

■■■ Klassiker mit Klasse:
Die großen Yachten versammeln
sich jedes Jahr im April, kurz vor
der Antigua Sailing Week. Viele
Segler empfinden die Classics
mittlerweile als reizvoller als
die Sailing Week selbst

Antigua Classics

■■■ »Eleonora«

■■■ »Ashanti«

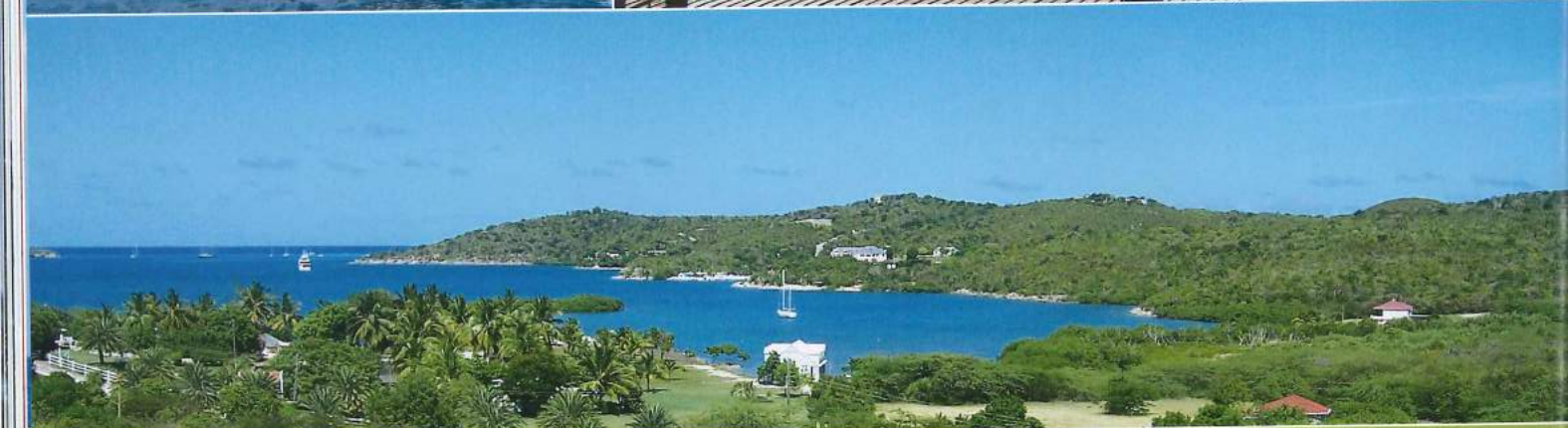
DAS RENNEN DER

Bei den Antigua Classics sind die schönsten und größten Klassiker der Welt am Start. Von wegen

FLOTTEN ALTEN

altehrwürdig: Beim Rennsegeln wird hier kein Zentimeter verschenkt

T/F: Ron Valent



Kapitän Steve McLaren

Der Schotte hat sich sein Leben lang mit klassischen Yachten beschäftigt. Mit 15 Jahren begann er eine Ausbildung zum **Bootsbauer**, mit 20 restaurierte er eine 7-m-R-Yacht für sich selbst. Mit diesem Schiff wurde er auf den Klassikerregatten in Großbritannien bekannt, nach sieben Jahren verkaufte er sein Schiff und wurde **Skipper** einer Swan 44. Einige Jahre später war er schon Kapitän der von Bruce King entworfenen klassischen Superyacht »Whitefin«, für den gleichen Eigner wurde er dann Projektmanager beim Bau der neuen Yacht »Alejandra«. Nach zehn Jahren als deren Kapitän ver-



suchte er es mit der Sesshaftigkeit: Steve verließ das Schiff und ließ sich in Antigua nieder. Hier arbeitete er auf der Werft und baute sich ein Haus. Als der Eigner der Werft zum ersten Mal »Eleonora« charterte, kam Steve jedoch gleich wieder mit und lernte dabei diese große Yacht intensiv kennen. Als »Eleonora« 2005 verkauft wurde, bot ihr neuer Eigner ihm den Job als **Kapitän** an. Steve sagte zu, brachte eine Handvoll seiner Freunde als Crew mit an Bord und segelt den Schoner seither mit großem Erfolg auf den Klassiker-Regatten des Mittelmeeres und der Karibik.

