SPORT

Der dritte Mann

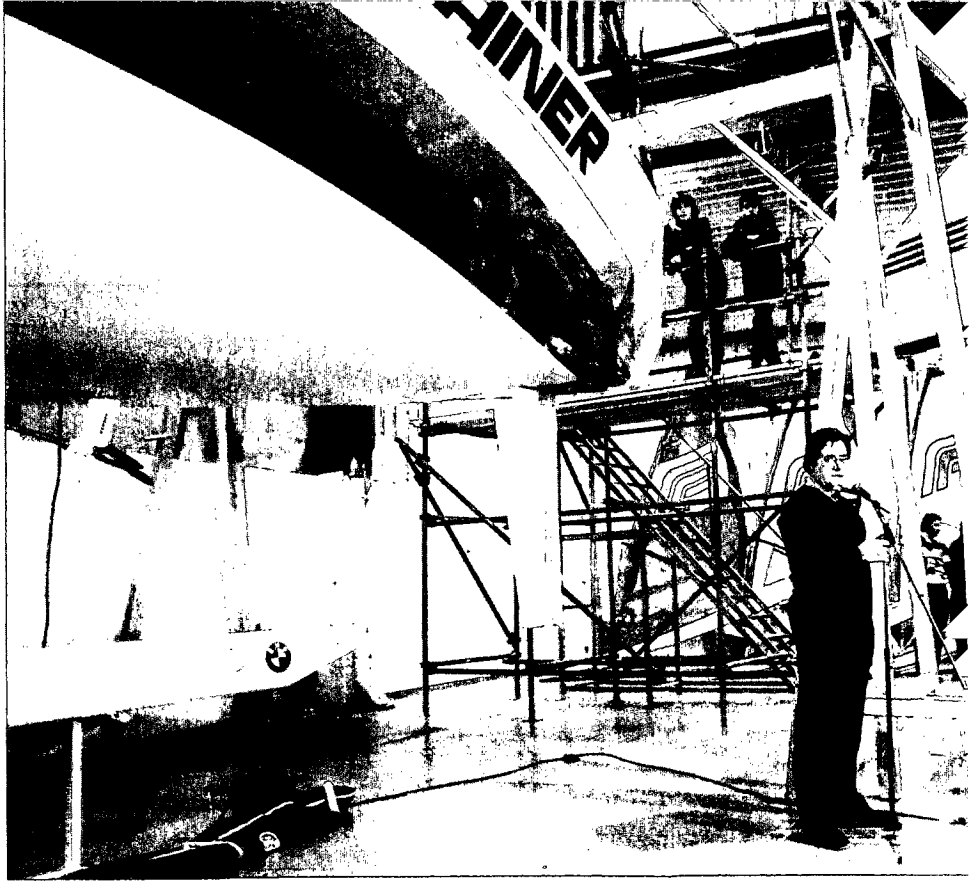
Zwei deutsche Millionäre programmierten sich selbst auf Sieg im „Admiral's Cup", der Weltmeisterschaft im Hochsee-Segeln. Ein Außenseiter durchkreuzte ihre Pläne.

Diesmal wollten sich zwei Deutsche den Sieg selber backen. Im Schützwerk im Westerwald, das vor allem Container baut, setzten Maurer einen mächtigen Ofen, zwölf Meter lang, je sechs Meter breit und hoch. Bei 140 Grad buk darin ein neues Produkt – nacheinander härtete die Hitze vier halbe Bootsrümpfe.

Wie Brote im Ofen entstanden so die modernsten und wohl auch kostspieligsten Jachten, mit denen Deutsche jemals im Kampf um die Mannschafts-Weltmeisterschaft der Hochseesegler antraten, die millionenteure Schlacht um den Admiral's Cup. Die beiden gebackenen Boote, die „Container" und die „Pinta", waren identisch: je 15 Meter lang, aber mit Bootswänden von nur 23 Millimeter Dicke.

Die Eigner, Willi Illbruck, 55, und Udo Schütz, 46, hatten nach Berechnungen von Branchenkennern insgesamt etwa vier Millionen Mark investiert, um mit neuester Technik den begehrten Cup zum zweiten Mal nach Deutschland zu holen (zum ersten Mal hatte ein deutsches Team ihn 1973 gewonnen).

