

Das Starboot

Aus: <Star Boat and Development >, ISCYRA, übersetzt von Daniel V. Christen

Im Winter 1910/11 wurden in zwei Werften die ersten 33 Starboote gebaut. Heute, 100 Jahre und 8500 Rumpfe später, werden immer noch Boote dieser beliebten Traditionsklasse gebaut.

Der «Vater» der Starboote heisst Francis Sweiguth (†1970). Er stand im Dienst der Bootskonstruktions-Firma von William Gardner in New York City und zeichnete die ersten Pläne des Starboots. Sweiguth war nicht nur für die Linien des Rumpfes verantwortlich, er überwachte in den 20er-Jahren auch die beiden Veränderungen an Rigg und Segelplan.

Begonnen hatte alles im Jahr 1906. Damals sprach George A. Corry, Anführer einer kleinen Gruppe von Seglern rund um New York, bei Gardner vor und beauftragte ihn, ein kleines und günstiges Knickspant-Segelboot mit rundem Unterwasser und Kiel zu entwerfen. Das erste solche Boot, «Bug» (Käfer) genannt, lief aus. Es wird berichtet, es sei 5,18 m lang gewesen und sein Kiel habe 68 kg gewogen. Nach vier Jahren hatten die Eigner aber bereits genug von diesem

Boot. Es sei zu klein, zu unkomfortabel und viel zu nass. Im Herbst 1910 beauftragte Gardner seinen Zeichner Sweiguth, ein neues Boot zu entwerfen. Die Geburtsstunde des Starboots! Das Boot hatte vorerst keinen Namen. Als etwa Pläne des Bootes an den «Nahant Dory Club» in Massachusetts verkauft wurden, wurde es als «Nahant Bug» bezeichnet. Trotz dieses Namens führten die Nahant-Boote aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen rote Sterne im Grossegel. Dann wollte Corry das Boot «Big Bug» nennen. Zum Glück schlug Stuyvesant Wainwright vom American Yacht Club «Star» als Bezeichnung für die neue Long-Island-Sound-Klasse vor...

Das Sweiguth-Starboot führte ein Gaffel-Rigg mit langem Baum, typisch für damalige Rennyachten. Es wurde immer klarer, dass das Rigg einer Modernisierung bedurfte. In einem ersten Schritt wurde das Gaffel- durch ein Marconi-Rigg ausgetauscht. Seit 1930 wird mit dem modernen Rigg gesegelt, wie man es heute noch kennt. 1961 wurde Sweiguth anlässlich des 50-Jahre-Jubiläums zum Ehrenmitglied der Starboot-Klasse ernannt.

Skip Etchells und die Geburt des modernen Starboots

Elwood «Skip» Etchells realisierte während des 2. Weltkriegs, dass die Toleranzen in den Vermessungsregeln ihm erlaubten, ein überlegenes Starboot zu konstruieren. 1942 begann er mit seinem Freund Bill Kelley, die



ersten Etchells-Starboote zu bauen. Sie wussten, dass die Form des Bodens an jeder Station bis zu einem Inch über oder unter dem angegebenen Mass sein durfte. Das ganze Boot konnte also flacher gestaltet werden, indem Bug und Heck um je zwei Inches gesenkt wurden. So erhielt das Boot mehr Auftrieb an den Enden.

Nach dem Krieg erhielt Etchells viele Bestellungen für seine O.G.-Starboote. O.G. stand für die «Old Greenwich Boat Company», welche 1970 die Rechte an den Rumpflinien-Plänen an Duplin Marine in Winthrop (Massachusetts) verkaufte. Dort begann Joe Duplin, die ersten Starboote aus glasfaserverstärktem Kunststoff zu bauen.

Eine der grossen Kontroversen in den 60er-Jahren drehte sich um V-förmige Böden: Die Vermessungsvorschriften bestimmten scheinbar klar, dass der Boden aus Sektionen des Zirkelbogens bestehen muss. Aber die





Starboote des Herstellers Eichenlaub (San Diego) trieben es so weit, dass ihr V-förmiges Unterwasser sich für jeden sichtbar bis zum Heck durchzog. Die O.G.-Starboote gingen das subtiler an: Der Boden selbst bestand mehr oder weniger aus Bogensektionen, trotzdem war er dort, wo die Kielflosse im Rumpf verschwindet, V-förmig.

In den 60er-Jahren: Bill Buchan und seine Glasfaser-Starboote

Ende der 60er-Jahre kam die Glasfaser-Revolution, die eng mit dem Namen Bill Buchan verbunden ist. Dieser entstammt einer schottischen Bootsbauer-Familie, die 1920 in die USA ausgewandert war. Buchan hatte schon Starboote aus Holz gebaut und erfolgreich gesegelt. So wurde er 1961 in Chicago Weltmeister mit dem selbst gebauten Starboot 4260 «Frolic». Als Starboote aus glasfaserverstärktem Kunststoff erlaubt wurden, verwendete Buchan zunächst einen Schaumkern von geringer Dichte – aber das war nicht zufriedenstellend. Bald wechselte er in den hochbelasteten Bereichen auf einen Balsaholzkern. Mit seinem so gebauten Boot wurde er 1970 Weltmeister.

Die Mader-Werft in Bayern übernahm Buchans Rumpfform und fei-

erte viele Siege. Seit Sweisguth, Etechells und Buchan hat niemand die Entwicklung des Starboots so stark geprägt wie die Bayern: Ins Starboot-Jubiläumjahr 2011 stiegen sie mit so erfolgreichen Seglern wie den amtierenden Olympiasiegern und Weltmeistern Ian Percy/Andrew Simpson. Allerdings hat sich die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten in kleineren, oft nicht sichtbaren Schritten vollzogen. Einige Neuerungen waren jedoch sehr innovativ – zum Beispiel das auf Olympia 2000 in Sydney eingeführte und salopp «Heiland» genannte zentrale Podest für die wichtigsten Trimmleinen in der Mitte des Cockpits. Dadurch wurde bei Starkwind und Wellengang die Gefahr der Wasseraufnahme reduziert.

Der Schweizer Spitzensegler Flavio Marazzi setzte seine Olympia-Erfahrung in der Wilke-Werft in Leissigen im Berner Oberland um. Der bekannte Schiffsdesigner Sébastien Schmidt aus Genf rechnet die einzige erfolgreiche komplette Neukonstruktion der letzten Jahrzehnte. Verstärkt mit Experteninput von Josi Steinmayer, David Howlett und Jean-Claude Vuithier entstand ein Starboot, das sich seither unter allen Bedingungen und auf allen



Revieren als schnell und robust erwies.

So liefen europäische Konstrukteure ihren amerikanischen Kollegen den Ragn ab. Man bekommt den Eindruck, dass die Starklasse vor allem in den USA äusserst konservativ ist. Ausgerechnet dort, wo diese Klasse vor hundert Jahren dank eines grossen Innovationswillens aus der Taufe gehoben worden ist.