■■■ **Schöner Segeln:**
Unter allen Klassikern sind es immer wieder die großen Schoner, die am meisten faszinieren

Es sind noch 20 Minuten bis zum Start. Sämtliche Segel schlagen wie verrückt und verursachen einen infernalischen Lärm, der alles andere übertönt. Eine Regenbö mit 45 Knoten Wind hat unseren 49 Meter langen Gaffelschoner »Eleonora« von einem Augenblick zum nächsten ins totale Chaos gestürzt. Gemeinsam mit den restlichen 27 Mann der Rennbesatzung arbeite ich mit aller Kraft, um die Lage unter Kontrolle zu bringen, um Topp- oder Vorsegel zu bergen, während eine Handvoll Gäste auf dem Achterdeck sich irgendwo festklammert, um bei der extremen Krängung nicht über Bord gespült zu werden. Der Regen peitscht uns horizontal ins Gesicht und trifft wie Hagel. Tonnen von Wasser schäumen das Leedeck ent-

lang, der 21 Meter lange Großbaum schleift mit der Nock tief durch die grüne Karibische See. Unser Kapitän Steve McLaren kämpft mit grimmigem Gesicht am Ruder, damit die 220 Tonnen Stahl und Holz unseres Rennschoners nicht in eine der anderen großen Yachten um uns herum krachen: »Ranger«, »Ashanti IV« oder »Altair« stehen in diesem wilden Moment zur Auswahl, extrem teuer würde es in jedem Fall. Wie eine außer Rand und Band geratene Bestie stürmt unser Schiff durch die See, mit einem unglaublichen Zischen, das selbst das Getöse des Windes im Rigg übertrifft, das Gebrüll der Leute, das Donnern der schlagenden Segel und das Knarren gestresster Holzspieren.

Nur wenige Minuten zuvor hatte die Welt noch völlig anders ausgesehen. Nämlich genau so, wie sie gefällt zu sein hat, wenn man in der Karibik segelt. An Deck waren wir entspannt und

reichten Sonnenblocker mit Schutzfaktor 50 herum. Steve am Ruder steuerte auf die Küste Antiguas zu, um unsere geplante Startposition zu erreichen. Der Himmel war von einem unglaublichen Blau und ebenso klar wie das Wasser, das in der Sonne glitzerte. Der Wind wehte mit beständigen 10 bis 15 Knoten: ganz so, wie es die Prospekte versprechen. Eine halbe Stunde davor hatten wir sogar einen blasenden Wal gesichtet.

Der für heute angesagte Regattakurs wird »Schmetterling« genannt. Es ist eine Art doppeltes Dreieck, wo wir raumschots zur ersten Wendemarke segeln, dann zur Spitze des Schmetterlingsflügels aufkreuzen, vor dem Wind zum Start zurücksegeln, zur ersten Marke rauschen, dort halsen und zur anderen Flügelspitze hinübersegeln, um schließlich ins Ziel zu kreuzen. Hinter uns, im Südwesten, konnten wir die weit entfernte Insel Montserrat klar er-

kennen, nur wenige Meilen voraus ragten, noch deutlicher zu sehen, die Felsen neben der Einfahrt nach English Harbour senkrecht aus der See. Bis diese hässliche schwarze Bö ihre Nase um die Südostecke von Antigua steckte und über uns herfiel, um uns daran zu erinnern, dass die Menschen so viele Schiffe und Yachten bauen mögen, wie sie wollen, aber dass die See letztlich darüber entscheidet, ob und wie lange sie schwimmen.

Doch die »Eleonora« ist zum Glück ein besonders gut gebautes Schiff. Wir haben lange und hart trainiert, um mit eben solchen Situationen fertig zu werden, und trotz des augenblicklichen Chaos sind bis auf das Groß- und Schonersegel wenig später alle Segel geborgen. Das Tuch ist heil unten und an Deck gesichert, nicht einmal eine Segellatte ist gebrochen. Und selbst unter diesen zwei Segeln, beide so weit aufgefiert, wie es geht, schäumt »Eleonora«



noch immer mit 13 Knoten durch die See. Nun ist dabei jedoch alles unter Kontrolle.

Jedenfalls einigermaßen. Dass wir nur so gerade eben das Ende unseres Bugspriets erkennen können und dabei wissen, dass sich um uns herum so an die 100 weitere Yachten auf den Start vorbereiten, ist schon anstrengend. Immer mal wieder taucht ein anderes Schiff direkt vor uns auf und verschwindet ebenso schnell wieder in der Dunkelheit. War da nicht eben noch eine Insel, eine sehr felsige Insel namens Antigua, direkt voraus?

