



# Der Doppelsteher

*Mitteilungsblatt der deutschen International 14 Klassenvereinigung*



**Ausgabe 2009**



## Adressen der deutschen International 14 Klassenvereinigung

<p><b>1. Vorsitzende</b>            Mark Schürch            Kronshagener Weg 14b            24103 Kiel            Tel. 0431/6668581            chairman@ger.international14.org</p>	<p><b>2. Vorsitzende</b>            Oliver Sommer            Breitenweg 12            55286 Wörrstadt            Tel. 0173/9198110            co-chairman@ger.international14.org</p>	<p><b>Kassenwart und Segelnummern</b>            Robert Schmidt            Dorfstr. 10            82237 Wörthsee            Tel. 08153/987763            finance@ger.international14.org</p>
<p><b>Vermesser</b>            Peter Rooks            Dornestr.48            23558 Lübeck            Tel. 0451/5922455            proocks@t-online.de</p>	<p><b>Vermesser</b>            Dominik Entzminger            Schulstr. 16            86919 Utting am Ammersee            Tel. 08806/923140            dominik_entzminger@web.de</p>	<p><b>Internet</b>            Jens Kulenkampff            Knoop Weg 44            24103 Kiel            Tel. 0431/5366809            webmaster@ger.international14.org</p>
<p><b>Flottenobmann Bayern</b>            Stefan Heim            Holzbachstr.3            82110 Germering            Tel. 089/84058389</p>	<p><b>Flottenobmann Bodensee</b>            Bernd Buck            Uferstr. 25            88149 Nonnenhorn            Tel. 08382/8202            bebuck@t-online.de</p>	<p><b>Flottenobmann Nord</b>            Oliver Holste            Schloßstr. 52            24939 Flensburg            Tel. 0461/4309999            oliver.holste@web.de</p>
<p><b>Flottenobmann Ost</b>            Marten Lau            Oberhalb des Gerberbruchs 8            18055 Rostock            Tel. 0381/4934607</p>	<p><b>Flottenobmann West</b>            Stephan Koch            Mallinckrodtstr. 208            44147 Dortmund            Tel. 0231/8824142            stephankoch.do@web.de</p>	<p><b>Klassenzeitung</b>            Carmen Bernitt            Schloßstr. 52            24939 Flensburg            Tel. 0461/4309999            doppelsteher@ger.international14.org</p>



# Editorial

Lange habt Ihr seit der letzten Ausgabe auf den Doppelsteher warten müssen. Dabei kann man nicht sagen, dass im letzten Jahr zu wenig passiert wäre, um am Ende der Saison einen Doppelsteher herauszubringen. Immerhin fand 2008 die Int. 14 - Weltmeisterschaft in Deutschland statt! Um eine Klassenzeitung zu machen, genügen aber eben nicht nur großartige Ereignisse - es braucht auch noch jemanden, der sie aufschreibt. Und das war gerade bei der WM kein leichtes Unterfangen... Denn ich hatte die Idee, über jeden Tag der WM einen Bericht aus einem anderen Land zu veröffentlichen. Also habe ich auf der WM eifrige Versprechen gesammelt, die nach mehreren Erinnerungsmails zumindest teilweise auch eingehalten wurden. Über die tollen Berichte aus England, den USA und Australien habe ich mich sehr gefreut, denn sie zeigen eine spannende andere Perspektive „unserer“ WM! Weniger mit Ruhm bekleckert haben sich Japan, Frankreich und Österreich, für deren Berichte ich Ersatzschreiber finden musste.

Bevor auch nur die WM-Artikel zusammengetragen waren und ich mir überlegt hatte, womit man den Doppelsteher sonst noch füllen konnte, stand schon die neue Saison vor der Tür. Eine weitere Saison mit vielen Höhepunkten! Zu erwähnen sind insbesondere die Europameisterschaft in Scheveningen und die German Open in Kiel, über die Ihr in dieser Ausgabe ebenfalls Artikel finden werdet. Natürlich fanden weitere spannende Wettkämpfe überall in Deutschland statt. Da der Doppelsteher ja aber nicht nur aus Regattaberichten bestehen soll, müsst Ihr auf der Internetseite nachlesen, was auf den übrigen Regatten alles passiert ist. Jedenfalls hoffe ich, dass alle Drittplatzierten dieser Saison mittlerweile ihrer Aufgabe nachgekommen sind, unsere Internetseite mit Leben zu füllen!

Die schwierigste Redaktionsaufgabe besteht eigentlich bei jeder Doppelsteher-Ausgabe darin, einen Technikartikel zu bekommen. Technischer Spielkram gehört zu unserer Klasse einfach dazu und darum, wie ich finde, auch in den Doppelsteher. Das Problem besteht wohl darin, dass die Techniker unter uns sich nicht als Schriftsteller berufen fühlen... Und da ich selbst völlig ungeeignet bin, technische Artikel zu schreiben, kann ich nicht mal auf das bewährte Mittel zurückgreifen, das dann „eben schnell“ selbst zu machen ;-). In dieser Saison fiel sogar mein zuverlässigster Technik-Artikel-Lieferant aus, so dass die technische Seite diesmal nur dadurch gewahrt werden konnte, dass ich meinen Techniker zu Hause nahezu täglich bequatschte und unter anderem die Bedenken zerstreute, dass er sich nicht als Oberlehrer aufspielen und anderen erklären will, was für ein Boot sie segeln. Das Ergebnis ist ein Artikel, durch den zumindest ich endlich mal verstanden habe, was es beim Int. 14 eigentlich alles zu vermessen gibt.

Ansonsten bleibt zu sagen, dass ich mich immer sehr über kreative Ideen freue (Dank diesmal z.B. an Marten!) und natürlich über spektakuläre Fotos. Bevor aber an den nächsten Doppelsteher gedacht werden muss, danke ich allen, die zum Erscheinen der aktuellen Ausgabe beigetragen haben, allen voran unseren Sponsoren. und wünsche viel Spaß beim Lesen!

Carmen Bernitt

## Impressum:

**Herausgeber:** Deutschen International 14 – Klassenvereinigung, Dorfstr. 10, 82237 Wörthsee

**Redaktion:** Carmen Bernitt

**Mitorganisation:** Mark Schürch **Technische Unterstützung:** Peer Hartmann, Raoul Kübler

**Layout:** Carmen Bernitt

**Titelbilder:** oben: Berliner Yacht-Club e.V. (BYC); unten: Laurens Morel ([www.morelstudio.nl](http://www.morelstudio.nl))

**Beiträge von :** Georg Borkenstein, Katie Nurton, Andrew Perry, Pete Mohler, Andy Rice, Eike Ehrig, Axel Reinsch, Felix Weidling, Olli Holste, Kai Lassen, Anke Meyer, Peer Hartmann, Jens Kulenkampff, Carmen Bernitt, Marten Lau, Tobias Merkel, Sven Gräpel, Jens Holscher, Mark Schürch, Jan-Martin Lührs

Namentlich gekennzeichnete Artikel sind subjektive Darstellungen und geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Richtigkeit technischer Angaben wird nicht gewährleistet.



## Inhaltsverzeichnis

Präsis Worte.....	5
Weltmeisterschaft in Warnemünde.....	6
Team-Weltmeisterschaft.....	6
WM-Montag.....	9
WM-Dienstag (aus Sicht des Zweitplatzierten).....	10
WM-Dienstag (aus Sicht des 32. und damit Letzten im Ziel!).....	12
WM-Mittwoch.....	13
WM-Donnerstag.....	14
WM-Freitag.....	15
WM-Samstag/Sonntag.....	16
„Klassenregeln? Wat weiß denn ich - mein Boot ist bunt“.....	18
Wer hat noch nicht, wer will noch mal? ProbesegeIn 2009!.....	22
Herzlich Willkommen im Int. 14 - Die Newcomer 2008!.....	23
Thermik? Wo? - German Open 2008.....	24
Für jeden seine Windstärke - German Open 2009.....	25
Ungeschickt.....	29
Die Helden des Bastardo.....	30
Europameisterschaft 2009 in Holland.....	32
Praxistipp: Wie spleiße ich ein Auge richtig?.....	37
Als Pärchen auf dem Int. 14 - Geht das?.....	38
Abenteuerurlaub Hanseboot.....	41
Die Nordic Trophy: meist umkämpfter Pokal im Norden!.....	42



## Präsis Worte

Liebe 14-Segler,

seit dem letzten Doppelsteher und somit seit meinem letzten Vorwort ist wieder so einiges passiert.... Allem voran ist natürlich die WM zu nennen, die sowohl für uns Deutsche als auch für die Segler aus der ganzen Welt ein Highlight war. Nicht wenige haben uns berichtet, dass diese, UNSERE WM wohl eine der besten WMs war, die sie je erlebt hatten. Nicht nur über die erfolgreiche Organisation, sondern auch über die Tatsache, dass wir an der WM mit der größten Flotte anwesend waren, haben wir uns unglaublich gefreut. Ich glaube, dass wir zurecht sagen können, dass die deutsche 14-Flotte seit der WM in Warnemünde stark an internationaler Bedeutung gewonnen hat, wengleich wir auch einsehen mussten, dass die Engländer und Australier uns wieder mal gezeigt haben, wo der Hammer hängt.... So schafften es Oliver Voss und Jens Holscher als bestes deutsches (und nicht englisch/australisches) Team auf Rang 12. Insgesamt kann man sagen, dass die WM trotz oder gerade wegen der sehr anspruchsvollen Verhältnisse nicht nur für uns Deutsche in guter Erinnerung bleiben wird.

Doch es gab auch noch ein „Leben nach der WM“: Viele hatten befürchtet, dass die Flotte nach der WM schrumpfen würde, wie das in anderen Klassen und Flotten in der Vergangenheit der Fall war, doch nicht so bei uns! Zwar mussten sich die Regatten direkt nach der WM mit ein paar Booten weniger begnügen, doch spätestens zu Beginn der Saison 2009 hatten wir wieder unsere alte Stärke erreicht. Ich behaupte sogar, dass wir trotz ähnlicher Regattabeteiligung besser dastehen als vor der WM. Tatsächlich haben einige „alte Hasen“ nach der WM ihre Priorität ein wenig verschoben und sind nicht mehr auf jeder Regatta dabei, dafür haben viele neue, junge Segler zu uns gefunden, die eine neue Generation 14s bilden und die Flamme der Begeisterung für unser Boot und unsere Klasse weiter- und nach außen tragen.

Dies hat sich auch in der (fast) vergangenen Saison gezeigt. Besonders beeindruckend war, dass wir mit einem Boot mehr als die Engländer am europäischen Saisonhöhepunkt, der Euro in Scheveningen (NED) vertreten waren. Scheveningen war auch eines der Events, welches keiner der Anwesenden so bald vergessen wird, denn obwohl die Partys in Scheveningen während der „North Sea Regatta“ nicht so „14-freundlich“ waren, war das Segeln auf der offenen Nordsee umso härter und anstrengender. Wir haben gekämpft gegen Wellen, Strömung und eine unerbitterliche Wettfahrtleitung und wurden wieder einmal mit den Rängen hinter den strömungserprobten Engländern belohnt ;-) Nicht nur in Holland fand dieses Jahr ein neues Event den Weg in den Regattakalender, auch waren wir zum ersten Mal beim ASV Rostock (Organisator der Team-WM und der Presentation Night!) zum Warnemünde Cup und hatten dieses Jahr seit langen Jahren wieder mal eine German Open in Kiel-Schilksee. Trotz einer insgesamt sehr guten norddeutschen Beteiligung hat uns die GO deutlich aufgezeigt, dass wir sehr auf unsere süddeutsche Flotte aufpassen müssen und große Anstrengungen nötig sind, die süddeutsche Flotte wieder zu alter Stärke zu bringen.

Nachdem die Saison auf der Nordhemisphäre sich langsam dem Ende zuneigt, haben sich 10 deutsche Teams dafür entschieden ihre Boote in einen Container zu packen und die Saison auf der Südhemisphäre fortzusetzen, um vom 2.-11. 1. 2010 an der WM in Sydney teilzunehmen. Für viele deutsche Teams wird dies die erste große Überseereise und ich hoffe, dass sich die Reise für alle lohnen wird, wünsche alle Australienfahrern viel Spaß und Erfolg in Downunder und allen anderen einen geruhsamen Winterschlaf.

Euer Präsi Mark



# Weltmeisterschaft in Warnemünde

*Lange schon warf sie ihre Schatten voraus - und jetzt ist sie schon wieder lange vorbei: Die Weltmeisterschaft der International 14-Klasse 2008 in Warnemünde. Auch wenn derzeit bereits alle Blicke auf Sydney gerichtet sind, wo über den Jahreswechsel 2009/2010 die nächste Weltmeisterschaft stattfinden wird, erinnern sich sicher noch alle 86 Teams, die bei der WM dabei waren, an das große Ereignis in Deutschland im letzten Sommer, der ausgerechnet zur WM keiner war...*

*Am Mittwoch, den 9. Juli 2008, begann die Vermessung für die Team-WM und bis am Sonntag, den 20. Juli, die Preisverleihung für die eigentliche Weltmeisterschaft stattfand, passierten sowohl auf dem Wasser als auch an Land spannende Dinge. Die Hoffnung, aus allen Teilnehmerländern einen Bericht über einen Tag der WM zu bekommen, muss wohl heute, über ein Jahr nach der WM, trotz der ursprünglich eifrigen Versprechen aufgegeben werden. Den Verfassern der vorliegenden Berichte gilt umso größerer Dank!*



## Team-Weltmeisterschaft

Wir schreiben das Jahr 2008. Die Sonne scheint und es ist warm, kein Lüftchen regt sich. Vereinzelt huschen Menschen durch das Hafenvorfeld und bauen Boote auf. Es ist soweit, die 14s wollen wieder einmal im sportlichen Wettkampf ihren (Welt-)Meister unter sich ermitteln. Doch bevor es heißt: „Möge das schnellste Team gewinnen!“ ist der Kampf der Nationen angesagt.

