

Das internationale  
14-Fuß-Dingi.

Das Original.

Das internationale  
14-Fuß-Dingi.

Das Original.

**Herausgeber:**

Deutsche Fourteen-Foot-Dinghy-  
Klassenvereinigung e.V.

**Konzept, Gestaltung und Text:**

Steffen Pöhlmann  
München

**Fotos und Abbildungen:**

Susanne Wrede (12), The Inter-  
national Fourteen 1928-1989,  
Handbook & History (10),  
Michael Aschenbrenner (4),  
Deutsche Klassenvereinigung (2),  
Hans Thümmler (2), Werner  
Gieser (1)

**Druck und Verarbeitung:**

Gerber & Ulleweit  
München

1. Auflage, 1995  
Selbstverlag

## Der Inhalt.

Um zu sehen, was man  
überblättern kann.

Eine Einleitung.	Seite 6	Worum es geht. Das Erlebnis der 14 FüÙe. Kultobjekt und Mythos. Die Vision.
Das Boot selbst.	Seite 8	Die Maße. Die Mannschaft. Die Vorschriften. Die Kosten. Die Verbreitung.
Die Geschichte.	Seite 12	Die Anfänge. Meilensteine. Skurrilitäten. Der Stand der Dinge.
Die Klasse.	Seite 16	Traditionell radikal. Frei statt One-Design. Marketing-Phantasien. Regatten.
Das Segeln.	Seite 20	14 sind besser als 2. Das Gefühl dabei. Die Vergleichstests.
Der Anhang.	Seite 24	Die Klassenvereinigung. Die Quellen. Einige Adressen.

## Eine Einleitung.

### Kleines Boot – große Worte.

#### Worum es geht.

Dieses Büchlein handelt von einem kleinen Segelboot. Es mag zunächst verwundern, daß ein nur 4,27 m langes Wasserfahrzeug dies rechtfertigen soll. – Aber bald, so hoffen wir, verwundert es nicht mehr. Denn dieses kleine Segelboot hat es faust-dick hinter den Ohren.

Zunächst aber zum Namen, der von der Länge des Bootes herrührt. Das internationale 14-Fuß-Dingi wird

auch „14er“, „Fourteen-Footer“, „The International Fourteen (-Foot-Dinghy)“ oder „Vierzehn-Füßer“ genannt. Das Zeichen, das es im Segel trägt, ist eine unterstrichene Vierzehn ( **14** ).

**Das Erlebnis der 14 Füße.** Der Hauptgrund dafür, sich mit dem 14er auseinanderzusetzen, ist der Spaß, den das Segeln mit diesem Sportgerät bereitet.

Dafür mag sowohl die

spektakuläre Geschwindigkeit, die ein 14er erreichen kann, als auch seine enorme Beschleunigungskraft verantwortlich sein. Aber es gibt noch eine ganze Reihe anderer Gründe.

#### Kultobjekt und Mythos.

Nur ganz wenige Bootsklassen haben je eine solche Aura des Außergewöhnlichen gebildet, wie das 14-Fuß-Dingi. Ein ganzes Gespinnst von Phantasien wurde und wird geweckt und von segelnden – ja sogar nichtsegelnden – Berichterstattern vor allem aus Großbritannien, Australien und USA geschürt.

Der 14er wurde zum Sinnbild und schließlich zum Objekt eines Mythos' von der Segeljolle schlechthin.

#### Die Vision.

Wenn dieses Büchlein eine Liebeserklärung, eine sachliche Informationsquelle, ein Verzeichnis interessanter Ansprechpartner und eine Sammlung amüsanter Segelfotos wird, so ist dies gut, aber nicht genug. – 14er-

Ein 14-Fuß-Dingi hebt ab. Dieses Foto entstand bei der Europameisterschaft 1993 vor der englischen Küste.



Segler träumen von regelrechten Segelorgien mit einer Menge Wind, vielen jubelnden Zuschauern, großzügigen (weil zufriedenen) Sponsoren und aufgeregten Nachwuchsseglern, die danach hecheln, einmal mitsegeln zu können und davon träumen, irgendwann einmal auch ein solches Schiff zu besitzen. Es geht also auch um die Lust. – Die Lust am Segeln, am Fourteen-Footer, am reinen Vergnügen.



Kieler Woche:  
Beim Start  
(oben), bei einer  
Kenterung (mit-  
te) und in zu-  
schauerfreundli-  
cher Ufernähe  
(unten).

# Das Boot selbst.

## Einige Fakten.

### Die Maße.

Das internationale 14-Fuß-Dingi darf nicht länger als 4,27 m und nicht breiter als 1,67 m sein. Die größtmögliche Rigghöhe beträgt 6,86 m und der Bugspriet läßt sich maximal 2,72 m nach vorne ausfahren. 14er-Segler nennen ihn liebevoll den „Rüssel“.

Die erlaubte Segelfläche ist für ein Boot dieser Größe bemerkenswert: Großsegel und Fock dürfen zusammen

17,65 qm und der Gennaker (ein asymmetrischer Spinnaker, der wie eine Genua bedient wird) 25,55 qm haben.

