

**HOLLAND
SPEZIAL**

Über 20 Seiten
topaktuelle
Revierinfos

SEITE — 30

„DORADE“
So segelt Olin Stephens'
revolutionärer Klassiker

SEITE — 118

Nick Jeffery Yacht Publicity

SEEMANNSCHAFT

NAVIGATION

Was der GPS-Plotter im Cockpit
wirklich bringt – und warum
Kartenarbeit unverzichtbar bleibt

SEITE — 18

KLEINKREUZER

Drei Neuheiten im Test.
Plus: Marktübersicht.

SEITE — 64

**FERNSEHEN AN BORD**

Zur Fußball-EM:
Technik und Systeme

SEITE — 86

SICHERHEITS-TRAINING

Wie Sie sich richtig auf
den Ernstfall vorbereiten

SEITE — 52

DEUTSCHLAND 4,50 EURO

A: 5,20 CH: 8,80
EURO 4 190744 004504 12 FRANKEN

BeMeLux 5,30 € – Italien 6,00 € – Spanien 6,00 €
Frankreich 6,00 € – Slowenien 6,00 € – Dänemark 49,00 DKR
Printed in Germany – H 74 40

MACH'S NOCH EINMAL!

Die „DORADE“ gewann in den 30er-Jahren jede wichtige Regatta der Welt. Jetzt kehrt das restaurierte Wunderschiff, das den Ruhm von Konstrukteur Olin Stephens begründete, an die Schauplätze einstiger Großstaten zurück





Die frisch restaurierte „Dorade“ bei den Voiles de St. Barth. Hier trainiert die Crew für die Regatten, die das Schiff einst weltberühmt machten

Sie misst nicht mehr als 16 Meter – ein betagter Winzling aus Holz, er wirkt ein wenig deplatziert unter den Hightech-Maxis vor St. Barth. Und doch: Auf den riesigen modernen Yachten, die wegen der Regatta im April vor der Karibikinsel ankern, erscheinen die Crews nahezu vollzählig an Deck. Sie haben Kameras in den Händen und Ferngläser. Sie verfolgen mit einer Mischung aus Ehrfurcht, Neugier und Andacht, wie diese Exotin zwischen den Schiffen hindurchkreuzt. Sie sind in diesen Momenten staunende Zeugen eines sehr ambitionierten Projekts, genauer gesagt: der zweiten Phase dieses geradezu grandiosen Vorhabens.

Die „Dorade“ ist wieder da. Wegweisend einst für den großen Olin Stephens (1908–2008) – jene revolutionäre Yacht, die bei den herausragenden Regatten ihrer Zeit in unvergleichlicher Manier Silber einfuhr und den Weltruhm ihres Konstrukteurs begründete. Dieses bahnbrechende Design, das Stephens und seiner Familie nach dem völlig überraschenden Sieg beim Transatlantikkennen 1931 wahrhaftig eine Konfettiparade in New York bescherte. Seine Wiederauf-ersterhebung anno 2012 geht mit spektakulären Plänen einher.

Und dafür ist ein Mann verantwortlich, der ähnlich quer zu denken scheint wie Stephens, ein vergleichbarer Strategie mit dieser gewissen Intuition und stillen Beharrlichkeit: Matt Brooks, Kalifornier, wohnhaft in San Francisco. Er ist seit 2010 Eigner der „Dorade“.

Für mit der Vernunft schwer zu begründende Ideen – Brooks nennt seine „Dorade“-Pläne unverblümt einen „Wahnsinn!“ – braucht es Typen abseits des Mainstreams. Leute wie ihn.

Brooks steuerte zum ersten Mal ein Flugzeug mit 13, allein. Er stellte Rekorde bei Flügen um die Welt auf. Er steht als Erstbesteiger mehrerer Berge in den Listen, leitete verschiedene Expeditionen und machte eine Menge Geld mit dem Verkauf von Bergsteiger-Zubehör. Außerdem ist Brooks amtierender Weltmeister der 6-mR-Klasse, Vintage-Division. Seine jüngste Idee also: Nach dem umfassenden Refit der „Dorade“ soll sie all die großen Regatten noch einmal segeln, die sie in ihrer Blütezeit gewann: Transatlantik, Transpazifik, Newport to Bermuda, Fastnet. Und für diese „verrückte Idee“ (Brooks)



Steuerbords am Niedergang befand sich der bevorzugte RUHEORT von Olin Stephens höchstselbst: die Hundekoje an der Navi-Ecke



Die Navigation und der geschichtsträchtige Flaggenkasten unter der Niedergangstreppe, die ganz in weiß gehaltene Nasszelle und die vergleichsweise schmalen Vorschiffskojen (v. o.). Wenn sich die Freiwanne auf Ozeanregatten unter Deck aufhält, bleibt nicht mehr viel Platz für Segel und Säcke

trainiert seine Crew in dieser Karibiksaison zum ersten Mal, die zweite Phase also.

