

Deutschlands
führende
Yachtzeitschrift

1D7440D

DM 4,50

Belgien bfr 100,-
Dänemark dkr 18,50
Finnland fmk 11,-
Griechenland Dr 130,-
Holland hfl 5,50
Italien L 3100,-
Jugoslawien Din 96,-
Luxemburg lfr 91,-
Österreich ös 35,-
Schweiz sfr 5,-
Spanien Ptas 200,-
Printed in Germany



Delius-Klasing-Verlag
Bielefeld-Hamburg-
München

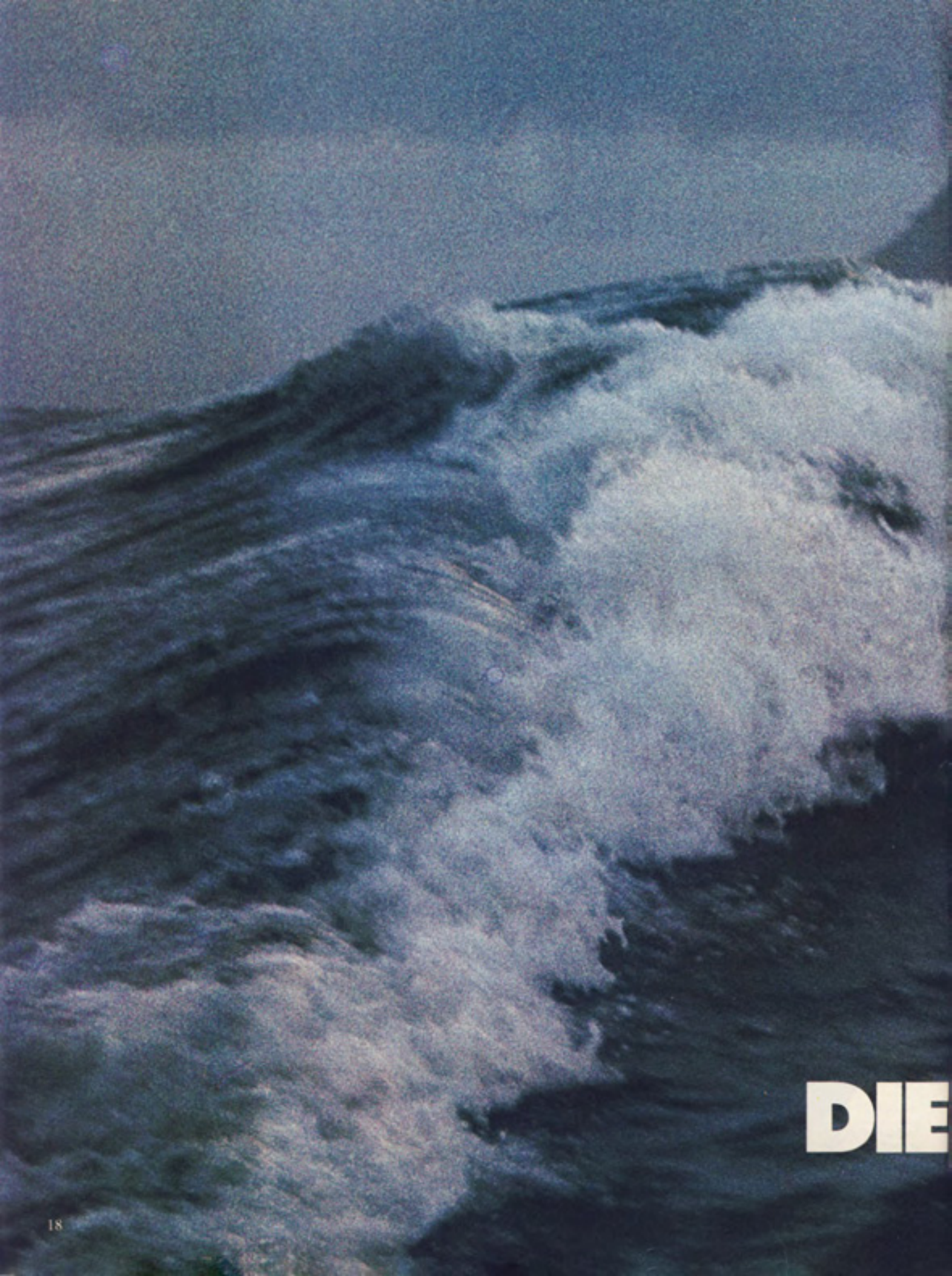
8 14. April 82
79. Jahrgang

**YACHT-Führer:
Kiel-Kanal
Sind
Binnensegler
besser?**

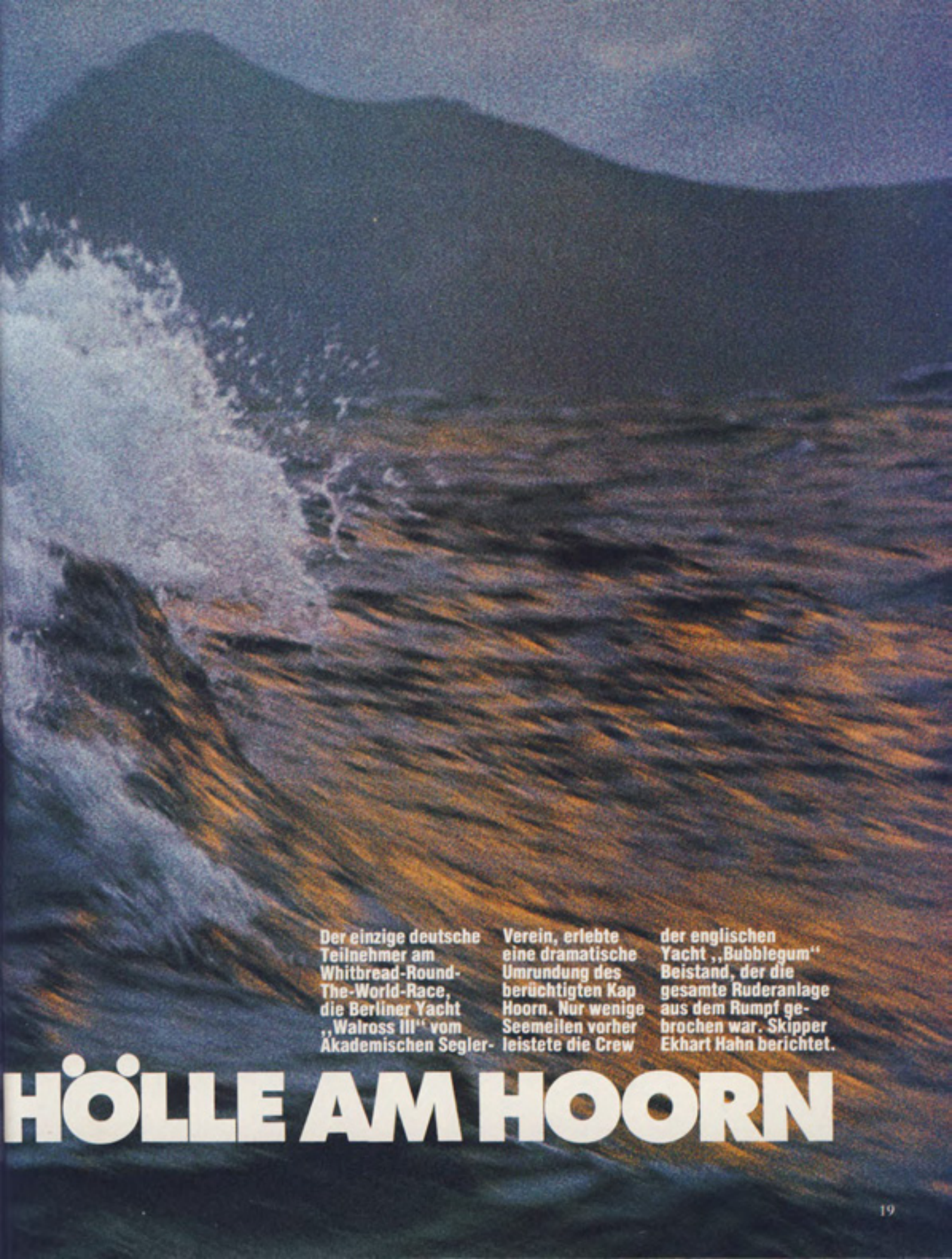
**Die Wrack-
Piraten
Drama am
Kap Hoorn**

**Motor-
Extra**
Alles über
Einbau- und
Außenbord-
Motoren
Außenborder-
Test: 7 mal 7 kW





DIE



Der einzige deutsche Teilnehmer am Whitbread-Round-The-World-Race, die Berliner Yacht „Walross III“ vom Akademischen Segler-

Verein, erlebte eine dramatische Umrundung des berühmten Kap Hoorn. Nur wenige Seemeilen vorher leistete die Crew

der englischen Yacht „Bubblegum“ Beistand, der die gesamte Ruderanlage aus dem Rumpf gebrochen war. Skipper Ekhart Hahn berichtet.

HÖLLE AM HOORN



KAMPF MIT DEM STURM



Es weht mit Beaufort 9. „Walross“ läuft vor riesigen, achterlichen Seen im Surf bis zu 18 Knoten.

