

SCHIFF MIT GESCHICHTE

Stormy Weather

Zwei Jahrzehnte lang schrieb die Yawl von Sparkman & Stephens feinste Regattageschichte, bevor sie allmählich verkam. 1983 machte der Amerikaner Paul Adamthwaite sich an die Restaurierung nach Originalplänen.



Ein gemütlicher Salon war auf Hochseerennyachten seinerzeit üblich.



Die Nähte im Teakdeck des neu aufgebauten Cockpits wurden wie früher weiß vergossen.



Die Großfallwinch aus Bronze ist noch ein Originalbeslag.

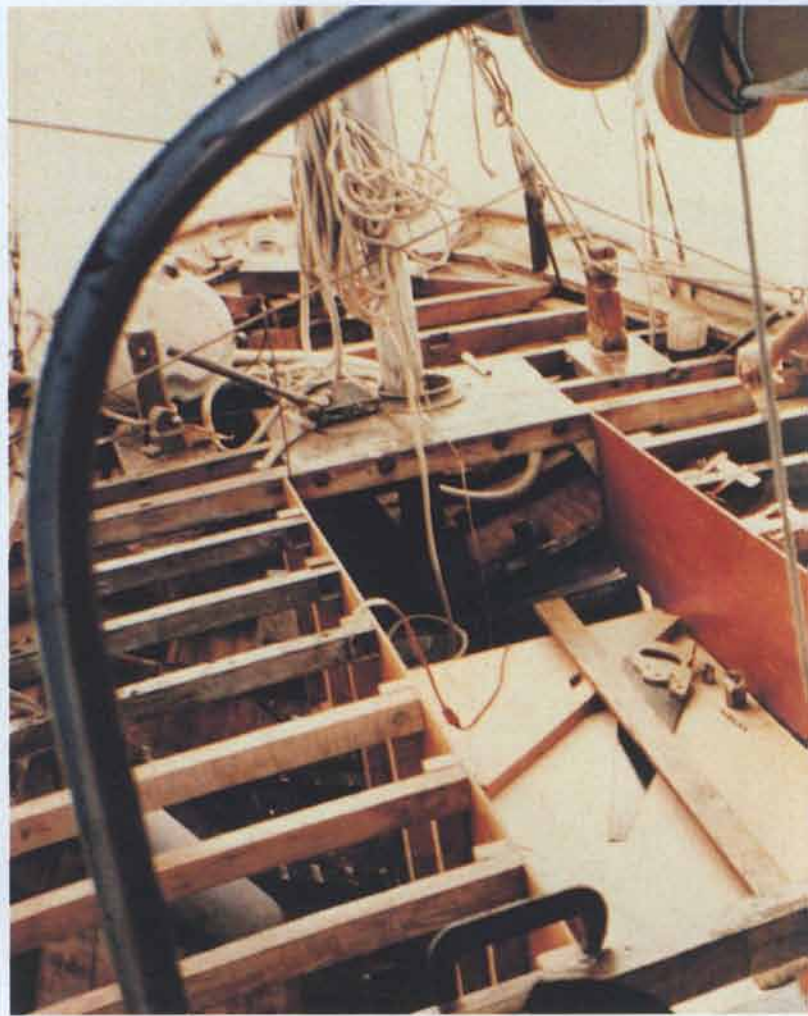
Fotos: Paul Adamthwaite

Foto: Beken of Cowes



„Stormy Weather“
während einer Cowes-
Week-Regatta auf
dem Solent. Die Besan-
schot wird über einen
Heckausleger (Butluv)
geführt.





