

Die letzte Big Class

Fast verloren, aufwändig restauriert, zählt „Lulworth“ heute zu den aufsehenerregendsten Klassikern. YACHT-Autor Erdmann Braschos über eine Wettfahrt mit dem größten Gaffelkutter der Welt

FOTO: GUIDO CANTINI SEASSEE

Enge Begegnung. Im Vorstart-Getümmel vor Imperia kreuzen sich „Lulworth“ und die 1910 bei Camper & Nicholson gebaute „Orion“



FOTO: GUIDO CANTINI/REX/SEE



Porto Maurizio, neun Uhr morgens.

Das Ligurische Meer gluckst unter dem Kai von Imperia. Am westlichen Ende des Hafenbeckens brummen sich ein Dutzend Dieselmotoren in den Leibern der großen Yachten fürs Ablegemanöver warm.

Das helle Glockengeläut von Santa Chiara mischt sich unter das Schmauchen und Schnauben des Kühlwassers. Aufbruchstimmung.

Stromkabel werden geborgen, Gangways zwischen die Poller geschoben, die dicken Trossen gelockert. Ein spezieller Mix aus morgendlicher Trägheit und südländischer Hektik, wie sie zu dieser Wettfahrtsreihe der Panerai Classic Yacht Challenge gehört, liegt in der Luft. Man spricht englisch, französisch, italienisch, holländisch und an Bord des dunkelblauen Burmester-Schoners „Aschanti“ auch deutsch.

Abgasschwaden wabern durch den Hafen, in dem sich über hundert klassische Yachten zur 14. Vele d'Epoca getroffen haben. Gut dreißig Leute sind an Bord von „Lulworth“ an Deck versammelt, eine imposante Crew. Letzte Handgriffe, dann ist die Baumstütze abgenommen und verstaubt, schweben siebenundzwanzig Meter Großbaum, fast fünfhundert Quadratmeter Tuch und sechzehn Meter Gaffel angedirkt über dem makellosen Teakdeck. Die Mannschaft trägt einheitlich blau-weiß gestreifte Polo-hemden zur Shorts. Nur Eigner Johan van den Bruele, ein holländischer Immobilienkaufmann, und seine Gäste sind von der Kleiderordnung ausgenommen.

Hunderte Schaulustige beobachten aufmerksam das Ablegeremoniell. Für die meisten ist „Lulworth“ ein großes, teures und sagenhaft umständliches Segelspielzeug. Das stimmt, ist aber nur ein Teil, und zwar der weniger interessante, der Geschichte. „Lulworth“ ist das einzige erhaltene Exemplar der legendären „Big Class“, jener stattlich großen Rennyachten, mit denen das Establishment es in den auch seglerisch goldenen Zwanzigern auf dem Solent krachen ließ. Noch gab die Kolonialmacht Großbritannien international den Ton an, auf See ohnehin. Doch ist wenig geblieben vom maritimen Glanz jener Ära.

Der königliche Rennkutter „Britannia“ wurde 1936 bei einer martialischen Wikingerbestattung vor der Isle of Wight versenkt, „Westward“ und „White Heather II“ existieren nur noch auf sepiagrauen Bildern des heute ▶

Größe. Das Gaffelrigg trägt 828 Quadratmeter. Allein das Toppsegel vermisst so viel Fläche wie eine 45-Fuß-Yacht heute. Bis alles gesetzt ist, vergeht eine halbe Stunde oder mehr

Grandezza. Vergitterte Skylights und einfache Klampen zeugen vom Geist möglichst originalgetreuer Restaurierung



FOTOS: N. KRAUSS



legendären Fotografen Beken of Cowes. Nur „Lulworth“ gibt es noch. Sie ist Quintessenz, Grandezza, auch Dekadenz des angelsächsischen Yachtsports. Vom kurzlebigen America's-Cupper „Reliance“ abgesehen, der nach Erfüllung seiner nationalen Aufgabe 1903 sang- und klanglos abgetakelt wurde, blieb „Lulworth“ bis in unsere Tage der größte Gaffelkutter der Welt.