Große Eisberge treiben auf unserem Kurs. Sie sind vor allem nachts eine zusätzliche Gefahr für das Boot.

Was es heißt, bei den gewaltigen Sturmseen an Deck zu arbeiten, weiß nur, wer dabei gewesen ist.

Endlich: Kurz nach Mitternacht ist an Backbord die Silhouette einer Insel zu erkennen: Kap Hoorn!

Der argentinische Zerstörer „Piedra Buena“ lag als Kontrollschiff vor Kap Hoorn auf Station.

Rudergehen bei Kälte und Eiswasser auf einem tobenden Schiff erfordert eine totale Konzentration.



ENDLICH RUND KAP HOORN



Es ist der 20. Januar 1982. Auf der Borduhr ist es kurz vor zwei Uhr morgens. „Walross III“, vom Akademischen Segler-Verein Berlin, liegt nach zwei stürmischen Tagen und Nächten gut 300 Seemeilen westlich des berühmt-berüchtigten Kap Hoorns. Wir hoffen, es in etwa zwei Tagen runden zu können. Es ist noch Nacht, der Himmel hat etwas aufgeklart. Hin und wieder sind Sterne sichtbar. „Walross“ segelt bei gut 7 Windstärken von achtern unter doppelt gerefftem Großsegel und nach Steuerbord ausgebautem schwerem Reacher. Wasser- und Lufttemperatur liegen bei 6 Grad Celsius.

Ich habe mich gerade an die „Funke“ und den Kartentisch gesetzt und bereite mich auf die „chet-hour“ vor. Während der „chet-hour“ treffen sich täglich alle Yachten des Whitbread-round-the-World-Race auf der Frequenz 4143,6 kHz, um Positionen und wichtige Informationen auszutauschen.

Noch ist es wenige Minuten vor zwei Uhr. Der Empfänger ist bereits eingeschaltet, während ich dabei bin, unsere Position nach den letzten Logbuch-Eintragungen der Wache nachzukoppeln und den Zwei-Uhr-Koppelstandort zu bestimmen. Plötzlich höre ich folgende Alarm-Meldung:

„PAN – PAN – PAN – this is yacht ‚Bubblegum‘ – any ship is hearing ‚Bubblegum‘“.

Wenig später erfahren wir folgendes.

Am Morgen des Vortages war der ebenfalls am Whitbread-Round-the-World-Race teilnehmenden Yacht „Bubblegum“ das Ruder komplett aus dem Rumpf gebrochen. Das dabei entstandene Leck war so groß, daß von der sechsköpfigen Crew nicht gegen den gewaltigen Wassereinbruch angepumpt und geschöpft werden konnte. Mehr als sechs Stunden wurde ununterbrochen „MAY-DAY“ gefunkt, ohne von irgendeinem Schiff gehört worden zu sein.

Erst am späten Nachmittag gelang es, den Wassereinbruch durch Abschotten der Achterpiek einigermaßen unter Kontrolle zu bringen.

Auch ein Notruder konnte mit Hilfe des Spinnakerbaumes bis zum Eintreffen der Dunkelheit ausgebracht werden. Eine

„Wo kann ich surfen?“



Für alle, die sich diese Frage stellen, gibt's das Sonderheft von surf: Reviere in Deutschland. Auf über 200 Seiten zeigt Ihnen die surf-Redaktion mehr als 70 Reviere. An Nord- und Ostsee und überall im Binnenland. Darunter sind viele Reviere, die nicht schon jeder kennt. Dazu kommen eine Fülle nützlicher Informationen und Tips. Über die Größe der Reviere zum Beispiel und die Sperrgebiete innerhalb der Reviere. Über Wasserqualität und Wassertemperatur. Über die Windverhältnisse. Über Parkplätze und Parkgebühren und über die Surfgebühren. Über die Länge der Transportwege für das Brett. Über die wichtigsten Surfschulen, Shops und ansässigen Surfclubs. Über Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten. Außerdem sagt Ihnen das surf-Revierheft natürlich, welche Erfordernisse für die Benutzung der verschiedenen Reviere erforderlich sind. Zum Beispiel Haftpflichtversicherung, Surfdiplom oder Grundschein. Sie erhalten das surf-Sonderheft überall im Zeitschriftenhandel.

Ab 23. März 1982

Delius Klasing Verlag, Postfach 4809, D-4800 Bielefeld 1.

DIE HÖLLE AM HOORN

Kap Hoorn-Umrundung konnte unter diesen Bedingungen nicht gewagt werden. „Bubblegum“ wollte statt dessen versuchen, den Cockburn-Channel zu erreichen und Punta Arenas in der Magellan-Straße als Nothafen anzulaufen. Dafür aber fehlten geeignetes Karten- und Navigationsmaterial. Sie bat dringend um Navigationsunterstützung und sah die Gefahr auch sonst noch nicht gebannt, da in dem schweren Seegang ein Abbrechen des Notruders nicht auszuschließen war.

Zur Zeit des PAN-Rufes trieb „Bubblegum“ unter Notruder mit begrenzter Manövrierfähigkeit und einer Fahrt von drei bis vier Knoten in Richtung Cockburn-Channel und Magellan-Straße.

Zum Glück hatten wir auf „Walross“ bereits seit zwei Tagen Funkkontakt zu dem chilenischen Schiff „Lientur“, das zu dieser Zeit in der Nähe von Kap Hoorn kreuzte. Von ihr war am ehesten die gewünschte Navigationsunterstützung zu erwarten. Wir informierten „Bubblegum“ und boten an, den Kontakt zwischen den beiden Schiffen herzustellen. Der Sender von „Bubblegum“ war zu schwach, die Batterien vom SOS-Senden erschöpft, so daß „Walross“ als Relais-Station zwischen beiden Schiffen fungierte und auch weiterhin die Koordination von Funkkontakten und Hilfsaktionen übernahm.

Als die erste Hektik vorbei war, konnte ich noch einmal die Standorte und Kurse vergleichen und mir in Ruhe im Seehandbuch und auf der Karte die Ansteuerung des Cockburn-Channels ansehen. Diese stellte sich durch viele vorgelagerte Klippen, Untiefen und Sandbänke als äußerst gefährlich heraus. Niemand konnte sicher sein, daß sich die Wetterbedingungen vor dieser wohl gefürchtetsten Küste der Welt weiter verschlechterten. Gerade hier, zwischen Cockburn-Channel und Kap Hoorn handelt es sich um die Küste mit der größten Sturmhäufigkeit, die es auf der Erde gibt – über 35 Prozent als Jahresmittel –, und

dabei treten diese Stürme jeweils sehr heftig und ohne Vorankündigung auf.

Nachdem ich mir den Situationsbericht von „Bubblegum“ noch einmal durch den Kopf habe gehen lassen, steht für mich der Entschluß fest: Wir können „Bubblegum“ in dieser Situation nicht alleine lassen. Um 0230 Uhr geben wir unsere eigene Kap-Hoorn-Ansteuerung auf und ändern Kurs in Richtung auf den Havaristen.

Unser Smut „Opa“ beginnt noch in der Nacht, eine Torte für die „Bubblegum“-Crew zu backen.

Ich bin mir über die Schwierigkeit eines solchen Treffens durchaus bewußt, denn um eine mit 43 Fuß relativ kleine Yacht, noch dazu unter Notbesege- lung, bei hohem Seegang ausschließlich mit astronomischer Navigation zu treffen, dazu gehört nicht zuletzt auch eine gehörige Portion Glück.

Um 1300 Uhr beträgt die Entfernung zwischen beiden Yachten noch 28 Seemeilen. Es wird vereinbart, daß „Bubblegum“ trotz großer Steuerprobleme versuchen will, weiter abzufallen, um ein Treffen mit „Walross“ noch vor Dunkelheit zu ermöglichen. Um 1500 Uhr soll über den Erfolg dieser Bemühungen berichtet und das Treffgebiet entsprechend festgelegt werden.

Um 1500 Uhr bleibt der Äther aber still – „Bubblegum“ meldet sich wie auch in den folgenden Stunden nicht.

Inzwischen läuft bereits eine großangelegte und von uns koordinierte Hilfsaktion. In sie ist nicht nur das chilenische Schiff „Lientur“ und ein weiteres chilenisches Schiff eingeschaltet, sondern auch das aus dem Beagle-Kanal herbeieilende Forschungsschiff „Endurance“. Auch von der argentinischen Küstenstation Rio Grande werden wir mehrfach angerufen und nach Situationsberichten gefragt.

Die Chancen für ein Treffen zwischen „Bubblegum“ und „Walross“ sinken unter diesen Umständen fast auf Null. Trotzdem behalten wir in Absprache mit „Lientur“ und „Endurance“ unseren Kurs noch bis zur Abenddämmerung bei. Wir sind während dieser Zeit nach meinen Berechnungen nicht mehr als 10 bis 20 Meilen vom Havaristen entfernt.

Um 2100 Uhr setzen wir noch folgenden Funkspruch ab: „Walross“ wird um 2120 Uhr zwei weiße Raketen schießen, dann zehn Minuten auf ein mögliches Antwortzeichen von „Bubblegum“ warten und um 2130 Uhr Richtung Kap Hoorn abdrehen.“

Die weißen Raketen bleiben unbeantwortet, und wir steuern ab 2130 Uhr rechtweisend 128 Grad in Richtung Kap Hoorn. Wir haben kein gutes Gefühl dabei, aber keine andere Wahl.