Dann ist alles vorbei. Ebenso schnell und unerwartet wie sie gekommen war, ist die Bö auch wieder verschwunden; schon weit in Lee, auf ihrem Weg nach Südamerika oder wohin auch immer. Der Himmel klart schlagartig auf, die Sonne bricht hervor und inner-

halb von Minuten dampfen Deck und unsere nassen Shorts und Polohemden in der Sonnenhitze. Immerhin sind wir aus dem winterlichen Europa angereist, um blauen Himmel, beständigen Passatwind und eine spektakuläre Ansammlung der schönsten Yachten der Welt zu erleben. Und nach dem kleinen Intermezzo von eben ist dies auch genau das, was wir bekommen. Wir überschlagen uns förmlich, um alles Tuch bis hin zu den Toppsegeln wieder zu setzen. Und gerade noch rechtzeitig, bevor wir eine große Beule in die Küste fahren, wenden wir unter unseren jetzt 1.100 Quadratmetern Segelfläche und rauschen auf die Startlinie zu. Einen Vorteil hatte die Bö: Der Kater von der gestrigen Party wurde, zusammen mit den hastig fallengelassenen Flaschen Sonnenblocker, über Bord gespült. Dank dieses nicht so idealen Starts

belegen wir den dritten Platz in unserer Klasse; gestern hatten wir noch den ersten gemacht. Was soll's.

Am letzten Tag der Regatta segeln wir die so genannte Kanone. Dieser Kurs ist denkbar einfach, sechs Meilen nach Backbord und sechs Meilen nach Steuerbord, jeweils halben Winds, das Ganze zwei Mal. Insgesamt 24 Seemeilen bei einem Speed von 14 bis 15 Knoten, danach an Land, um sich noch in Ruhe frisch zu machen, bevor die übliche Party anfängt. Wunderbar: So lieben wir das Regattasegeln in der Karibik!

Unsere Klasse startet als letzte, so dass unsere zwei Taktiker Halsey Herreshoff (ja, genau der; nämlich der Enkel des berühmtesten Yachtbauers aller Zeiten) und Jim Allsop in Ruhe die perfekte Stelle auswählen können, von der aus wir den Countdown

zum Start einleiten. Aber dann passiert es. Kurz vor dem Schuss, als wir die Segel auf »Volle Fahrt« einstellen, taucht wie aus dem Nichts in Luv von uns der elegante schwarze Schoner »Ashanti IV« auf, in Lee die majestätische J-Klasse Yacht »Ranger«. Auf »Ashanti« haben sie die Distanz bis zur Linie wohl etwas überschätzt, und in einem letzten Versuch, nicht zu früh darüber weg zu sein, fallen sie immer mehr auf uns ab. Gleichzeitig luvt »Ranger« uns von Lee aus hoch, weil sie sich so eben noch zwischen Startschiff und uns hindurch über die Linie quetschen will. Ein brandgefährliches Unterfangen: Unser Baum tanzt unglaublich dicht über ihrem Seezaun in der Luft.

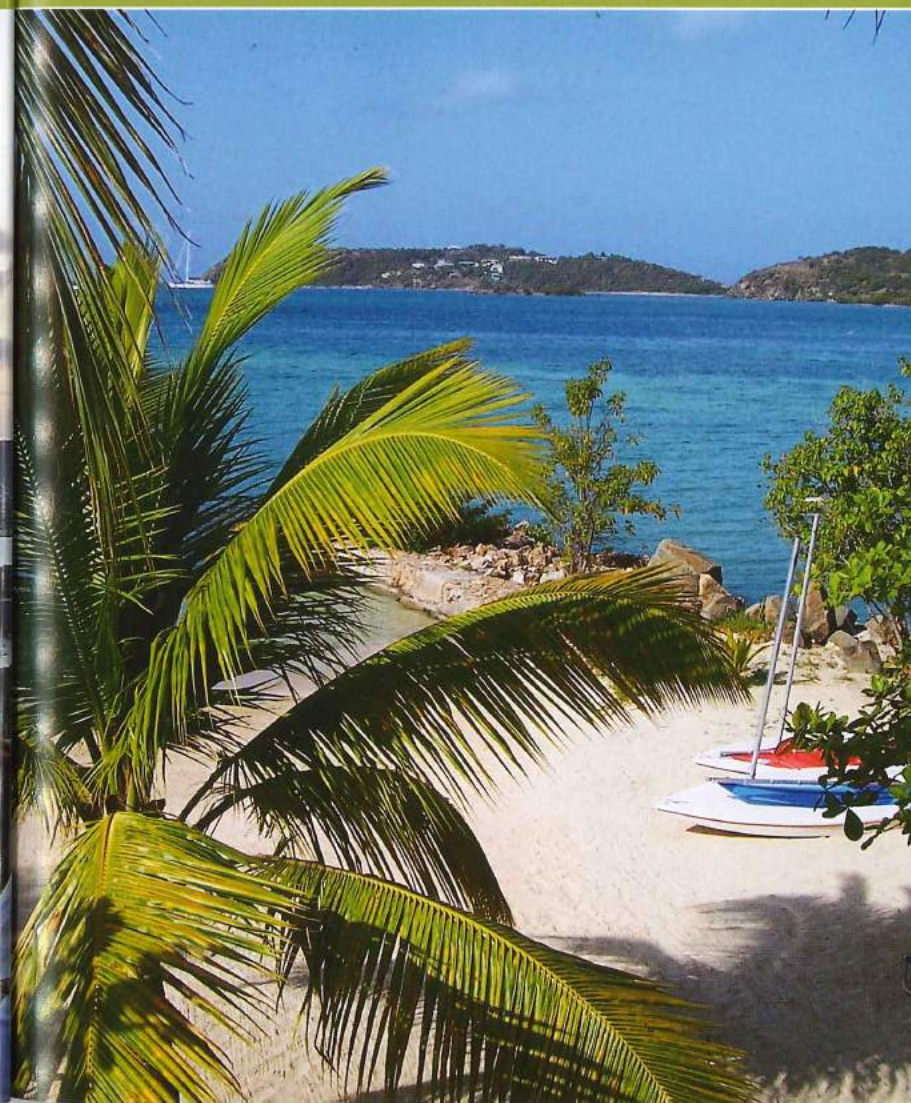
Wir sind uns alle nicht sicher, wer hier eigentlich Vorfahrt hat, aber »Ranger« genug Platz zu geben, damit sie noch über die Linie