Hundertachtzig Tonnen, verteilt auf sechsundvierzig Meter zwischen den Enden von Klüver- und Großbaum, sind zu bewegen. Mit einem kurzen Nicken leitet Johan van den Bruele das Ablegemanöver ein. Der Mittfünfziger schiebt den Gashebel, der bei „Lulworth“ aus nostalgischen Gründen als Maschinentelegraf ausgeführt ist, leicht nach vorn. Angesichts der neun Meter breiten Saling und der seitlich aus der Bordwand gestemmen Püttinge ist im Korridor der Nachbarlieger äußerste Vorsicht angeraten. Nicht zuletzt weil van den Brueles Mutterschiff, der historische Feadship-Motorsegler „Iduna“, nebenan liegt. Van den Bruele gehört zu den glücklichen Menschen, die sich zwei schwimmende Antiquitäten leisten, eine zum Segeln, eine als exquisite Herberge.

Auf „Lulworths“ Vorschiff müht sich das Spill mit der Ankerkette und lässt sie Glied für Glied rumplend im Kettenkasten verschwinden. Mit Argusaugen überwacht die Crew, auf dem Klüverbaum postiert und über das Vorschiff gebeugt, dass sie im richtigen Winkel durch die Klüse gezogen wird. Denn mit lädiertem Wasserstag und verbogenem Stampfstock könnten wir gleich im Hafen bleiben. Nach einer Weile hängt das 180-Kilo-Trumm abgospült vor der Ankertasche, dieselt „Lulworth“ als erstes Schiff der Klassikerflotte seewärts.

Am Ende der Südmole möchte van den Bruele den Kurs ändern, was bei einem authentisch nach dem technischen Stand von anno 1920 wiederhergestellten Big-Class-Kutter einfacher gedacht als geschafft ist. Mit energischem Griff in die Speichen würgt van den Bruele das Rad herum. Ein garagentor großes, hinter einem Langkieler hängendes Ruderblatt ließe sich mit den im heutigen Yachtbau üblichen Kniffen problemlos aus der Mittschiffslinie schwenken, mit extragroßen Quadranten und hydraulischer Unterstützung etwa. Aber das wäre ein frevelhafter Stillbruch bei einem Schiff, dessen historisches Rad die Gravur des Bootsnamens zielt und dessen detailgetreue Restaurierung derzeit in der Szene Maßstäbe setzt.

Weit draußen vor Imperia nimmt van den Bruele die Fahrt aus dem Schiff und dieselt mit ein, zwei Knoten gegen den Wind. „Lulworth“ wird von einer elfköpfigen Stammmcrew bewegt, die für Regatten auf bis zu achtund-

Handarbeit. 500 Quadratmeter Großtuch müssen beim Segelsetzen sauber durch die Backstagen geführt werden



zwanzig Mann erweitert wird. Die Mannschaft macht sich in Dreier- oder Vierergruppen an die Arbeit. Die Schinderei des Segelsetzens beginnt mit der synchron an Klau- und Piekfall vorgeheißten Gaffel. Sie muss durch die Backstagen, eine doppelt ausgeführte Dirk und die Lazyjacks zur Führung des Großtuchs manövriert werden. Immerhin helfen halbwegs moderne Fallwischen beim Hochwuchten von an die tausend Kilo Gaffel und Groß, ein willkommenes Zugeständnis an die Handhabbarkeit des Segelsauriers.

Wie es sich für den Gast eigentlich jeden Schiffs gehört, auf einem Klassiker dieser Komplexität aber besonders, beherzige ich die beiden goldenen Mitseglerregeln, mache mich also erstens unsichtbar, wofür sich das Ruhebänkchen vor dem Aufbau bestens eignet, und sage zweitens kein Wort. Mit jedem Meter, den die lederbekleideten Mastringe den schornsteindicken Mast hochrutschen, wächst der Respekt. Wie haben die das damals bloß gemacht, an Bord der motorlosen Yachten mit beinahe doppelt so schweren Baumwollsegeln, schwergängigen ▷



Segelsaurier. Mit 46 Meter Länge und 52 Meter Masthöhe überragt der Big-Class-Kutter die meisten Konkurrenten deutlich

W E L T N E U H E I T

„Ganz klar die beste Mini-HiFi-Anlage der Welt. Ein unübertroffenes Klangereignis.“

tv14 10/2005

Das neue Klangwunder:



ausgezeichnet 2005 mit dem design award



Von Zeit zu Zeit schafft die BOSE®-Forschung das scheinbar Unmögliche:

Stellen Sie sich vor, ein einfacher Knopfdruck genügt, und Sie genießen Ihre Lieblings-CD/MP3-CD oder Ihr bevorzugtes Radioprogramm an jedem Platz, wo eine Steckdose in der Nähe ist:



z. B. auch im Wohnbereich...

oder im Schlafbereich.