Welche Erleichterung, als sich endlich um 0100 Uhr nachts „Bubblegum“ wieder meldet! Was war passiert? Schon kurz nach dem letzten Funkkontakt um 1300 Uhr war auf „Bubblegum“ der als Notruderpinne montierte Spinnakerbaum gebrochen. Wieder trieb die Yacht ohne Ruder in der rauen See. Unter großen Schwierigkeiten mußte mit dem zweiten Spinnakerbaum ein neues Notruder improvisiert werden. Bei diesem erneuten Ruderbruch muß die Erdung der Antenne abgerissen sein, wodurch jeder weitere Funkkontakt zunächst unmöglich wurde. Erst spät in der Nacht fand man auch diesen Fehler und konnte ihn beheben.

Wir können „Bubblegum“ einen letzten Dienst erweisen, indem wir auf ihre Bitte hin ein Telegramm zu den Familien nach England absetzen. Inhalt: Die Crew ist wohlauf und man hoffe, im Verlauf des nächsten Tages den Cockburn-Channel zu erreichen. Von der englischen Herstellerfirma solle umgehend eine komplette neue Ruderanlage nach Mar del Plata geschickt werden.

Die dramatischen Stunden und Tage der Kap-Hoorn-Umrundung sind auf „Walross III“ aber noch keineswegs zu Ende. „Walross“ befindet sich noch etwa 150 Seemeilen von Kap Hoorn entfernt. Der Wetterbericht, vom englischen Forschungsschiff „Endurance“ durchgegeben, lautet:

„Verschlechterung der Sichtverhältnisse auf 10 Seemeilen, in Regenböen auf 3 bis 5 Seemeilen; westliche Winde Stärke 5 und zunehmende Schauer-tätigkeit.“

Mein Ziel ist, an einem möglichst ungefährlichen und unverwechselbaren Ansteuerungspunkt Landfall zu machen und mich erst dann der Insel-

gruppe Hermite mit dem Kap Hoorn zu nähern. Für eine solche Ansteuerung bietet sich die Inselgruppe Islas Ildefonsa an. Sie ist durch eine 186 Meter hohe Hauptinsel mit kleinen Nebeninseln gekennzeichnet und etwa zehn Seemeilen der Küste vorgelagert. Sie ist auch bei mäßiger Sicht gut überschaubar und frei von Klippen und Untiefen.

Die Ildefonsa-Inselgruppe liegt um 2130 Uhr 120 Seemeilen von uns entfernt. Bei gleichbleibenden Wetterbedingungen müßten wir sie zwischen 1300 und 1400 Uhr Bordzeit erreichen. Von dort sind es dann noch weitere 60 Seemeilen zum Kap Hoorn.

Vormittags um 1000 Uhr weht es bereits mit Windstärke 8. Innerhalb von zwei Stunden werden nacheinander alle drei Reffs eingesteckt. Der Wind kommt von achtern. Als Vorsegel fahren wir den mit dem Spinnakerbaum nach Steuerbord ausgebauten Reacher.



Das Notruder der „Bubblegum“ bestand aus einem Spinnakerbaum und Brettern.

Nach Kopplung sind wir um 1030 Uhr noch etwa 15 bis 20 Seemeilen von der Ildefonsa-Inselgruppe entfernt. Die Sicht hat sich auf nur noch drei bis vier Seemeilen verschlechtert, es ist diesig und grau.

Nie zuvor habe ich unter so schwierigen Bedingungen versucht, Sonnenhöhen zu messen. Die Sonne scheint es hier nicht mehr zu geben. Jetzt kann ich die abenteuerlichen und dramatischen Geschichten über die Kap-Hoorn-Ansteuerungen aus der alten Segelschiffszeit verstehen.

Lauernd sitze ich mit dem Sextanten im Cockpit und beobachte den Himmel. Es gelingen auch zwei Meßreihen, auf die ich stolz bin: Die Sonne

seafinn³⁹ der Begriff für kompromißlose Qualität



*luxuriös
der
Salon*



*praktisch
und durchdacht
die Pantry*

*über-
sichtlich
das Ru-
derhaus*



fair der Partner

Der A-Z NAUTIK Shop

Am Timpen · 2887 ELSFLETH/WESER · Tel. 044 04 - 3777

Fordern Sie noch heute Informationsmaterial an ...!

DIE HÖLLE AM HOORN

ist so schwach zu sehen, daß nicht einmal der schwächste Filter verwendet werden kann. Auch von einer Kimm kann kaum die Rede sein. Wasser und Himmel gehen in Dunst und gleichem Grauton direkt ineinander über. Bei inzwischen gut 9 Windstärken hat sich eine gewaltige See aufgebaut. Regen und aufgewehtes Salzwasser verschmieren Spiegel und Okular.

Erstaunlich, wie gute Messungen und Standlinien unter diesen Bedingungen möglich sind. Die Auswertung ergibt Genauigkeiten von plusminus zwei bis drei Seemeilen.

Die erste dieser Standlinienbestimmungen um 0930 Uhr stimmt genau mit dem Koppkurs überein, so daß ich den Kurs auch unter diesen Sichtbedingungen direkt auf die 35 Seemeilen entfernte Ildefonsa-Hauptinsel absetze. Unter diesen Wetterbedingungen ist diese Insel die einzig vertretbare Ansteuerung. Ohne an ihr den eigenen Standort eindeutig und auf mindestens eine Seemeile Genauigkeit überprüft zu haben, wäre es leichtsinnig, die Hermite-Gruppe mit dem Kap Hoorn anzusteuern. Und ohne das Kap Hoorn wäre auch die Le Maire-Straße in Frage gestellt.

Um 1210 Uhr, kurz nach der zweiten Sonnenmehre, beginnen sich die Ereignisse zu überstürzen:

Nach Koppelung sind wir jetzt nur noch drei bis vier Seemeilen von der Ildefonsa-Gruppe entfernt. Während ich selbst mit dem Sextanten an Deck noch immer auf Wolkenlöcher warte, werden unter Deck die vorangegangenen Messungen fieberhaft ausgerechnet.

Um 1200 Uhr pendelt unser Windmesser zwischen 50 und 60 Knoten, Windstärke 10. Im Surf erreicht „Walross“ vorher nie gekannte Spitzengeschwindigkeiten von 18 bis 20 Knoten. Häufig steht das Speedometer am Anschlagpunkt.

Plötzlich taucht an Backbord querab, Kompaßpeilung 346 Grad, für wenige Sekunden eine alleinstehende Bergkuppe aus den tiefhängenden Wolken

auf. Sie ist nur für wenige Momente und äußerst verschwommen zu erkennen. Eine Höhenmessung ist nicht möglich – zu schwach und undeutlich sind die Linien. Ich schätze den Abstand auf drei bis fünf Seemeilen. Nach Höhe und Form der Insel bzw. Bergkuppe kann es sich durchaus um die 186 Meter hohe Hauptinsel der Ildefonsa-Gruppe handeln. Aus Sicherheitsgründen lasse ich sofort den Kurs um 40 Grad ziemlich genau nach Westen und parallel zur Küste ändern.

Noch während ich versuche, eine Höhenmessung von der vermeintlichen Ildefonsa-Hauptinsel zu machen, bekomme ich vom Steuermann das Ergebnis der letzten Standlinienmessung mitgeteilt. Danach befinden wir uns auf einer Standlinie nicht südlich, sondern nördlich dieser Inselgruppe. Unter Hochdruck lasse ich jetzt auch alle anderen Höhen berechnen und ein entsprechendes Plotting anfertigen.

Ich selbst bleibe zunächst an Deck, um doch nach möglicherweise weiteren Landmarken Ausschau zu halten, die auf Küstenlinie statt Ildefonsa-Inselgruppe hinweisen könnten. Das aber ist während der folgenden 20 Minuten nicht der Fall. Bei einer Sicht von drei bis vier Seemeilen scheint mir auch eine Änderung unserer Beseelung noch nicht erforderlich.

Die Standlinien-Überprüfung ist noch nicht abgeschlossen, als an Deck der Ruf ertönt: „Land in Sicht!“ – „Land an Backbord!“ – „Nur Sekunden später: „Land auch voraus!“ – „Land an Steuerbord!“ Ich eile an Deck, um mir selbst ein Bild zu verschaffen. Die Sicht hat plötzlich etwas aufgeklärt. In Abständen von etwa fünf Seemeilen ist wirklich sowohl an Backbord als auch an Steuerbord Land zu sehen. Auch voraus werden verschwommene Küsten- oder Inselformationen sichtbar.

Wir befinden uns also nicht südlich, sondern nördlich der Ildefonsa-Gruppe – und zwar ziemlich in der Mitte zwischen Festland und Inselgruppe!

Diese Möglichkeit war eingepplant, doch das, was jetzt an Inseln und Landmarken sichtbar wird, entspricht nicht den in Karte und Seehandbuch verzeichneten Angaben, die ich mir sehr genau eingepägt habe.

