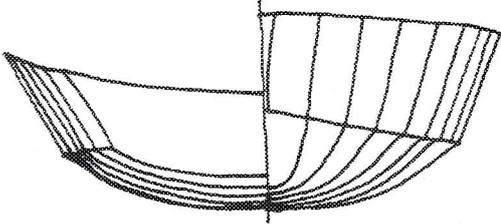


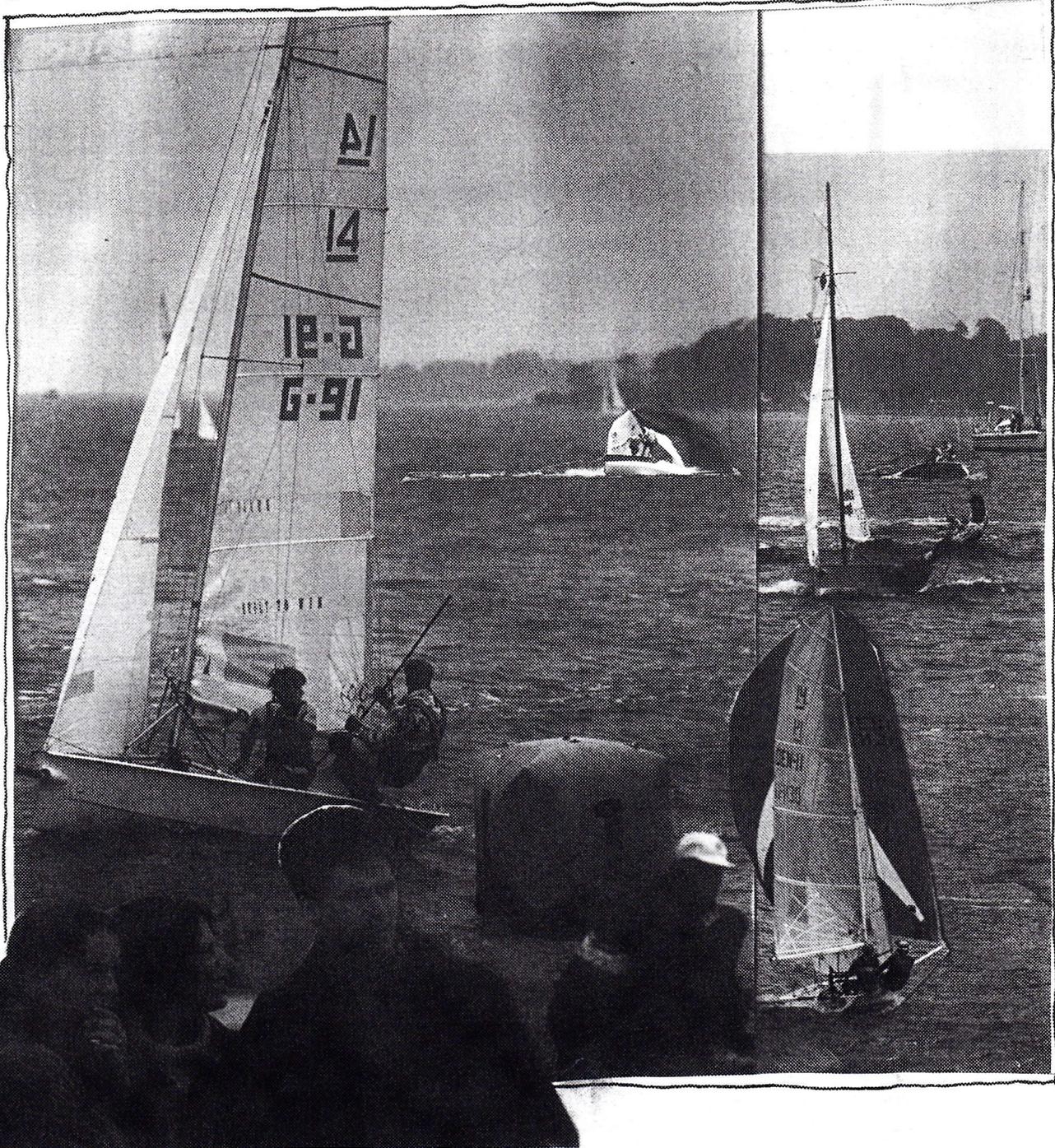
Der Doppelsteiner

MITTEILUNGEN DER
DEUTSCHEN FOURTEEN-FOOT-DINGHY-KLASSENVEREINIGUNG E.V.

14



2 · 95



Führungskader der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung

Vorstand:

1. Vorsitzende:

Christian Holscher
Goethestr. 30
24116 Kiel
Tel: 0431/556187

2. Vorsitzende, Auslandskontakte:

Ralf Meier
Lüdemannstr. 44
24114 Kiel
Tel. und Fax: 0431/676719
E-mail: STEEN@freeway.shnet.org

Kassenwart, T-shirt & Bücher Verkauf:

Dr. Dorothee Holste
Hasselkamp 113
24119 Kronshagen
Tel. und Fax: 0431/588474

Flottenobmann Mitte & Bodensee:

Werner Gieser
Werderstr. 68
69120 Heidelberg
06221/475080

Flottenobmann Bayern:

Martin Blum
Lilienstr. 51
85591 Vaterstetten
08106/7084
E-Mail:

Flottenobmann Ost:

Stefan Heim
An der Gienicke 13
04509 Zwochau
034207/41879

footer14@eikon.regent.e-technik.tu-muenchen.de

Vermesser:

Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
24105 Kiel
0431/562676

Christoph Hagenmeyer

Kellersgartenstr. 19
86919 Utting
08806/2891

Pressewart (Elektronische Medien):

Olliver Voß
Papenkamp 21
24114 Kiel
0431/673148

Infowart (Doppelsteher Redaktion):

Rolf Beyer
Eichhofstr. 21
24116 Kiel
0431/129361

Segelnummern, Klassenregeln, Gebrauchtfootliste, Regattakalender

Martin Holste
Hasselkamp 113
24119 Kronshagen
0431/588474



Moin, 'tach, servus!

Da hab' ich ganz schön gestaunt, als Ralla mir das erste Mal verriet, daß er an mich, als neu zu wählenden 1. Vorsitzenden der 14 KV gedacht hatte. Ich meine, er ließ diese eher nebensächliche Bemerkung völlig beiläufig irgendwann Ende des Sommers beim Boote-packen in Schilksee raus...

Ich hab' ganz schön geschluckt!

Das war für mich eine enorme Anerkennung! Schließlich bin ich ja nun erst seit knapp 2 Saisons in der 14 Klasse dabei und hab' im Moment als Vorschoter bei Olli Voß ja noch nicht einmal ein Boot! Hm und einer der Jüngsten (mit etwas Pech wahrscheinlich DER JÜNGSTE) bin ich wohl auch fast... Natürlich reizt mich die Aufgabe ungemein und nachdem Ihr mich auf der Jahreshauptversammlung scheinbar bedenkenlos in dieses Amt geschubst habt, werde ich nun mein Bestes geben, Euer Vertrauen zu rechtfertigen und mich bemühen uns nicht allzusehr zu blamieren... Jungs, Mädels - ich freu' mich riesig darauf, mit Eurer Unterstützung richtig was für unsere Klasse zu wuppen!

Erst mal für alle, die mich überhaupt nicht kennen:

Ich bin der Chris Holscher, geboren 21. April 1973 in Barcelona, Spanien (nicht im Urlaub und außerdem geplant!) Seit Ende '92 wohne ich in Kiel, wo ich bis Oktober '93 durch die SpoFö Segeln beim Club Méditerranée (sprich Bundeswehr) war und seitdem an der Uni in Kiel BWL studiere (jetzt 5. Semester). Segelmäßig hab' ich die klassische Karriere durchlaufen : Opti, Europe, 14 ... und wenn ich mal alt und krank bin, fahr ich 505... (nicht böse sein, Tom)!

Zum 14 bin ich so gekommen:

Irgendwann in grauer Vorzeit segelten die 14s zum ersten Mal auf der Travemünder Woche. Dort hab ich Oliver und Martin Voß kennengelernt. Und obwohl beide seit 10 Stunden auf dem Wasser nur 'ne Zigarette gekaut hatten, war es völlig selbstverständlich, daß Olli mich noch mal eine halbe Stunde lang über'n Teich gejagt hat! Davon, und noch vielmehr vom Boot selbst, war ich schwer beeindruckt und ganz hin und wech und eigentlich hatte ich gar keine Lust mehr auf meine Europe oder irgendwas anderes... Aber vorerst wurde nix daraus. Ein paar Jahre später war ich nach einer letzten, völlig danebengesetzten Europesaison froh, meine Segelschüssel dann endgültig an meinen Bruder Jens weitergeben zu können und mich in mein Studium zu stürzen. Vorher aber, im Spätsommer, als die Saison also den Bach runter war, da stand ich eines Abends in Schilksee im Olympiahafen und sah mir die berühmten **4-5 Traumwetter Windstärken aus Ost** an, die da über die Mole spritzten. Plötzlich stand da einer neben mir, der auch und mindestens genauso völlig fasziniert aufs Wasser schaute. Wir schnackten 3 Takte miteinander und dann fragte er mich, ob ich nicht Lust hätte, ein paar Schläge 14 zu segeln! Das war natürlich wieder der gleiche Oliver, den ich damals in Travemünde schon kennengelernt hatte. Ich war baff - na klar wollte ich! Wir hatten **3 Stunden riesig Spaß**, sind zwar **bestimmt 15 Mal gekentert**, aber das war nicht so schlimm. Im Gegenteil: bei weit über 20 Knoten Boatspeed zu zweit aus dem Trapez katapultiert zu werden, das hat schon was mitreißendes und hinterläßt so ein gewisses Speed-Flimmern in den Augen wenn man wieder an Land kommt! Plötzlich hatte Segeln für mich wieder eine andere, völlig neue und faszinierende Dimension bekommen! Auf einmal war es eine wirkliche Kunst dieses Höllengerät über's Wasser zu jonglieren! Wir gingen in den letzten Wochen des Sommers noch ein paar Mal segeln und irgendwann rief mich Oliver abends an, um mich zu fragen, ob ich nicht als fester Vorschoter

bei ihm einsteigen wollte... Das war wie **der Anruf aus Hollywood** und ich war begeistert von dieser Chance, die sich mir bot. Natürlich war ich dabei!

Wir segelten noch eine **erste 14 Regatta am Wittensee**, kenterten in jeder Wettfahrt einmal vor der Zielkreuz und wurden Vorletzte - da gab es noch viel zu lernen und gerade das machte sehr sehr viel Spaß! Allein schon die lockere Gemeinschaft, die Hilfsbereitschaft und der Teamgeist unter den Fourteenern tat nach der im Vergleich eher strengen Europezeit riesig gut!

Dann war erstmal Winter und ich freute ich mich schon zu Weihnachten wie ein Schneekönig auf die neue Saison. 1994 kam, es wurde Frühjahr und wir zahlten kräftig Lehrgeld in diesem Sommer. Olli mußte bestimmt viel Geduld mit mir haben... **Umfallen brems einfach enorm...** Es gibt da wirklich hinreißende Videoaufnahmen, die (wären sie in Schwarz-Weiß) gut unter Dick & Doof laufen könnten... Auf der letzten Regatta im Herbst platzte dann der Knoten und das Gefühl, dieses Boot plötzlich über den Kurs zaubern zu können wie wir es wollten, das war einfach unbeschreiblich... Das ist **14 Segeln!** The ultimate experience...

Ja und nu? Jetzt will ich dieses unbeschreibliche Gefühl als Euer Klassen-Häuptling mit Eurer Hilfe immer weiter und noch weiter verbreiten. Was ich beispielsweise toll finde (und das ist kein bla und blub) ist das große Engagement mit dem sich die **14 Flotte Süd** durch alle möglichen Aktivitäten und besonders durch ein enormes Wachstum hervortut. Das ist nicht nur beeindruckend, sondern macht mir auch Mut, denn ich sehe, daß ich auf Unterstützung zählen kann. Das tolle Buch von Steffen, der von SAP gesponste Infozettel für die Vereine, der schon jetzt einen irre guten Feed-Back bringt **und und und...** UND: Auf der Hanseboot haben uns die Veranstalter der Warnemünder Woche auf Rallas und Roocksns Initiative hin angeboten, unsere nächste Meisterschaft dort abzuhalten! Vielleicht ist das der verstärkte Einstieg in die jungen Bundesländer! Erste weiterführende Kontakte haben wir in die Wege geleitet und ich bin sicher, daß wir da doch was auf die Beine gestellt bekommen sollten! Ähnlich ist es mit einem Angebot des Münchner Yacht Clubs am Starnberger See, hier ist geplant, eventuell einen Supercup auszurichten!

Da ist doch Bewegung in der Luft, oder ?! Also laßt uns den '95 gesammelten Schwung für eine noch viel erfolgreichere Saison 1996 nutzen und zusehen, daß wir jeder für sich und alle zusammen unsere Klasse noch ein weiteres gutes Stück vorwärtsbringen! Dazu freue ich mich über alle Anregungen und Eigeninitiativen, die Ihr mit einbringen wollt! Ruft mich an, schreibt mir, schickt 'ne Flaschenpost oder quatscht mich auf Regatten an - genau davon leben wir nämlich auch : davon, daß wir einfach ein lustiger und dynamischer Haufen sind!

Kommt gut durch den Winter!

Chris



Prince Of Wales '95 in Brixham, Devon, GB

"Was Donnerstag geht's los?!"

"Ja."

"Ich denk' Freitag!?"

"Ne - Donnerstag, so um 3."

"Hm - dann muß ich mit meinem Urlaub wohl ein bißchen schummeln."

Nicht nur beim Urlaub mußte ich schummeln, auch zum Kieler Woche 14 Testsegeln kam ich am Mittwoch und Donnerstag nicht mehr raus nach Schilksee - Mittwoch wegen dichtem Bodennebel im Büro und Donnerstag, weil's sich im Nebel eben gut schummeln läßt...

Kurz vor halb vier am Donnerstag verzog sich der Nebel schlagartig, als Oliver, Nicole und ich in diesen randvoll bepackten und mit Boot behängten Passat krabbelten um uns auf die 1400 km Fahrt nach Brixham, Devon GB zur POW zu machen. Außer auf den Weg machten wir uns alsbald auch über die ersten Proviantteile her, damit der Wagen nicht so tief lag. Genauso lag abwechselnd einer von uns hochgradig illegal unangeschnallt hinten im Auto, eingemauert zwischen allen möglichen GB-survival-Utensilchen. Und als wir durch zwei deutsche Polizeimenschen in unserem nächtlichen Tiefflug Richtung holländischer Grenze jäh gestoppt wurden, machte ich auch nicht unnötig auf mich aufmerksam, der ich nicht wie vermutet ein Haufen schmutziger Wäsche war, der da hinten lag. Man wünschte uns Zen, deren wir eigentlich 3 waren, eine weniger gesetzeswidrige Weiterfahrt und empfahl uns für Holland und Belgien augenzwinkernd eine entspannte Reisegeschwindigkeit von grob 100 bis 110 mit Hänger (damit wir die Fähre noch bekämen).

Nachdem wir uns noch ein paar Mal mit Lenken und Pedaltreten abgewechselt hatten, merkte ich irgendwann im Dunkeln aufwachend, daß wir uns wohl seit einiger Zeit in Oostende verfahren hatten

(bisher beste Ausrede: die Autobahn war plötzlich weg), daran, daß Trilliarden und Abermillionen von Taschen über mich herpolterten.

"Ich glaub's nicht - wir fahren Dorfstraße! - Taktiker, sag' was!"

"Weiterfahren."

Wider erwarten und entgegen aller Wahrscheinlichkeitstheorie staunten wir plötzlich über ein Schild mit Aufschrift 'Calais'... Also links ab ins Dunkel auf den Holperweg über die Felder und dran glauben.

Das englische (sehr-) Frühstück auf der Fähre um 4 Uhr morgens forderte uns mit einer angsteinflößenden Delegation bestehend aus Spiegelei (bestens), Toast (o.k.), Speck gebraten (joah), Kartoffelirgendetwas (hm), Bohnen mit Sauße (schluck) und als Favorit 1 Würstchen englischer Bauweise (Hund, Katze, Maus?) zum er(n)sten Kampf heraus. Beim Würstchen blieben wir geschlagen und der *star of the arena* zwar angeknabbert, aber grinsend auf den 3 Tellern liegen. Uuaahh...

Der Hafen von Dover begrüßte uns im (genau genommen kurz nach dem eben beschriebenen) Morgengrauen mit seinen wirklich tollen Kreidelfelsen. Der erste Eindruck von England zeigte uns schnell, daß dessen Name völlig irreführend ist: nach unseren Erfahrungen ist das Land von durchaus komfortabler Breite. Später sollte sich in blumig zu beschreibenden Bildern bestätigen, daß der versierte Engländer sich stets bemüht zeigt, diese Breite durch eigene Alkoholaufnahmekapazität höchst selbst zu füllen. Doch das ist eine andere Geschichte und sollte besser auch kein andermal erzählt werden.

Sonnig war's, als erstmal Tag geworden war und so schön wie sich die Landschaft uns präsentierte, hatte ich mit England nie vorgestellt. Aber ich glaub' ich bin der einzige 14 Segler, der noch nicht auf der Insel war und wenn ich jetzt bunt auszumalen beginne, gähnt Ihr alle ins Heft.

Auf den letzten Kilometern vor Brixham, dem diesjährigen Veranstaltungsort der POW, klemmte sich plötzlich Alex Petty mit seinem Auto und Boot vor unser Geschoß und war trotz unserer Schallmauer gefährdenden 40 km/h (bergauf) nicht mehr loszuwerden. Er wies uns eisern den Weg zum Club, wo er denn auch gleich unser Boot vermaß - bestens! Alex ist ein Lustiger, mehr rund als hoch, segelt als Vorschoter mit und ist irgendwie die Seele der ganzen Veranstaltung.