Stellen Sie sich vor, Sie erleben den raumfüllenden Klang weitaus größerer und teurerer HiFi-Anlagen mit einem System, das kaum mehr Platz braucht

als ein aufgeschlagenes Buch – ein System, das dank patentierter Technologien keine separaten Lautsprecher benötigt und HiFi-Klang sogar bei Zimmerlautstärke garantiert.

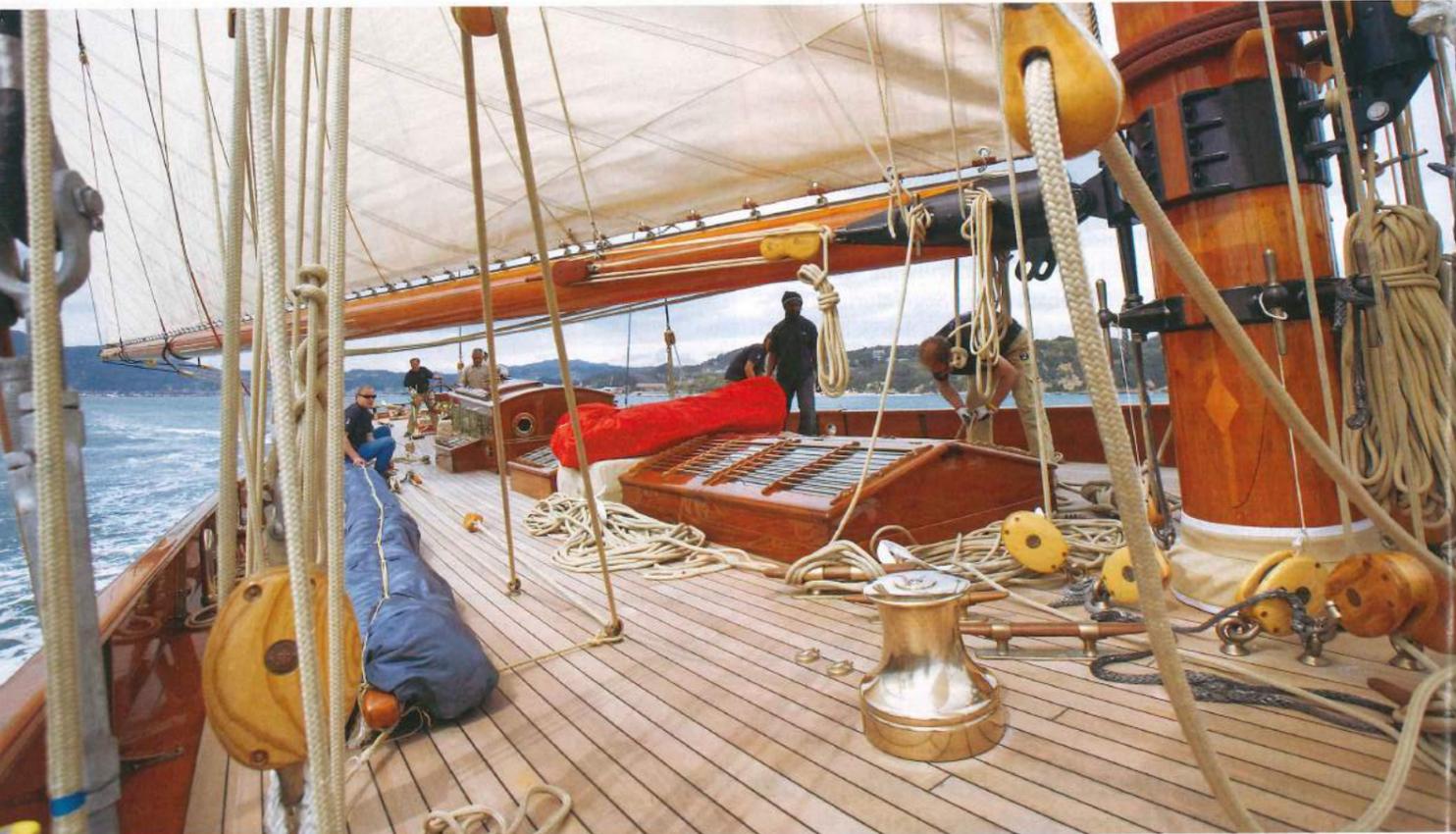
Diese einzigartigen Vorteile und viele mehr bietet Ihnen nur das neue „Klangwunder“ von BOSE®.