Die erste begann mit dem Erwerb der „Dorade“, es war eine Bauchentscheidung. Liebe auf den ersten Blick. Ihre Geschichte, ein Testschlag – gekauft. Dabei war Brooks von Anfang an klar, dass zur Umsetzung seines Plans über die reinen Anschaffungskosten hinaus noch Erkleckliches an Investitionen nötig werden würde. Ozeanrennen hatte die Yawl in den vergangenen 50 Jahren nicht mehr absolviert, dafür musste er sie erst wieder in Form bringen.

Der vorherige Refit von 1997 in Italien war eine Grundlage, aber bei weitem nicht hinreichend. Nach dieser Überholung war die Yacht im Klassikerzirkus im Mittelmeer aufgetreten und 2006 in die USA verholt worden. Der neue Eigner Edgar Cato ließ ihr im Anschluss ebenfalls eine Restaurierung angedeihen. Dabei wurde das gesamte Interieur inklusive Maschine ausgebaut, 35 Spanntenpaare sowie die gesamte Beplankung unterhalb der Wasserlinie mussten bei Buzzards Bay Yacht Services in Rochester im Bundesstaat Massachusetts erneuert werden. Die Instandsetzung der alten Lady in ihren heutigen Zustand war also keine Totalrestaurierung an einem Stück, sondern eine sukzessive Entwicklung.

Die ging unter Brooks noch einen entscheidenden Schritt weiter: Dem neuen Eigner war das Gute nicht gut genug. Unter der Prämisse, dass Geld keine Rolle spielte, beauftragte er 2011 den Restaurations-Spezialisten Joe Loughborough in Newport: „Mach sie so perfekt, wie du nur kannst.“

So bekam die „Dorade“ ein völlig neues Rigg, obwohl das gar nicht so alte noch bestens intakt war. Es entsprach nur nicht exakt dem Original und schien nicht optimal geeignet für die vorgesehenen Ozeanregatta-Einsätze. Da brauchte es etwas Stabileres und Steiferes.

Und weil sie gerade dabei waren, das Schiff unter diesem Aspekt aufzupeppen, wurde gleich noch jeder einzelne Beschlag vermessen und gewogen und wo immer möglich durch einen leichteren ersetzt. Die Arbeiten beschäftigten hochqualifizierte Experten über Monate. Yachtkonstrukteure und Rigg-Spezialisten jagten unzählige Design-Optionen und Rigg-Konstellationen durch ihre Rechner. Es sollte sich lohnen. „Das Boot benimmt sich richtig gut!“, jubelte bereits beim ersten Test Greg Stewart vom



Der Pantry-Bereich im Vordergrund ist neu und aus Flugzeugmaterial gebaut. Er wurde mit Furnier und Spezialverfahren auf antik getrimmt

UNTER DECK IST DIE GROSSE GESCHICHTE DES SCHIFFS NOCH LEBENDIG

renommierten, America's-Cup-erprobten Designbüro Nelson/Marek.

Im Zuge dieses Refits wurden noch die elektrischen und elektronischen Systeme ausgetauscht, und Brooks spendierte eine neue Pantry und einen Maschinenraum. Das verlangte allerdings größere bootsbauerische Eingriffe, es galt vor allem, dabei nicht zu viel Gewicht ins Schiff zu bringen. So fiel die Entscheidung für eine passgenaue Karkasse aus Ultraleicht-Material aus dem Flugzeugbau. Eine schiffige Optik wurde anschließend durch ein aufgebrachtes Furnier erreicht, das von einem Holzrestaurator, eigentlich spezialisiert auf Möbel des 18. Jahrhunderts, in einem extra für diesen Auftrag entwickelten Verfahren auf antik getrimmt wurde. Und wieder gab sich Greg Stewart begeistert: „Die Maßgenauigkeit und das Finish sind spektakulär!“

So ziemlich das Einzige, was an der Yacht nach all den Überarbeitungen noch im Original aus Stephens' Zeiten vorhanden ist, hat

den Namen der Yacht als Accessoire weltweit verbreitet: die Lufthutzen mit versetztem Decksdurchlass, vulgo: Dorade-Lüfter.

