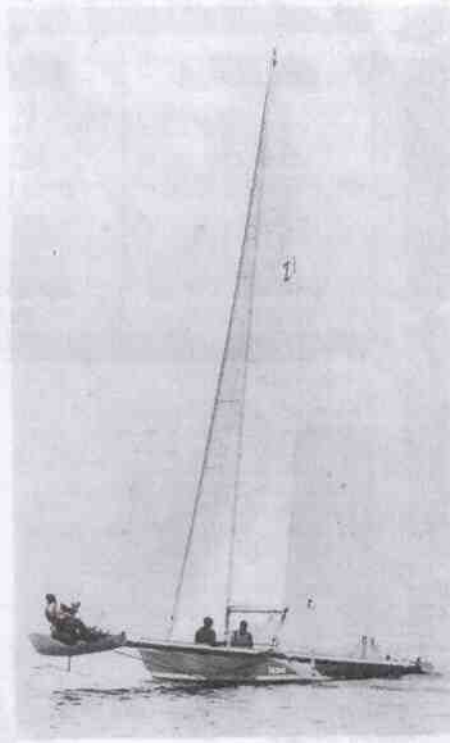


# HOLY SMOKE —

*Jachting Sept. 81*

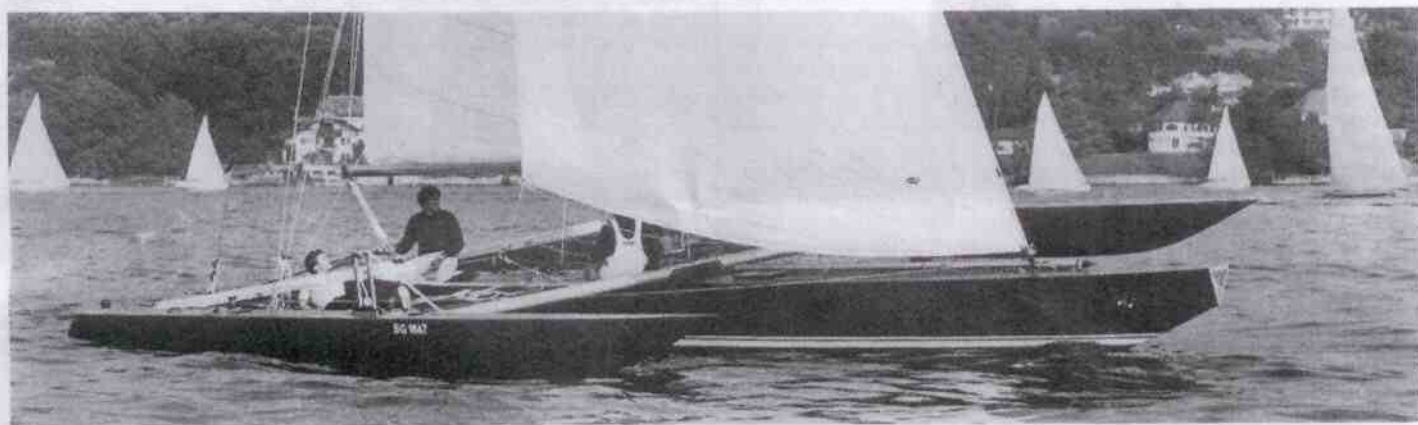
**Während der 5. Internationalen Bootsausstellung in Genf im Februar 1981 lüftet der bekannte Altenrheiner Tornado-Segler und Bootbauer Walter Steiner ein streng gehütetes Geheimnis: Er zeigt «Yachting» die Pläne zum Bau eines revolutionären Trimarans mit Hydrofoil-Auslegern. Das war der Anfang eines riskanten Experimentes, welches heute, ein halbes Jahr danach, als erfolgreich bezeichnet werden kann.**







# EIN EXPERIMENT



Mai 1981 – 4 Uhr – noch ist es Nacht! Heute ist der grosse Augenblick da, ohne Presse, ohne Zuschauer, ohne Konkurrenz! Walter, Beat, Albert und Othmar sind übermüdet. Trotzdem

*Bildbericht von Erwin Thomann, Conrad Altherr und Jacques-Henri Addor*

muss alles schnell gehen, denn bevor die Sonne aufgeht, soll die sensationelle Segelmaschine zum erstenmal schwimmen. Wird sie überhaupt schwimmen? Was werden die Auftriebsschwerter bewirken? Werden die auftretenden Kräfte nicht zu gross sein?

