



Augenweide. Die IOR-Vermessung
hat mitunter auch sehr schöne,
stimmige Linien hervorgebracht

VON EDLER SCHÄRFE

Rettung in letzter Minute: Eine Zeitzeugin der legendären IOR-Epoche feiert eine glanzvolle Auferstehung. Umfangreich restauriert, darf die „TABASCO V“ heute wieder segeln – und gewinnt sogar Regatten



Edel. Der Rumpf wurde überfurniert und naturlackiert. Früher war die Schale weiß



In der riesigen Hafenanlage von Antibes in Südfrankreich ist die „Tabasco V“ unschwer auszumachen. Sie ist hier nämlich so ziemlich das einzige Schiff, welches eine Voll-Persenning trägt. Bootsmann Pierre Criscolo pellt das edle Stück gerade aus seiner schützenden Hülle. Der Franzose mit italienischen Wurzeln hat

auf der „Tabasco V“ schon fast sein halbes Leben verbracht – seit Beginn in den frühen achtziger Jahren gehört er zur Stamm-Mannschaft. Er kennt am Boot jede Schraube, weil er sie alle mindestens einmal kontrolliert oder nachgezogen hat. Er weiß genau, wo er nachsehen und ansetzen muss, falls an Bord mal etwas nicht funktionieren sollte. Zusammen mit seiner Frau Marie kümmert sich der

Vollblut-Segler vor Ort liebevoll um „sein Baby“, wie er sagt – fast so, als wäre es aus Fleisch und Blut.

Dieser Umstand lässt den eigentlichen Eigner ruhig schlafen, der nicht namentlich genannt werden möchte. Ein Wunsch, den man akzeptieren kann, schließlich geht es in erster Linie ja auch ums Schiff und nicht um seinen Besitzer. 2014 hat der Schweizer vom

FÜR OPTIK UND FUNKTION



FREUDE AN KLEINIGKEITEN Edles Steuerrad mit Intarsien, Lederschutz auf den Relingstützen, versenkbare Klampen mit Schriftzug

DAS BESTE IST GERADE GUT GENUG

Gleiches Layout, neue Hardware – jeder einzelne Beschlag an Deck wurde ersetzt. Nur die Steuersäule ist NOCH EIN ORIGINAL



WIRKSAM

Das schlanke IOR-Rigg wird mit Backstagen und Unterbackstagen getrimmt. Den Umgang damit muss man aber verstehen



DIE RETTUNG KAM IN LETZTER MINUTE. DAS SCHIFF WAR FAST EIN WRACK

Bodensee die „Tabasco V“ in einem ziemlich heruntergekommenen Zustand in Cannes übernommen und gleich mit nach Hause gebracht. Per Lkw wurde das Schiff nach Kreuzlingen zur Bootswerft Heinrich geschafft und dort während beinahe zwei Jahren einer fast erschöpfenden Komplett-Überholung unterzogen. Von Anfang an war klar, dass der Eigner das Schiff danach auch wieder nach Südfrankreich legen würde. „Weil es einfach dorthin gehört“, sagt er selbst.

Konstruiert im Büro von Joubert/Nivelt in La Rochelle, wurde die „Tabasco V“ 1981 in der Werft von Hermann Egger in Saint Aubin am Neuenburger See in der Schweiz gebaut. Chantiers Egger war zu dieser Zeit eine der ersten und besten Adressen für die Fertigung von leichten und formverleimten Regattaschiffen aus Mahagoni. Unter anderem entstand dort der Zwölfer „France 1“, mit dem Frankreich 1974 und 1977 um den America's Cup segelte. Auch die „Tabasco V“ wurde bei Egger in formverleimter Konstruktionsweise gebaut, und zwar als Zweittonner und unter

IOR-Vermessung (International Offshore Rule). Die Zweittonner galten zu ihrer Zeit als die größten und auch schnellsten Schiffe im Yachtsport, die Maxis einmal ausgenommen. Nach aktuellen Maßstäben wären die Zweittonner von damals heute vielleicht am ehesten mit der TP52-Klasse vergleichbar.