Bis zum Mittag waren am Horizont zwei paar bunte Segel aufgetaucht, die man schon bald und trotz der riesigen Entfernung eindeutig als 14s erkennen konnte. Einige Stunden später kamen geschafft aber fröhlich (und barfuß) die Dänen an die breite Slipanlage. Nein, nein, sie waren nicht von Aalborg aus gekommen - "nur" aus dem etwa 28 Meilen entfernten Beer, wo sie in der letzten

Woche gesegelt waren! Dagegen ist Kiel - Eckernförde eine Kurzstrecke. Nach weit über 30 Stunden wach mußten wir jetzt aber dringend den Campingplatz finden und schlafen...

Die Segelwoche gestaltete sich abnehmend flau. Jeden Morgen wurden wir 50 14s mit guten 3 Beaufort auf's (wirklich grüne) Wasser gelockt, wo sich der Wind dann pünktlich zum Start in (stehende) Luft und Wohlgefallen auflöste. Nur die Welle (und wir) blieb stehen. Da das nicht direkt und gänzlich unseren Standart-Segelbedingungen in Kiel entsprach, waren Olli & ich zunächst wild am trimmen und testen, wie wir diese Kiste regelkonform über, durch oder an den Wellen vorbei beschleunigen könnten. Dazu brauchten wir die nächsten 2 Tage, viel Geduld und noch mehr großzügiges Verständnis für unsere geradezu ballettreifen und höchst grazilen Bewegungen. Tips: Spiegel zu-tapen, nach gaaanz vorne und lieber den Steuermann im Trapez stehen lassen und den Schotten in Lee festknoten als beide auf der Luvkante am Zappeln und Bremsen... Einen Tag gab es wenigstens vormittags so reichlich Wind und weiße Schaumkronen vor (und auch im!) Hafen zu sehen, daß die meisten Segler ihre Masten vorsorglich doch einige Zentimeter nach hinten kippten und sich zum bootfahren in den langen Neo steckten...böser Fehler. Nach einer Stunde erstklassigen 14 - Bedingungen und dem ein oder anderen göttlichen Spi-Flug wurde der Wind wie gewöhnlich von höherer Stelle ausgeknippst und wir schummelten uns bei max 1-2 Beaufort den Kurs entlang. Im großen und ganzen waren es aber faire Bedingungen, wenngleich unsere Bootsklasse für anderes gebaut ist.

Nach der täglichen etwa 4 Stunden dauernden Wettfahrt, wurden wir an Land abends mit Bar- B-Q's und Buffets versorgt. Mit etwa 180 Pfund Melde- und Dinnergeld waren wir ja auch ohne mit der Wimper zu zucken gut zur Kasse gebeten worden. Die Duschen (3 an der Zahl) waren dafür umsonst und da das Wasser äußerst spärlich und kalt tröpfelte, brauchte man auch selten länger warten. Ja - das POW Dinner verdient noch eine gesonderte Erwähnung, zumal es in einem wirklich schönen Restaurant mit Gartenanlage und recht gediegenem Interieur zelebriert wurde. Für 16 Pfund gab es diese angenehme Umgebung und ein reichhaltiges Menü - zwar teilweise gewöhnungsbedürftig aber doch sehr lecker. Na ja - es sei denn, man verwechselt den Salz- mit dem Zuckerstreuer und versüßt sich so erstmal den Hauptgang als wär's eine Schüssel Kellogg's Cornflakes. Dem Personal wurden die Augen zuerst ganz groß und dann vor Lachen feucht. Der komplette dänisch - deutsche Tisch wurde somit entweder zweimal mit dem Hauptgang versorgt oder knirschte süß lächelnd seine Zuckerkartoffeln, das Süßgemüse und das kandierte Fleisch hinunter... Wir haben Tränen gelacht! Leider ging's mir an diesem Abend aufgrund einer heftigen englischen Grippe gar nicht so lustig und so ging ich noch vor dem eigentlichen Hauptteil schlafen. O-Ton Onkel Doktor Tom Travallian : *'be proud of it'*. Rasend komisch. Was ich verpaßt habe muß zum Eierlegen gewesen sein: Die Crew's Union veranstaltete so ihre Spielchen... Da wurden einige Monstermaß Bier mit heruntergelassenen Hosen ge-ext und lauter solche streng zivilisierten typisch englischen Rituale zelebriert...

Am nächsten Morgen kippte ich gleich nach dem ersten Emporrackern aus meinem Schlafsack mit Black-Out vor den Augen wieder um...dumm. Dumm, daß ausgerechnet an diesem Tag das nicht zu Ende gebrachte POW-Race vom Vortage wiederholt werden sollte. Für unseren ersten Versuch hatten Oliver und ich am letzten Abend noch dick Anerkennung von Herrn Walker (nicht Johnny, sondern Ian, dem 470er Mensch) bekommen. Er meinte, er habe bö's geschwitzt, als er uns nach 5 Stunden heftigstem Fight schließlich vor sich auf Eins gepeilt hatte... Hö hö - wir auch! Na gut, jedenfalls war ich am Freitag also nur bedingt schwimmfähig und so zog mein verständnisvoller Steuerrolli siegessicher (wegen des gesparten Ballastes) alleine gen Hafen, während ich mich im Schatten mit einem englischen Wick MediDingsda-Ersatz zum Sterben bereitmachte. Am späten Abend dann kam er wieder - völlig genöolt und geistig wie körperlich am Ende. Er war wegen der Segelregeln doch zu zweit mit einer 40-Kilo-Engländerin auf's Boot gestiegen - und noch im Hafen effektiv teichen gegangen... Die Wettfahrt wurde zwar durchgejubelt - aber so ganz ohne MICH, also taktisch wie technisch mit seiner attraktiven Begleitung mehr gehemmt denn stimuliert, war's wohl nicht so der große Reißer gewesen! Mir, als Vorschoter, jagte das (trotz meines bedauernden Gesichtes) natürlich ein ganz neues Selbstwertgefühl in die müden Adern und ich beschloß, doch nicht zu sterben (was mich heute noch freut!).

Freitag, wurde am frühen Abend noch die seit jeher legendäre Siegerehrung gefeiert! Alex moderierte genial und als die kleine Tochter von Jeremy Pudney angesichts der Hitze vor dem Mikrophon und der ganzen Veranstaltung anfang fröhlich zu strippen, war der Szene einfach kein ernsthaftes Wort mehr zu widmen... Es wurden wieder Preise für alles und jeden verteilt, doch während Tom Travallian als bester über 40 Jahre, bester über 50 Jahre und noch auf sonstwelche Arten einen Preis nach dem anderen einheimste steuerten Oliver und ich mit traumwandlerischer Sicherheit an sämtlichen Pokalen, Bechern, Tellern und sonstigem Geschirr vorbei. Ich hab' noch nie eine so unterhaltsame, zwanglose aber doch irgendwie stilvolle Siegerehrung erlebt!

Und dann war die Segelwoche in England auch plötzlich schon wieder vorbei und wir (ich war bis zum Haaransatz mit Medizin gedopt) packten Freitag Abend das Boot und Sonntag Vormittag unsere zeltliche Behausung zusammen. Die Rückfahrt sollte sich angesichts eines geplatzten Anhängerreifens (am Samstag Abend auf der Landstraße zwischen zwei Dörfern...) zunächst kaum weniger unterhaltsam gestalten als die oben bereits ausgiebig geschilderte Hinfahrt. Stone Henge war zu unserem Entsetzen hoch eingestachelzäunt und hunderte von Touris aus Dortmund und Japan kringelten mit Funksendern bewaffnet auf asphaltierten Wegen rings darum herum. Beraubt um unser naives Bild der mystischen Einsamkeit mit englischen Nieselnebel über den geheimnisvollen Steinen und so, besuchten wir noch Heidi und ihren 14 segelnden Mann (dessen Namen ich schon wieder vergessen hab') kurz vor London. Ach so Heidi, ihr Mann und dessen 14-Partner hatten sich während der Woche dem berühmigten Camp-Denmark und deren okkultischen Black-Pig Messen angeschlossen. Harte Zeiten waren das für die drei... Gut. Mehr sei darüber nicht berichtet denn ich weiß nicht, inwiefern die wagen Erinnerungen, die ich noch im Kopf zu haben glaube, für alle

Altersklassen pädagogisch sinnvoll wiederzugeben sind. Zurück zum Home-Race: Irgendwann kam also Dover, kein Briefkasten für die eilig geschriebenen Postkarten, die Fähre, kein Briefkasten und schließlich Calais und die Rechts-Fahr-Autobahn nach Kiel. In Wirklichkeit war die Fahrt natürlich viel länger und noch viel langweiliger. Also ungefähr so langweilig, als ob ich nun schreiben würde, wie langweilig die Heimfahrt ab Calais nach Kiel war oder so. Um's ganz genau zu wissen, kann ich Euch nur empfehlen, in den nächsten Jahren selbst einmal zur POW nach England zu fahren - es war wirklich toll! (Also bis auf die langweilige Heimfahrt eben.)

Kommt gut durch den Winter!

Bis bald, Euer Chris

Intern

Eigentlich ist es so gar nicht meine Art in die Rolle der Witta Pohl der 14-Nation zu schlüpfen, aber mein "Info-Herstellungs-Spaßmachometer" ist doch deutlich in den roten Bereich abgerutscht.

Beschwert euch also bitte nicht, daß das Heft erst jetzt fertig ist. Daß ihr es nicht schafft, die Verteilung der Artikel mal alleine hinzukriegen, ist schon schlapp, daß ich teilweise den Leuten noch hinterher telefonieren muß um herauszubekommen, ob sie vielleicht ihr Boot annoncieren wollen, ist eigentlich nicht mehr meine Aufgabe.

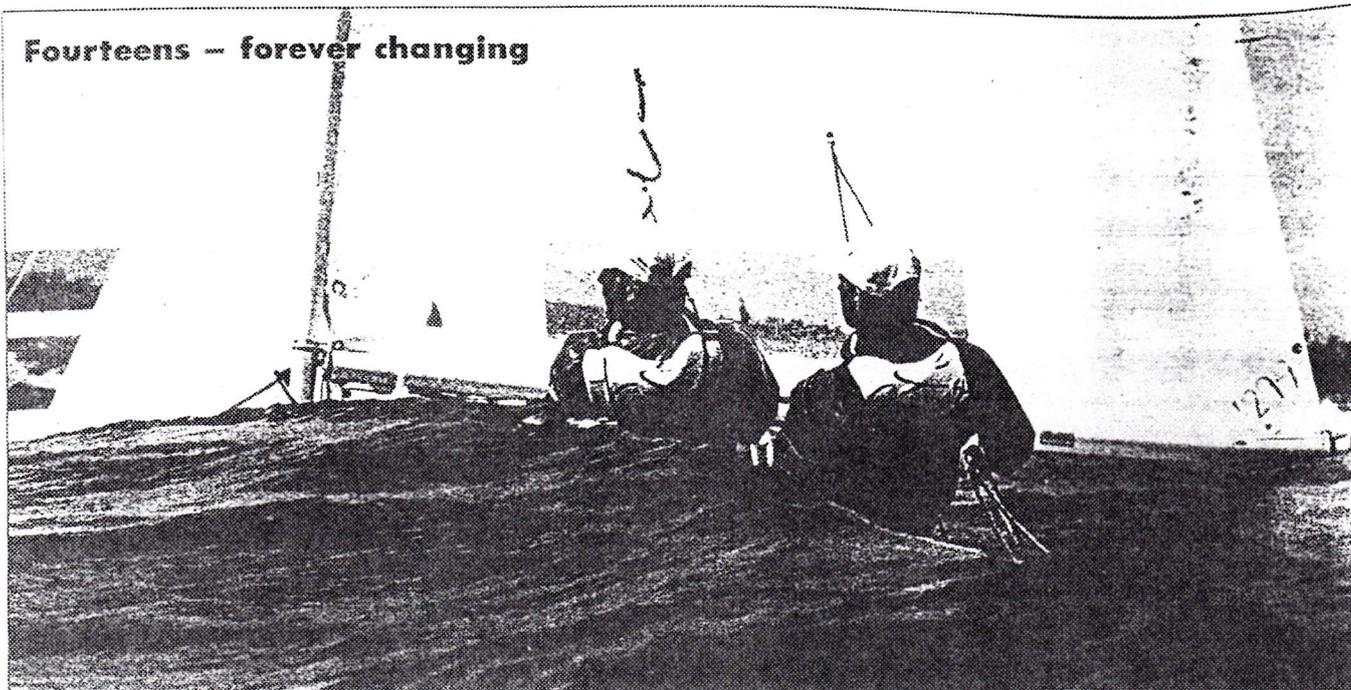
Ohne die 3 Leute wie Raller, D+M, Jan, Martin B., Chris, die sowieso immer die Artikel schreiben, hätte das Info ungefähr ziemlich genau 2 Seiten (vorne&hinten).

Alles Liebe, eure



Witta Pohl,

Fourteens – forever changing



The gear chart (below) shows who was using what at the recent International Fourteen national championship, the Prince of Wales Cup. The event took place at Brixham in generally light airs, so it was interesting to see the varied crew weights at the top of the score board. The winning boat was designed by the owner, Tim Robinson. It was built in Australia and has been extensively modified in the UK over the past two years. Jonathon Pudney's boat, which finished in fourth place overall, has a carbonfibre hull and used 1992 sails. It's

worth noting that all but the two Superspar M6 masts were carbonfibre.

With new rule changes for the class waiting to be ratified at the world council meeting, new boats are already being planned by class builders to take advantage of the increased sail area, greater righting moment and faster, narrower waterline shapes allowed *writes Dick Johnson*.

Dave Ovington has a new boat drawn to his own design, and is planning to build in foam composite over a male mould, rather than invest in expensive production tooling.

Dave says that his new boat draws on his more than two decades in Fourteens, and his extensive work with the 18ft Skiffs and new skiff designs.

The rumour mill also talks of a new Phil Morrison design on the drawing board, a possible boat from sailmaker Pete Harper, perhaps one from Ian Ridge, and an interesting return to the Fourteen design by veteran Austin 'Clarence' Farrar.

There are also stories of new boats from individuals in the class, and a lot of idea gathering from the Australian 14ft Skiff associations.

Pos	Boat No.	Crew	Weight	Hull Design	Builder	Main	Jib	Spinnaker	Mast	Foils
1st	GBR1353	Ian Walker & Jerry Eplett	130.3kg	Robinson Mk23	Aus	Hyde	Hyde	Hyde	Holt	Eyper
2nd	GBR1325	Victor Brelisford & Dorian Stoodley	155.7kg	Howlett 1b	Ovington	Hyde	Hyde	Sobstad	M6	S&T
3rd	GBR1363	Peter Harper & Andy White	146.2kg	Turner	Turner	Harper	Harper	Harper	M6	Turner
4th	GBR1312	Jonathon Pudney & Chris Fox	146.3kg	Howlett 1b	Ovington	Hyde	Hyde	Batt	Holt	Eyper
5th	GBR1355	Roddy Bridge & Adam Goodchild	171.6kg	Morrison 7	Morrison	Batt	Batt	Batt	Angell	Morrison
6th	GBR1354	Chris Sidey & Andy Rice	158.9kg	Turner	Turner	Hyde	Hyde	Hyde	Angell	Turner

Money for Southend Clubs?

If your club is situated in the Southend Borough Council area, why not apply to the town's Sports Council for a grant? Grants are available towards the purchase of equipment, or for help with travelling to national or international events.

To find out more about how the Southend

Sports Council can help sport in the area, telephone the chairman Dick Davison on (01702) 714209.

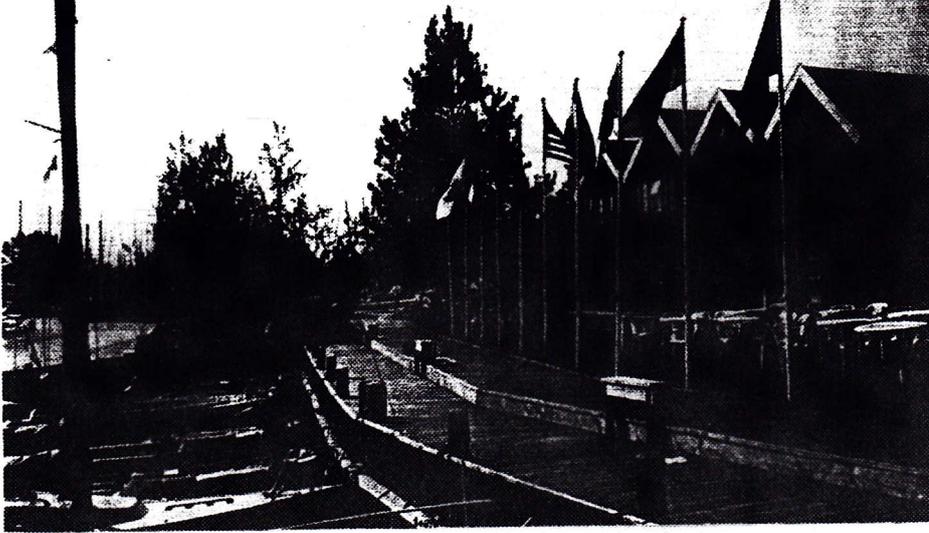
Training Women

Jim Saltonstall, the Royal Yachting Association's Senior National Racing Coach, is running a women's training seminar at Derwent Reservoir SC on

October 7-8. This worthwhile event will include all aspects of sailing including boat tuning, boat handling and how to improve your racing. The entry fee is £10 per person.

For more information, entry forms and an accommodation list, contact Jenny Taylor at the RYA, RYA House, Romsey Road, Eastleigh Hants SO50 9YA. Telephone (01703) 629962.

A *Mars* a day helps you work, rest and sail.



Weltmeisterschaft 1995 in Kopenhagen

Man hat mich gebeten, einen Bericht über die WM in Kopenhagen zu schreiben. Dies will ich gerne tun. Allerdings ist Gegenstand dieses Berichts nur die zweite Hälfte der WM; es geht also um die sog. Individual Worlds. Bei den Team Worlds waren wir nämlich nicht dabei: Robert mußte noch lernen, wie man Menschen wieder formschön zusammenlaminiert, und ich hatte mich neben beruflichen Verpflichtungen darum zu kümmern, daß mein Sohn Rasmus (z.Zt. ein halbes Jahr alt) möglichst schnell die körperlichen und geistigen Voraussetzungen erwirbt, um so etwa zur WM des Jahres 2013 einen guten Schwerwettervorschoter abzugeben. Wer nämlich in Kopenhagen den weißhaarigen Jeremy Pudney gesehen hat, weiß, daß sich die Fourteensegelei durchaus längerfristig betreiben läßt. Das macht Hoffnung und verlangt rechtzeitiges Planen!