Walter gibt Anweisungen, kurz, prägnant und präzise. Das 8,5 m breite «Ding» wird zentimetergenau durch das noch schlafende Altenrhein gesteuert. Vorbei an Zäunen, Hecken, Häusern. Bei der Verkehrstafel von der Post geht es um Millimeter. Weiter, weiter! Dann passiert das ulkige

Gespinn die Warntafel «Achtung tieffliegende Flugzeuge!». Kurzes, unterdrücktes Gelächter. Könnte ja auch sein, dass die Maschine fliegt... Schon geht es am Rande des Flugfeldes entlang. Das Ufer naht, der unverwechselbare Geruch des Wassers spornt die schwitzenden Enthusiasten an. Um 5 Uhr ist der Mast aufgeriggt, fünf Minuten später der entscheidende Moment: Einwassering – und der Monomaran schwimmt! Noch ist keine Zeit zu Freudesausrufen. Alle sprechen von der Überführung zum Hafen und denken an den ersten Schlag. Um 6 Uhr sind die Segel gesetzt, der «Maran» beginnt zu vibrieren...

## Vorbereitung und Planung

Nachdem sich verschiedene Hochseeprojekte wegen fehlender Finanzen in Rauch aufgelöst hatten, setzten sich die Segelfreunde Walter, Albert, Beat

und Othmar (Personalien siehe Kasten) zusammen und schmiedeten Innshore-Pläne. Erklärtes Ziel: Bau eines Mehrumpfbootes mit der Potenz, alle wichtigen Langstreckenregatten auf Binnenseen zu gewinnen.

Das Quartett setzte sich mit John R. Macalpine-Downie, dem Designer des schnellsten Segelbootes der Welt (*Crossbow II* erreichte am 17. November 1980 in Portland 36,04 Knoten = 66,8 km/h) in Verbindung. Der Brit war begeistert von der Binnensee-Idee. Eines Tages landete er mit seinem alten klapprigen Privatflugzeug in Altenrhein und überbrachte seine Pläne persönlich. Die vier Ostschweizer waren sprachlos. Nach ungefähr zehn Minuten schloss der erste seinen Mund und wagte einen pessimistischen Einwand. Was ihnen da auf steriler Zellulose vorgelegt wurde, konnten sie sich in der Praxis nicht vorstellen.

Der Konstrukteur nannte das

- 1 Noch fliegt «Holy Smoke» nicht...
- 2 ...doch nach dem Aufriggen...
- 3 ...und Einwassern (man beachte die verstellbaren Foils)...
- 4 ...ist es soweit
- 5 Um beim Bol d'or zugelassen zu werden, musste «Holy Smoke» seinen eleganten Bug opfern

«Ding» Monomaran – ein spontan erfundener Name –, weil das Trimaran-ähnliche Boot mit Hydrofoil-Auslegern nicht als Tri bezeichnet werden kann. Hauptsächlich sollte die Rennmaschine ja auf dem Mittelrumpf schwimmen! Die technischen Daten: Länge 15,30 Meter, Breite 8,50 Meter, Gewicht etwas über 1 Tonne. Das Rigg ist eher unter denn übertakelt; Mühe hatten die vier Segler, sich die Wirkung der Foils vorzustellen. Nach einigen Erklärungen des Herrn Macalpine und etlichen schlaflosen Nächten begannen die vier mit



# HOLY SMOKE

weiteren Abklärungen und holten verschiedene Offerten ein. Anfang November 1980 bestellten sie den Rohbau in England. Baubeginn war Januar 1981. Nach einigen verunsichernden Meldungen aus der Werft, die den Bankrott erklären musste, begann das grosse Zittern. Aufschrauben, als Ende März die drei Rümpfe abgeholt werden konnten. Nebenbei: Es war die letzte Arbeit der Werft.

## Endlose Nachtarbeit

Nun begann in der Werft des Walter Steiner in Altenrhein ein emsiges Treiben. Es waren jedoch nicht Heinzelmännchen jeweils am Abend nach Büroschluss am Werk, sondern die vier unentwegten Segler, welche unter der Anleitung von Walter oft bis weit nach Mitternacht arbeiteten. Schier endlos war das Schleifen und Spachteln, bis die Oberflächen der drei Rümpfe schliesslich glänzten und tiefrot gespritzt werden konnten. Gleichzeitig wurden die Rumpfverbindungen und Versteifungen konstruiert und hergestellt. Anhänger, Hydrofoils, Beschlüge und Rigg kamen hinzu. Oft erst gegen Morgengrauen erlosch das Licht in der Werft. Amateuismus in Reinkultur...

