



# Tenacious

... bedeutet im Amerikanischen soviel wie „zäh“ oder „unbeugsam“, und kaum ein Name könnte besser zu dieser ehemals weltberühmten Yacht passen. Sie gehörte einst dem amerikanischen America's Cup Gewinner und Medienmogul Ted Turner, der mit der klassischen Sparkman & Stephens-Konstruktion zahlreiche Hochseerennen gewann und Yachtsporthistorie schrieb. Jan Kuffel ist zufällig auf diese segelnde Legende getroffen und erzählt ihre Geschichte.



**D**ie Anzeige des Maklers klingt für mich zunächst wie ein Aprilscherz, so unwahrscheinlich und neben diversen Bavarias, Beneteaus und anderen normalen Serienyachten völlig deplatziert wirkt die offerierte Yacht. „Sparkman & Stephens 61 TENACIOUS, 1972, for sale“, etwas weiter unten noch ein lächerlich niedriger Verkaufspreis. Das kann doch unmöglich jenes Schiff sein, dass meine Phantasie schon in

jungen Jahren von Rennyachten und Hochseeregatten träumen ließ? Im Alter von elf oder zwölf Jahren bekam ich ein großes, reich bebildertes Buch mit dem Titel „Die letzten Abenteuer dieser Erde“ geschenkt. Es enthielt viele spannende Geschichten von Autorennen, Bergbesteigungen, Tiefseetauchexpeditionen und anderen Unternehmungen. Am meisten fesselte mich jedoch ein Bericht über das Fastnet-Race 1979.

In jenem Jahr wurde die ikonische Regatta mit 303 teilnehmenden Yachten von einem Orkan überrascht, zahlreiche Boote mussten aufgegeben und ihre Crews in dramatischen Rettungseinsätzen abgeborgen werden, tragischerweise verloren 15 Menschen dabei ihr Leben. Neben den Schilderungen von haushohen Wellen, Kenterungen und dem schieren Kampf vieler Crews um das nackte Überleben fesselten mich vor allem die zahlreichen dramatischen Fotos. Allen voran die nach achtern geknipste Aufnahme eine Cockpits vor einer immensen Hecksee, die Crew im Ölzeug, angeleint hinter das Stül geduckt, am riesigen Rad kämpft der Rudergänger mit den Elementen... Das Cockpit war jenes der amerikanischen Yacht TENACIOUS, der Typ am Ruder ihr Eigner Ted Turner, damals eine der schillerndsten Figuren und enfant terrible des internationalen Yachtsports, und sie gewannen das mörderische Rennen schließlich über alles.

### **Ein guter Stammbaum**

Das dies gelingen konnte, lag sicherlich an den extremen Wetterverhältnissen, der erfahrenen Crew sowie dem guten Stammbaum der Yacht. TENACIOUS war nach Regattamaßstäben bereits eine betagte Lady, als sie 1979 zum Fastnet-Rennen antrat. Gebaut 1972 nach einem Riss des renommierten New Yorker Konstruktionsbüros Sparkman & Stephens in der Palmer Johnson Werft in Sturgeon Bay, Wisconsin, verfügte sie über einen stabilen Aluminium-Rumpf mit komfortablem Interieur, ein für Offshore-Rennen konzipiertes Deck mit kräftigen Winschen und Coffee-Grindern für die riesigen Genuas sowie ein stabiles Rigg. Verglichen mit den jüngsten IOR-Rennyachten, die immer leichter gebaut, innen leer und mit äußerst fragilen Riggs und flachen Unterwasserschiffslinien versehen waren, nahm sie sich eher aus wie ein stabiles Fahrtenschiff denn wie ein Racer. Doch ihre große Verdrängung, das hohe aufrichtende Moment und die vollen Unterwasserschiffslinien erwiesen sich als Vorteil, um auch ►

in Bedingungen „pushen“ zu können, die die leicht gebaute Konkurrenz in den Überlebensmodus zwang. Darüber hinaus hatte die S&S-Konstruktion schon in vielen Regatten bewiesen, dass sie bei entsprechendem Wind durchaus schnell und erfolgreich gesegelt werden konnte. Dafür sorgten nicht nur die harmonischen Linien, die zu den ersten nach IOR konzipierten Rissen von Olin Stephens gehörten, sondern mittlerweile auch eine üppige Altersvergütung auf das Rating.

