

Es gilt noch mehr zu tun

Das Starboot-Duo Marazzi/De Maria bereitet sich auf die EM und WM vor

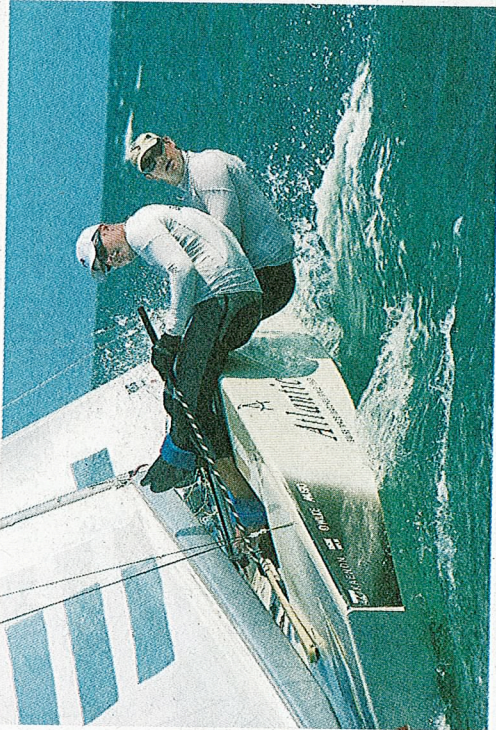
VON PETER HERZOG

THUN Olympiavierte in Athen 2004, Olympiafünfte in Peking 2008, WM-Zweite 2004, Europameister 2007, so gut wie das Starboot-Duo Flavio Marazzi/Enrico De Maria segelt seit über 40 Jahren kein Team mehr von Swiss Sailing in der Weltpitze.

«Doch etwas fehlt uns immer noch», sagt Steueremann Marazzi. «Das ist eine Olympiamedaille.» Und deshalb, folgert der 31-jährige Segler vom Thunersee Yachtclub, gelte es im Hinblick auf London 2012 noch mehr zu tun.

Bis zu den kommenden olympischen Regatten dauert es noch drei Jahre. Die nächsten Herausforderungen für Marazzi/De Maria folgen sich in den kommenden Wochen Schlag auf Schlag. Das sind die Kieler Woche (19. bis 24. Juni), die EM, die vom 6. bis 12. Juli ebenfalls vor Kiel gesegelt wird und die WM im schwedischen Varberg (30. Juli bis 8. August).

In diesem Jahr sind Marazzi/De Maria auf dem Starboot erst die internationale Regatta von Hyères gesegelt und erreichten Rang vier. Es war der erste Wettkampf des Duos nach den Olympischen Spielen auf dem Starboot.



London 2012 im Fokus: Flavio Marazzi (vorne) und Enrico De Maria

Für Marazzi ist der vierte Platz ein weiterer Beweis, «dass wir eine starke Basis besitzen.» Seit 2003 segeln die beiden – mit Unterbrüchen – zusammen. Nach den Olympischen Spielen 2004 ging De Maria von Bord und heuerte wieder als Gründer bei Alinghi an. Für den 32-jährigen Zürcher vom YC Rapperswil war das damals eine Erlösung gewesen, die internationalen Reibereien mit seinem Steueremann hatten ihm zugesetzt.

Danach versuchte es Marazzi mit einem halben Dutzend verschiedener Vorschoter – ohne

nun viel besser, wir schätzen uns beide. Nun müssen wir die richtige Trainingsdosierung finden, damit wir in drei Jahren nicht ausgebrannt sind.»

Während Marazzi die ganze Saison auf diversen Bootsklassen segelt, widmet sich De Maria in einem 60-Prozent-Job in Luzern den Dampfschiffen des Vierwaldstättersees. Der Maschinenbauingenieur ist mit der Aufgabe betraut worden, eine effizientere Stromerzeugung auf den Radampfern zu entwickeln. «Der Strom wird immer noch wie vor 100 Jahren mit Dampfturbinen an Bord erzeugt. Das kostet enorm viel Energie, denn die Turbinen laufen immer auf Volllast, ob der Stromverbrauch hoch ist oder nicht», erklärt De Maria. Als Alternativen sind nun Dieselmotoren für die Stromerzeugung angebracht. «Aber diese müssen so isoliert werden, dass sie geräuschlos sind», erläutert De Maria. Schiller, Unterwalden, Stadt Luzern, Gallia, Uri heissen die Dampfveten, auf denen sich De Maria nun bewegt. Er empfindet seinen Job als genau den richtigen Ausgleich, um sich mit Marazzi in den nächsten Wochen wieder mit der Segelweltpitze zu messen.

Erfolg. Erst 2007, nachdem De Maria von Alinghi keinen neuen Vertrag mehr bekommen hatte, rückten die beiden wieder zusammen auf dem 6,92 m langen und 1,73 m breiten Starboot.

Vorschoter De Maria studiert Dampfschiffe bis ins Detail

Für den fordernden und manchmal ungeduldrigen Steueremann Marazzi und den eher zurückhaltenden und harmoniebedürftigen De Maria war es ein Lernprozess gewesen. Steueremann Marazzi sagt: «Wir kennen uns