Das Mindestgewicht liegt zur Zeit bei 86,3 kg (ohne Rigg) und wird ab Januar 1996 nur noch 81,7 kg betragen.

Ein Schiff, das länger ist als zwei, weit höher ist als drei Personen, aber nur so viel wiegt, wie eine, ist unter anderem dazu geeignet,

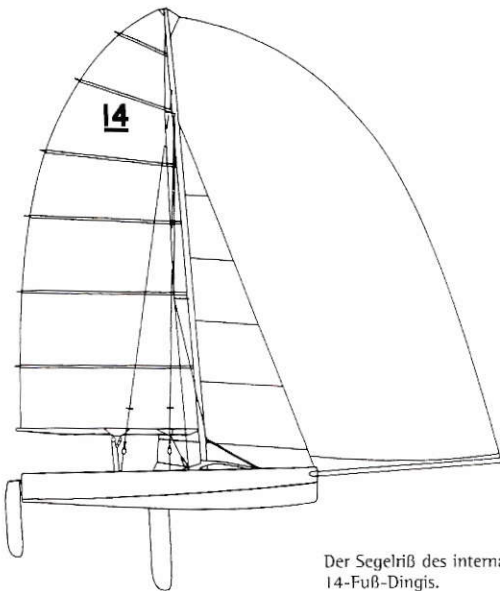
infimalisch zu beschleunigen.

### Die Mannschaft.

Trotz geringen Rumpfgewichts, eigentlich zu großer Segelfläche und äußerst sportlichen Gebarens ist der 14er auch von ganz normalen Menschen zu beherrschen. Wer glaubt, nur mit Bodybuildern oder Triathleten von jeweils über 90 kg Kampfgewicht segeln zu können, wird sich wundern. Spätestens dann, wenn ihm das erste mal ein junges Pärchen mit 125 kg Gesamtgewicht bei zum Beispiel dreieinhalb Windstärken zeigt, was eine Harke ist. – Mit einem idealen Mannschaftsgewicht zwischen 130 und 170 kg ist die Bandbreite deutlich größer als bei gewöhnlichen Jollen. Darüber hinaus erwies sich die Gewichtsverteilung zwischen Vorschoter und Steuermann als nebensächlich.

Durch sofortige Umsetzung des Segeldrucks in Geschwindigkeit bleiben die dabei entstehenden Schotkräfte auch bei mehr Wind frauenfreundlich.

Das wohl entscheidende physische Merkmal einer erfolgreichen Mannschaft ist



Der Segelriß des internationalen 14-Fuß-Dingis.



Auch weniger athletische Mannschaften können den International Fourteen beherrschen.

Ein Fourteen an der Kreuz.

deren Beweglichkeit.

Interessanterweise hängt man im 14er-Trapez etwas höher als in anderen Bootsklassen. Das erlaubt einerseits flinkerer Ein- und Aussteigen und spart andererseits Kräfte.

Damit sei auch gesagt, daß die Beherrschung des Trapez-Segelns zwar eine Voraussetzung ist, jedoch die Beherrschung eines 14ers keinesfalls eine Geheimwissenschaft.

#### Die Vorschriften.

Wesentliches Merkmal der Bauvorschriften für den 14-Footer sind deren Freiräume. Der 14er ist eine sogenannte Konstruktionsklasse. Etwas vereinfacht heißt dies, daß





meist nur Grenzwerte vorgeschrieben sind, die per Beschluß der internationalen Klassenvereinigung verändert werden können. – Aber keine Angst. Diese Veränderungen finden sehr behutsam und immer in der Form statt, daß ältere Boote umrüstbar und somit konkurrenzfähig bleiben (Auch segelt die internationale Spitze deutlich mehr mit Standardmaterial, als dies in mancher Einheitsklasse der Fall ist.).

Diese Regelung sorgt seit den Anfängen des Regattasegelsports immer wieder dafür, daß der 14er es war, der neue Entwicklungen, Trends und seglerische Höchstleistungen hervorbrachte. – Der Fourteen-Footer folgt keiner Mode, sondern begründet sie allenfalls, denn seine einfachen und sinnvollen Vorschriften lassen Raum für Ideen und ständigen Fortschritt.

Der internationale 14er

wird von maximal zwei Personen gesegelt. Beide, und das ist eine reizvolle Besonderheit, dürfen im Trapez stehen.

Sowohl der Steuermann als auch der Vorschoter sind mit ihrem jeweils hinteren Fuß in Schlaufen geschlüpft, um durch die Beschleunigungskräfte des Bootes nicht hinauskatapultiert zu werden und um ein Unterschneiden im Wellental zu vermeiden.



### Die Kosten.

Neue Fourteens kosten komplett zwischen 17 500,- und 28 000,- DM. Gebrauchte Boote sind bereits in sehr ordentlichem Zustand für weniger als 10 000,- DM erhältlich.

### Die Verbreitung.

Das internationale 14-Fuß-Dingi ist hauptsächlich in England, Kanada, den USA, und Japan verbreitet. In England liegt mit über 200

Booten und enormer Regatta-Aktivität das Zentrum der 14er-Szene.