Die Restaurierung einer Holzyacht ist eine endlose Geschichte

In Redhook auf St. Thomas in den US Virgin Islands lag „Stormy Weather“ noch im Wasser, als das Deck aufgenommen wurde. Das alte Rigg diente als Gerüst für ein Sonnensegel. Zunächst wurden morsche Decksbalken ausgetauscht, bevor man ein neues Teakdeck verlegen konnte. Auch

das Cockpit mußte vollständig erneuert werden. Danach ließ Eigner Paul Adamthwaite das Schiff nach Nanny Cay in Tortola auf den British Virgin Islands verholen. Dort wurden sämtliche Spanten nacheinander ausgebaut, neu formverleimt, eingepaßt und mit der Außenhaut verschraubt. Dann erst kam das nächste Spant an die Reihe, damit sich der Rumpf nicht verziehen konnte.



VON ERIK VON KRAUSE



Fotos: Paul Adamihtwaite



Konstrukteur Olin Stephens zeichnete mit Vorliebe Yachten mit Yawl-Takelung. Der für die Schotführung des weit achtern stehenden Besans notwendige Heckausleger war rott und mußte wie auch das Schanzkleid ersetzt werden.

Stormy Weather“ hat in 60 Jahren etwa 190000 Seemeilen zurückgelegt und achtzehnmal den Atlantik überquert. Darunter waren auch einige Einhand-Reisen. Sie hat unzählige Regatten gewonnen, darunter das Fastnet Race, fünfmal in Folge das Miami-Nassau Race, und sie gewann 1941 die neubegründete SORC-Serie vor Florida. Diesen Erfolg wiederholte „Stormy Weather“ 1948, schon 14 Jahre alt. Herausragend war vielleicht der Sieg im Nassau Race von 1938, als die Wettfahrtleitung wegen des stürmischen Wetters drei Yachten nicht zuließ, vier es vorzogen, nicht zu starten, sechs im Verlauf des 160-Seemeilen-Rennens über den Golfstrom nach Nassau/Bahamas aufgaben und eine Teilnehmerin sank. „Stormy Weather“ gewann dieses Rennen ohne Schwierigkeiten. Sie war von Anbeginn ein starkes und schnelles Seeschiff. Die Qualitäten des noch jungen Schiffes kannte man sogar in deutschen Seglerkreisen. Vor dem Transatlantikrennen von 1935 von New York nach Bergen/Norwegen machte sich sogar die YACHT in der Ausgabe 23 Sorgen um das Abschneiden der einzigen deutschen Teilnehmerin:

Die deutsche Yawl „Störtebeker“ unter Führung von Kapitän Ludwig Schlömbach wird unter der Flagge des Norddeutschen Regatta Vereins (NRV) am diesjährigen Transatlantikrennen teilnehmen. Als heimlicher Favorit allerdings gilt eine neue amerikanische Konstruktion, die Yawl „Stormy Weather“.

„Stormy Weather“ ist im vergangenen Jahr nach Rissen von Olin Stephens, dem Konstrukteur der Siegerin im Jahre 1931 „Dorade“, erbaut worden. Sie gilt als ein noch besseres Fahrzeug als „Dorade“, und sie ist es, die ihren Gegnern die meisten Sorgen macht. Sie wird von Rod Ste-

phens gesegelt, und eine Kanonenmannschaft von lauter Amateuren ist an Bord, die seinerzeit vor zwei Jahren die „Dorade“ segelten, als diese eine sehr schnelle Reise über den gleichen Kurs nach Bergen machte.

Der Cruising Club of America beherrscht in den 30er Jahren mit der CCA-Formel das Reglement, nach dem Hochseerennyachten vermessen wurden. 1933 wird eine Bestrafung von Yachten mit geringer Breite eingeführt; die erfolgreiche und berühmte „Dorade“ ist damit aus dem Regattageschäft. Konstrukteur Olin Stephens hat aber just zu dieser Zeit einen Kunden, der eine hochseetüchtige Yawl auch für die Rennsegelerei haben will. Unter dem Arbeitstitel „Mr. X“ beginnt im Herbst 1933 auf der Werft von Henry B. Nevins auf City Island, New York, der Bau des 16,43 Meter langen Rumpfes. Das Schiff ist geringfügig länger, aber immerhin 20 Prozent breiter als „Dorade“. Der Eigner, Philip LeBoutillier, entscheidet sich für den Namen „Stormy Weather“, nachdem er zum ersten Mal in einem Club auf Long Island den gleichnamigen Song der Sängerin Lena Horne hörte.