Sechs Teams mit jeweils mindestens vier Booten wagen es, ihr Material noch vor der eigentlichen WM in die Waagschale zu werfen. Die Herkunftsländer der Teams sind keine geringeren als England (2 Teams), Japan (1 Team) und Deutschland (3 Teams). Australien und die USA sind dieses Mal leider nicht vertreten.

Die meisten sind schon ein paar Tage vor Beginn der Team-WM eingetroffen. Die Grills werden an den Rand ihrer Belastungsfähigkeit getrieben, dazu gibt's lecker Bier und alte Geschichten führen zu immer wiederkehrenden Erheiterungen.

Endlich ist es soweit. Der erste Tag der Team-WM ist gekommen. Doch vorbei ist's mit der lauen Sommerstimmung. Es ist kalt geworden und der Wind weht kräftig aufs Meer. Aber so sei es. Besser als kein Wind und sengende Hitze.

Nach einer kurzen Steuermannsbesprechung setzen sich die Teams noch einmal in ihren Runden zusammen und besprechen ihre Taktik, machen die stärksten Gegner aus und beten noch einmal die möglichen Gewinnkombinationen rauf und runter. Positionen 1-2-3-4 heißt, noch mehr Vollgas geben, Positionen 5-6-7-8 heißt hingegen, es gibt akuten Handlungsbedarf!

Endlich auf dem Wasser haben einige Teams doch noch mehr mit den Bedingungen zu kämpfen, als dass sie viel Zeit haben, sich auf die Gegner zu konzentrieren. Andere Teams wiederum, tun sich beim Verstehen der Startreihenfolge etwas schwer, sodass einige fast mehr Zeit darauf verwenden das gesamte Team rechtzeitig an den Start zu bringen, als auf dem Kurs zu segeln.

Auf dem Kurs selbst prägen einerseits viele Kenterungen und andererseits mitunter erhebliche Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Nationen das Bild. Von den Engländern lässt sich noch eine Menge lernen. Dennoch gibt es in jedem Rennen für die Wartenden schöne Wettkampfsituationen zu beobachten. Fragen wie „Hätte er da nicht grade mal warten müssen, um hinten auszuweichen?“ werden derweil kontrovers auf den Booten diskutiert.





Mit einigen Rennen auf dem Puckel und langen Armen kommen alle wohlbehalten wieder im Hafen an und es wird sofort jede Situation diskutiert. Das breite Grinsen aller Teilnehmer spricht Bände über das Erlebte. Auf dem ersten Platz liegen zu diesem Zeitpunkt Team GBR punktgleich mit dem Team Germany Nord, dem es gelungen ist, einen, man munkelt historischen, Sieg gegen das zweite englische Team zu erlangen.

Der zweite Tag bietet ähnliche Bedingungen, doch das Handling ist klar erkennbar innerhalb nur eines Tages stark gestiegen. So sind die Boote auch seltener mit Schwert nach oben zu sehen.

Das alles entscheidende Rennen steht an, jetzt bloß keinen Fehler machen und die Briten in eine Falle locken. Es hilft nichts, es gelingt leider nicht, die beiden hinteren Boote unter Kontrolle auf die Plätze 7&8 zu schicken. Somit gewinnen die Engländer mit Team GBR den Titel verdient ohne ein verlorenes Rennen!

Wieder im Hafen geht es daran die Boote, sofern defekt, zu reparieren und bei einem eiskalten Bier noch einmal die unendlich vielen Situationen auf dem Wasser zu rekapitulieren. Was nun folgt ist der krönende Abschluss der Team-WM, die Team-WM-Party!!



Am Fähranleger ab aufs Schiff, die Trave entlang, um dort im ASV die verstrichenen Renntage gebührend zu feiern. Mit Freibier, Livemusik und leckerem Essen wird das körperliche Wohl wieder auf Normalzustand gebracht. Für das seelische Wohl ist es Aufgabe jedes Teams, eine „Presentation“ darzubieten. Der Kreativität ist dabei keine Grenze gesetzt. Am wohl häufigsten wird hierbei das Bier zu Unterstützung von Spielen genutzt. Bier auf den Teller, Hindernisparcour absolvieren und dabei so wenig Bier wie möglich verlieren. Ein englisches Team erweiterte die Hilfsmittel um ein paar Würstchen, die den Teamcaptains aus Distanz in deren aufgehaltene Unterhosen geworfen werden. Das Team, das zuerst alle Würstchen versenkt hat, hat gewonnen. Eine unabhängige Ein-Frau-Jury lies es sich nicht nehmen, die korrekte Anzahl durch herausgreifen zu überprüfen.

Die japanische Delegation lässt es sich nicht nehmen mit ihrer „Jungle-Fire-Presentation“ einen weiteren Höhepunkt zu setzen. Absolut sehenswert! (<http://www.youtube.com/watch?v=clRADOhytFk>)

Von nun an überschlagen sich die Ereignisse. Der Freibiergenuss führt dazu, dass einige Vorschoter ihren offensichtlich zuvor erstellten Plan in die Tat umsetzen. Vier arme Steuermänner, allesamt ziemlich dünn, müssen sich ausziehen und eine mit der jeweiligen Nationalflagge bedruckte Hotpants anziehen. Noch schnell mit Body-Öl übergießen und dann ab in ein mit noch mehr Öl und Sägemehl gefülltes Planschbecker. Let's get ready to rumble. Die vier nehmen ihre „Ecken“ ein und ab geht die Post. Es ist rutschig, die Meute jöhlt. Am Ende gewinnt auch hier ein Engländer!

Während die Musik noch immer im Hintergrund läuft, geht das Bier zu neige. Kein Grund zur Sorge, der ASV lässt sich nicht lumpen und von nun an gibt es auch härtere Getränke für frei. Auf keinen Fall ein Fehler, aber es sollte sich trotzdem noch rächen. Die Nacht ist mittlerweile weiter vorangeschritten und es ist 1 Uhr. Diejenigen, die am Ende ihrer Kräfte sind, nehmen den ersten von drei geplanten



Shuttletouren zurück. Der erhoffte Zeitvorteil gegenüber der zweiten Tour bleibt jedoch aus. Kommunikationsprobleme führen dazu, dass der Busfahrer eine kleine Extrarunde dreht und anstatt der geplanten 45 Minuten die Fahrt auf zwei Stunden ausdehnt. Aufgrund der Verzögerung entscheidet sich dann auch der hartnäckige Rest nach etlichen weiteren Cuba Libre die zweite Tour zurück um 3 Uhr zu nehmen. Wirklich alle? Fast alle! Beim Aufräumen wird später noch ein schlafender Gast in Hecknähe gefunden. Aber zurück zum Bus.



Gefährts. Vereinzelt sieht man Bier fliegen, was jedoch nicht die einzige Verunreinigung des Busses bleibt. Am Marinegelände angekommen, steigen alle aus. Der Busfahrer lässt ein Stoßgebet über seine Lippen gleiten, doch zu früh gefreut. Einige müssen noch weiter, also wieder ab in den Bus. Die Verzweiflung des Busfahrers steigt ins Unermessliche. Fünf Minuten später ist es dann doch geschafft. Endstation!

Die johlende Meute begibt sich in eines der gemieteten Häuser und lässt den Abend ausklingen, ganz zum Leidwesen der Nachbarn. Einige Totalausfälle sind zu beklagen. Verwirrte,

Es herrscht Einstimmigkeit darüber, dass für das nächste Event ein neuer Busfahrer gesucht werden muss. Die Party ist noch lange nicht vorbei, um genau zu sein, sie fängt jetzt noch einmal richtig an. Überall stehen, sitzen, liegen und hängen Menschen herum. Laute Schlachtgesänge lassen die Atmosphäre eines Rockkonzerts aufkommen. Dezibelwerte jenseits der 100 beanspruchen Gehörgänge auch in den entlegensten Winkeln des

aber überglückliche Menschen irren umher, auf der Suche nach ihrem Nächtigungsplatz. Menschen wie Du und ich, die einfach nur mal segeln gehen wollten.

Georg Borkenstein

GER 28 „Lilly“





## WM-Montag

By the time the first race arrived, most of the GBR team had been in Warnemuende for a week. We had checked out all the local bars, made friends with the ferry captain and even done some training on the water. With some help from the German team, we had also mastered the local language. We knew how to order breakfast („Currywurst mit Schlossfesten bitte“) and borrow cigarettes („Lichtenspiel mein freund“) as well as other useful phrases such as „Halten Sie den Zug auf. Ich muss ein Pipi haben“. Our preparation was complete and it was time for racing to begin...

The morning of the first race dawned. After a relatively quiet night singing along to sea shanties in the Hall, the fleet assembled early in the dinghy park. Anyone who was still feeling sleepy was quickly woken when the giant speakers were switched on and some classic Europop boomed out. We rigged our boat (cleaning off the unpleasant drawings of male body parts that had somehow appeared during the night) and put on our wetsuits, while mentally preparing ourselves by singing along to „Kid Rock“.

As we sailed out towards the race course, the wind and waves got steadily stronger. After the windless practice race, this was a shock to the system. The wind never topped 16 knots, but the waves and disturbed sea coming from the shipping channel made for a testing first race – lots of glamorous downwind legs but also lots of carnage and capsizing. Some boats were clearly suffering from first-race nerves, but not Archie Massey and Matt Noble, who motored confidently off the port end of the start line and never looked back.

If someone had told us that the rest of the week would be at least twice as windy, we might have gone straight home after sailing to preserve energy. Instead, we sat around chatting about carbon and other popular 14 topics until the beer ran out.

Katie Nurton

GBR 1520 „Roborowski“





## WM-Dienstag (*aus Sicht des Zweitplatzierten*)

The unreliable memoirs of Andrew Perry on AUS 649 Irwin Sails, with input from other Australians. Apologies to all where there are undoubtedly errors of fact.

Weather: grey low clouds and cool. The sail out to the start is punctuated by increasing sea state as the fleet shy reached out to the start area searching for the starting vessel that is not always clearly visible against the back drop of grey clouds.

It has to be recognised that it's a long way to the start line, as in 15 – 18 knots of wind shy reaching with both crew on the wire and the boat travelling quickly it still takes a good 30 – 40 mins to sail to the start area. The Sea is confused and there is no warmth from the sun today.

The confused sea state seems to have made it very difficult for some of the boats as there is a large number of capsizes before the start with the starting area littered with boats on their sides. Most seem to be falling during low speeds gybes and tacks where the boat is not going through the manoeuvre smoothly.

At start time the fleet line is spread out over three rows as crews struggled to get the boats up to the line on time against the waves. We started towards the mid to bottom

end of the line so that we could aim for what we thought was the slightly darker sky on the left of the course, but still have the freedom to tack as required.

As we made our way up the course on starboard it becomes apparent that once again Archie, Mike Lennon, Flossie and others have the pace to lead the fleet on the left, with the Partington's and David Evans/Simon Hiscock having exceptional height in the middle. Just after he rolls Archie Massey for a share of the lead, David Hayter's race is over on the first tack when the rudder box snaps.

We tacked over to port as Mike Lennon rolled over us, hooking into a left shift and some flatter water to make a gain on the lead group not long after we tacked. Rodger Blasse and Andrew Gilligan in read between the lines are travelling inside and to windward on port as we travelled back across the course to the mark we got a down pressure period that puts us back somewhat and allows some of the boats on the right to come out from under us. Those that have gone further left don't get the down pressure and come steaming in with what appears to be a good angle and some more pressure.



© BYC

Lindsay und Andrew: Auch am Dienstag noch taktisches Segeln!



As usual the top mark gets to be very busy first time around with the leaders away a bit already by the time we get the kite set and are underway. On the set Flossey and George have had a problem of some sort and drop out of the running.

© BYC



Selbst Mark und Edda nicht mehr ganz entpannt!

With the problem of overlaying the leeward mark in the first heat the majority of the fleet are keen to get a gybe in early to ensure that the mark is not overlaid. Even so some members of the lead group overlay. Roger Blasse in Read Between the Lines capsizes on the run when one of the two people on board falls overboard coming out of the gybe.

Up the second work the fleet works the right hand side of the course, mostly so that they can do the least number of manoeuvres and have the lowest risk of a capsize as executing each turn is difficult and not at all smooth, due to the difficulty in getting the bow through the confused seaway.

By the top of the work it is difficult to see where the race for the lead is, as we lap boats who have struggled to get to the first mark on the initial work. Down the reaches and the wind speed is starting to pick up. We head high off the clearance mark to ensure that we get the best line possible to the wing mark. With the

wind speed increasing the reach is a wild ride of gusts and waves that lift up under you and threaten to send you thundering down the wave into a cartwheel at any time. One the second reach martin & neal jones capsize along with Andy Rice and Mike Lennon. From our perspective it seems that Archie's leading and we're now in second.

The third work sees Chris Turner and Adam Ovington with good height working their way forward through the fleet passing us for what we thought was third. A right shift accompanied by dark sky and a further increase in wind sees the sailing getting to the limit.

The second run is done one wire with the aim to be not making mistakes and limiting the risk. By the bottom of the run the wind has backed off somewhat.

The next work sees most of the fleet continue to work the right side of the course with the aim being minimum number of manoeuvres. By laying up under Christ T and Adam we get back into third and follow Archie down the reaches until they capsize by stuffing the bow into a wave. We continue up the next work crossing the line without a gun which had us confused until we get to the beach and find that the Partington's have beaten us into second place by 7 minutes. Given that we didn't make to many mistakes, their pace and handling skills must have been exceptional, pity weren't close enough to see.

Andrew Perry

AUS 649 „Irwin Sails“

© BYC



Partingtons konnten ihre Verfolger am Dienstag kaum noch sehen!