Die Zahl der 14er in Europa nimmt kontinuierlich zu. Nicht nur in Deutschland (ca. 40 Boote), sondern auch in Dänemark, Österreich, der Schweiz und Italien wachsen die 14er-Flotten stetig.

Es gibt auch in Australien und Neuseeland viele 14-Füßer. Die australischen jedoch unterscheiden sich im Moment noch von den interna-

tionalen 14ern durch ein um 22 kg geringeres Rumpfgewicht und einen höheren Mast. Die Neuseeländer benutzen bereits einen internationalen Rumpf, darauf jedoch einen australischen Mast. Bei der Weltmeisterschaft 1989 in San Francisco segelten diese alle gegeneinander, wurden jedoch getrennt gewertet.

Einige Besonderheiten des internationalen 14-Fuß-Dingis im Überblick.



Das Achterliek des Großsegels ist sehr stark überrundet.

Das Großsegel ist komplett durchgelattet.

Das Unterliek des Großsegels ist frei vom Großbaum.

Der Rumpf hat einen Doppelboden und ist dadurch unsinkbar.

Der Spiegel des 14ers ist offen.

Der Gennaker reicht bis zum Mast-Top.

Der Mast wird von zwei Salingpaaren, dem Vorstag und einem Mastkontrollriegel gehalten.

Der Pinnenausleger ist extrem lang.

Beide Segler hängen im Trapez.

Der „Rüssel“ ist ausfahrbar.

# Die Geschichte.

## Der Mythos.

Mythen beinhalten archaisches Wissen der Menschheit und sind der Ausdruck eines Glaubens an das Wahre und Echte. – Der Mythos ist die Antwort des Menschen auf das Chaos in der Welt.

### Die Anfänge.

Schon gegen Ende des letzten Jahrhunderts wurde in Kanada der 14er von der L.S.S.A. (Lake Sailing Skiff Association) zur offiziellen Klasse ernannt, nachdem ein



gewisser I. Wilton Morse um 1897 erst ein zwölf und dann ein 14 Fuß großes

Links: Der Fourteen-Footer um 1912.

Unten: Englische Boote gegen Ende der 20er-Jahre.

Der erste Trapezgurt von John Winter und Peter Scott.



Dingi konstruiert und schließlich gebaut hatte.

In Großbritannien tauchten zur Jahrhundertwende die ersten offenen Jollen mit 14 Fuß Länge auf, um in kleinen Gruppen gegeneinander zu segeln. Diese Boote hatten Luggersegel.

Im Jahre 1923 wurde in Cowes dann ein Mann namens Charles Nicholson beauftragt, ein offenes 14-Fuß-Dingi zu konstruieren.

Zu dieser Zeit wurde eher

gerefft, als ausgeritten.

Trotzdem wurde genau in dieser Zeit aus dem kleinen Yacht-Beiboot ein eigenständiges Sportgerät. Von 1923 bis 1928 war das Fourteen-Foot-Dinghy eine nationale Klasse in England.

1928 dann wurde das internationale 14-Fuß-Dingi vom Weltsegelverband (IYRU) als überhaupt erste internationale Klasse anerkannt.

Diesen Status genießt es bis zum heutigen Tag.

## Meilensteine.

In der Entwicklung des 14ers war die Erfindung des Trapezes sicher die, die den Segelsport bis heute tiefgreifend verändert hat, als jede andere. 1937 tauchte die erste Mannschaft damit beim legendären Prince of Wales Cup (POW) auf (siehe auch Seite 19).

Auch wenn schon in den 30er-Jahren damit experimentiert wurde, so setzte sich der Spinnaker erst in den späten Sechzigern in der Form durch, wie sie uns von der Mehrzahl der Regattaklassen bekannt ist.

Ende der 80er-Jahre wurde ein bis heute als äußerst innovativ empfundener Sprung in der Entwicklung des Fourteen-Footers vollzogen: Nach Einführung des Doppeltrapezes und der Legitimation durchgelatteter Segel wurde der asymmetrische Gennaker mit dem ausfahrbaren Buggspriet erlaubt. Es war nun möglich, mit größerer Effektivität auszureiten und außerdem weit höhere Geschwindigkeiten mit dem neuen Vorsegel zu

1954 war das Trapez noch nicht erlaubt und die Mannschaft hing in Ausreitgurten.



erreichen, als dies mit einem konventionellen Spinnaker möglich gewesen war. Darüberhinaus ist die Bedienung des Gennakers wesentlich unkomplizierter, als die eines Spinnakers. Und dies gerade beim Setzen, Bergen und Halsen. Ein konstruktionsbedingter Vorteil des Gennakers besteht auch darin, daß er den Bug des Bootes nach oben hebt und somit ein als „Nasenbohrer“ bekanntes „Manöver“ weniger wahr-

scheinlich macht, als dies bis dato mit konventionellen Spinnakern der Fall war.

