

# DIE GESCHICHTE DER S T A R K L A S S E

aus der Sicht der Schweizer-Starflotten

JUBILÄUM 75 JAHRE STARBOOT
----------------------------------

## Das Starboot entsteht

Der Vorläufer des Starbootes, der "Bug" (Käfer, Wanze) entstand 1907 auf dem Zeichenbrett von William Gardner, einem der damals führenden Yacht-Konstrukteure, aus Port Washington bei New York. Das Boot mit einer Länge von etwa 5.20 m wurde als kleinste Kielboot-Regattaklasse vorwiegend auf dem Long Island Sound gesegelt, bald aber als zu klein und zu unkomfortabel empfunden.

George A. Corry, der "Vater des Stars", gab daher 1910 den Auftrag, ein ähnliches, aber etwas grösseres Boot zu konstruieren. Aufgrund dieser Idee zeichnete Francis Sweissgut im Büro Gardner des Starboot.

Im Winter 1910/11 wurden die ersten 22 Starboote auf der Werft von Ike Smith in Port Washington auf Kiel gelegt. Der Bootskörper mit einer Länge von 6.90 m, der Kiel, das Skeg und das Ruder entsprachen im wesentlichen bereits der heutigen Konstruktion, selbstverständlich aus Holz aufgeplankt.

Das erste Rig war eine Gaffeltackelung mit einer Steilgaffel und einem Grossbaum, der weit über das Heck hinausragte.

Am 30. Mai 1911, dem "Geburtstag des Starbootes", wurde die erste Star-Regatta gesegelt. Es war die "Memorial Day Regatta 1911" des Harlem-Yacht-Clubs am Long Island Sound.

## Die internationale Klassenvereinigung

Am 20. Januar 1922, dem "Geburtstag der Klassenvereinigung", fand die Gründungsversammlung der "International Star Class Yacht Racing Association" (ISCYRA) statt. Die Starklasse war inzwischen international geworden, mit vier amerikanischen und einer kanadischen Flotte und total 107 Booten.

An der Gründungsversammlung wurden auch die Statuten, ausgearbeitet von George W. Elder, dem "Vater der Starklasse", in Kraft gesetzt. Sie haben entscheidend zur weltweit führenden Entwicklung der ersten Einheits-Regattaklasse mit internationaler Bedeutung beigetragen. Der Erfolg der damals ins Leben gerufenen Klassenorganisation dürfte weitgehend auf die beispielhaft demokratische Struktur mit klarer Gewaltentrennung

zurückzuführen sein. Die Legislative wird einerseits durch die einzelnen Starsegler (active members und life members) gebildet, mit jährlichen, schriftlichen Wahlen und Abstimmungen, sowie andererseits durch die Jahresversammlung (annual meeting) mit Stimmrecht der einzelnen Flotten. Die Exekutive wird jährlich gewählt und besteht aus einem Vorstand (International Governing Committee), einem Verwaltungs-Komitee (Administrative Committee) und diversen Spezial-Kommissionen. Und schliesslich entscheidet eine juristische Kommission (Judiciary Board) im Falle von Differenzen, Streitigkeiten oder Regatta-Protesten.

Elder verfasste 1922 auch das erste Star-Log (Jahrbuch). Das Log erscheint jährlich und enthält im wesentlichen ein Flotten-, ein Mitglieder- und ein Boots-Verzeichnis, den vollen Text aller Statuten und Baubestimmungen, sowie die Regattaresultate des Vorjahres und Zusammenstellungen von Regattaresultaten.

Das "Starlight", die periodische Zeitschrift der ISCYRA erschien erstmals 1925 in gedruckter Form. Seit dem zweiten Weltkrieg ist es regelmässig monatlich herausgekommen, mit aktuellen Informationen aller Art über die Klasse und mit Berichten von Regatten.

An der Jahresversammlung 1926 wurde beschlossen, dass Starboote nicht nur nach den Originalplänen gebaut werden müssen, sondern dass dies auch durch eine Kontroll-Vermessung und einen offiziellen Messbrief zu bestätigen ist. Mit den entsprechenden Baubestimmungen, welche einerseits den Einheits-Charakter des Starbootes sicherstellen, andererseits aber sehr grosse Freiheit bei der konstruktiven Ausgestaltung erlauben, ist die Grundlage für die einmalige Entwicklung der Klasse geschaffen worden.