Machen Sie großartige Musik zu Ihrem ständigen Begleiter. Das neue WAVE® Music System ist in Schwarz oder Weiß nur direkt bei BOSE® erhältlich.

Einfach kostenlos anrufen, jetzt gleich bestellen oder Infos anfordern:

Deutschland und Österreich In der Schweiz
 ☎ (0800) 2673333 ☎ (0800) 880020
 Internet www.testhoerer.de Kennziffer 7AYT08





Detailreue. Bis auf die Fallwischen blieb fast alles beim alten. Die Vorschoten laufen durch feste Decksaugen

Taljen und steifem Tauwerk? Im von Strömungen durchspülten und mit Sandbänken gespickten Solent gab es wenig Platz und kaum Zeit für Fehlversuche.

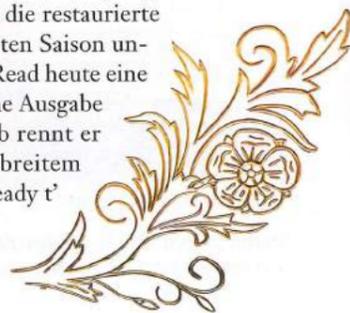
Während die Lazyjacks vom Baum abgeschlagen und beigegeben werden, nimmt der Mastmann in luftiger Höhe das Hundertdreiunddreißig-Quadratmeter-Toppsegel entgegen. Van den Bruele hält das Boot so im Wind, dass das Tuch leicht in Lee der vierfach geschorenen Talje des Piekfalls weht, sich nach dem Einfädeln durch die Mastspur zum Topp ziehen lässt. Das Klarieren und Schoten der zehn Meter langen Fußbrah, einer den Segelfuß des Toppsegels stabilisierenden Spiere, wird auch noch gemeistert.

Endlich, nach etwa halbstündigem Groß- und Toppsegelsetzen, fällt van den Bruele ab und kuppelt die Maschine aus. Der Klüver ist vergleichsweise vertraut, wie bei üblichen Booten früher an Stagreitern gesetzt. Wir laufen mit siebenhundert Quadratmetern auf Backbordbug am Wind. Weitere hundertzwanzig Quadratmeter, verteilt auf Fock und Flieger, werden vorgeheißt. Alles in

allem etwa sechzig Mannstunden haben die Segelvorbereitungen gedauert, vom Abschlagen des Sonnensegels im Hafen bis zum Dichtholen der Fliegerschoten auf See.

Bei zweieinhalb Windstärken aus Ost nimmt „Lulworth“ Fahrt auf, beschleunigt auf acht, neun Knoten. Das Unwetter der vergangenen Tage hinterlässt eine lange, aus Südwest heranrollende Dünung. Mit leicht geneigtem Deck pflügen wir auf die „Partridge“ zu. An Bord der 15-Meter-Yacht von 1885 ist man mit dem Trimm voll beschäftigt. Ihr senkrechter Vorsteven im Stil traditioneller Lotsenkutter durchschneidet das Wasser. Spät, eigentlich erst im letzten Augenblick, fällt sie ab. Ungeachtet ihres Werts, ihrer Behändigkeit und Größe werden die Klassiker im Mittelmeer unerschrocken gesegelt.

Trotz aller Routine, mit der die restaurierte „Lulworth“ bereits in dieser ersten Saison unterwegs ist, hat Skipper Gerald Read heute eine Menge Stress. Wie eine moderne Ausgabe des gefürchteten Kapitäns Ahab rennt er über das Deck und brüllt mit breitem Yankee-Akzent: „Okay, guys! Ready t’



FOTOS: M. KRAUSS

tack“, als ginge es bei der Panerai-Regatta nicht um einen lässigen Mix aus stilvollem Geschwadersegeln und Klassikerwettfahrt, sondern um das letzte Duell zur Verteidigung des America's Cup. Reads lautstarkes Kommando ist eigentlich unnötig. Die Crew weiß längst, was ansteht, wenn van den Bruele mit energischem Gesichtsausdruck und entschlossenem Griff ins Rad das Wendemanöver einleitet. „Procedere di virare“, übersetzt ein einheimischer Decksarbeiter und Schotenreißer mit melodios sanfter Stimme die Ansage für einen Kumpel, der es mit der englischen Sprache nicht so hat. Man kann auch freundlich, nett und dennoch klar an Bord kommunizieren.