Neben diesen Aspekten sorgte auch die Bauqualität der TENACIOUS für eine Hochseeyacht erster Güte. Sie lief 1972 als DORA IV bei Palmer Johnson, einer Werft, die sich durchaus als amerikanisches Pendant zu Royal Huisman oder Jongert in den Niederlanden definieren ließ. Speziell in der Fertigung großer Aluminiumyachten hatten die Bootsbauer einen ausgezeichneten Ruf, berühmte Yachten wie YANKEE GIRL, CHARISMA und BAY BEA stammten aus ihren Hallen. Ein Renommee, das sich bis heute gehalten hat, obwohl das Unternehmen mittlerweile in Monaco ansässig ist und hauptsächlich Motoryachten im Super-size-Format liefert.

### Illustre Gesellschaft

Von ähnlich großem Kaliber war auch die Mannschaft, die sich für das Fastnet Race 1979 an Bord der Yacht einfand. Der amerikanische Multimillionär und Medienmogul Ted Turner hatte DORA IV 1977 gekauft, in TENACIOUS umbenannt und seitdem erfolgreich über amerikanische Regattakurse bewegt.

Neben Siegen und guten Platzierungen in der Southern Ocean Racing Conference (SORC) und im Chicago-Mackinac-Race auf den großen Seen ging die Yacht im Offshore-Klassiker Newport – Bermuda sowie in Rennen vor Hawaii an den Start.

Turner war ein Business- und Publicityman nach typisch amerikanischem Geschmack. Er stammte aus einer reichen Familie aus dem Süden, sein Vater hatte es mit der Vermietung von Werbeflächen zu erheblichem Wohlstand gebracht. Turner übernahm den Familienbetrieb und baute



TENACIOUS stammt aus einer Zeit, in der Hochsee-Regattageschehen vom Designbüro Sparman & Stephens dominiert wurde. Hier im Hintergrund RUNNING TIDE, ebenfalls von S&S.

ihn im Folgenden zu einem Medienimperium aus, unter anderem der Nachrichtensender CNN wurde von ihm gegründet, wodurch er sich nicht nur mit dem Medienestablishment, sondern auch mit zahlreichen Hollywoodgrößen anlegte. Dies sorgte für permanenten und gut geplanten Presserummel um seine Person, der durch diverse turbulente Ehen unter anderem mit Hollywoodstar Jane Fonda bestmöglich unterstützt wurde.

Auch seglerisch gehörte Ted Turner zu den wohl schillerndsten Persönlichkeiten seiner Epoche. Auf dem Wasser blieb er seiner „Allein gegen alle“-Maxime treu und legte sich bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit dem Establishment an. Nachdem er in seiner Jugend erfolgreich Jollen und offene Kielboote gesegelt hatte und es hier zu zahlreichen Meisterschaften brachte, gewann er 1972 spektakulär das Sydney-Hobart-Rennen mit dem umgebauten ►



Von achtern werden die klassischen Linien der Yacht besonders deutlich, der negative Spiegel deutet auf eine frühe IOR-Konstruktion mit langen Überhängen und gemäßiger Breite.



Die schweren Konstruktionen der frühen 70er Jahre mit scharfen Vorschiffslinien fühlten sich vor allem an der Kreuz und bei viel Wind und Welle wohl, auch TENACIOUS zeigt aus heutiger Sicht alle Elemente eines klassischen Seeschiffes, einschließlich des stabilen Toppriggs mit großen Vorsegeflächen.

Zwölfer AMERICAN EAGLE, nachdem er mit dem selben Schiff im Jahr zuvor den Kursrekord im Fastnet-Rennen aufgestellt hatte. Dies hatte ihm unter anderem den Titel „Yachtsman of the year“ eingebracht.

Danach folgten diverse Teilnahmen am Admiral's Cup sowie anderen Hochseerennen, in denen Turner neben seinem absoluten Siegeswillen vor allem durch sein freches Mundwerk auffiel. So kommentierte er die deutsche Führung im Admiral's Cup 1973 überliefert mit den Worten „The Germans were leading in 1942 too!“ – Political correctness gehörte offensichtlich nicht zu seinen Stärken.

