

Typisch siebziger Jahre: das Deckslayout mit dem Arbeitscockpit. Untypisch: der sehr farbenfrohe Rumpf

# Kult-Schüssel

Die „Tina“, einst gebaut für den Admiral's Cup, hat wie ein Fossil drei Jahrzehnte überlebt – dank ihres Eigners sogar fast im Originalzustand. Beim Schlag auf der Schlei werden Erinnerungen wach an ein Stück deutscher Segelgeschichte



### Ein Kind des Cups

Wie beinahe alle namhaften Rennyachten ihrer Zeit wurde die „Tina“ als extremer Aluminium-Leichtbau bei Dübbel & Jesse auf Norderney gebaut – und zwar einzig und allein, um für Deutschland beim Admiral's Cup mitzusegeln. Die prestigeträchtige Regatta, alle zwei Jahre ausgetragen vor Cowes, bei der ursprünglich pro Nation drei Schiffe als Team antraten, gab es zwar schon seit 1957. Ihre Hochzeit erlebte die Veranstaltung jedoch erst in den siebziger und achtziger Jahren. Seit Mitte der Neunziger ließ das Interesse mehr und mehr nach, 2003 wurde die Regatta zum letzten Mal angeschossen. Die deutsche Seesegel-Szene hatte vor inzwischen 30 Jahren ebenfalls ihre Blütezeit. Bis heute wurde nie wieder eine auch nur annähernd so große Begeisterungswelle vom Yachtsport ausgelöst. Für Schlagzeilen sorgten unter anderem Willy Illbrucks „Pinta“, Udo Schütz' „Container“, Peter Westphals „Diva“, Tilmars Hansens „Outsider“ und

Hans-Otto Schümanns „Rubin“. Sie lieferten sich regelmäßig wahre Seegefechte, vor allem mit den Briten als ärgste Konkurrenten. Aber auch bei den nationalen Ausscheidungen kam es zu erbitterten Auseinandersetzungen – zeitweise hatten diese Rennen den Ruf, härter als die eigentliche Pokalserie zu sein. Albert Büll („Saudade“), Dieter Monheim („Carina III“) und Hans-Otto Schümann („Rubin“) sorgten 1973 für den ersten deutschen Triumph im Solent. Eine Wiederholung gelang noch dreimal: 1983, 1985 und zuletzt 1993. Die „Tina-i-Punkt“ von Thomas Friese, dem Enfant terrible in Reihen der deutschen Seesegler, nahm 1979 am Admiral's Cup teil. Es war das Jahr, als es beim Fastnet-Rennen, das Teil der Regattaserie war, zur Katastrophe kam. Ein Orkan fegte über das Feld, 15 Segler verloren damals ihr Leben. In den Jahren darauf war die Yacht zwar bei den Ausscheidungsregatten dabei, konnte sich aber nicht mehr qualifizieren.

**Mitunter etwas zickig, will die Yacht streng geführt werden. Schnell ist sie immer noch**

Der 30 Jahre alte Perkins-Diesel will noch nicht. „Det müssen wa mit Startpilot machen. Du sprüh mal hier rein, ick dreh draußen den Schlüssel.“ Wer da so herzlich berlinert, ist Diplom-Ingenieur Axel Pilz. Der 61-Jährige, als Bau fachmann und Elektroingenieur nicht weit vom Fach, versteht wegen der Nähe zur Architektur viel von der Schönheit eines technisch intakten Originalzustands – so wie ein noch funktionierender Paternoster in einem alten Gebäude grundsätzlich jeden begeistert, der ihn benutzt.

Na, wer sagt's denn! Der Jockel zittert, schüttelt sich und springt an. Durch das Vibrieren rütteln und klappern fast alle in der Nähe des Motors befindlichen Teile der Rennyacht aus Aluminium, es wird

laut. Die meisten von ihnen sind ebenfalls 30 Jahre alt, aber piekfein in Schuss, denn der Eigner ist Ästhet und Techniker in einem. Alles an Bord sieht aus, als hätte es fast ungebraucht in einer Zeitschleuse überlebt. Jeder Spant, jede Alustütze, jedes Polster und jedes Bodenbrett scheint genau so zu sein wie 1979, als die Yacht „Tina-i-Punkt“ hieß und Admiral's-Cupper-Kapitän Thomas Friese gehörte. Sogar der alte Funkpeiler ist noch da – obwohl es für den längst keine Sender mehr gibt.