Nun aber zur Sache: Dankenswerter Weise hatte Rolf mir, der ich seit letztem Winter vorübergehend der zu bedauernden Kaste der Nicht-Fourteen-Eigner angehöre, mal wieder seinen Platz am Öko-Bambus-Pinnenausleger von G-11 "Flying Chiquita" zur Verfügung gestellt, wo ich mich inzwischen schon fast zu Hause fühle. Vorschoter Robert habe ich gleich mit gechartert.

Der Austragungsort beim Vallensbaek Sejlklub an der Køge-Bucht südlich von Kopenhagen war sehr schön gelegen: eine Art künstliche Halbinsel mit Bäumen, hyggeligen Holzhäusern und allem drum und dran: u.a. eine 1-A-Pölserbude, wo wir nach dem Segeln stets 1 Pölsler und 2 Öl zu uns nahmen (falls jemanden das interessiert). Das Wetter tat ein übriges: Bis auf den letzten Tag sommerlich warm und trocken, d.h. shorty-Wetter mit Sonnenbrand. Immerhin 60 Teilnehmer aus 9 (neun!) Nationen waren angereist; zu den Einzelheiten vgl. die Ergebnisliste. Zu bemängeln war höchstens, daß die Anlage etwas ab vom Schuß lag, so daß interessierte Besucher oder gar mögliche Fourteen-Interessenten leider kaum zu beobachten waren.

Nach der äußerst peniblen Vermessungsprozedur war für den ersten Tag ein tune up race zum gegenseitigen Beschnuppern angesetzt. Einige hatten ihre Segellust allerdings durch die vorangehende Team-WM schon befriedigt, so daß es nicht jeden danach verlangte, sich upzutunen. Aufregend war es, die Japaner bei ihren Tonnenmanövern mit furchterregendem "bonsaiiiii, bonsaiiiii" - Gebrüll (kann auch sein, daß es mehr wie "kamikaze" oder "kamasutra" klang) aus der Nähe zu erleben.

Das erste echte Rennen ging gut los. Leider wurde es immer flauer, und auf der Zielkreuz herrschten Null Beaufort, dafür aber aus allen Richtungen. Als der Wind dann vorsichtig wieder anfang zu wehen, tat er dies dort, wo leider wir gerade nicht, wohl aber alle anderen waren. So mußten wir einen großen Teil des Feldes durchwinken und uns dümpelnderweise viele, viele Zieldurchgangspiffe aus weiter Ferne anhören. Der falsche Manni fiel dabei durch überragende Flautengeschwindigkeit auf. Anders Olli, den irgendwann Hunger, Durst und Nerv zur vorzeitigen Rückkehr bewegten.

Im zweiten Rennen lief es für uns dann schon viel besser. Pech hatten allerdings die zahlreichen anderen (darunter Werner/Stephan, Manni/Burkard und Martin/Dorothee), die wegen angeblicher Verletzung der verschärften Ein-Minuten-Regel nach Haus mußten.

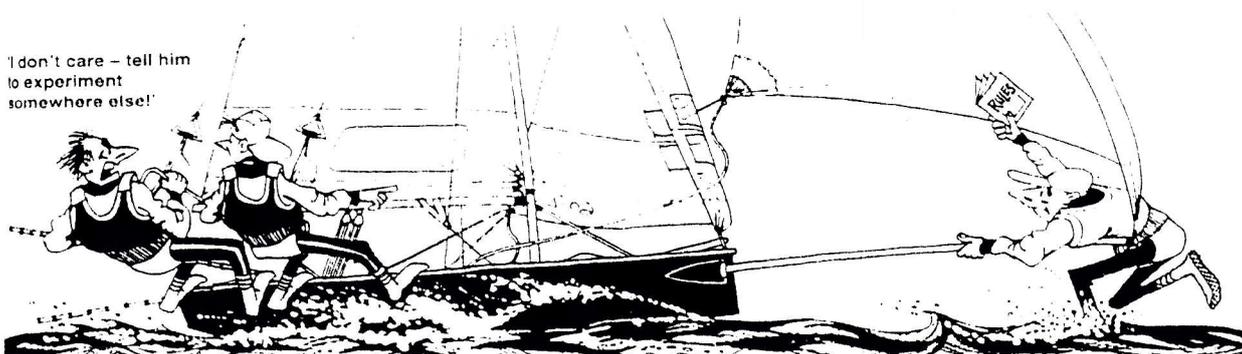
Der dritte Durchgang begann sehr gut, und wir fuhren richtig weit vorne mit. Den ersten Schicksalsschlag erlitten wir, als bei einer Halse der Großbaum mit dem Öko-Bambus-Pinnenausleger kollidierte und der ansonsten überaus praktische, nur leider nicht ausreichend feste Pinne-Pinnenausleger-Verbindungs-Mechanismus nachgab, ich vor Schreck auch noch losließ und sich der Ausleger nach achteraus verabschiedete. In Sekundenschnelle überlegten wir, daß man erstens sich auf einer solchen schnittigen Segeljolle schon mal hinauslehnen muß, damit das Schiff nicht infolge einer stürmischen Windböe umschlägt, und daß es sich zweitens von dort draußen ohne Öko-Bambus-Ausleger nur ganz schlecht steuern läßt. So wurde schnell die blaue Blase reingeholt, umgedreht, schön geradeaus im Opti-Sitz zurückgefahren und schließlich ein lehrbuchmäßiges Öko-Bambus-Pinnenausleger-über-Bord-Manöver gefahren. Hat höchstens 5-6 Plätze gekostet! Da der Teufel sich, wenn er mal muß, bekanntlich immer den größten Haufen aussucht, blieb es aber leider nicht bei diesem Mißgeschick, sondern auf der folgenden Kreuz hielten die Vorstagverstellungsklemmen nicht, so daß wir leider bei ca. 3 Windstärken ständig orkanmäßigen Mastfall fuhren und entsprechend durchgereicht wurden. Raller und Urs fielen durch interessante Navigation jenseits der Fischernetze auf. Nur leider hatten sie es versäumt, sich vorher nach einem Durchschlupf zu erkundigen, so daß sie ganz außenrum, am Ziel vorbei und raumschots wieder zurück mußten.

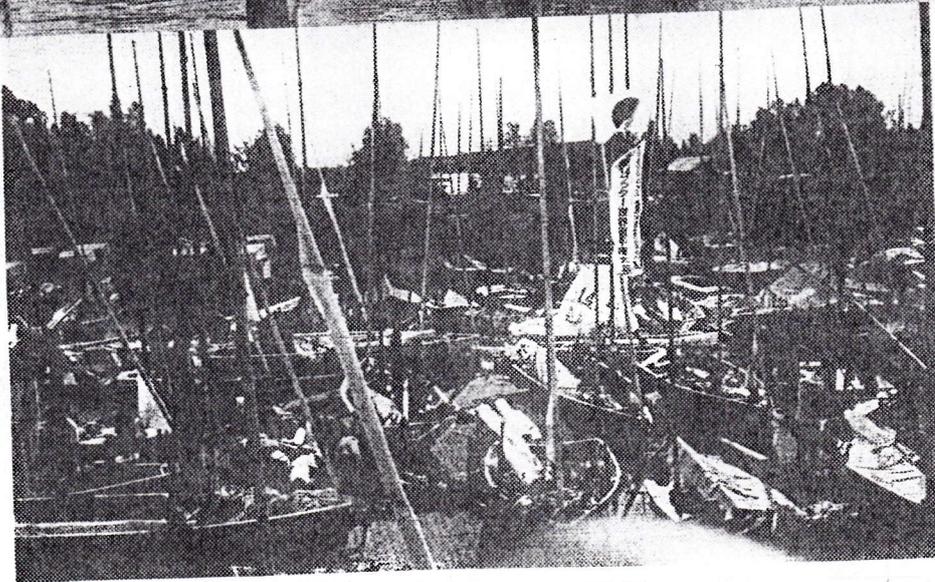
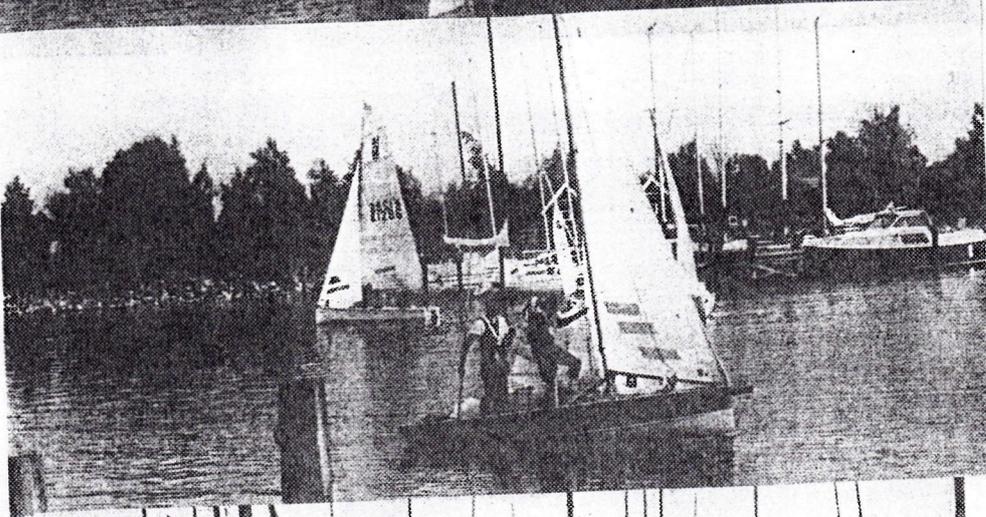
Richtig gut lief es für uns im vierten und im fünften Rennen, in denen es deutlich mehr Wind gab. Wir sind jeweils ganz vorn gestartet und haben eigentlich fast nur die vorbeigelassen, die sowieso immer 'ne Klasse zu schnell für uns fahren. Im letzten Rennen war Robert wg. Brillenverlusts handicapt. Die Konkurrenz konnte er nur schemenhaft erkennen, aber meistens zog er dennoch an den richtigen Strippen. Schließlich fuhren wir mit stolzgeschwellenen Brüsten sogar vor dem sagenumwobenen Jon Turner ins Ziel!

Mit derart gesteigertem Selbstbewußtsein trauten wir uns auch ins letzte Rennen, in dem es aus allen Knopflöchern wehte und sich eine brülljauchzende See aufgebaut hatte. Auch störte der Regen. Rolf, der wohl um seinen gelben Renner bangte, war eigens als Beobachter aus Kiel angereist, gab uns jedoch Starterlaubnis mit dem Hinweis darauf, daß das Leben schließlich kein Kinderteller sei. Zum Glück (fanden wir jedenfalls) wurde abgeschossen, als die Tonnen nicht hielten, jeweils die Hälfte der Flotte das Rigg nach unten fuhr und auch unser Schwert beim wiederholten Besteigen besorgniserregende Knackgeräusche von sich gab.

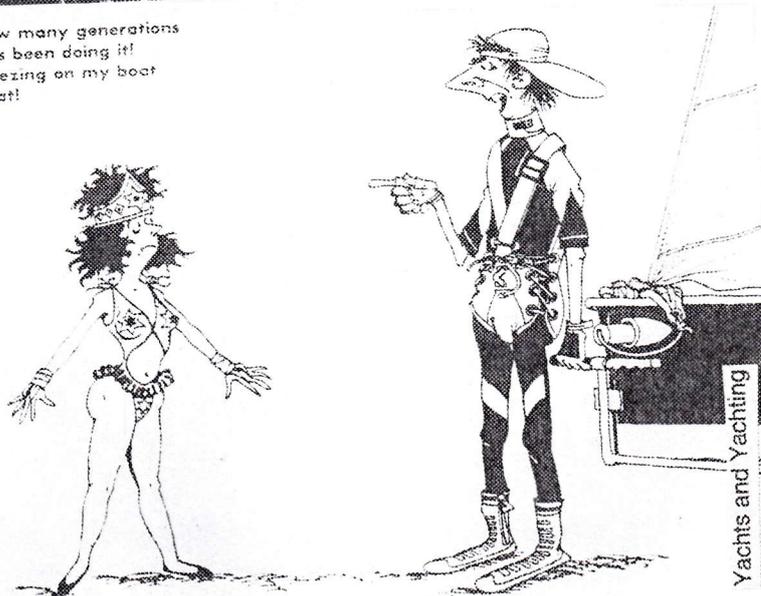
So fand das Pricegiving-Dinner schon nach 5 Wettfahrten statt. Wir kamen leider etwas zu spät, merkten aber, daß dort schon das eine oder andere Odense-Pilsener getrunken worden war. Auch Holger guckte nicht mehr einwandfrei geradeaus. Aber mit dem Mikro kam er noch ganz gut zurecht. Mehr als einmal hallte sein "Anner Lllluytonne waaan wir WwWeltmoister!" über die nächtliche Köge-Bucht. Obwohl es dann doch nur Bronze wurde: nochmals Glückwunsch an Tom und Holger!

J a n





I don't care how many generations
your family has been doing it!
You're not trapezing on my boat
dressed like that!



Yachts and Yachting
fit

RESULTS, 1 SCORE EXCLUDED. SPRING REGATTA SCORING SYSTEM, (APP. B2, pkt 3.1)

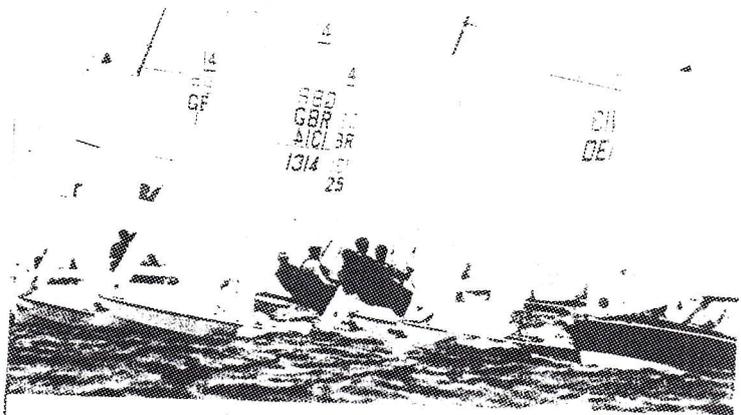
PAGE : 2

PLC SAILNo.	CREW	CLUB	1	2	3	4	5	SCORE
1 GBR 1355	RODDY BRIDGE ADAM GOODCHILD	ISC	1 DSQ	1	3	3		8.0
2 GBR 1353	TIM ROBINSON BRUCE GRANT	ITCL	5	4	5	1	1	11.0
3 GER 4	TOM GOSCH HOLGER JES	ENSPV	4	3	2	5	2	11.0
4 GBR 1312	JONATON PUDNEY CHRIS FOX	ISC	13	1	3	2	DNC	19.0
5 DEN 11	MICHAEL PEDERSEN THOMAS EBLER	SNV	12	5	4	14	4	25.0
6 USA 1097	ZACH BERKOWITZ KARL BALDAUF	SPYC	6	13	6	9	5	26.0
7 GBR 1340	CHARLES STANLEY IAN ROMAN	TSC	22	2	17	4	7	30.0
8 GBR 1354	CHRIS SIDAY ANDY RICE	DWSC	10	7	7	DSQ	6	30.0
9 GBR 1359	JON TURNER RICHARD SYDENHAM	BSC	2 DSQ	10	6	15		33.0
10 DEN 9	FLEMING CLAUSEN ROD SIMPSON	SØNDERBO	9	8	9	7	18	33.0
11 GBR 1356	PAUL VINE ADAM MAY	BSC	8	11	8	13	10	37.0
12 GBR 1331	JULIAN PEARSON PHIL BOUTLE	QMSC	7	9	22	11	12	39.0
13 GBR 1363	PETER HARPER ANDY WHITE	BSC	16	6	11	19	8	41.0
14 GBR 1325	VICTOR BRELLISFORD DORIAN STOODLEY	EYC	29	12	16	8	9	45.0
15 GBR 1279	JAMIE PENMAN ED REEVES	ISC	21	10	12	15	11	48.0
16 GBR 1301	SIMON BOND ALLAN ORTON	OWSC	11	14	15	DNC	29	69.0
17 USA 1094	PAUL BIEKER KRIS BUNDY	CYCS	3	23	13	DSQ	31	70.0
18 GBR 1352	TRISTAN NELSON KAREN EVANS	MN	14	18	32	20	22	74.0
19 USA 1100	RON BOEHM PETER MOHLER	SBSC	26	19	25	12	23	79.0
20 GBR 1314	HOWARD STEAVENSON MATHEW BERRIDGE	TSC	DSQ	16	18	29	16	79.0
21 GBR 1347	ANDREW PENMAN PETER BARR	ISC	15	DSQ	14	31	21	81.0
22 DEN 2	JESPER HOLST HENNING HAAS	AALBORG	25	15	21	38	20	81.0
23 G 11	JAN CHRISTIANSEN ROBERT ASBECK	FSC	38	20	30	18	14	82.0
24 GER 91	OLIVER VOSS CHRISTIAN HOLSCHER	YCMW	DNF	25	23	22	13	83.0
25 GER 5	WERNER GIESER STEPHAN HEIM	WEW	30	DSQ	19	17	19	85.0
26 GER 12	BMS ROTHER VOLKER HINRICHSSEN	KYC/SKF	19	28	34	28	15	90.0
27 GER 3	RALF MEIER URS WIEHFAHRT	TSV	DNF	17	33	16	26	92.0
28 GBR 1344	JAMES FAWCETT MARCUS BORET	RSYC	33	21	26	23	24	94.0
29 GBR 1339	PETER BAGWELL NIGEL WESTLAKE	BSC	24	38	35	10	27	96.0
30 GER 88	PETER ROOCKS BURKARD ZANCLER	SVW	23	DSQ	24	21	30	98.0
31 GBR 1329	EDDIE GATEHOUSE MORAY GRAY	CYC	36	22	40	26	17	101.0
32 GBR 1305	JEREMY SIBTHORP JAMES OWEN	ISC	17	DSQ	20	32	35	104.0
33 GBR 1290	ROBIN PASCAL MARTIN PASCAL	DQSC	32	26	29	24	28	107.0
34 GBR 1336	HELM EWART SMITH M. BUCHANAN		45	32	27	25	28	109.0
35 GBR 1341	PAUL T. RAVENHILL CAROLINE GOSFORD	OSC	18	31	37	35	41	121.0
36 GBR 1333	JEREMY P. PUDNEY STEPHEN CULPIT	ISC	20	29	49	48	34	131.0
37 JPN 86	MASAFUMI FUJIWARA SEIJI KIKUCHI	TS	28	24	44	40	45	136.0
38 GER 110	BJØRN FRASCH OLIVER PETER	SVW	35	30	39	45	37	141.0
39 DEN 14	NIELS JACOB FLOHR JESPER BRØNDUM	HS	DSQ	27	28	30	DNF	143.0
40 JPN 84	TAKASHI FURUGAKI LEBEN WASHIO	EYC	31	DSQ	43	34	35	144.0
41 GBR 1286	MARTIN DIXON NICK MARTIN	LCSC	39	36	31	42	38	144.0
41 G 19	MARTIN HOLSTE DOROTHEE HOLSTE	WSCW	37	DSQ	36	39	32	144.0
41 SUI 4	RUDOLF KUHNE JOSCHUA MULLER	RVB	46	39	47	33	33	151.0
44 JPN 82	RYO NISHIMA YASUNOBU YANAGISAMA	KSC	27	DSQ	42	44	39	152.0
45 GER 30	THORSTEN DREWES OLAF MEEWES	WSCW		38	36	DNF		153.0

