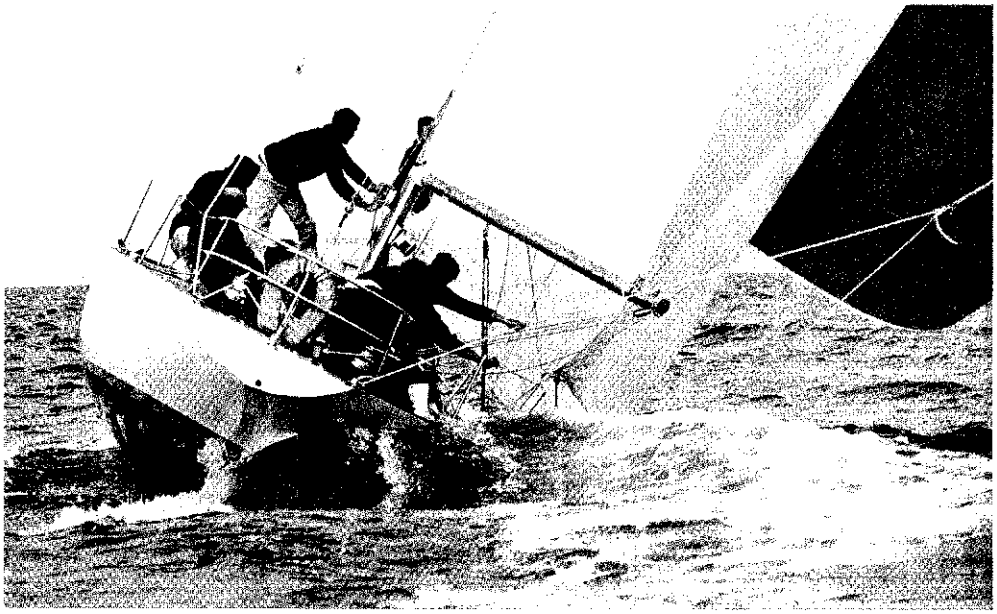


Deutsche Carter-Jacht **„Optimist"**, Konstrukteur **Carter**: Das Kaninchen rannte allen davon

SEGELN

JACHTBAU

Länge läuft

Der Vertrag war ungewöhnlich: Auftraggeber war ein segelnder Architekt aus München, Auftragnehmer ein segelnder Rationalisierungs-Fachmann aus USA. Der Auftrag: Konstruktion einer schnellen Hochseejacht zum Kampf um eine der begehrtesten Trophäen des Hochseerennsports, den sogenannten Ein-Tonner-Pokal.

Das Risiko schien groß. Denn Rationalisierungs-Experte Dick Carter war kein gelernter Jacht-Konstrukteur. Der Einsatz war hoch — 120 000 Mark kostete den Münchner Architekten Georg Köhler die ungewöhnliche Jacht, die nach Carters Plänen gebaut und auf den Namen „Optimist" getauft wurde. Und doch lohnte er: Vor Le Havre segelte die „Optimist" einem Feld von 19 ausländischen Jachten davon — zum sensationellsten deutschen Sieg in einer Hochsee-Regatta.

Mit dem Ein-Tonner-Pokal, einem aus massivem Silber gehämmerten zehn Kilogramm schweren Cup, kehrte Köhler nach Deutschland zurück. Das war 1967. Der junge (35) Außenseiter Carter hatte den modernen Jacht-Bau endgültig revolutioniert.