„Stormy Weather“ gewinnt das Transatlantikrennen genauso überlegen wie später auch das Fastnet-Rennen. In YACHT 41 des Jahres 1935 wird Olin Stephens' Konstruktion ausführlich unter die Lupe genommen:

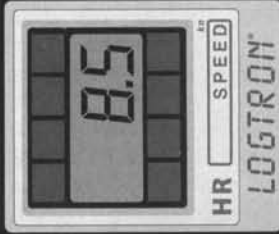
Der Erfolg der amerikanischen Hochseerennyacht „Stormy Weather“ ist bereits der zweite große Erfolg des jungen amerikanischen Yachtbauers Olin Stephens, dessen Ozeanrennyacht „Dorade“ bereits im Jahre 1931 ein Ozeanrennen und in der Folgezeit mehrere andere Hochseeregatten wie das Bermuda-Rennen und das Fastnet-Rennen gewann.

HR SPEED
SOLAR-SPEED

Kennen Sie eine bessere Lösung?

Solarbetrieb auch bei trübem Wetter möglich
Kein Loch im Rumpf, auch kein Topfloch
Hohe Genauigkeit (0.1 Knoten)
Einfachste Montage, beliebig abnehmbar
In Deutschland hergestellt
3 Jahre Hersteller-Garantie

Erhältlich im Fachhandel oder bei: FLASCH ELECTRONIC GMBH · Weitersteinstraße 4 · 82024 Taufkirchen · Tel. 089-614 83 38 · Fax 089-614 82 38



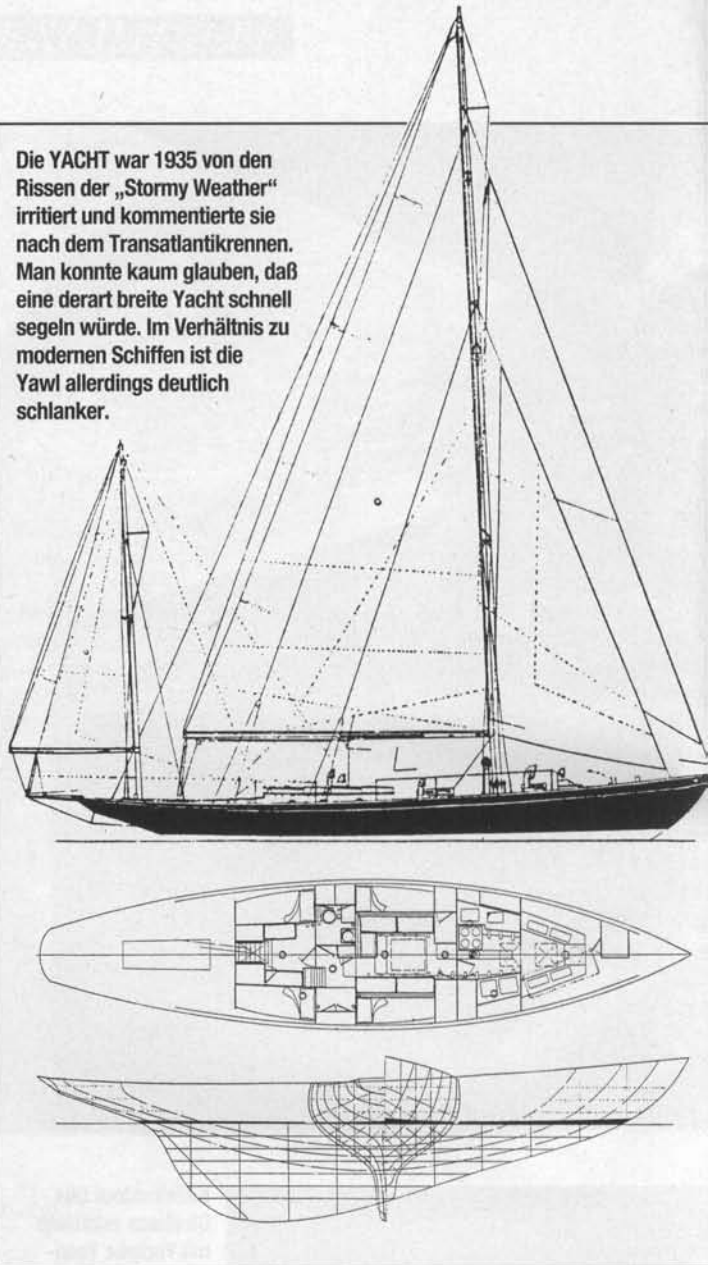
Betrachtet man die Linien der „Stormy Weather“, so fallen ohne weiteres die für ein Seeboot gesunden Verhältnisse der Hauptabmessungen und ferner die Formschönheit des Bootskörpers auf. Besonders der Spantenriß ist harmonisch und ungekünstelt durchgebildet. Bei den Überhängen des Rumpfes fällt auf, daß dem kurzen und scharfen Vorschiff ein verhältnismäßig langes und voll ausgezogenes Achterschiff gegenübersteht. Boote dieser Art stecken dann auch beim Segeln in stark geneigter Lage die Nase etwas in die See.