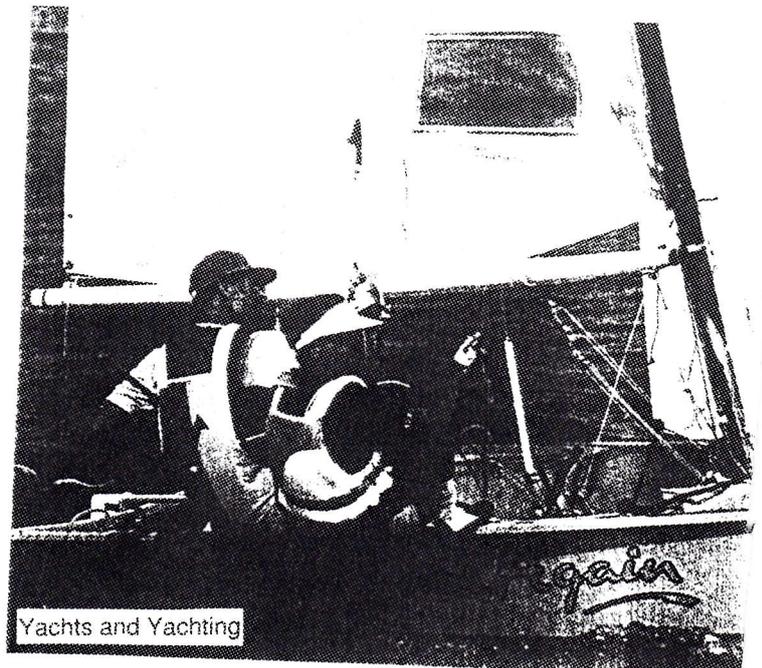
PLC SAILNo.	CREW	CLUB	1	2	3	4	5	SCORE
46 DEN 13	JACOB HOLST HENRIK LARSEN	AAS	41	40	46	37	48	154.0
47 JPN 77	KEN-ICHIYI HAGIWARA YASUHIRO SAMPEI	KSC	48	37	45	41	40	161.0
48 USA 1101	RAND ARNOLD LAWRENCE HENDERSON	RYC	52	DSQ	41	37	42	172.0
49 DEN 10	JESPER THOMSEN NIELS HEBBER NIELSEN	AAS	40	DSQ	48	44	41	177.0
50 FRA 1	AUTHIER DENIS HOLSCHER JENS	SGU	43	34	54	49	DNF	180.0
51 JPN 85	EIJI KATOH KOKI HAYASHIEU	KSC	50	33	56	43	DNF	181.0
52 D 7	LEON NYBORG-NIELSEN JIM J. HANSEN	BOGENSE	53	41	51	47	44	183.0
53 ITA 10	STAN LUCA MAROLLI ENZO MAROLLI	CMVU	34	43	DNF	DNF	DNF	197.0
54 JPN 79	TAKASHI SHIMIZATO KEISUKE NEMOTO		51	44	55	51	DNF	201.0
55 GER 10	PETER LEICHT JOCHEN HEUER	SC4	DNF	42	50	50	DNF	203.0
56 AUT 5	ROBERT FRITTSCH CLEMENS FRITTSCH	BSV	49	45	57	DNF	DNF	208.0
57 D 1	JACOB BALD JESPER MCGENSEN	SNV	47	DSQ	52	52	DSQ	209.0
58 JPN 87	KENSUKE RITA RYOKO WADA	IF	42	DSQ	DNF	53	DNF	212.0
59 K 1259	T. Boret JAMES WOOLLARD	QMSC	DNF	DSQ	53	DNF	DNF	211.0
60 ITA 11	GIUSEPPE SCATTARO GIANCARLO SCATTARO	CVI	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF	239.0

No. of competitors : 58
 score for DNF/DSQ/PMS/DNF/RET/DNS : 58 50 58 58 57
 score for DNC : 59 61 59 59 58

(FILNAVN : VM-14 Fredag d. 25. August 1995 kl: 15:15)



(above) Start of the International Fourteen world championship below Roddy Bridge and Adam Goodchild winners of the International Fourteen world championship - photo Sandra Lucas



Yachts and Yachting

Sail the Net

Seit Monaten sind Computernetze in aller Munde: Die Medien berichten in großem Umfang, die Europolitiker diskutieren die wirtschaftliche Bedeutung und verordnen einen Ausbau, und immer mehr Menschen sind dabei. Da ist es doch höchste Zeit, einmal zu untersuchen, was diese Netze für Segler zu bieten haben. Man muß ja auch an das Wichtige im Leben denken.

Computer untereinander zu verbinden heißt fachmännisch "vernetzen". Das kann ganz einfach sein. Zwischen Computer und Telefon kommt ein "Modem", ein kleines Programm wird gestartet, das den Datenaustausch regelt, und schon ist der Kontakt zu einer "Mailbox" möglich. Die noch recht neue Mailbox der Deutschen 505-Klassenvereinigung unter der Nummer 0431/561894 beispielsweise bietet u.a. eine Crewbörse, eine Gebrauchtfootliste, die Regattatermine, Diskussionsforen und auch die 505-Mailingliste vom Internet, dem weltweit größten Computernetz.

Dieses Internet ist nun nicht zum Rumdaddeln gedacht, sondern wird für ernsthafte Arbeit hauptsächlich von staatlichen Stellen und der Wirtschaft getragen. Es gibt aber auch ein "Individual Net" genannten eher privaten Benutzerkreis. Da kann man sich auch mit seinem Modem anhängen. Mailboxen gibt es in allen Variationen bis hin zum großen Serviceangebot eines Vereines mit allen Internetmöglichkeiten. Je nach eigenem Bedarf kann es sogar am günstigsten sein, Kunde bei einem kommerziellen Internetanbieter zu werden. Um das Angebot für Segler im Internet soll es jetzt gehen.

Zunächst einmal gibt es dort die Mailinglisten, wie oben für die 505er schon erwähnt. Das hört sich zwar zuerst ungewohnt an, ist aber eigentlich ganz einfach. Im Internet kann man einzelnen Personen elektronische Post senden. Das heißt dann "e-mail" und ist meist in unter einer Minute um den Globus. Und wenn eine Stelle alle solche electronic mail zu einem bestimmten Thema von einem bestimmten Personenkreis an diesen gesamten Kreis weitersendet, dann heißt das "Mailingliste". Da haben sich also 505-Interessierte bei einem Vermittler gemeldet, und jedesmal, wenn einer von denen eine elektronische Post an den Vermittler sendet, dann bekommen auch alle anderen diese Post. Bei den 505ern machen ungefähr 90 Personen aus den USA, Kanada, England, Finnland, Japan, Schweiz, Schweden und Deutschland mit. In so einer Liste geht es um alles, was die Teilnehmer interessiert. Die Fiven haben sich in letzter Zeit intensiver über 505-Videos und die Technik des Halsens unterhalten. Andere Themen sind natürlich Termine, Ergebnisse, Tuning, der Bootsmarkt usw. Solche Mailinglisten gibt es u.a. für die Klassen 505 (Send request to sign up to: stetson.1@osu.edu oder dstetson@skipper.biosci.ohio-state.edu. Mail sent to: 505world@skipper.biosci.ohio-state.edu will be forwarded to the list for world-wide distribution.), 14 (To join the list, write to Rand_Arnold@blt.berkeley.ca.us) und Laser (To subscribe to the Laser email list send a message to listproc@polecat.law.indiana.edu and in the body of the message (not the subject) place the following line: subscribe laser yourfirstname yourlastname).

Eine effiziente Fortführung dieser Mailinglisten für größere Teilnehmerkreise sind die "Newsgruppen". Hier funktioniert nur die Verteilung anders. Man "postet" seinen Beitrag in die Gruppe über sein lokales Newsprogramm. Dann wird der Text nach und nach um die Erde verteilt und steht zum Abruf bereit. Bislang gibt es da nur wenige Gruppen zu nennen, nämlich rec.boats, rec.boats.building, rec.boats.marketplace, rec.boats.racing und rec.windsurfing. Es gibt weitere Gruppen, aber die sind nicht so weit verbreitet.

"rec" steht dabei übrigens für recreation. Deutsche Segelgruppen gibt es noch nicht. In den rec.boats-Gruppen geht es hauptsächlich um das Segeln, aber auch Motorboofahrer, Kanuten etc. melden sich zu Wort. rec.boats ist dabei der Ort für Diskussionen über mehr Themen als man sich selber ausdenken könnte. Von der Physik des Segelns über die Reparatur von Sextanten, Segeltörns von Neuseeland bis Europa, Bekleidung, lagerfähige Nahrung, GPS-Systeme, Bootsmotoren, Reparaturen, Vor- und Nachteile einzelner Klassen, Eigenheiten einzelner Reviere bis zur Suche nach Crewmitgliedern reicht die Themenpalette. Es kann eben jeder mitteilen oder erfragen, was er möchte. In rec.boats.building geht es dann um Holzsorten, Bautechniken, Baupläne, Renovierung alter Schiffe, Behandlung von Oberflächen usw. Angebote und Nachfragen finden sich in rec.boats.marketplace. Die Spanne reicht von Yachten bis kleine Jollen und umfaßt auch Riggs, Segel und Zubehör: In New York wird ein Dieselgenerator gesucht, in Portugal ein 200 sq ft großer Spi, in Cambridge verkauft Mike Bees seinen International 14 GBR1331 für 6500 Pfund und seine International Moth GBR 3918 für 750 Pfund, weil er dem 18' hoffnungslos verfallen ist.

rec.boats.racing beschäftigt sich mit schnellem Segeln und Regatten. Es werden über Sinn, Unsinn und Interpretation einzelner Wettsegelbestimmungen diskutiert, fast täglich ausführlich die neuesten Ergebnisse, Ereignisse und lange Pressemitteilungen von den Americas Cup Ausscheidungen gepostet und genaue Positionen der Schiffe etc. des BOC Challenge Around Alone 1994-95 mitgeteilt. Es geht um die neuen Klassenbestimmungen der 14, die auch vollständig gepostet wurden, Techniken zum besseren Handling des Spinnakers in der J-24, Gewichtsanforderungen im Finn, Ergebnisse von Weltmeisterschaften der 420er und vieles mehr.

Eine andere Möglichkeit im Internet ist es, lokal Informationen bereitzuhalten, die allen Interessierten zugänglich ist. Derzeit besonders in Mode ist aber das sogenannte "Worldwide Web" (WWW), ein internationales Multimedia-Hypertextsystem. Beeindruckend hört sich dieses Wortungetüm ja an, aber weil die Idee sehr nett und die Bedienung sehr einfach sind, ist das derzeit der Renner. Hypertext heißt, daß in einem Text Verweise auf weitere Informationen eingebaut sind und das Computerprogramm,

mit dem man den Text ansieht, diesen Verweisen folgen kann. Der Benutzer braucht dazu nichts weiter zu tun, als den farbigen oder unterstrichenen Verweis mit der Maus oder sonstwie anzuwählen. Das Wort Multimedia beschreibt die Möglichkeit, nicht nur Text so anzubieten, sondern auch Bilder, kurze Videos, Ton und beim WWW auch andere Internetdienste wie News einige mehr. Das läßt sich nur so umständlich erklären. Tatsächlich ist das WWW aber so beliebt, weil es einige Programme gibt, die die Benutzung wirklich kinderleicht machen. Man bekommt schnell bunte Bilder (das beeindruckt), gerät vielleicht von den USA nach England, nach Deutschland, in die USA, in die Schweiz, ohne das so genau zu merken, und findet manchmal auch, wonach man sucht. Erfunden wurde das WWW als Arbeitserleichterung von Physikern, den hohen Datenverkehr erzeugen jetzt wohl private Nutzer.

Die WWW-Dokumente heißen übrigens "Page" oder "Homepage". Jedenfalls ist sehr viel interessantes Material verfügbar. Hier sollen nur einige Adressen für den Einstieg stehen. Zunächst ist da "Mark Rosenstein's Sailing Page" unter <http://community.bellcore.com/mbr/sailing-page.html>. Diese Seite ist sehr zu empfehlen. Der Betreiber versucht, alles aufzunehmen, was auf dem Netz über den Themenkreis Segeln vorhanden ist. Weitere Übersichten sind unter <http://www-engr.uvic.ca/~jlsmith/sailingindex.html> die "International Sailing Page", <http://akebono.stanford.edu/yahoo/Entertainment/Sports/Sailing/> ("Entertainment: Sports:Sailing") und etwas spezieller für Regatten das "Sailweb" unter <http://bongo.cc.utexas.edu/~dkern/sail.html>. In Europa gibt es den "Aladdin Sailing Index" unter <http://beta.aladdin.co.uk/sihe/> und "Ade's sailing page (Helsinki)" unter <http://www.helsinki.fi/~avnurmin/sail.html> zu nennen. Natürlich sind da noch viele speziellere Pages, etwa die "European 505 Class Homepage" in der Schweiz unter <http://www.ee.ethz.ch/~umrothac/505home.html>, die Seite "America's Cup On-Line" unter <http://www.ac95.org/> mit allem was man zum Americas Cup wissen will, der "Laser WWW Information Server" unter <http://www.law.indiana.edu/misc/laser.html> und wirklich vieles, vieles mehr. Nützlich sind übrigens neueste Satellitenfotos für die Beurteilung der Wetterentwicklung. Hier seien zum guten Schluß "Current Weather Maps/Movies" unter <http://rs560.cl.msu.edu/weather/> und die FTP-Adresse <ftp://cumulus.met.ed.ac.uk/images/jpeg> genannt.

geklaut von: Claus-Henning Solterbeck (aus dem WSCW-Kurier Nr. 87, Frühjahr 1995)

Auch in der 14 Szene wird das Netz immer beliebter. Für eine kurze Einführung fand ich deshalb den Artikel von Claus-Henning sehr geeignet. Gerade, wo ich die E-mail Adressen von mir bekannten 14 Seglern zusammenschreiben wollte, hat mir der gute Rand Arnold die Arbeit abgenommen und einmal sämtliche Fourteener im Netz aufgezählt. Hier seine letzte Mail:

Empfänger : STEEN

Absender : Rand@eworld.com

To: International 14 mailing list

Well we now have 97 members of this mailing list! Quite a bit more than the 3or four of us that were playing with the idea last January! I hope that you are all getting lots of useful, or at least entertaining information from this list, and I hope that it continues.

Here is the current list of folks on the list.

Rand Arnold, USA 1101

Rand Arnold, USA 1101, Howlett 1b - Rand@eWorld.com

James Beninghaus, USA 1061, Benedict VII - beninghaus@eWorld.com

Bruce Mewhinney, friend - DiosaYacht@eWorld.com

Eric Slosser, friend - slosser@apple.com

Tim Shannon, USA 1080, Bieker 1 - dwine@netcom.com

richard@volcano.demon.co.uk

bwb1@Lehigh.EDU

Jim Knapik - knapik@mdd.comm.mot.com

hchan@well.sf.ca.us

Andy Harrop, GBR 1320, Howlett 1b -

Andy_Harrop@hp8005.desk.hp.com

Ross Morrissey, friend - ross@geac.com

Jmhach@aol.com

Chris Hanke, crew - chrish@mti.sgi.com

Mark Adams, Skipper - maadam@aol.com

rosenlm@ec.ccmail.compuserve.com

Kevin Arnold, friend - IMLucid@eWorld.com

Chuck Skews, USA 1063, Benedict IV - Suzsamchuc@aol.com

Gerry Lampert, USA 1086, Cross III - 102132.3030@compuserve.com

Greg Mitchell, USA 1006, Benedict 1 - Gregory_J_Mitchell@ccm.ihk.intel.com

Chris Berarducci, crew USA 1061 -

Chris_Berarducci@Quickmail.Apple.com

Tom Wondolleck, USA 1082, Cross III - ????