Die Sache ist zu unsicher. Ich entschließe mich für „Freikreuzen“!

„All hands! – Alle Mann an Deck – Großsegel schiffen – in Lee des Großsegels die ausgebauten Fock bergen – dann den Spinnakerbaum einholen – Stagfack setzen – so hoch an den Wind herangehen, wie es der jeweilige Manöverstand zuläßt“, so lauten die Kommandos und Aufgaben für das All-Hands-Manöver. Was das heißt bei mittlerweile Windstärke 10 bis 11 und gewaltigen Sturmseen weiß nur, wer dabei gewesen ist.

Die Manöver klappen vorzüglich. Noch nie habe ich erlebt, daß auf dem Vorschiff unter extremen Bedingungen so schnell und präzise gearbeitet wurde. Ich selbst versuche währenddessen, mit dem Peilkompaß die verschiedenen Landmarken zu peilen und einen eindeutigen Standort zu ermitteln. Möglicherweise ist die Durchfahrt zwischen Kap Brisbane und Ildefonsa doch noch eindeutig zu identifizieren, und wir können dieses mörderische Freikreuzen abbrechen. Das aber ist nicht der Fall, und es muß weiter gekreuzt werden.

Mit sechs Kreuzschlägen, die so angelegt sind, daß die Ildefonsa-Inselgruppe nicht außer Sichtweite gerät, gelingt es uns, genügend Höhe zu bekommen, um die Inselgruppe südlich zu runden.

Häufig zeigt das Anemometer Windgeschwindigkeiten von weit über 60 Knoten.

Zwischen 1400 und 1500 Uhr erreicht der Sturm sein Maximum, danach läßt er leicht nach. Das Anemometer pendelt jetzt nur noch zwischen 45 und 55 Knoten.

Vier Stunden später haben wir es geschafft! Die erseelte

Reservehöhe reicht aus, um abfallen zu können. Jetzt kann Kurs auf das noch 60 Seemeilen entfernte Kap Horn genommen werden. Die Sicht beträgt noch immer kaum mehr als drei Seemeilen, die Peilungen haben aber einen eindeutigen Standort ergeben. Auch haben wir jetzt mehr Klarheit über die derzeitigen Stromverhältnisse.

Aus Sicherheitsgründen wird ein Kurs abgesetzt, der zunächst sechs Seemeilen südlich an Kap Horn vorbeiführt. Auch das Kap Horn muß eindeutig gesehen und gepeilt werden, um ohne Risiko die Le Maire-Straße ansteuern zu können.

Der Wind nimmt wieder zu. Wieder weht es mit 9 bis 10 Windstärken. Wir segeln mit der nach Steuerbord ausgebauten Fock II und dreifach gerefftem Großsegel. Wieder erreicht „Walross“ im Surf Höchstgeschwindigkeiten von 16 bis 18 Knoten.

Es ist stockfinstere Nacht mit einer Sicht von weniger als einer halben Seemeile.

Die Bullentalje bleibt ständig besetzt, um im Fall von Geigen und Wassern sofort losgegeben werden zu können – und damit einem Großbaumbuch vorzubeugen.

Es ist das erste Mal, daß wir auch alle Luken abdunkeln müssen, da schon der kleinste Lichtschimmer den Rudergänger blendet.

Um 0000 Uhr am 23. Januar sind wir nach Kopplung nur noch gute 20 Seemeilen von Kap Horn entfernt. Endlich klart es etwas auf, einige Sterne werden sichtbar.

0030 Uhr: Olaf, der Mann an der Bullentalje glaubt, an Backbord voraus Land zu sehen. Richtig! – als auch ich mich auf dem nächsten Wellenberg bücke, um unter dem Großbaum hindurch nach Backbord

sehen zu können, ist am etwas aufklarenden Nordosthorizont verschwommen die Silhouette einer Insel zu erkennen. Kein Zweifel: das ist Kap Horn! „Kap Horn in Sicht!“, brülle ich, so laut ich kann, daß es auch unter Deck jeder mitkriegen muß. „Wir haben es geschafft!“

Seit fast drei Stunden stehe ich ununterbrochen am Ruder, habe seit mehr als 60 Stunden so gut wie nicht mehr geschlafen und darf jetzt und in den folgenden Stunden hellwach und überglücklich eine faszinierende Kap-Horn-Ansteuerung erleben.

Die ganze Crew ist inzwischen an Deck. Immer deutlicher wird Kap Horn unter den tiefhängenden Wolken und an dem weiter aufklarenden Nordost-Himmel sichtbar. Immer mehr Sterne sind zu sehen. Im Nordosten zeigen sich die ersten Anzeichen der Morgendämmerung. Noch gibt die gewaltige See nur hin und wieder die Sicht auf das Kap Horn frei. Von achtern, wenn auch in größeren Abständen, noch immer schwarze Sturmböen mit 10 Windstärken, und „Walross“ surft zwischenzeitlich weiterhin mit 15 bis 16 Knoten auf das Kap zu.

Bedrohlich wirken die düsteren Kumulonimbus-Wolken, die uns von achtern mit ihren Sturmböen verfolgen. Kein Foto, keine Kamera kann einfangen, was wir an diesem Morgen erleben. Bald kommen auch die anderen Inseln der Hermite-Gruppe in Sicht.

0229 Uhr: Kap Horn peilt Nord! Es ist der Augenblick der navigatorischen Umrundung. Die Zwei-Liter-Flasche Charles Heidsieck wird entkorkt und ich erinnere in einer kurzen Ansprache an all die Seeleute, die hier gefahren sind. Wir haben hart um das Kap Horn kämpfen müssen, nun gibt es uns überreichlich zurück.

Und damit meine ich sowohl die „Bubblegum“-Aktion, die Ereignisse um die Ildefonsa-Inselgruppe und das großartige Naturschauspiel.

Je mehr die Morgendämmerung sich durchsetzt, um so faszinierender werden die Farben und Stimmungen. Gelb-orange und zarte Blautöne tauchen neben bedrohlich düsteren Wolken auf. Keine Kamera kann einfangen, was wir mit allen unseren Sinnen aufnehmen.

Die nordische Spitzenklasse für höchste Ansprüche



125 Jahre

ajungilak.

SCHLAFSÄCKE

für alle Klimazonen.
Eine große Kollektion,
Schlafsäcke fürs
Wochenende, für
Tramper, Bergsteiger und
für



Himalaja-Expeditionen.
Füllungen: daunenähnliche
Hohlfaser „DACRON
HOLLOFIL“. Daunen kom-
biniert mit DACRON
HOLLOFIL und reine
Daunen. Spezielles Zubehör-
programm. Alle Modelle mit
praktischer Packtasche.

Prospekt und Bezugs-
quellennachweis

Firma Ajungilak
Textilvertriebs-
GmbH
Gertruden-
kirchhof 10
2000 Hamburg 1
Telefon
(040) 32 20 35



Die sicht-
baren Land-
marken
kommen
nicht iden-
tifiziert
werden, des-
halb kreuz-
ten wir zu-
rück.

SIND DIE BINNENSEGLER BESSERE REGATTA- SEGLER?

Die Heimatreviere der erfolgreichsten deutschen Segler sind Binnenseen. Die Frage liegt nahe: Schaffen die Binnenreviere mit ihren stets wechselnden Windverhältnissen die sensibleren und damit am Ende die erfolgreicheren Segler? In der Münchener YACHT-Redaktion diskutierten sechs Meister-Segler mit dem Bundestrainer.

YACHT: Fangen wir gleich ganz provokativ an: Welcher Meistertitel ist – rein sportlich gesehen – mehr wert: Einer, der auf einem Binnenrevier oder einer, der – bei gleich starker Konkurrenz – an der Küste errungen worden ist?

NEUHANN: Ich glaube, daß man das sehr differenziert betrachten muß. Zunächst einmal kann man wohl sagen, daß auf Binnenrevieren durch die dort vorherrschenden leichteren Winde auch jene Mannschaften gute Chancen haben, die konditionell nicht so durchtrainiert sind. Außerdem spielen hier Bootstrimm und Segeltechnik keine so große Rolle wie an der Küste. So gesehen ist das Siegen auf Binnenseen wahrscheinlich leichter. Andererseits spielt hier aber die Konzentration auf Winddrehungen, also die exakte Beob-

achtung des Wettergeschehens, eine größere Rolle als auf dem Meer. Die Windverhältnisse sind auf Binnenseen einfach weniger gut zu durchschauen, weshalb es letztlich wohl doch leichter ist, auf einem Küstenrevier permanent vorne zu liegen als im Binnenland.

GERZ: Ich sage im Prinzip das gleiche. Es ist von den Windverhältnissen und von der Taktik her schwieriger, auf einem Binnenrevier ständig vorne zu sein, als an der Küste. Vom Trainingsaufwand her gesehen erfordert aber das Küstenrevier den höheren Einsatz, weil hier Trimm, Technik und Kondition stärker ins Gewicht fallen.