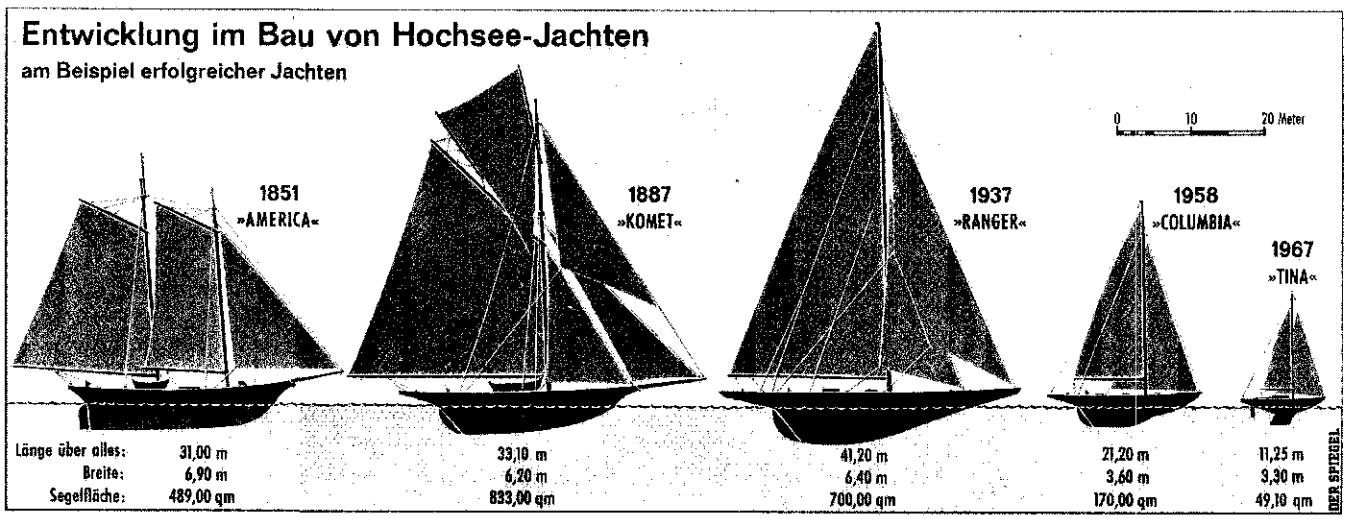
Im kommenden Monat muß der Münchner Architekt die Trophäe vor Helgoland verteidigen. Außer der „Optimist" dürfen zwei weitere Jachten für Deutschland starten. Sechs Ein-Tonner segelten am vergangenen Wochenende vor Helgoland um die beiden Freiplätze.

„In diesem Jahr bin ich noch optimistischer", versicherte derweil der Steuermann der „Optimist", der Bremer Segelmacher Hans Beilken, über die deutschen Cup-Chancen des Jahres. Denn die „Optimist" repräsentiert zur Zeit die modernste Entwicklungsstufe in der Geschichte des Jacht-Baus, die vor 150 Jahren an der amerikanischen Ostküste begann.

Damals hatten die Lotsen angefangen, aus plumpen Kuttern schnelle Segel-Jachten zu entwickeln. Denn den Lotsen-Sold kassierte, wer als erster bei einem einlaufenden Fracht-Segler längsseits ging. Die berufliche Rivalität verschaffte den amerikanischen Jacht-Konstrukteuren einen Vorsprung, den sie bis jetzt behaupteten.

Ihre Überlegenheit bewiesen die US-Segler erstmals 1851: Zur ältesten See-Regatta vor der Insel Wight kreuzte die kohlrabenschwarze US-Schonerjacht „America" auf. Lotsen-Kapitän Richard Brown und seine Crew deklassierten 17 englische Jachten und Kutter. Sie holten den — nach dem Siegerschiff benannten — „America's Cup" in die USA.

Nach dem Erfahrungssatz „Länge läuft" streckten die Konstrukteure damals ihre Jacht-Rümpfe extrem lang;



Stabilität verschafften sie den Booten durch mehr Tiefgang. Zugleich verengten sie den Unterwasserteil zum bleibeschwerten Kiel hin. So verminderten sie durch weniger Unterwasser-Fläche den Wasserwiderstand.

