



Optimieren &
individualisieren: Libor
im heimischen Boots-
und Bastelschuppen

Meister der Meister

Ausnahmesegler, weitsichtiger Entwickler, nimmermüder Kämpfer: Ulli Libor hat die deutsche Segelsportgeschichte geprägt wie kaum ein anderer. Seine wechselvolle Karriere begann am Blankeneser Elbstrand. Und ist längst noch nicht zu Ende

Wie viele Menschen können von sich behaupten, dass sie seit 70 Jahren(!) auf Höchstniveau Regatten segeln? Ulli Libor tut es. Seine Lebensgeschichte steckt voller Pionierleistungen, birgt aber auch Ecken und Kanten. Ungewöhnlich für einen Weltklassesegler ist sein Wohnort: Der 82-Jährige lebt mit seiner Frau Manuela im 1.000-Einwohner-Ort Frei-Laubersheim in der Rheinhessischen Schweiz. Die Menschen hier kennen den Dynamiker als engagierten Instandsetzer alter Höfe und Fan historischer Traktoren. Wenn Libor mit seinem grünen Porsche-Trecker durch die von schmucken Fachwerkfassaden gesäumten Gassen rattert, ist das Tuckern des Einzylinders von 1957 weithin zu hören. Auf die Idee, es könne sich beim glücklichen Mann auf dem Fahrersitz um einen der erfolgreichsten deutschen Segler handeln, kommt hier so schnell keiner.

Eingebettet in die grüne Weite der Weinanbaugebiete, liegt Frei-Laubersheim 600 Kilometer entfernt von Hamburg-Blankenese. Dort am Elbstrand liegen Libors Segelwurzeln nahe des Blankeneser Segel-Clubs. Hier geht die Mutter mit den Söhnen Klaus und Ullrich nach eineinhalb Jahren Flucht aus Schlesien Ende 1945 vor Anker. An der Elbe bauen sie sich ein neues Leben auf.

Als Grundschüler macht der kleine Ulli Bekanntschaft mit Fischer Bohn. Er darf mit ihm auf dem Kutter zum ➤



Silber 1968 vor Acapulco, Bronze 1972 vor Kiel. Das 50-jährige Olympia-Jubiläum in der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt wird groß gefeiert, die Aktiven von einst gehen in ihren damaligen Klassen an den Start. Ulli Libor ist wieder im FD dabei - im Alter von 82 Jahren

Fischfang rausfahren und den 20-Tonnen-Koloss später sogar selbst anlegen. „So habe ich früh und etwas anders Seemannschaft gelernt“, erinnert er sich. Ullis Zusatzaufgabe war es, an Fangtagen morgens um 4 Uhr mit einer Glocke durchs Blankeneser Treppenviertel zu laufen und „Frischer Butt, frischer Butt“ zu rufen, um auf den Verkaufsstand an den Landungsbrücken hinzuweisen. „Geschlafen habe ich in der Schule“, erzählt er schelmisch.

Sein erstes eigenes Boot kauft er sich für zwei Mark. Es ist ein „Schlitten“. „Das waren so lange, schmale Wannen, mit denen sie im Krieg die Verletzten aus den Bergen geholt haben“, erklärt er. Zum Verkäufer muss Ulli an einem heißen Sommertag weit die Elbe hinunterlaufen. Daheim legt er das Boot stolz neben sich und setzt sich erschöpft auf die Mauer. Ein Sonnenstich lässt ihn nach ein paar Stunden abstürzen. „Ich war wohl ein paar Tage ohnmächtig. Meine Eltern nahmen mich prompt wieder aus dem Segelverein, meinten, das mache ja keinen Sinn.“ Er sieht es anders, dichtet den Schlitten mit Teer ab und besorgt sich Stöcke als Paddel und um ein Segel daran zu befestigen. So lernt er

die Grundzüge des Sports in Eigenregie kennen. Bei Dingi-Ausflügen ins Alte Land sammelt er Segelerfahrung im Stromrevier.