„The Mouth of the South“ oder auch „Captain Outrageous“, wie der Südattler häufig genannt wurde, lief auch beim America's Cup 1977 wieder zu Höchstform auf, diesmal gegen die „Segelmachermafia“, wie er es nannte. Die Verteidiger-Ausscheidungen in den USA wurde von zwei brandneuen Zwölfen bestritten, die von Llowell North und Ted Hood gesteuert wurden, dementsprechend entwickelte sich auch ein Prestigegefecht zwischen den beiden weltweit führenden Segelmachereien Nortsails und Hoodsails daraus.

Ted Turner wurde eher als Sparringspartner und Kanonenfutter angeheuert und steuerte die Siegeryacht von 1974 COURAGEOUS, eine drei Jahre alte Konstruktion, die kaum jemand für konkurrenzfähig hielt.

Turner gelang es dennoch, sich gegen die besser ausgestatteten Gegner sowie den veranstaltenden New York Yacht Club durchzusetzen, der lieber jemanden aus den eigenen Reihen als Verteidiger der „bodenlosen Kanne“ gesehen hätte als den lauten, hemdsärmeligen Turner mit seinem furchtbaren Südstaaten-Akzent.

Im Finale besiegte Turner die Australier ohne Probleme und erschien bereits sturzbetrunken zur anschließenden Pressekonferenz. Er schaffte es gerade noch, einige verbale Pfeile gegen die Honoratioren des NYYC abzuschießen und ihnen zu sagen, was sie ihn mal könnten, bevor er unter den Tisch fiel.

Für das bevorstehende Fastnet-Rennen versammelte Turner eine erfahrene Crew auf TENACIOUS, der

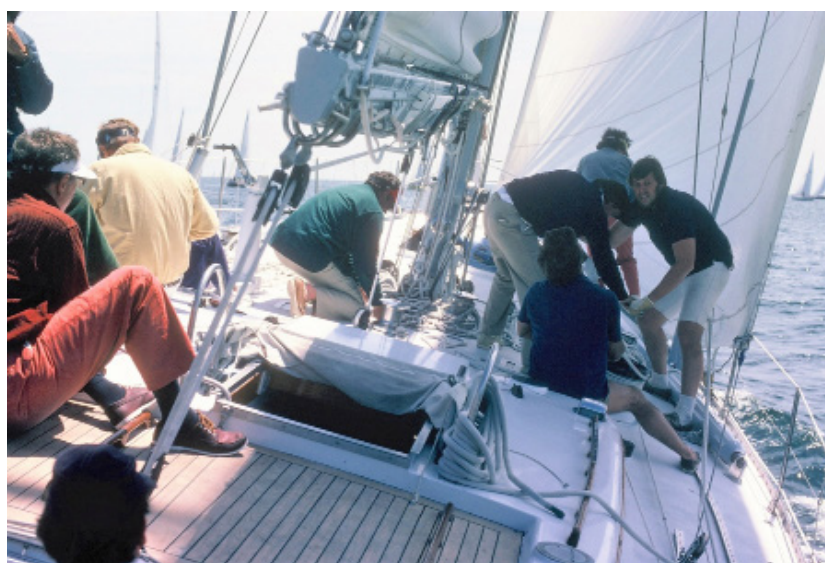


**Ted Turner am Ruder. Er wurde nicht nur durch viele Erfolge in internationalen Regatten berühmt, sondern auch durch markige Sprüche, die immer für eine Schlagzeile gut waren.**

Kern bestand aus denselben Leuten, mit denen er zwei Jahre zuvor schon COURAGEOUS gesegelt hatte. Darunter befanden sich berühmte Namen wie Gary Jobson als Taktiker, Segelmacher Robby Doyle, Ribes Potts als Trimmer sowie Navigator Peter Bowker, der zuvor schon das Sydney-Hobart und Newport-Bermuda in gleicher Funktion gewonnen hatte. Fehlte nur noch Fastnet zum begehrten Triple.

### 605 dramatische Meilen

Das Fastnet Race von Cowes um Fastnet Rock zurück nach Plymouth gehört zu den ältesten Hochseeregatten der Welt und wird im Zweijahresturnus ausgetragen, in jener Zeit markierte es weiterhin die Abschlussregatta des Admiral's Cup, der 2025 seine Renaissance gefeiert hat. 1979 waren bereits die kurzen Rennen im Solent von Starkwind und viel Bruch



**Die große, schwere Yacht erforderte nicht nur im Regattabetrieb eine große Crew. Die großen Genuas wurden über Coffee-Grinder getrimmt, sie ermöglichten es, die Kraft mehrerer Crewmitglieder über eine Winsch einzusetzen.**