HÖSS: Meiner Meinung nach ist beides gleich schwierig, wobei man natürlich zwangsläufig auf dem Revier, das einem vertrauter ist und das man besser kennt, auch besser segelt. So kann ich auf einem Binnenrevier, dessen Grenzen ich klar überblicke, andere taktische Möglichkeiten ausschöpfen als an der Küste. Dort wieder geht es darum, die Strömung zu beachten und bei stärkerem Wind die Welle gut zu segeln. Es ist nicht anders als bei einem Ski-Rennläufer. Auf der Strecke, die er am besten kennt, wird er auch die besten Zeiten fahren.

STOHL: Wenn ich jeweils die Punkte, die beim Binnensegeln und beim Küstensegeln zum Tragen kommen, klar gegenüberstelle, dann kann ich nur sagen, daß Meersegeln auch „mehr segeln“ bedeutet, denn auf offenen Gewässern sind es drei Punkte, die es zu beherrschen gilt: Die Strömung, die Welle und das Wet-

tergeschehen ganz allgemein. Diese drei Aspekte, die ein Küstensegler in den Griff bekommen muß, wenn er dort siegen will, fallen auf Binnenseen kaum ins Gewicht. Deshalb kann ich nur sagen, daß für mich das Küstenrevier aufgrund seiner größeren Komplexität auch einen vielseitigeren Segler verlangt.



Dr. Jörg Diesch, Goldmedaillen-Gewinner im FD (Kingston), Weltmeister im Minitonner

NEBEL: Das sehe ich nicht unbedingt so. Obwohl ich rund zwei Drittel meiner seglerischen Erfolge auf Binnenseen errungen habe, muß ich sagen, daß mir das Siegen heute an der Küste leichter fällt als auf Binnenseen. Wenn man einmal über einen bestimmten Erfah-

rungskatalog, eine bestimmte seglerische Reife verfügt, dann summiert sich dieses Wissen mit dem Ergebnis, daß das Küstenrevier für mich weniger Unbekannte enthält als das Binnenrevier.

GEIS: Ich glaube, daß das Binnenrevier grundsätzlich einen wacheren Segler erfordert als das Seerevier. Hier muß



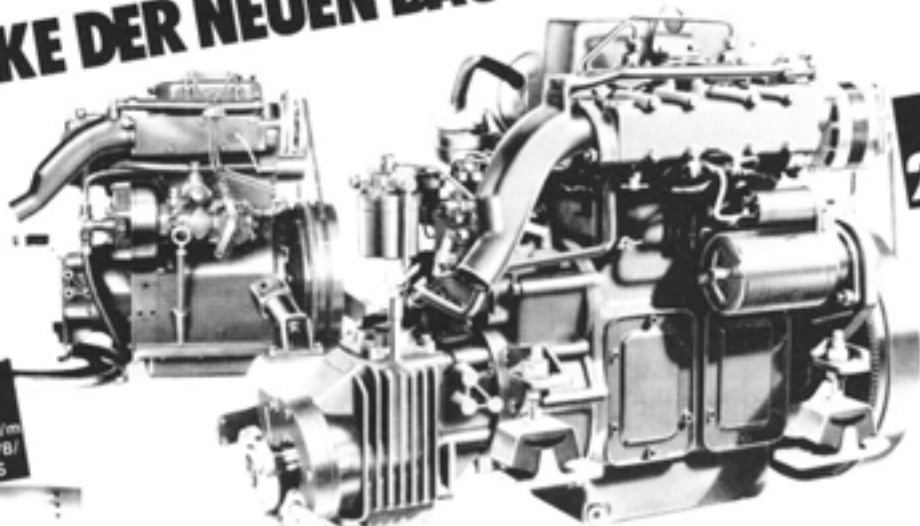
Fritz Geis, Europa-meister im Soling 1977 und Fünfter der Weltmeisterschaft 1981

man sowohl in der Bootsführung als auch bei der Revierbeobachtung differenzierter vorgehen als am Meer, wo dafür Kraft und Kondition mehr ins Gewicht fallen. Ich persönlich segle zwar lieber binnen, bin inzwischen aber am Meer genauso erfolgreich. Als guter Bin-

3000
SERIES

MIT DEM BESSEREN SCHUB!

DIE STÄRKE DER NEUEN BAUREIHE VON VOLVO PENTA



NEU!
25 PS 3000/rm
MD11D

NEU!
17 PS 3000/rm
MD7B/
120S

DIE NEUE BAUREIHE 3000 – KLEINDIESEL MIT SCHUB

Schub, durch den das Boot bei rauher See und Gegenwind vorankommt, durch den es sicher im Ruder läuft und gleichmäßig sichere Fahrt macht, durch den das Manövrieren problemloser wird. Bessere Beschleunigung macht das Boot sicherer in kritischen Situationen, wenn Sie Herr der Lage sein müssen. So beim schwierigen Manövrieren in engen Hafenbecken. Die Baureihe 3000 gibt Ihrem Boot die Kraft, schnell wegzukommen, und schnell aufzustoppen, die Stoppstrecke wird eindeutig kürzer.

Der Schub – den Sie brauchen: Eine Kombination von Leistung, Kraftübertragung und Propeller.

Die Motoren der Baureihe 3000 sind Neuentwicklungen auf der Basis unserer vier kleinsten Bootsdiesel. Zusammen mit den neuen Kraftübertragungen bieten sie wesentlich mehr Schub als die bisherigen Motoren – **bis zu 30% mehr**. Die gelungene Kombination der Baureihe 3000 konnte dadurch verwirklicht werden, daß wir bei VOLVO PENTA sowohl die Motoren als auch die Antriebe konstruieren und parallel entwickeln. So sind alle Details für bestmögliche Leistung optimal aufeinander abgestimmt.

Der Schub der Baureihe 3000 wird erreicht durch:

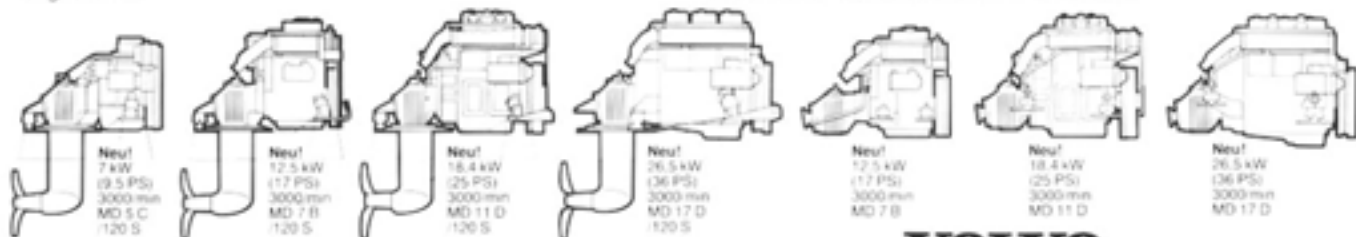
- aufgestockte Motorleistung – mehr kW
- ein neues Kraftübertragungsprogramm – S-Antrieb 120 S und Wendegetriebe MS 2 – mit höheren Übersetzungsverhältnissen
- neue Propeller mit exakt abgestimmter Steigung und größerem Durchmesser
- hohes Drehmoment. Die Kombination von höherer Drehzahl und höherer Übersetzung ergibt eine Propellerdrehzahl, bei der große Propeller verwendet werden können.

Der Propellerdurchmesser bestimmt den Schub.

Ein großer Propeller hat einen besseren Wirkungsgrad und Ihr Boot erhält dadurch mehr Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

Service und Ersatzteile praktisch überall.

VOLVO PENTA hat weltweit ein umfangreiches Servicenetz mit VOLVO PENTA-geschultem Personal und reichhaltigen Ersatzteil- und Zubehörslagern. Schon allein dadurch ist es besonders vorteilhaft, sich für Motor und Antrieb von einem der international größten Bootsmotorenhersteller zu entscheiden, für VOLVO PENTA.



**VOLVO
PENTA**

VOLVO PENTA DEUTSCHLAND GMBH, Redderkoppel 5, 2300 Kiel 17.

nensegler will man halt zwangsläufig auch irgendwann an der Küste vorne sein, allein schon deshalb, weil hier die wichtigsten Regatten stattfinden und ein Sieg an der Küste in der Allgemeinheit und bei den Segeloberen nun mal höher bewertet wird als auf einem Binnensee.

YACHT: Aber das ist ja der strittige Punkt. Warum wird er denn höher bewertet?

GERZ: Jetzt könnte man das Ganze wieder umdrehen und sagen: Eben, weil die großen internationalen Wettfahrten auf Küstenrevieren ausgetragen werden. Das muß aber nicht unbedingt heißen, daß einer, der auf dem Meer immer Erster ist, in jeder Hinsicht der beste Segler ist. Paul Elvström zum Beispiel hat sich seinen legendären Ruf fast ausschließlich auf Küstenrevieren ersiegelt. Ich weiß nicht, wie es ausgesehen hätte, wenn die olympischen Regatten und Weltmeisterschaften überwiegend



Wolfgang Gerz, Weltmeister und Deutscher Meister im Einmannboot Finn-Dinghy



Sepp Höss, Allround-Spitzensegler im Tempest und im Soling, Admiral's-Cup-Teilnehmer

auf Binnenrevieren ausgesegelt worden wären.