Mit ähnlichem Aufwand ließ Brooks eine neue Segelgarderobe bei North zusammenstellen, hochmoderne Fasern mit extrem geringem Reck, das Ganze allerdings im Retro-Look. Mike Toppa von North Sails sagt: „Die Amwind-Regattabesegelung haben wir exklusiv für dieses Schiff entwickelt. Und aus unseren Erfahrungen wissen wir, dass bei diesem Deckslayout unter Berücksichtigung ergonomischer Erfordernisse asymmetrische Spinnaker das Beste für Vormwind-Kurse sind.“

Ebenso sei es eine Herausforderung gewesen, die idealen Reffmöglichkeiten für das Design zu ermitteln, sagt Toppa: „Die ‚Dorade‘ ist schmal und relativ leicht mit einem sehr begrenzten aufrichtenden Moment. Es ist uns aber gelungen, eine Konstellation von Reff- und Vorsegel-Einrichtungen zu ent- →



STERNSTUNDE Olin Stephens, sein Vater Roderick und Bobby Somerset (v. l.), Vizekommodore des Royal Ocean Racing Club, nach dem sensationellen Sieg 1931

»1929 erkannte ich den DURCHBRUCH«

OLIN STEPHENS ÜBER DIE „DORADE“

Von Jahr zu Jahr marginale Fortschritte, das ist die Regel. Dann kommt einer daher, eine Art Außenseiter, noch zielstrebig in seinen Anstrengungen, und ergreift eine Gelegenheit, die er erkennt, die anderen in ihrer Routine aber nicht. Ich habe mich gefragt, ob so etwas gut ist für den Sport, ich glaube heute, es ist ein Teil des Spiels. Es hält die Anspannung der Konkurrenten hoch. 1929 erkannte ich den Durchbruch.

Unter Dampfgebogene Spanten konnten leichter sein als (nach herkömmlichem Verfahren, d. Red.) gesägte, und außerdem würden sie weniger Raum unter Deck kosten. So könnte die Verdrängung reduziert werden, was das Boot einfacher zu steuern macht. Außerdem würde Bleiballast komplett außerhalb des Rumpfs die nötige Stabilität bei geringerem Tiefgang bieten. Das effiziente Yawl-Rigg mit kleinen Vorsegeln ... würde eine geringere Segelfläche erlauben, was das Rating niedrig hält. Ich war überzeugt von diesem ... Weg, und „Dorade“ war das Resultat.

AUS STEPHENS' AUTOBIOGRAFIE
„ALL THIS AND SAILING, TOO“

wickeln, die das Boot selbst unter windigen Verhältnissen aufrecht und schnell segeln lässt.“

Bei alledem mussten die Segelmacher darüber hinaus berücksichtigen, dass unter Deck recht wenig Segelstauraum zur Verfügung steht, wenn die Freiwache auf den langen Ozeanregatten auch Platz für sich in Anspruch nimmt.

Apropos: Die Crew hat es nicht leicht unter Deck. In dem exzellenten Buchporträt „Dorade – The History of an Ocean Racing Yacht“ heißt es, frei übersetzt: „Die Unterkunft ist spartanisch. ‚Dorade‘ legt sich beim Segeln sehr auf die Backe. Sie rollt enorm. Ihre Kojen sind wie Särge. Welcher Mensch mit klarem Verstand würde so ein Boot besetzen wollen, geschweige denn damit an Ozeanregatten teilnehmen?“

Andererseits: Welcher Segler mit Sinn für Abenteuer und Yachthistorie würde gerade das nicht wollen? Zugegeben, sie tendiert immer noch recht frühzeitig und stark zum Krängen, das Deck erscheint dann annähernd in der Senkrechten, der leeseitige Seezaun zieht durchs Wasser, vergleichsweise nasses Segeln. Aber trotzdem.

Allein sie zu steuern hat schon etwas von Gestern. Steuerbewegungen mit der Pinne fühlen sich sanft an, aber doch solide, und es braucht etwas Geduld, bis die Dame dann auch tut, was sie soll. Der erfahrene Steueremann John Burnham sagt: „Die Art, wie sie reagiert, erinnert mich stark an die Meterklassenyachten ihrer Ära.“

Neu ist allerdings ein etwa 1,80 Meter langer Ausleger. Nun steuert der Rudergänger am Wind von außerhalb des Cockpitsüls, was insbesondere den Vorteil hat, dass er die Windbändsel im Vorsegel vernünftig beobachten kann.

Bei Starkwind allerdings werden andere Prioritäten gesetzt, dann geht es hauptsächlich darum, die Yacht in vertretbarer Lage zu halten.