Antigua Classics 2007

Die Regatta für klassische Yachten und moderne Nachbauten klassischer Yachten (in der Klasse »Spirit of Tradition«) findet vom 19. bis 24. April in Antigua statt. Hervorgegangen ist die Regatta aus der Antigua Sailing Week. Als dieses Event mehr und mehr moderne Boote anzog, verloren die Segler klassischer Yachten das Interesse daran und blieben der legendären Regatta- und Partywoche fern. 1988 wurde dann das Klassiker-Event Antigua Classics ins Leben gerufen und seither hauptsächlich von Captain Kenny Coombes und einigen seiner getreuen Helfer organisiert. Uli Prüsse,

damals Kapitän der »Ashanti«, gehörte ebenfalls zum Kreis der Gründer und Organisatoren. Drei Sponsoren sind der Veranstaltung treu: Mount Gay, Bacchus Weine und Perrier. Heute gehören die Antigua Classics auch zum Panerai Cup. Die Partys sind wichtig, die Regatten allerdings auch. Die Kurse werden speziell auf die alten Yachten zugeschnitten; es gibt nur wenige Kreuzstrecken und dafür viele Raumschots-Kurse. In Antigua segeln nicht nur die Super-Klassiker mit ihren Proficrews, sondern auch alte Fahrtenyachten, die zufällig gerade in der Gegend sind.

■ ■ ■ Aufregende Insel:
Der Blick von Shirley Heights (l.) bestätigt es immer wieder: Antigua ist eine Schönheit. Auch und gerade an einem der 365 Strände





Der Schoner »Eleonora«

Das Schiff ist der detailgetreue Nachbau des Rennschoners »Westward«, der 1909 gebaut wurde. Das von Nathaniel Greene Herreshoff entworfene Schiff dominierte die Regattaszene in Amerika und in Europa fast 30 Jahre lang. Leider wurde sie nach dem Tod ihres damaligen Eigners im Englischen Kanal versenkt, obwohl sie noch in einem perfekten Zustand war – so hatte der Eigner es in seinem Testament verfügt. Ihr Nachbau »Eleonora« lief im Jahr 2000 in den Niederlanden von Stapel. Sie ist derzeit die **größte Yacht auf den Klassikerregatten** in der Karibik und im Mittelmeer.

Technische Daten »Eleonora«

Länge über alles	49 m	Tiefgang	5,20 m
Länge über Deck	41,60 m	Verdrängung	219 t
Länge in der Wasserlinie	29,30 m	Ballast	65 t
Breite	8,20 m	Segelfläche	1.100 qm

■ ■ ■ Weites Deck: Der Rennschoner »Eleonora« ist nicht nur auf den Regatten erfolgreich, sondern auch sonst spektakulär – der Bermuda-getakelte Schoner ganz links kann da nicht mithalten



kann, wäre das, was ein Gentleman täte; und dies ist ein Rennen der Gentlemen. Wenn nur »Ashanti« uns ließe!