## WM-Dienstag (*aus Sicht des 32. und damit Letzten im Ziel!*)

Today the breeze is up and the course is even further out – at 8 kts out (GPS), and it takes 40 minutes to get there. We start OK and are in the low teens at the top – it all goes pear shaped from there. We pitch it in on the scary 2 sail reach to the spreader mark – and proceed to back up from there. Winds are in the high teens to mid 20s but it's a brutal sea state – we tip over at least 15 times – waves are slamming us from below – one big wave slams us and my oaklies are swished off my head – and yes I had a string on them around my head. It was dark, then wet, then very bright – damn. We would tip over, then

get upright but the mainsheet would be around the boom – so over we go again – or sometimes a tiller extension gets stuck under one of the rudder wings, so over we go again. Three times we were body slammed by waves, and I knocked my driver off the back of the bus, then I would follow him around the rudder.

© BYC



Harter Tag für Ron und Petel

We finally quit trying to go fast and just went into survival mode to get around the course. I was done after the first four tipovers and was ready to go in and take it as the throwout, but my driver wanted to keep going. We had not tipped over in a race in years, and here we were swimming around the Baltic like Michael Phelps. BTW the Baltic is not very salty at all. I was tired, but after the fifth tipover didn't get any more tired – I relearned to get on the boat when it is not moving, as climbing back on at 4 kts is hard. – The trick is to follow the driver up on the boat and then stand on the foredeck to balance the boat. Thru sheer bloody mindedness, we managed to finish the race – 60 minutes after the leader, in a now 30

12

kt breeze, last to finish at 32nd (what means that 2/3 of the field didn't reach the finishing line!) – then tipped over on the tack to go in for good measure. 30 minutes at 10 kts boat speed gets us in – and fortunately a few mates came down to the beach to help us on the trolley – thanks guys.

Andy and Tom Partington finish first by 7 minutes - Archie and Matt tip over and finish 7<sup>th</sup>. They also break their rudder T foil on the sail in and spend the night trying to fix it.

This is a copy of the text I sent my wife about the day: "Brutal day, 15 capsizes, many bruises, lost oaklies, boat ok."

That night was a fun excursion down the coast to ride a coal fired steam train that usta be used to go from Baltic resort to resort - loads of fun, cases of beer – the train stops for a photo op, and a hundred 14ers jump off the train to go have a pee by the forest.

Pete Mohler

USA 1177

"Lucky Dog"



© BYC



## WM-Mittwoch

After dominating yesterday's high wind race off Warnemunde, Andy and Tom Partington took the winner's gun again in moderate breezes for race 3 of the International 14 World Championships.

Starting in 14 knots of breeze with the customary Baltic Sea chop and swell combination, the Partingtons rounded the windward mark just ahead of fellow Brits Mike Lennon and Andy Rice, with Chris Turner and Adam Ovington not far behind. Lennon and Rice gybed earlier on the run and sailed past the Partingtons, who were caught by 2005 World Champions Lindsay Irwin and Andrew Perry, only for the Australian team to take a swim and let Partington clear.



Lennon and Rice led for a lap, but were caught up by the Partingtons at the end of the first set of reaches. These two battled it out with the Aussies

David Hayter and Matt Johnstan not far behind in third. It was nip and tuck for a while between the two frontrunners until the Partingtons broke clear to leeward on one of the upwind legs, and found a bit more pace as the larger gusts came through. Once in front they eased away to a win by a minute and half from Lennon, with Hayter not far back in third.

Former European Champion James Fawcett with George Nurton was fourth across the line, while Jarrod Simpson and Grant Rollerson matched their fifth place from the previous day.

It was not a good day for early series leaders Archie Massey and Matt Noble, with ongoing rudder trouble stopping them from sailing at full pace. A 21<sup>st</sup> place sees them drop to 5<sup>th</sup> in the overall standings. Another British team who suffered were father/son combination Martin and Neale Jones. Neale injured his back just before the start, requiring his father to work the mainsheet for much of the time, and hoist and lower the gennaker at every mark rounding. Despite their problems they still finished 16<sup>th</sup>, which keeps them in 10<sup>th</sup> place overall.

New leaders of the Worlds are Australians Roger Blasse and Andrew Gilligan, whose 6<sup>th</sup> place today is enough to see them at the top, one point ahead of Lennon and Rice. A point further back in third is another Aussie team Dave Alexander and Cameron McDonald. The Partingtons lie in 7<sup>th</sup> overall, despite their two heat victories, the reason being a 30<sup>th</sup> place from race one when the tip of their centreboard snapped off. Now using their four-year-old kit, they seem to be going faster than ever and they will be looking forward to completing a fifth race when they can discard their worst score.

While the top 10 is dominated by British and Aussie teams, Germans Olli Voss and Jens Holscher are making steady progress up the rankings, and currently lie in 12<sup>th</sup> overall.

Andy Rice

GBR 1532 „Hyde Sails“

[www.sailjuice.com](http://www.sailjuice.com)





## WM-Donnerstag

Der WM-Donnerstag begann, wie die meisten anderen Tage auch, leicht bewölkt und bereits sehr windig. Nach dem gemeinsamen Frühstück in unserer Bully-/Wohnwagen-/Zeltlager-Siedlung auf dem nahegelegenen Kasernengelände, machten sich alle auf den Weg zum Bootspark, um sich für das heutige Rennen vorzubereiten. Die Stimmung war gut und die Motivation, ein Rennen zu beenden, besonders hoch, nachdem uns dies weder am Dienstag (immerhin in guter Gesellschaft zwei Drittel der Flotte) noch am Mittwoch (wo wir unser Großsegel am Bugspriet des Startschiffes aufgeschlitzt haben) geglückt war. Umso größer war auch die Ernüchterung, als die Windvorhersagen ähnlich starke Winde wie am Dienstag voraussagten!

Die Regattaleitung beschloss, den Start zu verschieben und wir nutzen die Zeit für ein zweites Frühstück bei Currywurst-Pommes zusammen mit Jan-Martins Vater. Dieser verstand die allgemeinen Bedenken nicht und versuchte, uns zum Auslaufen zu bewegen, hatte aber wie viele Schaulustige, die noch nicht auf dem Wasser waren, die geringste Ahnung, wie es draußen abgehen konnte, auch wenn es von Land aus so schien, als würden permanent beherrschbare Bedingungen herrschen. Nach solch einem gesunden Frühstück begaben wir uns zurück zum Bootspark, wo mittlerweile entschieden wurde, dass die heutige Wettfahrt abgesagt wird, und nun die halbe Flotte darüber diskutierte, ob man trotz nicht bestrittenem Rennen nun zum von allen geliebten Aftersail-Bier übergehen könne. Nach mehreren Diskussionen stand fest, dass es kein Bier geben würde und so entschieden wir uns mit ca. 25 anderen 14s, die nahe gelegene Kart-Bahn aufzusuchen um das heutige Rennen doch noch auf irgendeine Art und Weise zu bestreiten.

30 Minuten später standen knapp 30 Racing-Begeisterte vor den Karts und freuten sich auf ein Rennen. Jan-Martin und mir kamen die knapp 25 Euro Kosten pro Person/15min anfangs recht teuer vor, doch im Vergleich zu den mehr oder weniger großen Schäden, die wir die Woche zuvor erlitten hatten, merkten wir schnell, dass uns ein vergleichsweise kostengünstiges Vergnügen bevorstand.

Gestartet wurden zwei Rennen mit jeweils 12-15 Teilnehmern und bis auf Japan waren alle an der WM teilnehmenden Nationen vertreten.

Das Qualifying für das erste Rennen lief für mich sehr gut und ich hatte mit einem Start von Platz 2 den wohl besten Start der ganzen WM. Ähnlich gut verlief auch das Rennen und man lieferte sich zahlreiche enge Duelle mit den anderen Fahrern. Kenterungen in Form von 360°-Drehungen, verursacht durch zu schnelles Fahren um zu enge Kurven, sorgten dafür, dass das Endergebnis bis zum Schluss offen blieb.

Im zweiten Rennen versuchte sich dann mein Vorschoter als Steuermann. Dies gelang ihm, bis auf eine Kollision mit Xavier vom Team Frankreich und anschließendem Frontalcrash mit der Bande, auch recht gut. Dennoch waren die blauen Flecken garantiert und reiheten sich in die Reihe der während der Vortage gesammelten ein.

Am Ende beider Rennen waren die deutschen Teilnehmer zwar dem Sieg nah gewesen, aber erneut dominierten die Briten und Archie Massey (4 Tage später 14-Weltmeister) durfte sich als Sieger einer der beiden Rennen feiern lassen.

Bei anschließendem Bier wurden die Rennen noch einmal diskutiert und danach begab sich der ganze Trupp wieder Richtung „Hohe Düne“, wo schon nicht mehr viel Zeit blieb, sich auf das Abendprogramm einzustellen. Dieses huldigte dem Lieblingsgetränk der 14-Segler – es handelte sich um eine Besichtigung der Rostocker Brauerei mit anschließender Qualitätsüberprüfung durch jeden einzelnen. Mit Bier und Brezeln gestärkt freuten wir uns auf den nächsten Tag auf dem

Wasser. Wie sich herausstellen sollte, zog sich die Starkwindfront am Freitag auch tatsächlich kurzzeitig zurück und es konnte zur Freude aller wieder gesegelt werden.

Eike Ehrig

GER 37 „Erholung pur“





## WM-Freitag



© BYC

Nicht alle hatten die Brauereibesichtigung ohne Schäden überstanden und einigen stand die Müdigkeit morgens noch ins Gesicht geschrieben. Die Wettfahrtleitung war davon jedoch sehr unbeeindruckt und hielt an ihrem Plan fest, das ausgefallene Race von gestern heute nachzuholen. Also heute wieder die übliche frühe Startzeit.

Axel und ich waren fertig und dank der XL-Strandbereifung und einem freien Strandabschnitt standen wir nicht im Slippbahnstau. Wie an den Vortagen haben Bettina und ich wieder „Wetter gemacht“ und auf dem Weg zum Regattagebiet machten wir uns mit den erneut rauen Bedingungen um die 12-16 kn vertraut. Ca. 15 Minuten vor dem Start zeigte sich bei unserem Goldfinger, dass die BB-Trapeze nicht mehr hielten. Eine Notreparatur vor dem Start hielt leider nur die ½ Kreuz, dann lagen wir im Bach. Auch die zweite Reparatur hielt auf Grund fehlenden Materials nicht lange und wir durften wieder in der Ostsee schwimmen. Diesmal jedoch zusätzlich mit gebrochenem Pinnenausleger. Wir beschlossen dieses Rennen aufzugeben und die Zeit zum zweiten Rennen für nachhaltige Maßnahmen zu nutzen. Dank eines Sicherungsbootes erhielten wir Tape und konnten die Sachen fixen. So mussten wir das Rennen vom Schwert aus betrachten. Archie und Matt, an deren Seite wir gestartet waren, überquerten als erstes die Ziellinie, dicht gefolgt von Jarrod und Grant.

Für das zweite Rennen waren wir nun präpariert und gaben richtig Gas! Wie an den Vortagen waren die Wellen schwierig anzufahren und viele Teams entschieden sich für die Ein-Wende-Taktik. Die Downwinder waren gut zu kontrollieren und durch die akkurate Verlegung der Bahn durch die Wettfahrtleitung waren die Winkel auf

den Dreiecken auch mit Gennaker zu halten. Probleme hatten wir zeitweise an der Leetonne, bei der uns noch zwei Boote einholten, als wir erneut mit dem Schwert nach oben lagen. Anmerkung: Scheint die Sonne auf das Schwert, macht der Segler was verkehrt.

Wir kamen alle heil wieder an den Strand. Fast alle, denn Camaron stand dafür bereits am Strand und bereitete den Rücktransport der Yacht vom 10 km entfernten FKK-Strand vor. Dorthin hatten sich Dave und Camaron nach einer Kollision gerettet, als ihnen ein gekentertes Boot in ihre Seite geschossen war.

Gerade nach so einem Tag war das alltägliche Bier im Bootpark unglaublich wichtig. Nach einer ausgiebigen Bastelphase, um Pinnenausleger und Trapeze am Boot wieder instand zu setzen, haben wir uns dann auch über die noch gebliebenen Bierreserven hergemacht. Ein offizielles Programm stand jedoch nicht auf dem Plan, worüber alle wohl ganz froh waren, weil die Zeit so zum Reparieren oder Erholen genutzt werden konnte.

Axel Reinsch/Felix Weidling

GER 230 „Goldfinger“



© BYC



## WM-Samstag/Sonntag

On Saturday, 19 July, we are almost last off the beach due to several rigging problems, and are almost late to the course – good thing it is a kite run – 20 minutes at 10 kts gets us there just in time for the first horn. We get a reasonably good start and are in the top 15 till a port-stbd at the first bottom mark puts us in the drink, and backs us up in the fleet (again). We were favoring the left side of the course as it was flatter – saw 15 to 18 kts mostly, except for a squall that blew 25 plus for a few minutes – we were going upwind for that, but the guys going downwind all got flattened and hit the piss. Lots of boats were coming in on the stbd layline, and sailing miles above the mark until they could safely turn down thru the zone of death. We hit the piss trying to reach down – a hundred meters above the mark is better than swimming. We finished 31. Archie and Matt get a keeper 5.

Back on the beach there is free beer waiting for us. Later there is supposed to be some kind of disco thingy later – but I am whacked and head for bed.

© BYC



Archie und Matt freuen sich über den Sieg!

On Sunday there should be the last race of these World Championships. But it's a again a very big day on the water - 25 plus out of the west, with squalls in the area. R/C leaves the delay up until 1:00 when the race is abandoned. Archie and Matt win, well done to them! We end up tied for 26 and lose the tiebreaker – not our best performance by a long shot – next time we gotta find a way to practice before the event. We anticipate the abandon and are derigged and have half the container packed by the time of the formal abandon.

The award ceremony was a big affair – lasted till 11 I think. Then the Germans wanted to party 'till dawn - I stayed past 12 then snuck out. It was a cold ride across on the little ferry – some of the boys got in after daylight and were a bit slow with packing up the next day.