Zwei Mann bereiten die innere Backstagstalje in Lee vor, zwei hängen das äußere, das Topp zum Achterschiff hin sichernde Paar für den neuen Bug an Deck ein. Auf der anderen Seite bereiten vier „Lulworth“-Matrosen das Lösen, Auffieren und Aushängen der über Wohl und Wehe von 46 Meter über Deck ragender Douglas-Fichte entscheidenden Mastsicherung vor. Dichtgeholt werden die inneren Backstagen und Vorschoten mit flink um das laufende Gut geschlungenen Stropfs und mehrfach geschorenen Taljen. Dieses Schiff beschäftigt acht Mann allein für die Backstagen, die komplette Regattabesatzung einer modernen Dreizehn-Meter-Yacht.

Mit bis zu zwölf Knoten schiebt „Lulworth“ durch das zeitweise ausweglos erscheinende Durcheinander der Vorstartphase, wo sich die Crews mancher kleineren Boote mit ligurischer Gelassenheit die großen Pötte angucken. Einen Big-Class-Kutter sieht man nicht alle Tage, den Start mit „Altair“, „Cambria“, „Marianne“, „Mariquita“, „Moonbeam IV“ oder „Zaca“ erst recht nicht.

Hundertachtzig Tonnen Edelholz schieben sich unaufhaltsam durch das Feld. Wende. Wieselflink werden Backstagen und Entlastungsstropfs umgesetzt, werden Taljen hastig über Deck gezerrt. Dann marschiert der prächtige Kutter mit gefühlvoll eingestellten Schoten und neun Knoten Fahrt auf die Linie zu. Achtzigtonner, wie die 19-mR-Yacht „Mariquita“ (s. YACHT 2/06), haben es da leichter. Gemeinsam mit „Moonbeam IV“, einem neunundzwanzig Meter langen William-Fife-Gaffelkutter von 1914, dessen Gebälk von fünfhundert Quadratmetern angetrieben wird, pflügen wir auf die Startlinie zu, wenden aus dem Windschatten der vor uns laufenden „Cambria“ und ziehen auf dem ausweichpflichtigen Steuerbord-Bug vor einem Konkurrenten auf die von Abwinden freie Wasserfläche hinaus. „Zaca“ dümpelt und „Altair“ arbeitet sich noch an die Startlinie heran. Van den Bruele hat wirklich Nerven. Fünf Jahre hat die Verwandlung des zerlegten, unter freiem Himmel vergammelnden Wracks gedauert, und jetzt scheucht er „Lulworth“ wie ein Starboot mit gewagten Schlägen über die Bahn. ▷

Dem Wetter ist es egal,
wie gut Sie versichert sind.

Pantaenius – da kann kommen, was will!



Mistral vor Sardinien im Sommer 2006 - Foto Pantaenius

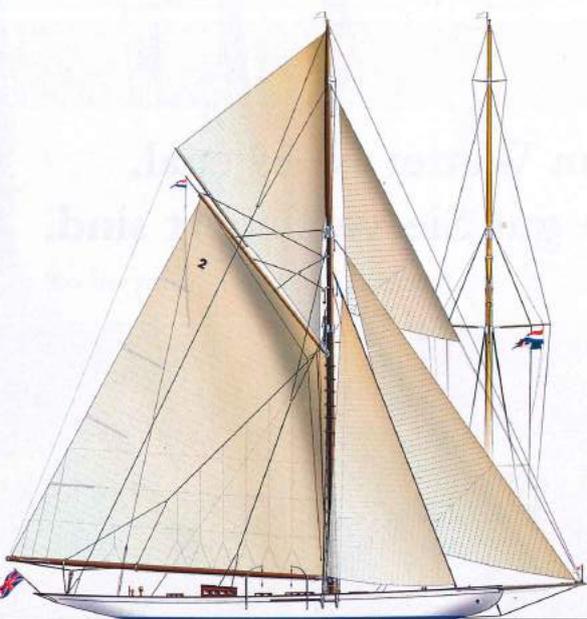
PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Plymouth · Monaco · Skive · Wien · Palma de Mallorca · Zagreb · New York*

Grosser Grasbrook 10 · 20457 Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · Fax +49-40-37 09 11 09
Ismaninger Str. 19 · 81675 München · Tel. +49-89-99 84 34 20 · Fax +49-89-99 84 34 21

www.pantaenius.com

*Pantaenius America Ltd. is a distinct and separate corporate entity. Members of the Pantaenius Group act as independent brokers.



