

NUR EINE OLYMPISCHE ATEMPAUSE? STARBOOTE IN DEUTSCHLAND

Die älteste Einheitsklasse der Welt, die Starboot-Klasse, hat sich von ihrem olympischen Rausschmiß vor vier Jahren nie erholt. Denn sie hat nie unter ihm gelitten. Sie erfreut sich vielmehr weiterhin wachsender Popularität, und der Kampf um die Spitze ist dort so hart wie eh und je.

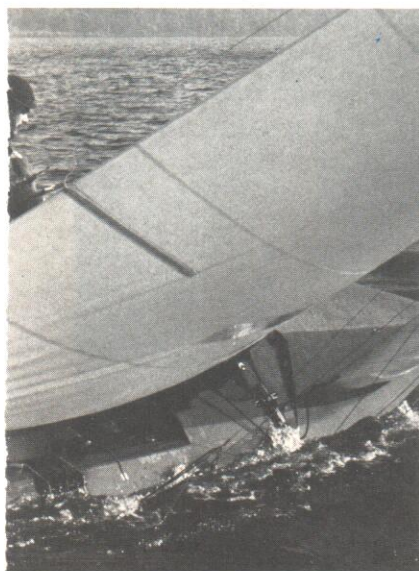
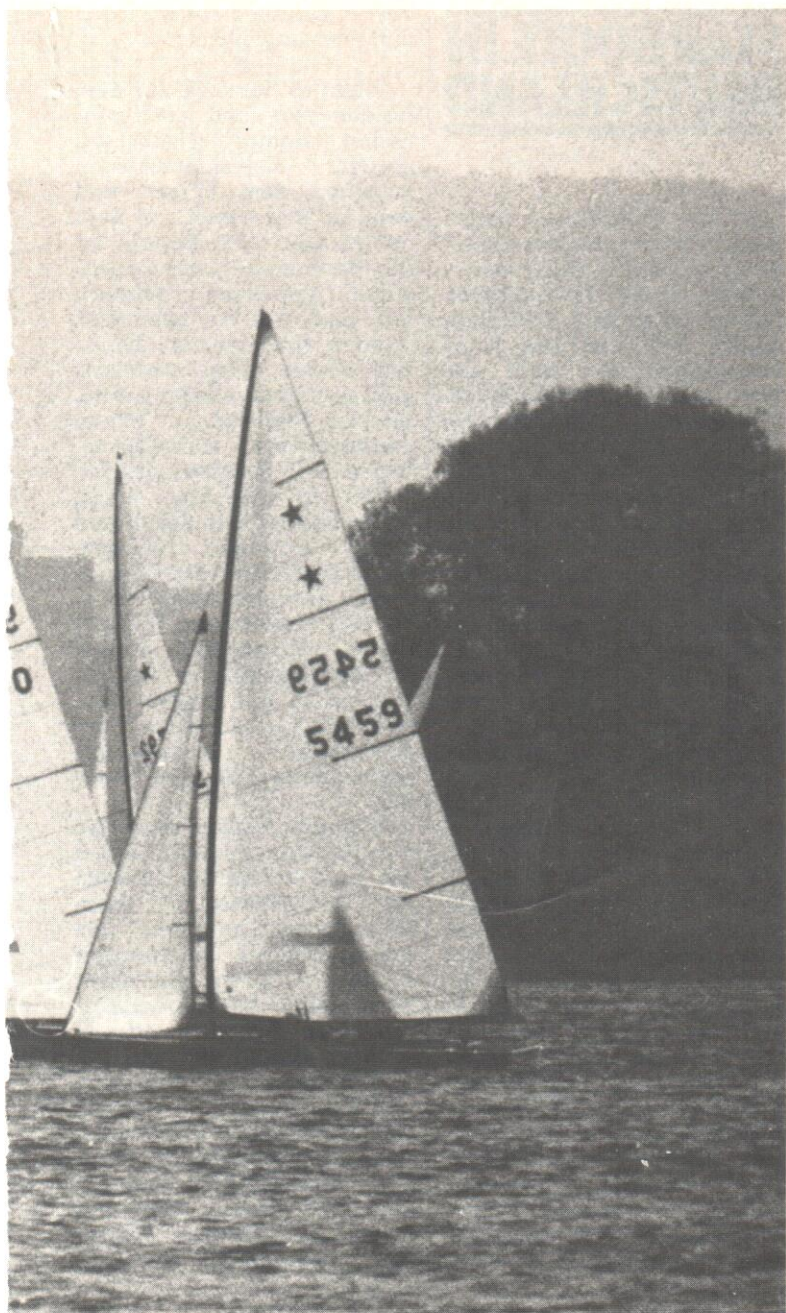




Der Star, einst aufgrund seiner zollgroßen Toleranzen fast eine Konstruktionsklasse, hat inzwischen das andere Extrem einer Einheitsklasse erreicht — der DSV nennt das Ein-Typ-Klasse.