## Teamarbeit und Teamgeist

Besonders bei dieser mühsamen Arbeit wurde der Teamgeist aufs

härteste getestet, doch die verschiedenen Charaktere ergänzten sich und harmonierten vorbildlich. Jeder der vier «Miteigner» investierte über zwei Monate Überzeit – und rund 30000 Franken – in das vage Projekt. Und immer waren sich die vier bewusst, dass keine Minute verlorengehen durfte, wenn man nur einigermaßen vorbereitet an den ersten Start gehen wollte. Die erste Regatta, des war man sich bewusst, würde zugleich auch die schwerste sein: Bol d'or auf dem Genfersee! Deshalb musste unbedingt am Pfingstsonntag eingewassert werden.

## Erste Trimmschläge

Der Eindruck beim ersten Schlag war gut, doch die Bootsgeschwindigkeit vermochte die erfahrenen Tornado-Cracks Steiner/Schiess nicht aus der Fassung zu bringen. Diskussionen, ein Mangel hier, etwas Fehlendes dort – bereits dachten einige an eine stille Versenkung mitten auf dem Bodensee. Die «Spinne» wollte einfach nicht fliegen, die Pessimisten im Team erhielten Aufwind – «Wir haben es ja immer gesagt...!» Irgendwie aber kämpften die vier weiter, nahmen die Herausforderung an. Auch das Amateuismus in Reinkultur!

Darauf folgten viele Telefongespräche mit dem Konstrukteur. Folge: Mit Unterstützung von Hood-Sails wurden neue Segel-

profile entwickelt. Mitberücksichtigt wurden dabei Erfahrungen, die Tabarly mit *Paul Ricard* und Blyth mit *Brittany Ferries* gemacht hatten. Nach all diesen Bemühungen und den eigenen Erfahrungen mit diesem tückischen Gerät stieg der Bootspeed langsam und mit ihm auch die Stimmung an Bord.

Das Quartett lernte schnell. Mister Macalpine wollte zu Beginn, dass die Schoten direkt aus der Hand gefahren würden. Das war aber bereits bei zehn Knoten Wind kaum mehr möglich; die vorsichtigerweise angebrachten Winschen mussten gar durch viel grössere ersetzt werden. In diesem Fall waren die Initianten sehr froh über die Unterstützung der Firma Noldin Wassersport in Zürich: Gian Noldin war einer der wenigen in der Schweiz, die als Sponsoren auftraten und dem Projekt mit Ausrüstung, Beschlügen, Winschen (IFL), Schoten und Fallen (Gleistein) zum Durchbruch verhalfen.

## Erleuchtung und Erwachen

Eine Woche vor dem Bol d'or inspizierte «Yachting» das Ungewöhnliche auf dem Bodensee. Immer noch überwog Pessimismus – oder war es Zweckpessimismus? Walter Steiner wusste nicht, ob er mit oder ohne Foils starten würde. Ein Spinnaker war zwar vorhanden, aber der hatte vor Alter beinahe keinen Jahrgang mehr. «Wir werden ihn kaum be-

nützen», so der Kurzkomentar des Bootbauers. Und auch mit Gross und Fock haperte es: «Yachting» brachte die zwei Tücher zwecks Abänderungen nach Thun zu Olaf Burger! Total übermüdet und verunsichert reiste das Team zwei Tage vor dem Bol d'or an den Genfersee und wasserte *Holy Smoke* – so nannten Steiner/Schiess seit jeher ihre Tornados – in Lausanne ein.

Auf der Überführung nach Genf passierte es dann: Bei auffrischendem Wind (ca. 4 Bf.) begannen die noch am Vortag vergrösserten Auftriebsschwerter plötzlich zu tragen! Das Boot stand zum erstenmal richtig auf seinen neuartigen Hydrofoils und flog absolut stabil über die Wellen. Das war etwas: sonst eher ruhigen Ostschwe, gerieten beinahe aus dem Häuschen, sie hüpfen im Freudentaumel wie toll umher, umarmten sich und sangen mit dem riesigen Hauptschwert um die Wette. Je schneller *Holy Smoke* – heiliger Rauch! – lief, desto schriller und lauter wurde der Ton des leicht vibrierenden Holzschwertes – sozusagen eine akustische Speed-Kontrolle. Doch auch der Blick auf dem elektronischen Geschwindigkeitsmesser vermochte das berausende Gefühl nicht zu trüben: Oft zeigte er über 15 Knoten (= ca. 29 km) an! Die in Sachen Segeln nicht unerfahrenen Ostschweizer erlebten eine neue Dimension. Das nächtelang Schuften war nicht für die