Techniker Pilz, auch Pionier der deutschen Weltumsegler der siebziger Jahre, war mit einer Zwölf-Meter-Ketsch unterwegs. Er hat die Fahrten jedoch nicht so vermarktet wie seine Langfahrerkollegen. Dass sich der Oldtimer-Liebhaber und -Rennfahrer eines der damals besten Regattaschiffe kaufte, hatte zwei Gründe: Ehemals in der Admiral's-Cup-Szene aktiv, waren ihm die Boote ans Herz gewachsen, und er wollte wieder auf Törn gehen. „Tina“ kaufte er 1985, nach gut fünf Jahren erfolgreicher Einsätze, für ein Zehntel ihres Neupreises von 1,4 Millionen Mark.

Das Schiff war immer ein besonderes Boot. Beispielsweise wegen des bunten, abstrakten Gemäldes auf dem Rumpf. 1979 im heißen Cupper-Jahr (zehn

Neubauten allein in Deutschland!) war das Friese-typisch und provokant. Oft unterlegen, wettete das Establishment gegen „Tina“ und ihren Eigner Friese. Selbst Verbandspräsident und Teamkollege Hans-Otto Schümann meinte, dass „Tina“ aufgrund des Gemäldes nicht mehr gebührend Yacht-like aussähe und Deutschland deswegen nicht offiziell vertreten dürfte. Die blaublütigen Kollegen in der Royal Yacht Squadron in Cowes – was sollten die denken? Zumal dem avantgardistischen Gemälde des Künstlers Peter Krüger aus Bremen-Vegesack angeblich eine nackte Frau unter Wasser Modell gelegen hatte. Aber

„Tina“ schaffte den Sprung ins Team. Axel Pilz erinnert sich: „Weeste, den Friese wollten sie in diesem Establishment eigentlich gar nicht haben. Aber er hat da ziemlich rumgestänkert. Toll.“ Das 1979er-Fastnet-Rennen war jedoch keine Eskapade, sondern eine Katastrophe. Wie viele ihrer Konkurrentinnen musste die Yacht das Rennen, bei dem 15 Segler ertranken, aufgeben. Ihre Teamkollegin „Jan Pott“ kenterte durch und verlor den Mast. „Rubin VI“ kam einigermaßen ungeschoren durch den Jahrhundert-Orkan. Es war „Tinas“ Kohlefaserruder, Friese-typisch in damaliger Cutting-Edge-Technologie >



»Junge, Junge, was die Cupper-Kapitäne damals alles so weg- geworfen haben! Viele Beschläge habe ich denen billig abgekauft« Axel Pilz, heutiger „Tina“-Eigner



Eigentlich museumsreif (v. l. n. r.): die Anzeigen der Hydraulikanlage von Staerns, deren Produktion längst eingestellt wurde. Am Spi-geschirr sind noch Originalschäkel angeschlagen (M.). Seltenheitswert hat auch das Typenschild der Werft, die es nicht mehr gibt



Innenansicht:  
keine Schoten,  
viele Spanten und  
zwei Niedergänge

»Ich habe peinlich genau darauf geachtet, dass alles so geblieben ist wie früher. Vor allem Frieses Farbgebung fand ich genial« Axel Pilz

hergestellt. Das Blatt scherte von der Welle. Das Ersatzruder steckt immer noch im Heck des betagten Cuppers.

Konventioneller ist da schon das Schiff selbst gebaut. Aluminium war in den Siebzigern das Material des Erfolgs. Dutzende von Rennyachten wie auch alle Zwölfer waren aus dem Leichtmetall gefertigt, was sich erst in den frühen Achtzigern zugunsten von modernen Verbundstoffen wandelte.

1984 verkaufte Thomas Friese das wegen des Leichtbaus und des Gemäldes aufsehenerregende Schiff an Pilz. „Ich war damals so ein langhaariger Schlaks, der gerade von einer Weltumsegelung zurückgekommen war. So einer, den niemand für voll nimmt.“ Seit 1985 liegt die „Tina“ in Arnis an der Schlei, feiert in diesem Jahr 30 Jahre Kiellegung und

zählt längst zu den wenigen mit allen Wassern gewaschenen Yachten in Deutschland, die weitestgehend originalgetreu erhalten sind. Fast ein Denkmal, fast ein Museum. Wer die Seilfähre zwischen Sundsacker und Arnis benutzt (Fahrplan Fehlanzeige, soll der Fährmann übersetzen, den Signalarm am Ufer schräg stellen), hat das Gefühl, direkt in das – mittlerweile nachgemalte – Gemälde auf „Tinas“ Freibord zu rammen, dem sie den Spitznamen „Chagall-Schüssel“ verdankt.