Kein Wunder also, dass sich entsprechend schillernde, wichtige und offenbar auch gut betuchte Persönlichkeiten für die Klasse interessierten. Wie zum Beispiel André Tanaka, der die „Tabasco V“ nach seinen ganz eigenen Wünschen und Vorstellungen

hat fertigen lassen. Der in Cannes wohnhafte Japaner hat für das mächtige Technologie-Unternehmen Fujifilm das Europa-Geschäft geleitet, wofür er auf seinen Spinnakern jeweils auch plakativ Werbung zu machen pflegte.

André Tanaka und seine „Tabasco V“ wurden in Cannes und Antibes zu Berühmtheiten. Das Schiff war bei sämtlichen Regatten in der Region dabei und galt als nahezu unschlagbarer Dauer-Abräumer auf den Bahnen. Viele Segler der Region hatten auf dem Schiff über die Jahre ihre sportlichen Sporen verdient, so zum Beispiel auch Pierre Criscolo.

Tanaka und seine Leute segelten das Schiff intensiv und auch erfolgreich bis vor sieben Jahren, als der Kommandant im Alter von stattlichen 90 Jahren für immer von Bord ging. In seinem Testament ließ er verkünden, dass die „Tabasco V“ der verbleibenden Stammmcrew überschrieben werden sollte, um auf diese Weise den Fortbestand des Schiffs zu sichern.

Leider aber fehlte es der neuen Eigner-Gruppe dann doch an finanziellen Mit- ➔



Wohnlicher. Die Koje im Vorschiff wurde erst nachträglich eingebaut

HOLZ IM ÜBERFLUSS. KUNSTSTOFF IST AN BORD EIN FREMDKÖRPER

SPEZIALITÄTEN EN MASSE

teln und auch an der Zeit, um das aufwändige und sehr kostenintensive Projekt weiterhin am Leben zu halten; das Schiff drohte zu verwallen.

Doch dann kam, zum Glück, die rettende Hand aus der Schweiz.

Seit 2016 nun liegt die „Tabasco V“ – frisch restauriert und in neuem Glanz – wieder an ihrem Platz im Hafen von Antibes. Und selbst eingefleischte Kenner der lokalen Szene müssen schon sehr genau hinsehen, um das berühmte Schiff auf den ersten Blick wieder zu erkennen. Bei der Bootswerft Heinrich am Bodensee hat der Zweitonner eine wunderbare Verwandlung durchlaufen. Der Rumpf wurde komplett mit Mahagoni-Furnieren überzogen und hochglanzlackiert. Das Deck und den Aufbau ziert jetzt eine schöne Teakholz-Auflage.

Die gesamte Decksausstattung, alle Beschlüge und Schotschienen, sämtliche Klemmen und Blöcke sowie das gesamte laufende Gut wurden ersetzt. Und zwar kompromisslos mit den besten und edelsten Anbauteilen, welche die gehobenen Sortimente der Ausstatter hergeben. Gespart wurde an nichts, und getauscht wurde ausnahmslos alles – bis auf die Steuersäule.

Das Originalrigg aus Aluminium war schon in den Neunzigern einer offenbar sehr couragierten Sturmfahrt zum Opfer gefallen. Danach wurde der Mast durch ein hohes, aber auch dünnes Kohlefaser-Profil mit drei ungepfeilten Salingspreizen ersetzt. Das typische IOR-Rigg wurde im Rahmen des Re-



BESONDERS

Treibstofftank unter dem Niedergang, Heiligenplakette als Glücksbringer, verstellbarer Mastfuß auf dem Kajütboden



fits in Kreuzlingen ebenfalls komplett neu ausgerüstet und zudem weiß lackiert. Der Mast ist augenscheinlich recht flexibel und muss daher beim Segeln immer aktiv getrimmt werden. Dafür stehen Backstagen und Unterbackstagen sowie ein kräftig dimensioniertes Achterstag mit Hydraulikspanner zur Verfügung.