Interesting side note – Archie & Matt won in a Bieker 5 with a pinned rig and a fixed daggerboard – a big difference from the last worlds, with the Trevor Bayles rigged all adjustable rigs and jibing daggerboard Bieker 5s coming 1,2,3

I would say it was a great event – the sea state was brutal on the big days – worse than it was outside in Long Beach for the last worlds – Probably every bit as bad as it was for the practice race for the Auckland worlds. All I know is, compared to the Baltic, 25 kts in flat water, like Kaneohe bay, or inside the breakwater at Long Beach is easy. But the organization and shore facilities were great – and I for sure would go back.

Pete Mohler

USA 1177 “Lucky Dog”



© BYC



# CTM

Composite  
Technologie  
& Material

**CTM GmbH**  
**Composite Technologie & Material**  
**Heinrich-Hertz-Strasse 38**  
**D-24837 Schleswig**

**Fon: +49 (0) 4621 95533**  
**Fax: +49 (0) 4621 95535**  
**manfred.schreiber@ctmmat.de**  
**www.ctmmat.de**



# „Klassenregeln? Wat weiß denn ich - mein Boot ist bunt!“

Vermessung im International 14? Da gibt's doch kaum was zu vermessen, bei dem Bastelboot ist doch eh alles erlaubt... Dieses Gerücht ist zumindest unter One-Design-Seglern weit verbreitet. Allerdings dachte ich, dass zumindest die allermeisten Int. 14-Segler wissen, wie das Boot aussehen muss, das sie unterm Hintern haben. Deswegen habe ich mich zunächst standhaft geweigert, einen Artikel über unsere Klassenregeln zu schreiben, als Carmen mich darum bat. Sie hatte zunächst selbst etwas über Vermessung schreiben wollen und sich damit spätestens überfordert gefühlt, als sie zum ersten Mal die Klassenregeln zu lesen versuchte – die ihr deutlich zu lang, zu kompliziert und zu englisch waren. Meine Argumentation gegen diesen Artikel war, dass meine Steuerfrau sicher ungefähr die einzige 14-Seglerin sein müsse, die so wenig Ahnung von unseren Vermessungsvorschriften hat. Nachdem alle Überredungskünste nichts halfen, einigten wir uns auf einen Deal. Beim Inshore-Race-Weekend würde Carmen mindestens zehn repräsentativ gewählten 14-Seglern die Fragen stellen, was das A-Maß ist und wie breit ein Int. 14 ist. Wenn davon ein Drittel diese Fragen nicht beantworten können sollte, würde ich den Artikel schreiben. Dabei sollte es nicht auf genaue Zahlen ankommen, sondern nur auf Sinn und Bedeutung dieser Regeln. Tja, was soll ich sagen. Ich habe großes Vertrauen in Euch gehabt und mit wehenden Fahnen verloren. Noch bevor wir zu den sicheren Kandidaten durchdringen konnten, hatte Carmen schon 5 Leute gefunden, die absolut keine Ahnung hatten, was für ein Boot sie eigentlich segeln. Zwar hat insbesondere Eike Dietrich viel zur Ehrenrettung der Klasse beigetragen und auch Edda konnte jedenfalls das A-Maß sicher erklären (allerdings hat sie da ja auch einschlägige Erfahrungen gemacht... aber dazu später). Aber nun sitze ich hier und komme wohl nicht mehr drum herum, zumindest die wichtigsten Punkte aufzuschreiben, die einen Int. 14 klassenregelkonform machen. Tatsächlich sind die Klassenregeln noch detaillierter als ich sie hier ausführen werde. Wer es genauer wissen will, kann sich die Regeln unter [http://www.international4.org/I14\\_Class\\_Rules.pdf](http://www.international4.org/I14_Class_Rules.pdf) herunterladen und selbst lesen.

## Gewicht

Ein Int. 14 muss mindestens 74,25 kg wiegen. Dieses Gewicht gilt nur für den Rumpf ohne Foils, Baum und Mast. Die Regel sagt allerdings aus, dass fest mit dem Rumpf verschraubte Teile zum Rumpf zählen. Dies hat vor ein paar Jahren mal zu dem Auswuchs geführt, dass ein Engländer sein Step-down-Mastunterteil fest im Boot angeschraubt hat, damit zum Rumpfgewicht gezählt wurde.



In den kommenden Jahren soll das Bootsgewicht schrittweise auf 70 kg reduziert werden. Als diese Regeländerung vor einigen Jahren beschlossen wurde, schien es, dass es für

alle neueren Boote kein Problem sein sollte, etwas Blei auszubauen und so das Minimalgewicht zu halten. Dann hat leider die Industrie entdeckt, dass Karbon ein toller Werkstoff ist. Seitdem wird Karbongewebe eher in den dicken Geweben hergestellt, die man für Windmühlen und Flugzeugflügel braucht, als in dem dünnen Zeug, das wir für unsere Jachten brauchen. Folge hiervon ist, dass die Bootsbauer heute überall auf der Welt ernsthafte Probleme haben, das Mindestgewicht einzuhalten, während mancher Morrison 8 so leicht ist, dass man bequem eine elektrische Lenzpumpe einbauen könnte.

Möglicherweise hat sich die 70 kg – Marke aber auch ohnehin erledigt, da mittlerweile ein neuer Regelvorschlag der Australier auf dem Tisch liegt. Sie schlagen vor, nicht mehr das reine Rumpfgewicht festzulegen, sondern das gesamte Boot inklusive Mast, Baum etc. zu wiegen. Dass letztere Teile bisher nicht mitgewogen werden, führt nämlich dazu, dass sich dort extrateurer Leichtbau so richtig lohnt. Ein vorschgeschriebenes Gesamtgewicht könnte dafür sorgen, die Kosten hier geringer zu halten. Im Gespräch ist ein zulässiges Gesamtgewicht von 100 kg – worauf man sich schließlich einigen wird, bleibt abzuwarten.



## Länge

Ein Int. 14 ist – oh Wunder - maximal 14 Fuß lang. Das sind 4,267 m. Die Länge wird vom Heckspiegel bis zum Bugsteven gemessen. Da dies nun mal ne recht kurze Bootslänge ist, wird versucht, sie vollständig auszunutzen, was zu den senkrechten Bugsteven führt, die kennzeichnend für alle Int. 14s sind. Vor dem Bugsteven ist noch ein 90 cm langer Klüverbaum zum Anschlagen der Fock erlaubt. Hinterm Heck kann noch ein beliebig langes Rudergestell oder halt Bürzel angebaut werden.



Bürzel und Ruder-  
kassette zählen

nicht zur Länge.

Heutzutage basteln wir ja zum Glück nicht mehr an der Rumpflänge herum – das letzte Mal, dass hierbei Schwierigkeiten auftraten, war nach der großen Regeländerung von 1996, mit der die europäischen und amerikanischen 14-Klassen mit den australischen und neuseeländischen 14s zur heutigen Int. 14

– Klasse verschmolzen wurden. Damals wurde bei diversen modifizierten Kleinriggbooten der eben erwähnte Klüverbaum nachgerüstet. Damit der Klüverbaum nicht abbrechen konnte, klebte man eine dreieckige Platte zur Verstärkung zwischen Klüverbaum und Bugsteven. Und schwuppdiewupp war der Int. 14 nicht mehr 14, sondern 15 Fuß lang! Bei den auf diese Weise umgebauten Booten musste in die Verstärkungsplatte ein ernsthaftes Loch gesägt werden, damit die Platte nur eine reine Abstützung des Klüvers und keine Verlängerung der Wasserlinie mehr ist. Auch die aktuellen Speedwave-Boote haben übrigens so ein Wasserstag für den Klüver, aber eben bewusst mit Loch.



Klüverbaum und Wasser-  
stag bei Speedwave!

## Breite

Die Breite eines Int. 14 zu bestimmen, ist leider auch nicht so einfach. Der Int. 14 hat nämlich gleich zwei Breiten, die eingehalten werden müssen. Zunächst zur einfacheren: Die maximale Breite der Jacht darf 1,83 m nicht überschreiten. Hiermit ist die Breite gemeint, auf der man im Trapez steht. Fußschlaufen oder Tüddelleinen dürfen darüber hinausstehen, wenn man darauf nicht im Trapez stehen darf. Aufpassen muss man also nur, wenn man eine neue extra dicke, flauschige und besonders fußfreundliche Trapezkante aufklebt.

Nun zur etwas komplizierteren Breite. Beim Int. 14 ist die minimale Wasserlinienbreite festgelegt. Gemessen wird sie, indem man die Jacht auf den Kopf schmeißt und 2,134 m hinter dem Bugsteven eine Wasserwaage mit einer Länge von 1,04 m quer über den Rumpf legt. Dann wird von den Enden der Wasserwaage jeweils nach unten gemessen. Damit ein Int. 14 breit genug, ist muss man

nach maximal 200 mm auf die Oberfläche des Rumpfes treffen. Ein Problem war lange Jahre, dass die Wasserlinienbreite nur an diesem einen konkreten Punkt gemessen wurde. Vor und hinter dem Abstand von

Mit der Wasserwaage  
wird die Bootsbreite ge-  
messen.



© BYC

2,134 m durfte das Boot schlanker sein. Folge hiervon waren schmalere Boote, die an der für die Vermessung relevanten Stelle komische Hubbel in der Bordwand (genannt Bumps) hatten. Irgendwie waren diese Bumps aber doch eine Mogelpackung zur Umgehung der Regel, die zu langen Diskussionen führte. Um derartige Schlupflöcher für die Zukunft zu verhindern, wurden schließlich die Klassenregeln geändert. Zum einen wurde die minimale Wasserlinienbreite auf das oben angegebene Maß reduziert, das der Breite der Boote mit den extremsten Bumps entspräche, wenn die ihre Bumps abflexen würden (vorher musste die Boote noch breiter sein – und zwar so breit, wie man heute noch an den Bumps sehen kann, die in der Praxis niemand abgeflext hat). Zum anderen wurden Bumps für neue Boote ab 2005 eingeschränkt, indem vorgegeben wurde, dass die Bordwand gerade sein muss und keine Beulen nach außen haben darf. Schmalere Boote können also heute eigentlich nicht mehr werden. Wer es noch schmalere als heute erlaubt haben will, hat allerdings eine Möglichkeit: Er muss ein altes australisches Schiff kaufen. In Australien und Neuseeland gab es die Regel zur Wasserlinienbreite vor 1996 nicht und die Boote waren daher teilweise extrem schmal. Beispielsweise die L'étage (mein altes schönes Ice-Design) zählt daher trotz ihres langsam schon beträchtlichen Alters zu den schmalsten Schiffen. Wie schön, dass alles, was irgendwann mal erlaubt war, an den alten Booten auch weiterhin erlaubt ist!





### Gennakerbaum („Rüssel“)

Für den Rüssel gibt es auch zwei relevante Längen. Wenn wir ohne Spi unterwegs sind, muss er bis auf die 90 cm eingezogen sein, die für den Klüverbaum zulässig sind. Wenn der Spi oben ist, darf er maximal auf 2,743 m vor den Bug ausgezogen werden. Entscheidend hierbei ist nicht der Spinnakerblock, sondern wirklich der vorderste Punkt des Rüssels. Bei der Vermessung der Spibaumlänge ist schon öfter aufgefallen, dass diese Länge bei kaum einem Boot passt. Es könnte sich also lohnen, hier mal ein Maßband ranzuhalten.

### Masthöhe

Jedem ist sicher schon mal aufgefallen, dass die Masten von verschiedenen Booten eigentlich alle verschieden lang sind, da sie bei einigen Booten auf dem Deckshaus, bei anderen auf einem kleinen Türmchen oder direkt auf dem Cockpitboden stehen. Laut Regeln haben wir aber doch alle die gleiche Masthöhe! Der Trick besteht darin, dass das für die Vermessung entscheidende Maß nicht zwangsläufig etwas mit der Länge des Kohlerohrs zu tun hat. Vorgeschrieben ist vielmehr, dass der höchste Punkt des Großsegels maximal 7,626 m über der Bordwand sein darf. An dieser Stelle ist am Mast die obere Messmarke angeklebt. Oberhalb der Messmarke darf der Mast beliebig lang sein, man darf nur keine Segel daran anbinden... Bei Booten, die den Mast auf dem Deckshaus stehen haben, zählt also ein Stück Deckshaus mit zur Mastlänge und bei Booten, die den Mast auf dem Cockpitboden stehen haben, gehört ein Stück Mast gar nicht zum Mast dazu... Wenn Ihr auf den Gedanken kommt, einen gebrauchten Mast zu kaufen, achtet also darauf, dass er möglichst länger ist, als Ihr ihn für Euer Boot braucht, da Absägen wesentlich einfacher ist, als einen Mast zu verlängern!



### A-Maß

Per Definition ist das A-Maß der Abstand zwischen der oberen Messmarke, bis zu der das Großsegel hochgezogen werden darf (siehe bereits oben bei der Mastlänge) und der unteren Messmarke, die sich an der Oberkante des Baums befindet. Dies ist die theoretische maximale Länge des Vorlieks Eurer Großsegel. Die Segelfläche des Großsegels wird mit diesem Maß berechnet. Da das A -Maß bei jedem Boot unterschiedlich sein kann, kann also dasselbe Großsegel auf verschie-

denen Booten verschieden viel berechnete Segelfläche haben. Beim Kauf gebrauchter Großsegel ist es also wichtig, darauf zu achten, dass Euer A-Maß und das Eures Verkäufers zusammenpassen. Hierzu die schon oben angedeutete Anekdote von Mark und Edda: Die beiden haben ein Großsegel vom Rooschtboot mit zum Unbekannten Nr. 2 genommen. Bei letzterem war das A-Maß kürzer. Damit das Segel besser aufs Boot passt, haben

Mark und Edda das Lümmellager kurzentschlossen um 10 cm weiter nach unten gebaut. Damit hatten sie aber das A-Maß verändert – was zur Folge hatte, dass jetzt das Großsegel größer vermessen und mit der vorhandenen Fock die maximale Segelfläche überschritten wurde. Daraufhin haben sie ihr Lümmellager wieder 5 cm nach oben gesetzt, bis die vermessenen Segelflächen von Groß und Fock zusammenpassten.