Gegen Ende des letzten Jahrhunderts waren die Renn-Jachten „zu Maschinen geworden", wie der französische Segel-Autor Jean Michel Barrault schrieb, „auf denen die Maßlosigkeit triumphiert. Diese Fahrzeuge sind riesig und großartig in ihrer Verstiegenheit, und sie werden sich von jetzt ab immer ähnlicher": riesige Takelagen, unter denen die schmalen, langen Rümpfe fast verschwanden.

Die amerikanische „Reliance" des Baujahres 1903 schließlich trug 1500 Quadratmeter Tuch — die größte Segelfläche, die je ein Mast zu halten hatte. Bis zu 70 Mann stark war die Mannschaft aus bezahlten Berufsseeleuten, die der Skipper anheuern mußte, wenn er in See gehen wollte.

Miserabel aber waren die See-Eigenschaften der maßlosen Segel-Monster. Wenn es frischer wehte, verständigten sich die Eigner lieber, das Rennen ausfallen zu lassen. Nach dem Ersten Weltkrieg endlich hatten sich die See-Ungeheuer überlebt wie einst die Dinosaurier. Der Trend zu kleineren und billigeren, aber hochseetüchtigen Schiffen, die von einer kleinen Amateur-Crew hart gesegelt werden können, setzte sich nach dem Zweiten Weltkrieg endgültig durch.

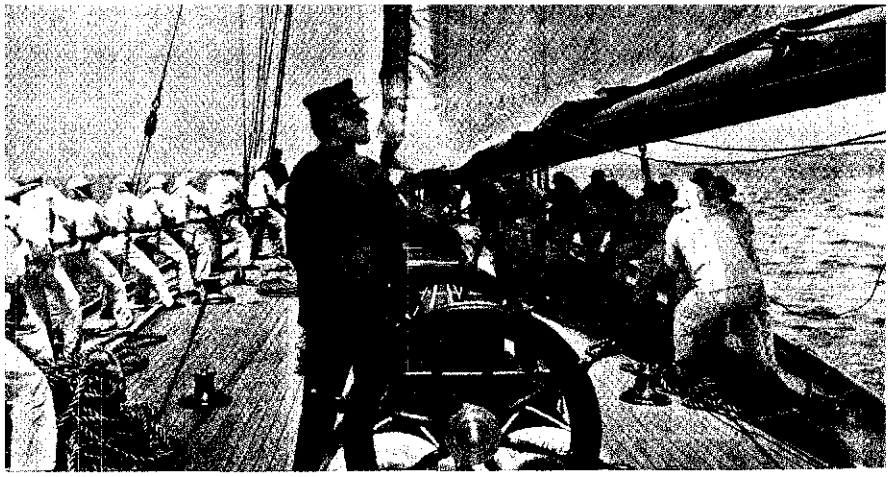
Aber so sehr die Konstrukteure ihre Hochsee-Jachten in den dreißiger, vierziger und fünfziger Jahren auch weiterentwickelten — das Unterwasserschiff, dessen Form für die Geschwindigkeit des Schiffes ausschlaggebend ist, blieb im Prinzip stets gleich: ein langer, durchlaufender Kiel, an dessen Ende das Ruder saß. Bis Anfang der sechziger Jahre Außenseiter Carter die Revolution auf dem Reißbrett vorantrieb.

Der amerikanische Rationalisierungs-Ingenieur, der mit Ehefrau und drei Töchtern in Nahant lebt, hatte drei Jahre lang nur Jollen gesegelt.

„Das Geschäft ist mein Hobby", gestand Carter Freunden, „das Segeln meine Berufung." Unbefriedigt vom Schippern auf Binnengewässern, drängte er nach Segel-Taten auf hoher See. Ein geeignetes Boot, seine erste Jacht-Konstruktion, zeichnete sich Carter selber: die „Rabbit" (Kaninchen).