Fenster schaffen den nötigen Durchblick in den Segeln, die beide fast bis aufs Deck heruntergeführt sind. In Lee wölben sich die gefierten Backstagen nach achtern.



Viel Klappe, wenig Hemmungen, Klebeband um die zerrissenen Hände: „Pummel“ Kukes Comeback.

Weil das Boot sich leicht mal aufs Ohr legt, ist der Cockpit-Ausschnitt verhältnismäßig klein.

S Text und Fotos Kai Krüger

ein Bürstenschnitt ist inzwischen einer langen, weichen Welle gewichen, aber sonst ist er der alte: „Mensch, wat machst du denn hier?“

Detlev „Pummel“ Kuke aus Berlin, wie immer kleine Hemmungen, aber große Schnauze, ließ seinem Temperament bei der Begrüßung freien Lauf. In der Tat hatten wir uns jahrelang nicht gesehen. Nach großen Starboot-Exzessen, die den Pummel 1968 als Ersatzmann zur Olympiade nach Mexiko brachten, forderte Vaters Firma ihn, und er geriet unter die Räder, die er fortan selber in Schwung hielt. Und nun — „Und nun? Ick will mal wieda sejeln, Mensch!“

Das ist an sich nicht so sensationell, ist auch anderen schon so ergangen. Doch daß Pummel, der Erz-Olympionike, ohne mit der Wimper zu zucken wieder im Star antrat, der inzwischen doch gar nicht mehr Olympiaklasse ist, dies schien mir bemerkenswert.

„Weeßte, ick hab ma jedacht, erstmal wieda im Star, wa. Is doch 'n feinet Boot. Un wenn se'n nächstet Mal nich wieda rinnehmen, denn weeß ick och noch nich.“

So ist das: Das Starboot lassen sie nicht verkommen. Schwedens Pelle Petterson nicht, der sich zur diesjährigen Starboot-Weltmeisterschaft auf den Bahamas meldete, ebenso wenig wie die amerikanischen Starboot-Asse, selbst wenn sie sich zwischendurch in einer der heutigen Olympiaklassen vorbereiten.

Auch Uwe Mares und Willi Kuhweide, heißt es, freuten sich dementsprechend auf die übernächste Starboot-Weltmeisterschaft, die wieder in Kiel stattfindet. Sie hoffen nur, daß die Klassenvereinigung den etwas langwierigen Qualifikationsweg für die einstweilen olympisch verhinderten Ex-Starboot-Meister abkürzt (wozu sie, wie man hört, durchaus bereit ist).

Kein olympischer Rauschschuß war so spektakulär und wurde so viel diskutiert wie der Rauschschuß der Starklasse, geschehen vor vier Jahren auf der Jahresversammlung des Weltseglerverbandes IYRU. Nie werde ich jenen Fauxpas vergessen, der mir ein Jahr danach im Gespräch mit Lowell North unterlief, dem ungekrönten Weltmeister-König dieser Klasse. Lowell erwähnte, daß er weiterhin im Star segle, und ich sagte in Gedanken an seine in der Starklasse immer noch dominierenden Segel: „Ja natürlich, du mußt ja auch.“

Worauf Lowell mit einem ungewohnt deutlichen Anflug von Heftigkeit konterte: „Ich muß überhaupt nicht, verstehst du — ich segle im Star, weil es mir Spaß bringt. Mehr nicht.“

Es war stupide anzunehmen, ein Mann wie Lowell North, der sich noch nie segelnderweise für seinen Segelladen verkaufte und dies auch noch nie irgendeinem seiner Mitarbeiter zugemutet hat, würde nur aus Rücksicht aufs Geschäft im Star ausharren.

Ich selbst hätte es besser wissen müssen, denn mir war bis damals und ist bis heute kein sensibleres, seglerisch ergiebigeres Kielboot unter den Hintern gekommen als das Starboot. Und warum soll es anderen eigentlich anders gehen? Nur weil sie Segel machen?

Nein, verehrte Herren in den blauen Blazern, was Sie da in London beschlossen haben, entsprach nicht dem, was die Segler wollten.