#### Das Starboot kommt nach Europa

Die erste europäische Starflotte wurde 1927 in England gegründet, die Solent-Fleet. Dort wurde auch das erste Starboot in Europa gebaut.

In Frankreich begann der Star 1928 Fuss zu fassen, gefördert vor allem durch Enrique Conill und später Jean Peytel. Es entstanden zwei französische Flotten, in Paris und in Cannes. Frankreich und England wurden im ersten europäischen Distrikt, dem neunten, zusammengefasst.

1932 wurde die erste Europameisterschaft durchgeführt, und zwar in Spanien (San Sebastian). In der Zwischenzeit waren Flotten in Norddeutschland und Skandinavien dazu gekommen, und 1935 nahm das Starboot erstmals an der Kielerwoche teil.

1939 fand zum ersten Mal eine Weltmeisterschaft der Starklasse in Europa statt, durchgeführt in Kiel. Der zweite Weltkrieg brach während der Meisterschaft aus und verursachte einen Unterbruch in der Entwicklung der Klasse.

### Die Wandlungen des Rig's

Das ursprüngliche Rig mit der Steilgaffel wurde 1922 durch das sogenannte "kurze Marconi-Rig" abgelöst, welches zwar keine Gaffel mehr hatte, aber immer noch den langen Grossbaum, sowie praktisch die gleiche Segelform und Segelfläche.

An der Jahresversammlung von 1929 wurde dann das "hohe Marconi-Rig" offiziell zugelassen und 1930 fest eingeführt. Dies bedeutete eine Verlängerung des Mastes von 8.20 m auf 9.60 m ab Deck und eine Verkürzung des Baumes von 5.60 m auf 4.50 m. Diese Entwicklung war insbesondere durch die europäischen Starsegler angeregt worden, da damals die schlankeren Gross-Segel in Europa bereits mehr in Mode waren. Damit hatte das Starboot das heute bekannte Erscheinungsbild erhalten.

1938 gewann der Deutsch-Brasilianer Pimm von Hütschler die Weltmeisterschaft in San Diego und ermöglichte damit die erste WM 1939 in Europa, welche er ebenfalls gewann. Seine Ueberlegenheit war in erster Linie durch die Verwendung des "flexibeln Rig's" begründet, welches er erfunden hatte. Diese neue Trimm-Methode mit weichem Mast und kontrollierter Mastbiegung wurde vorerst ausschliesslich auf dem Starboot angewendet und begann ihren Siegeszug bei den anderen Klassen erst zwanzig Jahre später.

### Die Anfänge in der Schweiz

Bereits in den frühen dreissiger Jahren, im Zusammenhang mit der Entwicklung in Frankreich, interessierten sich einige Segler aus Genf für das Starboot. Es resultierte daraus jedoch noch keine Flottengründung oder eine internationale Aktivität.

Angeregt durch die Teilnahme des Starbootes an den olympischen Spielen von 1936 in Kiel, baute Paul Utzinger in Thalwil 1937 das erste Starboot im Eigenbau, mit Nummer 1629, "Star 1" getauft. Dies war der Start für die Entwicklung in der Schweiz, folgten doch in den Jahren 1938/42/45 die ersten kleinen Serien der Werften F. Portier (Meilen), J. Faul (Horgen) und W. Bösch (Kilchberg). Später in den fünfziger und sechziger Jahren wurde Portier zum Marktleader Europas.

Die erste Starflotte der Schweiz wurde 1945 gegründet und 1946 offiziell anerkannt, die Flotte Zürichsee (ZU). Gleichzeitig entstanden auch die französischen Flotten am Lac d'Annecy und in Bandol. Diese drei Flotten wurden dem damaligen neunten Distrikt zugeteilt, welcher damit Frankreich, England und die Schweiz umfasste. Als nächste Schweizerflotten folgten 1948 Thunersee-Bielensee (TB), gefördert vorallem durch Roland Jacobi und Erich Schrauder, und Rapperswil (RAP) mit Paul Utzinger als Captain. 1950 kam die Flotte Bodensee (BOD) dazu, gefördert vorallem durch Ernst Gautschi, sowie 1953 Lago di Lugano (LL) und 1954 Luzern-Vierwaldstättersee (LUV).