# DAS TEAM

## DAS TALENT



### Walter Steiner

Wohnort: Altenrhein  
Beruf: Bootbauer/Werfteigner  
Geburtsdatum: 29.9.46  
Erfolge: 6. Rang Olympiade 76 Montreal/Kingston (Tornado); Schweizer Tornado-Meister 79; Olympiaboykott 80; Swan-65-Weltmeister 80

## DER EHRGEIZIGE



### Albert Schiess

Wohnort: Wattwil  
Beruf: dipl. Masch.-Ing. ETH  
Geburtsdatum: 12.3.51  
Erfolge: 6. Rang Olympiade 76 Montreal/Kingston (Tornado); 2. Rang Round Britain 74; 4. Rang 6-m-WM 75; 1. Rang Round Britain 78; Olympiaboykott 80; Swan-65-Weltmeister 80

## DER AUSGEGLICHENE



### Beat Güttinger

Wohnort: Winterthur  
Beruf: dipl. Bootbauingenieur  
Geburtsdatum: 24.4.52  
Erfolge: 2. Rang Round Britain 74; 1. Rang Round Britain 78; 5. Rang Round the World Race 77/78; Swan-65-Weltmeister 80

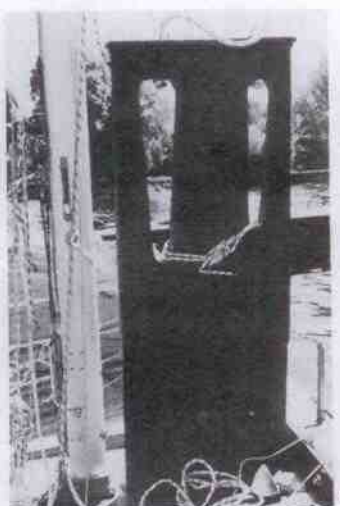
## DER RUHIGE



### Othmar Bärlocher

Wohnort: Altenrhein  
Beruf: Maurerpolier  
Geburtsdatum: 26.6.44  
Erfolge: Tornado-Ersatzmann Olympia 76; Swan-65-Weltmeister 80





tz, ebensowenig das investierte – und teilweise am Mund abgesparte – Geld. Experiment und Entwicklung durften bereits hier als gelungen betrachtet werden. Mit dieser Überzeugung führen sie an den Start zur grössten Langstreckenregatta auf Binnengewässern der Welt.

## Bol d'or: der Beweis

Der Start mit einem sehr schnellen und über 8 m breiten Boot in einem Feld von 415 Yachten ist schwierig und gefährlich. Doch die Erfahrung und Visto von Walter half auch hier. Er steuerte den Monomaran, dessen Bug in weiser Voraussicht auf die reglementarisch vorgeschriebene Kürze zurechtgestutzt wurde, nicht ins Gedränge, sondern wartete an der Seite auf den ersten Windstoss. Das Rennen hatte begonnen.

Aus finanziellen Gründen und weil sie glaubten, ein Spinnaker sei bei diesem Monomaran nutzlos, waren die vier ohne «Turbolader» gestartet. Doch bereits in den ersten Stunden sahen sie ihren Fehler ein: Bei leichten achterlichen Winden war die Konkurrenz viel schneller. Jeder Quadratmeter Segel zählte. Mit «Tornado-ähnlichem Hinunterkreuzen» versuchten sie, den Schaden im Rahmen zu halten. Aufkommende Winde bei der Hälfte der Wettfahrt liess den Optimismus an Bord wieder aufleben: Sie fühlten, dass sie bei genügend Wind durchaus auch ohne Spi an der Spitze mitreden konnten. Ein Beispiel: Kurz nach der Wendemarke vor Bouveret lag die schnelle *Altair X* mit den sicher erfahrensten Leuten vom Genfersee an Bord zirka zwei Kilometer vor *Holy Smoke*. Als es dann etwa für zehn Minu-

ten kräftig auffrischte, stellte sich der Monomaran auf seine Stelzen – und begann zu fliegen. Vorbei an der staunenden Crew der *Altair*. Was war denn los? War *Holy Smoke* so viel schneller, weil sie weniger benetzte Fläche hat, oder hatten Stern & Co. vor lauter Beobachten das Segeln vergessen? Jedenfalls hatte dieser Rush genügt, um die Ostschweizer an die Spitze zu bringen. Doch leider legte sich Rasmus wieder schlafen, und einmal mehr wurde das Spielchen «Wer erwischt weniger Flauten» gespielt. Zudem zeigten die riesigen Spinnaker der Gegner nun Wirkung. Am Schluss – nach 16 Stunden – lag *Holy Smoke* aber lediglich 1' 40" hinter der siegreichen Einrumpfyacht *Zoé* (Améthyste) an zweiter Stelle, notabene vor *Altair X* und *Albatros* sowie allen weiteren Multihulls (vgl. «YW» 14/81, Seite 34).

