



1000 MEILEN RACE
HOCHSEE

Himmel und Hölle

Langstrecke. Nach fünf Jahren Pause ging es beim Ecker Cup wieder zur Sache. Sturm, Gewitter und Windhosen beutelten die Teilnehmer durch eine Achterbahnfahrt der Gefühle.

Text: Judith Duller-Mayrhofer, Fotos: Georg Gindl



1000 MEILEN RACE

HOCHSEE



Allein mit Wind und Welle. Der Ecker Cup ist ein Grenzgang – und genau deshalb legendär

Ein Blitz zuckt durch die Nacht und zerreißt für einen Moment die mondlose Finsternis, die schwer über der Straße von Otranto lastet. Oh mein Gott. Gewaltige Böenwalze unmittelbar voraus. Die hektisch gebrüllten Kommandos kommen zu spät. Das Groß geht nicht auf, 70 Knoten versetzen der *Adora* eine mächtige Ohrfeige, schleudern die 50-Fuß-Yacht flach aufs Wasser. Der Steueremann kann sich am Rad festhalten, zwei Mann werden durch das Cockpit katapultiert und bleiben benommen an den Relingsdrähten hängen. Franz

Zeitelhofer geht über Bord. Die Wellen schlagen über ihm zusammen, keine Luft, kein Licht, nur dunkles, wütend gurgelndes Wasser. Die Rettungsweste, die sich bei Wchantritt irrümlich aufgeblasen hat, liegt im Salon, der Lifebelt ist eingepickt. Mit einem Ruck spannt sich die Leine, Zeitelhofer ist Spielball der Elemente, wird mitgeschleift und immer wieder untergetaucht. Angst? Todesangst. Das Meer, das er so liebt, ist mit einem Schlag zum unerbittlichen Feind geworden. Der 59-Jährige ist bereit sich zu verteidigen, schwimmt und strampelt um sein Leben, doch

er spürt seine Kräfte schwinden, kann sich kaum mehr aktiv an die Wasseroberfläche zurück kämpfen. Da krängt das Boot in einer weiteren Böe stark und Zeitelhofer gelingt es sich mit dem rechten Arm am unteren Relingsdurchzug festzuklammern. Jetzt oder nie. Er sammelt alle Energie, stemmt sich mit dem Fuß an einer Stütze ab, zwingt den Oberkörper durch die Drähte; den Rest erledigen die helfenden Hände seiner Kameraden. Geschafft. Er hantelt sich unter Deck, legt sich klitschnass auf den Boden, zittert unkontrolliert. Sein rechter Arm ist völlig taub, die Finger



„Den Ecker Cup macht uns so leicht niemand nach!“

Interview. Ecker-Boss Hannes Kikinger über Leidenschaft, Wettbewerb und Zukunft der legendären Langstreckenregatta



Yachtrevue: Sie haben im Jahr 2008 70 % von Ecker-Yachting übernommen und sind seit 2011 alleiniger Eigentümer des Unternehmens. Wann haben Sie entschieden, dass es wieder einen Ecker Cup geben soll?

Hannes Kikinger: Ich war 2007 beim Zieleinlauf in Samos dabei und habe dort zum ersten Mal live erlebt, was diese Veranstaltung ausmacht. Die Leidenschaft der

Segler und die spezielle Atmosphäre haben mich sehr beeindruckt, man könnte auch sagen angesteckt, und deshalb war für mich schon damals klar, dass der Ecker Cup nicht sterben darf.

YR: Leidenschaft ist gut und schön, als studierter Wirtschaftler und langjähriger Finanzchef in internationalen Konzernen haben Sie aber vermutlich auch ein Auge auf die Zahlen. Der Ecker Cup ist extrem aufwändig in der Logistik – rechnet sich das überhaupt?