Gale Lockwood, Kirk Arnt, USA ??, Cross III -
kirk@charm.physics.ucsb.edu

Paul Disario, USA 1065, Benedict VIII - PDISARIO@aol.com

P. J. Black, CAN 514 - pjblack@io.org

Chris Locke, friend - chris@igs.net

Kirk Twardowski, USA ??, Cross III - kirk@sei.com

Aaron Lee, USA ?? - Aaron_Lee@macmail7.lbl.gov

Sandra Lucas, Friend - Sandra_Lucas@hp8005.desk.hp.com

Warren Casey, Friend - WPCasey@aol.com

Solomon Marini - solomon@Glue.umd.edu

Michael Jones, USA ?? - SAILJAM@aol.com

Charles Crosby - cros-cp@fanella.ee.up.ac.za

Karen Evans, Tristan Nelson, GBR 1352, Howlett 1b -
KT@int14uk.demon.co.uk

Charles Orchard - ORCHARDC@QUCDN.QueensU.CA

William Beaver, friend - beaver@oasys.dt.navy.mil

Peter A Hayward, CAN 555, Bieker 1 - phayward@Sigma.NET

Gary Gremaux, USA 1038, Cross III -
Gary_Gremaux@wyattconsult.com

Debbie Barclift, crew - RTROW@aol.com

Adam May, GBR 1201 - awm194@soton.ac.uk

David McCreary, friend - dlm13@cornell.edu

Eric Arens, USA 1009, Kirby VII - JFA@xnet.ssl.berkeley.edu

Jesper Holst, DEN 2, Boerrresen - deif-udv@inet.uni-c.dk

Niels Heeser, DEN 10 - devitech@novi.auc.dk

Paul Galvez, USA 1074, Bieker 1 - SailSoFast@aol.com

Henning de Haas, DEN 2 - i9hdh@iproduct.auc.dk

Rick Mills, USA 1055 - pawickham@aol.com

Dick Johnson, Gossip Editor, UK Press and Publicity Officer, GBR
1269,
Howlett 1b, K 907, Buller Mk11 - dick@dickjot.demon.co.uk

Dick White, USA 1048 - WHITE@ami1.bwi.wec.com

Paul Bennett, wannabe! - bennep@rpi.edu

Ralf Meier, GER 3 - STEEN@freeway.shnet.org

Jon Bennett, USA ?? - jmbst48+@pitt.edu

John R. Williams, GBR 1291, Benedict VIII - jrwm@mari.co.uk

Michelle A. Lewis, crew, USA 1092, Cross III - mlewis@Goswick.com

Takashi Furugaki, JPN 84 - GEE02702@niftyserve.or.jp

Takashi Shimosato, JPN 79 -
shimosato.takashi@nsc-host.nsc.cae.ntt.jp

Kei Matsumoto - BXC05715@niftyserve.or.jp

Leben Wasio, JPN 84 - KGH05574@niftyserve.or.jp

Kouki Hayamuzu, JPN 85 - LDK05631@niftyserve.or.jp

Ryou Nishima, JPN 82 - SGZ02130@niftyserve.or.jp

Eric Colsmann, friend - EricColsm@AOL.com

Dave Ovington, GBR ?? - 100623.1425@compuserve.com

Chris Ratsey, friend - macsails@atlas.co.uk

Stephen Edmunds, AUS ?? - 100244.1560@compuserve.com

Gregory M. Buley, friend - gbuley@seas.gwu.edu

Jim Muir, crew, USA 1055 - jmuir@strata.com

Chris Bates, USA 1088, Bieker 1 - cbates@vnr.com

Peter (Snubby) Moor, AUS ?? - ebhs@ozemail.com.au

Paul Cronin - Pgcsail@aol.com

Myra Berkowitz, mom - myra@SIRIUS.COM

Tim Carter, friend - Radtim@aol.com

Thomas Besthorn, AUS ?? - thomas.besthorn@sap-ag.de

Jim Carrick, friend - jim_carrick@ccgate.apl.com

John Evans, friend - 74363.1632@compuserve.com

Gloria Yau, friend - yau@io.org

Michael Powers, friend - umtp@sunyt.edu

Charles Stanley, GBR 1340, Turner 1 -
DEBEERS.CMD@highfield.sprint.com

Brent Christensen, AUS ?? - bnchr1@giaeb.cc.monash.edu.au

Joel Truher, USA 1004, Benedeict 1 - truher@mojones.com

Greg Ades, US 761 - adesgr@fafb.af.mil

Stuart Saffer, one design - ssaffer@emerald.tufts.edu

Tim Ryschon, friend - ryschon@ibm.net

Sue Arnold, mom - sue_arnold@maillink.berkeley.edu

Mike Kadell, crew USA ?? - mkadell@atkc.com

dwood@netaccess.on.ca

Urs Wihlfahrt, friend - susific@w206zrz.zrz.tu-berlin.de

Martin Blum - footer14@eikon.regent.e-technik.tu-muenchen.de

Mike Coombes, GBR 1263 -
"NMPUK::COOMBES"@nmpost.nmp.nokia.com

Shane Hollis - shane.hollis@mcc.com.au

Luigi Ciccarone, ITA ?? - luigi.ciccarone@pubbliprom.inet.it

Baird Bardarson, USA 1081 - bbardarson@aol.com

Kristen and J.P. - westberg@unix.ubc.ca

Bob Ensor, wannabe! - jre@big.att.com

Jonathan Rogers, AUS ?? - 100355.556@compuserve.com

Patrick Macaulay, CAN 541, VP - Canadian Dinghy Association -
patrick_macaulay@VNET.IBM.COM

Jeff Ilgen - jeff.ilgen@unh.edu

art-ship@mail.hh.provi.de

Larry Craig, USA 1071, Bieker 1 - lcraig@msn.com

Not on mailing list

Stewart Martin, CAN 559 - stewart_martin@VNET.IBM.COM

Willi Powell - WilliP@eWorld.com

Ron Boehm, USA 1100, Howlett 1b - RJB-Exec@ABC-Clio.com

Es grüßt

Ralf Meier, GER 3 - STEEN@freeway.shnet.org

Vergleich von Jollen mit asymmetrischem Spi und Bugsprit

durchgeführt von der "YACHT" am 13.-15.10.95

	Rumpfgewicht	Gewicht komplett	Groß / Fock	Spi	Breite
BUZZ	99 kg	126 kg	12,85	17,40	1,90
ISO	105 kg	137 kg	14,30	18,80	1,75
ISO mit Wings	105 kg	155 kg	14,30	18,80	2,25
Laser 4000	114 kg	150 kg	14,70	17,10	1,95
B 14 E	77 kg	106 kg	17,50	20,00	2,00
BOSS	124 kg	163 kg	17,85	33,00	2,48
Laser 5000	136 kg	186 kg	20,80	30,00	2,48
Mach 2	137 kg	187 kg	23,00	28,00	2,48
1. Breite bei Booten mit verstellbaren Auslegern: auf mittlerer Stellung 2. Rumpfgewicht: Rumpf mit Bugsprit + Schoten u. Strecker 3. Gewicht komplett: Boot komplett incl. Segel					
<i>International Fourteen ab 11. 96</i>	<i>87 kg</i>	<i>ca 110 kg</i>	<i>18,58</i>	<i>∞</i>	<i>1,83</i>

Asymmetric Szene

Gestelle (B14)

Neuen Wind gibt es bei der Einheitsklasse der B14s. So war Deutschland Importeur Rod Simpsons Boot beim Finale 1 mit imposanten Gestellen zu bewundern. Allerdings sitzen hier Vorschoter und Steuermann auf den Gestellen. Dieses entspricht der Original Version aus Australien, der für den europäischen Markt kürzere Gestelle und ein Trapez spendiert wurde. Momentan wird überlegt, zu dieser Version auch in Europa zu wechseln. Sehr einheitsklassenmäßig!
Wer sich für die Größe der neuen Gestelle interessiert, braucht sich nur Würfel Boot zu ansehen.
Hier hinterließ Rod beim Anknutschen mit Brunhilde einen deutlichen Knutsch-fleck (abdruck).

noch mehr Einheitsklassen

Der im letzten Jahr vorgestellte Bull 700 wird nun ebenfalls von Topper vertreten und gebaut. Nach den Erfolgen auf der diesjährigen Cowes Week, wo die Schiffe aus Pressegründen zu viert gesegelt wurden, gefiel dieses so gut, daß man das Schiff um einen halben Meter länger baut, damit alle 4 an Bord Platz haben. Wer schon im Besitz eines alten, kurzen Bull's ist, hat nun die Gewißheit, einiges an Geld in den Sand gesetzt zu haben.

Laser 5000 Supercup zur Kieler Woche

In Gesprächen mit den Tommies auf der WM erfuhr ich, daß nicht nur das Flair der Kieler Woche für die zahlreich angetretenen Teilnehmer aus England gesorgt hatte, jeder Teilnehmer bekam zusätzlich noch seine Fahrkosten und Tagegeld bezahlt.

Die beiden eingeflogenen 18 foot Segler von Ella Bachee hatten allerdings ihre eigene Meinung zu den Segeleigenschaften des Laser 5000, sie ließen dem Schiff über Nacht einen Wasserliegeplatz, da ihnen das zu Wasser bringen zu mühsam war.

Tu(o)pper Party Damp

Zum Topper Euro Spektakel in Damp gab es nicht nur zufriedene Gesichter. Am Sonnabend ging Urs Wihlfahrt mit seinem 470-Stammstewermann Markus bei böigem Wind zum Boss- Probesegeeln. Bei einer Kenterung fiel Urs so unglücklich vom Gestell gegen die Bordwand, daß er sich bei dieser Aktion den Meniskus anriß. Da die beiden sich normalerweise auf dem Wasser nicht so ungeschickt anstellen, bleibt nur zu mutmaßen, was einem Otto Normalsegler mit voll ausgefahrenen Gestellen passiert. Merke, je weiter man draußen steht, desto mehr fährt man auch Karussell.

Viel für's Geld - Yacht Test Laser 5000 - Boss

Beim Verwiegen der Boote für den diesjährigen Einheitsklassen-Asymetric-Test der Yacht kam es heraus. Sowohl der Laser 5000, als auch der Boss kamen komplett aufgebaut (ohne Blei und ohne Wasser) beide auf ca. 160 Kg. Mit dem neuen Gewicht kommen wir auf ca. 110 Kg komplett aufgebaut, und können so noch 3 Bierkästen Trimmgewicht mitnehmen, um in diese Regionen zu kommen.

18 Footer in Kiel ?

Diversere bekannte und unbekannt Segler in Kiel planen ein 18' Projekt im großen Stil mit mehreren Booten. Diese fahren im Moment aber noch in den Wassergräben der Luftschlösser.

Moister der Moister

Keiner weiß, wie er es geschafft hat, aber es ist wahr: Olliver Voß und Chris Holscher werden als Deutscher Simpson Bug Gewinner auf der Alster in den Kampf der Meisterschaft der Meister der Yacht einziehen.
Falsch dagegen ist, daß Olli als japanischer Nationalheld gilt, da er für den ersten Sieg in der Geschichte der japanischen Fourteens sorgte ...

Ralf

World Council Treffen zur WM in Kopenhagen - Neue Regeln

Zur WM in Vallengbaek fand an 2 Tagen das offene World Council mit lebhafter Beteiligung aus Deutschland statt. Es war die internationalste Konferenz in der 14 Geschichte erstmalig mit Teilnehmern aus Frankreich, der Schweiz, Italien und Österreich. Auch wenn es in Einzelpunkten Meinungsunterschiede gab, herrschte insgesamt eine positive Stimmung. Die wichtigsten Entscheidungen sind wie folgt:

1. RULE PACKAGE

Die neuen Regeländerungen sind einstimmig angenommen worden (auch Kanada).

Die neuen Regeln treten ab 1.1. 1996 in Kraft, vorausgesetzt die IYRU bestätigt die Regeländerungen auf ihrer Novembersitzung (wovon auszugehen ist).

Leider ist mir bei der Übersetzung ein Verständnisfehler unterlaufen. Die 1991 beschlossene Gewichtsreduzierung wird unabhängig von den nun beschlossenen Regeländerungen durchgeführt -> 81.4 Kg (180lbs) Rumpfgewicht ab 1996. Da wir unter anderen Voraussetzungen abgestimmt haben, bleibt eine Option, zur Euro 1996 mit 86 Kg zu segeln. England und Dänemark werden ihre Mitglieder fragen, mit welchem Rumpfgewicht dort gesegelt werden soll.

2. RÜSSELHALTER

Um den Australiern noch mehr entgegenzukommen, wurde zusätzlich ein Rohr zur Spinnakerbaumaufnahme von 90cm Länge vorm Bug erlaubt. Einige Australier fahren den Spibaum mitschiffs und können ihn so nur bis auf diese 90cm einziehen. Im Gegenzug muß der Spinnakerbaum nur noch bis auf 90cm (vorher 30) an der Kreuz eingefahren werden. Unbenommen davon bleibt der Fockausleger mit 30cm Abstand zum Steven !!!

3. EIN NEUER NAME

Um sich dem zeitgemäßen Sprachgebrauch anzupassen wird unser Name um das 'Foot Dinghy' gekürzt, ab sofort heißt es nur noch: The International 14 - Class.

4. EIN WUNDER IST GESCHEHEN

Was in der Vergangenheit zu wahren Glaubenskriegen geführt hat, wurde in Kopenhagen von den Amerikanern vorgeschlagen und kurz bestätigt: in Zukunft wird es nur noch metrische Maße geben!

5. AMALGATION

Hat nichts mit Zahnfüllungen zu tun ... gemeint ist Zusammenführung mit den Australiern und Neuseeländern. Bis zum Stichtag 1.1. 1999 müssen alle ihre Boote unseren Regeln entsprechen, für die Zeit bis dahin gelten Übergangsregelungen.

6. ÄMTER

In Zukunft wird sich der englische Kassenwart Andy Penman um die Finanzen der Weltvereinigung kümmern, Tom und Jeremy sind in ihren Ämtern bestätigt worden.

7. WELTMEISTERSCHAFT 1997

Die Weltmeisterschaft 1997 findet in San Francisco statt. Die Individual wird auf dem (windigen) Kurs vor der Skyline gesegelt, die Team WM auf einer ruhigeren Bahn. Das Rumpfgewicht für die WM beträgt 81,4Kg. Die Australier und Neuseeländer sind zu dieser WM herzlich eingeladen, können an der eigentlichen WM nur teilnehmen, wenn sie dieses Gewicht erfüllen. Alternativ wird eine offene Veranstaltung angeboten, an der Boote teilnehmen können, die nicht die Gewichtsbestimmungen erfüllen.

8. OLYMPIA 2000

Es wurde vereinbart, daß für die Olympiade 2000 wieder eine Olympiakampagne gestartet wird, um die Klasse im Gespräch zu behalten. Diese Kampagne wird aber mit begrenztem Einsatz durchgeführt, es ist auch nicht mit einer Nominierung zu rechnen.

9. REGULARIEN

Die in Kopenhagen neu dazugekommenen Regeländerungen bedürfen der Zustimmung der nationalen Klassenvereinigungen. Um die Vorgehensweise zu vereinfachen, werden wir folgende Prozedur durchführen: wer gegen die neu dazugekommenen Regeln aus den Punkten 3 oder 4 Einwände hat, möge mir diese bis spätestens 1.12. 95 schriftlich anzeigen. Ansonsten werde ich weitergeben, daß Deutschland mit den neuen Regeln einverstanden ist.

Ralf

Manni-Geschichten

In letzter Zeit ist es vermehrt zu einer Verwässerung des 'Manni' Begriffes gekommen, weshalb in diesem Artikel einmal eine klare Unterscheidung der existierenden und nicht mehr existierenden Spezies aufgezählt werden soll.

Also:

der wahre Manni:

begnadeter Mau-Mau Spieler aus Schanzenberg (Kreismeister Kreis Stormarn), fährt legendären Kadett mit Sonderlackierung gelb und stilvollem kackbraunen Interieur. Bevorzugt den Mittelkurs.

der falsche Manni:

Tequila Kampfrinker aus Hamburg, der immer wieder durch sein bescheidenes, stilles Wesen auffällt. Er bevorzugt VW Polo in undefinierbarer Farbe mit ordentlich Watt für die Mücke, das Auto ist leider nur mittelstrecken geeignet (zum Walchensee zu weit, zum Kaufmann zu kurz).

Legendär sind seine Geschichten aus der Reihe 'Ich alleine im Kampf gegen die Engländer'.

beide sind auf keine Fall zu verwechseln mit

Mannes:

Ruder- und Schwertversand aus Mittenwald mit längeren Lieferzeiten.

und keinesfalls mit

die Manni ♀ (?):

auch sie existiert, zeichnet sich durch lange blonde Haare, überlegene Kochkünste und unerschöpflichen Vorrat an versauten Witzen aus (ich hab nur mit Bauern und Seglern zu tun).

Es handelt sich um unsere Kassenwärtin Dorothee, die auch unter diesem Arbeitstitel lief.

Der Anlaß war ein Necken des Sozialpartners 'na Holsti' aus dem dann die Retourkutsche kam: 'Na Manni'.

Trotz der Belastung, ebenfalls der Manni Spezi zugeordnet zu sein, trug sie bis zu diesem Jahr ihr Schicksal mit Fassung. Durch den geschickten Schachzug der Eheschließung und Namensänderung gelang es ihr, die Mitgliedschaft bei den Mannis aufzukündigen.

Da ich als Trauzeugen zu dieser Veranstaltung aufgestellt wurde, und den Wimpel- falsch Ringetausch mitbezeugen durfte, möchte ich im weiteren noch einmal die Eckpunkte der Segelkarriere von **Manni ♀** noch einmal in Erinnerung rufen:

um 1984:

Entgegen brüderlicher Vorausagen ('die kricht nie einen ab') lernt **Manni ♀** den Surfer Martin H. kennen. Die weiteren gemeinsamen Wochenendaktivitäten beschränken sich auf Power Jibe üben (Martin) und Steine und Muscheln (**Manni ♀**) am Strand von Noer (Eckernförder Bucht).

bald danach:

Ein Boot muß her! Es wird ein gebrauchter 420er gekauft und die Eckernförder Bucht unsicher gemacht.

darauf:

Martin und **Manni ♀** (im weiteren als M & M bezeichnet) unternehmen Touren bis nach Eckernförde hinein. Es wird allerdings noch neben dem Hafen auf den Strand gefahren und das Boot mittels einer mitgeführten aufblasbaren Wurst den Strand hoch gezogen.

Steigerung:

M & M fahren bis in den Hafen und fahren dort Anlegermanöver unter Segeln.

zum Wettkampf:

M & M geraten in den Einzugsbereich der Talentschmiede Wassersportclub Wittensee, und trainieren jetzt mit Spitzenseglern wie Stammerjohann, Bernt und Drewes zusammen.

Irgendwann stellen sich auch Regattaerfolge ein, bis der 420er anfängt langweilig zu werden.

