



SKIPPI EURO-CUP

Wildost-Regatta



Starkwind im Hochsommer auf der Havel? So selten wie ein Sechser im Lotto! Für Skippis sind sieben Windstärken Überlebensgrenze



Sieben Windstärken forderten zum Duell mit den Elementen beim ersten Skipper 650 Eurocup in Berlin. „Stern“-Reporter Walter Wüllenweber erlebte sein Regatta-Debüt als wahre Herausforderung. Mastbrüche und Kenterungen mischten das Feld kräftig durch. Und dann waren da noch die unklaren Klassenregeln... Fotos: Marina Könitzer





Am Anfang war ein Wort. Ein ehrliches Wort, Ausdruck tiefster Empfindungen. Es wurde nicht gesprochen, sondern gebrüllt. Von mir. Mit dem vollen Schalldruck, den eine Lunge erzeugen kann. Das Wort war: „Scheiiiibeee!“

Auf dem Weg zum ersten Start war eine angeschubberte Dyneema-Leine im Baumniederholer gerissen. Jaja, hätte ich vorher kontrollieren müssen. Beim anschließenden Reparieren ging natürlich gleich noch die Rolle über Bord. Wir würden es kaum noch rechtzeitig zum ersten Start schaffen und den ganzen Tag mit einem Behelfs-Niederholer segeln müssen. So also sollte er beginnen, der Höhepunkt unseres bisherigen Seglerlebens, das Ereignis des Jahres, der Moment, dem wir entgegen gefiebert hatten wie Siebzehnjährige dem Führerschein – mit einem peinlichen Bruch schon vor dem ersten Start.

Die Wilson-Crew, die beiden Vorschoter, Monika und Dirk, und ich, wir sind, na ja, Freizeitsegler. Der Eurocup der Skippi 650 sollte unsere erste internationale Regatta sein. Im Frühjahr, im lauen letzten Winter, selbst an Weihnachten hatten wir trainiert, Rollwenden und alle erdenklichen Gennaker-Manöver. Unser großes Ziel immer fest im Blick: Nur nicht Letzter werden. Endlich rauschten wir Richtung Startschiff. Und sahen gleich: Nach dieser Regatta würde nie-

Ungezählte Sonnenschüsse verschönerten Zuschauern das Regatta-Bild

mand über Lappalien wie kaputte Strippen im Baumniederholer reden. Denn Lars, der Steuermann der grünen Skippi, stand in Boxershorts auf seinem Schiff. Nur in Boxershorts. Und das neben dem Schwert auf dem

giftgrünen Bootsbauch. Die erste Kenterung noch vor dem Vorbereitungsschuss. Die Böen quirlten die Havelbrühe schaumig auf. Bis zu 34 Knoten wurden an diesem ersten Wettfahrttag gemessen, pappsatte sieben Beaufort. Eine schwarze Wolkenfront jagte die nächste. Wir peilten schnell ein anderes Ziel an. Neue Parole: Überleben, irgendwie.



Fressen und gefressen werden: Bei Einheitsklassen-Regatten überleben nur die Besten!

Und siehe da: Es klappte. Mit purem Adrenalin in den Adern und trockenem Mund kämpften wir uns bis ins Mittelfeld. In der zweiten Wettfahrt überholten wir sogar *Zappel*, den Steg-Nachbarn von *Wilson*. Mit fünfzig Metern Vorsprung gingen wir um die Luv-Tonne. Plötzlich hinter uns ein lautes Knallen, ein hässliches Knirschen und laute, sich überschlagende Stimmen. *Zappels* Mast hatte sich verabschiedet. Der Gennaker hatte ihn knapp über der Saling einfach abgeknickt. Gabi, Thomas und André wühlten sich unter dem schlagenden Segelberg ins Freie. Die Rettungsteams waren im Dauereinsatz. Am Ende des ersten Tages, nach vier Wettfahrten, waren fünf Boote gekentert und im Hafen dümpelten drei traurige Skippis ohne Mast.