Heute steht TENACIOUS als leeres Kasko auf einer Werft in Enkhuizen, umfangreiche Schweißarbeiten am Aluminiumrumpf machten eine Totalsanierung notwendig. Diese sind schon lange abgeschlossen, im nächsten Schritt könnten Finisharbeiten beginnen.

geprägt, für das Fastnet Race gingen aber die meisten Prognosen von eher leichten bis mittleren Winden aus. Insgesamt 303 Teilnehmer sorgten für eine Rekordbeteiligung, von kleinen Halbtonnern und reinen Familienyachten über die hochgezüchteten Admiral's Cupper bis zu großen Maxi-Rennyachten erstreckte sich das Starterfeld.

Nach dem Start im Solent ging es zunächst bei leichtem Wind und gele-

gentlichen Flauten Richtung Land's End, viele Teilnehmer mussten sogar gelegentlich ankern, um im Gegenstrom nicht achteraus zu treiben. Erst nach vielen Stunden setzte sich ein langsam zunehmender Wind aus West bis Nordwest durch, der endlich eine schnellere Reise zum Fastnetfelsen versprach. Auch die Wetterberichte kündigten nun mehr Wind an, einige sprachen sogar von kurzzeitigen Windstärken in der irischen

See. Bis dahin wollte das Gros des Feldes allerdings bereits mit raumem Wind auf dem Rückweg nach Plymouth sein, kein Grund also sich sorgen zu machen.

Einige Zeit später korrigierten die Wetterstationen ihre Angaben dramatisch nach oben, was auf den Booten aber kaum noch jemand mitbekam, denn dort kämpften die Crews mittlerweile mit sich dramatisch verschlechternden Wetterverhältnissen. Innerhalb kürzester Zeit nahm der Wind zunächst auf acht und wenig später auf zehn und mehr Windstärken zu, so dass man mit dem Reffen kaum nachkam. Viele kleinere Yachten versuchten schließlich, nur unter Sturmfock zur Wendemarke zu kreuzen oder ließen sich vor Topp und Takel treiben, um sicher zurück nach Hause zu kommen. Da sich viele von ihnen im Bereich der Labadie Bank befanden, einem Seegebiet, in der die Wassertief von mehreren hundert auf knapp dreißig Meter abnimmt, bekamen sie es dabei mit einer konfusen und sich brechenden See zu tun.

Zahlreiche Yachten wurden von den Wellen um die eigene Achse gedreht, was zahlreiche Verletzte und große Schäden verursachte. Menschen gingen über Bord und konnten nicht mehr geborgen werden, andere litten an Unterkühlung und allge- ▶



Von der ursprünglich sehr soliden Substanz des Schiffes konnte ein großer Teil erhalten werden, allerdings muss das Kasko noch komplett gestrahlt werden.



Am Unterwasserschiff wurde ein großer Teil der Rumpfbeplattung ersetzt, auch hier fehlt noch viel Feinarbeit.

meiner Entkräftung und zahlreiche Crews gingen in die Rettungsinsel, weil sie ihnen sicherer erschien als ein entmastetes und halb geflutetes Boot. Leider erwies sich dies oft als Trugschluss, denn die Rettungsinseln überschlugen sich in der hochgehenden See häufig und boten keinerlei Schutz mehr. Als die ersten Rettungskreuzer und Hubschrauber erschienen, bot sich ihnen ein Bild der Verwüstung, und trotz der bis dato größten Rettungsaktion in britischen Gewässern waren 15 Menschenleben zu beklagen.

Die größeren teilnehmenden Yachten wie CONDOR und KIALOA standen zu dieser Zeit kurz vor Fastnet Rock oder hatten ihn bereits passiert, als das Wetter richtig zuschlug, und liefen nun raumschots auf Kurs zu den Scillies, doch auch dies bedeutete keine Sicherheit. So wurde die deutsche 46-Fuß-Yacht JAN POTT, die am Admiral's Cup teilnahm, von den brechenden Seen über Kopf gedreht. Dies kostete den Mast, die Crew blieb aber glücklicherweise unverletzt.

Der ebenfalls deutsche Admiral's Cupper TINA I-PUNKT verlor das Ruder, beide konnten anschließend Nothäfen anlaufen. Als einziger deutscher Admiral's Cupper schaffte es die RUBIN einigermaßen intakt zurück nach Plymouth.