Das Leben der Libor-Brüder erfährt eine weitere Wende, als sie nach Hamburg-Eppendorf umziehen. Der Stiefvater ist Technischer Leiter im Universitätskrankenhaus. Auf dem Gelände beziehen sie ein Häuschen. Während Bruder Klaus im Norddeutschen Regatta Verein (NRV) eine neue Clubheimat findet, liebäugelt Ulli mit Hockey. Die drohende Abtrünnigkeit wissen Klaus und Vetter Vinci mit einer Finte zu verhindern: Sie bitten Ulli, bei einer Regatta als Ersatzmann einzuspringen. 1954 wird Ullrich Libor NRV-Mitglied. Schnell gewinnt er seine erste Hummel-Regatta auf den damaligen Kinderbooten, genannt Mickys. Seine Kieler-Woche-Premiere erlebt er als 16-Jähriger: „Das war ein großes Abenteuer: Kiel, diese Welle, und dann musste ich als Drachen-Vorschoter aufs Vorschiff. So spannend!“ Der Durchbruch als Steuermann gelingt mit drei Siegen bei den Deutschen Jugendmeisterschaften im Piraten von 1956 bis 1958. Damals gibt es nur diese eine Klasse, in der sich die Besten hervortun.

Parallel absolviert er eine Ausbildung zum Maschinenbauer, heiratet seine erste

Frau Adriane, mit der er die vier Kinder Kaja, Hajo, Janos und Enja bekommt. Er hängt eine zweite Ausbildung zum Schiffsreeder und -makler dran, lebt ein Jahr in London. Sein Horizont wird breiter.

Mit einem Kieler-Woche-Sieg im Piraten mit Rolf Bartnig qualifiziert sich Libor für die IYRU-EM in der Zweimann-Jolle. Libors Sieg im daheim kaum bekannten Snipe führt mit zu seiner Nominierung als Ersatzmann für Neapel, wo er 1960 erste olympische Luft schnuppert.

Zwei Jahre später ergeben sich zwei neue berufliche Herausforderungen: Olympiastar Paul Elvström will ihn als deutsche Vertretung für seine Produkte, Segel, Finns und mehr. Der Däne schätzt den Deutschen und umgekehrt: „Paul war ein super Typ, so ehrlich, so gradlinig, so offen, unglaublich.“ Zur zweiten folgenschweren Be-

»Wenn du die Königin triffst, achte bitte darauf, dass du keinen Diener machst. Du bist Hamburger, also geh gerade!«

gegnung kommt es auf der Hamburger Bootsausstellung. Libor stellt an einem Mini-Stand Finn-Dinghys und selbst gebaute Finn-Masten aus. Nebenan quälen sich die Großwerft-Vertreter von Blohm+Voss auf ihrem Mammutstand mit alter hellblauer Auslegware, deren Löcher sie mühsam flicken. Der Vorstand ist beim Besuch nicht angetan vom Vergleich des eigenen mit dem schicken kleinen Nachbarstand. Auch findet das von Blohm+Voss ausgestellte Fünf-Meter-Boot Hawk kaum Absatz, während es an Libors Stand brummt. Eine paar Hawks werden der Segelschule in Glücksburg geschenkt. Wenige Tage später erhält Libor einen Anruf. Die Werft will, dass er die Hawks verkauft.

Libor findet das spannend, erhält einen Beratervertrag und fährt nach Glücksburg, um den Hawk zu segeln. Doch dazu kommt es nicht. „Ich bin schon beim Betreten des Vorschiffs der Kiste halb mit dem Boot umgekippt. Das braucht es nicht zu segeln. Und das wollte ich auch nicht verkaufen.“ Was er seinen neuen Auftraggebern unverblümt mitteilt. Die aber beharren auf Vertragserfüllung. Libor wird ein Schreibtisch in der obersten Blohm+Voss-Etage der Konstrukteure zugewiesen, wo mit ihm 40 Männer an Reißbrettern sitzen und zeichnen. Das erhebende Gefühl gleicht die Unmöglichkeit der Aufgabe nicht aus. Der Technische Vorstand Van Rieth rauscht alle zwei Wochen Zigarre rauchend rein und erkundigt sich nach den



Die am Wind gleitfähige Trapezjolle Flying Dutchman ist über Jahre Libors Paradeklasse

Hawk-Fortschritten. Egal, was Libor antwortet, lautet die Forderung: „Sehen Sie mal zu, dass Sie welche verkaufen.“ Mit Libor lächelt darüber Konstrukteurslegende Klaus Feltz. „Ein genialer Mathematiker“, weiß Libor.