Kikinger: Kommt darauf an wie man rechnet. Wenn man nur die Einnahmen den Ausgaben gegenüberstellt, dann nicht. Bezieht man hingegen Marketingüberlegungen mit ein, schaut die Sache anders aus. Der Ecker Cup ist eine echte USP, die uns von anderen Charterunternehmen unterscheidet, den macht uns auch nicht so leicht jemand nach. Der Wettbewerb des letzten Cups beträgt mindestens 25 Millionen Euro, er war nicht nur in Fachmagazinen sondern auch in TV und Tageszeitungen sehr präsent. Ich will und kann mit dieser Veranstaltung keinen unmittelbaren Gewinn machen, aber als Investition in die Zukunft ist das Geld meiner Meinung nach gut angelegt.

YR: Wie schwierig war die Organisation nach dem Abgang von Masterhead Kurt Ecker?

Kikinger: Wir haben mit der Planung vor etwa eineinhalb Jahren angefangen und es waren insgesamt rund 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter involviert. Zum Glück konnte ich auf ein eingespieltes, erfahrenes Team vertrauen, das hat sehr geholfen. Am schwierigsten war die Routenplanung, die Suche nach passenden Häfen, die eine Flotte von 60 Yachten beherbergen können, und die Koordination der Behörden.

YR: Wird es einen 13. Ecker Cup geben?

Kikinger: Ich denke schon. Die aktuelle Auflage war ein voller Erfolg und Erfolg motiviert natürlich. Angedacht ist ein fixer Rhythmus von zwei bis drei Jahren, Ideen für interessante Routen gäbe es genug. Zypern oder Istanbul als Zielhäfen wären zum Beispiel eine tolle Sache. Was sich nicht ändern soll, ist der Charakter der Regatta. Der Ecker Cup bleibt eine Veranstaltung für engagierte Fahrtensegler, Rennyachten und Spinnaker wird es bei uns auch weiterhin nicht geben.



Brenzlig. In der Straße von Otranto ging ein Crewmitglied der *Adora* über Bord. Erich Muhr skippte die *Bavaria 50* dennoch zum Gruppensieg



Motor-Management

Speziell. Der gezielte Einsatz der Maschine bietet den Seglern zusätzliche taktische Optionen

Beim Ecker Cup darf man während des Rennens die Eiserne Genua benutzen. Das ist bei Veranstaltungen dieser Art nicht ungewöhnlich – auch bei der Atlantic Rally for Cruisers wird motort – und macht auch Sinn, denn nur so kommen alle Yachten innerhalb eines halbwegs umschriebenen Zeitfensters ins Ziel. Heikel ist die Frage, wie der Motor-Einsatz überprüft wird. Hatte man in den Anfängen schlicht und einfach den Teilnehmern, sprich ihren Aufzeichnungen vertraut, nutzte man ab 1992 technische Überwachungssysteme; auf die Ehrlichkeit der Segler war leider nicht immer Verlass. Heuer kam erstmals ein aufwändiges, eigens für diesen Zweck entwickeltes GPS-Tracking-System zum Einsatz, das – per Sensoren an Lichtmaschine und Getriebe – die Motor- bzw. Fahrstunden jeder Yacht penibel aufzeichnete; bei Bedarf konnten diese Daten mit dem nach wie vor verpflichtend zu führenden Motorstunden-Protokoll verglichen werden. Eine Lösung, die ausgezeichnet funktionierte: Nie zuvor gab es so wenig Zoff zum Thema, einzelne Ungereimtheiten konnten dank dieser „doppelten Buchhaltung“ rasch geklärt werden. Neu war übrigens auch der Modus, nach dem die Motorstunden bestraft wurden. Hatte man sie bisher verdreifacht und zur gesegelten Zeit hinzugezählt, benutzte man diesmal eine Formel, die die Wasserlinie der Yacht berücksichtigt; größere Schiffe bezahlten demnach teurer für das Motoren als kleinere.