### J-Maß

Das J-Maß ist beim Int. 14 gar nicht festgelegt. Es wurde aber

bei unserer Umfrage öfter mit dem A-Maß vertauscht. Daher auch hierzu ein paar Worte. Bei den meisten Bootsklassen wird das J-Maß als der rechtwinklige Abstand vom Mast zum Anschlagpunkt des Vorstags auf dem Deck beschrieben. Bis zur Regeländerung von 1996 war auch beim Int. 14 das J-Maß vorgegeben. Das ist der Grund, weshalb in den alten Kleinriggbooten den Mast so weit vorne steht! Heute können wir unseren Mast so weit nach hinten verholen, wie wir wollen.



## Segel

Beim Int. 14 ist für Groß und Fock nicht jeweils eine fixe Fläche vorgegeben. Vielmehr ist eine Gesamtfläche von 18,58 m<sup>2</sup> zulässig, die beliebig auf Groß und Fock verteilt werden darf. Hier hat man also einerseits den Vorteil, sich je nach Boot, Crewgewicht und persönlichen Vorlieben beliebig austoben zu können. Andererseits muss man aber mal wieder beim Kauf von Segeln anpassen, dass Groß und Fock zusammenpassen. Die vermessene Segelfläche muss in Groß und Fock mit Edding groß eingetragen werden. Im Groß muss zusätzlich die maximal zulässige Fockgröße eingetragen werden. Da die Zahlen leider alle paar Jahre verbleichen, hat Peter, unser Chefvermesser, auf der German Open dieses Jahr nochmal darauf hingewiesen, dass doch bitteschön alle regelmäßig ihre Zahlen nachmalen (aber nicht seine Unterschrift fälschen), bevor sie weg sind.

Was bei unseren Großsegeln noch interessant ist, ist die „hintere obere Ecke“. Es ist sicher jedem aufgefallen, dass die Großsegel mit der Zeit im Toppbereich immer weiter ausgestellt wurden. Das Problem hieran ist, dass so ein ausgestelltes Großsegel, wenn es auf einem ungebogenen Mast bis zur oberen Messmarke hochgezogen wird, mit der hinteren oberen Ecke über das schon in Bezug auf die Masthöhe erwähnte Maß von 7,626 m über der Bordwand hinaussteht. Das darf eigentlich nicht sein, ließ sich in der Praxis bisher aber nicht vernünftig messen, also auch nicht verbieten. Man ist daher noch

auf der Suche nach einer sinnvollen Anpassung der Vermessungsregeln. Als ich mich gerade mal genauer damit befasst habe, welche Fläche vom Segel eigentlich genau gemessen wird, musste ich allerdings feststellen, dass unsere Großsegel ohnehin äußerst merkwürdig vermessen werden. Es kann daher wohl nicht schaden, wenn man sich darüber nochmal Gedanken macht – und wir dürfen gespannt sein, was dabei herauskommt.

**Auch bei Flaute ist ein großer Spi nicht immer schnell...**



Gerade dachte ich schon, der Artikel sei jetzt fertig, aber wir haben ja noch ein drittes Segel. Den Spinnaker. Dieser ist in seiner Größe dadurch begrenzt, dass man ihn am Rüssel, Masttopp und Heck anbinden muss. Theoretisch ist die Fläche also unbegrenzt. In der Praxis wird die Spigröße aber durch folgende Faktoren beschränkt: Erstens ist bei Meisterschaften vorgeschrieben, dass auch Dreiecke gesegelt werden - und wenn der Spi zu groß ist, schafft man einfach die Höhe nicht mehr. Die zweite Begrenzung ist das Handling. Einen zu großen Spi bekommt kein Vorschoter mehr in den Spisack gezerrt. Außerdem besteht bei einem Riesenspi und wenig Wind die Gefahr, insbesondere beim Halsen über das Unterliek des Spinnakers zu fahren, was jeglichen Geschwindigkeitsvorteil zuverlässig vernichtet. Ergebnis des Zusammenspiels dieser Faktoren sind in der Regel Spinnaker mit einer Größe zwischen 35 und 38 m<sup>2</sup>.

Olli Holste

GER 81 „Hugo Bindestrich“



**Eckiges contra rundes Großsegel!**



# Wer hat noch nicht, wer will noch mal?

## Probesegele 2009!

Auch in diesem Jahr fand wieder ein Probesegele für Skiff-interessierte Segler im Int. 14 statt. Wie in der Vergangenheit wurde für die Veranstaltung der Wittensee ausgesucht, der normalerweise durch sein einsteigerfreundliches Gewässer lockt. Der Wassersportclub am Wittensee (WSCW) stellte freundlicherweise sein Gelände und ein Motorboot zur Verfügung.

Am Samstag, dem 9. Mai, um 10 Uhr versammelten sich ca. 20 Probesegele und fünf Int. 14-Mannschaften zur Besprechung vor dem Vereinshaus des WSCW. Die meisten Probesegele hatten sich auf der Hanseboot in Hamburg am KV-Stand angemeldet. Einige andere hatten von der Veranstaltung im Internet gelesen oder wurden von Freunden darauf aufmerksam gemacht.

Es war sonnig und relativ warm, aber leider blies der Wind mit über 20 Knoten, sodass der Start etwas verschoben werden musste. Die 14s nutzten die Zeit, den fiebernden Probesegele das Boot näher zu bringen. Es gab mehrere Stationen, an denen Trimm und Technik, aber auch Manöver via Trockenübung erklärt wurden. So konnten die Wenden und Halsen sowie das Setzen und Bergen des Gennakers vorab schon einmal einstudiert werden. Auch Fragen zu grundsätzlichen Trimmeinstellungen, Daten wie Wanten- und Vorstagspannung oder die Funktionalität des T-Foils wurden beantwortet.

Im Laufe des Vormittags nahm der Wind glücklicherweise etwas ab, sodass alle doch noch aufs Wasser kamen. 5-6 Boote, jeweils mit einem erfahrenden 14-Segler und einem Probesegele bemannt, wurden zu Wasser gelassen. Für viele war es neu, dass einige Boote auf die Seite gelegt werden mussten, um das Großsegel zu setzen. Ungeohnt war auch das Anbauen der Ruder mit T-Foils, die von unten in die Ruderanlagen gesteckt werden.

Nachdem alle Boote abgelegt hatten, ging es mit den restlichen Probesegele auf einem Begleitboot auch aufs Wasser. Von hier aus erfolgte auch jeweils der Crewwechsel. Zu sehen gab es zahlreiche Wenden und Halsen sowie auch manche Kenterungen. Die Gennaker mussten hochgerissen und nach schnellen Ritten auch wieder eingepackt werden. Jeder Probesegele bekam etwa 40 Minuten Zeit, um den Int. 14 auf dem Wasser kennenzulernen. Bei vielen war das Grinsen anschließend nur schwer wieder aus dem Gesicht zu bekommen.

Als die Sonne unterging, wurde der Grill angezündet und das Bier rausgeholt. Für ein typisches 14-Flair sorgten Georg und Eike, die die Gelegenheit nutzten, ihr neues Boot offiziell zu taufen. Bis weit nach Mitternacht wurden anschließend am Feuer die Erlebnisse des Tages und auch so manche altbekannte 14-Geschichte ausgetauscht.

Einige Probesegele blieben über Nacht und hatten ihr Zelt auf dem naheliegenden Zeltplatz aufgeschlagen. Am Sonntag konnten einige erneut die Chance zum Segeln wahrnehmen. Der verbleibende Tag wurde aber vorwiegend von den Int. 14 - Teams zum Training genutzt.

Zum Abschluss lässt sich sagen, dass die Veranstaltung ein großer Erfolg war. Alle Interessierte, die zum Probesegele gekommen waren, konnten sowohl den Int. 14 an Land und auf dem Wasser als auch die Leute, die dieses Boot segeln, näher kennenlernen. Sie haben einen kleinen Einblick in die 14-Familie bekommen und gesehen, wie schön (schnell) Segeln doch sein kann.



Mein Dank geht an alle Int. 14-Segler, die an diesem Wochenende an Land und auf dem Wasser mitgeholfen haben und vor allem an diejenigen, die sich selbst und ihr Boot zur

Verfügung gestellt haben, um die meist im Skiff noch unerfahrenen Probesegele mitzunehmen. Es ist eine gute Möglichkeit, neue Segler für den Int. 14 zu begeistern und ein erfolgreiches Fortbestehen der Klasse zu sichern. Vielen Dank auch an den WSCW dafür, dass der Verein sein Vereinsgelände und die Motorboote zur Verfügung gestellt hat.

Im nächsten Jahr wird es wieder ein Probesegele geben. Anmeldungen hierzu werden wie gewohnt auf der Hanseboot in Hamburg entgegengenommen. Die Bekanntgabe des genauen Termins und des Ortes erfolgt dann im Frühjahr 2010.

Kai Lassen



## Herzlich Willkommen im Int. 14 - Die Newcomer 2008!

Wie im letzten Doppelsteher ausführlich zu lesen war, vergibt die Int. 14 - Klasse alljährlich den sogenannten Newcomer-Preis an das Team, das in der jeweiligen Saison das Int. 14-Segeln begonnen und am aktivsten frischen Wind in die Klasse gebracht hat. Die Verleihung des Preises 2008 hat sich etwas verzögert, weil immer, wenn sich eine Gelegenheit zur Verleihung des Pokals geboten hätte, niemand daran gedacht hatte, dies rechtzeitig zu planen und insbesondere den Pokal mitzubringen... So wurde der Newcomer-Preis 2008 erst beim Wittensee-Fight 2009 verliehen und er ging an Anke Meyer und Peer Hartwig! Die beiden haben 2008 mit Kamikaze<sup>2</sup> zunächst den Wittensee und am Ende

auch noch den Frankfurter Waldsee erobert und sich damit die Anerkennung der Klasse verschafft. An dieser Stelle noch einmal: Herzlich willkommen und schön, dass ihr dabei seid :-)

Jetzt stehen wir schon vor dem Abschluss der nächsten Saison. An wen dieses Jahr der Newcomer-Preis geht, kann aber noch nicht verraten werden - gesagt sei nur, dass es sich in diesem Jahr um ein relativ enges Rennen zwischen zwei Teams handelt. Die Verleihung findet auf der Hanseboot bzw. - sollte sich dort keine Gelegenheit ergeben - auf der Int. 14 - Weihnachtsfeier statt!

Und hier jetzt noch ein paar Worte von Anke und Peer:

Es begab sich aber zu der Zeit, als ein gelber Bulli zwei vollkommen galaktisierte Segler vom Wittensee zurück nach Hamburg beförderte. Sie waren beim Probesege-

der Int. 14s. Der Fahrer des Bullis stellte mit sturem Blick auf die A7 fest: „Wir brauchen so ein Boot!“

Und so kam es dann auch: Schon im Mai waren

wir Besitzer von Kamikaze<sup>2</sup>! Bei uns hatte es seinen Namen erstmal nicht verdient, schon der erste Ritt mit dem Zossen (O-Ton Besitzer Nr. 1) endete im Desaster. Doch dann kam Hugo zu Hilfe und zeigte Kamikaze<sup>2</sup>, wie es uns nicht mehr so häufig abwirft. Peer durfte den Rest dieses Segeltages bei Carmen und Hugo den Job des Vorschoters lernen, Anke mit Olli und Kamikaze<sup>2</sup> das Steuern mit der Lanze. Trotz des miserablen Einstiegs waren wir stolz, es wenigstens versucht zu haben. Am Anfang ist es schon gut, auf einige Regeln zu achten. Es ist eben doch weniger Boot und mehr Segel. Das mit

dem Abbergen haben wir noch bei ein paar mehr Windstärken geübt und inzwischen haben wir die Einschläge auch gemerkt: Man braucht Luvkrängung beim Abfallen

und den Fuß in der Schlaufe, sonst fällt die Steuerfrau ab. Die beliebtesten Fehler beim Int. 14-Segeln (s. Doppelsteher 2008) beherzigen und man schafft die Ziellinie schon in der ersten Saison! Dank Carmen und Olli, die uns auch zur Regatta nach Frankfurt mitgeschmackt haben, haben wir sogar das Regattafeld für uns entdeckt. Ohne Euch würden wir immer

noch in der Mitte vom Wittensee dümpeln... Vielen Dank an dieser Stelle an Euch! Und auch an alle anderen 14-Segler, wir fühlen uns wohl!

Anke Meyer/  
Peer Hartmann

GER 95  
„Kamikaze<sup>2</sup>“





## Thermik? Wo? - German Open 2008



Als eins von 15 Teams traten wir am Donnerstag den für uns mit 900 km doch recht weiten Weg an zum - laut einschlägigen Aussagen - „super Thermikrevier“, dem Tegernsee.

Nächtliche Unklarheiten nach der Ankunft zur Schlaf-Park- und Sanitärsituation wurden morgens mit der den Bayern zu eigenen Liebenswürdigkeit aufgeklärt. Zelte wurden auf der einzigen Wiese, der Bootswiese direkt an der Straße geduldet. PKWs wurden in den schönen, dunklen und stillen Park des Gymnasiums 100 m weiter verwiesen. Nach kurzer morgendlicher Ruhepause wurden schnell die Boote aufgebaut, denn um elf war der erste Start angesetzt. Als um halb elf bei der Steuermannsbesprechung allerdings außer Eike noch niemand seinen Gummianzug anhatte, wurde so langsam klar, dass es hier - je nach Wetterlage- eher gemütlich zugeht. Die Kunst bestand dabei allerdings darin zu erkennen, wann es dann plötzlich doch ganz schnell gehen sollte. Freitag war das jedenfalls nicht der Fall, denn was uns niemand gesagt hatte, war, dass es am Tegernsee NUR bei Thermikbedingungen windig ist. Die Großwetterlage, die im Rest der Republik (angeblich) zu bestem Segelwetter führte, ließ am Tegernsee nur Böen, Löcher, Dreher und Wolken für uns übrig.