Ogleich die Meßformel, unter der die „Stormy Weather“ entstand, auch schlanke Boote leben läßt, hat der Konstrukteur dem Rumpf doch eine relativ große Breite gegeben, also nicht den überschlanken Schärenkreuzertyp gewählt. Dieser Umstand mag für viele deutsche Segler und Besitzer dicker Pötte ein nicht geringer Trost sein. Die „Stormy Weather“ hat schlagend bewiesen, daß sich unter einer nur einigermassen vernünftigen Meßformel auch dicke Schiffe als absolut schnell erweisen. Das erfordert allerdings eine richtig gewählte Verdrängung.

„Stormy Weather“ weist dann auch im Verhältnis zu ihren Rumpfabmessungen eine sehr mächtige Verdrängung auf, die nicht mal um einen Bruchteil größer ist, als gerade zur Erzielung der erforderlichen Seetüchtigkeit nötig ist. Dieser Umstand drückt sich am treffendsten in dem formstabilen Hauptspant aus. Große Breite und mächtig große Verdrängung ergeben große Formstabilität, und letztere soll eine trocken segelnde, einen angenehmen Aufenthalt gewährend Segelyacht unbedingt in ausreichendem Maße besitzen, wenn sie gleichzeitig schnell sein soll...

Große Breite gibt zudem unter Deck die für lange Seetörns unbedingt erforderliche Behaglichkeit und Ellenbogenfreiheit. In dem großen und

Die YACHT war 1935 von den Rissen der „Stormy Weather“ irritiert und kommentierte sie nach dem Transatlantikrennen. Man konnte kaum glauben, daß eine derart breite Yacht schnell segeln würde. Im Verhältnis zu modernen Schiffen ist die Yawl allerdings deutlich schlanker.



geräumigen Salon sind hinter den Sofabänken zwei feste Kojen eingebaut. Für uns ist interessant, welch großen Raum der amerikanische Segler der Küche einräumt und wie sorgfältig er sie mit einem Kochberd, Eisschrank, Aufwusch und allem Zubehör ausstattet. Dadurch ist vielleicht der im Vorschiff liegende Mannschaftsraum etwas knapp weggekommen.