Die ersten Schweizermeisterschaften wurden auf dem Zürichsee ausgesegelt, 1946 vor Rapperswil und 1947 vor dem Bootshaus des Zürcher Yacht Clubs. Der Start mit festen Anlagen, Ein- und Auslaufboje und Zickzack-Kursen waren damals auf unseren Seen noch allgemein üblich. Erst in den frühen sechziger Jahren - angeregt durch die Weltmeisterschaften der Starklasse - wurde der Start gegen den Wind mit einer Starlinie auf freiem Wasser gebräuchlich, zuerst bei Flottenmeisterschaften und dann an Schweizermeisterschaften.

#### Der Alpen - Distrikt

Da inzwischen auch Flotten in Oesterreich entstanden waren, drängte sich 1950 die Gründung des siebzehnten Distriktes auf, des Alpen-Distriktes, Oesterreich, die Schweiz und Süddeutschland umfassend. Erster Distrikts-Sekretär wurde Hans Gwalter von der Flotte Rapperswil.

Die erste Distriktmeisterschaft des 17. Distriktes fand 1953 vor Ueberlingen statt. Dieser Veranstaltung kam besondere Bedeutung zu, da damals - begünstigt durch die besondere Lage des Bodensees - erstmals nach dem Krieg wieder eine internationale Meisterschaft mit Beteiligung deutscher Segler stattfand. Diese DM wurde zum Ausgangspunkt der ausserordentlich breiten Entwicklung des Starsegelns im 17. Distrikt. Inzwischen war auch Jugoslawien dazugekommen und damit der Zugang des Distriktes zum Meer.

Die zweite Distriktsmeisterschaft wurde 1954 vor Rapperswil durchgeführt, bei hervorragenden Windverhältnissen mit 4 bis 7 Beaufort. Die Schweizer kamen damals mit diesen Windstärken noch nicht zurecht, sodass Mario Fafangel von Jugoslawien gewinnen konnte. Er brachte damit die Meisterschaft 1955 auf die Adria vor Split. Zu dieser DM reisten die Teilnehmer erstmals mit ihren Booten auf der Strasse mit Zugfahrzeug und Trailer. In den vorangegangenen Jahren erfolgte der Transport noch vorwiegend per Bahnverlad.

1954 wurde Walter Vettori (ZU) zum Distrikts-Sekretär gewählt und förderte das Starsegeln im Alpenraum massgebend bis 1966. Herbert Stanner (ZuW) wurde dann 1967 sein würdiger Nachfolger. Die positive Entwicklung des Distriktes und der Klasse in Europa und weltweit ist aber vor allem auch dem Einsatz von Oskar Meier zu verdanken. Er wurde 1967 zum Assistant-Distriktsekretär gewählt, 1969 zum ersten Vicepräsident für Europa, 1972 in das Governing Committee, 1973 zu dessen Präsident und 1978 zum Vice-Kommodore der Starkklasse. Nach seinem frühen Tod im Frühjahr 1981 übernahm René Lüdi seine Stimme im Int. Governing Committee, bereits seit 1980 als dessen Mitglied gewählt.

1960 war noch Ungarn zum 17. Distrikt gekommen und damit ein weiterer mitteleuropäischer See, der Balatonsee. Die weiteren schweizerischen Flottengründungen waren: Halwiler-Sempachersee (HALSE) 1958, Zug (Zug) 1960, Interlaken (Int) 1962, Genf (G) 1966, Oberhofen (O) 1983 und Versoix (Ver) 1986.

#### Die neuen Baumaterialien

Die früheren Starboote schweizerischer Herkunft zeichneten sich aus durch besonders gute und schöne Verarbeitung von Holz, oft naturlackiert, für Bootskörper, Mast und Grossbaum. Die Segel waren aus Baumwolle, und rostfreier Stahl für die Beschläge war noch kaum gebräuchlich. Das grösste Problem war die Beschaffung geeigneter Holzqualitäten. In dieser Beziehung waren uns die Amerikaner immer überlegen, da sowohl die "amerikanische rote Zeder", das weltweit bestgeeignete Holz für die 19 mm starke vollverleimte Beplankung, wie auch das "Spruce" für die Masten in Flugzeugqualität in Nordamerika viel besser und in geringerem Gewicht erhältlich waren.

Das Kunststoffzeitalter begann 1954, als die ersten Terylene-Segel auf den Markt kamen, welche den Baumwolltüchern klar überlegen waren. Die neuen Stoffe setzten sich in den folgenden Jahren schnell durch, womit dem mühsamen Trimmen der Baumwollsegel, der Sorge um verregnete Segel und den Stockflecken ein Ende bereitet wurde.