Neben dem technischen ist auch der taktische Aspekt der Motor-Nutzung interessant. Die goldene Regel, dass nur jene Teams Chancen auf einen Spitzenplatz haben, die den Motor möglichst selten anwerfen, bewahrheitete sich auch zwischen Zadar und Alanya. Wer in Flautenphasen geduldig blieb und sich nicht von der Sehnsucht nach einem kühlen Bier an der Marinabar leiten ließ, hatte letztlich die Nase vorne. Bestes Beispiel dafür war die von Armin Rainer geführte Salona 37 *Gorki* (siehe Foto), die als allerletztes Schiff in Alanya einlief, ihre Gruppe aber überlegen gewann. Auch Peter Wimmer, der auf seiner Solaris One 48 die Line Honours holte, und Cup-Gewinner Helmut Ratzer betonten unisono, dass der möglichst sparsame, aber strategisch geschickte Einsatz des Motors ein wichtiger Erfolgsfaktor gewesen sei.



aufgeplatzt wie Würstel, die zu lange gekocht wurden. Tränen laufen ihm über die Wangen, eine Mischung aus Erleichterung und Schmerz vernebelt sein Bewusstsein. Was wäre gewesen, wenn ...

Zwölf Tage später steht Franz Zeitelhofer gemeinsam mit seiner Mannschaft in der Marina Alanya auf jener kleinen Pool-Brücke, die als Podest für die Preisverteilung dient. Sehne und Muskel des rechten Oberarms sind eingerissen, ein riesiges Hämatom im Achselbereich schillert in allen Farben, jede Bewegung schmerzt. Zeitelhofer kümmert das nicht, er strahlt über das ganze Gesicht. *Adora* hat ihre Klasse gewonnen und ist Siebente der Gesamtwertung – ein fantastisches Resultat, von dem der Salzburger, der zum ersten Mal beim Ecker

Cup dabei war, im Vorfeld nicht zu träumen gewagt hätte. Sein Skipper Erich Muhr wuchtet den Pokal über seinen Kopf, das Team stimmt aus rauen Kehlen einen Siegersong an: Heut ist so ein schöner Tag ... Zeitelhofer singt lauthals mit; für niemanden haben diese Worte mehr Bedeutung als für ihn.

MIKROKOSMOS

Leben unter der Lupe. Emotionen, auf das Dichteste komprimiert, Menschen, auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen. Situationen, auf die man sich nicht vorbereiten, Ereignisse, die man nicht vorhersehen kann. Kein Notausgang. Wettkampf, Herausforderung und Teamwork. Nicht am Bildschirm, nicht laut Businessplan. Sondern am Wasser und unter



Segel; authentischer geht's nicht. Das ist der Ecker Cup. Und das ist der Grund, warum auch die zwölfte Auflage dieser legendären Langstrecken-Regatta ein voller Erfolg war. 2007 hatte Kurt Ecker in Samos angekündigt, dass es unter seiner Leitung kein 1000 Meilen Race mehr geben würde, doch sein Nachfolger Hannes Kikinger nahm das Staffelholz wieder auf und schrieb nach fünfjähriger Pause einen weiteren Cup aus (siehe auch Interview auf Seite 19). In Sachen Organisation stand ihm eine Reihe von erfahrenen Ecker-Mitarbeitern zur Seite, für die Wettfahrtleitung konnte er wieder Wolfgang Legenstein gewinnen, der seit der Premiere 1990 zum Team zählt. Nur Bobby Schenk ließ sich nicht zu einem Revival überreden und musste ersetzt

werden. Seine Funktion als Oberschiedsrichter übernahm niemand Geringerer als der mehrfache Welt- und Europameister Harry Fereberger, der dieses Amt mit Bravour ausfüllte. Als Zeremonienmeister hingegen hinterließ der wortgewaltige Blauwassersegler Schenk eine Lücke, die vor allem bei der Schlussveranstaltung schmerzlich spürbar war. Da fehlte es, wiewohl professionell moderiert, an Herz und Erhabenheit; beides steht aber gerade dem Ecker Cup gut zu Gesicht.

