

Die schöne Elena

Über die Geschichte der großen *Herreshoff*-Schoner

Seine 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 Jachtkonstrukteur und zählte mit Kollegen wie Johan Anker, William Fife, Alfred Mylne, Charles E. Nicholson, Max Oertz oder Olin Stephens in der ersten Hälfte des 20. Jh. zu den ersten Adressen des Jachtbaus. Rauschte von seiner Helling ein neues Boot zu Wasser, zuckte die Jachtwelt zusammen – und wusste nicht so recht, ob sie nur staunen oder sich ob eines neuen bahnbrechenden Designs und genial-innovativer Technik eher fürchten sollte: Schließlich war und ist Herreshoff mit fünf siegreichen Booten und sechs Siegen im prestigeträchtigen America's Cup (AC) der erfolgreichste Bootskonstrukteur aller Zeiten!



Baumnock der *Elena*

Legendär war seine AC-Jacht *Reliance* (1903),

die mit etwa 60 Metern Länge, 60 Metern Höhe und 60 Mann notwendiger Regatta-Besatzung sowie

mit rund 1.700 Quadratmetern Segelfläche bis heute die größte aller AC-Jachten ist und gleichermaßen gigantisch wie unbeherrschbar war¹. Zeitgleich mit der *Reliance* war in der benachbarten Werfthalle ein großer Stahl-Schoner in Bau, den 1902 der amerikanische Eisenbahn-Industrielle Morton F. Plant bestellt hatte. Seit über 30 Jahre hatte kein solcher Schiffstyp mehr die Werft verlas-



Elena, *Germania Nova* (hinten)

¹ Schon ab 1902 entwickelte Herreshoff mit der nach ihm benannten ‚Herreshoff Rule‘ eine Bauregel, die den Gigantismus wieder in vernünftige Bahnen lenken sollte. Die Regelung wurde 1903 unter dem Namen ‚Universal Rule‘ geringfügig modifiziert und war ab 1914 für den AC verbindlich. Der AC 1903 wurde allerdings noch nach der alten ‚Seawanhaka Rule‘ gesegelt, die die Verdrängung einer Jacht außer Acht ließ und so riesige Überhänge vorne und achtern zuließ, wie sie im Extremen die *Reliance* hatte.

sen, denn Capt'n Nat fand, dieser Bootstyp sei zu teuer und in der Bedienung zu kompliziert. Außerdem seien, so wandte er ein, die Am-Wind-Segeleigenschaften viel zu schlecht. Geduldig überredete Plant schließlich den Capt'n, seinen ersten großen Schoner mit Stahlrumpf auf Kiel zu legen: die *Ingomar*.

Plant gewann gleich sogleich 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



Eleonora (Nachbau der *Westward*)

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 Jachten gleichen Typs. Selbst der deutsche Kaiser Wilhelm II. war begeistert. Mit seiner *Meteor III*² hatte er gegen die *Germania*³ von Gustav Krupp keine Chance, sodass er wegen eines Neubaus beim Capt'n anfragte, dieser aber nicht auf die speziellen Sonderwünsche des Kaisers eingehen wollte, sodass der Deal platzte⁴.

2 Sie war vom Rumpf und von den Segeleigenschaften her dem amerikanischen Dreimastschoner *Schanandoah* (Bj 1902) sehr ähnlich.

3 1908 auf der Germania-Werft in Kiel gebaut, Konstrukteur war Max Oertz, Länge 47 m. Die Jacht sank 1930 in einem Sturm vor Key Biscayne (Florida) und ist dort heute noch beliebtes Ausflugsziel für Taucher. Im Jahre 2011 entstand ein Nachbau mit dem Namen *Germania Nova*. Die Jacht entspricht weitestgehend ihrem historischen Vorbild, aber in Ermangelung von Originalzeichnungen musste man Formen, Maße, Ausstattung und Rigg Rigg recht mühsam aus alten Beschreibungen, Modellen und Fotos rekonstruieren. 2017 stand die Jacht für 7,5 Mio. Euro zum Verkauf.

4 Wilhelm II. orderte daraufhin 1909 – wie Krupp ebenfalls bei der Germania-Werft – die *Meteor IV*, wie die *Germania* von Max Oertz konstruiert. Sie war der *Germania* in Größe und Segeleigenschaften sehr ähnlich.