Testwochenende 1992:

Die Bekanntschaft mit der Kieler Fourteen Szene lockt M & M zum Testwochenende an den Wittensee. Nachdem Martin eine nasse Probefahrt mit Carsten unternimmt, schließt **Manni ♀** das Kapitel 14 für sich ab und setzt sich auf den Steg zum Zuschauen. Mit allen Überredungskünsten bekomme ich sie dazu, eine Runde mit mir zu drehen.

Während sie an der Kreuz noch gefaßt ist, geht raumschots das Kreischen beim Einfall der ersten Bö los: 'das ist ja wie Wasserkifahren! Wie willst Du denn bloß bremsen!'

Pfingsten 1992:

Manni ♀ wird für eine Trainingsfahrt mit Lucinda angeworben. Bei kräftigem Ostwind legt sich Lucinda in der Hafenausfahrt auf die Seite, meine letzten 'Fock auf, Fock auf' Rufe verstimmen ungehört und wir kentern direkt in der Hafenausfahrt. Dieses ist in Schilksee besonders bei Ostwind eine ungünstige Stelle und wir sehen zu, daß wir schnell weiter kommen. Später

werde ich aufgeklärt, daß meine Anweisung aufgrund mangelhafter Grammatik (Subjekt, Prädikat, Objekt) nicht ausgeführt werden konnten, da **Manni** ♀ nicht recht klar war, daß sie gemeint war. Später auf dem Weg zur Bahn Charlie frischt der Wind erheblich auf, der Rückweg unter Spi geriet zum heißen Ritt. Glücklicherweise fierte **Manni** ♀ den Spi immer etwas auf, als ich hinten mit Standschwierigkeiten und Strömungsabrissen zu kämpfen hatte. So konnte ich die brenzlichen Situationen recht gut kaschieren.

Infiziert:

Holsti wird überstimmt, Zirkus Sarasini (G-104) wird von 4t gekauft.

Dämpfer:

In einer Gewitterbö wird der Mast auf 420er Format gestutzt. Trotzdem kein Grund, die Klasse aufzugeben.

Steigerung:

Segelschule Jess wird käuflich erworben. Sofort geht's auf die schwarze Piste: ablegen in LeLavandou auf Legerwall.

Supercup Oure 1993, aber hallo:

Nach 4 Wettfahrten am Sonnabend bei fast Flaute und absoluter Flaute am Sonntag können M & M diesen Supercup für sich entscheiden. Durch den liegengelassenen Baum bleibt von dieser Regatta ein fader Beigeschmack für mich.

Kiel Supercup 1993:

Im Fernsehinterview verkündigt **Manni** ♀, daß so'n Kerl doch nicht so schlecht zum Mitsegeln ist (hilfreich in Streßsituationen). Der Supercup bringt außer einem Tagessieg viele Schwimmeinlagen für die beiden. Martin zeigt den filmetechnisch festgehaltenen Abgang mit halber Drehung.

Kiel Supercup 1994:

Kein Wintertraining - kein Bock auf Supercup. Urs muß ran. Dafür wird lieber mit Zeb (Elliot) der Boss getestet. Ist das Thema Supercup gestorben.

Alborg 1995:

Dank gut funktionierendem Kühlsystem können M & M in sämtliche Supercup Wettfahrten eingreifen. Besonders in Erinnerung ist mir die Szene, als sie im Doppelsteher raumschots bei uns in Luv drüberfahren - verkehrte Welt.

Kiel Supercup 1995:

Es ballert aus allen ungünstigen Rohren. Normalerweise müßte **Manni** ♀ an Land stehen, um Martin zu anderen Dingen als Segeln zu überreden. Stattdessen steht sie oben auf der Liste.

Schön anzusehen, so aus der Entfernung. Ich hör mich auf zu wundern, und laß mir den Supercup Trick erklären.

Vejle 1995:

Zu wenig Wind für **Manni** ♀. Martin muß mit anderen Flautenspezies wie C. H. aus Kiel vorlieb nehmen. Ich wende erfolgreich den Supercup Trick an.

LeLavandou 1996

Welch mißlungener Urlaub! Die ganze Woche kein Wind, und an dem einzigen Tag mit Wind können die beiden nicht Segeln, da die Bucht von durchgeenterten Fiven bzw. Fivenwracks blockiert wird. Auch die Berge reizen nicht mehr, da der Fahrradtacho nur an wenigen Stellen der Abfahrten die 100KM/h Marke überschreitet.

Sommer 1996

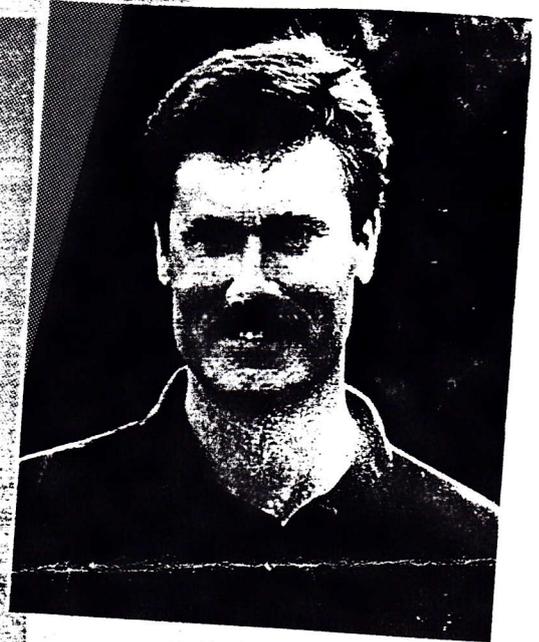
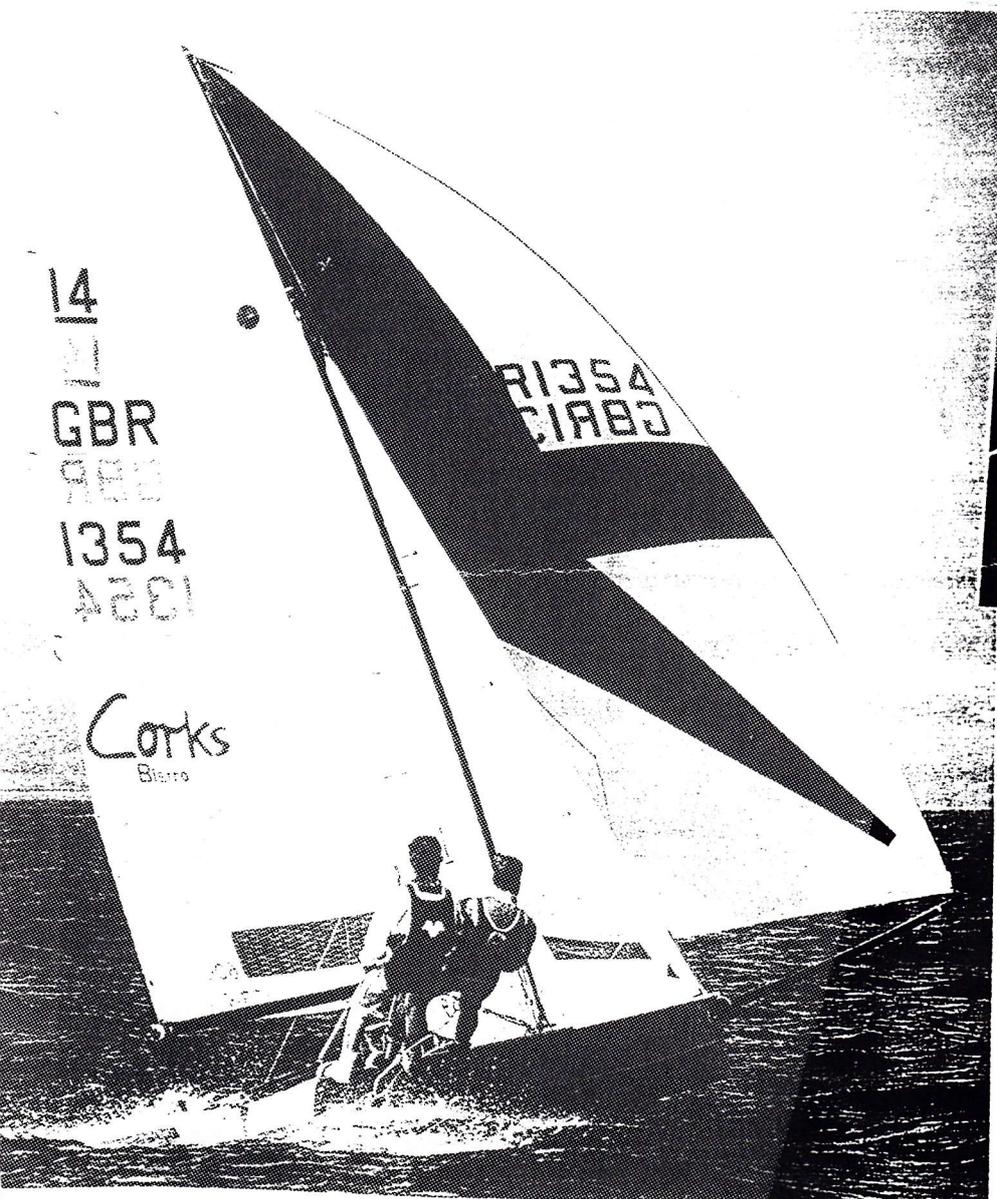
Und so schließt sich der Kreis, wieder Muscheln sammeln in Noer.

Der Hovlett wird zu einem dekorativen Stiefmütterchen Beet umgewandelt, die Fahrradteile finden ihre Weiterverwertung in einem Bollerwagen für's Surfbrett.

So denn ma' Tschüß Jungs, ich muß los ...

(Verfasser bevorzugt VW Bus mit mannimäßiger Grundausstattung: verbreiterte Außenspiegel, getönte Scheiben, extra Kühlergrill und Getränkehalter

DINGHY FORUM



Fresh from his success at POW Week we asked Chris Sidey to pen his views on the rule changes proposed for the International Fourteen Fleet...

Photo - Sandra Lucas

Proposed rule changes

FOR THOSE OF YOU outside the International Fourteen fleet who have heard the whisperings and are waiting to see if all the rumours are true, yes, there is a proposal to change the rules to make the boats go faster still. Subject to final approval the proposed package is destined for January '96 so that the development can begin in earnest. So far only certain aspects of the new rig have been tested.

Proposed basic changes

- ◆ Increase the rig height by 2ft 6 to 25ft
- ◆ Increase the sail area by 10sq ft to 200sq ft
- ◆ Make the spinnaker size unlimited
- ◆ Increase hull width by 6in, to 6ft
- ◆ Add a jib tack prodder a maximum of 12 inches long
- ◆ Reduce the weight from 190lb to 165lb by January 1999
- ◆ Amend the deck and interior rule to reduce the design and building costs

Class charter to develop

THE INTERNATIONAL FOURTEEN has always been at the forefront of innovation in the Dinghy world. Reading the History of the Class, the Fourteens were the first to develop wood centreboards and the trapeze harness, which led to the dinghy revolution of trapeze boats in the '60s. Now in the '90s we see another revolution again catalysed by the Fourteen. The fleet has always attracted people who have had the competitive edge and flair that

ensures that everyone tries to get the best possible speed out of their boat within the constraints of the rules.

There have been no major rule changes in the class since the twin trapeze was introduced closely followed by the asymmetric and the fully battened main. This prompted hull modification within the rules to cope with the additional stresses as well as a gradual weight reduction program which started in 1995. Over the last few years the main improvements have been the materials used. A common misconception that carbon-fibre is an expensive luxury has been proved wrong as its durability is unmatched. Should a carbon product break, it can be repaired with no loss of performance (insurance companies please note).

A positive step

WORLD WIDE there are several 14ft fleets basically split by hemisphere – the International Fourteen in the Northern and the 14ft Skiff in the Southern. The proposed rules bring the two fleets closer together with the prospects of competing with the Antipodeans on a level footing – something which they themselves are

looking forward to. History has shown that periodic change has proved beneficial to the class keeping its leading edge in technology and being the most exciting and challenging boat to sail.

The new rules are less complex and therefore this opens the field up again for a free flow of new ideas to make us go faster still. Each rule combination has its optimum, and the current rules had about reached that – this opens the scope again to harness more power with the new technologies available. Classes must always be concerned about their secondhand market as this provides a source of new blood coming into the fleet and with it new ideas. The proposed changes are not so radical that the existing hulls become obsolete over night. Many of the boats are capable of being adapted and the new optimum design will evolve as it has done in the past. Also, many of the carbon masts currently in use on the circuit can be increased in height with a few modifications.

Achieving the ultimate

NO MATTER what class or what rules you are currently using, most racers are keen

to really exploit their rules for ultimate speed. This cannot be done without good boat preparation and teamwork.

The costs involved in travelling to, and participating in, championships these days mean that you must eliminate, as much as possible, any unnecessary gear failure and subsequent retirements. The easiest way of dealing with this, in my view, is that whilst de-rigging at the end of a weekend's racing you do a quick inspection, making a pencil note of any improvements or repairs. If anything looks suspect, change it – the cost will be less in the long run. The list stays short, the task less daunting and retirements less frequent. All the systems need to run smoothly and effortlessly across the wind range.

Fourteens are very unforgiving boats, therefore any teething troubles ignored on the shore can lead to catastrophic problems on the water.

It is very important to have confidence in your boat's ability to get around the course in one piece. Gybe drops on mark roundings, for example, are made interesting in rough conditions if spinnaker downhauls go under the bow, because they are too long, or bowsprits stay out, or the kite refuses to leave the top of the mast. We've all been there, done that...

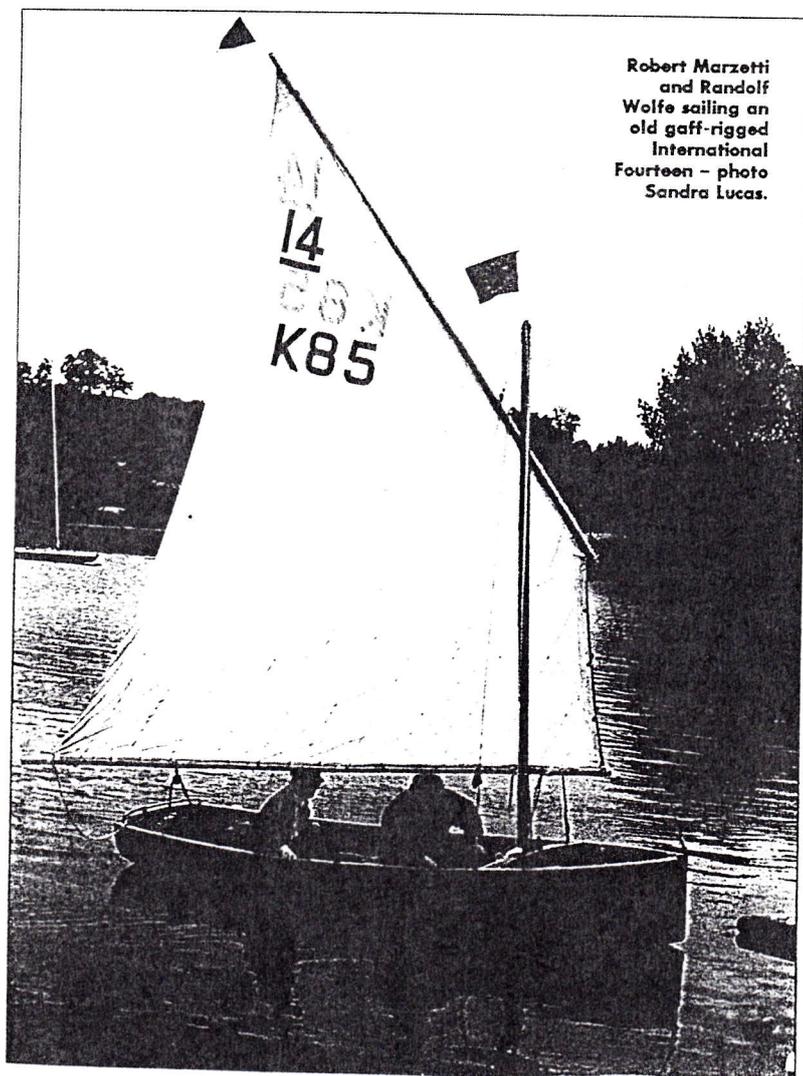
Teamwork requires an almost telepathic relationship between the helmsman and crew to the extent that every action in the boat is automatic. Having an excellent crew like Andy Rice, who is able to provide constant feedback allows me to concentrate on sailing the boat to its optimum. Our practice sessions usually take place in the choppy conditions of the Solent where we constantly rehearse set routines to keep the telepathy alive.

Gear currently used

Hull and foils – Turner
Mast and boom – Roger Angell
Sails – Hyde
Crew weight – 25 stone

Chris Sidey

Chris started sailing at the relatively late age of 17 in Mirrors at IPCYC (Iver) a small lake in Buckinghamshire. During his time in the class he won several championships and finished third in the worlds in Australia. He then moved into other classes achieving a second in the Miracle nationals, regular top ten placings in the Enterprise class and a 10th at WOW (Weymouth Olympic Week) in the 470. He spent a short time in Fireballs before moving into the International Fourteens where he has to date won a number of open meetings, is current European champion and won POW Week at the end of June.



Robert Marzetti
and Randolph
Wolfe sailing an
old gaff-rigged
International
Fourteen – photo
Sandra Lucas.