Schütz und Illbruck ließen ihre Boote aus neuartigem Kunststoff formen, der vor allem in Hubschraubern und Formel-1-Rennwagen verwendet worden war. „Dieser Werkstoff ist fast so hart wie Eisen", erklärte Illbruck, „aber um die Hälfte leichter als Aluminium."



Admiral's-Cup-Bewerber Schütz, Neubauten: Die Wettfahrten um die Qualifikation nur noch

Den Bootsbauherren fielen die Investitionen nicht allzu schwer. Schütz, ein früherer Porsche-Rennfahrer, der schon mal das 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gewonnen hat, war bereits mit 27 Jahren Chef des Industriebehälter-Werkes in Selters geworden. In acht Hallen arbeiten etwa 500 Mitarbeiter.

Illbruck stellt in seiner Fabrik in Leverkusen Schaumstoffe her, mit denen er auch Mercedes beliefert. Mitarbeiter aus beiden Werken segeln auch an Bord der Pinta und Container mit.

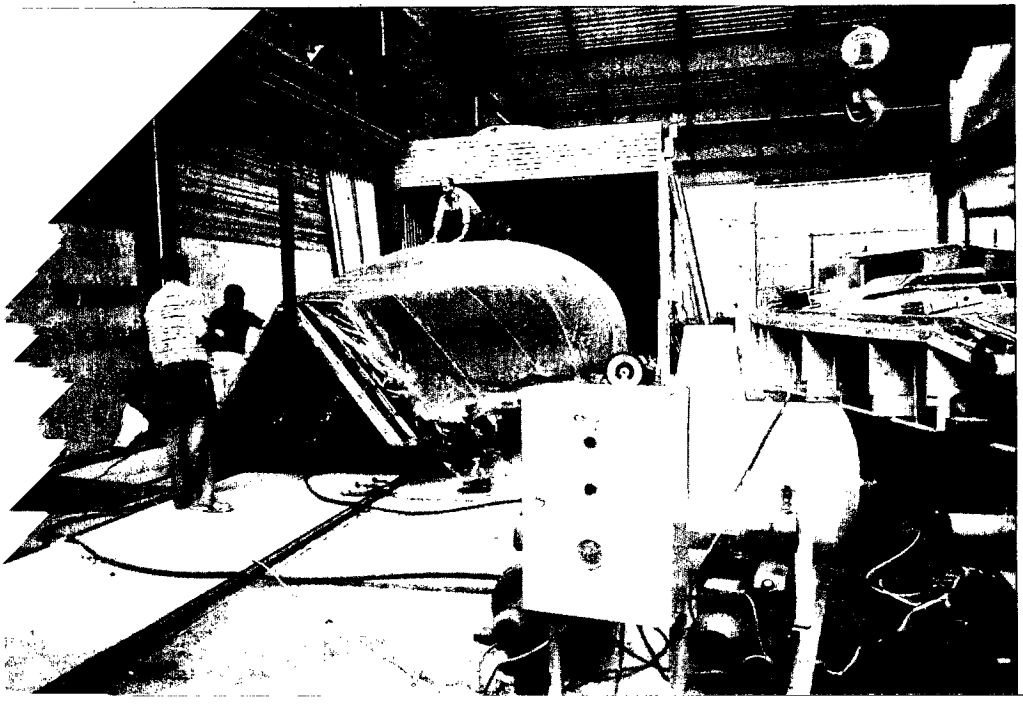
Die Investitionen müssen zudem nicht unbedingt verloren sein. Erfolge in den Cup-Regatten ziehen womöglich profitable Nachbauten im Boote-Backofen nach sich. Die Pinta ist in Illbrucks Werksfarben grün-weiß gestrichen. Das Schütz-Boot heißt Container nach dem bekanntesten Produkt aus dem Werk ihres Eigners.