Das filigrane Rigg ist vor allem beim Wenden und Halsen recht anspruchsvoll und erfordert viel Aufmerksamkeit. Die vielen Trimmmöglichkeiten bergen aber auch großes Potenzial. Wer es versteht, damit umzugehen, hat die Vorteile auf seiner Seite. Denn der toppgetakelte Mast lässt sich fast in jede beliebige Biegung zwingen, womit die Profiltiefen von Großsegel und Genua bestens kontrollierbar sind. Segeln auf der „Tabasco V“ bedeutet eben auch Yachtsport alter Schule.

Trotzdem: Ganz und gar alles ist doch nicht mehr wie früher. André Tanaka segelte die „Tabasco V“ noch mit verschiedenen großen Spinnakern. Der neue Eigner hat sich anders entschieden, auch weil er bisweilen mit kleiner Crew oder auch mal ganz allein unterwegs sein möchte. Das Vorstag wurde deshalb einen halben Meter zurückversetzt, um einen Gennaker oder einen Code Zero an der Bugspitze anschlagen zu können. Auf einen Bugspriet hat der Schweizer ganz bewusst verzichtet, schon allein aus optischen Gründen.

Der absolute Blickfang an Bord ist das mächtige Steuerrad, gefertigt aus mehrfach verleimtem Edelholz, sichtbaren Kohlefaserverstärkungen und elegant geschwunge-



Speziell. Ins Schiff kommt man durch ein Schiebeluk auf dem Kajütdach. Der Salontisch lässt sich wegklappen



Abgeschottet. Die Navigationszentrale im Achterschiff ist mit dem Salon nur durch eine Tür verbunden

nen Speichen. Dazu ist der Schiffsname „Tabasco V“ als Intarsie in die Radnabe eingelassen. Es ist ein Glanzstück handwerklicher Arbeit und sicher auch ein signifikanter Posten im Budget. Das Rad ist aber nicht nur schön anzusehen, sondern zugleich geschmeidig zu bedienen.

Mit der achtern ziemlich stark eingeschnürten Wasserlinie und dem schlanken Heck ist die „Tabasco V“ vor allem ein sehr guter Kreuzer. Hart am Wind heißt demnach auch die Paradedisziplin bei einer leichten Brise um zehn Knoten Stärke mit der großen Genua und dem schlanken Großsegel. Nahezu lautlos reißt die Strömung noch unter der Achterkante des Hecks ab, und der IOR-Rumpf zeichnet ein schmales, ruhiges Kielwasser ins azurblaue Nass. Das fühlt sich gut, stimmig und schnell an



ERFOLGSVERWÖHNT

In den achtziger Jahren holte sich die „Tabasco V“ als IOR-Zweitonner die Pokale ab

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Joubert/Nivelt
Rumpflänge	12,40 m
LWL	10,08 m
Breite	3,88 m
Tiefgang	2,36 m
Gewicht	7,25 t
Segelfläche am Wind	90,8 m ²

und dazu so ganz anders als beim Segeln mit modernen Konstruktionen, wo die breiten Hecks meist ein breites Band sprudelnder Unruhe nach sich ziehen.

Zugegeben: Das Layout im Cockpit ist nicht besonders praktisch. Nach heutigen Erkenntnissen würde man vielleicht die Steuersäule weiter achtern einbauen, um davor mehr Platz für das Bedienen der Schoten zu haben. Und auch auf die markante, aber ziemlich nutzlose Sitzbank, welche sich achtern wie eine geschwungene Brücke über das Cockpit spannt, würde man wohl eher verzichten. „Aber die gehört nun mal zum Schiff, und man gewöhnt sich tatsächlich schnell daran“, versichert Bootsmann Pierre Criscolo.