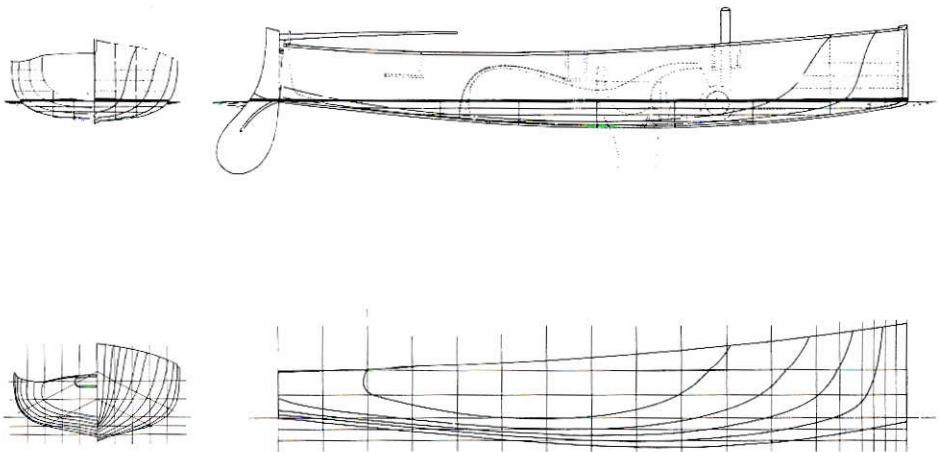
Insgesamt wurde mit diesen Neuerungen ein allgemeiner Trend in der Gestaltung nicht nur kleiner Gleitjollen, sondern sogar größerer Yachten eingeleitet, der nicht zuletzt auch dazu führte, daß die America's Cupper beispielsweise seit 1995 mit asymmetrischen Spinnakern und einem Bugspriet segeln. Der Gipfel die-

ser Entwicklung ist sicher noch lange nicht erreicht.

### Skurrilitäten.

Die 14er Klasse war und ist ein Tummelplatz nicht nur interessanter technischer Konstruktionen, sondern auch überaus interessanter Persönlichkeiten.

Exemplarisch sei hier erwähnt, daß bei großen englischen Regatten regelmäßig – und keineswegs erfolglos – eine Dame teilnimmt, deren



Alter weit jenseits der 70 liegt. Sie segelt mit ihrem Mann und hat eine große Gummi-Ente im Mast befestigt, um ein Durchkentern zu verhindern. Zur Preisverleihung fahren die beiden dann mit einem metallgoldenen Rolls Royce vor, an dem ein Bootsanhänger mit ihrem 14er hängt.

**Der Stand der Dinge.**

Der 14er hat ein extrem hohes technisches Niveau er-

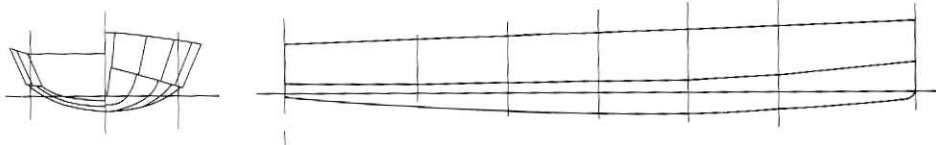
reicht. Er war noch nie so schnell und gleichzeitig unkompliziert zu bedienen. Klar, daß einige Segler nach neuen Grenzen suchen. In England wird aus diesem Grund seit einiger Zeit mit höheren Masten experimentiert.

Hinter solchen Versuchen und der bereits beschlossenen Gewichtsreduzierung steht auch das Bemühen, die Angleichung an die 14er Neuseelands und Australiens

langfristig voranzutreiben.

Die Attraktivität des augenblicklichen Entwicklungsstandes wird nicht zuletzt durch die Tatsache belegt, daß sog. Fun-Boote gleichen Prinzips, aber als One-Design-Konstruktionen angelegt, in großer, sich gegenseitig kannibalisierender Vielfalt auf den Markt geworfen werden.

Das kann aber letztlich die Bedeutung des 14ers als Original nur stärken.



Der Riß eines 14ers von 1985 (Design: I. Howlett).

Linke Seite oben: Der Riß eines 14ers von 1911 (Design: Morgan Giles).

Linke Seite unten: Der Riß eines 14ers von 1937 (Design: Uffa Fox).

Die Klasse.

Eine Klasse Marke.

**Traditionell radikal.**

Wer versucht, die Eigenart der internationalen 14er-Klasse zu charakterisieren, trifft bisweilen auf scheinbare Paradoxien.

Da ist die Konstanz im Wandel, wenn man die Entwicklung des Rumpfes betrachtet, oder die Traditionsverbundenheit der unkonventionellen Segler, wenn es gilt, alte Werte dieser Bootsklasse zu erhalten und zu verteidigen. Nicht zuletzt

handelt es sich beim 14-Fuß-Dingi um ein absolut wildes und gleichzeitig relativ gut zu beherrschendes Boot.

**Frei statt One-Design.**

Das internationale 14-Fuß-Dingi ist eine Konstruktionsklasse, die eine ständige Weiterentwicklung des Rumpfdesigns erlaubt und dadurch fördert. Die heutigen Boote vereinen die ausgefallensten und besten



Carsten Hammer (rechts), einer der Pioniere des 14-Fuß-Dingis in Deutschland, an der Kreuz.



Ideen der ganzen Segelwelt.