YACHT: Nehmen wir unsere Runde hier. Jeder, der an diesem Tisch sitzt, stammt von einem Binnenrevier und zählt dennoch zu den internationalen Spitzenreglern. Die Bundesrepublik ist heute eine der erfolgreichsten Segelnationen, obwohl fast alle Spitzenleute von Binnenseen stammen. Wie wichtig ist denn nun dieser Erfahrungshintergrund, um beispielsweise eine Kieler Woche zu gewinnen?

GERZ: Mir erscheint er schon wichtig, weil man hier einfach feinfühlerigeres Reagieren auf Windänderungen und genaues Beobachten lernt. Alles, was man dadrin noch lernen muß, wenn man an die Küste kommt, ist das Gespür für die Welle und die Beherrschung der Manöver bei Starkwind.

STOHL: Können wir das vielleicht so zusammenfassen: Für den Binnensegler ist es ein eindeutiges Plus, daß er durch

DRACO

Powered by

VOLVO PENTA

3000 SUNBRIDGE

2500 TWINCAB

2300 SUNCAB

1800 DAYCAB

1800 SUNTOP

2000 DAYCAB

Importeur Süd

HAUPT-BOOTE GMBH

6095 GINSHEIM-GUSTAVSBURG 1
Am Mainufer 14 · Postfach 1144 · Telefon 06134/51118

seine Augen äußerst geschult wird im Erkennen von Winddrehungen. Ein Binnensee ist durch Schauen eben leichter zu „durchschauen“. Während das Seerevier offen ist, hat fast jeder Binnensee seine deutlich sichtbare Begrenzung und daher auch leichter zu berechnende Windverhältnisse. Wenn am Attersee oder Gardasee eine Hochdruck-Wetterlage herrscht, dann kann der Wind aufgrund der topographischen Gegebenheiten eben nur aus dieser oder jener Ecke kommen. Das ist beweisbar.

DIESCH: Den berühmten Ho-Tschi-Minh-Pfad gibt es auf mehreren Alpenseen. Das ist richtig. Aber den gibt es auch auf offenen Revieren. So kommt in Kiel auf Bahn B bei Westwetterlage eigentlich nur der Linksschlag in Frage, eben durch die Landablenkung. Das merkt man sehr schnell. Allerdings ist die Kieler Förde ohnehin ziemlich leicht zu berechnen. Wenn ich da an Cadix in

Spanien denke. Da konnte man wirklich nichts vorhersagen...

STOHL: ...wie überhaupt das Mittelmeer in dieser Hinsicht viel schwieriger zu berechnen ist. Aber um nochmal an meine vorige Aussage anzuknüpfen: Was auf Binnenseen einfach überhaupt nicht zum Tragen kommt, sind so wichtige seglerische Elemente wie Segeln in der Welle oder auch das Beachten der Strömung. Meiner Meinung nach sollte es in dieser Diskussion auch eher darum gehen, Reviervergleiche anzustellen, als herausfinden zu wollen, wer der bessere Segler ist. Diese Frage ist für mich philosophisch.

GEIS: Vielleicht sollte man eher fragen: Wer wird der bessere Segler, derjenige, der vom Binnensee kommt, oder derjenige, der seine Erfahrungen vor allem an der Küste gesammelt hat? Und da kann ich nur sagen, daß es in Deutschland mit Ausnahme von Alexander Hagen derzeit keinen Spitzensegler

gibt, der nicht auf Binnenrevieren angefangen hat, – inklusive Willy Kuhweide und Ulli Libor. Denn der Berliner Wannsee und die Hamburger Alster sind ja nicht minder schwierig zu segeln als viele süddeutsche Seen. Auf den Binnenseen haben sie ihren Blick geschärft und den Rest durch Training – denn nur so läßt sich das aneignen – dazugelernt. Und das sind dann die besten Segler geworden.

NEBEL: Richtig! Ich glaube einfach, daß ein Segler, der am Meer gelernt hat, auf einen Wechsel der Wind- und Wetterverhältnisse viel träger reagiert als ein Binnensegler, der ja weitaus häufiger damit konfrontiert wird. Die guten Binnensegler fahren einfach aufmerksamer und sind bei Entscheidungen flexibler. Das habe ich immer wieder festgestellt.

NEUHANN: Mir scheint, daß der überwiegend auf gleichmäßigere, stärkere Winde eingestellte Seesegler bei

schwächeren, nicht so konstanten Winden auch viel lustloser segelt, abgesehen davon, daß er bei solchen Verhältnissen normalerweise gar nicht erst rausfährt.

GEIS: Deswegen tut sich ein Seesegler auf Binnenseen immer härter als das umgekehrt der Fall ist. Das habe ich immer wieder festgestellt. Laß' doch mal einen Engländer oder Dänen hier antreten. Die haben bei uns überhaupt keine Chance.

STOHL: Und ein Binnensegler, der erstmals an der Küste segelt: Der tut sich dort genauso hart!

NEBEL: Bei Starkwind sicherlich. Nicht aber bei Leicht- und Mittelwind. Da hat er das sicher schneller heraus als ein Seesegler auf einem Binnensee.

STOHL: Aber nun laß' doch mal auf der Kieler Förde einen auflandigen Ostwind abflauen. Dann haben die Binnensegler auch Verhältnisse, mit denen sie nicht klarkommen, denn da

FJORD MS 33

DIE exquisiten Motorsegler 1982

FJORD CS 28

WIKINGBOAT 34' MS

GALLART 13,50 MS

Steinwascher
Boote

 Generalimporteur für
Deutschland

 5200 Siegburg / Rhld., Industriestr. 38, Tel. 0 22 41/6 20 61, Telex 8-89 531
4040 Neuss a. Rh., Düsseldorf Straße 63, Telefon 0 21 01/2 20 01

Steinwascher & Co.

steht noch eine alte Welle, zu der dann die Strömung kommt.

GEIS: Ich habe immer wieder festgestellt, daß gerade dann die Binnensegler am flexibelsten reagieren. Vielleicht liegt das daran, daß die Bayern von Natur aus wacher sind als die Norddeutschen.

GERZ: Das sind halt die genetischen Unterschiede! Doch Spaß beiseite. Was ich tatsächlich immer wieder beobachte, wenn Seesegler bei uns hier antreten, ist eine gewisse geistige Unbeweglichkeit. Die sind es einfach nicht gewöhnt, daß der Wind beispielsweise auf einer einzigen Kreuz fünfzehnmal so stark dreht, daß sie immer wieder eine Wende machen müssen. Die fahren dann einfach stur weiter und werden dadurch immer weiter nach hinten gereicht.

NEUHANN: Das sehe ich bei uns auch immer wieder. Viele ändern sich ihre Segelstellung nicht mal, wenn der Wind etwas schwächer oder

stärker wird. Da kann ich einige aufzählen, die lernen das nie.

GERZ: Andererseits ist dieses Gespür für leichte, drehende Winde, wie es sie bei uns häufig gibt, auch ein Lernprozeß, der sich mit zunehmendem Alter kaum mehr nachholen läßt. Entweder lernst du das in der Kindheit oder Jugend schon, oder du lernst es nie mehr. Und nachdem die Seesegler nicht in dem Maße wie wir die Möglichkeit haben, sich diese Fähigkeit anzueignen, sehen sie auf unseren Seen eben meist nicht besonders gut aus.

YACHT: Andererseits kommt den Binnenseglern diese Fähigkeit auf Küstenrevieren zugute?

GERZ: Ja, denn die brauchen dann dort nur mehr stur ihre Starkwind-Manöver und das Segeln in der Welle zu trainieren. Das sind Lernprozesse, die sich später leichter nachvollziehen lassen.

YACHT: Kann man also sagen, daß Binnenreviere in be-



Horst Nebel, mehrfacher Deutscher Meister, segelt u. a. Star, Tempest, Dyas und H-Boot



Tobias Neuhaus, Tornado-Europameister, Vize-Weltmeister und Deutscher Meister 1980/81

Spanker Halbwinder



Die einfachste Art zu „spinnakern“



Neil Pryde Sails
The Professionals

4 Farbkombinationen – 7 Größen (34 bis 75 qm) im Winter hergestellt – jetzt preiswert lieferbar. Wir fertigen speziell für Ihr Boot Spanker, Spinnaker, alle Vorsegel, Großsegel, alle mit der 2-Jahres-Garantie. Geben Sie Bootstyp oder Maße an. Sie erhalten umgehend Angebot und Farbprospekt.

Generalvertretung Deutschland: Carl Kohl, 2000 Hamburg 26
Wendenstraße 440b, Tel.: 040/215000

Challenger

UNSinkBAR		
MICRO 5,50 - 2,32 m Segell. 14,40	HORIZON 6,80 - 2,50 m Segell. 20	MATCH 7,80 - 2,50 m Segell. 27
EUROPE 9,10 - 3,00 m Segell. 26	Spezial-Charter 9,20 - 3,10 m Segell. 26	SUPER MK III 9,50 - 3,00 m Segell. 39
Alle Bootstypen auch als Ausbauschalen lieferbar!		