Es ging damals in London bei der IYRU darum, die Neukonstruktion Tempest ins Olympiaprogramm zu hieven, und man scheute keine Mühe, dieses Ziel zu erreichen. Nun ist es erreicht, aber daß es der Tempest geholfen habe und dem Star geschadet, kann man nicht behaupten.

Die Tempest kränkelt, während der Star sich weiter bester Gesundheit erfreut. Die Segler haben den Beschluß ihrer Oberen zur Kenntnis genommen. Die Olympier unter ihnen haben sich ihm gebeugt, die anderen pfeifen drauf.

Inzwischen erinnern die Starleute daran, daß die

IYRU sich vorgenommen hat, zu jeder Olympiade zwei der sechs Klassen auszutauschen, und wenn man sich daran hielte und dem Jollentrend mit der Laser folgte, dann käme an der internationalen Verbreitungs- und Popularitätskurve gemessen als zweiter Neuling eigentlich nur der uralte Star in Frage. Welche Konkurrenz gebe es schon, die es mit ihm aufnehmen?

Auf ihrer letzten Jahresversammlung im vergangenen Jahr in Chicago haben die Starboot-Segler diese Dinge ausführlich diskutiert. Nach vier schadensfreien Nichtolympia-Jahren fragten sich etliche von ihnen, welchen Sinn es dennoch habe, überhaupt auf Olympia zu schießen: „Die Profis sind raus, und uns geht es besser denn je“, riefen sie.

Die Olympiade sei zwar ganz schön, aber alles andere als lebensnotwendig. Wenn man's wieder würde, täte man sich freuen, einigte man sich am Ende, aber wenn nicht, würde man dem keine Träne nachweinen.

Dies ist ein Vorgang, der nachdenklich macht. Auf der kommenden IYRU-Jahresversammlung im November wird darüber abgestimmt, welche Klassen 1980 vor Tallinn olympisch segeln sollen. Sollte es dabei auch zu einer Abstimmung über das Starboot kommen und das Starboot wieder unterliegen, dann wird nicht der Unterlegene der Verlierer sein, sondern die IYRU, die

blauen Blazer an den grünen Tischen.

★

Das überraschende Wiedersehen mit Pummel Kuke fand im vergangenen Herbst beim „Commodore Senator Dr. Lüer-Preis“ auf dem Baldeneysee in Essen statt. Ich hockte mich nach mehr als drei Jahren zum ersten Mal wieder an die Außenhaut eines Stars, um zu sehen, ob denn noch alles beim alten geblieben sei.

Ich hätte zwar gern selbst gesegelt, aber die Verhältnisse, sie waren nicht so. Doch sie reichten hin, die alte Faszination wieder aufkommen zu lassen, die diese „übertakelten Kisten“, wie sie mal mit Ablehnung, mal mit Respekt genannt werden, ausstrahlen.

Was hat sich seither geändert? Vor allem dies: Der Star, einst auf Grund seiner zollgroßen Toleranzen fast schon eine Konstruktionsklasse, hat inzwischen das andere Extrem einer Einheitsklasse erreicht und ist fast das geworden, was beim DSV Ein-Typ-Klasse heißt.

Die Kunststoffbauweise hat sich in der Klasse durchgesetzt. Gebaut werden Stars praktisch heute nur noch auf drei Werften: Bei Bill Buchan und bei Lippincott, beide in den USA, sowie in der Schweiz bei dem unermüdlichen Siegfried Meyer in Dintikon. Preis allerdings fast 20 000 Mark, plus Hänger und ein kräftiges Auto.

Die Ausnutzungen der ohnehin längst enger ge-

STARBOOTE IN DEUTSCHLAND

machten Toleranzen liegen heute nach Expertenmeinung so dicht beieinander, daß die Rumpf-Unterschiede unwesentlich sind. Dies liegt daran, daß alle drei Konstruktionen von nach wie vor aktiven Starboot-Ex-Weltmeistern stammen, eben von Bill Buchan, Bob Lippincott und, im Falle Meyer, Pelle Petterson.

Sie bauten ihre Formen, als man auf den Regattabahnen zu einer einheitlichen Auffassung über die optimale Toleranz-Ausnutzung gekommen war, „lernten“ wohl auch voneinander, und heute denkt keiner von ihnen mehr daran, mit den Rumpflinien noch zu experimentieren.

Die Segel stammen in ihrer überwältigenden Mehrheit nach wie vor von North, so daß man auch hier fast von Einheitssegeln sprechen kann. Die Aluminiummasten variieren nicht mehr als die Boote, und die gußeisernen Kiele schließlich, für die es in den USA und in Europa insgesamt nur noch vier Formen mit allerdings spürbaren Unterschieden gibt, werden derzeit gerade in Klassenauftrag von dem Schweizer Vermesser Hannes Gubler über einen Kamm geschoren und ebenfalls auf dem Wege

der Toleranz-Nivellierung einander angeglichen.