Vor allem in schweren Böen und in rauer See sieht sich Burnham einem Dilemma gegenüber: „Es ist eine Herausforderung für den Steueremann, den optimalen Mittelweg zu finden: hohe Geschwindigkeit zu halten, ohne dass sie zu viel Lage schiebt in jeder harten Bö. Das Risiko ist: Wenn du etwas zu hoch rangehst und langsamer wirst, dann dauert es eine ganze Weile, bis sie wieder in Schwung gekommen ist.“

Dafür sind ihre Vormwind-Qualitäten nach wie vor hervorragend, auch durch bewegte See marschiert die „Dorade“ wie auf Schienen. Dennoch strengt es körperlich an, den 17-Tonnen-Langkieler auf Kurs zu halten. Jeder, der das unter Regattabedingungen tun soll, unterzieht sich deshalb einem gezielten Krafttraining für Rücken, Schultern und Arme.

Dass eine Yacht von dunnemals mehr abverlangt als ein agiles GFK-Schiff modernster Art, versteht sich von selbst. Dennoch leistet die „Dorade“ etwas, das aktuellen Serienprodukten naturgemäß nicht möglich ist: Auf ihr zu segeln bedeutet allen Refits zum Trotz, ganz nah an großer Geschichte zu sein. Man kann sich von diesem Gedanken nicht freimachen: Die „Dorade“ ist der erste von vielen Scoops in der Karriere von Olin Stephens, darunter die Konstruktion von fünf America's-Cup-Siegern und so elementare Veränderungen wie die Benutzung von Schlepptanks. Und nicht zu vergessen die zahlreichen hervorragenden Yachten, die aus dem Hause Sparkman & Stephens stammen, zum Beispiel für Nautor. An die 3000 Designs hat das Büro entworfen.

Und alles begann mit diesem Schiff.

Unter Deck finden sich noch heute Details, die seine großartige Geschichte am Leben erhalten. Die „Navigator-Koje“ zum Beispiel, steuerbords neben dem Niedergang, der bevorzugte Ruheort von Olin Stephens höchstselbst. Oder andere Accessoires wie der mannshohe Spiegel, vor dem der modebewusste Stephens noch schnell den Sitz seiner Garderobe zu kontrollieren pflegte, bevor er sich an Deck begab. Oder dieser legendäre Flaggenkasten am Niedergang, aus dem am 21. Juli 1931 um 5.45 Uhr in der Nähe des britischen Leuchtturms Lizard die Kombination CPV zusammengestellt wurde: „Wievielter bin ich?“ Der Leuchtturmwärter antwortete: NAX – „Sie sind Erster“.

Genaugenommen war das der Moment, der ihren Ruhm und den ihres Schöpfers begründete. Olin Stephens, damals 21 Jahre alt, hatte kaum Erfahrung, er hatte die „Dorade“ als siebtes Schiff seiner noch jungen Karriere gezeichnet. Auftraggeber des genialen Autodakten war sein Vater, der mit der 28 000-Dollar-Order zuvorderst der in der Wirtschaftskrise schwächelnden Firma seines Sohnes helfen wollte.



Die alte Lady verhält sich wie einst im Mai: Sie ist bekannt für leichtes Krängen. Dass der Seezaun in Lee durchs Wasser pflügt, ist keine Seltenheit



Die Yawl unter voller Amwind-Besegelung: Sie wird angetrieben von Tüchern, denen man nicht ansieht, wie modern sie sind

**SCHMALES COCKPIT**

Nach achtern läuft die „Dorade“ sehr schmal zu, viel Bewegungsfreiheit gestattet das Cockpit deshalb nicht. Für eine Regattayacht, als die sie konzipiert wurde, ist das nicht ungewöhnlich

**HOHE LÜFTER**

Die Hutzen und ihre Kästen transportieren den Namen „Dorade“ noch heute um die Welt

1930 war die Yacht in New York schließlich gebaut worden, und gleich in dem Jahr gelang bereits der zweite Platz bei der Newport-Bermuda-Regatta. Schön und gut, aber im Jahr darauf ein Rennen über den gesamten Atlantik? Mit dieser Nusschale – 16 Meter waren seinerzeit eine mickrige Größe für Ozeanyachten. Nicht wenige prophezeiten, die „Dorade“ würde die andere Seite des Weltmeers gar nicht erst erreichen. Und wenn es doch gelingen sollte, wider Erwarten, dann gewiss nicht auf einem der vorderen Plätze. Stephens, unter anderem mit seinem Bruder Rod als Crew an Bord, und sein Schiff wurden von niemandem ernstgenommen.