LANAVERRE · YACHTING FRANCE ·

OPTI Segell. 11,70	420 Segell. 7,00	CAT 130 Segell. 10,70
L17 5,15 m 1,90 m Segell. 11,70	X4 4,20 m 1,35 m Segell. 7,00	MENHIR 4,75 - 1,92 m Segell. 12,20

Fountaine-Pajot

470 Segell. 50,70	505 Segell. 3,4	1/4 TONNER 7,60 - 2,50 m Segell. 3,4	1/2 TONNER 9,10 - 3,00 m Segell. 50,70
---------------------------------	-------------------------------	---	---

Westwind offenes Kielboot

5,80 - 1,75 m 360 kg Segell. 16,50

Alleinimporteur für Deutschland
BOOTE HENNES INH. BUBEL
 6652 BEXBACH · Tel. 06826/4705 · Postfach 72

zug auf die Windverhältnisse allgemein schwerer auszurechnen sind als Seereviere?

NEUHANN: Die Möglichkeit, sich zu irren, ist auf Binnenseen

STOHL: ... gleich null. Es gibt kaum einen See, der aufgrund seiner Topographie einem Meteorologen, der das analysiert, irgendwelche Probleme bereitet. Was das Wettergeschehen betrifft, so passiert doch auf Binnenseen in 99 Fällen von 100 Fällen immer wieder das gleiche.

NEBEL: Nein! Gerade hier auf unseren bayerischen Seen gibt es so viele Einflüsse, die überhaupt nicht kalkulierbar sind. Ich glaube, daß jeder von uns selbst auf seinem Hausrevier immer wieder Situationen erlebt hat, die seine ganzen bisherigen Erfahrungen über den Haufen geworfen haben.

GERZ: Das stimmt! Wenn du (Stohl) sagst, der Binnensee ist kalkulierbar, dann sage ich, der ist nicht kalkulierbar. Wir

haben hier einfach schnellere und häufigere Wetteränderungen als an der Küste, vor allem auch kleinräumigere. Ich glaube, daß man ohne weiteres nachweisen könnte, daß man auf den meisten Binnenseen an der Kreuz aufgrund von kleineren Schräglagen oder auch stärkeren Winddrehungen häufigere Ruderausschläge hat als an einer Kreuz auf einem Küstenrevier. Nehmen wir doch mal an, du hast in einer olympischen Klasse die fünf Besten der Welt und läßt sie – bei meiner Meinung – in einer Weltmeisterschaft gegeneinander segeln. Dann werden sie auf einem Seerevier wahrscheinlich eher geschlossen vorne liegen als auf einem Binnensee. Hier ist das einfach schwieriger, weil da meiner Meinung nach auch noch der Faktor Glück etwas mehr ins Gewicht fällt. Auf einem Küstenrevier ist es auch so gut wie undenkbar, daß du als Weltmeister in einer Wettfahrt 80. wirst. Auf

einem Binnensee kann das schon mal vorkommen.

GEIS: Ich möchte folgende Definition in den Raum stellen: Der Binnensegler ist wacher, weil er schneller und häufiger Entscheidungen fällen muß. Dazu kommt eine größere taktische Beweglichkeit, wodurch er letztlich erfolgreicher ist. Der Seesegler hat seinen Trimm für die verschiedenen Spezialbedingungen besser im Griff, kann sein Schiff bei solchen Verhältnissen schneller steuern und gewinnt seine Regatten mehr über die Geschwindigkeit als über taktisches Segeln am Gegner. Darüber hinaus kennt er sich vielleicht auch in den großräumigen Wetterbedingungen besser aus, während der Binnensegler mit kurzfristigen Änderungen besser klarkommt. Speziell zum Thema „Meisterschaftsrevier“ bin ich der Meinung, daß man Meisterschaften da hinlegen soll, wo auch die meisten segeln. Wenn eine Klasse auf

Binnenseen am verbreitetsten ist, dann sollte man da auch bevorzugt die Meisterschaften austragen ...

STOHL: ... wobei wir aber alle wissen, daß bei der Wahl von Meisterschaftsrevieren oft rein klassenpolitische Überlegungen die entscheidende Rolle spielen.

GEIS: Ja, gut. Grundsätzlich will ich damit sagen, daß für mich ein Titel, der auf einem Binnensee errungen worden ist, genauso viel wert ist wie einer, den man sich auf einem Seerevier geholt hat.

HOSS: Ergänzen möchte ich, daß es schon sehr viele Meisterschaften auf Seereviere gegeben hat, die geradezu katastrophal waren, während es eine ganze Menge Meisterschaften auf Binnenrevieren gegeben hat, die gar nicht besser hätten laufen können. Letztlich kommt es doch auf die zum Zeitpunkt der Meisterschaft gerade herrschenden Bedingungen an, denn ein absolut

Mit Respekt vor dem Meer, sicher mit Comar



Wenn Sie sich und Ihre Crew dem Meer anvertrauen, sollten Sie es mit Yachten tun, die den Naturgesetzen entsprechen. COMAR-Yachten sind nach diesen Gesetzen gebaut. COMAR-Yachten bieten ein Höchstmaß an Komfort, ohne dabei den Sicherheitsaspekt zu vernachlässigen.

Yachtzentrum Hamburg GmbH
Hein-Sass-Weg 16
2103 Hamburg 95
(Finkenwerder)
Tel. 040/7429530/40
Tx. 02173162

Bodan Werft GmbH.
D-7993 Kressbronn
tel. 07543/6861
Tx. 734819

Heinz Wagner
Im Gleisdreieck 38
D-2400 Luebeck 1
tel. 0451/68717

Janßen
Spadener Strasse 60
D-2850 Bremerhaven
tel. 0471/88088
Tx. 238653

Segeln Sport Resch
Seestrasse 96/98
D-6210 Pried/Chiemsee
tel. 08051/1254

Yacht Agentur Steinritz GmbH
Roemerstrasse 115
D-5160 Dueren/Marken
tel. 02421/82748



COMAR

Wie die See es will

Comar S.p.A.
Via Masselli, 32 - 47100 Forlì / Italia
Tel. 0543/721100 - Telex 550225



sicheres Revier gibt es einfach nicht.

YACHT: Können wir jetzt noch mal auf die beiden Faktoren Strom und Welle zurückkommen, die unserem Bundestrainer ganz offensichtlich zu kurz kommen. Wie stark fallen sie wirklich ins Gewicht?

STOHL: Darf ich noch mal präzisieren: Für mich sind Wind, Welle und Strom jene Faktoren, die elementares Wettfahrtsegeln ausmachen. Wer mit dieser Dreier-Konstellation, die auf offenen Revieren nun mal ausgeprägter auftritt als auf Binnenseen, am besten zurechtkommt, wird letztlich am erfolgreichsten sein.

GERZ: Du hast den Gegner vergessen!

STOHL: Den habe ich immer!

GERZ: Das ist zu einfach. Für mich ist nämlich der Gegner das Wichtigste und alles andere zweitrangig. Entscheidend ist nun mal, daß ich gewinnen will, egal, wie ich das erreiche.

Und da muß ich aus taktischen Gründen schon mal einen Kurs segeln, der – absolut gesehen – vielleicht gar nicht der optimale ist.

STOHL: Akzeptiert! Als vierten Faktor also noch den Gegner.

GEIS: ... denn deine drei Kräfte könnte man auch in einer Kür ablaufen lassen. Man müßte nur einen Speedometer am Boot anbringen und dann schauen, wer am schnellsten jeden Kurs absegelt.

STOHL: Also, das reine Speed-Fahren ist auf Binnenseen oft genauso wichtig wie an der Küste. Ich kenne da einige Reviere ...

GERZ: ... der Gardasee ...

DIESCH: ... der ist ein absolutes Schnellsegler-Revier, das stimmt. Da brauchst du einen guten Vorschoter, der schnell wenden kann, und dann geht's mit fullspeed in die richtige Ecke.

STOHL: Egal, ob binnen oder an der Küste. Speziell da,

wo häufig Thermik auftritt, kommt es oft nur auf reines Speed-Fahren an.

YACHT: Und der Strom ...

STOHL: ... bringt wieder einen ganz neuen Gesichtspunkt ins Spiel, den mir niemand wegdiskutieren kann.

DIESCH: Wenn du aber nur auf dich gestellt bist, kannst du den Strom kaum richtig in dein taktisches Konzept einbeziehen, weil er ja erst mal gemessen werden muß. Und da brauchst du in der Regel einen Trainer, der das macht. Den hast du aber normalerweise nur in den Olympiaklassen.

GERZ: Da fällt mir gerade die Weltmeisterschaft vor Weymouth ein. Das halten die Engländer für ihr bestes Revier, weil dort normalerweise wenig Strom steht. Zur Zeit der WM hatten wir jedoch gerade Vollmond, was eine maximale Tide, also Springflut, zur Folge hat. Doch das ist fast keinem aufgefallen, nicht einmal den Engländern selbst. Es gab nur

zwei Teams, von denen man sagen kann, die Nation hat es gewußt, denn mir persönlich wäre das auch nicht aufgefallen. Das waren die Amerikaner und wir. Wir hatten sogar ein spezielles Computerprogramm, in dem etwa stand: Eineinhalb Stunden nach maximaler Tide mußt du bei dieser oder jener Windrichtung und -stärke den ersten Schlag dorthin machen, den nächsten in jene Richtung und den letzten zur Tonne. Die Angaben haben so gut gestimmt, daß schließlich sechs Amerikaner und drei Deutsche unter den ersten Elf landeten. Selbst Chris Law, dessen Heimatrevier Weymouth ist, fuhr ständig in die falsche Richtung.

