

*Die Starboot-Segler
betrachten den Olympiastatus als
Galionsfigur: Er ziert die Klasse und wird
pfleghch behandelt. Aber Fortschritt
machen sie auch ohne ihn.
Text und Fotos: Kai Krüger*

**Olympiaklassen in der Provinz
Star: „Da bin
ich wieder so
richtig spitz“**

Das will ich dir sagen“, sagte mir Star-Spitzensegler Uwe von Below. „nun sag bloß nicht, wir befinden uns hier in der Provinz.“

Wir befanden uns nämlich da, wo etliche Segler den Nabel der deutschen Seglerwelt vermuten, im Clubhaus des traditionsreichen Norddeutschen Regatta Vereins an Hamburgs Außenalster.

Der zweite Anschiff kam gleich hinterher. „Und was hast du da in der YACHT geschrieben? Daß es Zeit wird, statt des Stars die Dyas zur Olympiaklasse zu machen?“

Auch das noch. Geschrieben hatte ich, daß die allmächtige Starboot-Lobby im Welt-Seglerverband IYRU die Dyas abgeblockt habe, weil die Dyas weit und breit das einzige Boot sei, das den Olympia-Veteranen aus den USA gefährlich werden könnte. Und daß die industriell gefertigte Dyas 10000 Mark billiger sei als „Opa Star“.

Was daran nicht stimmt, ist lediglich die Preisdifferenz. Sie schwankt, je nach Herkunftsland und Bauwerft des Stars, nur zwischen rund 3000 und 7000 Mark.

Alles andere ist kaum zu bestreiten. Auch der „Opa“ nicht. Klopft doch jeder gestandene Star-Segler mit Stolz darauf herum, daß er eine 80 Jahre alte Bootskonstruktion segelt. Eine Klasse, die sich länger als jede andere in der Olympiade gehalten hat, nämlich seit 1932 ununterbrochen, von einem Ausrutscher zu Gunsten der Tempest abgesehen.

Inzwischen redet man von der Tempest nicht mehr und von der Dyas noch immer nicht. Obwohl die Dyas durch ihre industrielle Bauweise im Depotschaum-Verfahren praktisch ohne Bautoleranzen auskommt. Damit entspricht sie der olympischen Forderung nach Ausschaltung von Material-Einflüssen mehr als der Star.

Beim Star sind zwar die einst beträchtlichen Bautoleranzen halbiert worden. Doch sind sie immer noch groß genug, um erfolgshungrige Segler und Bootsbauer auf der

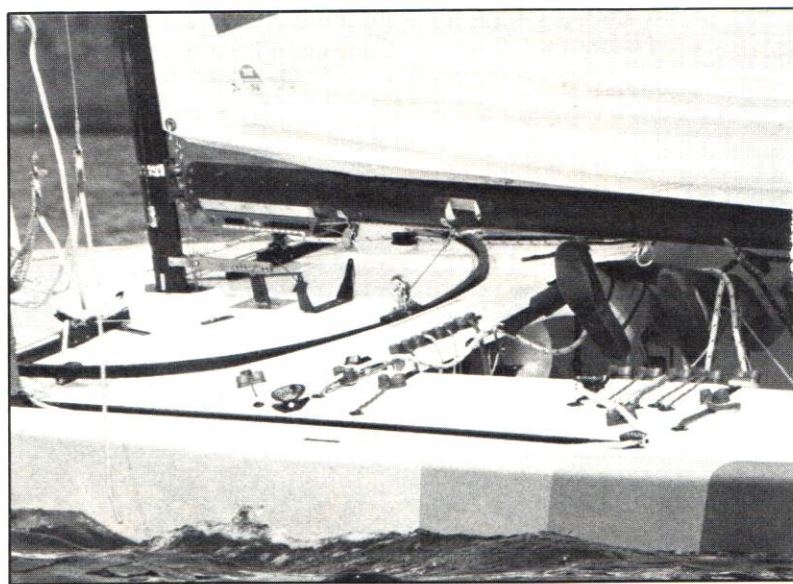
Suche nach einem noch schnelleren Rumpf zu Experimenten zu verleiten.