Der Wettfahrtsleiter ließ uns am Nachmittag trotz schwierigen und unklaren Bedingungen noch auslaufen und zog eine Wettfahrt eisern durch, obwohl es doch arg würfelig zuging - trotzdem setzten sich schon in diesem Rennen dieselben Boote durch, die auch die ganze Serie dominierten. Abends waren allerdings alle froh, dass wir überhaupt ein Rennen geschafft hatten und wir genossen den Abend bei Haxe und Bier im Braustübl. Vom einsetzenden Regen bekam man dort drinnen zum Glück nicht viel mit. Schlimmer konnte der Wind nicht mehr werden, dachten wir.



Der Samstagmorgen begann trocken, aber wolkenverhangen, neblig und flau. Allzu flau, wie man alsbald wieder (nur) an

der Kleidung der Locals erkennen konnte. Wieder Warten. Wieder Gerüchte von bestem Segelwetter in allen anderen Teilen der Republik... Am frühen Nachmittag konnte es der Wettfahrtsleiter nicht mehr hören und rief uns sowie die knapp dreißig 29er zu den Waffen. Das Unglaubliche war eingetreten: Es war noch böiger, noch wechselhafter, noch löchriger und vor allem viel kälter als am Vortag. Die ersten zwei Startversuche schlugen wegen allzu bevorteiltem Startschiff mit Gesamttrückerufen fehl, danach musste das dann gestartete Rennen abgebrochen werden, weil man plötzlich mit Spi zur Luvtonne fahren konnte. Das änderte sich auch immer mal wieder hin und her und die nächste Stunde verbrachten die Boote mit Spazierfahrt hinter dem Startschiff her auf der Suche nach segelbarem Wind. Ungefähr der Hälfte des 14-Feldes wurde das dann zu kalt oder auch zu anstrengend und so wurden die später dann doch noch stattfindenden zwei Rennen nur noch von sieben Booten bestritten. Ritschie und Dominik gewannen davon das erste und „Max“ konnte nach einer gut erwischten Bö auf dem Spigang und einer Bahnverkürzung das zweite ganz knapp für sich entscheiden.

Zurück an Land war die Stimmung zunächst getrübt. Bei uns, weil wir in solchen Bedingungen segeln sollten und bei den Ausrichtern, weil einige dazu ganz offensichtlich keine Lust hatten. Für Unruhe sorgte außerdem noch eine Entscheidung der auf dem Wasser präsenten Jury, die Axel und Felix wegen einer Tonnenberührung mit Pinnenausleger disqualifizierte. Später wurde die Disqualifikation aber aufgrund von Formfehlern im Verfahren wieder aufgehoben. Die Stimmung besserte sich, als eine Aktion der deutschen Vorschotergewerkschaft zur Förderung des Verständnisses und zum gegenseitigen besseren Kennenlernen den Auftakt für die alljährliche Versammlung der KV bildete. Es gab viele wichtige Themen zu besprechen und so zog sich die Versammlung etwas in die Länge - danach waren leider keine 29er-Kids mehr dort, um die angekündigte Party zu feiern. Uns hinderte das allerdings keineswegs daran, den Umsatz des Clubstübl so lange zu steigern, bis man davon wohl genug hatte und uns deutlich zu verstehen gab, dass wir jetzt gehen sollten. Einige Unverzagte dachten, es könne eh nicht mehr schlimmer kommen und machten sich



noch auf den Weg ins „Sugar shake“, den angesagtesten Club weit und breit.

Sie hatten sich gerirt. Sonntagmorgen trommelte der Regen aufs Dach und es war so kalt, dass der See regelrecht dampfte. Das ganze wirkte surreal. Wie ein riesiger Whirlpool. Und darauf sollten wir segeln? Der Wettfahrtleiter brauchte all seine Überredungskünste und ein extra Briefing, um

uns bei Kälte, Nebel und Dauerregen zum Auslaufen zu bewegen. Und siehe da, es hat sich gelohnt. Zum ersten Mal an diesem verlängerten Wochenende hatte man immerhin manchmal einen wenigstens einigermaßen konstanten Doppelsteher mit gelegentlichem Anhocken und einigermaßen faire Bedingungen zum Wettsegeln. Der Chef der Bahn war davon anscheinend so begeistert, dass er statt der angekündigten einen gleich zwei Wett-

fahrten durchführte. Spätestens dabei zementierten Rit-



Gespensische Stimmung auf dem Tegernsee!

© L. Wöhr

schie und Dominik ihren Sieg über den zweitplatzierten Stephan mit Benjamin an den Vorschoten. Team Max konnte Felix und Hannes im letzten Moment noch vom Treppchen schubsen und diese German Open dadurch zu einer süddeutschen GO mit norddeutscher Beteiligung machen.

Mein Dank gilt der süddeutschen Flotte, allen voran Dominik, sowie natürlich dem YCAT fürs Organisieren und Ausrichten. Familie Humpel für liebevolle Umsorgung, dem Wettfahrtleiter Alexander Oswald für Alles-herausholen ohne grobe Schnitzer, den Ösis für erfrischende Anwesenheit und meinem Kapitän für die Fleecemütze.

Jens Kulenkampff

GER 96 „Max“

## Für jeden seine Windstärke - German Open 2009

Da haben wir in Kiel eine beachtliche Int. 14-Flotte, deren Heimatrevier in Schilksee oft schönste Segelbedingungen bietet – und keine einzige Regatta auf der Ostsee vor Kiel. Stattdessen segeln wir in bei drehenden und böigen Winden in der Innenförde und auf allen möglichen Seen. Dass im Oktober alle zum Langener Waldsee in die Nähe von Frankfurt fahren – na gut, in der Ecke gibt es einfach nichts besseres. Aber statt etwa auf dem Einfelder See bei Neumünster auf Grund zu laufen, könnte man doch auch mal auf der Ostsee segeln...wo wir sie doch direkt vor der Nase haben. Gedanken dieser Art haben dazu geführt, dass auf der Suche nach einem Revier für die German Open 2009 die Idee aufkam, beim TSV Schilksee nachzufragen, ob die nicht Lust hätten, für uns eine Regatta auszurichten. Aus Schilksee kam eine Zusage und nach einigem hin und her stand auch der Termin: 11.-13. September 2009. Kurz vor Meldeschluss schien es allerdings, als wollten die 14-Segler doch lieber auf kleinen Seen segeln – oder warum lag die Meldezahl

gerade mal bei 10 Booten? Das Entsetzen über die geringen Meldezahlen, das über die Mailingliste kundgetan wurde, war jedoch verfrüht. Es trat wohl nur wieder mal die bekannte Eigenschaft der 14-Segler zu Tage, erst auf den letzten Drücker zu melden. Schade war zwar, dass nur zwei bayrische Teams den Weg in den Norden gefunden hatten, aber trotzdem standen am Freitag 25 Int. 14 – Teams im Hafenvorfeld in Schilksee und fragten sich, ob wohl noch Wind kommen würde.

Eins der leider wenigen bayrischen Teams in Schilksee!



© I. Oltmanns



Die Regattaleitung vertraute darauf, dass auf der Bahn, die etwa beim Leuchtturm, also recht weit draußen lag, Wind sein würde. Einige Boote gaben auf dem Weg dorthin schon die Hoffnung auf, entweder überhaupt dort anzukommen oder dass dort schönes Segeln möglich sein würde und machten sich lieber gleich wieder auf den Heimweg. Wer aber bis „um die Ecke ´rum“ durchgehalten hatte, fand tatsächlich segelbare Bedingungen vor. Nicht viel Wind, aber zum Segeln absolut okay. Unser „Hugo“ ist bei wenig Wind ja meist auch recht schnell unterwegs, insofern sind wir immer ganz froh, bei solchen Bedingungen die Vorteile des Bieker 3 gegenüber den Bieker 5s auskosten zu können... Allerdings war „Hugo“ im ersten Rennen leider ein bisschen zu schnell – der Frühstart, bei dem wir beim Zurückfahren auch noch Axel und Felix übersehen hatten und daher nicht nur zurückfahren, sondern auch noch kringeln mussten, katapultierte uns gleich zu Anfang erstmal ans allerletzte Ende des Feldes. Glücklicherweise konnten wir das Feld aber doch noch ganz gut von hinten aufrollen und das Rennen so mit einem 8. Platz beenden. Ein zweites Rennen gab es am Freitag noch, das für uns rundum gut lief und uns einen zweiten Platz einbrachte. So ganz langsam sind die Bieker 5 bei Flaute allerdings doch auch nicht, was man daran sieht, dass das erste Rennen Mark und Edda auf dem „Unbekannten Nr. 2“ und das zweite Olli Voss und Julian Ramm, der als erfahrener 49er-Segler für den erkrankten Jens Holscher einsprang, auf „Trinity“ für sich entschieden.



Insbesondere ging es um die Frage, wo nach Meinung der Deutschen die nächste Europameisterschaft ausgetragen werden sollte. Als deutscher Wunsch kristallisierte sich der Comer See heraus, allerdings ist noch immer sehr fraglich, ob sich das gegenüber den Engländern durchsetzen lässt, die eher für Quiberon votieren. Deutlich hitziger debattiert wurde über die Frage, wie man den Nachwuchs im Int.14 fördern könnte. Als Klassenvereinigung ein Boot anzuschaffen, das man Nachwuchs-Teams für den Einstieg zur Verfügung stellen kann, war ein Gedanke, der wegen des hohen Aufwands und möglicherweise eher geringen Nutzens verworfen wurde. Besser wären wohl verschiedene kleinere Aktionen zur Nachwuchsförderung. Direkte Folge dieser Diskussion war, dass noch auf der German Open ein Preis an den besten U-23 Segler vergeben wurde, der aus einem Pokal und einem Geldbetrag bestand. Man kann also nicht sagen, dass es sich um fruchtlose Debatten handelte. Es war aber schon ganz schön spät, als vor allem der Barbetreiber endlich Feierabend machen konnte.

Am nächsten Tag sah es windtechnisch zunächst nicht viel besser aus. Draußen auf der Bahn mussten wir feststellen, dass es sogar deutlich schlechter war. Weniger Wind, dafür aber eine komische alte Welle. Das erste Rennen war kein großer Spaß, das zweite eine völlige Katastrophe. Der Wind ging zwischenzeitlich komplett weg – insbesondere erinnere ich mich daran, zwanzig Meter vor der Luvtonne gestanden zu haben und auf dem Weg dorthin noch 6 (!) Wenden gefahren zu haben, weil der nicht vorhandene Wind aus irgendwelchen Richtungen kam. Endlich an der Leetonne angekommen, waren wir nicht wirklich erleichtert, dass dort Ziel sein sollte.



Der Abend wurde zunächst mit dem obligatorischen Freibier und anschließend mit einer außerordentlich leckeren Lasagne für alle (außer für die Vegetarier, die Nudeln mit fleischfreier Soße bekamen) eingeleitet. Im Anschluss fand die diesjährige Jahreshauptversammlung der Klassenvereinigung statt. Die Versammlung hielt einige Themen bereit, die sehr engagiert diskutiert wurden.



Denn gerade in dem Moment war wieder ein bisschen Wind gekommen und man hätte vielleicht noch eine vernünftige Kreuz segeln können. Tatsächlich hätte man das auch tun sollen... Denn als wir irgendwann oben am Startschiff vorbeikamen, fiel uns auf, dass dort ja irgendwie doch blau hing. Sicherheitshalber fuhren wir dann dort nochmal durchs Ziel – und während wir das taten, fiel mir auf, dass das „F“ an der Leetonne wohl doch nicht für „Finish“, sondern für „Folkeboote“ stand. Für uns war dort gar nicht Ziel gewesen, sondern nur für die Folkeboote, die mit uns auf der Bahn waren, von denen an der Leetonne aber weit



© I. Oltmanns

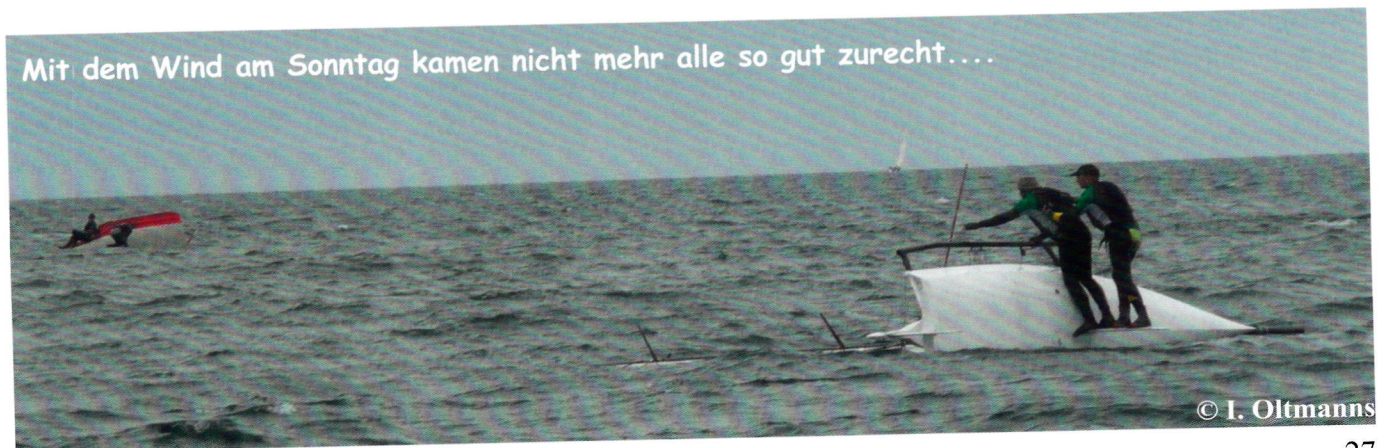
und breit nichts zu sehen war! Unser Glück war, dass das auch kaum ein anderer, der in unserer Nähe segelte, kapiert hatte und insofern haben wir wahrscheinlich auf der von uns gar nicht als solcher erkannten Zielkreuz eher noch ein paar Schiffe geholt. Von diesem völlig sinnlosen Würfel-Rennen enorm genervt, waren wir nun aber kurz davor, in den Hafen zurückzufahren. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen und schickte Wind!