Die Verwendung von glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) für den Bau der Bootskörper wurde 1966 mit entsprechenden Baubestimmungen zugelassen. Auf der Werft von S. Meier (Dintikon) wurden 1969 die ersten Fiberglass-Starboote in Europa gebaut. Sie erreichten später internationale Bedeutung durch den Gewinn der Gold- und der Silbermedaillen an den olympischen Spielen 1972 in Kiel. 1976 begann J. Steinmayer in Meilen mit dem Bau von Starbooten, welche heute innerhalb des europäischen Marktes einen bedeutenden Platz einnehmen.

Die Unsinkbarkeit der Starboote war für diejenigen aus Kunststoff bereits 1966 in den Baubestimmungen vorgeschrieben. Leider erfolgten entsprechende Vorschriften für die Holzboote erst 1970, nachdem 1969 auf dem Mittelmeer mehrere Boote sanken und dabei zwei Schweizer von der Flotte HALSE und ein spanischer Segler ums Leben kamen. Seit 1970 wird an dieses unglückliche Ereignis mit der Durchführung der Regatta um den George-Müller-Gedächtnispreis erinnert. Bereits 1963 hatten wir Anträge inbezug auf Auftriebskörper gestellt, da damals in einem Weststurm vor der Treib zwischen dem Gersauer- und dem Urnersee vier Starboote untergegangen waren.

Die Zulassung von Aluminium und Fiberglass für die Konstruktion der Spieren erfolgte 1971. Es setzte eine Entwicklungsphase ein, mit verschiedenen steifen Masten und verschiedenen Profilformen aus Aluminium. Etwa im Jahr 1976 setzte sich der "steife Holt-Mast" durch, welcher heute beinahe als Einheits-Mast betrachtet werden darf.

Obwohl die Hauptmasse des Starbootes seit 1929 grundsätzlich gleich geblieben sind, führte ein langer Weg von den damaligen Baubestimmungen zu den heutigen detaillierten Vorschriften, welche den modernen Materialien und Entwicklungen Rechnung tragen. Aufgrund der immer wieder ergänzten Bestimmungen konnte das Starboot während sieben Jahrzehnten modern bleiben, ohne je den Einheitsboot-Charakter zu verlieren. Dazu hat einerseits die glückliche Struktur der Klassenorganisation beigetragen, andererseits vorallem aber der stete Einsatz der beiden verantwortlichen Kommissionen, des Technical und des Measurement Committee's. Als einer der europäischen Vertreter wirkte Hannes Gubler seit 1972 im Measurement Committee, von 1974 bis 1983 im Technical Committee und seit 1981 als Continental Measurer für Südeuropa mit. Er hatte bereits 1958 die Vermessung der Starboote für die Schweiz von Fred Bösch und Roland Jacobi übernommen.

#### Das Starboot an den olympischen Spielen

Die ersten olympischen Spiele mit Beteiligung des Starbootes fanden 1932 in Los Angeles statt. Die Schweiz war erstmals 1948 in England mit einem Starboot beteiligt und erreichte die bisher beste Platzierung durch die Mannschaft Hans Bryner (LL)/ Urs Bucher (LUV) 1960 in Neapel mit dem 5. Rang (26 Nationen).

An den Spielen von 1976 wurde der Star durch den Tempest ersetzt, da die Verantwortlichen der IYRU (International Yacht Racing Union) in jenen Jahren die Auffassung vertraten, dass eine gewisse Rotation der Klassen stattfinden müsse und neue Klassen durch die olympischen Spiele gefördert werden sollten. Der erzwungene Klassenwechsel wurde aber bald als Irrtum erkannt und es blieb bis heute bei dieser einen Absenz. Dass der Star bereits

1980 wieder dabei war ist vor allem der Verdienst von Oskar Meier mit seinen beharrlichen Interventionen zu Gunsten des Stars im Rahmen der IYRU. Als Vorsitzender des 1973 neu formierten ISCYRA-Vorstandes (IGC) war er bestens in der Lage, sich auf internationaler Ebene für das Starboot einzusetzen.

