

EINTONNER-POKAL 1975: »GUMBOOTS« MIT DEN SIEBENMEILEN-SCHRITTEN

Mit fünf dritten Plätzen wurde der deutsche Eintonner „Gumboats“ (Eigner Peter Westphal-Langloh, Lübeck) Vize-Weltmeister in der Eintonner-Klasse. Bereits im vergangenen Jahr gewann „Gumboats“ — damals noch mit englischer Besatzung — den Pokal vor Torquay in England.

Sieger der Pokalregatten 1975 wurde die amerikanische Yacht „Pied Piper“, ebenfalls eine Doug-Peterson-Konstruktion, mit dem Ex-Starboot-Weltmeister Lowell North an der Pinne. Dieses ganz neue Schiff war einige Zentimeter kürzer als „Gumboats“, dafür jedoch wesentlich leichter und mit größerer Segelfläche. Den dritten Platz belegte „America Jane III“, gezeichnet vom dem Australier Scott Kaufmann.

Zwanzig Eintonner gingen vor Newport an den Start. Als zweites Schiff unter deutscher Flagge segelte „Andiamo Robin“, eine Hood-Konstruktion, die von dem in den USA lebenden Hamburger Joachim Schulz-Heik gechartert worden war.

Zwölf der gemeldeten Eintonner stammten vom Reißbrett Doug Petersons, zwei hatte Ron Holland gezeichnet, ebenfalls zwei stammten von S&S und jeweils einer von Scott Kaufmann, Ted Hood und Dick Carter.

Für uns, die „Gumboats“-Crew, begann das Amerika-Abenteuer unmittelbar nach den Admiral's-Cup-Regatten. (Die Kerncrew stammte von dem Admirals-Cupper „Pin-

ta“.) Das Schiff mußte innerhalb der Vermessungstoleranzen in ein Leichtwetterschiff verändert werden, denn leichte Wetterbedingungen erwarteten wir vor Newport.

Die Tage bis zum Start der ersten Regatta wurden dazu benutzt, das Schiff vollständig auszurüsten und das Regattagebiet, soweit möglich, kennenzulernen. Als Wendemarken auf den Küstenregatten dienten feste Fahrwassertonnen, die dazu noch alle gleich aussahen und dicht beieinander lagen.

Gegen die inzwischen eingetretene Konkurrenz machten wir einen ganz unscheinbaren Eindruck, so daß unsere Erwartungen mehr und mehr sanken. Geplant gingen wir an den Start zur ersten Regatta, der zunächst wegen Flaute um einige Stunden verschoben werden mußte. Dann klappete es gleich beim ersten Versuch. Auf der Startkreuz kamen wir nur schlecht zu recht und gingen ziemlich ernüchtert als 14. um die erste Tonne. Doch nun ging die Jagd los. Besonders auf den Kreuz-Kursen holten wir stark auf und lagen im Ziel schließlich knapp — nach vorn und nach hinten — an dritter Stelle. Sieger „Pied Piper“, zweiter „Kindred Spirit“.

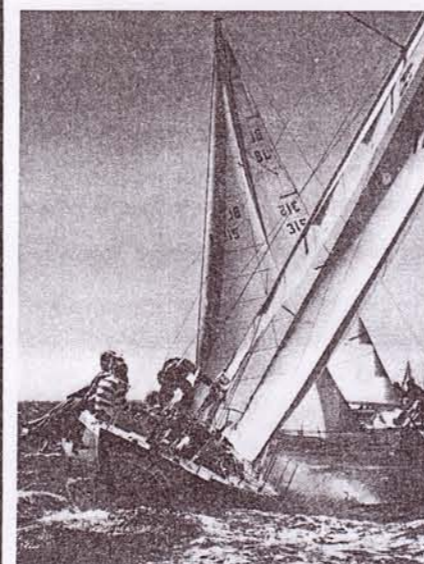
Einen folgenschweren Ausrutscher leistete sich „America Jane III“, die nur einen 15. Platz erreichte und sich damit, wie sich später herausstellte, um den zweiten Platz der Gesamtwertung brachte.