Mitgliederliste Stand 15.11.1995

Boot	Vorname	Name	Straße	PLZ	Ort
	Robert	Asbeck	Wrangelstr. 51	24105	Kiel
x	Denis	Authier	Joseph-Maria-Lutz-Anger 28	81737	München
x	Michael	Becker	Lehenweg 21	83734	Hausham/Obb.
x	Rolf	Beyer	Eichhofstr. 21	24116	Kiel
x	Martin	Blum	Lilienstr. 51	85591	Vaterstetten
	Felix	Büchner	Schulstr. 42	80634	München
x	Jürgen	Bütow	Südstr. 17	74321	Bietigheim-Bissingen
	Jan	Christiansen	Schillerstr. 12	24116	Kiel
x	Jean-Paul	Dicks	c/o Prinzenhof, Wemberstr. 37	47623	Kevelaer
x	Armin	Dorst	Kaulbachstr. 61	80539	München
	Hauke	Drengenberg	Felix-Mendelssohn-Str. 33	24768	Rendsburg
	Thorsten	Drewes	Bystedredder 16	24340	Eckernförde
x	Tim	Eggers	Königsberger Ring 104	24376	Kappeln
x	Jörn	Erdmann	von Stauffenbergweg 8	24880	Wedel/Holst.
x	Björn	Frasch	Kulenwisch 49	22339	Hamburg
	Hartwig	Friederichs	Bockhorst 72	22589	Hamburg
x	Werner	Gieser	Werderstr. 68	69120	Heidelberg
	Tom	Gosch	Am Ehrenhain 30	24768	Rendsburg
x	Christoph	Hagenmeyer	Kellersgartenstr. 19	86919	Utting
	Carsten	Hammer	Hanssenstr. 1a	24106	Kiel
	Rolf	Hansen	Bremerstr. 10	24118	Kiel
	Stephan	Heim	c/o von Rekowski, An der Gienicke 13	04509	Zwochau
	Christian	Henjes	Dorotheenstr. 133	22299	Hamburg
x	Niels Oliver	Heyne	Rudolf Höcknerstr. 3	22880	Wedel
	Chris	Holscher	Goethestr. 30	24116	Kiel
	Dorothee	Holste	Hasselkamp 113	24119	Kronshagen
x	Martin	Holste	Hasselkamp 113	24119	Kronshagen
x	Peter	Humpel	Vagenerstr. 11	83063	Bruckmühl
x	Holger	Jess	Birkensee	24340	Eckernförde
	Matthias	Jetschke			Bremen
x	Andreas	John	Gerade Straße 18	21244	Buchholz/Nordheide
	Helmut	Jordan	Deisenhofener Str. 21	81539	München
x	Peter	Leicht	Vogelhüttendeich 76	21107	Hamburg
x	Dieter	Leptien	Ahlmannstr. 8	24118	Kiel
x	Elfi	Littmann	Frickestr. 58	20251	Hamburg
xx	Mario	Mannes	Am Ländbach 24	82481	Mittenwald
x	Ralf	Meier	Lüdemannstr. 44	24114	Kiel
	Bernd	Mende	Flurstr. 45	40855	Ratingen
x	Gerd	Müller	Zähringerstr. 27	69115	Heidelberg
	Oliver	Peter	Hinschenrehm 30	22415	Hamburg
x	Ulf	Pleißmann	Jahnstr. 10	21680	Stade
x	Steffen	Pöhlmann	Neureutherstraße 33	80798	München
	Roland	Prehls	Kolm 5	24340	Eckernförde
	Benjamin	Rohde	Ried 1a	83134	Prutting
x	Peter	Roocks	Lindenstr. 84	23558	Lübeck
x	Dirk	Rother	Stadtfeldkamp 9	24114	Kiel
	Jens	Rüter	Große Burgstraße 20	23552	Lübeck
	Arne	Semken	Wahmstr. 58	23552	Lübeck
	Martin	Voß	Am Hang 21	24113	Molfsee
x	Oliver	Voß	Papenkamp 21	24114	Kiel
	Jens	Weishaupt	Auf dem hohen Ufer 72		Bremen
	Urs	Wihlfahrt	Bartningallee 11	10557	Berlin
	Christian	Wolf	Wallstr. 31	67547	Worms
	Bernd	Zeiger	Schauenburgerstr. 37	24105	Kiel

Int 14s at Lake Garda

Sunshine, lots of wind and great pizza greeted the International Fourteens for the Riva Cup at Lake Garda at the end of May. The racing was very close with three of the British boats, and one Swiss, showing really good speed when it was above Force 4. Below this some Germans were also on the pace.

On the first day those who were not used to Garda were worried that the wind would not materialise, but half an hour before the start a Force 5-6 arrived. This made for exciting sailing, with stability on the downwind legs being particularly important. The first four boats headed into the cliffs on the first run to pick up the extra wind that these generated, only to capsize on the gybe. This meant that the race was effectively restarted at the leeward mark. Roddy Bridge and Adam Goodchild, and Peter Bagwell and Nigel Westlake showed excellent speed to take first and second respectively.

In the second race Bridge led round the first mark closely followed by Julian Pearson and James Storey, only to go too close to the cliffs again and capsize. He then recovered to fourth place up the next beat and watched Pearson capsize spectacularly on the run when the elastic holding the rudder on failed. Bagwell won the race, followed by Everest, Bridge, and a damp Pearson.

The second day's racing was held in slightly less wind but still with extreme gusts coming off the cliffs. Pearson rounded first, with the whole fleet close behind him. He managed to sail away leaving Andrew Gasser and Phillip Kaenzig (Switzerland) to battle it out with Bridge for second placed. Gasser and Kaenzig triumphed.

The second race was an exact copy of the first, until Pearson decided to play conservative and take the asymmetric down on a windy close reach. The wind then abated allowing first Bridge, and then Gasser through.

The third day dawned overcast with the wind on the lake patchy, only occasionally reaching Force 3. All the leading boats, Bridge, Bagwell, and Pearson headed for the cliffs, only to find a large hole, allowing some German boats to take a comfortable lead. Bridge and Bagwell set off in hot pursuit, while Pearson managed to find the same hole on the run. Bagwell made it through to first, with Bridge second.

Entering the last race, Bridge and Goodchild had a one point lead over Bagwell and Westlake, with Pearson and Storey two points further behind. First off the line was Bagwell, followed by Bridge then Pearson. Pearson overtook Bridge halfway up the first beat, and by the windward mark had managed to put two boats between them. This position remained the same until the last beat where Bridge overtook Pearson and closed right up on Bagwell, who he overtook on the gybe for the finish, giving Bridge the regatta.

It was nice to see the British boats being pushed by the new fleets on the continent, and also to see a French team for the first time. The worlds in Denmark look like being a tough regatta.

Overall Results: 1st Roddy Bridge and Adam Goodchild, 2nd Peter Bagwell and Nigel Westlake, 3rd Julian Pearson and James Storey, 4th Andrew Gasser and Phillip Kaenzig (Switzerland).

Riva Cup am Gardasee

Der drittbeste deutsche Teilnehmer in der 1. Wettfahrt und somit der Berichtschreiber ist an Hand der Ergebnisliste leider nicht zu ermitteln. Daher versuche ich mit besagter Liste, einem Yachts & Yachting-Artikel und meiner Erinnerung ausgestattet, etwas zu Papier zu bringen.

Mit 4 oder 5 Crews, je nachdem wie man Denis, den Präsidenten der französischen 14 Vereinigung, rechnet, stellten wir nach den Engländern das zweitstärkste Kontingent des 18 Boote starken Feldes. Dabei konnten wir die Mannes Brüder noch in letzter Minute davon überzeugen, mit ihrem 14 und nicht mit ihrer Dyas an den Start zu gehen. Von der italienischen Flotte traute sich leider keiner aufs Wasser.

An 3 Tagen wurden 6 Wettfahrten mit Trapezkurs gesegelt. Der Wind nahm bei 6 Bf beginnend kontinuierlich jeden Tag um 1 Bf ab. Wir teilten uns mit den 505ern die "inner loop", während die Korsare und Dyas auf der "outer loop" mehr vor Torbole regattierten. Die "inner loop" am Felsen bekommt bekanntlich mehr Wind ab, was auf der Kreuz zu knackigen Wendemanövern und auf dem Vorwindkurs zu dramatischen Halseaktionen vor dem Felsmassiv führt.

Roddy Bridge und Adam Goodchild waren mit ihren Batt-Segeln an einem Claridge-Carbonmast über 4 Bf eindeutig die Schnellsten und gewannen die Regatta verdient.

Von deutscher Seite gibt es zu berichten, daß die Mannes Brüder an der Kreuz recht flott unterwegs waren. Leider zeigte ihr Mast zu oft in die falsche Richtung. Auf ihrer Dyas wäre es sicher eine gemütlichere Regatta geworden. Mit Platz 5 am 3. Tag gelang ihnen aber die beste deutsche Einzelplatzierung. Wir selbst hatten an Kreuz mal wieder Geschwindigkeitsprobleme. Nur auf der Startkreuz der 5. Wettfahrt konnten wir mal ganz vorne mitmischen. Schlecht gesegelte Spikurse warfen uns aber wieder zurück. Gezählt wird halt erst im Ziel. Martin und Petra bekamen die Sache im Laufe der Serie immer besser in den Griff, ebenso Denis und Max sowie Gerd und Michael. Die beiden letztgenannten Crews hatten jedoch mit dem knappen 15 Minuten Zeitlimit zu kämpfen, zumal vorne mächtig Gas gegeben wurde.

Andi Gasser und Philipp Kaenzig waren mit Gesamtplatz 4 die "besten nicht Engländer".

Das obligatorische Regattaessen fand am Freitagabend statt. Als Ausgleich für das spärliche Mahl gab es Bier und Wein in Hülle und Fülle. Die sich abzeichnende Essensschlacht konnte durch das entschlossene Eingreifen der italienischen "Clubwächter" knapp verhindert werden.

Insgesamt ein Super-Regatta, die eigentlich eine bessere Beteiligung verdient. Schade, daß aus Norddeutschland niemand den zugegebenermaßen langen Weg an den Gardasee gefunden hat. Die Engländer hatten sich eine größere Beteiligung vom Kontinent erhofft. Trotzdem haben sie die Hotelzimmer für nächstes Jahr schon wieder gebucht.

GER 5



FRAGLIA DELLA VELA * RIVA DEL GARDA
 RIVA CUP * 25 - 28 MAGGIO 1995
 CLASSE I N T. 1 4 F O O T

CLASSIFICA GENERALE CON UNO SCARTO DEFINITIVA

Vel.	Equipaggio	Zona	Club	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	TOT.PTS.	Note
1355	BRIDGE RODDY GOODCHILD ADAM		ITCHENOR SAILING CLUB	1	3	3	1	2	1	7.25	
1339	BAGWELL PETER WESTLAKE NIGEL		BEER S.C.	2	1	6	4	1	2	9.50	
1331	PEARSON J.A.C. STOREY JAMES		QUEEN MARY SAILING CLUB	5	4	1	3	3	6	15.75	
8	GASSER ANDRES KAENZIG PHILIPP		ZYC	4	5	2	2	11	4	17.00	
1343	EVEREST CLIVE YATES TIM		BVSC	3	2	7	5	8	3	20.00	
1342	MCDANELL PHILIP WALKER DOUG		ITCHENOR SAILING CLUB	9	9	4	6	6	9	34.00	
5	GIESER WERNER HEIM STEPHAN		WHV	7	7	9	7	7	8	36.00	
2	BRUNNER PIETER SCHIESS BOEBBIE		SCC	6	6	10	12	DSQ	5	39.00	
1329	GATEHOUSE EDDIE MORAY GRAY		CHICHESTER YACHT CLUB	RET	DNC	5	10	4	7	45.00	
1341	RAVENHILL PAUL J. GOSLING CAROLINE		OXFORD SAILING CLUB	8	8	RET	8	12	11	47.00	
4	KUEHNE RUDOLF MUELLER JOSCHNA		RVB	10	DNF	8	9	10	12	49.00	
70	ABBATTIELLO GREGOR BEGUIN CHRISTOPHE		LA MATELOTE	11	DNC	12	13	14	13	63.00	
1313	DAWBER BILL CULPITT STEVE		DELL QUAY SAILING CLUB	RET	DNC	11	11	9	15	65.00	
99	MANNES HANS PETER MANNES MARIO		SWs	DNC	DNC	13	DNC	5	10	66.00	
13	BLUM MARTIN THUEMLER PETRA		LYCC	RET	DNC	DNC	14	13	14	79.00	
1227	LEWIN ALEX LESLIE ANDY		ISLE OF MAN YC	DNC	DNC	DNC	15	DNC	DNC	91.00	
1	AUTHIER DENIS HIRR MAX		SGU/CYS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	95.00	
19	MUELLER GERHARD WEIRICH MICHAEL		WHV HEIDELBERG	RET	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	95.00	

14 INT. FOOT Percorso: Olimpico Punteggio di minima Cod.Classe: Cod.Manifestazione:15 Cod.Progr.:
 -05-95 Ora: 19:17 Presidente di Giuria: MENONI GIANPIERO Tesserà FIV :

Protokoll der Jahreshauptversammlung der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung vom 28.10.1995

Beginn: 20.30h

Protokollführerin: Susanne Wrede

1.

Der 1. Vorsitzende Jens Rüter begrüßte die anwesenden ca. 18 Mitglieder und ca. 5 Gäste.

Er stellte fest, daß die Mitgliederversammlung form- und fristgerecht einberufen wurde.
Von Seiten der Mitglieder aus gab es keine Änderungen zur vorgesehenen Tagesordnung.

2.

Der 1. Vorsitzende Jens Rüter berichtete, daß er aus beruflichen Gründen sein Amt in diesem Jahr nicht mehr in vollem Maß wahrnehmen konnte und daß er nicht wieder für das Amt des 1. Vorsitzenden zur Verfügung stehen würde. Deswegen gab der 2. Vorsitzende Ralf Meier einen kurzen Rückblick über die Saison 1995:

- Testwochenende Nord

Das Testwochenende Nord hat keine neuen Mitglieder in die Klasse gebracht. Ralf Meier stellte dar, daß man im Norden der Meinung sei, daß Aufwand und Nutzen eines zentralen Testwochenendes nicht im Verhältnis stünden und daß man deshalb 1996 auf ein zentrales Testwochenende verzichten sollte.

- Kieler Woche Supercup

Insbesondere Dank der Bemühungen von Oliver Voß und Hartwig Friederichs gelang es in diesem Jahr, mit einem Supercup an der Kieler Woche präsent zu sein.

Die Veranstaltung war ein großer Erfolg für die Klasse.

- Weltmeisterschaft Kopenhagen

Erstmalig war Deutschland mit 2 Teams auf einer Team WM vertreten. Hier scheiterte das Nord Team punktgleich mit dem Weltmeister Dänemark am Finale und wurde 3. durch einen Sieg über Japan. Das Süd Team agierte nicht so glücklich, Denis Authier und Jens Holscher wurden mit dem Fairneß Preis ausgezeichnet.

Weiter schilderte Ralf Meier die konstante Aufwärtsentwicklung der Klasse, um die sich insbesondere folgende Mitglieder verdient gemacht haben:

Steffen Pöhlmann hat seine Ankündigung wahr gemacht, und ein Buch über die Klasse geschrieben. Nachdem Anfang des Jahres das Buch noch einmal Korrektur gelesen wurde, gelang es, den Druck bis zur Deutschen Meisterschaft am Walchensee zu realisieren. Die Bücher werden nun von der Klasse zum Preis von 15 DM vertrieben. Die Resonanz ist weltweit sehr positiv. Andere Nationen überlegen, ob sie das Buch übersetzen wollen. Steffen Pöhlmann hat eine ungeheure Menge Zeit in dieses Buch gesteckt. Außerdem hat er nach dem Druck der Bücher auch noch Briefpapier für die Klasse entworfen.

Oliver Voß hat es überhaupt möglich gemacht, daß die Klasse an der Kieler Woche teilnehmen durfte. Zusätzlich hat er bei dieser Veranstaltung dafür gesorgt, daß 3 Fernsehteams über den Supercup berichtet haben.

Elfi Littmann hat kurzfristig einen Raum für die Jahreshauptversammlung besorgt. Sie hat außerdem an der Messe aktiv mitgearbeitet. Zur Zeit arbeitet sie an einem Video über die Klasse. Da dieses Informationsvideo auch Handlung enthalten soll (z. B.: 2 Seebären auf der Hafenbank betrachten Fourteens: 'Das sollte verboten werden!') werden 1996 einige Szenen nachgedreht (Freiwillige vor).

Rolf Beyer hat neben seinem jetzt abgeschlossenen Zahnmedizin Studium für den 'Doppelsteher' gesorgt. Hierbei ist nicht nur der Arbeitsaufwand beim Kopieren, Layouten und Zusammenstellen zu nennen, sondern auch das besonders nervige Hinterherlaufen hinter den Artikeln. Insbesondere gilt dieses für das noch ausstehende Info.

Werner Gieser hat insbesondere für das Entstehen der Flotte Bodensee gesorgt. Durch seine Initiative sind bei der WM in Kopenhagen mehrere Boote an den Bodensee verkauft worden.

Weiter hat Werner den Kontakt zur Firma SAP hergestellt und sie zur Förderung unserer Klasse ermutigt. SAP hat das von Steffen Pöhlmann entworfene Informationsblatt in einer Auflage von 20000 Stück gedruckt und von diesen 14000 an alle Segelvereine in Deutschland verschickt.

Dann gab der Kassenwart Dorothee Holste (geborene Mannebeck) einen Bericht über die momentane Kassenlage. Zunächst lobte sie Ralf Meier für seinen Einsatz bei der Arbeit an den neuen Regeln im letzten Jahr.

Durch geringere als erwartete Ausgaben im laufenden Jahr insbesondere beim Kiel Supercup habe die Klassenvereinigung ein gutes Polster. Ein Zwischenstand der Kasse ergebe ein Haben von 1854,54 DM. Da das Geschäftsjahr am Jahresende vorbei sei, werde ein Kassenbericht nach Ende des Geschäftsjahres nachgereicht. Der Kassenbericht für das Geschäftsjahr 1994 ergab ein Haben von 1553 DM.

Der anwesende Kassenprüfer Robert Asbeck bestätigte die korrekte Führung der Geschäfte und lobte die genaue Kassenführung.

2.2

Oliver Voß stellte den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

3.

Oliver Voß führte aus, daß es ihm gelang, Fernseh Teams von SAT1, MTV, offener Kanal und RTL zur Kieler Woche zu bekommen.

Für 1996 habe er eine mündliche Zusage vom Kieler Yacht Club, im gleichen Rahmen wie 1995 an der Kieler Woche teilnehmen zu können.

4.

Von der Versammlung erfolgten keine Beiträge zu den Berichten.

5.

Für die Wahl zum 1. Vorsitzenden wurden Ralf Meier, Dirk Rother und Christian Holscher vorgeschlagen. Dirk Rother und Ralf Meier stellten sich nicht für das Amt des 1. Vorsitzenden zur Verfügung. Christian Holscher wurde einstimmig von der Versammlung bei eigener Enthaltung zum 1. Vorsitzenden gewählt.