Nach der *Queen*, über deren Geschichte und Verbleib man wenig weiß, war der dritte große Stahlschoner des Wizard of Bristol 1909 die 41 m 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 holte man das Silber in allen Rennen, in England gewann man acht von

Die Stahlschoner von Herreshoff

| | |
|------|---|
| 1903 | <i>Ingomar</i> , 38 m (in Rekonstruktion) |
| 1905 | <i>Queen</i> , 38 m |
| 1909 | <i>Westward</i> , 41 m (2002: <i>Eleonora</i>) |
| 1910 | <i>Elena</i> , 41 m (2009: <i>Elena</i>) |
| 1912 | <i>Vagrant II</i> , 33 m (bis 2019 Restaurierung bei Huisman) |
| 1914 | <i>Katoura</i> , 48 m (Original wohl erhalten, Ort unbekannt) |
| 1915 | <i>Mariette</i> , 33 m (Original erhalten) |
| 1919 | <i>Ohonkara</i> , 34 m |
| 1922 | <i>Wildfire</i> , 28 m |

neun Regatten, und das, obwohl die Europäer mit immer neuen Regeltricks gegen die Herreshoff-Übermacht ankommen versuchten.⁵

1910 tauchte Morton Plant erneut bei Herreshoff auf und bestellte eine Jacht, die „zum Siegen geeignet“ sei und endlich auch der *Westward* Paroli bieten könnte. Der Capt'n entwarf ein Boot mit gleichen Ausmaßen wie die *Westward*, jedoch leichter, mit besserer Balance und besserem Segelplan: die *Elena*. Sie bescherte Plant eine exzellente Serie von Siegen, auch gegen ihre Rivalin

Westward. Aber auch *Elena* hat die Zeiten anscheinend nicht überlebt, jedenfalls hat sich ihre Spur komplett verloren. Die heutige *Elena* ist ein fast originalgetreuer Nachbau.

1912 und 1915 folgten zwei Schoner mit ähnlicher Konstruktion und Größe, die Schwesterschiffe *Vagrant II* (Eigner Harold S. Vanderbilt, der später die *Elena* erwarb) und *Mariette*. Viele meinten, der wenig geschwungene Decksprung⁶ sei bei den beiden Booten nicht sehr elegant. Wenn man die *Mariette* heute sieht, kann man sich dieser Meinung kaum anschließen. *Mariette* und *Vagrant II*, die bis 2019 bei Huisman restauriert werden soll, sind die einzigen im Original erhaltenen der neun großen Schoner aus Bristol, und *Mariette* nimmt an vielen Regatten – seit Langem mit Charlie Wroe als Skipper – aktiv teil. Die anderen Schoner sind entweder versenkt, verschrottet, verschollen oder fristen vielleicht ihr Dasein abseits der klassischen Jachtszene unerkannt irgendwo auf der Welt.

Seinen größten Schoner baute Herreshoff 1914, die 48 m lange *Katoura*. Sie segelt angeblich heute abseits der übrigen klassischen Segeljachten irgendwo im Mittelmeer. *Katoura* hatte,



Elena

⁵ Während eines Werftaufenthalts in Southampton 2010 verstarb Skipper Barr an Herzversagen, und Cochran kehrte in die USA zurück. Er verkaufte die *Westward*, vielleicht hatte er den Spaß am Segeln verloren. Nach vielen Eignerwechseln wurde die Jacht 1947 auf Weisung des letzten Besitzers bei den Channel Islands versenkt.

⁶ Der Decksprung bezeichnet die horizontale „Durchbiegung“ der Deckslinien in Längsrichtung. Viele Jachten haben in der Mitte weniger Freibord als vorne und achtern, was man als elegant empfindet.

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 folgten auf der Herreshoff-Werft die beiden Stahlschoner *Ohonkara* und *Wildfire*. Ersterer ist 1967 bei den Bermudas auf einem Riff gestrandet, letzterer segelt wohl heute noch 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



Segelmanöver auf der *Mariette of 1915*

den Nachbau der *Westward*, jetzt mit dem neuen Namen *Eleonora*, bestellte.⁷ Später widmete er sich dann der Rekonstruktion des Herreshoff-Schoners *Ingomar*. Leider ist dieses Boot bisher nicht fertiggestellt.⁸

2009 folgte ein weiterer spektakulärer Nachbau: In Spanien lief die neue *Elena*, gebaut nach den noch vorhandenen historischen Plänen, vom Stapel.

⁷ Kastelein baute 2008 auch den berühmten Dreimastschoner *Atlantic* nach (Original Bj. 1903).

⁸ Der Stahlrumpf stand 2017 in Holland für 1 Mio. Euro zum Verkauf und wartet auf den Weiterbau.

So sind heute von Herreshoffs großen Schonern ein originaler (*Mariette*) und zwei Nachbauten (*Eleonora* und *Elena*) weltweit im Charterbetrieb und zu Regatten unterwegs. Das Schicksal anderer eventuell noch schwimmender Herreshoff-Schoner ist unklar. Es bleibt zu hoffen, dass zumindest *Ingomar* noch einen Eigner zum Weiterbauen findet. Ein Stück Jachtgeschichte bleibt so über die Jahrhunderte lebendig und zeugt von der großen Zeit des „Big Boat Sailing“ des beginnenden 19. Jahrhunderts.



Mariette of 1915