle ich die folgenden Links:

www.6mr.de/Historie/historie.html

www.8mr.org.uk

www.sparkmanstephens.com/design/12\_meter.html

http://www.martin-yachts.com/anitra/12-m-r-yachts.htm

http://www.fky.org/yachtsportarchiv/yachten/klassen/meterklassen.html

 $http:/\!/www.windsbraut.de/index.shtml$ 

http://www.12mr.de/Sphinx/index.shtml

http://www.fky.org/linksammlung.htm

http://de.wikipedia.org/wiki/Meter-Klasse

Zu den legendären sogenannten J-Yachten wie Endeavour, Velsheda oder Shamrock gibt es hier <a href="http://www.jclassyachts.com/">http://www.jclassyachts.com/</a> eine hervorragende Internetseite mit sehr vielen Hinweisen, Geschichten und Bildern. Auf <a href="www.jclassart.com">www.jclassart.com</a> gibt es zudem DVDs, Poster und viele andere Dinge zum Thema J-Klasse.

© Gerhard Standop Köln 2007/Mai 2008

Info@Standop.net