Stapellauf. „Lulworth“ in den Zwanzigern im englischen Trockendock

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Herbert White	Breite	7,60 Meter
Werft	White Bros.	Tiefgang	5,20 Meter
Baujahr	1920	Verdrängung	180 Tonnen
Länge über alles	46,30 Meter	Segelfläche	828 Quadratmeter
Länge Wasserlinie	24,40 Meter	Spinnaker	500 Quadratmeter

Die Crew entspannt auf den Segelsäcken oder lehnt am Schanzkleid und nuckelt das verdiente Wasser aus handlich kleinen Plastikflaschen. Es frischt auf. „Lulworth“ pflügt mit fast zwölf Knoten auf die See hinaus. Alle anderen halten sich unter Land. Ein kühner, ein riskanter Schlag, der entweder aufgeht wie der Start oder beim Runden der Luvtonne für den Rest der Wettfahrt das bittere Ende des Nachzüglers mit ähnlicher Gewissheit sichert, wie es in der Bilge dunkel ist.

Gegen Mittag dreht der Wind ablandig. Er begünstigt die unter Land aufkreuzende Konkurrenz. „Lulworth“ und „Altaïr“ folgen in uneinholbarem Abstand. Nach einer Weile segeln wir mit weiteren fünfhundert Quadratmetern Ballontuch, das an einer zwanzig Meter langen, vom Mast abgefierten Spiere ausgebaumt wird. Diese etwas antiquierte, bei einem Gaffelkutter mit dem Bug weit überragenden Klüverbaum allerdings notwendige Technik des Vormwind-Segelns kennt man ansonsten nur von historischen Aufnahmen. „Lulworth“, ein Schmetterling mit raumschots annähernd fünfzig Metern Spannweite.

Es brist auf. Der Pipeline-dicke Großbaum schlackert beängstigend in der Dünung, sein äußeres Ende fegt nah über die Wogen. Die Crew versucht, den mächtig wippenden Spibaum ruhigzustellen. Van den Bruele gibt das Rad ab und bittet um Vermeidung einer Patenthalse, deren mögliche Folgen man sich gar nicht ausmalen mag.

Erst jetzt hat der joviale Holländer Zeit für ein kleines Interview. Beinahe beiläufig berichtet er, dass er „Lulworth“ für knapp 20 Millionen Dollar verkaufen möchte, um nach einer einzigen Segelsaison und einigen Regatten mal wieder was Neues zu machen. „Ich habe an eine Replik der J-Class ‚Yankee‘ gedacht“, sagt er. Man brauche ja immer irgendein Projekt.

Die Wettfahrt läuft für „Lulworth“ heute nicht so gut. Bei der Q-Wende, die wir an der Leetonne vorsichtshalber anstelle einer Halse machen, geht uns der elegante Fahrtenocher „Altaïr“ durch. Doch trübt das van den Brueles Laune kaum. Der Mann ist entspannt und stolz, stolz auf dieses wunderbare Schiff. Es stand vor wenigen Jahren noch als verwahrlostes Gerippe in einer verfahrenen juristischen Situation am Golf von La Spezia. „Lulworth“ war ein Skandal der Yachtzene. Van den Bruele, sein Projektleiter Guiseppe Longo und die Bootsbauer haben aus der Schande wieder ein Schiff gemacht. Das zählt.

Das Abtakeln und Anlegen nach der Zieldurchfahrt dauert geschlagene zwei Stunden. Zum Abschluss wird Champagner gereicht. Der Eigner bedankt sich bei seiner Crew. Ciao, Mr. van den Bruele. Zögernd löst sich der Gast aus dieser unwirklich schönen, kostbaren Welt, verlässt die noble Deckslandschaft über die federnde Gangway. Er reiht sich in die Schaulustigen am Gatter ein und guckt sich „Lulworth“ noch eine Weile von Land aus an.

Die Sonne wandert über die Seelalpen, ihre letzten Strahlen verzaubern Porto Maurizio und die versammelte Klassikerflotte im ockerfarbenen Licht. Die Eignerflaggen wehen über den Vorschiffen in der ermattenden Thermik. Die Sehleute gehen nach Hause. Das Meer schmatzt unter die Achterschiffe. Van den Bruele sitzt mit seinen Freunden in der Pflicht seines Begleitschiffs und lässt den Segeltag Revue passieren. Von der Chiesa Santa Chiara im Paraiso-Viertel nebenan läutet es. Solche Tage sollten eigentlich nie zu Ende gehen.