Die Deckseinrichtung ist es ebenfalls wert, einmal näher betrachtet zu werden. Zwei große Oberlichter, eins über dem Salon und das andere über der Küche, sorgen für die

Beleuchtung am Tage. Allerdings wird der Zweck des ersten durch das darüber festgezurte Beiboot stark gestört. Die beiden Seeanker liegen nicht am äußeren Ende des Bugs; der schwerste von ihnen liegt fast mittschiffs in Zurings auf dem Deck hinter dem Kajüt-oberlicht. Die Gebrauchsfähigkeit der Anker ist dadurch keineswegs behindert, und sie liegen dort, wo sie selbst bei schwerem Seegang nicht stören. Auffällig ist ferner die reichliche Ventilation der unteren Räume. Um bei Seegang das Eindringen von Wasser durch die vielen Ventilato-

SCHIFF MIT GESCHICHTE

köpfe zu verbinden, gehen diese nicht direkt durch das Deck, sondern jeder von ihnen auf einen kleinen Kasten aufgesetzt, der durch große Öffnungen für den Abfluß von eingedrungenem Wasser sorgt. (Diese Bauart der Lüfter ist bis heute als „Dora-Lüfter“ bekannt; Red.)

Woran wir uns allerdings gewöhnen müssen, ist der ungewöhnliche Einbau des Hilfsmotors, der seine Kraft auf eine ungewöhnlich angebrachte Umkehrwelle überträgt. Die Schwanzwelle des Propellers geht zudem nicht durch den Achterstern, sondern durchbricht die Rumpfbauart an der Backbordseite. Ein auf normale Art einbaubarer Hilfsmotor würde einen wesentlichen Teil der Achterkajüte in Anspruch genommen haben. Außerdem würde der Wasserabfluß durch den Ausschnitt für die Schrauben in Ruder und Achterstern ungünstig beeinflusst worden sein, was einer Geschwindigkeitsherabsetzung unter Segel nicht förderlich kommt.

Über die Vor- und Nachteile der Yawl-Takelage läßt sich kaum etwas sagen. Für ein Boot ist aber nach unseren Erfahrungen wohl der schlecht abgehängte, ganz auf dem hinteren Überhang stehende Mast und das Schotausträgergerüst nicht wünschenswert. Die bekannte Vorliebe für die Yawl-Takelage hat auch den Grund, daß dem reichlich lang ausgezogenen Heck gegeben. Zusammenfassend kann man wohl sagen: „Stormy Weather“ ist der interessanteste Entwurf einer Schreinerbootyacht amerikanischer Auffassung. Verglichen mit unseren nationalen Sportbootkreuzern ist „Stormy Weather“ allerdings ein dickes Boot. L: B beträgt bei ihr 3,1; bei unserem 100-m²-Seeboot dagegen = 5,7. (Anmerkung der Redaktion: Lediglich andere Yachten haben heute ein Längen-Breiten-Verhältnis von 3 bis 3,3.) Wir können aus dem Erfolg der „Stormy Wea-

ther“ die Lehre ziehen, daß ein breites Schiff nicht langsam zu sein braucht, denn es ist eine unbestrittene Tatsache, daß „Stormy Weather“ trotz ihrer großen Breite ein ausgesprochen schnelles Schiff für Hochseefahrten ist.

Zwischen 1935 und 1954 gewinnt „Stormy Weather“ 12 von 31 Regatten, wird neunmal zweites und fünfmal drittes Schiff. Im letzten Jahr ihrer Regattakarriere schlägt sie – mittlerweile 20 Jahre alt – 63 Konkurrenzjachten im Storm Trysail Race über 190 Seemeilen. In dieser Zeit hat die Yawl mehrfach den Besitzer gewechselt – Philip LeBoutillier verkauft das Schiff bereits nach zwei Jahren. Bis 1939 gehört es Bob Johnson, danach Bill Labrot. Zwischen 1954 und 1965 ist James O'Neill Besitzer der „Stormy Weather“. In dieser Zeit ersetzt er den von einem Blitz beschädigten Holzmast durch den gekürzten Alumast einer 12-Meter-R-Yacht mit Topprigg und kürzerem Großbaum. Die ursprüngliche Maschine mit dem V-Getriebe wird durch einen Mercedes-Diesel ersetzt, den O'Neill mitten in die Achterkajüte stellt und sie damit praktisch unbrauchbar macht. Die beiden Kojen allerdings sind erhalten geblieben.