So hat die Firma Mader in Waging dieses Jahr einen neuen Typ herausgebracht, mit schlankerem Vorschiff und runderem Kielsprung. Dieser Schritt geht darauf zurück, daß die Star-Klasse vor zwei Jahren den alten Tempest-Trick aufgriff, vom maximalen Kielgewicht am langen Hebelarm auf minimales Kielgewicht an möglichst kurzem Kiel zu gehen. Weil moderne Riggs nicht mehr so viel Krängung hervorrufen. So wurde der Kiel kleiner, sein Schaukelmoment im Seegang geringer, eine maximale Vorschiffsfläche zum Auffangen des Schaukelmomentes nicht mehr nötig.

Soweit die Theorie. Ob der neue Rumpf nun auch in der Praxis schneller ist, darüber streiten sich die Gelehrten. Unbestreitbar ist er jedoch anders. Und sollte er sich wirklich irgendwann als schneller erweisen als das bisherige Material – wer wird dann noch widerstehen können? Schon wird man beim Mader einen Neubau bestellen, und eben das macht die olympische Segelei dann wieder ein bißchen teurer. Auch wenn man gar nicht unbedingt zur Olympiade will – mitgefangen, mitgegangen. Eben das wäre bei der Dyas nicht mehr der Fall.

Aber auf diese oder jene Modalität kommt es ja bei der Auseinandersetzung mit dem Star überhaupt nicht an. Entscheidend ist vielmehr jenes einzigartige Flair kultivierter Tradition, das den Star umgibt. Addiert man dieses Flair zu seiner nun wirklich nicht mehr in diese Zeit passenden Kistenform und zu seinen woanders längst entschlafenen Segel-Proportionen (vor einem riesigen Großsegel wird eine winzige Fock gefahren, Spinnaker und Trapez gibt es nicht), dann hat man ein Charakterboot, wie es auf der internationalen Regatta-Szene seinesgleichen sucht.

Der Charakter des Stars beginnt eigentlich schon bei den Leuten, die ihn segeln. Zum Beispiel: Bislang recherchierte ich meine Klas-





An der Kreuz. Optimalen Starboot-Trimmin erreicht man nur durch Gewichtsverlagerung weit nach außen. Zu erkennen die Backstagen für das sensible Rigg und die dünnen, flexiblen Mast-, „Peitschen“ der Olympiakklassen.

Reichhaltige Technik an Deck, die gesamte Mimik zum Trimmen, u. a. Baumniederholer, Backstagschiene und Großschot-Führung.

sen-Porträts meist mit Hilfe jener Einrichtung, die südlich des Mains Seglerhock genannt wird, aber auch überall im Norden vorkommt.

Da hockt man nämlich nach getaner Regattaarbeit um einen oder mehrere Tische oder Tresen herum und schwelgt in Bier, Wein und Heldentaten. Das ist meistens sehr gemütlich, und man lernt sich da so richtig kennen.

Bei den Staren war das anders. Da gab es statt dessen ein Abendessen; was sage ich, ein Dinner. Die Herren im feinen Blauen und die Damen im feinen Schwarzen. Wer da zuviel vom Segeln redet, kriegt auch mal ein „ich kann's schon nicht mehr hören“ von den Damen um die Ohren. Und anschließend, unten an der Bar, da stehen zwar Hocker, aber segelhocken tut da noch immer keiner.

Das will nun freilich nicht heißen, die Star-Segler seien eine ganz besonders feine Sorte Segler. Um Gottes willen. Gegen diesen Eindruck muß ich mich schon deshalb verwahren, weil ich selbst jahrelang Star-Segler war und mich noch immer halb dazugehörig fühle. Alte Liebe, nicht wahr, rostet nicht.

Nein, nein, das lag wohl daran, daß wir in Hamburg, Kiel und so halt nur ein bißchen steifer sind. Im Süden, wo ohnehin die meisten Stare segeln, sieht man das sofort. Da hocken wir dann mit den Bayern zusammen wie alle anderen auch.

Wenn ich dennoch bei uns Preußen die Stare recherchierte, liegt das unter anderem daran, daß die älteste deutsche Starboot-Flotte halt jene vom NRV in Hamburg ist. Sie feiert nächstes Jahr ihr fünfzigjähriges Jubiläum. Spitzen-Starprodukte wie Pimm von Hütschler, Bimmi Fischer und der flexible Mast nahmen hier an der Alster ihren Anfang. Hier steht die Wiege der europäischen oder zumindest doch nordeuropäischen Starboot-Gegelei. Denn das Starboot selbst kommt aus den USA, wo es um die Jahrhundertwende in bester amerikanischer „Smallboat“-Tradition als soge-

nanntes Sharpie entstand. Damals noch gaffelgetakelt, und noch etwas eckiger.