Immer wieder entstanden im Laufe des letzten halben Jahrhunderts sogenannte „Einheits-14er“. Meist deshalb, weil Werften mit dem Verkaufsargument der Kostenersparnis versuchten, eine neue – natürlich ausschließlich von ihnen hergestellte – Klasse zu etablieren. Das ist auch verständlich, denn kein Serienhersteller von Booten schätzt das

ständige Experimentieren (zum Beispiel an der Rumpfform). Denn die Verlockung für den Käufer liegt im niedrigen Preis und der kann nur bei größtmöglicher Vereinheitlichung gehalten werden. Also auf Kosten der Individualität.

Nun entstehen auf diesem Hintergrund immer mal wieder Zeitdokumente des jeweiligen Entwicklungsstandes des internationalen 14-Fuß-Dingis, deren Schicksal

aber regelmäßig durch das vitale Vorbild – nämlich den echten 14er – besiegelt wird, weil es ja gerade in dessen Natur liegt, sich fortzuentwickeln und damit immer besser zu werden.

Tragisch für alle, die als Nachahmer und Trittbrettfahrer versuchen, One-Design-Klassen nach Art des 14ers zu etablieren: Der jeweilige Niedergang ist quasi vorprogrammiert.

Es sei aber auch nicht verschwiegen, daß der Status als Konstruktionsklasse einen Nachteil birgt: Die Herstellung ist aus o.g. Gründen kostspieliger und somit der Anschaffungspreis höher. Ein Ausweg – aber auch eine Herausforderung ganz besonderer Art – ist der Eigenbau.

#### Marketing-Phantasien.

Es liegt nahe, das internationale 14-Fuß-Dingi einmal als Marken-Produkt zu betrachten.

Die oben beschriebenen Versuche, Einheitsklassen nach dem 14er zu entwickeln, wären somit genauso als Me-Too-Produkte anzusehen, wie Bootsklassen, deren Maße zwar von denen des 14ers abweichen, aber



Erste zaghafte Versuche, den 14er als Werbeträger zu nutzen.



nach selbem Konzept entstanden sind.

Der damit eingeleitete Verdrängungswettbewerb wird erhöhten Werbedruck und größeren Marketingaufwand zur Folge haben, aber auch die Ansprüche des Verbrauchers in die Höhe treiben.

Es wird die Bootsklasse als Sieger hervorgehen, die den stärksten Markenkern einerseits und das größte Entwicklungspotential anderer-

seits aufzubieten hat. – Tragisch für viele andere, denn nur der 14er hat die Tradition und ist zu ständigem Relaunch in der Lage.

Im Marketing spricht man vom Erfolgsprofil einer Marke, wenn das dazugehörige Produkt folgende Eigenschaften besitzt: Es sollte qualitativ hochwertig, zuverlässig, innovativ, international, technisch hochentwickelt, fortschrittlich, genussvoll, bewährt und exklusiv

denheit sind bei dieser Bootsklasse offensichtlich. Damit wird deutlich, wie gut sich der 14er als Mittel zum Image-Transfer eignet. – Der 14er ist als Werbeträger geradezu prädestiniert.

Und eins kommt noch hinzu: Der 14er ist, wo immer er auftaucht, ein spektakulärer Eyecatcher. – Da wenden sich weder Kamera noch Betrachter so schnell ab.

Der gewogene Leser möge



Europameisterschaft in England (rechte Seite).

Im Hintergrund die Gorch Fock der Bundesmarine (links).

sein. – Verblüffende Übereinstimmung mit den Eigenarten des internationalen 14-Fuß-Dingis.

Assoziationen wie Kreativität, Vitalität, Originalität, Aktivität und Naturverbun-

vor diesem Hintergrund den deutschen 14er-Seglern die Wunschphantasie nachsehen, mit dem internationalen 14-Fuß-Dingi dem Segeln zu einer dem Fußball vergleichbaren Popularität verhelfen

Seite 18

zu wollen. Daß dies allerdings möglich ist, beweist Australien.

### Regatten.

Leider trägt die klassische Form des Wettsegelns, das Absegeln sog. olympischer Dreieckskurse, nicht dazu bei, dem unbedarften Zuschauer das Segeln verständlich zu machen. – Außer vom Hubschrauber aus ist für Außenstehende praktisch kaum zu beurteilen, wer

marken umrunden. Dabei kann der Zuschauer deutlich erkennen, welches Boot vor oder hinter welchem liegt.

Beim Supercup werden kurze Rennen auf besonders abgesteckten Kursen von jeweils kleinen Gruppen von Booten gesegelt. Durch die Anordnung und Menge der Kursmarken kommt es (möglichst in Landnähe) zu besonders vielen spektakulären Manövern.

Das Matchrace ist noch

einander. Also beispielsweise vier englische gegen vier deutsche 14er. Die Geschwindigkeit der einzelnen Boote ist bei diesem Verfahren naturgemäß nebensächlich. Die Hauptsache ist das gute Abschneiden des gesamten Teams. So kann es für ein führendes Boot sogar besser sein, zu „bremsen“, um seinem Team eine bessere Placierung zu ermöglichen.

Die traditionsreichste Re-



vorne liegt und wer hinten.