★

Wenn es dennoch auf dem Baldeneysee und auch woanders immer wieder zu großen Zeitunterschieden zwischen dem Ersten und dem Letzten kommt, so liegt das an zweierlei. Erstens ist das Boot keineswegs unsensibler geworden, sondern will nach wie vor behandelt werden wie eine zart besaitete Geige. Und zweitens gibt es immer wieder Leute, die das Starboot mit einem Anfängerboot verwechseln, was es nun beileibe nicht ist.

Wer in den Star steigt, sollte bereits mit Schot und Pinne umgehen können, sollte zumindest die Grundregeln gesunder Regattataktik beherrschen und täte gut daran, sich zunächst einmal an der Vorschot zu verdingen, selbst auf seinem eigenen Schiff — an einer Starboot-Pinne interessierte Spitzensegler gibt es überall.

Was gibt diesem Boot die Sensibilität, von der soviel die Rede ist? Da ist zunächst die Rumpfform, in ihren Grundzügen nunmehr fast ein dreiviertel Jahrhundert alt und in ihrem Charakter noch immer nicht übertroffen. Der schlanke, scharfkantige Rumpf mit den geraden Seiten und dem lang überhängenden Vorschiff, mit dem dünnen Flossenkiel und dem dreieckigen, Skeg genannten Totholz zwischen Kiel und Ruder, läuft vor allem bei glattem Wasser eine unglaubliche und von



Auch auf den Spinnaker verzichten die Starboote. Vorm Wind wird die kleine Fock ausgebaumt.

Trapez ist auf dem Star verpönt, für den Vorschoter ist der Hängesitz knüppelhart.

FUSION

PEDRO-BOOT B.V. Groninger Jachtbouw B.V.

Reklame-Insum (Fr)



Wichtig!

Die jahrelange Zusammenarbeit zwischen Pedro-Boot und der Gezamenlijke Groninger Jachtbouw, hat nunmehr zu einer Fusion geführt. Der Hauptgrund hierfür war, noch wirtschaftlicher zu arbeiten. Unsere Pedro-Kreuzer werden nun unter einem Dach hergestellt, von der Kiellegung bis zum letzten Pinselstrich. Hierdurch wird erreicht, noch mehr Qualität zu günstigeren Preisen anzubieten. Pedro-Boot Groningen B.V. weist ausdrücklich darauf hin, daß sie sämtliche Verpflichtungen bezüglich aller Pedro-Kreuzer, das sind mehrere hundert, weiterhin in die neue Gesellschaft übernimmt. Dies gilt auch für den Service!



Jachtbouw Pedro-Boot Groningen B.V.

W.A. SCHOLTENWEG 89-90 ZUIDBROEK (GR) HOLLAND BRD 0031-59851763

keinem anderen Einrumpf-Boot erreichte Höhe.

Dabei steuert sich das Boot mit seinem kurzen, schwertähnlichen Lateralplan wie eine Jolle. Das für heutige Begriffe überdimensionierte Großsegel sorgt dafür, daß sich der Star bei jedem Drücker kräftig aufs Ohr legt, was man ebenfalls von der Jolle her kennt. Doch solange er dabei nicht laut glucksend gurgelt, scheint ihm das nichts auszumachen. Man stellt das Schiff etwas höher an den Wind, und schon kommt es sich wieder, und ist man dann Experte, läßt man es gar nicht erst soweit kommen — alles wie in der Jolle.

Der Mast ist dünn, Salinge und Drähte daran noch dünner, doch wenn alles am richtigen Fleck und unter der richtigen Spannung steht, dann läuft diese Kiste wie verteufelt.

Für ein feststehendes Achterstag gibt es auf dem Boot keinen Platz. Deshalb sind die Backstagen immer noch das Wichtigste am ganzen Boot: Sie greifen an der Saling und oben am Fockstag an, kontrollieren die Mastkurve über Taljen in Griffhöhe des Steuermannes und müssen in einer Halse vom Vorschotmann mit absoluter Zuverlässigkeit auf ihren Decksschienen und Schlitten im alten Luv nach vorn und im neuen Luv nach achtern geschoben werden, bevor das Manöver beendet ist und das Segel wieder Wind fängt. Sonst kommt die ganze Geschichte unweigerlich von oben, und zwar schon ab guten zwei Windstärken.