Für die Wahl zum 2. Vorsitzenden wurde Ralf Meier vorgeschlagen. Ralf Meier wurde einstimmig von der Versammlung bei eigener Enthaltung zum 2. Vorsitzenden gewählt.

Zur Wahl der Kassenprüfer wurden Robert Asbeck und Oliver Peter vorgeschlagen. Die beiden wurden einstimmig bei eigener Enthaltung von der Versammlung als Kassenprüfer gewählt.

6.

Es lagen dem Vorstand keine Anträge vor.

7.

- Regatten 95

Ralf Meier erklärte den vorläufigen Regattakalender 1996.

Die Europameisterschaft ist entgegen der Ankündigung von Kopenhagen nun auf Ende August (25. - 30.8.) in Abstimmung mit den Engländern an den Lago Maggiore verlegt worden, da es dort mehr Restaurants gibt (!). Ein kurzes Befragen der Mitglieder ergab kein einheitliches Bild über die zu erwartenden Wetterbedingungen.

Bei der Deutschen Meisterschaft erklärte Ralf Meier, daß 1996 in Absprache mit den Süddeutschen die Veranstaltung im Norden stattfinden solle. Ralf Meier führte aus, daß es attraktiver wäre, eine Veranstaltung über 4 Tage zu segeln. Hierzu wurde Peter Roocks beauftragt, bei der Travemünder Woche nachzufragen. Peter Roocks hat zusätzlich auch bei den (auf der Hanseboot mit einem Info Stand vertretenen) Warnemünder Woche Organisatoren angefragt. Von ihnen wurde großes Interesse bekundet, die Fourteens in Warnemünde aufzunehmen. Es entbrannte eine Diskussion über die Dauer und die Art der Veranstaltung aus einer möglichen Kombination von Langstrecke, Dreieck und Supercup.

Danach erfolgte eine Formulierung von Abstimmungspunkten:

Die Versammlung stimmte einstimmig für Warnemünde als Austragungsort gegenüber Travemünde. Der Vorschlag, die Veranstaltung von Donnerstag bis Sonntag durchzuführen wurde einstimmig bei einer Enthaltung angenommen. Ralf Meier formulierte seine Idee, zunächst Donnerstag und Freitag Dreiecke zu segeln, am Sonnabend aufgrund des größeren Zuschauerinteresses Supercup in Landnähe zu segeln. Die letzte Wettfahrt am Sonntag solle dann als eine Art Endlauf als Dreiecksregatta mit Ziel vor dem Hafen gesegelt werden. Stefan Heym bekundete sein Unbehagen hinsichtlich der eingeschränkten taktischen Möglichkeiten bei einem Zieleinlauf ohne Kreuz. Letztendlich gelangten folgende Vorschläge zur Abstimmung: bei der Abstimmung für oder gegen eine Langstrecke wurde einstimmig mit 4 Enthaltungen für die Langstrecke gestimmt. Bei der Abstimmung, ob die Langstrecke die letzte Wettfahrt sein solle, wurde dieser Vorschlag mit 1 Gegenstimme und 4 Enthaltungen angenommen.

Roland Prehls brachte den Vorschlag, in Flensburg einmal wieder um eine Regattateilnahme nachzufragen. Der Vorschlag traf auf Zustimmung, wobei man bemerkte, daß der Regattakalender nicht zu voll werden solle. Roland Prehls sagte zu, daß er sich um den möglichen Regattatermin kümmern werde.

Bei dem Thema Kieler Woche 1996 bemängelte Ralf Meier die nachlässige Meldemoral der Teilnehmer. Es wurde im Rückblick festgestellt, daß die Kurse für einen Supercup mit maximal 15 Booten zu lang waren. 1996 sollen mit dem Veranstalter kürzere Kurse abgesprochen werden. Die Qualifikation bei den Fourteens soll mehr herausgestellt werden und ähnlich wie 1995 ausgesegelt werden. Es kam der Vorschlag, ähnlich wie die Laser an Land ein Boot mit Infostand hinzustellen. Insgesamt wurde dies aber für zu aufwendig zu befunden, statt dessen soll wieder in der Kieler Woche Probesegelein angeboten werden. Dieses soll rechtzeitig über die Poster angekündigt werden. Am Hindenburgufer solle erneut die Ergebnistafel aufgebaut werden und Prospekte und Bücher verkauft bzw. verteilt werden.

Steffen Pöhlmann kündigte an, daß man 1996 an der Regatta 'Feuerzangenbowle' auf dem Starnberger See teilnehmen könne. Diese Regatta findet am 28. und 29. September statt und liegt parallel mit dem Oktoberfest in München. Diese Regatta sei sehr interessant für die Klasse, da es sich um eine wichtige Regatta bei den Korsaren mit teilweise über 100 Meldungen handle. Weiter werde die Regatta von Uli Finckh mitorganisiert, der starkes Interesse an der Klasse habe. Uli Finckh sei sehr engagiert im Deutschen Jugendsegel- und Schiedsrichterwesen.

Ralf Meier stellte die Situation in der Schweiz dar, wo die Chance bestünde, daß einige Regatten von der gleichen TV-Gesellschaft unterstützt würden, die auch die 18 Footer Regatten in der Schweiz unterstützt.

Steffen Pöhlmann berichtet von einem Engländer, der auf dem Dümmer Fourteen segeln solle und dort auch an einer Regatta interessiert sei. Die Versammlung entschied jedoch dahingehend, daß man zunächst abwarten solle, bis dieser Engländer einmal auf einer Regatta in Deutschland auftaucht, um dann die Länge des Schwertes und des Schwertkastens zu begutachten.

Ralf Meier berichtete von einer Regattaeinladung nach Palermo am 8./10. Dezember. Hierbei würde ab Genua alles bezahlt werden. Aus der Versammlung kam jedoch kein Interesse an dieser Regatta.

Steffen Pöhlmann hat Briefpapier für die Klasse entworfen. Er berichtete, daß dieses Papier zeitlos sei und für alle Einsatzgebiete der Klassenvereinigung benutzt werden könne. Der Herstellungskosten für 500 Blatt würden sich auf ca. 200 DM belaufen. Bei der folgenden Abstimmung sprach sich die Versammlung einstimmig dafür aus, Briefpapier anzuschaffen. Steffen Pöhlmann sicherte zu, Preise zu erfragen.

Weiter stellte Ralf Meier einen Vorschlag von Rod Simpson vor, in Zukunft Regatten für sämtliche Boote mit asymmetrischem Spinnaker zusammen auszuschreiben. Hierauf ergab sich eine angeregte Diskussion, wobei man klarstellte, diese Problematik nur auf die B14 zu begrenzen, da dieses am realistischen sei. Als positive Punkte wurden herausgestellt, daß man so einige Boote mehr auf dem Wasser habe, jedoch würde man dadurch die B14, die noch keine eigenen Regatten in Deutschland hätten, erheblich fördern. Die B14 stellten eine direkte Konkurrenz dar.

Zur Abstimmung kamen folgende 3 Alternativen zur Teilnahme an International Fourteen Regatten:

1. Es dürfen ausschließlich International Fourteen teilnehmen
2. die B14 müssen selbst beim Veranstalter anfragen, ob sie teilnehmen dürfen. Wenn sie teilnehmen dürfen, dürfen sie bei den International Fourteen mitstarten, werden jedoch getrennt gewertet
3. B14 dürfen mitsegeln und werden gemeinsam mit den International Fourteen gewertet

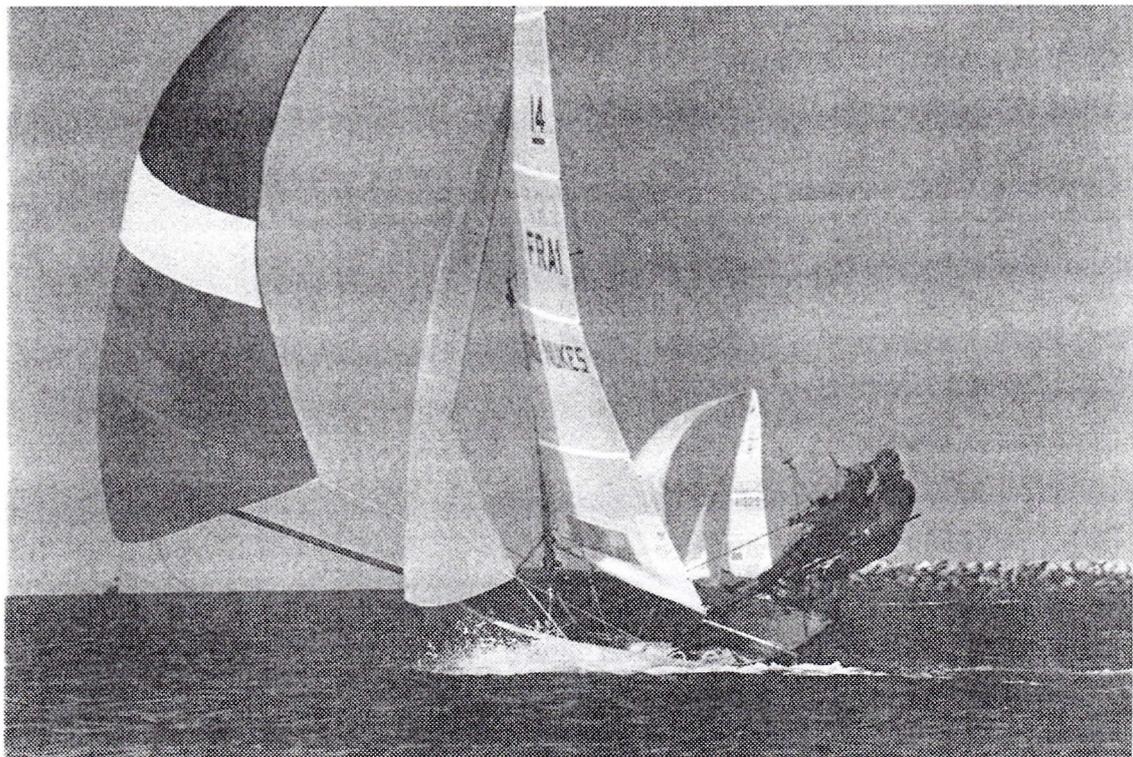
Es sprachen sich je 1 Stimme für Vorschlag 1 und 3 aus, Vorschlag 2 erhielt 12 Stimmen.

Der Kassenwart Dorothee Holste führte aus, daß aufgrund der guten Kassenlage die Gebühren nicht erhöht werden bräuchten. Die Versammlung sprach sich einstimmig dafür aus, die Gebührenordnung so für 1996 zu belassen.

Ferner berichtete Ralf Meier über den aktuellen Stand der Regeländerung. Das Gesamtpaket ist in Kopenhagen vollständig akzeptiert worden. Im nächsten Doppelsteher werde erklärt werden, was noch an weiteren Änderungen dazu gekommen ist. Endgültig in Kraft treten werden diese Regeln erst, wenn sie die November Sitzung der IYRU passiert haben. Erst dann werden sie übersetzt werden. Martin Blum plane, E-mails in Deutschland zentral zu sammeln und zu verschicken. Eventuell können die neuen Regeln auch so verbreitet werden.

Nachdem keine Wortbeiträge mehr eingingen wurde die Sitzung nach einer Dankesrede des neuen 1. Vorsitzenden Christian Holscher um 22.31h geschlossen.

Ralf Meier, Kiel, den 3.11. 1995



Alte Möhren :

Amt des Infowar'ts in gute Hände abzugeben

umsonst! R. Beyer 0431 129361

- | | |
|---|-------|
| 1 Schultz Fock (5,4m ²), 1 Saison gesegelt | 200.- |
| 1 Schultz Spi (25m ²), 1 Saison gesegelt, grau-blau | 500.- |
| 1 Schultz Spi (25m ²), 1 Saison gesegelt, blau mit Hansebootpfeil | 500.- |

für Bastler:

1 Mast Superspars:

komplett geriggt, leicht vorgebogen, geschäftet, dennoch diverse Tagessiege in 1995

500.-

Ralf Meier 0431/676719

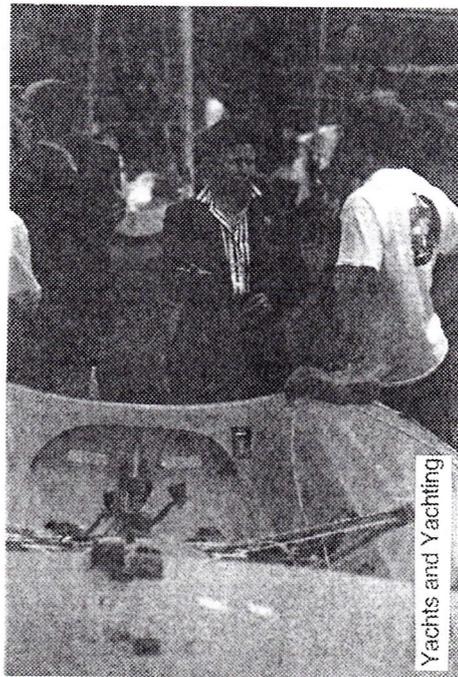
Wir haben: alles ! für 14 Regattasegeler

- Boote von Dave Ovington
Gebrauchtboote
- Carbon Riggs
nach den neuen Klassenregeln
- Segel, Schwerter u. Ruder
von den angesagten Herstellern
- das richtige Know-how
fachmännische und von allen Versicherungen
anerkannte Reparaturen und Umbauten
- Trailer, Persenninge, Beschläge, Zubehör, Bekleidung
täglich Expressversand

SEGELSPORT
JESS

BIRKENSEE
24340 ECKERNFÖRDE
TEL. 043 51/8 72 37
FAX 043 51/8 71 37

public relations



Wie man sieht, interessiert sich Prinzessin Anne nicht etwa für die doofen Fiven, sondern ausschließlich für das schöne Fourteen-T-Shirt. Aus gut unterrichteten Kreisen verlautet, daß sie ihrer Mutter eins schenken will. Holger wird ihr gewiß einen guten Preis gemacht haben!



Was macht eigentlich...



.....Dieter Leptien?

Dieter Leptien war Ruderweltmeister in den frühen fünfziger Jahren und ein aktiver Regattasegler Anfang der 60er. Heute nimmt Herr Leptien immer noch aktiv am gesellschaftlichen Leben teil, liest jeden Tag die Zeitung und geht selbstständig einkaufen.

Red.: Herr Leptien, Sie waren Ruderweltmeister und Europameister im Hobie-Cat, konnten Sie im 14 an solch großen Erfolge anknüpfen?

Leptien: Tja, nun das war so...Ich, äh....

Red.: Man sagt dem Boot ja nach, es hätte bei auffrischenden Winden die Tendenz umzukippen, hatten Sie mit derlei technischer Problematik gerechnet, als Sie die Klasse wechselten?

Leptien: Nun ja, um ganz ehrlich zu sein, ich.....

Red.:Aha, aber immerhin machten Sie im Jahre 1992 noch durch eine spektakuläre Tour im 14 bis ins hohe Kattegat von sich reden, wird es davon eine Wiederholung geben?

Leptien: Nun, letztes Jahr starteten wir zu einer Tour Richtung nördliche Hebriden mit verringertem Gepäck und völlig ohne Rauchwaren...! Leider kamen wir in Höhe

des Riffs vor Heidekate in ein Unwetter und verloren Mast und Schwert.

Red.: Tatsächlich? Herr Leptien haben Sie noch Kontakt zu ihren alten Kameraden von damals, oder sind Sie schon vergruftet?

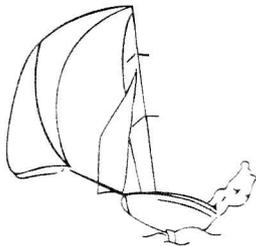
Leptien : Ab und zu trinke ich eine Tasse Tee mit einem alten Freund, der allerdings gute 15 Jahre jünger ist, oder wir machen lange Spaziergänge am Kanal und reden über alte Zeiten.

Red.: Oh wie überaus anregend, Vielen Dank für das Gespräch Herr Leptien.

Leptien: Och, da nich für!

Termin	Regatta	Meldestelle	Meldeschuß	1. Start	Startgeld
Ostern	LeLavandou (Frankreich) Training und evtl. Supercup	-	-	-	-
April	Cham (Schweiz)				
30. - 31.4.	Wittensee Fight	Martin Holste, Hasselkamp 113, 24119 Kronshagen			
1.5.	Ansegeln Wittensee	Martin Holste, Hasselkamp 113, 24119 Kronshagen			
16. - 19.5.	Riva Cup/Gardasee (Italien)				
18. - 19.5.	Eckernförde				
25.-27.5.	International Supercup Alborg				
8. - 9.6.	Baltic Regatta Kiel				
15. - 16.6.	Utting, Ammersee				
22. -23.6	Kieler Woche Supercup Innenförde	Klassenvereinigung			
11. -14.7.	Deutsche Meisterschaft Warnemünde				
Juli	Molveno (Schweiz)?				
Juli	Ascona (Italien)?				
Juli	Walchensee				
20. - 26.7.	Prince of Wales Cup, Fowey (Süd England)				
3. - 4. 8.	St. Moritz (Schweiz)				
17. - 18.8.	Brunnen				
25. - 30.8	Europameisterschaft Maccagno, Lago Maggiore				
20. - 21.9.	Finale I Wittensee	Martin Holste, Hasselkamp 113, 24119 Kronshagen			
??	Ratzeburg				
28. - 29.9.	'Feuerzangenbowle' Starnberg (Oktoberfest!)				
19. - 20.10.	Chiemsee Supercup				
Oktober	Männedorf				
?	Vejle				
Oktober	Alsterglocke HSC, Yardstick 2 Teams/Boot	Hamburger Segel-Club An der Alster 47a,2000 Hamburg 1			
Dezember	Weihnachtsregatta, Kalovig (Arhus)(Dänemark)				
Dezember	Palermo, Italien				

**Rod & Susanne
Simpson**



Wir halten Euer Boot fit!
Für alte und neue B18, B49er, B14, 14, 505, Contender...

Reparatur Beratung Segelbedarf
Check-up

Dorfstraße 1
Fellhorst
D-24357 Hummelfeld
Tel/Fax + 49 (0) 4354-1835