Monate später kann der Vorstand in den USA den Lizenzvertrag für den Hawk auflösen. Das ersehnte Signal an Feltz und Libor: „So, jetzt machen wir hier unser eigenes Boot aus Kunststoff nach Ihren Ideen.“ Das ist der Startschuss für den Conger. Mit der Provision für die steigenden Verkaufszahlen des Bestsellers, den auch der spätere Kanzler Helmut Schmidt schätzt, kann Libor seinen populären „Farbenkeller“ in Blankenese finanzieren. Dort baut er Masten, repariert, tüfelt. Den bunten Namen trägt die Werkstatt, weil die vorbesitzende

Familie Breckwoldt Farben verkaufte. Libor übernimmt den Raum nach einer Sturmflut und lässt das ausgelaufene Farbenmeer pragmatisch mit einer Ladung Kies zuschütten, auf dem fortan Finn-Dinghys zum Verkauf lagern. Ein paar Gärten weiter hat er einen Zehn-Meter-Testmast aufgestellt. „Der war so dünn, da konnte ich jede Biegung einstellen. Dafür hatte ich lauter Drähte und Salinge angebracht. Ich konnte jedem sagen: ‚Komm her, wir ziehen dein Segel hoch, schauen uns das an Land an.‘“ Die Segelarbeiten teilt er sich mit seiner Mutter: „Ich klebte, sie nähte.“

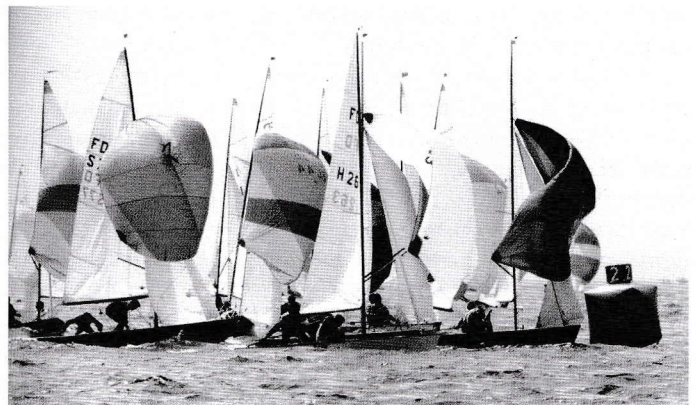
1965 lernt Libor eine weitere wichtige Lektion. Zum Erstbesuch der englischen Königin in Hamburg wird der Queens Cup ausgerichtet. Libor gewinnt den Queens Cup, düpiert das Establishment. Mit Hannes Ravenborg gratuliert der Olympia-Achte von 1960 fair und gibt ihm einen Tipp: „Wenn du die Königin triffst, vergiss nicht, dass sich ein Hamburger noch nie vor einem König verbeugt hat. Achte bitte darauf, dass du keinen Diener machst. Du bist Hamburger, also geh gerade.“ Libor hält sich daran, vergisst den Satz nie.

Nach der FD-Ausscheidungsniederlage gegen die DDR-Teams zu den Spielen 1964 bereitet sich Libor auf Olympia 1968 vor: „Da wollte ich es wissen.“ Für 4.000 Mark kauft er den Gold-FD von Helmer Pedersen. Der Neuseeländer hatte damit 1964 Keith Musto und Buddy Melges auf den Silber- und Bronze-Rang ➤

Olympia: Zwei Medaillen, und aus Gegnern wurden Freunde



Libor, sein Vorschoter Lumi Naumann und ihr Dauer-Bezwinger Rodney Pattison: Der Engländer half später auf Libors Listang beim WM-Sieg



Olympische Segelwettbewerbe vor Kiel: Libor/Naumann müssen sich Pattison/Davies und Pajot/Pajot aus Frankreich geschlagen geben



Libor hat den ehemals paralympischen 2.4er für sich entdeckt. Sein Gefährt tauft er „No crew, no cry“, was schon einen großen der Vorzüge des Bootes beschreibt, das in Deutschland boomt. Libor hilft Segelmacher Frank Schönfeldt, der ebenfalls in der Klasse aktiv ist, bei der Entwicklung der Tücher

verwiesen. Doch das Boot, mit dem Libor bei den Pre-Olympics ohne Förderung besser deutscher Starter ist, verschwindet auf dem Rücktransport. Das bringt ihn in Zugzwang. Er braucht dringend einen Untersatz für die Ausscheidung. Mit der Bootswerft Hein, Segelfreund Dr. Detlef Kreidel und Vorsichtmann Jo Möller entwickelt er einen FD, der Generationen beflügeln wird. Er gewinnt die Ausscheidung.