Es ist an diesem Geigenkasten alles zum Verstellen: Außer den schon erwähnten Backstagen die üblichen Liekstrecker, der Mastfall, der Mastdrücker im Deck, der Großbaum-Niederholer (wegen des kleinen Cockpits eine heute recht aufwendige Galgen-Konstruktion), der Großschot-Traveller auf dem Achterdeck und die Fußgurte.

Was der Star nicht hat, sind Trapez und Spinnaker, und was er auch nicht hat, ist ein modernes Größenverhältnis von Vor- zu Großsegel. Darüber, daß man diese drei Starboot-„Altertümlichkeiten“ damals, 1972 im

Kampf um den Olympiaverbleib, kurzfristig aufzugeben bereit war, darüber spricht man heute nicht mehr gern. Heute sind sich alle einig, daß sie es nicht anders haben wollen — schließlich ist hier von seiner Heiligkeit dem Starboot die Rede, und nicht von irgend einer modernen Trapezkiste (meinen die Starboot-Leute).

Vorm Wind wird also weiterhin die Fock ausgebaumt wie zu Großvaters Zeiten, das Backstag wird aufgefiert, damit der Mast ordentlich nach vorn wandert, und der Vorschoter hat seine Verschnaufpause. Denn am Wind hat er's, da halt alles so blieb wie es war, nach wie vor sehr schwer, sofern seine Bein- und Bauchmuskeln etwas schlaff sind: Man hängt seit Elvström/Albrechtsons Weltmeisterschaftsgewinn 1966 vor Kiel nämlich als Vorschoter in der Hocke außenbords, die Deckskante in der Kniekehle und die Füße gerade eben so weit ins Cockpit reichend, daß sie unter den Trimmgurt haken können.

Man kann sich natürlich überlegen, was der Star denn nun verlieren würde, wenn man kurzerhand das Trapez zuliebe. Die Antwort lautet mit Sicherheit: nichts. Höchstens sein Gesicht. Auf der Habenseite stünde dagegen mehr Komfort für den Vorschoter, denn es ist doch wohl unbestritten, daß das Hängen auf dem, mit Verlaub, Donnerbalken härter auf Muskeln und Knochen geht als das Stehen in der Trapezhose.

Andererseits ist das Starboot in seiner ganzen Konzeption und Rumpfform auf Krängung eingestellt. Es braucht sogar rund 20 Grad Krängung, um mit seinem Knickspant optimal in die Welle einzusetzen. Riggs und Segel sind heute so ausgelegt, daß es über einen weiten Bereich bei dieser oder nur wenig mehr Krängung bleiben kann.

Sinnvoll wäre ein Trapez also eigentlich erst ab Windstärke 5 und mehr, wenn man das Rigg auch mit gefiertem Traveller nicht mehr ausfahren kann und das Achterliek dann oben anfängt zu knattern, von

STARBOOTE IN DEUTSCHLAND



Winkel unter dem Fünfzackstern zeigen sorgsam abgestufte Meisterwürden an.

dem Gegenbauch aus dem Vorsegel ganz zu schweigen. Aber die Starboot-Segler und auch Starboot-Segelmacher haben längst gelernt, auch damit zu leben und Boot und Material auch unter diesen Umständen zu beherrschen. Ein Trapez muß also nicht sein.

Bei den jetzigen Segelproportionen, die wie gesagt einen hohen Anteil an dem seglerischen Reiz des Starbootes haben, muß auch ein Spinnaker nicht sein. Der Spinnaker ist ja woanders nur deshalb immer wichtiger und populärer geworden, weil die Großsegel aus Gründen der Aerodynamik im Laufe der Zeit immer höher und schmaler und auch kleiner wurden, die Vorsegel immer größer. Aus den Allround-Riggs vergangener Tage, deren letzter Vertreter das Starboot ist, wurden ausgesprochene Amwind-Riggs, die raumschots und vor dem Wind der Ergänzung durch den Spinnaker bedürfen.

Beim Star hingegen steckt eben fast alles noch im Großsegel, und in einer solchen Verteilung läßt sich die Segelfläche auch vor dem Wind ganz vorzüglich einsetzen. Problematisch ist die Sache nur raumschots, wenn die kleine Fock da vorn nicht mehr ausreicht, den Druck auf die große Achterlieks-Partie im Großsegel auszugleichen. Dann wird der Star sehr luvgerig, legt

sich aufs Ohr, verlangt dem Mann an der Pinne viel Armkraft ab und könnte in dieser Situation tatsächlich ein Trapez gut brauchen.