Die beiden Millionäre hatten sich selber so auf Sieg programmiert, waren sich der Überlegenheit ihrer nach modernsten Methoden ausgetüftelten Jachten so sicher, daß sie sich um die bevorstehende Qualifikation keine Sorgen machten. Das Segeln um die Plätze im Cup-Team schien nur noch eine fröhliche Zugabe zu sein. „Wir wollen den Admiral's Cup gewinnen", proklamierten Schütz und Illbruck. Aber zu einer Nationalmannschaft gehören drei Boote.

Als drittes Schiff im deutschen Team wünschten sich die Boote-Bäcker die einstige „Düsselboot", die schon 1981 um den Cup mitgesegelt war. Ihr Kieler Eigner Tilman Hansen hat die Jacht inzwischen nach einer Jeansmarke umbenannt, die er in seiner Ladenkette „Jeans Shop 2002" vertreibt: „Outsider".

Die Hansen-Jacht hatte 1981 im letzten Wettbewerb um den Admiral's Cup den Anlaß geliefert, die nächste Teilnahme 1983 durch gründliches Management perfekt bis in die Einzelheiten vorzubereiten. Der Mast der Düsselboot war den Beanspruchungen nicht gewachsen. „Plötzlich hat es geknirscht", berichtete der damalige Skipper über den Vorfall, „dann fiel die Palme runter." Die Chancen auf den Sieg waren dahin.

Backofen für deutsche Cup-Jachten: Sieg aus der Container-Fabrik?



als fröhliche Zugabe?

Die Deutschen wurmte das Mißgeschick, das sie schon vorzeitig aller Hoffnungen beraubt hatte, so sehr, daß Illbruck und Schütz als Wortführer noch vor der Heimreise beschlossen, künftig ähnliche Pannen zu vermeiden.

Sie gründeten ein Admiral's-Cup-Komitee, das sich nur auf die Vorbereitung der Cup-Regatten konzentrierte und 1982 ein wasserfestes Konzept ausarbeitete. Die besten Boote sollten mit den fähigsten Crews bemannt und optimal vorbereitet werden.

Illbruck und Schütz orderten neue Entwürfe bei den renommierten Jachtkonstrukteuren Rolf Vrolijk und Friedrich Judel, die schon die schnelle Düsselboot konstruiert hatten. Nach den Skizzen der beiden entstanden die Formen für das Backen von Pinta und Container. Im holländischen Ijsselmeer testeten die Deutschen ihre Boots-Novitäten.

Zwölf Sichtungsregatten, so einigten sich alle am Admiral's Cup interessierten Bootseigner, sollten über die drei Teilnehmer entscheiden, die schließlich vor England um den Pokal segeln durften. Alle Bewerber verpflichteten sich, gemeinsam zu trainieren, damit eine eingespielte Mannschaft die wichtigste Seeschlacht des Jahres vor Cowes aufnehmen könnte.

Dieses Reglement, von besonders ehrgeizigen Cup-Bewerbern gefördert, sollte weniger elitäre und weniger betuchte Freizeitsegler ausbooten. Sogar das bis dahin übliche Wechseln unter den Mannschaften sollte nur noch mit Genehmigung des Komitees erlaubt sein. Tatsächlich bewarben sich dann nur noch sieben Jachten um die Teilnahme im deutschen Team, zuletzt waren es noch 18 Jachten gewesen.

Erstmals fand das deutsche Geschwader auch einen Sponsor. Contax/Carl Zeiss stellten vor allem das Trainingsprogramm sicher. Sie schossen mehr als 150 000 Mark für Trainingsmittel und Ausrüstung zu (und versprachen den Mannschaftsmitgliedern Käufe zu Vorzugspreisen). Helfer zeichneten, teils aus dem Helikopter, alle Aktionen der Cup-Jachten auf Videogeräten auf. Abends übten die Segler gemeinsam Manöverkritik.

Admiral's-Cup-Bewerber Illbruck, Ehefrau
„Wir wollen den Pokal"

Auf den Cup-Jachten hatte sich jahrzehntelange Seglererfahrung gesammelt. Viele Segelprofis waren schon in die Medaillenstatistik bei internationalen Meisterschaften und Olympischen Spielen eingegangen. Die Container steuerte etwa Ulli Libor, 43, der Vizepräsident des Deutschen Segler-Verbandes. Im Flying Dutchman hatte er eine Bronze- und eine Silbermedaille ersegelt, zudem war er Weltmeister der Vierteltonner-Jachten.