Nicht zuletzt aus diesem Grund wurden zuschauerfreundlichere Verfahren zur Ermittlung von Siegern entwickelt:

Langstreckenregatten, Supercups, Matchraces und das Teamsegeln.

Langstreckenregatten haben den Vorteil, daß das Feld der Boote sich meist sehr auseinanderzieht und dann die einzelnen Boote der Reihe nach die Bahn-

zuschauerfreundlicher. Nur zwei Boote segeln jeweils gegeneinander. Der Gesamtsieger einer Veranstaltung wird im k.o.-System ermittelt. Die bekannteste Regatta, die nach diesem Verfahren ihren Sieger ermittelt, ist der America's Cup (mit seinen großen Yachten).

Darüberhinaus gibt es das für die Segler selbst besonders amüsante Teamsegeln. Hier kämpfen jeweils kleine Gruppen von Booten gegen-

gatta der 14-Fuß-Dingis ist der Prince of Wales Cup (POW). Dieser Pokal wird seit 1927 jährlich vor der englischen Küste ausgesegelt. Der POW ist die älteste Jollenregatta der International Yacht Racing Union (IYRU) und umfaßt mehrere Dreieckswettfahrten und ein Langstreckenrennen.

Den sportlichen Höhepunkt der 14er-Gegelei stellt allerdings die offizielle Weltmeisterschaft dar.

## Das Segeln.

The ultimate experience.

14 sind besser als 2. Absolute Geschwindigkeit (es wurden beim 14er bereits knappe 30 Knoten gemessen) ist gut, aber Beschleunigung ist besser. In diesem Sinne können 14 FüÙe einfach mehr als zwei. Das geringe Gesamtgewicht des 14ers und die im Verhältnis dazu enorme Segelfläche machen es möglich.

Francis Ford Coppola produzierte den spektakulären Segel-Film „Wind“, der in

der Hauptsache von der legendären Americas-Cup-Herausforderung durch die Amerikaner handelt. Ein wichtiger Part dieses Filmes dreht sich aber um eine Regatta mit 14-Footern, von denen an dieser Stelle gesagt wird, sie seien Boote der härtesten Klasse des gesamten Regattasports überhaupt. – Mit den GroÙen (hier 12m Yachten; Anmerkung des Verfassers) ernte man zwar die Lorbeeren, das Segeln

jedoch lerne man mit den Kleinen (14ern).

### Das Gefühl dabei.

Ralf Meier schreibt in Segelsport 2/91: „Wenn man nach einem Schlag mit der Rennmaschine wieder in einem 505er sitzt, hat man das Gefühl, in einem schwerfälligen Conger zu segeln. Denn die Segel Eigenschaften des 505ers sind im Vergleich zum 14-FüÙer als sehr gutmütig und fehlertolerant zu



bezeichnen.

Aber keine Angst, der 14-Füßer reagiert nicht unvorhersehbar oder unbeherrschbar. Nur, die kleinen Schludrigkeiten bei den Manövern ziehen eben härtere Bestrafungen nach sich, da die Formstabilität des Bootes relativ gering ist. Deshalb muß der Segler beim Wenden genau darauf achten, wo er hintritt. Bei Vorschotern, die es gewohnt sind, sich nach der Wende schnell auf die andere Seite zu werfen, wird sich das Boot mit einer kurzen Luvkenterung bedanken. Dafür aber sind die Halsen sehr einfach, wenn man nur den Mut hat, aus voller Fahrt abzufallen, um dieses Manöver zu fahren. Dann ist nämlich durch die hohe Geschwindigkeit kaum Druck im Großsegel. Und da das Boot sich nach außen in die Kurve legt, kommt der Baum fast von selbst herüber. (...) Trotz der hohen Anforderungen bleibt jedoch der Spaß. Denn bei konzentriertem Fahren werden die Segler durch schnelles Angleiten und höchste Geschwindigkeiten belohnt.“

### Die Vergleichstests.

Wie in einem der früheren

Kapitel bereits beschrieben, erscheinen augenblicklich einige Neukonstruktionen auf dem Markt, die sich die Konstruktionsprinzipien des 14ers zunutze machen und mit dem durch ihn bekannt gewordenen Segelspaß werben. – Anlaß genug für einige renommierte Segelzeitschriften, die neuen Boote mit dem 14er im Rahmen von sog. Tests zu vergleichen.

Die Yacht tat dies in ihrer

Ausgabe 2/94 unter dem Titel „Die jungen Wilden“ mit dem Laser 5000, der ISO und dem 14 Footer. Der Autor Carsten Kemmling beginnt seinen Artikel so: „Erster Versuch: Meine Hand krallt sich haltsuchend am Tampen fest. Der Atem stockt in ängstlicher Erwartung. Dann bäumt es sich mit unbändiger Kraft auf, macht einen gewaltigen Bocksprung und reißt mir die Füße unter dem Körper



Linke Seite:  
Ein internationales 14-Fuß-Dingi bei etwa fünfsechshalb Windstärken auf raumem Kurs.