TENACIOUS lief zu dieser Zeit unter dreifach gerefftem Groß und aus-

gebaumter Fock ebenfalls bereits auf Heimatkurs. Zwischenzeitlich hatte die Crew das Groß komplett geborgen, dennoch loggte die Yacht einen Schnitt von über zehn Knoten, der Windmesser stand häufig bei 60 Knoten am Anschlag.

Obwohl sich die schwere TENACIOUS deutlich besser unter Kontrolle halten ließ als die moderneren „Hochseejollen“ lief auch sie mehrere Male in der Welle aus dem Ruder. Bei einem solchen Querschleier wurde Navigator Peter Bowker, der mit dem Funkpeiler im Niedergang stand, von der überkommenden See quer durch

das Cockpit gespült und verbog das Rad, als es seinen Flug abrupt brach. Er blieb einigermaßen unversehrt, allerdings verschwand das Navigationsequipment auf Nimmerwiedersehen in der Irischen See. Später brach ein Umlenkblock der Schot am Heck mit einer Bruchlast von neun Tonnen, die entfesselte Schot säbelte anschließend ein Bein des Heckkorbes ab.

Trotz der dramatischen Umstände wurde das dreifach gereffte Großsegel beim kleinsten Nachlassen des Windes wieder gesetzt. Nach einigen Stunden, Skipper Turner war gerade unter Deck, bemerkte die Wache, dass sich im losen Tuch entlang des Unterlieks eine beträchtliche Menge Wasser angesammelt hatte, sicherlich einige Tonnen.

Aus Sorge um das Rigg schlug einer vor, das Segel aufzuschneiden, damit das Wasser ablaufen könne. „Wenn Du das machst, reißt Dir Ted den Kopf ab“ war der lapidare Kommentar des Rudergängers. Kurze Zeit später kam Turner wieder an Deck und befahl, die Reffs auszuschütteln, der Wind habe doch deutlich nachgelassen. Es wehte noch mit 50 Knoten ...

Während dieser Zeit im Rennen hatte die Crew laut eigener Aussage am meisten Angst davor, mit einer der zahlreichen anderen Yachten zu kollidieren, die auf Gegenkurs noch immer auf dem Weg zum Fastnet Rock waren oder sich vor Topp und Takel



An Deck wurden nach der Demontage aller Beschlüge und Fenster alle Öffnungen provisorisch verschlossen, das große Luk der Segellast ist bereits erneuert.



**Aas Cockpit ist noch komplett gestrippt, die Steuersäule, das große Rad sowie alle Beschläge sind sorgfältig eingelagert und gehören nach wie vor zum Inventar.**

treiben ließen, häufig ohne eine Person an Deck.

Von dem Ausmaß des Dramas, dass sich um sie herum abspielte, bekamen sie nicht viel mit, auch wurden keine Seenotraketen oder havarierte Yachten gesichtet.

Erst nach dem Einlaufen in Plymouth erfuhren sie davon, dass es zahlreiche Tote gab und viele Yachten noch immer als vermisst gemeldet waren, darunter auch TENACIOUS. Turner interessierte sich indessen vielmehr für seine Platzierung im Rennen. Dies und die wie gewohnt markigen Sprüche („auf der Höhe des Sturms gab es

bei uns Steaks ...“) wurden ihm nicht nur von der internationalen Presse und der Fachpresse, sondern auch von vielen anderen Teilnehmern zu Recht übel genommen.

Generell waren die Ergebnisse des Fastnet Race 1979 anhand der Geschehnisse kaum noch ein Fußnote. Die Australier gewannen den Admiral's Cup, sie hatten es als eines der wenigen Teams geschafft, alle Boote mehr oder weniger Heil über die Zielinie zu bringen, die Einzelwertung nach berechneter Zeit gewann allerdings die TENACIOUS und wurde damit zur Legende.

## Globetrotter

Wenige Jahre später verkaufte Turner die mittlerweile sehr betagte S&S-Konstruktion. Der neue Eigner taufte sie auf den neuen Namen WAR BABY und segelte sie zunächst weiter auf einigen Regatten, allerdings war hier ihre Zeit nun endgültig abgelaufen. Statt dessen ging die Yacht nun als Fahrtenschiff auf eine mehrjährige Weltumseglung, die sie bis in die Arktis und Antarktis führte.