Zur Pinta-Crew gehört Eckart Diesch, der mit seinem Bruder Jörg Olympiasieger im Flying Dutchman geworden war. Taktiker der Outsider ist Stefan Lehnert, der 1973 zum Sieg im Admiral's Cup auf der „Saudade" beigetragen hatte. Auch seine Erfahrungen mit den äußerst schwierigen und wechselhaften Wind- und Strömungsverhältnissen beim Admiral's Cup sollen sich 1983 auszahlen. So schien alles aufs beste bestellt für einen Sieg der selbsternannten Favoriten.

Die Serie der Sichtungsrennen auf der Ostsee begann auch verheißungsvoll mit einem Sieg der Container. Das Schwesterschiff Pinta fehlte allerdings in diesem Rennen: Aus dem Kombi des Segelmachers, der den neuen Segelsatz herbeischaffte, war das kostbare, 20 000 Mark teure Tuch gestohlen worden. Pinta-Eigner Illbruck argwöhnte Sabotage und setzte 10 000 Mark Belohnung aus.

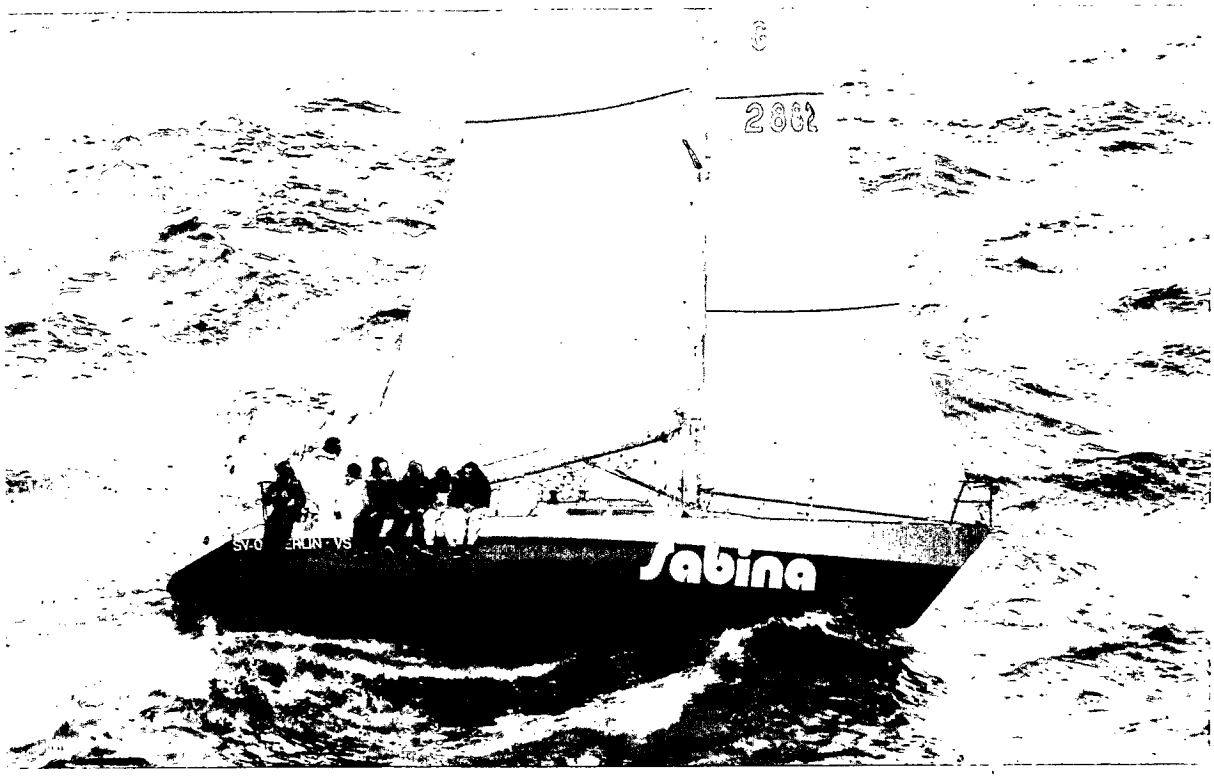
Zum folgenden Rennen lieh die Container der Pinta ihre Segel aus und blieb selber im Hafen. Ein Nachteil entstand beiden Jachten nicht, denn die Jury gewährte ihnen Ersatzpunkte, die einem dritten Platz in den schuldlos versäumten Wettfahrten entsprachen. Die Diebe wurden rasch ertappt; sie stammten nicht aus dem Segler-Lager.