NEBEL: Und so ein Segeln nach dem Computerprogramm würdest du schön finden?

NEUHANN: Mich würde das erschrecken!

GERZ: Ich weiß nur eines: Obwohl ich zu der Zeit in jeder Hinsicht top-fit war, hätte ich ohne diese Kenntnisse keine

LM



Lesen Sie über die Motorsegler, die die Begriffe durcheinanderbrachten.

LM30 und LM32 – die neue schnelle Motorsegler-Generation. Aber das ist lange nicht alles! Fordern Sie den 24-seitigen Prospekt an.

Spitzner Yacht Vertrieb GmbH, Warendorfer Str. 538 Handorf Bhf.,
Postfach 460140, 4400 Münster. Tlf. 0251-32 50 51/52
Europa til Søs Marinecenter A/S.
Toft. DK-6300 Gråsten. Tlf. 00454-65 00 00

Name:

Telefon:

Anschrift:



Peter Stohl, Bundestrainer des Deutschen Segler-Verbandes, mit Vorliebe für Finn-Segeln



Kurt Schubert, YACHT-Redakteur, Bayer und erfolgreicher Jollensegler auf Binnenrevieren

Chance auf einen vorderen Platz gehabt. Natürlich ist das eine ganz spezielle Situation, die ich bestimmt nicht das ganze Jahr über haben will. Interessant daran finde ich aber, daß man hier ein hohes Maß an Selbstdisziplin entwickeln muß, da sich taktische Situationen ergeben, die man sonst nie hat. Wenn ich normalerweise auf einer Kreuz zehn Gegner vor mir habe, dann segle ich mich schon irgendwie frei. Doch hier blieb mir einfach nichts anderes übrig, als den vor mir liegenden Booten nachzufahren, solange die sich an den vorgegebenen Idealkurs hielten. Dafür wußte ich andererseits, daß jeder, der aus diesem Kurs herauswendet, in dieser Wettfahrt weg vom Fenster war.

STOHL: Hinzufügen muß man, daß nur drei Wettfahrten bei dieser WM so abliefen. Es gab andere, bei denen der Strom fast überhaupt keine Rolle gespielt hat. Aber all dies zu sehen und umzusetzen

macht für mich ja erst den guten Segler aus. Nicht anders ist es jedoch auch mit der Welle. Richtiges Wellensegeln ist beispielsweise nicht nur eine Sache der Technik, sondern auch der Taktik. Ab einer bestimmten Wellenhöhe kann ich halt mal nicht mehr wenden, wenn ich will, weil dann vielleicht die ganze Fahrt aus dem Schiff ist. All das sind Faktoren, die das Segeln auf Küstenrevieren einfach komplexer gestalten als auf Binnenseen.

GERZ: Was aber nicht heißen muß, daß dort das Siegen schwerer ist, denn dafür gibt es auf Binnenseen andere Faktoren, die ebenfalls äußerst komplex sind. Darüber haben wir vorhin ja schon gesprochen. Man muß das einfach verschieden bewerten.

YACHT: Mit diesem salomonischen Urteil sollten wir die Diskussion vielleicht beenden. Die YACHT dankt für euer Erscheinen und wünscht eine gute Heimreise.

Ob Sie früher oder später ansegeln, hängt von Ihrer Unterwäsche ab. Wer früher will, nimmt Sailskin, das Durchhalteuntendrunter mit der Kaninchenwirkung: 139,- Mark.

Für den Preis von ein paar Hafengebühren bekommen Sie jetzt etwas, was die Segelsaison nach vorne und hinten gehörig verlängert. Und was die Segelerei selbst ein wenig komfortabler macht: Sailskin, der direkt auf der Haut zu tragende Durchhalteanzug. Mit Sailskin auf der Haut könnten Sie eigentlich auch im tiefsten Winter segeln, aber schließlich haben Sie eine Yacht und keinen Eisbrecher.

Feuchtigkeit auf der Haut bleibt, leitet sie die Wärme langsam aber sicher vom Körper weg. Sie kennen das selbst: Am Anfang steht man froh und warm am Rad oder der Pinne. Dann werden die Finger klemm. Dann kriecht es kalt den Rücken hoch. Dann machen die Zähne Geräusche. Dann bittet man jemand ans Ruder, weil man „bitchen Navi“ machen muß, unten, in der Kajüte, wo man sich etwas aufwärmt und dann seekrank wird.

Schnattern Kaninchen?

Gegen die Feuchtigkeit auf der Haut kann Sie Sailskin nicht schützen. Im Gegenteil, Sailskin fördert sie sogar. Da muß schon Sailskin her. Sailskin zieht mit Millionen kleiner Kapillarröhrchen die Feuchtigkeit von

Ungläubige U-Boote.

Mit Sailskin auf der Haut sind wir Ende Oktober bei 8 durchs Kattegatt, das einzige Segel weit und breit, sogar die U-Boote haben ungläubig gepunkt. Und gefahren haben nur die an Bord, die „lieber dickeres Unterzeug“ anziehen wollten. Mit Anzügen aus dem Material kletterte man jüngst auf dem Annapurna herum und lief durch Grönland. Unter Motorradfahren und Skilaufen ist es ein Geheimtip.

Sailskin kostet als Kombi den Einheitspreis von 139,- DM, egal, welche Farbe oder Größe.

Gut abschneiden:

Den Coupon bitte ausfüllen, abschneiden und einsenden an Eureka Versand, Postfach 1105 21, Glücksbürger Straße 2, 4000 Düsseldorf 11, Tel. 0211/57 26 26.

Ich bestelle Sailskin:

Anzahl: Größe: Farbe: Preis: Gesamt:
 _____ 139,-
 _____ 139,-
 _____ 139,-

Insgesamt: _____

☐ Ich lege einen Post-/Bankscheck bei über _____ DM. Porto und Verpackung sind dann inkl.

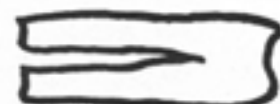
☐ Bitte per Nachnahme. Die Nachnahme und Versandkosten will ich tragen.

Name, Vorname _____

Straße, Nummer _____

Postleitzahl, Ort _____

Ich kann die Sachen innerhalb von 7 Tagen zurückgeben, wenn ich nicht zufrieden bin. Ich bekomme dann den vollen Preis erstattet.



Ihrer Haut weg und pumpt sie nach draußen. Sailskin kann das, weil Sailskin zur Hälfte aus Kaninchenwolle besteht. Haben Sie schon mal ein Kaninchen mit den Zähnen klappern sehen?

Daß die andere Hälfte aus Trevira ist, macht Sailskin hauchdünn und hart im Nehmen. Sailskin kann man zur Freude des Kapitans auf winzigsten Raum zusammenknabbeln und ins kleinste Schapp schieben. Sailskin kann man in die Länge zerrn (zur Streuvermeidung empfehlen wir dennoch mehrere Garnituren). Sailskin kann man zur Freude aller in die Waschmaschine stecken, der Schleuder anvertrauen und durch den Trockner jagen. Sailskin kommt heraus, als sei nichts gewesen.

Nur per Versand.

Schreiben wir nun zum Kaufakt. Bleiben Sie sitzen. Gehen Sie nicht ins Geschäft. Denn Sailskin gibt's nur und ausschließlich beim Eureka Versand. Und das wie der Wind: Jede Bestellung geht binnen 24 Stunden nach Eingang ab zur Post.

garantie

Farben, Größen, Kleine Preise.

Sailskin gibt es in der weiten Farbpalette: 1. in Weiß, 2. in Marineblau. Mehr Farben wären Luxus. Sailskin gibt es als Kombi, der aus jeweils einem Sailskin-Hemd und einer Sailskin-Hose besteht. (Um einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, haben wir auf Einteiler verzichtet.) Sailskin gibt es in den Größen „Klein“ (S) 4, „Mittel“ (M) 5, „Groß“ (L) 6 und „Sehr Groß“ (XL) 7.



So wichtig wie Oilskin.

Oilskin ist wichtig wegen Nässe. Sailskin ist wichtig wegen Kälte. Sailskin schaut auf den ersten Blick aus wie hauchdünne Unterwäsche. Es fühlt sich aber beim Tragen so, als würde man an einem Sommermorgen an Deck klettern: warm, aber nicht schwül.

Woher kommt das? Das kommt davon, daß Sailskin aus Kaninchenwolle (sprich Angora) und aus Trevira besteht. Und zwar genau 50 zu 50.

Statt Zwiebel.

Gegen Kälte auf hoher See gibt es ja die verschiedensten Methoden. Von der Multi-Lagen-Methode, durch die man sich in eine dicke Zwiebel verwandelt, bis zum elektrisch heizbaren Segelanzug, mit dem man zwar warm bleibt, aber im Zweifel nicht mehr in den Hafen kommt, weil der Anzug die Batterie leergegult hat. Und dann die Möglichkeiten, sich zu verhuddeln... Komischerweise ist es gar nicht die Kälte, die einen frieren läßt. Sondern die Feuchtigkeit, die die Haut produziert. Wenn die