

Wenngleich bei der Monaco Yacht Show motorisierte Superboote eindeutig die Hauptrolle spielen, gibt es doch kaum einen Yachtkenner, dem beim Anblick der «Elena» nicht die Augen übergehen ... Leider ist das elegante Boot während der Show nicht in Monaco, aber regelmäßig bei Regatten auf dem Mittelmeer unterwegs.

Text & Fotos von  
GERHARD STANDOP

# DIE SCHÖNE ELENA

## Die Geschichte der großen Herreshoff-Schoner



**S**eine Bewunderer nannten ihn den *Wizard (Zauberer) of Bristol*, für seine Freunde war er einfach Capt'n Nat: Nathanael Greene Herreshoff (1848-1938) aus dem amerikanischen Bristol, Rhode Island, war ein begnadeter Yachtkonstrukteur und zählte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit Kollegen wie Johan Anker, William Fife, Alfred Mylne, Charles E. Nicholson, Max Oertz oder Olin Stephens zu den Top-Adressen des Yachtbaus. Rauschte von seiner Helling ein neues Boot zu Wasser, zuckte die Yachtwelt zusammen – und wusste nicht so recht, ob sie nur staunen sollte oder ob er sie wieder mit einem neuen bahnbrechenden Design und genial-innovativer Technik das Fürchten lehrte. Schließlich war Herreshoff mit fünf siegreichen Booten und sechs Siegen im prestigeträchtigen America's Cup (AC) der erfolgreichste Bootskonstrukteur aller Zeiten!

Legendär war seine AC-Yacht Reliance (Baujahr 1903), die bis heute die größte aller AC-Yachten ist und gleichermaßen gigantisch wie kaum beherrschbar war. Als sich jenes Boot im Bau befand, entstand in der benach-

barten Werfthalle ein großer Stahl-Schoner, den der amerikanische Industrielle Morton F. Plant bestellt hatte. Dank dessen Überredungskünsten wagte sich der Capt'n, der seit über 30 Jahren keinen solchen Schiffstyp mehr gebaut hatte, an das Megaprojekt heran – obwohl er von der besonders komplizierten Bedienung und den relativ schlechten Segeleigenschaften der Schoner überhaupt nicht viel hielt. Doch schließlich lag sein erster großer Schoner mit Stahlrumpf auf Kiel, die Ingomar. Plant gewann gleich als Erstes den Astor-Cup in New York und engagierte ein Jahr später den damals schon berühmten schottischen Skipper Charlie Barr, der gerade mit der Reliance gegen Thomas Liptons Shamrock III souverän den AC verteidigt und zum dritten Mal die Trophäe geholt hatte. Unter Barrs Kommando gewann die Ingomar in England und Deutschland 17 Rennen, nur die America war erfolgreicher. Dieser Erfolg bescherte Herreshoff fortan volle Auftragsbücher für weitere Boote gleichen Typs. Selbst der deutsche Kaiser Wilhelm II. war begeistert. Mit seiner Meteor III hatte er gegen die Germania von Gustav Krupp keine Chance, sodass er für einen Neubau beim Capt'n anfragte. Dieser wollte jedoch





► Großes Foto links  
STOLZER NACHBAU DER  
ELENA VON 2009

► Foto oben rechts  
AN BORD DER MARIETTE -  
DES EINZIGEN SCHONERS  
VON EINST, DER HEUTE NOCH  
IM ORIGINAL EXISTIERT

nicht auf die Sonderwünsche des Kaisers eingehen, so dass der Deal platze.

Nach der Queen, über die man wenig weiß, war der dritte große Stahlschoner des Wizard of Bristol 1909 die 41 Meter lange Westward. Der Eigner A.S. Cochran warb sogleich Skipper Charlie Barr von der Ingomar ab und machte sich zur ersten Regattasaison nach Europa auf. In Deutschland räumte man das Silber in allen Rennen ab, in England gewann man acht von neun Regatten, und das, obwohl die Europäer mit immer neuen Regeltricks gegen die Herreshoff-Übermacht anzukommen versuchten. 1910 tauchte Morton Plant erneut bei Herreshoff auf und bestellte eine Yacht, die «zum Siegen geeignet» sei und endlich auch der Westward Paroli bieten könne. Der Capt'n entwarf ein Boot mit gleichen Ausmaßen wie die Westward, jedoch leichter, besser ausbalanciert und mit einem besseren Segelplan: die Elena. Sie bescherte Plant eine exzellente Siegesserie, sogar gegen ihre Rivalin Westward. Aber auch Elena hat die Zeiten anscheinend nicht überlebt, jedenfalls hat sich ihre Spur komplett verloren.

1912 und 1915 folgten zwei Schoner mit ähnlicher Kon-

struktion und Größe, die Schwesterschiffe Vagrant II (Eigner Harold S. Vanderbilt, der später die Elena erwarb) und Mariette of 1915. Letzere Yacht ist der einzige der neun großen Schoner aus Bristol, der heute noch im Original existiert und bei Regatten aktiv teilnimmt. Alle anderen Schoner sind entweder versenkt, verschrottet, verschollen oder fristen ihr Dasein unerkannt und abseits der klassischen Yachtszene.

Seinen größten Schoner baute Herreshoff 1914, die 48 Meter lange Katoura. Sie segelt heute angeblich irgendwo im Mittelmeer, nimmt aber wohl nicht an Regatten oder dem Chartergeschäft teil. Katoura hatte, wie sonst von den großen Schonern nur Vagrant II, einen Hilfsdiesel. Damit der Propeller bei Regatten nicht zu sehr die Fahrt bremste, erfand der Capt'n einen Faltpropeller, wie er heute vielfach üblich ist.

1919 und 1922 baute Herreshoff die beiden Stahlschoner Ohonkara und Wildfire. Ersterer strandete 1967 an einem Riff auf den Bermudas, Letzterer segelt heute angeblich in Südamerika; sonst ist wenig über diese beiden Boote bekannt.

Etwa 100 Jahre nach dem Bau des ersten Stahlschoners durch den Wizard of Bristol gab es 2002 erneut Bewegung in der Schoner-Szene, als der niederländische Immobilienkaufmann Ed Kastelein den Nachbau der Westward, jetzt mit dem neuen Namen Eleonora, bestellte. 2009 folgte ein weiterer spektakulärer Nachbau: In Spanien lief die neue Elena, gebaut nach den noch vorhandenen historischen Plänen, vom Stapel (übrigens auch auf der Titelseite dieses Heftes abgebildet!).

Jüngst widmete sich Kastelein der Rekonstruktion des Herreshoff-Schoners Ingomar. Doch leider ist dieses Boot bisher nicht fertiggestellt, der Rumpf steht für eine Million Euro in Holland zum Verkauf.

So sind heute von Herreshoffs großen Schonern ein originaler (Mariette) und zwei Nachbauten (Eleonora und Elena) weltweit im Charterbetrieb und zu Regatten unterwegs. Ein Stück Yachtgeschichte bleibt damit über die Jahrhunderte lebendig und zeugt von der großen Zeit des «Big Boat Sailing» des beginnenden 20. Jahrhunderts. ▀

## **WEITERE INFORMATIONEN**

[www.standop.net/voiles](http://www.standop.net/voiles)