Doch dann geschah Unerwartetes: Die zwei Jahre alte Outsider segelte den hochgezüchteten Neubauten davon. Das mochten die ehrgeizigen Cup-Anwärter Illbruck und Schütz noch hinnehmen.

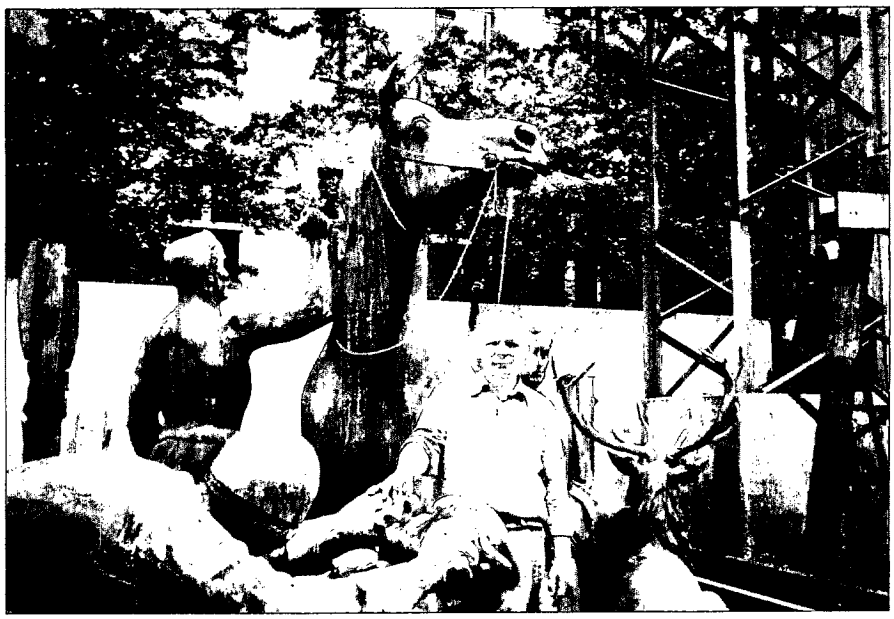
Aber es kam noch schlimmer: Ein Außenseiter, mit dem sie überhaupt nicht gerechnet hatten, nahm den Favoriten den Wind aus den Segeln. Der Berliner Bronzegießer Hermann Noack III., 52, der sich 1981 noch vergebens um die Cup-Teilnahme beworben hatte, segelte mit seiner zwei Jahre alten „Sabina" den beiden Favoriten davon.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte Noack die zerstörte Quadriga auf dem Brandenburger Tor wiederhergestellt, dann goß er in seiner Werkstatt, die er schon in der dritten Generation leitet, Bronzen des britischen Bildhauers Henry Moore; eine davon steht vor dem Bundeskanzleramt in Bonn. Noack hatte es verstanden, die Crew seiner Sabina aus Lehrlingen, Schülern und erfahrenen Regattahasen stimmig zu mischen. Als Taktiker heuerte er den Honorar-Bundestrainer Harald Wefers und Thomas Jungblut an, der schon internationale Erfolge eingeheimst hat. „Mehr Aggressivität", sah Jungblut als Folge der Crew-Zusammensetzung, „und gleichzeitig mehr Ruhe im Schiff."

Als die Sabina in die Spitzengruppe segelte, breitete sich auf den Neubauten Zorn und Enttäuschung aus. Zum zweiten Teil der Qualifikations-Regatten auf der Nordsee ließ Illbruck schnell seinen früheren Steuermann Jörg Diesch einfliegen, der gerade während einer Weltumseglung in Bali angelegt hatte. Mit



Admiral's-Cup-Jacht „Sabina": Der Außenseiter . . .