Das Boot wäre dann kaum wiederzuerkennen. Aber es ist die Frage, was mehr wiegt: Das kleine Manko raumschots oder das in Jahrzehnten gewachsene Image des Stars, ein virtuoser Geigenkasten für Klammeraffen zu sein — ein Image, das in dieser Prägnanz kein anderes Einheitsklassen-Boot der Welt aufzuweisen hat. Und so etwas ist Gold wert — solideres Gold als das olympische.

Apropos Gold und Silber — zu diesen Dingen haben die Starboot-Segler seit Gründung ihrer Klassenvereinigung im Jahre 1922 in den USA ohnehin ein ganz eigenes Verhältnis, und das kann man ihnen an den Segeln ablesen. Denn diese, und nicht etwa die Glasvitrine in der guten Stube, gelten bei den Starseglern seit jeher als die breite Brust für die Segelorden.

So haben Gewinner einer Weltmeisterschaft bis ans Ende ihrer Tage das Recht, das Klassenzeichen, den roten Fünfzack-Stern im Großsegel, auszutauschen gegen einen solchen in Gold. Kontinent-Meister dürfen den Stern in Silber fahren, Distrikt-Meister in Blau und Gewinner der Anfänger-Meisterschaft eines Distrikts in Grün.

Dann gibt's da noch Winkel in den gleichen Farben, und für den Vorschoter Balken und für häuslichere Regatten rote Winkel, allerdings ohne Balken — eine dekorative Sache.

Diese Orden stammen, wie gesagt, aus einer Zeit, in der Orden noch höher im Kurs standen als heute. Dennoch werden sie nach wie vor gefahren, wenn auch im Rahmen eines zwischenzeitlich entstandenen, nirgendwo aufgezeichneten Snob-Kults: Es gehört zur Kunst des etablierten Starboot-Segelmachers, von sich aus die richtigen Dekorationen in den Segeln seiner Kundschaft anzubringen.

Und es gehört zu den Spielregeln der Starboot-Snobiety, über das Fehlen der Orden erhaben zu sein, wenn der Segelmacher, die-

DIE MONAS

Es macht Spaß, anderen den Spiegel zu zeigen

Das schnittige, schöne Einmann-Kielboot von der Klepper-Werft. Ein Regatta-Schiff, das unheimlich schnell und wendig ist, bestechend alle extremen Sportsegler. Natürlich kentersicher und unsinkbar.

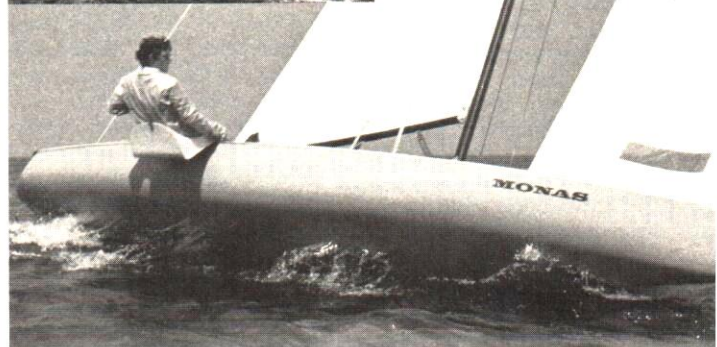
Die MONAS muß man einfach segeln.

Hier die MONAS-Argumente:

- Einhandbedienung. Alle Bedienungselemente im Bereich des Steueramts. Selbstwendende Fock. Serienmäßige Rollfockeinrichtung.
- Ausreitschalensitze, daher problemloses und sicheres Ausreiten ohne zu ermüden sowie hervorragende Sichtverhältnisse.
- Optimale Trimm-Möglichkeiten, auch während des Segelns.
- Lange CWL.
- Vollprofiliertes Balance-Ruder mit optimaler Ruderwirkung und spätem Strömungsabrisß.
- Rennsegler-Cockpit.
- Auch als schnelles Familien-Kielboot mit viel Platz und Sicherheit.

Technische Daten:

Länge: 7,00 m, CWL: 6,60 m, Breite: 1,90 m, CWL: 1,63 m, Tiefgang: 1,10 m, Ballastkiel: ca. 320 kg, Segelfläche: 22,20 qm, Gewicht segelfertig: ca. 680 kg.



Die Werft garantiert für gute Verarbeitung und Qualität - made in Germany.

Klepper bietet ein wirklich ausgereiftes und geschlossenes Programm von der kleinsten 2,3-m-Jolle bis zum 7-m-Kajütschiff.