Eine weitere Besonderheit: Unter Deck gelangt man nur durch ein Schiebeluk mitten oben auf dem Kajütdach; einen herkömmlichen Niedergang am Cockpit gibt es

Glatt. Das schlanke Heck lässt kaum Verwirbelungen im Heckwasser zurück



KAUM EIN TEIL AM BOOT, WELCHES NICHT RESTAURIERT WORDEN IST

nicht. Der weit nach vorn gezogene Niedergang, der sich aus der Trennung von Salon und der Navigationszentrale achtern im Schiff ergab, war bei IOR-Rennyachten der damaligen Zeit nicht ungewöhnlich. Auch bei der „Tabasco V“ ist das so, mehr noch: Ein durchgängiges Schott trennt unter Deck beide Sektionen vollständig voneinander ab. Durch eine Tür gelangt man vom Salon nach hinten an den Arbeitstisch. Nur eine kleine wasserdichte Luke ermöglicht es dem Navigator, unterwegs direkt mit der Mannschaft im Cockpit zu kommunizieren.

Der Innenausbau der „Tabasco V“ entspricht in weiten Teilen dem Original-Interieur. Im Vorschiff, wo früher ausschließlich die Segel lagerten, hat die Heinrich-Werft nun zusätzlich eine Doppelkoje eingebaut. Zusammen mit den Sofas im Salon, zusätzlichen Rohrkojen seitlich und den beiden Liegeflächen im Achterschiff können jetzt bis zu acht Personen an Bord übernachten, die komplette Regattamannschaft also. Zudem wurde das Interieur in einigen Details modifiziert. So war es Herrn Tanaka wohl wichtig, im Anschluss an die schweißtreibende Regatta auf seinem Boot duschen zu können. Die Nasszelle wurde entsprechend großzügig

gestaltet. Jetzt ist der Bereich umgebaut und für die alltäglicheren Ansprüche besser ausgestattet.

Das Gleiche gilt für die übrigen Bereiche: Im Rahmen der Komplett-Überholung hat die Werft auch repariert und aufgefrischt, wo immer nötig. Der intensive Regattabetrieb und die salzhaltige Feuchtigkeit haben innen ebenfalls ihre Spuren hinterlassen. So mussten fast alle Holzteile unter Deck einen komplett neuen Lackaufbau erhalten. Zudem wurden sämtliche Bodenwrangen ersetzt und viele der Spanten neu eingepasst. Auch unter Deck präsentiert sich das Schiff jetzt wieder wie aus einem Guss und in makelloser Schönheit.

Die Mission, die „Tabasco V“ vor dem fast sicher scheinenden Untergang zu retten, ist vollendet – eine schöne und zugleich

durchaus seltene Zeitzeugin der IOR-Epoche feiert ein prächtiges Comeback. Das Schiff soll nicht nur als glanzvolles Exponat an längst vergangene Zeiten erinnern, sondern auch den sportlichen Geist jener Ära ausstrahlen. Dafür hat die „Tabasco V“ mit- samt ihrem Eigner am Mittelmeer auch eine geeignete Plattform zur Verfügung: die Pannai Classic Yachts Challenge.

Die beliebte Klasse „Spirit of Tradition“ bringt in dieser Serie jene Yachten zusammen an eine Startlinie, die nach 1970 gebaut worden sind, über klassische Linien verfügen und auf denen dennoch mitunter auch moderne Materialien und Techniken zu finden sind. Die „Tabasco V“ hat in dieser Saison gleich an drei großen Regatten innerhalb der Serie teilgenommen – und zwei davon mit einer überzeugenden Leistung gewonnen.

Tabasco kennt man als scharfe Chilisauce, welche einem die Tränen in die Augen treiben kann. Die „Tabasco V“ schafft das auch, wenn sie jetzt frisch und liebevoll restauriert in edler Schönheit vor der südfranzösischen Küste kreuzt. So gesehen könnte der Schiffsname wohl kaum passender gewählt sein.

MICHAEL GOOD