Das Adrenalin rauscht und die Herzen pochen heftig bei diesem unvergesslichen Bild. Das Wasser schäumt weiß, als die drei Yachten, gemeinsam mehr als 500 Tonnen schwer, unter tausenden Quadratmetern Tuch unfassbar dicht nebeneinander auf die Linie zurasen. Die Stimmen einiger Crewmitglieder sind hoch vor Aufregung, während die drei Eigner sich im Stillen wohl plötzlich fragen mögen, ob sie ihre doch recht stattlichen Versicherungsprämien denn auch alle rechtzeitig bezahlt haben... »Ranger« luvt unbeirrt weiter, bis zwischen den zwei Rümpfen kaum noch Wasser ist. Wir nehmen unseren Großbaum etwas dichter, damit die Nock niemanden dort drüben vom Deck fegt, aber das ruiniert unseren Segeltrimm, und so kann »Ashanti« von Luv aus noch dichter an

uns herankommen. Jetzt durchschneidet ihr schwarzer Bug schon unsere Hecksee und ihr Bugspriet steckt gleich in unserem Spiegel, wenn die nicht aufpassen!

Niemand hört den Startschuss, aber abgefeuert wurde er, das erkennen wir an dem kleinen Qualmwölkchen. »Ranger« quetscht sich in Lee von uns am Startschiff vorbei. Später wird man uns sagen, dass wir mehr als zwei Sekunden zu früh über die Linie waren, aber vielleicht hat die Jury ja Verständnis dafür, dass wir nichts tun konnten als drauflos zu segeln – eingeklemmt zwischen den anderen zwei Yachten. Wann werden Yachtkonstrukteure wohl endlich mal eine Handbremse für große Yachten entwerfen, die man in genau diesen Situationen doch so gut brauchen könnte?

Gleich nach dem Start fällt »Ranger« etwas ab, so dass wir unsere Segel wieder auf Speed einstellen können. Langsam, aber si-



BAVARIA YACHTS

Ausstellung · Verkauf · Segelurlaub

Wir stellen auf der Tullner Messe aus:

BAVARIA 33CRUISER

BAVARIA 37CRUISER/3-KAB.

PREMIERE – erstmals in Österreich:

BAVARIA 44VISION

YACHTENMELTL
Bavaria Yachts Centrum

Chiemseestraße 65
D-83233 Bernau am Chiemsee
Fon +49 (0) 80 51- 9 65 53-0
Fax +49 (0) 0 51-9 65 53-10

WWW.YACHTEN-MELTL.DE

YACHTENMELTL
Bavaria Yachts Centrum

» Wir zeigen wo's
lang geht «

01.03.-04.03.07
Besuchen Sie uns in der
neuen Halle 10



Sie finden uns direkt an der A8 München – Salzburg | Ausfahrt Bernau/ Felden



■ ■ ■ Weiß auf blau:

Klassische Schiffe mit viel Holz vor der Traumkulisse Antiguas sind für viele Profis der Inbegriff des perfekten Segelns



cher ziehen wir der »Ashanti« davon, und es wird spannend zu sehen, wie unser Gaffelschoner gegen den Bermuda-getakelten J-Klasse Sloop »Ranger« bestehen kann. »Eleonora« ist ein historisch detailgetreuer Nachbau des Rennschoners »Westward«, der 1909 nach Plänen des genialen Herreshoff gebaut worden war, während »Ranger« ein ebenso korrekter Nachbau der originalen »Ranger« ist, die 1937 den America's Cup erfolgreich verteidigt hatte. Seit an Seite stürmen diese zwei Ikonen der Yachtgeschichte durch die Flotte der kleineren Boote, die alle vor uns gestartet waren. Erst als nach der Wendemarke ein Kurs etwas höher am Wind anliegt, zieht »Ranger« uns schließlich davon. Bei der Preisverleihung erfahren wir, dass die zwei Sekunden, oder auch zwei Meter Bugspriet, die

wir zu früh über die Linie waren, uns eine fünfminütige Strafe eingebracht haben. Dadurch liegen wir in der Wertung nun zwei Minuten hinter einem anderen Schoner statt drei Minuten davor. Das wäre nicht weiter tragisch, wenn wir dadurch nicht auch den Gesamtsieg in dieser Regatta verloren hätten. Wir sind enttäuscht, aber die Regattaleitung überhäuft unser Schiff dafür mit so vielen Sonderpreisen, wie es nur geht. Stunden später wird auf der Party noch über diese zwei Sekunden diskutiert, und einige kreative Köpfe beschuldigen nun nicht mehr unseren Taktiker, sondern die Werftarbeiter, die unser Schiff gebaut haben: Hätten die den Bugspriet doch einfach zwei Meter kürzer gebaut, wäre das alles nicht passiert!

||