Am zweiten Tag stand wieder eine Inshore-Regatta mit olympischem Kurs an. Es hatte inzwischen gehörig aufgefrischt. Die erste Tonne sah „Gumboats“ ganz vorn, doch bis ins Ziel gelang es „America Jane III“ und „Silver Apple“, die von FD-Goldmedaillen-Gewinner Rodney Patisson aus England gesteuert wurde, uns auf Platz drei zu verweisen. Nach der Rückkehr in den Hafen erwartete „Kindred Spirit“ und „Gumboot“ eine besondere Unannehmlichkeit: Sicherheitsüberprüfung! Folge: Protest der Wettfahrtleitung gegen beide Schiffe wegen unvorschriftsmäßiger Wassertanks. Nach endlosen Verhandlungen entschied ein weiser Spruch der Jury den Fall. Für beide Schiffe gab es eine Zeitbestrafung von einer halben Sekunde pro Meile, also insgesamt 11 Sekunden. Damit hielten beide Yachten ihren Platz.

Erleichtert ging es am dritten Tag zur 160-Meilen-Regatta, die sich als sehr anstrengend erwies. Start bei Flaute. Nach zahlreichen Winddrehungen hatte sich „America Jane III“ bald an die Spitze gesetzt. „Gumboats“ folgte in einigem Abstand.

Auf dem folgenden Kurs, nach der ersten Tonne, fuhren wir unter Starcut Höhe, während der Rest auf die angesagte Winddrehung hoffte und abfiel. Doch der Wind schlief ein und kam als Seewind, der uns zuerst erreichte, wieder. Nur „Pied Piper“ und „Jane“ lagen an der Tonne noch vor uns,

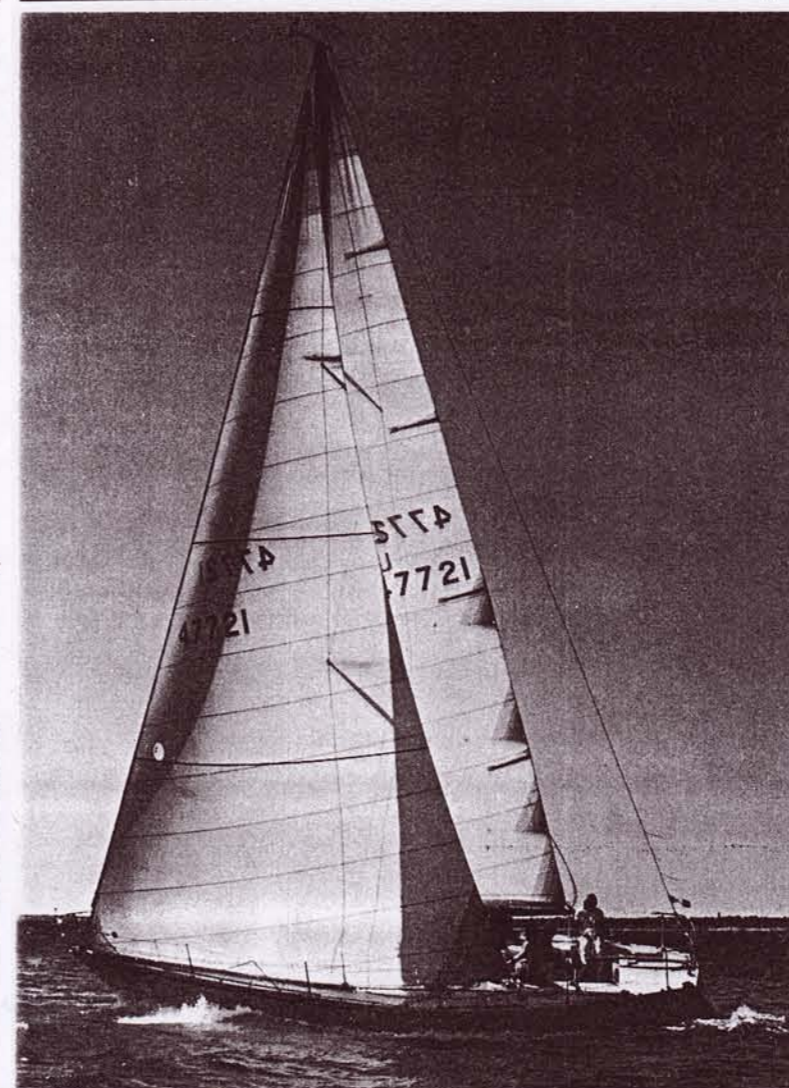
Sieger des Eintonner-Pokals 1975 wurde die Peterson-Konstruktion „Pied Piper“ mit Lowell North an der Pinne.



„Kindred Spirit“, ebenfalls eine Peterson-Konstruktion, war immer in der Spitzengruppe zu finden und landete auf Platz vier.