Dann das: NAX. Es war nichts Geringeres als eine Sensation. Britische Empfangsschiffe fuhren straks an dem Winzling vorbei – unmöglich, dass dieses Schiff die großen, schnellen Yachten abgehängt haben sollte. Und deren Crews staunten ebenfalls nicht schlecht, als ihnen bei der Zieldurchfahrt die Konkurrentin zur Begrüßung ent-

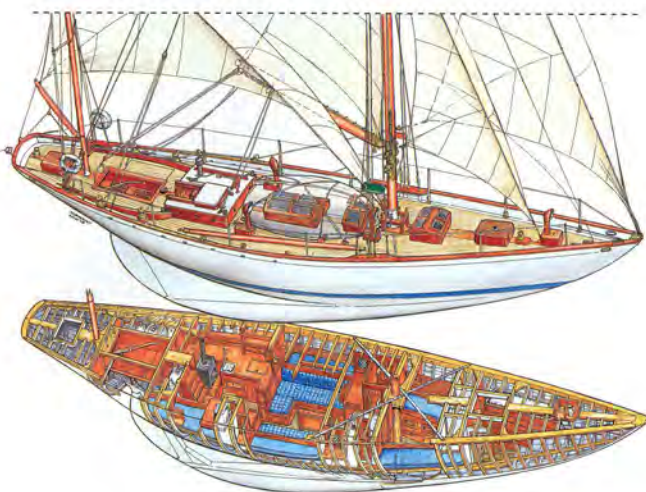
gegenkam. Die „Dorade“, der absolute Außenseiter, hatte nur 17 Tage benötigt und sie alle um zwei Tage abgehängt – berechnet betrug der Vorsprung auf die Zweite sogar vier Tage. Und zur Krönung gelang, nicht minder unerwartet, gleich im Anschluss noch der Sieg im Fastnet.

Nach dem Triumph ging es per Decksfracht zurück in die Heimat – und dort sofort wieder von einem Erfolg zum nächsten. Die „Dorade“ gewann sämtliche wichtigen Regatten ihrer Zeit. Wenn für eine Yacht der Begriff „revolutionär“ angemessen ist, dann für diese.

Viele Jahrzehnte später, im Juni dieses Jahres, werden die letzten Umbauten und Instandsetzungsarbeiten abgeschlossen sein. Ein von Hand gearbeitetes Holzdingi im Retro-Look, das exakt über die Skylights passt und von der International Yacht Restoration School in Newport angefertigt wird, soll den letzten Akt markieren.

**„SIE WIRD
BESSER
IN FORM
SEIN
ALS JEMALS
ZUVOR“**

„DORADE“



NJ

Nick Jeffery
Yacht Publicity

✉ nj@nickjeffery.com
 w www.nickjeffery.com
 t +377 93 250 630
 f +377 93 250 631
 m +33 (0) 688 41 6880

Le Victoria
 13 Boulevard
 Princesse Charlotte
 MC 98000
 Monaco

WEITERE
 INFOS
 zum Refit
 und zum
 aktuellen
 Rennge-
 sche-
 hen gibt es
 im Internet
 unter [http://
 dorade.org](http://dorade.org)

Baujahr	1930
Konstrukteur	Olin Stephens
Werft	Henry B. Nevins, New York
Länge über alles	16,02 m
Wasserlinienlänge	11,85 m
Breite	3,19 m
Tiefgang	2,52 m
Verdrängung	16,8 t
Segelfläche (am Wind)	144 m ²
Maschine	Yanmar, 30 PS

Dann endlich kann Matt Brooks, ihr 15. Eigner, nach Refit und Training die dritte Phase seines Projekts angehen. Mit dem Start beim Newport Bermuda Race am 15. Juni beginnt die ersehnte Reise in die Vergangenheit, 82 Jahre, nachdem die „Dorade“ hier erstmals bei einer Regatta erschien.

Und ihr Auftritt beim Training vor St. Barth verspricht dafür einiges. Der an den Arbeiten beteiligte Restaurations-Experte Martin Dever attestiert der Yacht mit glänzenden Augen einen „Tiptopp-Zustand: Ihre Struktur ist gesund, der Rumpf steif und ausgewogen, alle Arbeiten sind meisterlich ausgeführt, und die Technik befindet sich auf dem neuesten Stand. Sie wird besser in Form sein als jemals zuvor.“

Das klingt nicht nur wie eine Drohung, es darf auch so verstanden werden. Vor St. Maarten, St. Barth und Antigua - die „Dorade“ dominierte ihre Konkurrenz, wo immer sie nach der Restaurierung auch antrat.

NICK JEFFERY