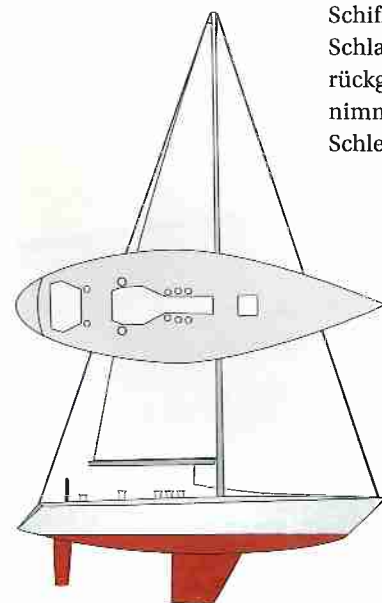
Axel Pilz hat aufgeräumt. Von dem „Verschiebebahnhof“ – mindestens ein Dutzend Genuaschienen nebst teilweise knorrigen Verstelldrähten gehörten damals zur Ausstattung des alten Cuppers – findet sich heute nur noch eine pro Seite. Auf denen laufen jedoch piekfeine kugelgelagerte Harken-Rutscher, natürlich ebenfalls von 1985. „Von der ‚Diva‘“, kommentiert er. „Die habe ich Bernie Beilken damals abgekauft. Den Jungs waren die zu schwer – wie die Großschotwünschen. Im Original waren hier an Bord so kleine Spielzeugtrommeln.“ Auf dem Vorschiff des damaligen State-of-the-art-Flushdeckers: zwei Rollanlagen statt Spinnakerbaum und Jockey Pole. Überall Spuren der Gang um Segelmacher und Spitzensegler Niels Springer, dessen Werkstatt Co-Segel gleich nebenan liegt. Die Gruppe um den ehemaligen Copper-Skipper sollte damals auf „Tina“ das Heft in die Hand nehmen. In einer Zeit, in der es viele

Privat-Matches mit der ehemaligen „Jan Pott“ gab, der späteren „Laura“. Immerhin stammten die Aluyachten von derselben ehemals Zeit angesagten Werft Dübbel & Jesse auf Norderney.

„Tina“ aus der Feder des US-amerikanischen Konstrukteurs Doug Peterson segelt nicht anders, als man es von einem Spitzenschiff der IOR-Ära erwarten würde: Taumelig und sahnig zugleich – immerhin hat Peterson sie damals mit den wichtigsten Regatten und besten Crews im Kopf gezeichnet, die jeden Kurs steuern und jedes Manöver zaubern können. Gelegentlich benimmt sich „Tina“ etwas divenhaft zickig, sie reagiert auf Böen anders als gewohnt. Das Vertrauen wächst mit der Zeit. Die Balance ist bei dem alten Topprigger manchmal umständlicher einzustellen.

Wegen des eingeschnürten Hecks, eines typischen Merkmals der damals gängigen Vermessungsformel IOR, neigt „Tina“ vor dem Wind zum Rollen. Am etwas altersschwachen Rad muss man ihr wie einem launigen Star ab und zu zeigen, wer Herr im Haus ist. Sie spurt anders, als es bei modernen Yachten Norm ist. Die alte Dame bewegt sich schwerfälliger als heutige Regattayachten. Bei jedem Manöver ist ein Haufen Metall in Bewegung. Grinder, Winschen, Spieren. Sie mag ein wenig bullig daherkommen, ist aber immer noch schnell.

Wichtiger: Sie wird noch lange das Wahrzeichen von Arnis bleiben. Matthias Beilken



Design .....	Doug Peterson
Werft/Bj. ....	Dübbel & Jesse/1979
Rumpflänge .....	14,63 m
Breite .....	4,20 m
Tiefgang .....	2,40 m
Verdrängung .....	10,3 t
Großsegel .....	56 m <sup>2</sup>
Genua I .....	78 m <sup>2</sup>



Segelplan anno '79: schmales Crosscut-Groß aus Dacron, Radialsplinker bis zum Topp und Big Boy

FOTOS: M. AMME, YACHT ARCHIV; ZEICHNUNG: N. CAMPE

Beste Segel. Bester Preis.  
made in Germany

www.hood-sails.de

boot 2009  
Halle 11  
Stand E68

**HOOD**  
by TOMMY

HOOD Sailmakers Deutschland GmbH & Co. KG  
Siemensstr. 45 · 25462 Rellingen b. Hamburg  
Fon 04101 55 57 40 · Fax 04101 55 59 73 · info@hood-sails.de

Alles aus der Welt des Wassersports

**BOOTS MARKT**

- Technische Daten zu über 45.000 Motorbooten, Segelyachten & Schlauchbooten, mit direkten Links zu Ihren Händlern
- Kontaktdaten von über 7.500 Wassersportfirmen
- Alles Wissenswerte über Einbaumotoren, Außenbordern, Saildrives, Z- & Yet-Antriebe
- Informationen zu Charterbasen auf der ganzen Welt
- Großer Gebrauchbootmarkt

[www.bootsmarkt.de](http://www.bootsmarkt.de)

Yacht DELIUS KLASING boote