Mitte der siebziger Jahre gehört „Stormy Weather“ Doug und Sue White, einem jungen amerikanischen Paar, das sich mit Chartertörns in den Virgin Islands gerade so über Wasser hält. Das Geschäft läuft immer schlechter, so daß Paul Adamthwaite die Yawl günstig von der Bank kaufen kann. Für ihn ist es Liebe auf den ersten Blick, und er beschließt, „Stormy Weather“ umfassend und originalgetreu zu restaurieren. Mehr als ein Jahr vergeht, bis er alle Schäden lokalisiert hat und zusammen mit dem Büro Sparkman & Stephens in New York anhand der Originalpläne entscheidet, wie die Restaurierung der Yacht ablaufen

soll. Holz, Maschinen und sonstiges Material kauft er in den USA und läßt alles in die amerikanischen Virgin Islands bringen, darunter auch einen neuen 25-PS-Dieselmotor. 1983 geht es dann endlich an die Arbeit. Das Schiff bleibt im Wasser, da es in Redhook auf St. Thomas keine Slipmöglichkeit gibt.

Zunächst wird das gesamte Stabdeck erneuert, da die Regenzeit bevorsteht und das alte Deck überall durchleckt. Auch das gesamte Cockpit wird neu gebaut. Als der Rumpf dicht und damit see-tauglich ist, schleppt Adamthwaite „Stormy Weather“ nach Nanny Cay auf Tortola (British Virgin Islands) und stellt sie an Land. Jedes der 110 Spanten wird einzeln ausgebaut, ein neues gebogen und eingesetzt. Erst dann kommt das nächste an die Reihe. Nur so ist gewährleistet, daß das Schiff seine Form behält. Diese Arbeiten unter Deck bei Hitze und Feuchtigkeit sind sehr mühsam und dauern vier Monate.

Als das Schiff wieder im Wasser ist, baut Paul Adamthwaite die neue Maschine ein und ersetzt die gesamte Elektrik. Inzwischen ist auch der neue Großmast auf einer Werft im US-Staat Maine fertiggestellt und nach Nanny Cay transportiert worden. Im Januar 1984 ist „Stormy Weather“ wieder segelklar. Das Deckslayout ist nach den Originalplänen mit geringfügigen Modifikationen wiederhergestellt, so daß die Yawl äußerlich dem Erscheinungsbild von 1933 gleicht.

Die Arbeiten unter Deck dauern derweil noch an. Ein Großteil der Inneneinbauten wird originalgetreu restauriert, so die frühere Eignerkabine, die jahrelang als Maschinenraum genutzt worden war. 1986 ist Adamthwaite auch unter Deck fertig. Allerdings beschäftigen ihn noch heute ab und zu „kleine Restarbeiten“.



IMPULS LOG
IMPULS ECHO
IMPULS WIND

Oder haben Sie bessere Argumente?

- LOG u. ECHO wahlweise ohne Loch im Rumpf
- Informationsvielfalt bei einfachster Bedienung
- Optimales Preis-/Leistungsverhältnis
- Alle Geräte und Zubehör in Deutschland hergestellt
- 3 Jahre Hersteller-Garantie auf alle Instrumente

Erhältlich im Fachhandel oder bei: FLASCH ELECTRONIC GMBH · Wettersteinstraße 4 · 82024 Taufkirchen · Tel. 089-614 83 38 · Fax 089-614 82 38