Fotos: Stanley Rosenfeld

eine Reihenfolge, die sich bis ins Ziel nicht mehr änderte. Was sich jedoch auf den restlichen 90 Meilen der Regatta abspielte, war ein echter Segel-Krimi. Totenflaute, verrückte Winddrehungen, dichter Nebel, Stockfinsternis, alles, was ein Seglerherz begehrt. Es war die Stunde der Navigatoren. „Wildwood“ und „Mach II“ machten Bekanntschaft mit der Felsenküste und zogen sich erheb-



Der deutsche Eintonner „Gumboats“ ersegelte beim Eintonner-Pokal auf dem „America's Cup“-Revier vor Newport/Rhode Island in den USA einen überraschenden zweiten Platz in der Gesamtwertung. Gegen eine zwar kleine, aber dafür extrem starke Konkurrenz vermochte sich die „Gumboats“-Crew mit dem fast ältesten Schiff als einzige Ausländer durchzusetzen. Hajo Andresen, der an Bord der „Gumboats“ segelte, berichtet.

Zu einem nie erwarteten Erfolg kam die „Gumboats“ aus Lübeck in den USA. Fünffmal der dritte Platz brachte ihr die Vize-Weltmeisterschaft.



„Gumboats“-Crew: (von links) Günther Hahnenfeld, Navigator Mike Iwand, Hajo Andresen, Skipper Berend Beilken, Stefan Lehnert, Eigner Peter Westphal-Langloh, Jürgen Schwern.

Unsere Spitzengruppe, der sich noch „Vamp“ angeschlossen hatte, fand die Tonne auf Antrieb — im Gegensatz zu den folgenden Schiffen, denn nachdem wir die Tonne gerundet hatten und unter Sturm-Starcut loszogen, kamen die Verfolger aus allen Himmelsrichtungen auf die Tonne zugegellt. Die nächsten 40 Seemeilen wurden zu einem wilden Surfritt, bis unser Sturm-Starcut aus den Lienen flog. „America Jane III“ hatte jetzt ihre Sternstunde und zog weit davon. Wir gingen schließlich in einer Gewitterbö für kurze Zeit auch noch an „Pied Piper“ vorbei, wurden im Ziel allerdings nach 300 Seemeilen um rund zwei Minuten von dem Konkurrenten geschlagen. Drei Schiffe gaben die Regatta auf.

„Gumboats“ ist nach wie vor bei Wind einer der schnellsten Eintonner der Welt; die Leichtwetter-Eigenschaften wurden zudem erheblich verbessert. Zu Beginn der Saison hatte „Gumboats“ einen kompletten Satz neuer Beilken-Segel erhalten.

Im Gegensatz zum Segeln beim Admiral's Cup hat uns das vergütungslose Segeln, Schiff gegen Schiff, sehr gut gefallen. Es ist bestimmt nicht der letzte Eintonner-Pokal, an dem wir teilgenommen haben.

Schade nur, daß das Interesse in der amerikanischen Presse so gering war. Man muß wohl doch Zwölfer segeln... (Ergebnisse siehe „Von den Regattabahnen“)

liche Beschädigungen zu. Allgemein wurde der Ruhetag begrüßt.

In der letzten Dreiecksregatta, bei der wir hinter „Pied Piper“ und „America Jane III“ wieder den dritten Platz belegten, gab es eine harte Kollision zwischen „Silver Apple“ und „America Jane III“ (Wegerecht), wobei beide Schiffe erheblich beschädigt wurden.

In der abschließenden 300-Meilen-Regatta fehlten

dann schon eine ganze Reihe von Yachten, darunter „Something Extra“, eine neue Carter-Konstruktion, die nie richtig in Fahrt gekommen war, und „Andiamo Robin“, die durch schlechte Plätze in den Vorregatten demoralisiert schien.

Es wurde auch prompt die schwerste aller Regatten, was den Wind angeht. Stärke 7 bis 8 und eine ruppige See machten dem Feld der Eintonner schwer zu

schaffen. Die erste Tonne wurde nach 80 Meilen Kreuz nachts um 01.00 Uhr gerundet, zunächst von „Pied Piper“ und kurz darauf von „Gumboats“. Hauptkonkurrent „America Jane III“ lag an dritter Stelle. Es folgte ein 100-Meilen-Halbwinds-Kurs nach Nantucket. Unter Reacher und Großsegel war das Schiff einigermaßen gut zu halten, für den Steuermann allerdings eine harte Arbeit.