Als wir im Winter bei unzähligen Vorbereitungstreffen zusammengesessen und den Eurocup geplant hatten, da war der Wind stets unsere größte Sorge. Juli in Berlin, das bedeutet in der Regel: normal Null. Drei Tage Sturm sind ungefähr so wahrscheinlich wie ein Meteoriteneinschlag. Für ein Boot mit 27 Quadratmetern Segelfläche am Wind, einem Gennaker von 35 Quadratmetern und das bei einem Lebendgewicht von gerade mal 650 Kilo ist bei sieben Windstärken die Grenze definitiv erreicht. Das Boot wird in Polen gebaut und wurde für die dortigen Seen konzipiert, also für die üblichen Windverhältnisse auf den europäischen Binnenrevieren. Die Skippi 650 ist ein Boot für Leute, für die Segeln mehr

ist, als auf einer schwimmenden Laube mit Zaun drumrum in die nächste Ankerbucht zu treiben. Skippisegler wollen eine sportliche Kajüt-Jolle segeln, wollen ausreiten und gleiten – aber trotzdem immer eine Handbreit Luft unter dem Allerwertesten. Bring mich ins Rutschen, aber mach mich nicht nass.

Beim Eurocup wurden Geschwindigkeiten über 15 Knoten gemessen. Aber nicht bei uns. Für *Wilson* war bei 12 Knoten Schluss. An der Luvtonne galt es jedes Mal die Grundsatzfrage zu klären: Hopp oder Topp? Sekt oder Havelwasser? Gennaker oder nicht Gennaker? „Los, lass uns das Bunte ziehen!“ rief Dirk immer schon weit vor der Boje. Dirk ist bei uns der Mutige. Monika und ich sind die Angsthasen. Zwei gegen einen. Das Bunte blieb ziemlich oft in der Mulde neben der Kajüte. Manchmal hatten wir den Gennaker-Baum schon ausgefahren, Tack-Leine und Fall in den Händen. Eins, zwei, dr... – da entdeckte Monika wieder ein Boot, das zur Eskimo-Rolle anzusetzen drohte. „Guck doch, dadada!“ Und schon war die kurze Mutattacke wieder vorbei.

Auf solchen Feiglings-Schenkeln hielten wir stets möglichst großen Abstand vom Schiff der Wettfahrtleitung. Denn darauf waren sämtliche Honoratioren der SV03 versammelt, meines Vereins. Gerade denen wollte ich gerade dann lieber nicht ins Auge blicken. Viele waren ohnehin von Anfang an skeptisch, was sie von dieser komischen



Sternengucker: die leichten Skippis erfordern ordentlich Gewicht beim Ausreiten



Veranstaltung dieser Jungen-Hüpfer-Klasse halten sollen. Und das nicht völlig zu unrecht.

Die Idee zu dem Abenteuer Eurocup hatte Reiner Kremkow, Skippi-Händler und der Vorsitzende unserer Klassenvereinigung (www.skippi650.de). Die kleine Spaßschlüssel gibt es inzwischen rund fünf Jahre. In ihrer polnischen Heimat kann man jedes Wochenende eine Klassenregatta segeln, in Deutschland nur ein paar Mal im Jahr, Schwerpunkt Berlin. Erstaunlich schnell hatten wir die für eine Veranstaltung wie den Eurocup notwendigen Sponsoren gefunden. Ein polnischer Schornstein-Hersteller stiftete

Wilson mit Autor an der Pinne auf Verfolgungs-Jagd: Spannendes Renn-Debüt

eine Seefahrerkiste als Wanderpokal. Als Ausrichter gewannen wir gleich zwei Berliner Vereine, die Wassersportgemeinschaft am Großen Fenster (WAG) und die Seglervereinigung 1903 Berlin (SV03). Klaus Schenkel, Vorsitzender der SV03, ausgestattet mit dem Titel des Kommodore und altgedienter Wettfahrtsleiter, trommelte seine Organisationsmannschaft zusammen. Dann erfuhr er das für ihn, den arrivierten H-Boot-Segler, Unfassbare: Es gab noch keine exakt ausformulierten Klassenvorschriften! Nur

das Gewicht und die Segelfläche würden vermessen werden. „Wat denn, wat denn“, polterte er. „So geht det nich. Wir sind ein bekannter Verein. Ick mache hier doch keene Wildwest-Rejatta.“ Doch genau das wurde es: Eine Pionier-Tat, mit dem Kommodore als Sheriff; hart aber gerecht.

Wie im richtigen Western begann alles mit einem Wagentreck nach Westen. Sieben polnische Mannschaften gingen in Berlin an den Start. Sie zeigten, wie man eine Skippi auch jenseits der sechs Beaufort noch mit Genaker sicher beherrschen kann. Man muss einfach nur die Hammerböen in Hammerfahrt umsetzen. Bis zum Schwert aus dem Wasser galoppierten die Minis über die Havel. Die schnellen Motorboote der Fotografen hatten Mühe zu folgen, und die Zuschauer bekamen Maulsperre.