Ein kleiner Wermutstropfen in einer ansonsten vorzüglich komponierten Mixtur. Erstmals wurde nach ORC und nicht nach Yardstick gewertet, womit sich eine Menge Diskussionen erübrigten, auch der Verrechnungsmodus der Motorstunden

Siegertypen.

Helmut Ratzer gewann auf einer Elan 45 (großes Bild) die Gesamtwertung, Jürgen Preußner (Mitte) seine Gruppe. Peter Wimmer (oben, perfekt in Lee startend) mit seiner Solaris 48 das Blaue Band



YACHTHANDEL YACHTCHARTER YACHTINVEST



NEU auf der **BOOT Düsseldorf** vom **19. – 27.01.2013**
Beneteau Sense 46 • Oceanis 55 • Lagoon 39

Terminvereinbarungen für Besichtigungen:
boatshows@masteryachting.com

Generalimporteur für Beneteau, Lagoon, Outremer und Allures
office@masteryachting.com • +43 1 81444

1000 MEILEN RACE

HIGHLIGHT

Stilvoll. Weiß gedeckte Tische, serviertes Menü, Musik und Tanz – die Preisverteilung wurde aufwändig gelebt

war überarbeitet worden (siehe auch Kasten „Motor-Management“ auf Seite 20). Der Start erfolgte in Zadar, die erste Etappe führte über 560 Meilen nach Kalamata, Griechenland. In der Straße von Otranto waren die 58 Teilnehmer mit starkem Südwind konfrontiert, typisch für die Jahreszeit und mit guter Seemannschaft anstandslos zu bewältigen, heftige Gewitter brachten allerdings zusätzliche Probleme und damit so manche Mannschaft an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Die zweite Etappe ging über 550 Seemeilen ins türkische Alanya und bescherte der Flotte zunächst einen herrlichen Meltemi-Ritt über die Ägäis; da spülte es Endorphine ins Blut, da wurden Rekordmale aufgestellt, Segeln vom Feinsten. Die Frage, ob Rhodos im Norden oder Süden zu passieren sei, war die vermutlich wichtigste taktische Entscheidung in diesem Rennen, danach folgte eine sehr schwierige Phase, in der unzählige Gewitter, extrem starke Regengüsse, Windhosen sowie der rasche Wechsel zwi-

schen Flaute und Sturmböen allen Mannschaften das Leben schwer machten. Zwar gab es eine Reihe von Schäden, sei es durch Blitzschlag an der Elektrik, seien es zerfetzte Segel, ausgerissene Beschläge oder ein gebrochenes Achterstag, ganz grobe Zwischenfälle waren aber kaum zu vermelden; lediglich drei Teams kamen nicht in die Wertung.

LAUTER SIEGER

Schnellste auf dem Parcours war die wunderschöne Solaris One 48 *Ganymed*, als Eigner und Skipper durfte der Salzburger Peter Wimmer die Trophäe für das Blaue Band entgegennehmen. Wimmer hatte eine Crew aus sechs Männern und einer Frau um sich geschart, die für ihn durchs Feuer ging und sich auch durch eine komplett zerstörte Genua nicht entmutigen ließ. Anstatt aufzugeben lief man in Brindisi ein, fand einen Segelmacher, flehte diesen um Soforthilfe an und kämpfte sich nach neunstündigem Aufenthalt an die Spitze zurück.

Himmel und Hölle, auch hier.