Auf die Weise konnten wir bei sauberen Mittelwind-Bedingungen noch zwei schöne Wettfahrten segeln. Als wir danach in den Hafen einliefen, hatten wir nicht weniger als sieben Stunden auf dem Wasser verbracht und waren vollkommen k.o. Wir freuten uns ein zweites Mal über leckeres Essen und danach gab es einen weiteren geselligen Abend, dem wir uns aber entzogen, weil wir einfach zu müde waren.

Der Leistungsschlaf war auch keine so dumme Entscheidung gewesen, wie wir am nächsten Morgen in Schilksee feststellten. Zwar wissen wir ja nicht, was für eine Party

wir verpasst haben, aber am Sonntagmorgen wehte uns eine kräftige Brise um die Nase. Bettinas Wettervorsage sagte denn auch hinreichend Wind voraus und so machten wir uns auf schnelles Segeln gefasst. Nicht wenige Teams beschlossen, dass das Segeln ihnen wohl zu schnell würde und blieben sicherheitshalber lieber an Land. Die Wettfahrtleitung beschloss, uns heute direkt in der Bucht vor Schilksee segeln zu lassen und nicht so weit raus zu schicken – das war auch ganz gut, denn so war jeder, der mit den Bedingungen nicht zurecht kam, schnell wieder im Hafen. Auch wäre die Welle weiter draußen sicher

eine ordentliche Herausforderung gewesen. Schon jetzt haben wir uns in den Pausen immer möglichst weit in Luv unter der Küste aufgehalten, weil dort viel weniger Welle war als etwa an der Leetonne. Und die Pausen waren lang! Das war am Sonntag eigentlich das größte Problem. Die Folkeboote starteten nach uns und obwohl sie eine Runde weniger fuhren, dauerte es immer noch sehr lange, bis sie im Ziel waren und wir wieder starten konnten. In einer Pause stellten wir sogar fest, dass wir im Pausenmodus immer noch schneller trieben, als die Folkeboote Regatta segelten... Das Regattasegeln an sich war auf jeden Fall deutlich spritziger als am Vortag – wir hatten richtig viel Spaß und „Hugo“ zeigte, dass er auch bei Wind schnell sein kann, nicht zuletzt wohl dadurch, dass er so gutmütig ist und uns nicht so schnell abwirft. Der Wind drehte insgesamt immer mehr auf, die Boote auf der Bahn wurden immer weniger. Auch Anke und Peer mussten ihr Groß bergen und nach Hause fahren, nachdem sie im ersten Rennen noch erfolgreich das Ziel erreicht hatten und danach das Kentern angefangen



Mit dem Wind am Sonntag kamen nicht mehr alle so gut zurecht...

© I. Oltmanns





© M. Hoffmann

hatten. Schade war nur, dass auf dem Zielschiff eine falsche Nummer aufgeschrieben worden war und die beiden auch im ersten Rennen ein dnf kassierten, das ihnen erst nach der Siegerehrung auffiel, als es für Änderungen in der Ergebnisliste laut Aussage der Veranstalter schon zu spät war. Zu den Wettfahrten am Sonntag fällt mir noch ein, dass es taktisch eigentlich nicht so schwer gewesen wäre, auf dem Spigang ordentlich aufzuholen – aber da anscheinend alle auf dieselbe Weise vorgingen, nutzte keiner diese Möglichkeit. Es setzten nämlich alle den Spi, bretzelten los, dann fiel irgendwann auf, dass man ja wohl auch mal halsen müsste und nach der Halse sah man, dass die Leetonne leider schon deutlich in Luv lag. Der sofortige Blick nach hinten brachte immer die Beruhigung: alle anderen sind auch zu weit gefahren. Interessant war auch der Reach-Kurs von der ersten

Luvtonne zur zweiten Luvtonne des Trapezkurses. Einmal lag ein Angelboot knapp unter unserer Strecke – die Gesichter der Angler konnte ich leider nicht sehen, sie waren ja hinter unserem Spi... Ein anderes Mal hatte das vordere Pulk von 14s allesamt ein kleines bisschen zu früh den Spi gezogen und quälte sich nun zur zweiten Luvtonne hoch. Axel und Felix gingen dabei kurz vor der Tonne baden – was für alle nachfolgenden Schiffe die Folge hatte, dass sie, da nicht daran zu denken war, über den beiden langzufahren, unter ihnen vorbei mussten und sich damit alle Hoffnungen, die Tonne

doch noch zu erreichen, zerstört hatten. Das war sicherlich ein lustiges Bild: Axel und Felix kippen um und Sekunden später springen drei Vorschoter rein, um den Spi zu bergen...

Beim Zieldurchgang im zweiten Rennen wurden wir gefragt, ob wir denn gerne noch ein Rennen hätten – von uns kam ein begeistertes „Oh ja!!“. Anscheinend haben andere anders geantwortet oder Olli und Julian haben die Wettfahrtleitung beeinflusst, indem sie nach dem zweiten Rennen – den Sieg sicher in der Tasche – den Hafen ansteuerten. Jedenfalls gab es kein weiteres Rennen, obwohl ich gerade so schön Olli überredet hatte, trotz Pause

nochmal den Spi hochziehen und den Kurs von der zweiten Luvtonne zur Leetonne abzufahren, um festzustellen, wann man denn eigentlich hätte halsen müssen (ich kann's Euch jetzt sagen, eigentlich schon 20 m hinter der Tonne!). Nachdem uns ein Mobo sagte, dass wir jetzt reinfahren könnten, gönnten wir uns noch einen letzten Flug unter Spi und machten uns dann auch auf den Heimweg.

An Land genossen wir die heiße Dusche, bevor wir das Boot verpackten und uns dann – zeitlich war alles anscheinend optimal getimt – auf den Weg zur Siegerehrung machten. Als Deutschen Meister durften sich Olli Voss und Julian Ramm feiern lassen, die nach zwei Streichern mit überlegenen sechs ersten Plätzen in Führung lagen. Herzlichen Glückwunsch! Auf den Plätzen folg-

ten Stephan Heim und Benjamin Blanasch sowie Mark Schürch und Edda Thiessen. Außerdem wurde Sebastian Ladwig als bester U 23-Segler geehrt. Mein Dank – und ich denke, auch der Dank der gesamten Klasse – gilt dem TSV Schilksee, der für uns eine insgesamt eine sehr schöne German Open ausgerichtet hat. Die Einladung, im nächsten Jahr (wenn auch nicht als German Open) wiederzukommen, nehmen wir sicherlich sehr gerne an!

Carmen Bernitt

GER 81 „Hugo Bindestrich“



© M. Hoffmann



# Ungeschickt

Frei aus „Stilübungen“ von Raymond Queneau

Ich habe keine Übung im Schreiben. Ich weiss auch nicht. Ich würde zu gern mal eine Tragödie oder ein Sonett oder eine Ode schreiben, aber da gibts die Regeln. Das stört mich. Das ist nichts für Amateure. Das hier ist schon verdammt schlecht geschrieben. Na ja. Auf jeden Fall habe ich neulich was erlebt, das ich gern schriftlich niederlegen möchte. Schriftlich niederlegen scheint mir ja auch nicht gerade gewaltig. Das ist bestimmt wieder einer dieser Konfektionsausdrücke der die Lektoren abstößt die für die Herausgeber lesen die die Originalität suchen die ihnen notwendig erscheint in den Manuskripten die die Herausgeber veröffentlichen wenn sie von den Lektoren gelesen worden sind die die Konfektionsausdrücke wie schriftlich niederlegen“ verwerfen was jedoch genau das ist was ich mit etwas machen möchte das ich neulich erlebt habe obwohl ich nur ein Amateur bin den die Regeln der Tragödie des Sonetts oder der Ode stören denn ich habe keine Übung im Schreiben. Scheisse, ich weiss zwar nicht, wie ich es angestellt habe, aber jetzt bin ich wieder ganz am Anfang. Um so schlimmer. Packen wir den Stier bei den Hörnern. Schon wieder eine Platttheit. Und dabei hatte dieser Knilch doch gar nichts von einem Stier an sich. Sieh an, das hier ist gar nicht so schlecht. Wenn ich schreiben würde: packen wir den Dreikäsehoch am Schirme

seiner frappanten, von einem dürrem Hals gestielten Ed Hardy-Baseballkappe; vielleicht wäre das sogar originell. Vielleicht würde mich das bei den Damen und Herren vom Literarischen Quartett, der Kieler Nachrichten und des Doppelstehers bekanntmachen. Weshalb sollte ich denn auch keine Fortschritte machen. Nur schreibend wird man Schreibender. Das hier ist doch stark. Trotzdem ist Maß notwendig. Diesem BMX-Bürschchen auf der Slipanlage aber fehlte es daran, als er mit einem Mal den arglos abgestellten Kistendeckel meines Segelsportkameraden emporpreschte, um zu einem hanebüchernen Sprung anzusetzen, indes die vermeintliche Rampe, für derlei Belastung nicht erdacht, unter diesem Ansturm wie Trompetenblech zerging. Um so mehr, als er, nachdem er so mir nichts dir nichts losgedonnert ist, sich lammfromm gab, sobald er zur Rede gestellt wurde, als fürchte er Schläge. Sieh an, die Hälfte meiner Geschichte habe ich schon erzählt. Ich frage mich nur, wie ich das gemacht habe. Schreiben ist trotz allem eine angenehme Sache. Aber das Schwierigste steht mir noch bevor. Das Kniffligste. Der Übergang. Um so mehr, als es gar keinen Übergang gibt. Ich ziehe es vor, hier stehen zu bleiben.

Marten Lau

GER 7 „Fast forward“



## Die Helden des Bastardo

Das Bastardo-Rennen gehört zu einer der Traditionen des Int. 14-Segelns, von denen keiner mehr so genau weiß, woher sie eigentlich kommt. Jedenfalls kann auch Olli Voss nicht erklären, woher der Name „Alfredo Bastardo“ kommt und von Andrew Penman kam nur die Aussage: „I know how to get the answer“ - und dann nix mehr... Jedenfalls aber findet das Bastardo-Rennen immer am Mittwoch vor dem Riva-Cup statt und wird von den Vorjahressiegern ausgerichtet. Es handelt sich um ein einziges Rennen, dessen Kurs am Dienstagabend um Mitternacht in der Oca Bar in Riva bekanntgegeben wird und sich an festen Merkmalen auf dem See orientiert.

Eine wichtige Regel des Bastardo lautet, dass die Vorjahressieger eine nahezu unmöglich zu erfüllende Strafe erwartet, wenn sie im nächsten Jahr nicht erscheinen. Eine solche Strafe müsste eigentlich die Partingtons erteilen, die als letztjährige Gewinner durch Abwesenheit glänzten (wie im übrigen die gesamte englische und auch die bayrische Flotte!). Bisher sind Partingtons allerdings um eine Bestrafung herumgekommen. Und ihre Arbeit wurde ihnen auch abgenommen: Jan-Martin und Eike, die einzigen anwesenden Teilnehmer des Bastardo 2008 übernahmen bereitwillig die Ausrichtung des Bastardo.

Eigentlich planten die beiden seit unserer Ankunft in Riva am Samstag die Regattastrecke des Bastardo. Am Dienstagabend saßen wir also gespannt in der Oca Bar. Tatsächlich erwartete uns eine Besonderheit. Es musste nicht nur ein ungewöhnlich langer Kurs absegelt werden, sondern es galt während des Segelns auch noch Aufgaben zu erfüllen. Bei der Erläuterung der Aufgaben wurde Jan-Martin von seinem Steuermann allerdings fast der Kopf abgerissen, als er sagte: „Die Frage lautet: Welche Farbe hat das Schild am Hotel in der Ecke, wo die ganzen Surfer sind? Und beachtet, dass dort zwei Schilder sind. Wir meinen nicht das blaue Schild, sondern da ist noch ein anderes, ein braunes...“

Eine Aufgabe wussten wir also schon zu lösen, als das Bastardo-Rennen pünktlich um 13 Uhr mit einem Torstart vor Riva begann. Es folgte eine Kreuz bis Malcesine mit allen Windstärken von 0 - 5 und ein wunderschöner Downwind Spikurs - ebenfalls bei allen Windstärken. Carmen und Olli zeigten bei den üblichen starken Gardasee-Winden eine überlegene Geschwindigkeit und Höhe an der Kreuz und setzten sich schnell ab. Eike und Jan-Martin folgten vor Limone auf dem zweiten Platz.

Der Teil von Limone bis Malcesine war geprägt von leichten Winden mit zwischenzeitlichen Brisenstrichen. So hatten alle Teams genug Zeit, die Zinnen des Turms bei Malcesine zu zählen (eine deutlich kniffligere Aufgabe als die Farbe des braunen Schildes). Alle Teams waren sich einig, dass der Turm an jeder Ecke eine Zinne hat, allerdings hatte kaum jemand gesehen, dass der Turm fünfeckig war!

Um Malcesine gab es dann wieder eine Segelbrise. Carmen und Olli rundeten mit deutlichem Vorsprung die kleine Insel und zogen unter Spi davon. „Klein Erna“ konnte in der aufkommenden Brise einen guten Teil ihres Rückstandes aufholen und rundete knapp hinter „Erholung pur 1.1“ die Insel. Unter Spi bei 2-3 Bft waren wir dann schneller und konnten einen sicheren Vorsprung ersegeln. Bis wir auch auf das Leichtwindgebiet um Limone trafen, in dem Carmen und Olli schon lagen. Spannend wurde es mit einer Bö, die das Feld wieder zusammen trug. Ständige Positionswechsel nach jeder Halse unter Land waren die Regel, bis bei uns der Baum aus dem Lümmelbeschlag fiel und kurz danach auch das Schothorn vom Baum frei war.