Es ist eindrucksvoll, wie allergisch die Starboot-Herrschaften einerseits auf eine Antastung ihres Olympiastatus reagieren. Weil sie nämlich andererseits, Sekt im Kelch, voller Ernst verkünden, wie unwichtig doch die Olympiade für die Starboot-Gegelei sei: „Die Frage nach der Olympiade“, so mein Freund Uwe von Below, „kannst du bei uns gar nicht stellen. Die Olympiade war für uns schon immer Nebensache.“

Und sein alter Kumpan Peter Widenmann sekundiert: „Die Olympia-Ausscheidungen waren doch immer nur lästige Störungen in unseren Ausscheidungen für die Weltmeisterschaften. Außerhalb der Olympiade, auf unseren Welt- und Kontinental-Meisterschaften, treffen wir auf viel mehr Elite. Die Olympiade ist darum für uns völlig witzlos.“

Hartmut Voigt aus Neumünster, der auch nicht gerade zu den Langsamern in der Klasse zählt: „Genau so, wie wir für Meisterschaftserfolge unsere verschiedenfarbigen Sterne und Winkel im Großsegel fahren, könnten Olympiasegler auch die Olympischen Ringe im Segel fahren. Aber das tut keiner. Ein Gold-, Silber- oder Blauer Star für den Welt-, Kontinent- oder Distrikt-Meister zählt viel mehr. Auf 'ner Weltmeisterschaft kriege ich mindestens sechs starke Amis vorgesetzt, von denen jeder einzelne gut genug ist für eine Goldmedaille. Auf einer Olympiade gibt's davon nur einen.“ Denn zur Olympiade darf jedes Land nur eine Mannschaft pro Klasse entsenden.

Tatsache ist, daß die vorübergehende Aberkennung des Olympiastatus (1976 in Kingston, Kanada, wurde statt Star Tempest gesegelt) den Staren nicht die geringste Einbuße bescherte. Zwar nahm die Zahl der Bauwerften vorübergehend ab, jedoch mit dem Ergebnis, daß die Übriggebliebenen überbeschäftigt waren.

Einen echten Run indessen gab es auf die Star-Klasse, als die Olympia-Hoheit wiederhergestellt war. Kamen normalerweise weltweit etwa 70 Boote pro Jahr neu hinzu, und zwar auch in der olympia-losen Zeit, schnellte die Neubau-Rate in den letzten beiden Jahren auf über 200 Einheiten. Der Kieler Dirk Thomsen, oberster Starboot-Funktionär Europas (was bei den Starboot-Leuten sehr eindrucksvoll „European Vice President“ heißt): „Da sind eine Menge Leute aus anderen Klassen umgestiegen, die tatsächlich in erster Linie die Olympiade im Sinn haben. Aber das Gros hat's damit nicht so eilig.“

Es hat aber offensichtlich drunter zu leiden. Voigt: „Jetzt trinkst du abends schon mal 'nen viertel Liter weniger und gehst schon um elf ins Bett. Das war früher anders.“

Uwe von Below: „Wir werden eben älter, Hartmut. Aber was dran ist da schon. Stell dir vor, die Italiener haben für ihre drei Spitzemannschaften sechs Boote, jeweils drei hier in Europa und drei drüben in USA. Damit sie jederzeit und überall dabeisein können. Bezahlt alles der Staat. Was soll das?“

Echte Starboot-Segler ticken anders. Zum Beispiel Uwe Heinzmann aus Malente im Schleswig-Holsteinischen. Er ist zwar erst „echt“ in Anführungszeichen, denn bislang segelte er Finn und saß als solcher auch schon einmal auf der olympischen Ersatzbank. Doch seit er sich kürzlich für 7000 Mark einen gebrauchten Star gekauft hat, und zwar das gute Stück, mit dem Willi Kuhweide und Karsten Meyer vor acht Jahren Weltmeister wurden, „da bin ich wieder dabei. Auf dem Finn hab ich die ganzen letzten Jahre keine Lust mehr gehabt. Aber auf diesem Ding, mein Lieber, da bin ich wieder richtig spitz! Wenn ich dir sage, was ich mich heute aufgeregt habe . . .“

Peter Nowka, rechte Hand von Skipper Illbruck auf dem Admirals-Copper „Pinta“, bekennt: „Für mich ist der Star das schärfste Regatta-boot überhaupt.“