Im Anschluss wurde sie, mittlerweile stark renovierungsbedürftig, erneut verkauft, diesmal in die Niederlande. Der neue Eigner entschloss sich zu einer Kernsanierung und betraute eine kleine Werft in Enkhuizen mit den erforderlichen Arbeiten. Dazu wurde der Rumpf zunächst entkernt, die komplette Einrichtung demontiert und das Deck von allen Beschlägen und Anbauten gestrippt.

Was übrig blieb, war nur noch ein Kasko, an dem dann umfangreiche Metallarbeiten durchgeführt wurden. Der Aluminiumrumpf hatte über mehr als 30 Jahre deutliche Korrosionsschäden entwickelt, so dass nicht nur große Bereiche des Unterwasserschiffes neu beplattet werden mussten, auch zahlreiche Spanten und andere strukturelle Elemente wurden erneuert, bis Rumpf und Deck strukturell wieder hergestellt waren. Zeitgleich wurde das ►



**Trotz guter Substanz sind noch unzählige Arbeitsstunden zu investieren, bevor die Yacht wieder in neuem Glanz erstrahlen kann.**



**Viele originale Interieurelemente wurden erhalten und aufgearbeitet.**



Auch im Inneren des Rumpfes hatten der Zahn der Zeit und reichlich Korrosion ihre Spuren hinterlassen. Auch das Kollisionschot im Vorschiff sowie zahlreiche Spanten wurden bereits erneuert.



Das Interieur wurde ausgebaut, um neue Elemente an alte Sektionen anzupassen. Viele weiße Flächen mit hölzernen Umleimern sorgen für ein klassisches Ambiente.



Auch das Deck und der Aufbau der Aluminium-Spantenkonstruktion wurden bereits an vielen Stellen überarbeitet und verstärkt.



Das Kasko zeigt eine klassische Bauweise mit einem sehr dicht stehenden Spantengerüst, was für einen sehr stabilen und verwindungssteifen Rumpf sorgt.



Auch im Kielbereich wurde die Struktur gründlich saniert, zusätzlich soll der Kielsumpf aufgedoppelt werden, bevor der Bleikiel wieder montiert wird.

Interieur wo möglich renoviert oder nach zeitgenössischen Plänen neu gebaut, um den Charakter der Yacht möglichst originalgetreu zu erhalten. Bevor es an die Finisharbeiten des Kaskos gehen sollte, wurde weiterhin die technische Ausrüstung der Yacht unter Deck nach modernen Standards neu geplant sowie das komplette Rigg von Southern Spars überholt und gewartet.

Leider ging dem Eigner das Geld aus und das Projekt kam zum Stillstand. Ein Dornröschenschlaf, in dem sich TENACIOUS bis heute befindet. Die Yacht steht aufgebockt vor der Werft in Enkhuizen, in der Halle daneben findet sich die komplette Ausstattung einschließlich des Interieurs, des Perkins-Diesels sowie der vollständigen Decksausrüstung, die beiden Coffee-Grinder eingeschlossen.

Zu dem Bausatz im Maßstab 1:1 gehören weiterhin das massive Rigg sowie unzählige Segel, auch der Kiel findet sich auf dem Gelände. Das Ganze für 49.500 Euro, Verhandlungsbasis. Klingt nach einem Schnäppchen? Vermutlich nur für jemanden mit extrem tiefe Taschen, denn allein die noch zu leistenden Arbeitsstunden dürften in die Tausende gehen. Hierbei ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, inwieweit die alte Konstruktion nach neuen Maßstäben in Bezug auf aktuelle Energiesysteme, Komfort und Handling modernisiert werden soll.

Die über 18 Meter lange Zwanzigtonnenyacht wurde in der Vergangenheit mit zahlreichen versierten Personen an Bord gesegelt, auf Regatten waren nicht selten bis zu 15 Crewmitglieder an Bord. Um sie zukünftig effektiv und vor allem sicher auch mit wenigen Händen zu bewegen, ist moderne Technik mit elektrischen Winschen, Strahlrudern und einiges mehr nötig. Unter Komfortaspekten sind heute Klimaanlage, Heizungssysteme und vieles mehr Standard, ebenso Antrieb und Energiemanagement nach nachhaltigen Gesichtspunkten. All dies würde die Kosten des Refits neben den rein bootsbauerischen Arbeiten natürlich weiter in die Höhe treiben. Falls sich so jemand findet, biete ich mich hiermit schon mal als Crew an, egal wann und wo ... 