Das Ausscheiden für eine olympische Periode von 4 Jahren hatte aber auch eine gute Seite. Es wurde nämlich offensichtlich, dass die Aktivität der Starkklasse im Gegensatz zu anderen Klassen nicht vom olympischen Status abhängt. Die Entwicklung wurde während der Jahre 1973 bis 1976 kaum gebremst, ausgenommen in jenen wenigen Ländern, in welchen das nationale Prestige-Denken auch im Sport allzu stark dominiert.

In der Starkklasse hat seit Anbeginn - und hoffentlich für alle Zeiten - die Weltmeisterschaft weit mehr Bedeutung als die olympischen Spiele. Diese Situation ist nicht zuletzt durch das einmalige Qualifikations-System begründet, nach welchem nicht Vertreter von Nationen an die WM delegiert werden, sondern Vertreter der Starflotten und der Star-Distrikte.

#### Die Vereinigung Schweizerischer Starflotten

1963 erfolgte die Gründung der Vereinigung Schweizerischer Starflotten auf Initiative von Walter Vettori (ZU) und Hannes Gubler (ZU), im Sinne eines Zusammenschlusses der damals bestehenden neun Flotten der Schweiz. Eine derartige Organisation ist zwar aufgrund der ISCYRA-Statuten nicht vorgesehen, erwies sich aber als notwendig, in erster Linie als Gesprächspartner der Klasse gegenüber der damals in Entwicklung begriffenen Sportkommission der USY.

Nach Walter Vettori haben sich Hanspeter Roost (TB), Kurt Müller (LUV), Heinz Maurer (Int) und René Lüdi (TB) als Präsidenten der Vereinigung für die Starkklasse innerhalb der Schweiz eingesetzt. Heute tun dies in besonderem Mass Hermann Schwyter und sein Vorstand.

#### Die Schweiz wechselt in den Mistral - Distrikt

1980 wurden bei der Einteilung der Distrikte einige Anpassungen vorgenommen. Insbesondere kehrte die Schweiz in den neunten Distrikt zurück, in den Mistral-Distrikt, welcher seither wieder Frankreich und die Schweiz umfasst. England war bereits 1948 beim nordischen 10. und später 13. Distrikt eingeteilt worden.

Der Wechsel in den 9. Distrikt drängte sich auf, da sich der 17. Distrikt zum weitaus grössten und aktivsten entwickelt hatte. Andererseits fehlte in Frankreich eine einem eigenen Distrikt angemessene Aktivität, trotz der günstigen Regatta-Verhältnisse am Mittelmeer.

André Arberet von der Flotte Nizza übernahm zuerst das Amt des Distrikt-Sekretärs, unterstützt von Arnold Osterwalder (RAP), der seit 1982 den Distrikt leitet. Nachdem heute das Starboot nun endlich auch auf dem Genfersee so richtig Fuss gefasst hat, dürfen wir mit Optimismus einem Aufschwung der Klasse in Frankreich entgegensehen.

#### Anhang

- Auszeichnungen für Regattaerfolge
- Resultate von Schweizer- und Distriktsmeisterschaften *(folgen)*
- Organigramm der Linie ISCYRA-Europa-Schweiz

März 1986  
H. Gubler

ISCYRA

Auszeichnungen für Regattaerfolge, "Honour Awards"

---

(im Segel unter dem Stern anzubringen)

<u>GOLD</u>		WM Tagessieger	A. Osterwalder (RAP) J. Steinmayer (ZU)
		WM, 2. oder 3. Tagesrang	H. Bryner (LL)
<u>SILBER</u>		Europameister (auch Frühjahrs-EM)	O. Meier (ZU) P. Wyss (ZU)
		EM, 2. oder 3. Gesamtrang	E. Bernet (Zug) H. Maurer (Int) E. Schrauder (TB)
		EM, 2. oder 3. Tagesrang	J. Both (ZU) Ch. Breitenstein (Zug) U. Bucher (LUV) H. Gubler (ZU) W. Landau (RAP) K. Rezanka (Int) H.P. Roost (Int) J. Schmid (TB) A. Weiss (Zug) A. Winkler (RAP)
<u>BLAU</u>		Distriktsmeister	E. Bernet (Zug) J. Both (ZU) Ch. Breitenstein (Zug) H. Bryner (LL) J. Degaudenzi (G) J. Steinmayer (ZU) F. Trudel (RAP)

INTERNATIONAL STAR CLASS YACHT RACING ASSOCIATION

I S C Y R A