Oben:  
Ein Blick in das Innere eines 14ers: Kein Deck, je eine Tüte für den Spinnaker und den „Rüssel“

und ein offener Spiegel. – Das internationale 14-Fuß-Dingi besitzt ein gutmütiges Kenterverhalten: es kentert nicht

sofort ganz durch, läßt sich leicht wieder aufrichten und hinterher ist so gut wie kein Wasser im Boot.

weg. Eine Ewigkeit schleudere ich durch die Luft und lande in der Kieler Innenförde. Das böswillige Vieh ist kein wildgewordener Bulle, sondern ein International 14 Foot Dinghy.

Diese nur schwer zu bändigende Jolle führt den Segelsport vielleicht in eine telegene Zukunft, weil sie Fernsehredakteure davon überzeugen könnte, die Segelakte aus der verstaubten Schublade mit der Aufschrift

'Hallenhalma und andere Sportarten' zu befreien und mit dem Stempel 'fernsehtauglich' zu versehen. 14-Footer-Segeln ist spektakulär."

In Yachting World vom August 1994 berichtet Matthew Sheahan von einem Vergleich des 14ers mit Laser 5000, ISO, Buzz, RS 400, RS 600, B14e und Hobie 405. Hier sei eine Bildunterschrift zitiert: „International 14 – still the ultimate for many of

our testers, including the up-and-coming young sailors."

Darüberhinaus berichtet der Autor: „Expressions like 'pure magic', 'unbelievably good fun', 'simply wild', and some that would be too vivid to print, were frequent, as wide-eyed and soaked crews stepped ashore.

'This is still a great boat, reported Richard Bowers. 'Twin-trapezing upwind has always been great fun, but



Martin Blum – einer der ersten bayerischen 14er-Segler – ist mit seinem Boot am Chiemsee beheimatet.



Die Seen im Voralpenland eignen sich besonders gut für den Fourteen, weil die Windstärke einerseits selten

über sechs Beaufort beträgt und andererseits schon ab zwei Windstärken beide Segler im Trapez stehen können.

twin-trapezing downwind with the masthead asymmetric spinnaker is simply awesome.” –

Dem ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen.

Auch kleine Reviere (hier vor der Kulisse von Heidelberg) sind für den wendigen 14er geeignet (rechts).



## Die Klassenvereinigung.

Die Deutsche Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung e.V..

In der deutschen Klassenvereinigung des 14ers sind fast alle aktiven Segler dieser Klasse organisiert bzw. registriert.

Zweck dieser Vereinigung ist es, den Segelsport mit dieser Jolle zu fördern, die Veranstaltung von Regatten zu unterstützen und im Sinne des Verbandsrechtes des Deutschen Segler-Verbandes

(DSV) die Klassenvorschriften zu pflegen sowie deren Einhaltung zu überwachen.

Die Deutsche Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung e.V. ist nationales Organ der International Fourteen Foot Dinghy World Association, vom DSV offiziell anerkannt, hat ihren Sitz in Kiel und ist im dortigen Vereinsregister eingetragen. Sie verfolgt ausschließlich gemeinnützige Zwecke. Die Tätigkeit der Organe der Klas-

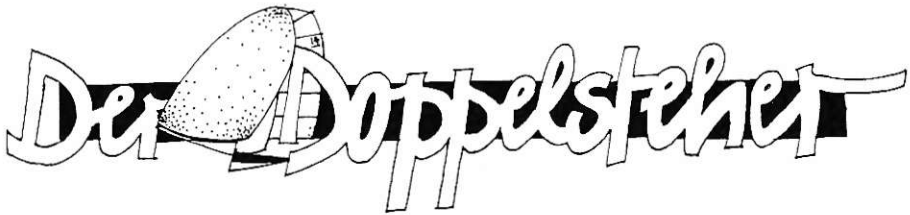
senvereinigung ist ehrenamtlich und unentgeltlich.

Die deutsche Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung e.V. besteht seit 1989 und hat inzwischen rund 50 Mitglieder aus dem gesamten Bundesgebiet.

Ihr offizielles Mitteilungsblatt ist „Der Doppelsteher“ und erscheint zwei bis drei Mal pro Jahr. Auf rund 30 Seiten erfährt der Leser dieses Hefes alles Wissenswerte über technische Entwick-



lungen, Veranstaltungstermine, nationale 14er-Verbände anderer Länder, Regeländerungen, Regattaergebnisse, sowie Klatsch und Tratsch aus der 14er-Szene.



Oben: Der Titel des offiziellen Informationsblattes der Deutschen Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung e.V.

Linke Seite: Der erste und zweite Vorsitzende der deutschen 14er-Klassenvereinigung: Jens Rüter (rechts) und Ralf Meier (links).



Die Quellen.