Offene Boote:

OPTIMIST 2,30 m

GIG 2,93 m

PARTNER 3,80 m

TRAINER 4,39 m (DSV-

Eintypklasse) / JETON

4,95 m (Nationale Klasse)

MONAS 7 m (Einmann Kielboot).

Kajütschiffe:

FAM 5,40 m (DSV-Eintyp)

CONDOR 55 5,59 m

CONDOR 70 7,06 m.

Informieren Sie sich. Fordern Sie die netz ausführlichen Prospekt von den Klepper-Werften, Abt.: Postfach, 8200 Rosenheim

ser dumme Lackel, nicht wußte, mit wem er es zu tun hatte. Man fährt dann bewußt undekoriert und erhebt sich damit auf eine noch höhere Stufe als die Dekorierten.

Wer hingegen schon bei Segelbestellung die ihm ranglistenmäßig zustehenden Abzeichen verlangt, gilt, ebenso unausgesprochen und unausgeschrieben, als noch nicht ganz regelfest.

Noch ein Wort zum schlichten und ergreifenden roten Stern, dem Klassenzeichen: Dieser Stolz der Klasse, im Jahre 1911 in den USA erfunden, soll jetzt auf Beschluß der derzeitigen Klassenführung doch allmählich aus der Schußlinie genommen werden.

Man wird zwar weiterhin das Wahrzeichen des vermaledeiten Kommunismus im Segel führen, will sich aber ansonsten mehr und mehr mit einem unverfänglicheren, von einem Werbefrafer stilisierten aufkreuzenden Starboot unter vollen Segeln schmücken. Man hat halt eingesehen, daß der andere rote Stern den eigenen an Bekanntheitsgrad und Symbolkraft überflügelt hat.

Das will etwas heißen, denn es gibt kaum eine Klasse, die sich so viel auf sich selbst einbildet wie die Starkklasse — teils zu Recht, teils nur so. (Man hat es immer noch nicht vergessen, daß man der Welt den flexiblen Mast, den Großbaum-Niederholer, den unter Segeln verstellbaren Vorschot-holepunkt, das moderne Lenzventil und den Fallhaken im Mast beschert hat — Lorbeeren, die zum Teil schon vierzig Jahre alt und zu dürr geworden sind, sich auf ihnen auszuruhen.)

★

Weil die Klasse in ihrer Gesamtheit sich so viel einbildet, sind auch ihre einzelnen Mitglieder in den Geruch gekommen, eingebildet zu sein. Das freilich ist eine sehr einseitige Auslegung einer Situation, die nicht dem tatsächlichen Selbstverständnis der Starboot-Segler entspricht, welches da lautet: „Wir sind zwar die Größten, aber ihr dürft alle, alle zu uns kommen, wir sind nämlich ganz prima Leute.“

In der Tat freuen sich die Starboot-Segler über jeden Neuen. Das taten sie schon immer.

Kraft einer höheren Weisheit waren sie andererseits nie traurig, wenn politische Geschehnisse ihnen starke Flotten wie einst in Kuba und jüngst in Portugal nehmen. Solange es geht, sagt man sich nämlich im Starboot-Lager, schicken wir denen unsere monatlichen Rundbriefe, und wenn sie dann emigriert sind oder die Zeiten sich bei ihnen zu Hause wieder ändern, werden wir sie halt wieder bei uns begrüßen können.

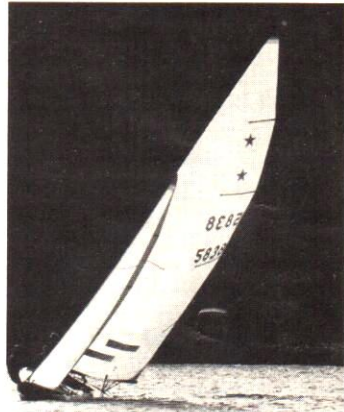
Diese Philosophie setzt sich nicht nur über die Zeit, sondern auch, ganz naturgemäß, über Ländergrenzen hinweg. Das dokumentiert sich schon darin, daß die Starboot-Welt nicht etwa in politische Länder oder Blöcke eingeteilt ist, sondern in Distrikte, deren Grenzen sich einzig und allein an der Verteilung des Wassers rund um den Erdball orientieren.

Dies bedeutet, daß beispielsweise die bundesdeutschen Starboot-Segler im Nordwesten zum X. Distrikt (England, Ostsee, UdSSR) gehören, während die im Süden Teil des XVII. Distrikts sind (Alpenländer, einschließlich Jugoslawien und Ungarn).