Die Faszination des Stars geht ohne Zweifel von seinem einmalig überdimensionalen Rigg aus. Peter Widenmann: „Das Konzept vom Rigg ist total veraltet – Mann, schreib das bloß nicht, dann haben wir gleich wieder die ganzen Spinner am Hals –, aber trotzdem: dies Rigg in den Griff zu kriegen, das ist schon spannend.“

Dem kann ich wohl beipflichten. Dieser über 20 Quadratmeter große Lappen, gefahren an einem Mast, mit dem man früher, als er noch aus Holz war, schon beim Klarieren des ausgerauschten Großfalls krachend von oben kam, wenn das Boot in einer Welle etwas schaukelte – dieses Rigg hat es wirklich in sich. Mit der kleinen, eher einem bescheidenen Vorflügel gleichenden Fock davor produziert es eine Höhe, die von keinem anderen Regatta-boot erreicht wird. Und bei Flaute eine Geschwindigkeit, für die das gleiche gilt. Hartmut Voigt: „Du kennst das ja, das Ding bloß richtig anschieben, und dann fährst du mit deinem eigenen Fahrtwind weiter.“

In der Tat ist der Star, am eher flautengeplagten Long Island Sound östlich von New York entstanden, ein ausgeprägter Flautenläufer. Ab Windstärke 6 ist er reichlich übertakelt, ab Windstärke 7 wird's in ihm etwas kriminell. Dann hoch am Wind auf Messers Schneide entlangflattert, raumschots tierisch gearbeitet, um die Kiste halbwegs auszureiten, und vor dem Wind gebetet, daß der Mast oben bleibt. Was er heute, wo er aus Aluminium ist, sehr viel öfter tut als früher, wo die Starboote im Sturm stets das meiste Kleinholz aller Klassen anlandeten.

Für viele Segler ist gerade das eine Herausforderung, Rumpelstilzchen, den ich auf Vorschlag aus der NRV-Runde so nenne, weil er seinen wahren Namen nur preisgeben wollte, wenn ihm die YACHT dafür als Honorar endlich mal ein Leichtmetallrigg spendiert, Rumpelstilzchen also, der an diesem Regattawochenende Letzter geworden war: „Das Ding reizt



Auf der Hamburger Außenalster stand vor 49 Jahren die Wiege der nordeuropäischen Starboot-Segelei. 1981 wird hier das Flotten-Jubiläum gefeiert.

An der Leetonne. Drei Hände müßte man haben als Steuermann: Fuß an der Pinne, rechts hol dich die Backstagen, links die Großschot.



mich. Da hab ich Ehrgeiz. Wir haben jetzt immerhin Anschluß an das Feld. Und gestern waren wir am Ende der Startkreuz sogar Fünfte und sind dem Herrn von Below dabei ganz fürchterlich über den Lappen gefahren.“

Nach so einem Erfolgserlebnis ist Rumpelstilzchen gut für eine weitere Saison. Sein Boot stammt noch aus den frühen fünfziger Jahren, und er kam dazu wie die Jungfrau

zum Kinde: „An sich hab ich einen Schärenkreuzer an der Ostsee liegen. Aber irgendwann sagte mir mal ein Bekannter, kannst doch segeln, ich hab da ein Starboot auf der Alster. Ich sagte, das sind doch diese Kisten, da mach ich mal mit. Also haben wir an dem Ding rumgebastelt, den Mast richtig gerade und stocksteif reingestellt und so weiter, und uns dann gewundert, daß überhaupt nichts



Als einzige olympische Zweimann-Klasse hat der Star kein Trapez. Die klassenspezifische Ausreit-Haltung des Vorschoters erfordert bei viel Gewicht Kraft und Kondition.

ging. Siehst du, und jetzt sind wir schon ein ganzes Stück weiter.“

Der Mast steht in einem verstellbaren Fuß sowie in einer ebenfalls verstellbaren Decksöffnung und wird von Unter-, Mittel- und Oberwanten, Vorstag sowie Unter- und Hauptbackstag gehalten und getrimmt. Ein Achterstag gibt es nicht. Statt dessen fahren einige Boote noch ein paar Ober-

Backstagen. Mit all diesen Drähten kann der Starboot-Mast entweder wie ein Flitzbogen gekrümmt oder vergleichsweise gerade gefahren werden, meinetwegen auch gerade im unteren und rund im oberen Bereich. Je krummer der Mast, desto mehr Bauch zieht er aus dem Segel, und desto offener wird das Achterliek, wo zwar Vortrieb, aber auch eine Menge Krängung erzeugt wird.