Meier, Ralf	Das Geheimnis der 14-Füßer, in Segelsport 2/91
T.J. Vaughan	The International Fourteen 1928-1989, Handbook & History
Martin Voß	<u>14</u> the ultimate, Verkaufsprospekt
Matthew Sheahan	Dinghy Rally, in Yachting World August 1994
Carsten Kemmling	Die jungen Wilden, in Yacht 2/94
Francis Ford Coppola	Der Film „Wind“ von Carroll Ballard, Connexion Film 1993
Int. <u>14</u> World Association	Rules of the International 14ft. Dinghy Class, March 1991
Deutsche Klassenvereinigung	Satzung der Deutschen 14-Fuß-Dingi Klassenvereinigung, Neufassung vom 12.2.1994

Wir danken den folgenden  
Firmen für ihre freundliche  
Unterstützung beim Druck  
dieses Büchleins:

Gerber & Ulleweit, Druckerei  
Hanseboot, Hamburg Messe  
Steinlechner, Bootswerft  
Schultz, Segelmacherei

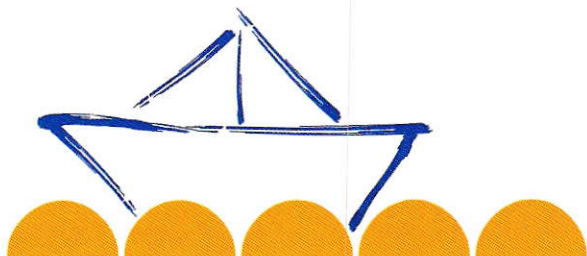
### 3. Teil

### Der Anhang.

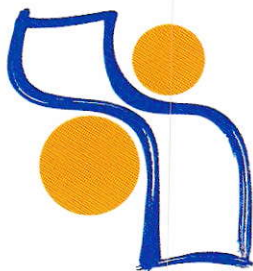
#### Einige Adressen der Deutschen 14-Fuß-Din- gi Klassenvereinigung.

Erster Vorsitzender	Jens Rüter	Große Burgstraße 20 23552 Lübeck Telefon 0451-73720
Zweiter Vorsitzender Pressearbeit Printmedien	Ralf Meier	Lüdemannstraße 44 24114 Kiel Telefon/Fax 0431-676719
Kassenwart	Dorothee Mannebeck	Hasselkamp 113 24119 Kronshagen Telefon 0431-588474
Meßbriefe und Segelnummern	Martin Holste	
Vermesser	Christoph Hagenmeyer	Kellersgartenstraße 19 86919 Utting Telefon 08806-2891
	Bernd Zeiger	Schauenburgerstraße 37 24105 Kiel Telefon 0431-562676
Redaktion „Doppelsteher“	Rolf Beyer	Eichhofstraße 21 24116 Kiel Telefon 0431-129361
Pressewart (Elektron. Medien)	Oliver Voß	Papenkamp 21 24114 Kiel Telefon 0431-673148
Obmann Mitte und Bodensee	Werner Gieser	Werderstraße 70 69120 Heidelberg Telefon/Fax 06221-475080/2
Obmann Bayern	Martin Blum	Lilienstraße 51 85591 Vaterstetten Telefon 08106-7084
Obmann Ost	Stephan Heim	An der Gienicke 13 04509 Zwochau Telefon/Fax 034207-41876/9

# Immer wieder auf zu neuen Ufern...



## Beim Druck ist bei uns schnell Land in Sicht.



**Gerber & Ulleweit GmbH**  
**Druck und Verarbeitung**

Höchstem Qualitätsanspruch wird durch Spitzentechnik bei allen Druckarbeiten, deren Weiterverarbeitung und Veredelung entsprechen. Gleiches gilt für die Zuverlässigkeit in allen Fragen der Serviceleistung und Kundenbetreuung...

Wie wir uns auch Ihnen beweisen können, ließe sich dann wohl am besten in einem unverbindlichen Gespräch klären, denn ...man sagt, wir können drucken!

Rufen Sie uns an!

Ammerthalstraße 40 • 85551 Kirchheim / München • Telefon (089) 99 19 13-0 • Fax (089) 9 04 56 69

**DIE SAISON BEGINNT  
IM OKTOBER!**



**hanseboot**

36. Internationale Bootsausstellung Hamburg  
21.-29. Oktober 1995 • 10-18 Uhr • Mi. + Fr. 10-20 Uhr  
mit art maritim/hanseboot-Hafen

Hamburg Messe



## Der 14-Footer von Enzo Marolli.

Mit Sandwich-Rumpf und  
Harken-Beschlägen:  
Ohne Segel ab DM 13 990,-

*assolutamente fantastico  
Probesegelein auf Anfrage*

Alleinvertrieb:

**STEINLECHNER BOOTSWERFT GmbH**  
Der Spezialist rund um Ihr Boot

Seestraße 8  
86919 Utting a. A.  
Telefon 08806 7621  
Fax 08806 1533

Masten  
Segel  
Bekleidung  
Zubehör

## Segel

## 14 er

## Zubehör

Goßsegel Mylar big hat	1.650,00 DM
Fock Dacron Latte Schothorn	680,00 DM
Gennaker triradial 0,75 Polykote	1.700,00 DM
Mast Superspar komplett	2.175,00 DM
Baum komplett	520,00 DM
Persenning oben	490,00 DM
Diverses, wie Trockenanzüge, Trapezhosen, Spitüten und Gurte;	
Spezialtopplatten auf Anfrage	

### Die Segelmacherei mit den guten Ideen

Schultz-Segel GmbH; Langenkampweg 12; 24148 Kiel; Tel. 0431 72 39 79;

Fax 0431 72 56 60



**Schultz  
Segel**

Schutzgebühr DM 15,-