Diese bewußte Ignorierung politischer Grenzen ist eins der stärksten Bindemittel innerhalb der Starkklasse. Klassenvater Don Elder, ein ebenso nachdenklicher wie reicher amerikanischer Arbeitsloser mit einem Dick-schiff als Wohnung und einem Starboot daran im Schlepp, hat der Klasse 1922 mit diesem simplen Trick mehr innere Lebenskraft auf den Weg gegeben, als er zu seiner Zeit wohl ahnte.

Es ist dieses, man verzeihe mir das unmoderne Wort, kosmopolitische Schubfach im Starkklassen-Geist, das die Klasse so strapazierfähig macht und an dem sich auch noch die obersten Segelherren in London die Zähne ausbeißen werden. Seit ich im jahrhundertealten Rathaussaal vom inzwischen rot anlaufenden Cascais bei Lissabon zum ersten Mal eine Jahreshauptversamm-

STARBOOTE IN DEUTSCHLAND



Der Star braucht etwas Krängung, um optimal scharfkantig ins Wasser einzusetzen.

lung dieser Klasse erlebte, die Amerikaner auf die Russen hören sah und umgekehrt (und zwar gestandene Männer, keine studierenden Jollensegler), habe ich in diesem Sportverband immer eine zutiefst politische Kraft gesehen. Oder doch zumindest den lebendigen Ausdruck einer solchen.

Aber auch wenn John F. Kennedy Starssegler war, denkt man in der Starkklasse bei dem Wort Wahlen allenfalls an den eigenen Vorstand und ansonsten in erster Linie an die Regatten und das, was an Annehmlichkeiten zwischen den Regatten liegt.

Das ist bei den Starboot-Seglern eine ganze Menge und wird, seit der Olympiadruck entfallen ist, sogar immer mehr: Europa-Star-Präsident Oskar Meier kreierte als erste Überlebensformel für die Jahre nach dem Olympiastatus den Slogan: Mehr und besser reisen als bisher.

Dabei waren Starboot-Regattareisen schon immer ein ganz besonderes Erlebnis, getrübt nur von dem Wermutstropfen hoher Bootstransport-Kosten. Doch am Ziel gab und gibt es stets einen ganz exklusiven Kreis von Gastgebern, die ihren Gästen aus aller Welt Abwechslung bieten und Türen öffnen, die einem normalen Touristen meist nicht offenstehen.

Auf den Parties, die da so anfallen, ist schon immer nicht nur Privates besprochen worden, und der Starkklassen-Mitgliedsausweis ist auch heute noch eine Mischung aus Diner's Club und Freimaurerbrief. Er öffnet erstaunlich viele Hintertüren.

In den Segeln hat diese Loge inzwischen die Zahl 6000 erreicht. So viele Boote sind bisher weltweit gebaut worden. Ein rundes Drittel von ihnen schwimmt noch, und rund 1500 segeln aktiv Regatta, etwa zur Hälfte aufgeteilt zwischen Europa und Amerika. Flotten gibt es ferner in Afrika, Australien und Asien. In der Bundesrepublik sind es etwa 200 aktive Regattaaboote, Österreich etwa 50, Schweiz etwa 100. Neuzugänge weltweit pro Jahr etwa 100, im letzten Jahr in der Bundesrepublik allein 25 Einheiten.

Die Geschicke der bundesdeutschen Starssegler leitet der Kieler Dirk Thomsen, der inzwischen übrigens auch zum Nachfolger Oski Meiers als oberster Starboot-Funktionär Europas gewählt worden ist und der „Vereinigung deutscher Starboot-Flotten“ vorsteht.

Diese Vereinigung ist eine zähneknirschend erfolgte Respektierung bundesdeutscher Landesgrenzen, ein vom Deutschen Segler-Verband gewünschter nationaler Gesprächspartner, mehr nicht.

Das kommt bereits im Namen der Vereinigung zum Ausdruck, in der man das Wort Klasse vermied. Die „Klasse“ wird nämlich von Chicago aus verwaltet und von dem *International Governing Committee* gesteuert, das unter Vorsitz des Schweizers Oskar Meier zweimal jährlich jeweils an einem anderen Ort zusammenjettet und sich den Teufel um den DSV kümmert.

Die Starboot-Segler sind ein selbstbewußter Haufen, gewiß — sie sind in mehr als einem halben Jahrhundert, die weitaus größte Zeit davon als Olympiaklasse, so geworden. Der Verlust des Olympiastatus hat ihnen keineswegs geschadet, was ihren Ruf sogar noch hob — eine Klasse, in der man getrost und guten Mutes alt werden kann.