In der Skippi-Klasse sind Polen die Entwicklungshelfer und wir Deutschen die Lehrlinge. Das Boot ist polnisch. Die Werft ist polnisch. Und in Polen segeln ganz andere Segler die Klasse. Bessere. In Deutschland ist das Boot vergleichsweise günstig, mit den durchschnittlichen Einkommen unserer Nachbarn jedoch unbezahlbar. Darum gehören die polnischen Skippis oft Unternehmen, die sie als schwimmende Werbeflächen nutzen. Als Aushängeschild kommen für die Sponsoren freilich nur die erfolgreichsten Segler in Frage, für die der Sport mitunter auch Job ist. In Berlin machten sie ihren Job gut. Unter den ersten sechs Booten war nur ein nicht polnisches. Stefan Wenzel aus Schwerin wurde Dritter.



Wendig und schnell sind die Skippis – das sorgt für heiße Tonnen-Manöver

Der Eurocup entwickelte sich zu einem Rennen nach dem K.O.-System. 27 Mannschaften hatten gemeldet. Nach den Sturmwarnungen im Internet waren noch 20 Teams erschienen. Wegen der ersten Kenterung schafften es nur 19 zum ersten Start. Die Umfaller waren jedoch meist beim nächsten Lauf, spätestens aber am zweiten Tag alle wieder dabei. Doch die drei mastlosen Schiffe konnten natürlich nicht aufgetafelt werden. Da waren's nur noch 17.

Für diesen zweiten Tag hatte der Wetterbericht noch eine Windstärke mehr vorher gesagt. Und die Vorhersage stimmte. Wettfahrleiter Schenkel hatte ein Einsetzen und ließ die rotweiße Flagge setzen: Startverschiebung. Erst am späten Nachmittag konnten wir einen Lauf um die Bogen wagen. Für den Vorschlag, die Bahn in den Windschatten der Halbinsel Schwannenwerder zu ver-

legen, hatte der Kommodore freilich nur Häne übrig. „Hört mir uff mit sowat. Is det hier ne Opti-Regatta oder wat?“

Endlich, am dritten Tag, zeigten die Wetttergötter etwas Milde: Sonne, keine Böen mehr über sechs und nur zwei Kenterungen in vier Wettfahrten. Ein perfekter Tag. Die Skippis flogen übers Wasser, und wenn wieder mal eine unter Gennaker ein Ausflugschiff überholte, Klatschen und jubelnden Touristen auf dem Sommerdeck wie im Fußballstadion.

Am Ende hatten gerade mal vier von 20 Booten bei allen neun gesegelten Wettfahrten die Ziellinie überquert. Reiner hatte „den Ritt des Lebens“, Lars behielt die Hosen an. Die Österreicher schnappten uns in den letzten beiden Läufen noch einen Platz weg. Und wir erreichten alle unsere Ziele: Bis auf eine kaputte Fock sind wir und Wilson heil aus der

Sache raus gekommen. Und wir wurden nicht Letzte, sondern stolze Zwölfte.

Um den ältesten Pokal der Sportgeschichte, der Americas Cup, wird nur alle paar Jahre gekämpft. Die jüngste Trophäe des Segelsports, die Seemannskiste des Skippi Eurocups, wird schon im kommenden Jahr wieder ausgesegelt. In Polen. Das versprochen die Gewinner Andrzej Wegner, Piotr Skupi und Pawel Borowski bei der Siegerehrung. Danach wurden sie an den Beinen gepackt und im hohen Bogen ins Halenbeken geworfen. Auf dem Steg standen dabei Skippi-Segler mit diesem komischen Gesichtsausdruck, der für Nicht-Segler mühsamer etwas dämlich aussieht. In Wahrheit ist es ein zufriedenes, glückliches Leuchten, das nur von wirklich unvergesslichen Segelabenteuern erzeugt werden kann.

Und auch am Ende war ein Wort: Geil!



Autor Walter Wüllenweber (Foto Mitte) arbeitet als Reporter für das Magazin „Stern“. Er freut sich auf den nächsten Eurocup. Die kleinen Skippis gibt es regattafertig bereits ab 19.900 Euro. Informationen: www.interyacht-ost.de