. . . segelte allen davon: **„Sabina"-Eigner Noack***

den Diesch-Brüdern schaffte die Pinta-Crew gerade noch den dritten Platz im Gesamtergebnis der zwölf vereinbarten Ausscheidungs-Fahrten.

Aber die Container schaffte es nicht, unter die ersten drei zu kommen. Sie war durch eine haarsträubende Panne weit zurückgefallen: Der eigens für einen klaren Sieg angeheuerte US-Profi und Olympiasegler Tim Stearns hatte sie bei der Regatta „Rund um Helgoland", in Führung liegend, entgegen den Regeln der Taktik vom Felde weggesegelt. Durch den „Schlag in die Grütze", wie die Segler sagen, war er in ungünstigen Wind geraten, büßte entscheidende Punkte und seinen Job an Bord ein.

Noack mit seiner Sabina hatte die ehrgeizigen Pläne der Neubau-Eigner Illbruck und Schütz durchkreuzt. Er siegte im Gesamtergebnis vor der Outsider und der Pinta. Diese drei Jachten, entschieden auch die Eigner mit fünf gegen die Stimmen von Illbruck und Schütz, sollten am 27. Juli vor Cowes den Kampf um den Admiral's Cup aufnehmen. Der Container blieb nur die Rolle des Ersatzschiffes.

* In seiner Werkstatt in West-Berlin.

Aber nun machte Illbruck und Schütz der ganze Admiral's Cup keinen Spaß mehr. Statt die sportlich unanfechtbare Entscheidung zu schlucken und die Leistung der Sabina-Crew anzuerkennen, dachten sie laut über einen Boykott nach. „Ich werde mir überlegen, ob ich unter diesen Umständen für Deutschland starte", motzte Pinta-Eigner Illbruck in der Bar der Helgoländer Jachtschule gegen die Zusammensetzung der Mannschaft. „Gewinnen können wir nur mit der Container", unterstellte er. „Und ich will gewinnen."

Plötzlich dümpelte die deutsche Cup-Flotte in hoffnungsloser Flaute: Illbruck drohte seine Pinta zurückzuziehen, die Container, verlautete aus dem Lager der Besiegten, werde wohl für Neuseeland segeln. „Da sind Profilneurotiker am Wursteln", höhnte Michael Schmidt, der Chef des Zwölfer-Syndikats, das die erste deutsche Teilnahme am mindestens ebenso hochkarätigen „America's Cup" vorbereitet.

Auch bei den Sponsoren Contax/Zeiss stießen „die persönlichen Querelen auf Unverständnis"; sie meldeten mögliche Regreßansprüche an. Segel-Experte Jörg Neupert forderte in der „Yacht", man möge den enttäuschten Neubau-Eignern die Rote Karte zeigen.

Schließlich trafen sich die betroffenen Bootsbesitzer, Segler und Mitglieder des Admiral's-Cup-Komitees in Fuhlsbüttel am Hamburger Flughafen und hielten Kriegsrat. Als die Pinta-Crew erwog, aus Dankbarkeit für die Überlassung der Segel vom Schwesterschiff zugunsten der Container zu verzichten, drehte Illbruck bei und erklärte seine Pinta startklar.

Die erste Vorbereitungs-Regatta vor England um den „Morgan's Cup" bestätigte dann auch das interne Ergebnis der deutschen Auswahl-Regatten: Die Outsider siegte. Ein fünfter Platz der Sabina und der achte Platz der Pinta verschafften den Deutschen das beste Mannschafts-Ergebnis. Die Container erreichte nur den neunten Platz.

Als Ersatzschiff will sich der gescheiterte Favorit jedoch nicht bereithalten. Nachdem Neuseeland absagte, wird die Container nun für das Team von Österreich segeln. Auch die beiden anderen Schiffe des Donau-Geschwaders gehören deutschen Eignern, die sich nicht für das deutsche Cup-Team qualifizierten. ◆