Die taktischen Möglichkeiten waren nun stark eingeschränkt und die Konzentration lag voll auf der Reparatur des Lümmels. Eine Halse ohne Großbaum gelang mit viel Mühe und nicht gerade materialschonend. Als Baum und Segel wieder korrekt fixiert waren, durften wir feststellen, dass wir in der Hektik just in ein Flautenloch gesegelt waren. Der Rest der Flotte hatte das Windloch geschickt umschifft und zog nun davon.

Ab dieser Bö war auch die morgens erst angereiste „Just in time“ von Georg und Eike mit dabei. Wobei der Start zum Bastardo noch nicht ganz just in time war und die beiden auch nicht den gesamten Kurs absegelt haben.

Wir konnten bei null Fahrt dem Treiben zusehen und unsere Gemüter langsam beruhigen. Wir lagen dort noch 45 Minuten, bevor auch wir ins Ziel durften. Carmen und Olli parkten derweil mitten auf dem See, so dass Eike und Jan-Martin das Bastardo-Rennen für sich entscheiden konnten. Im nächsten Jahr werden sie also regulär Ausrichter des Bastardo sein - wir sind gespannt, was ihnen dann einfällt!

Tobias Merkel / Sven Gräpel

GER 75 „klein Erna“



boote

shop

werkstatt

# steinlechner bootswerft

service

skiffstuf

firma

## segel **P&B**

- Vertrieb Deutschland
- Regattaergebnisse:
  - 2007:** Riva Cup 2<sup>nd</sup>, POW Series 1<sup>st</sup>
  - POW Cup 2<sup>nd</sup>, 4<sup>th</sup>
  - Tide Ride 1<sup>th</sup>, 2<sup>nd</sup>, 3<sup>rd</sup>
  - 2006:** German National Championship 1<sup>st</sup>
  - 2005:** British Nat. Championship 3<sup>rd</sup>
  - Europ. Championship 2<sup>nd</sup>
  - Lake Garda 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup>, 5<sup>th</sup>

## carbon



- **14** und **18** – Masten, Groß- und Genakerbäume, Pinnenausleger, Sonderanfertigungen
- **Die Carbon-Vorteile:**
  - Gewichtsreduzierung
  - leichteres Handling
  - High-Tech Optik
  - besseres Biegeverhalten
  - höchste Festigkeit
  - mehr Speed
- Regattaergebnisse:
  - 2007:** Prince of Wales Cup 1<sup>st</sup>
  - Australien Nat. Championship 1<sup>st</sup>
  - 2003:** World Championship 1<sup>st</sup>
  - Australien Nat. Championship 1<sup>st</sup>
- [www.cstcomposites.de](http://www.cstcomposites.de)

## werkstatt

- Reparatur Holz/GFK
- Abwicklung von Regattaschäden
- Gutachten

## firma

Steinlechner Bootswerft GmbH  
 Seestraße 8, 86919 Utting a. A.  
 direkt am Dampfersteg  
 Telefon 0 88 06/76 21  
[info@steinlechnerbootswerft.de](mailto:info@steinlechnerbootswerft.de)



# STEINLECHNER BOOTSWERFT GmbH



Ihr Partner  
rund um's Boot!



[www.steinlechnerbootswerft.de](http://www.steinlechnerbootswerft.de)



## Europameisterschaft 2009 in Holland

Dieses Jahr fand die Europameisterschaft der International 14s in Scheveningen, Holland statt. Obwohl die Fourteen-Familie noch keine aktive Flotte im „oranje Trikot“ hat, entschieden wir uns im letzten Jahr auf dem World-Council-Meeting in Warnemünde für das anspruchsvolle Revier auf der Nordsee. Die Idee, die maßgeblich dahinter stand, war, die britische und die deutsche Flotte auf einem klasse Revier in der Mitte zusammen zu trommeln, um in dem Jahr zwischen den beiden WMs eine gute EM zu Stande zu bringen. Und dazu schlossen wir uns einer der größten Dickschiffregatten Europas an, der Delta Lloyd North Sea Regatta 2009 vom 29. Mai bis zum 1. Juni. Uns erwarten sollte eine brandneue Marina, die auch für Jollen gut geeignet sein und uns den Genuss der garstigen Nordsee näher bringen würde. Also auf nach Holland!

Olli und ich wollten schon einige Tage vorher anreisen, da mein Frühjahr komplett ins Wasser gefallen war und so die Euro meine erste Regatta in dieser Saison werden sollte. Ein wenig Training schien daher angebracht - schließlich erwartete uns nicht die zart besaitete und geschützte Ostsee, sondern die offene Nordsee mit ordentlich Strom und richtig Druck in der Luft, denn das Tief über dem Nordatlantik walzte sich bereits am Abreisetag gnadenlos in Richtung Rotterdam und Den Haag - ohhhh hauahaua ha! Ibubrofen 600 und die guten ABC-Pflaster standen neben einer frischen Bestellung Schowas von Eike ganz oben auf der Liste!

Mitten in der Nacht von Samstag auf Sonntag kamen wir in Scheveningen an und stellten uns - für die spektakulärste Jollenklasse der Welt standesgemäß - erstmal mitten auf den späteren Partyplatz der Nordseewoche - getreu nach dem Motto: „Leute seht her, wir bringen Euch das Feuer und das Rad!“ Na ja so krass war es natürlich nicht - direkt neben uns standen einige sehr klasse ausgebaute Formula 18 Kats, die aber anscheinend auch noch nichts von einem International 14 gehört hatten. Nach einem ersten „Happy Landing Drink“ am Hänger stiefelten wir sogleich in die Hafenkneipe, um einen ersten Kontakt mit dem gemeinen Holländer aufzunehmen - häährlich - dieser Schachzug war Gold wert! Mit einer herzlichen Einladung zu frischer Fischsoup und viel lecker Bierchen schnackten wir mit den Locals übers Segeln, Strömung und Wind vor Scheveningen. Mit der Zeit füllte sich immer mehr die oberhalb der Marina gelegene alte Hafenkneipe mit Seglern, die gerade ein Long-Distance-Rennen von England hierher nach Scheveningen gemeistert hatten. Der Laden war bald rappelzappelvoll mit übermüdeten Gestalten in Ölzeug, die jetzt ihren krawalltigen Bierdurst - bei Tiefstpreisen - mit demselbigen Getränk zu stillen versuchten - alles richtig gemacht, glatte Ains!

Am Sonntag aufgewacht läuteten wir unser Training vor der Euro ein. Wo is' denn hier die brandneue Marina? Wo sind denn hier die Toiletten und die Duschen? Wo is' denn hier der nächste Bäcker? - Und gibt's irgendwo



© L. Morel



wie versprochen WLAN? Kleine Fragezeichen huschten über unsere Gesichter. Die Formula 18 Segler sagten uns, dass da hinten wohl ein Strandabschnitt sei, auf dem die Boote stehen sollten. Ach der Strand direkt neben dieser Kifferbude – is‘ richtig! - Vertrauenserweckend! Und die neue Marina? - Ach so, das sind die Gebäude, in denen die Handwerker noch mit der Toiletten- und Duschinstitution zu kämpfen hatten - ah ha?!?! Oh man, oh man... hier war anscheinend noch nichts richtig fertig!

Na ja, Trinity war schnell aufgebaut und wir bastelten noch ein wenig. Wir brachten sie an den „Kifferstrand“ und den Van parkten wir in sicherer Sichtweite gleich oberhalb vom Strand an die Straße, gegenüber den - jetzt bei Tageslicht sichtbaren - Rohbauten der „brandneuen“ Marina... Wir verbrachten den Tag schließlich mit Einkäufen, erkundeten die Gegend nach Segel- und Jollenzubehör und richteten uns auf unserem neuen Platz mit Strandblick entsprechend ein. Am Abend ging’s dann anstatt in die Hafenkneipe auf die bekannte Promenade in Scheveningen - quasi der Ballermann Hollands - nur noch viiiel fertiger! Offen einsehbare Pissoirs direkt auf der Strandpromenade vor ‘nem 5-Sterne-Hotel - Richtig! - eine Prollkarre jagt hochtourig die andere... „Jens, ich sach‘ Dir, das kommt alles von der Kifferei hier!“ Richtig cool sind allerdings die riesigen Beach-Clubs, die sich an der Promenade aneinanderreihen. Entspannt bei GinTonic und WoddiBull genossen wir die letzten Sonnenstrahlen. Geiler Abend - morgen geht’s aufs Wasser - endlich mal wieder Segeln!

Ein paar Stunden später: „Hey Jens, da glättet jemand den Strand!“ Ich wachte auf - „Hääääää?!?“ - Olli hatte

Recht. Im ernst, da zog im Morgengrauen irgend so eine kaputte Gestalt einen großen Holzbalken über den Strand - drehte den Balken sorgsam am Ende des Strandes um und zog ihn dann wieder zurück - immer wieder - hin und her - ohne jeglichen Sinn erkennbar. Noch schlaftrunken glotzen wir beide aus dem Van und es verging eine Weile der stillen Faszination... „Olli, das muss so ‘ne Therapie sein, damit der wieder klar kommt!“ „Ich sach‘ Dir Jens, dass kommt alles von der Kifferei!“ - Wir drehten uns schließlich um und pennten noch ‘ne Runde... Das war ganz großes Kino!

Die Vorhersage verhieß nichts Gutes, das Tief sollte bereits morgen Holland erreichen und sowohl Sturm als auch Regen mit sich bringen. Also raus aufs Wasser! Es waren traumhafte Bedingungen - perfekt für mich, um wieder rein zu kommen! Wir waren sicher 4 Stunden draußen, spulten fast unser ganzes Trainingsprogramm runter und überraschten zum Schluss noch einige holländische Formula 18s, wie schnell doch so ein - ihnen völlig unbekannter – Fourteen ist!

Am Dienstag kamen Georg und Eike mit ihrem brandneuen Ovi. Wir bastelten uns eine schöne Wagenburg und tüdelten gemeinsam den Tag über an unseren Booten - der Wind nahm spürbar zu und an Segeln war schnell nicht mehr zu denken. Über die Mole spritzten die Wellen mit hoher Gischt - da draußen war bereits mittags richtig Alarm! Keine Chance, ob Strom mit Wind und schon gar nicht Strom gegen den Wind - hier war über Nacht ein blubbernder Hexenkessel vor der Haustür ausgekippt worden! - Nun gut, eben Plan B - wir naschten mit den Jungs ein paar Bierchen mehr und erzählten lustige Ge-





schichten vom Mokel, der den Strand glättet! Wie das Timing nicht hätte besser sein können, tauchte die Gestalt auch prompt wieder auf und glättete mit Bedacht und Sorgfalt den Strand! Wir waren schwer begeistert und prosteten ihm schmunzelnd aus der Ferne Verhalten zu! Und Olli warnte uns als Ältester: „Jungs, schaut's Euch an - das kommt alles von der Kifferei!“

Mittwoch und Donnerstag verliefen ähnlich. Der Strand füllte sich schnell mit weiteren Fourteens aus Deutschland und England. Leider kam jedoch kein Fourteen unserer französischen, dänischen oder schweizer Freunde nach Scheveningen. Zum starken Wind kam nun auch noch der Regen. Um dem Sturm zu trotzen, bastelten wir uns mit Mark und Edda einen klasse Unterschlupf mit direktem Blick auf die Hafeneinfahrt. An 14-Segeln war definitiv immer noch nicht zu denken, jedoch kämpfte sich von Zeit zu Zeit ein Dickschiff oder Motorboot in die Hafeneinfahrt - astreines Hafenkino - und bewaffnet mit Fernglas und Feierabendbierchen ein Spektakel par excellence.

die außen liegenden Jachten. Aus sicherer Entfernung beobachteten wir, wie einer der Segler bei dem Crash auf den Trawler sprang, um im lauten Geschrei dem Kapitän von dem Eimer eins so richtig aufs Maul zu hauen - joaa sichaaa, Vollgas!

Allmächtiger - der richtige Höhepunkt kam jedoch erst in der Nacht! Das Tief erwischte jetzt Rotterdam und Den Haag mit voller Wucht! Die Nacht wurde im wahrsten Sinne des Wortes durch das Blitzgewitter zum Tage! So etwas habe ich noch nie erlebt - es knallte mit voller Wucht direkt über uns! Zum Glück blieben alle Boote unversehrt! Wirklich ein Wahnsinn, mit welcher enormen Energie sich dieses Megagewitter über uns entladen hat - selbst der Mokel ließ sich weder am Abend noch am Morgen am Strand blicken - sein Holzbalken und seine Pflichterfüllung blieben auf der Strecke - und das will was heißen! Ollis Kommentar zum Gewitter und dem Crash: „Jungs, glaubt mir - das mit dem Gewitter und dem Crash - jetzt na - das kommt alles nur durch die ganze Kifferei hier in Holland!“



Das Hallo mit den bekannten deutschen Gesichtern und natürlich auch mit den britischen Freunden war groß! Der Donnerstag wurde von allen hauptsächlich für einen letzten Bootscheck genutzt. Nur wenige Teams machten vor dem ersten Wettfahrttag noch einen letzten Probeschlag. Das sich bessernde Wetter bestätigte die Wettervorhersage, die auch für den ersten Wettfahrttag und

die darauf folgenden Tage zum Glück endlich wieder segelbare Bedingungen ankündigte.

Ein erster Höhepunkt war ein 30m langer Trawler, der voll mit bis zum Scheitel dichtgesoffenen Hochseeanglern in die Hafeneinfahrt versuchte einzumanövrieren. Mit Ansage ging das Ding so richtig schief! