

## Wohl einmalig

**Mit Tricks und Protesten strebten die erfolgreichsten deutschen Hochseesegler in die Mannschaft für den Admiral's Cup, den bedeutendsten Nationen-Wettkampf auf See.**

Vor 20 Jahren stiftete der britische Admiral Sir Miles Wyatt einen goldenen Henkeltopf. Er entfesselte die aufwendigste Materialschlacht der Segel-Chronik.

Seit 1957 kämpfen alle zwei Jahre See- und Landmächte mit Mannschaften aus je drei Booten um den Admiral's Cup, in diesem Jahr (vom 26. Juli bis zum 12. August) 57 Jachten aus 19 Ländern. Die internationale Armada bei der „Regatta vom Rang Olympischer Spiele“ („Daily Telegraph“) repräsentiert einen Wert von rund 25 Millionen Mark.

Neben den favorisierten Segler-Großmächten USA (zwei Cup-Siege), Großbritannien (sechs Siege), der Bundesrepublik (Sieger von 1973, Zweiter von 1975) und Australien (ein Sieg) segeln auch Hongkong, Österreich, die Schweiz und als erstes Ostblockland Polen die insgesamt fünf Admiral's-Cup-Wettfahrten vor Cowes und bis in den Atlantik mit.

Der Einsatz ist hoch: Eine Cup-Jacht kostet bis zu 500 000 Mark. Mit voller Ausrüstung, Tests in der Schiffsbau-Versuchsanstalt Hamburg, Trainingsaufwand seit März — noch bei Schneesturm — investieren die Eigner bis zu eine Million Mark. Trotzdem entstanden allein für die Qualifikations-Regatten in Großbritannien und den USA 24 Neubauten. Ins deutsche Team drängten 13 Jachten. In neuen Qualifikations-Rennen sollten sich die schnellsten drei bewähren.

Dabei zählte die im Segelsport gängige rote Protestflagge zum wichtigsten Zubehör. „Zuerst ist sie das rote Tuch für den Gegner“, beschrieb der mehrmalige dänische Olympiasieger Poul Elvström, „aber man weiß nie, ob man am Ende nicht selbst der Stier ist.“ Die Entscheidung über die deutsche Cup-Crew fiel denn auch nicht auf der Regattabahn, sondern im Klubhaus.

Vier Schiffe erwiesen sich als aussichtsreichste Cup-Anwärter:

- ▷ Die 12,66 Meter lange „Champagne“ des Lübecker Fischkonserven-Fabrikanten („Hawesta“) Peter Westphal-Langloh.
- ▷ Deren Schwesterschiff „Pinta“ hatte 1976 unter dem Namen „Williwaw“ vor Kiel den Zweitonnen-Cup gewonnen und war von dem deutschen Kunststoff-Produ-

zenten Willi Illbruck aus Amerika angekauft worden.

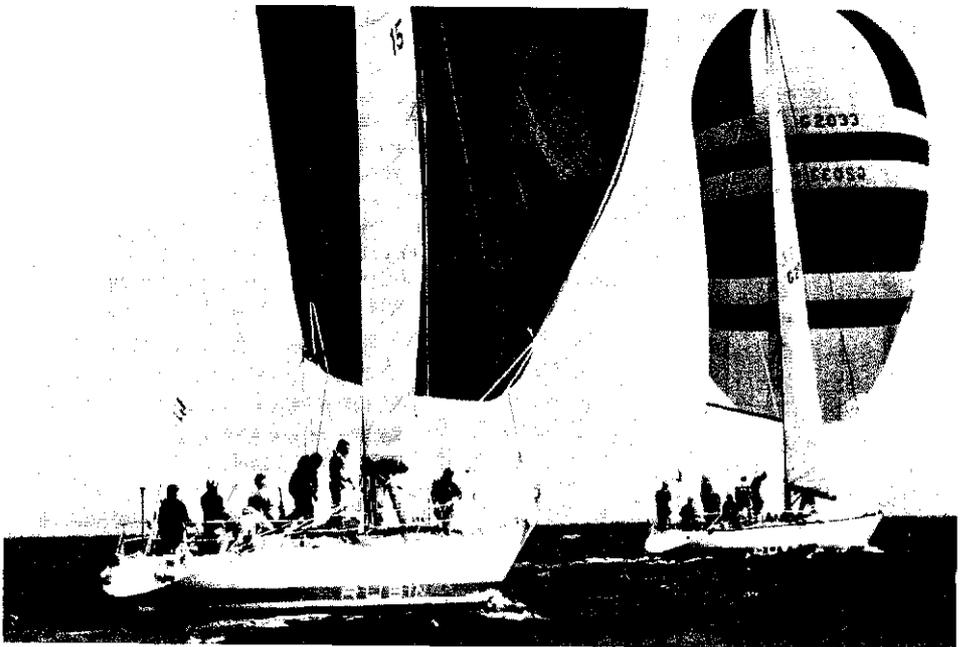
- ▷ Die etwa 15 Meter lange „Duva“ des Kieler Chirurgen und Klinikchefs Dr. Hans-Hermann Lubinus war 1975 vom Stapel gelaufen.
- ▷ Ihr Schwesterschiff „Rubin“ gehört Hans-Otto Schümann, der die Bremer Burmester-Werft und in Hamburg die „Vaseline“-Werke betreibt.

Einzigster deutscher Neubau im Admiral's-Cup-Team ist die Champagne, die Karl Eichenlaub im kalifornischen San Diego baute. Einzelheiten blieben ebenso geheim wie die auf der Burme-

de für die Fahrt quer durch Amerika aus, falls der Lkw-Fahrer das Boot trotz Nachtfahrverbot und Tempolimit rechtzeitig anliefern. Er schaffte es.

Ende Mai, während des dritten bundesdeutschen Qualifikations-Rennens in der Nordsee, schrammte die Lübecker Champagne auf Kollisionskurs haarscharf an der Hamburger Rubin vorbei, von der nur zögernd protestiert wurde. Bei der folgenden Verhandlung blieben die Zeugen aus anderen Booten ungehört vor der Tür. Die Jury ersparte der Champagne die scheinbar sichere Disqualifikation.

Rivalen argwöhnten eine Kombine der nordeutschen Küsten-Mafia.



„Rubin“, „Duva“ bei Qualifikations-Regatta: Mit Protestwimpel den Rivalen überholt

ster-Werft vorgenommenen Neuerungen an der Duva und der Rubin. „Auch Niki Lauda verrät der Konkurrenz nicht vor dem Rennen, wieviel PS er unter der Haube hat“, beschied Eigner Westphal-Langloh Neugierige.

Liebevoll waren die US-Handwerker in San Diego drauf und dran gewesen, ein Hakenkreuz auf den roten Rumpf zu pinseln. In bester Absicht wollten sie an den Weltkrieg-I-Jagdflieger Manfred von Richthofen erinnern, der in den USA als Roter Baron Comic-Serien belebt. Als ein Deutscher den historischen Mißgriff zwischen Kaiser- und Hitlerreich verklärte, begnügten sich die Werftarbeiter mit einem Eisernen Kreuz unter der Wasserlinie.

Doch die Auslieferung verzögerte sich bis kurz vor dem Start zur ersten Regatta vor St. Petersburg in Florida. Die Deutschen setzten eine 50-Dollar-Prämie pro eingesparter Transportstun-

Denn Steuermann der Champagne ist der Bremer Segelmacher Berend Beilken, auf der benachteiligten Rubin segelt sein Bruder Hans. Beide Boote benutzen Beilken-Tuch, die meisten Konkurrenten Segel des US-Olympiasiegers North.

Bei der Qualifikations-Regatta rund um Helgoland trachtete ein Rivale die Rubin aus dem Rennen zu protestieren, weil sie das gesperrte Hummerschutzgebiet berührt habe — ohne Erfolg. Auf der Duva geriet bei einem Manöver dem Segler Dirk Rathjens die rechte Hand in eine Umlaufrolle. Ein Fingerglied riß ab. Eigner Lubinus half, den Finger in der Helgoländer Klinik wieder zusammenzunähen.

Aber nach der letzten Qualifikations-Wettfahrt fand sich Lubinus mit seiner Duva auf dem vierten Platz und nicht qualifiziert. Die Champagne, „ein pfeilschnelles Schiff“ mit „nahezu per-

# ELMEX, die medizinische Zahnpasta gegen Karies. Ein Spezialist unter Alleskännern.



**Der Wirkstoff:** Organisches AMINFLUORID. Härtet den Zahnschmelz besonders schnell, intensiv und nachhaltig. Bereits ab 9 Sekunden Zähneputzen.

**Die Pastengrundlage** sorgt für volle Entfaltung der Wirkstoffe und deren Schutzwirkung gegen Karies. **Die Reinigung** ist optimal auf Schonung von Schmelz, Kunststoffverblendungen, Silikat- und Kunststoff-Füllungen abgestellt.

**Die Tube:** Eine Spezialtube mit 3-Schich-

tenwandung hält Aroma und Wirkstoffe aktiv. Auch nach langer Lagerzeit. Und die Tube sieht nie zerdrückt aus, immer glatt bis zum letzten Rest.

**A propos Tube ...** sie steht auf dem Verschlusskopf. So fließt die Paste nach unten, läßt sich leicht entnehmen - bis zum letzten wertvollen Rest.

Wissenschaftliche Informationen durch Elmex-Forschung,  
WYBERT GMBH · 7850 LÖRRACH.

**Elmex, die medizinische Zahnpasta  
für sekundenschnelle Zahnschmelzhärtung.**

fekter Crew" (so Konkurrent Schümann) hatte vor der Pinta und der Rubin gesiegt.

Doch Lubinus war einmal hinter der „Suca“ ans Ziel gelangt, einem Boot, das für den Cup nicht mehr in Frage kam. Nun witterte er seine letzte Chance. Wie in einem Spionage-Film untersuchte kurz darauf ein ungebeter Besucher heimlich die Suca im Kieler Jachthafen. Was der Taucher unter Wasser am Achterschiff ausmachte, schlug Wellen bis an die Klubtheken.

An der Suca war die Schraube nicht nur locker, sie fehlte ganz: Ohne die auch an Segelschiffen vorgeschriebene und mitvermessene Welle, die im ruhenden Zustand freilich eher hindert, hatte sich die Jacht einen unläuteren Vorteil verschafft.

Lubinus protestierte, die Suca wurde disqualifiziert, die Duva rückte im Gesamtergebnis einen Platz auf, vor die Rubin. Dieser „wohl einmalige Fall in der deutschen Seesegellei“ („Yacht“) führte dazu, daß der Protestwimpel die Duva erfolgreicher voranbrachte als zuvor 300 Quadratmeter Segel. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) meldete sie als dritte deutsche Jacht für den Admiral's Cup, dieselbe Duva, die 1975 einen möglichen Gesamtsieg vermasselt hatte.

Schümann gab die Seeschlacht nicht verloren und kämpfte an Land weiter. Eine von ihm beantragte Nachvermessung der Duva bestätigte tatsächlich, daß sein Rivale Lubinus die Qualifikations-Regatten mit einem unberechtigten Vorsprung gesegelt hatte.

Bei der für Regatten vorgeschriebenen Vermessung werden 76 Positionen von der Länge über und unter Wasser (einschließlich Schraube) bis zur Segelfläche miteinander verrechnet. Das entscheidet darüber, wieviel Vorgabe größere Boote kleineren gewähren müssen.

Die Duva war zuvor um 0,2 Punkte zu günstig vermessen worden. Das bedeutet für sie einen Vorsprung von zehn Sekunden pro Stunde vor der Rubin. Die Nachvermessung ergab nun für beide Boote den gleichen Wert und zugleich einen Gleichstand in der Cup-Qualifikation.

Deshalb segelten die Rivalen in einem Stichkampf den dritten Platz im Cup-Team aus. Die Rubin siegte zweimal. Doch eine Nachmeldung ließen die Bestimmungen des veranstaltenden „Royal Ocean Racing Club“ nicht zu.

„Duva nicht verfügbar“, kabelete der DSV nach Cowes und signalisierte statt dessen die Rubin. Die Briten durchschauten den Trick eines ihrer gefährlichsten Rivalen und lehnten ab.

Nun schauten auch die Funktionäre nicht mehr durch. „Der DSV ist nicht in der Lage, zu entscheiden“, erklärte DSV-Vizepräsident Otto Schlenzka, „und wird es auch in Zukunft nicht tun.“