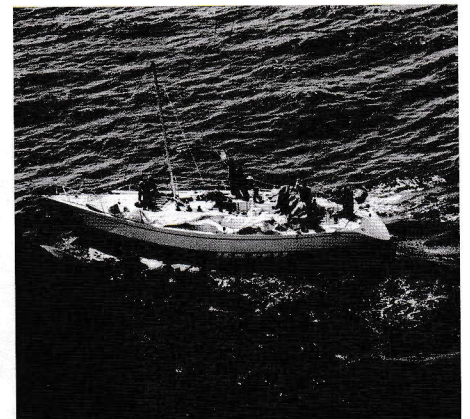
In Acapulco pariert Libor 1968 Verbal-Scharmützel an Land schon vor dem ersten Olympia-Startschuss doppelt gut. Die Holländer sticheln: „Hast du schon gehört, dass Pattison ein Schwert mit Trimmklappe hinten hat?“ Nicht nur weiß Libor längst, dass die Holländer selbst daran arbeiten. Er zieht auch das eigene Schwert aus der Tasche und demonstriert grinsend die bei ihm bereits eingebaute Trimmklappe. Bei ihrer Olympia-Premiere müssen sich Ullrich Libor und Peter „Lumi“ Naumann nur Pattisons Crew geschlagen geben. Ihr Silberglück ist groß.

Mitte der sechziger Jahre lässt sich Libor von der neuen Tonner-Euphorie in Deutschland anstecken. Nach dem Sieg von Hannes Beilkens „Optimist“ beim Eintonner-Pokal 1967 kommen Halbtonner und Viertelton-

ner in Mode. Libor hat bei einer zehntägigen Reise durch Mexiko mit FD-Kumpel und -Weltmeister Ted Turner sowie dem Werftbesitzer Andy Green einen Kiel-schwerter namens Mustang entdeckt. Sein gutes Auge sagt ihm: Das ist eine fast perfekte Konstruktion für ein Vierteltonner-Projekt. Er bestellt ein Boot, doch das kommt ewig nicht. Libor hat ohnehin Zweifel, dass sich der Mustang in die Formel integrieren lässt. Karl Feltz konstruiert ähnlich, aber neu. Bei der Namensfindung schmeißt Libor das „M“ raus, setzt seine Anfangsbuchstaben ein und nennt das Geschoss Listang. Sie siegen sensationell beim stürmischen Vierteltonner-Pokal 1969 in Holland (siehe auch Listang-Porträt in YACHT 8/2020), mit an Bord neben FD-Konkurrent und Freund Pattison übrigens YACHT-Chefredakteur Harald Schwarzlose und Tester Peter Schweer.

1972 will Libor im Kieler Heimatrevier Gold, bekommt aber nach olympischer Achterbahnfahrt durch leichte Winde und Nebel nach dem Attentat-Schock von München Bronze. Das tut ihm mehr weh, als er sich anmerken lässt: „Für mich war das damals eine absolute Niederlage. Es war keine Steigerung zu Silber 1968.“ ➤

»Ich sah Wellen weit über Masthöhe. Wenn ich nicht auf den Punkt steuerte, legte sich das Boot bis auf die Salinge ins Wasser«



Fastnet 79. Der Admiral's-Copper „Jan Pott“ verliert bei einer Durchkenterung das Rigg

Libor und Teile seiner
Leistungsecke: Für
Memorabilia ist Platz im
rhein Hessischen Zuhause





Conger: Die buttige wie schwere, ehemals von der Großschiffwerft Blohm+Voss in Hamburg gebaute simple Wanderjolle mit Schlupfkajüte entsprang wie der Listang den Ideen des Duos Libor/Feltz. Das Boot ist bis heute erfolgreich und schafft immer noch gute Regattafelder