Obwohl besonders die welsche Presse wegen des fehlenden Spis von einem versenkten Sieg sprach, waren Steiner & Co. mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Ihr Boot hatte den Test mit Glanz bestanden. Viele telefonische Anfragen, u. a. auch von Pierre Fehlmann, zeugten davon, dass *Holy Smoke* die Entwicklung des Trimaranbaus am Genfersee beeinflussen wird. Diesen Umstand sieht man in Altenrhein gerne: Erstens treibt er die eigenen Verbesserungen voran, und zweitens fördert er die Motivation im Hinblick auf den nächstjährigen Bol d'or.

## Begeisterung für Multihulls

Die Swan-65-Weltmeister Walter, Albert, Beat und Othmar sind nach langen Zweifeln vom

Mehrrumpfboot begeistert. Sie geniessen das Gefühl des superschnellen Segelns in vollen Zügen. Aus beruflichen und finanziellen Gründen haben sie sich entschieden, all ihre Kraft in die Entwicklung des Binnensegelns zu stecken. Ein weiser Entschluss auch deshalb, weil – die Gerüchte verdichten sich immer mehr –, vom Genfersee aus initiiert, ein Europacup für Binnen-Langstreckenregatten geschaffen werden soll.

Schon heute sind die vier Ostschweizer überzeugt, dass Mittelrumpf und Rigg bei ihrer *Holy Smoke* optimal sind. Doch bei allen anderen technischen Einrichtungen sehen sie noch Möglichkeiten zur Verbesserung. So sind z. B. die Foils, vor allem bei Schwachwinden, immer noch ein Buch mit sieben Siegeln. Spinnaker wurden getestet, und schliesslich entschieden sich die Tüftler für einen sehr flach geschnittenen, der bei normalen Winden extrem seitlich gefahren werden kann. Dies ist deshalb wichtig, weil beim hohen Speed des Monomarans der scheinbare Wind immer «vorlicher» einfällt. Problematisch sind auch die Wenden, die sauber und bestimmt eingeleitet werden müssen, sonst geht der Monomaran nicht durch den Wind. Anschliessend muss man leicht abfallen, um möglichst schnell wieder auf Geschwindigkeit und damit «auf die Hydrofoils» zu kommen. Bedingt durch den langen Hauptrumpf und das riesige Schwert, erreicht *Holy Smoke* eine Höhe zum wahren Wind, die mit einer Einrumpfyacht absolut vergleichbar ist. Kurz gesagt: Die Rennmaschine eröffnet neue Dimensionen im Segeln und bringt trotz ihrer Überbreite viel Freude.

- 1 Dank dem riesigen Schwert läuft der Monomaran erstaunliche Höhe
- 2 Revolutionäre Heckpartie des Mittelrumpfes
- 3 Das Ruderblatt wird wie ein Schwert durch den Rumpf gesteckt

## Zukunftspläne und Ziele

Das Team 81, wie sich die vier auch nennen, will zuerst sein Boot für leichte und mittlere Winde optimieren. Bei Starkwind lief *Holy Smoke* schon über 20 Knoten; dabei ist aber die Gefahr sehr gross, dass etwas reisst oder bricht. Im weiteren hofft das Quartett auf die baldige Organisation einer Speed-Weltmeisterschaft auf Binnengewässern, ist es doch überzeugt, dass der Renner bei optimalen Verhältnissen (starker Raumwind, wenig Wellen) in den Bereich von 36 Knoten vorstossen kann. Bis es soweit ist, sind die vier Ostschweizer auf «normale» Regatten angewiesen. Gespannt darf man auf das Abschneiden bei der Centomiglia warten...

Nicht verstehen können Steiner & Co. die zum Teil sehr massive Opposition gegen Mehrrumpfboote. Wohlwissend, dass Mono- und Multihulls nicht miteinander verglichen werden können, befürworten die vier echten Amateure getrennte Ranglisten. Andererseits hoffen sie, dass Segler nicht einfach andere Segler von den herrlichen Langstreckenregatten ausschliessen. Eines ist nämlich sicher: Die weit über tausendjährige Entwicklung des Segelgerätes wird weitergehen. ☑