Die Gesamtwertung nach berechneter Zeit und damit den traditionsreichen Ecker Cup gewann ein Kärntner. Helmut Ratzer, Regattareferent der Crew Kärnten des YCA und in der einschlägigen Szene dementsprechend aktiv, überließ bei seinem zweiten Auftritt im 1000 Meilen Race nichts dem Zufall. Sorgfältig zusammengestellte Mannschaft, vier Tage Training im Frühjahr auf jener Elan 45, die man für das Rennen gechartert hatte, zwei weitere Tage unmittelbar vor dem Start unter der Anleitung eines kroatischen Coachs – Ratzer hielt ein gutes Blatt in der Hand. Und zog noch einen Joker dazu: Žarko Juraga, ein Enthusiast aus Zadar, der seit 1990 keine einzige Auflage des Ecker Cups ausgelassen hatte und eigentlich mit eigenem Schiff antreten wollte, stieg bei seinem Freund Ratzer kurzfristig als Taktiker ein. Seine profunde Revierkenntnis erwies sich als überaus wertvoll, Leichtwindperformance und

feinfühligster Trimm taten das ihre an Bord der *Gemini*.

Weitere Pokale gab es für die sieben Gruppensieger, Medaillen für alle Teilnehmer und das symbolisiert den Spirit dieser Regatta. Als Sieger durfte sich jeder fühlen. Der sympathische Arzt aus Horn, der mit seinen drei erwachsenen Söhnen auf dem kleinsten Schiff der Flotte, einer Bavaria 34, Abenteuer erlebte, die in die Familiengeschichte eingehen werden, der 72-jährige Klaus Czup, der mit Pech in drei Wertungen den zweiten Platz belegte und trotzdem den Gewinnern neidlos applaudierte, der vielfach dekorierte Yngling-Zampano Rudi Mayr, der sich auf der Langstrecke neuen Herausforderungen stellte und seinen Erfahrungshorizont erweiterte, die einzige österreichische Skipperin Helga Rannicher, die von ihrer männlichen Crew als umsichtig, kompetent und belastbar beschrieben und in höchsten Tönen gelobt wurde. Sie alle lachten und litten, fluchten und feierten. Franz Zeitelhofer sogar seinen zweiten Geburtstag. ■



1000 Meilen Race 2012

1. Etappe (Start 13. 10.) Zadar-Kalamata; **2. Etappe** (Start 20. 10.) Kalamata-Alanya; 58 Teilnehmer aus AUT, GER, CZE, HUN und SUI, Wettfahrtleiter Wolfgang Legenstein; berechnete Zeiten inkludieren Motorstunden-Zuschlag

Gesamtwertung

Platz	Skipper	Yacht	Motorstunden	berechnete Zeit
1.	Helmut Ratzer	Elan 45	6,95	264 h 41 min
2.	Klaus Czap	Sun Odyssey 49	18,45	267 h 30 min
3.	Reinhard Bleicken	Bavaria 46 Cr.	17,97	275 h 12 min
4.	Peter Wimmer	Solaris One 48	9,59	279 h 31 min
5.	Jürgen Brunner	Hanse 400	7,69	287 h 03 min

Gruppensieger

Gruppe A: **Erich Muhr** (Bavaria 50 Cruiser)
 Gruppe B: **Jürgen Preusser** (Bavaria 49)
 Gruppe C: **Reinhard Bleicken** (Bavaria 46 Cruiser)
 Gruppe D: **Stephan Schlewitz** (Bavaria 44)
 Gruppe E: **Helmut Ratzer** (Elan 45)
 Gruppe F: **Jürgen Brunner** (Hanse 400)
 Gruppe G: **Armin W. Rainer** (Salona 37)
 Blaues Band: **Peter Wimmer** (Solaris One 48), 259 h, 30 min



Michael Walther,
Regatta-Segler



Spür die Freiheit

360° Wassersport erleben.



19.-27.1.2013
www.boot.de

Die Naturgewalten erleben, das Salz auf der Zunge schmecken, sportliche Herausforderungen im Team meistern oder Ruhe und Ausgleich finden – alles rund ums Segeln erleben Sie auf der boot Düsseldorf vom 19. bis 27. Januar 2013.

Gesell GmbH & Co. KG
 Sieveringer Str. 153
 1190 Wien
 Telefon: (01) 320 50 37
 Telefax: (01) 320 63 44
 E-mail: office@gesell.com
 Internet: www.gesell.com