Carter vermengte zwei vermeintlich unvereinbare Konstruktions-Merkmale miteinander: das Bauprinzip der Jolle, eines leichten, in geschützten Gewässern segelnden Bootes, das keinen Ballast-Kiel trägt und seine Stabilität aus der breiten Form bezieht, und die Bauweise der mit einem Ballast-Kiel beschwerten Hochseejacht, deren Ruder am Heck gesondert aufgehängt ist (siehe Graphik Seite 76). Als die „Rabbit" fertig war, hatte Carter gleichsam eine Ozeanjolle zustandegebracht: ungewöhnlich breit, mit kurzem, fischflossenähnlichem Ballast-Kiel.

Fachleute bespöttelten Carters Hochsee-Kaninchen. Doch im härtesten Hochsee-Rennen Englands, der Fastnet-Regatta, rannte die „Rabbit" allen Konkurrenten davon.



Hochsee-Jacht in der Regatta 1885: „Triumph der Maßlosigkeit"

Carters zweiter Wurf, die 11,25 Meter lange, 3,30 Meter breite „Tina", war speziell auf den Kampf um den Ein-Tonner-Cup zugeschnitten, der auf zwei Dreiecks-Kursen von jeweils 30 Seemeilen und einem ungefähr 300 Seemeilen langen Hochsee-Törn ausgetragen wird. Auch Carters „Tina" siegte auf Anhieb; einer der berühmtesten Konstrukteure Amerikas, Bill Tripp, kommentierte verblüfft: „Carter ist ein Phänomen."

Auch der Bremer Segelmacher Hans Beilken hatte Carters Hochseejolle beobachtet. Er riet dem Münchner Segel-Fan Köhler, der am Ein-Tonner-Pokal 1967 auf einer neuen Jacht teilnehmen wollte: „Laß Carter konstruieren."

So zeichnete der Amerikaner im Herbst 1966 die „Optimist" als Fortentwicklung der „Tina". Köhler, der in Bayern Reihenhäuser baut, beauftragte die Bremer Bootswerft Abekin Rasmussen, die Carter-Konstruktion zu verwirklichen.

So kam es, daß Carter bei dem Ein-Tonner-Rennen vor Le Havre, an dem er auf seiner „Tina" mitsegelte, von einem eigenen Entwurf, der „Optimist", besiegt wurde.

Der unverhoffte deutsche Sieg in einer der berühmtesten Regatten der Welt begeisterte die deutschen Segler so, daß sie bis 1972 den Ein-Tonner-Typ als Olympische Bootsklasse durchboxen wollen. In diesem Jahr drängten sich schon sieben Jachten nach Pokal-Ehren, obwohl jeder Eintonner zwischen 100 000 und 160 000 Mark kostet und die Ausgaben pro Rennsaison etwa 30 000 Mark je Boot erfordern.

Der Flensburger Hochsee-Segler Konsul Johann H. Anthon forderte zur Pokalverteidigung „knochenhart und mit ein bißchen Sendungsbewußtsein zu trainieren".

Den Glücksburger Joseph Menke drängte es sogar zu einer Mäzenen-Tat, um die begehrte Trophäe für Deutschland zu erhalten. Er gab eine Ein-Tonnen-Jacht in Auftrag, die er einer hervorragenden, aus Leistungsseglern zusammengestellten Mannschaft kostenlos zur Verfügung stellte. Ohne ihn ging sie vor Helgoland in das Rennen um den Silber-Cup.

Moderne Hochsee-Jacht in der Regatta: „Knochenhart mit Sendungsbewußtsein"

Wie Menke bestellten zahlungskräftige Jacht-Segler aus aller Welt Boote nach Carters Zeichnungen. Und Boots-Bauer werkten inzwischen nach Carters neuer Welle.

Der Freizeit-Konstrukteur selber plant zur Zeit kein neues Boot. Er übt wieder mit einem Bostoner Kirchenchor. Ingenieur Carter: „Ich will keine Konstruktions-Fabrik werden."