Die zweite Faszination des Stars ist keine technische, sondern eine soziale. Sie hängt mit dem Reisen, mit den internationalen Meisterschaften und Pokal-Wettfahrten dieser Klasse zusammen. Viele dieser internationalen Wettfahrten und Reviere, auf denen sie ausgetragen werden, sind schon seit Jahrzehnten festgelegt. Es sind Traditionsveranstaltungen, wo man sich kennt, weil die Starboot-Klasse (Mitgliederzahl in der Bundesrepublik etwa 300) nicht so überlaufen und die Teilnahmeberechtigung an den größeren Meisterschaften nicht so leicht zu ersegeln ist, daß die Anonymität am Ende Sieger der Veranstaltung beißt.

Das Verhältnis von neu zu alt war bei den Staren schon immer ein sehr gesundes, was ohne Zweifel zu dem beigetragen hat, was man gemeinhin Klassengeist nennt und was bei den Staren besonders festgefügt ist – manchmal etwas zu fest, wie man hier oder da schon mal hören kann. Was nicht ganz richtig ist, denn abgewiesen ist bei den Staren noch niemand worden, siehe Rumpelstilzchen.

Und wenn man dann an so einer Weltmeisterschaft mal teilnimmt und gegen die North und Melges und Blackaller und Conner segelt, oder wie sie alle heißen, die in der Welt der Segelei mehr als einen Ton angeben, das gibt schon Stimmung. Wulf Kahl aus Hamburg: „Als wir vor zwei Jahren in San Francisco 59. wurden, von 99 Startern, das war ein Triumph für uns!“

Weiß der Henker, wie sie immer wieder das Geld für die Seefrachten zusammenkriegen, die mit einer Meisterschaftsteilnahme in Übersee verbunden sind.

Experten bestellen sich zu einer Meisterschaft auf der anderen Seite vom großen Teich gleich einen Neubau in USA. Die kosten dort nur etwa 15000 Mark, ohne Segel, während die Preise in Europa für das segelfertige Boot bis auf 24000 Mark gehen können. Da ist der Rücktransport dicke drin.

Doch die Kehrseite der Medaille: Diese Experten

treten mit ungetrimmtem, neuen Schiff an. Die Lösung: Das Schiff erst auf kleineren Pokalregatten drüben eintrimmen, das heißt notfalls zwei- oder dreimal in die USA fliegen, bevor man damit zur Weltmeisterschaft geht. Eine Frage des Geldbeutelers.

Wer denselben nicht so sehr strapazieren will, begnügt sich mit Regattareisen in den Süden, an die Alpenseen oder ans Mittelmeer. Am Ammer- oder Gardasee sind Felder von hundert Staren keine Seltenheit. Und, so von Belows Vorschoter Franzel Wehofsich: „Da wirst du wenigstens mit einem Glas Bier in der Hand empfangen“ – was einem beim NRV natürlich sonst nicht so leicht passiert.

Ein ständiger Unkostenfaktor bleiben die Segel. Ein Starboot-Segler, der auf sich hält, gönnt sich jedes Jahr einen neuen Satz. Kostenpunkt knapp 2000 Mark. Neuerdings gibt es die sogenannten Pergamentsegel, aus besonders dünnem Tuch mit besonders starker Kunststoff-Beschichtung, bei North zum Beispiel M5 geheißen, was Lowell North Segelmacher und Starboot-Konkurrenten Buddy Melges zu der bissigen Frage veranlaßte: „Lowell, ist das dein fünfter Versuch, meine Segel zu kopieren?“

Wie dem auch sei, diese wie aus Blech gestanzten Segel bringen nun doch einen Hauch olympischer Materialschlacht in die Star-Klasse, denn sie sind zwar erwiesenermaßen schneller als die weichen Tuche von früher, jedoch um ein Vielfaches unhandlicher und unheimlicher. Uwe Heinzmann: „Als ich die Dinger am Gardasee zum ersten Mal hochzog, mochte ich gar nicht hinhören, so knatterten die im Wind.“

Aber auch hier demonstriert die Star-Klasse wieder einmal, daß sie immer noch in der Lage ist, sich als erste auf seglerisches Neuland zu begeben. Voigt-Vorschoter Kid Borowy, stets gut für einen Tip der Woche: „Weißt du was? Wir haben deshalb schon eine Wechselsprechanlage an Bord.“