Beruflich steigt Libor im Olympiajahr in die Raffay Marina ein, die er von 1976 bis 1981 als Alleingesellschafter in Wedel führt. 1979 erhält er einen handgeschriebenen Brief von Norbert Lorck-Schierning, der ihn als Steuermann für sein Frers-Design „Jan Pott“ verpflichten möchte. Libor nimmt die Herausforderung an. Sie qualifizieren sich für den Admiral's Cup 1979 – die todbringende Auflage, deren Fastnet Race im Jahrhundertsturm 19 Menschenleben fordert. Die Cup-Teams haben zwar keine Toten zu beklagen, kämpfen aber auch ums Überleben. Libor erinnert sich: „Sie haben mich morgens geweckt. Ich sollte übernehmen. Ich machte die Luke auf und sah Wellen weit über Masthöhe. Ich fragte mich, ob ich träume, habe mich ernsthaft gekniffen.“ Segelfreund Bernd Fa-

Pirat, Conger und Cupper, Listang, FD, Drachen und 2.4er: Libor ist in vielen Klassen zu Hause und dort auch noch erfolgreich

ber ist Libors Stand-by, liegt vorn im Cockpit und legt bei jeder überkommenden Welle den Arm um eine Winsch. Alle anderen harren aus Sicherheitsgründen unter Deck der Dinge. „Wenn ich nicht auf den Punkt steuerte, legte sich das Boot bis auf die Salinge ins Wasser“, erzählt Libor vom epischen Kampf mit den Wellenmonstern. Obwohl nur eineinhalb Meter voneinander entfernt, müssen sich Libor und Faber im tosenden Lärm anbrüllen, um sich zu verstehen. Plötzlich schreit Faber: „Jetzt kommt eine richtige.“ Libor geht instinktiv in die Knie und klammert sich fest. „Ich dachte, mich erwürgt jemand“, weiß er noch. Da war die „Jan Pott“ schon durchgekertert und seine Schwimmweste aufgegangen. Libor kniet noch, als er wieder Luft bekommt. Faber ist weg. „Ich sah den Mast in Luv, dachte: ‚Ach du Scheiße, wir sind durchgedreht. Aber wo ist Bernd?‘“

Libor ruft immer wieder nach ihm, weiß noch: „Es war totenstill an Bord, der Widerstand war ja weg. Da entdeckte ich Bernd, der an der langen Leine außenbords am Schiff hing.“ Vorn knallt die Luke auf. Der Bootsmann schießt als Erster raus. Zwei folgen und eilen nach hinten, lassen Faber fast elegant mit der nächsten Welle ins Boot

schwimmen. Die Schadensbilanz: Der Mast ist Gëschichte. Der Navigator hat unter Deck beim Flug durch den Raum fast alle angeschraubten Geräte abgerissen, Wasser läuft aus dem Mikro der UKW-Anlage wie aus einem Duschkopf, die Kommunikation ist tot. Einer hat sich einen Zahn ausgeschlagen, Faber ist am Bein verletzt. Das Deck ist voller Hydrauliköl. Sie können sich nur auf dem Bauch robbend bewegen. Abends fällt ihnen ein, dass sie beim Segelpacken Musik von einem Tonband gehört haben, das einen Radioempfänger hat. Mit Draht und Notantenne kriegen sie es hin, hören endlich von der Katastrophe, die sich ereignet hat. Den Zielhafen Plymouth erreichen sie aus eigener Kraft.

1984 beendet Libor seine Big-Boat-Zeit mit dem Sardinia-Cup-Sieg auf „Container“. Albert Schweizer, als junger Segelmacher dabei, sagt: „Ulli hatte gesunden Ehrgeiz und war ein echter Gentleman-Segler, den ich sehr bewundere.“ Libor wechselt danach ins Ehrenamt. Er hatte sich schon zuvor mit guten Konzepten auf Club- und Verbandsebene für den olympischen Nachwuchs eingesetzt, will jungen Olympia-seglern den Kurs ebnen. Acht Jahre wirkt er als DSV-Vize und Vorsitzender im Olympia-

Segel-Ausschuss. 1984 und 1988 ist er Mannschaftsleiter bei den Spielen. Beruflich kümmert er sich fünf Jahre weltweit um Aufbau und Vertrieb der Windsurfmarke „Fanatic“ von „Container“-Eigner Udo Schütz, bevor er zwischen 1987 und 1989 zu den Antreibern der deutschen America's-Cup-Kampagne zählt: „Wir hatten 12,9 Millionen Mark an Zusagen zusammen. Dann kam der ganze Ärger mit Dennis Connors Katamaran, die Stimmen, die sagten, sie fangen erst mit 30 Millionen an. Das hatte keine Zukunft.“

Es folgt ein radikaler Bruch mit dem bisherigen Leben. Für Libor ist er logisch, weil seine Qualitäten als Manager und nicht als Segler gefragt sind. In der Erfolgswelle des Golfsports geht er 1989 als Geschäftsführer beim Deutschen Golf Verband an Bord. Anfangs ist das hart. Er hat viele Gegner, die keinen Segler bei den Golfern wünschen. Libor beißt sich durch verkrustete Strukturen, beugt sich dem Gegenwind nicht. Ob er wegen eines YACHT-Artikels mit der Überschrift „Frischer Wind für den Golfsport“ mit Schwerpunkt Segel statt Golfsport zum Präsidenten zitiert wird oder andere feindliche Fallstricke geflochten werden: Libor ist gekommen, um zu bleiben. 14 Jahre segelt er keine Regatten, baut sich ein neues Leben auf, heiratet 1991 seine Frau Manuela. Tochter Anna wird 1993 geboren. Seitdem wohnen sie im Weindorf Frei-Laubersheim. Sohn Jan kommt 1998 zur Welt. Libor hat zu allen



Libor präsentiert schon 1988 einen Foiler der ersten deutschen America's-Cup-Kampagne

sechs Kindern eine gute Beziehung. Sein Hobby Reisen hat ihn in mehr als hundert Länder geführt. Er lebt sein Leben, als sei er zehn Menschen und nicht einer.

Als die Rente 2005 in Sichtweite kommt, bereitet Libor seinen Wiedereinstieg ins Regattasegeln vor. Intensive Jahre Drachensegeln mit einer Vizeweltmeisterschaft 2007

und Siegen wie bei den Régates Royales in Cannes folgen. Manuela Libor ist mit viel Messeerfahrung als frühere Assistenz der Geschäftsführung der Boot mit im Boot, organisiert drei legendäre Hanseatic Lloyd Dragon Grand Prix in Strande zugunsten der Kinderstiftung Childhood Foundation von Schwedens Königin Silvia. Deren Besuche erinnern an die Zeit, in denen sie ihren Mann als Hostess bei den Olympischen Spielen 1972 kennenlernte. Das Jubiläum wird in diesem Jahr mit „50 Jahre Olympia“ gefeiert. Libor ist auf der Festregatta vor Kiel Mitte August wie 1972 im FD dabei.

Libors jüngste Lebenshale folgt 2014. Er steigt um ins 2.4-mR-Kielboot. „Ich hatte ein Ein-Personen-Boot gesucht, um unabhängig an Regatten teilnehmen zu können“, erklärt er. Libor zählt in der inklusiven Klasse zu den Top Ten, hat Spaß am Optimieren der pfliffigen Kielyacht. Auch das verbindet ihn mit dem in Blankenese aufgewachsenen Segelmacher Frank Schönfeldt, dem er akribisch erarbeitete Daten für die in 2.4er-Kreisen begehrten Clown-Segel zur Verfügung stellt. Beide sind Conger-Männer. Der eine hat den Evergreen mitkreiert, der andere ist zwölfmaliger Deutscher Conger-Meister und will den Conger im Herbst auf der Alster auf Foils fliegen lassen, Projektname „Regnoc“. Vor des Congers Miterfinder Libor verneigt sich Schönfeldt: „Ulli war Olympiasieger und ist eine Ikone. Er stand immer über uns und war doch volksnah – ein großer Segler.“

Tatjana Pokorny

Dickschiff: Furore in der Ära der International Offshore Rule (IOR)



Libor mit Pattison, Schwarzlose und Schweer: Vierteltonner-WM-Sieg nach stürmischer Langstrecke inklusive Beinahe-Untergang



Der Listang ist eine Kooperation von Libor und Konstrukteur Feltz. Der Backdecker aus Blech war leicht, gleitfähig und seiner Zeit voraus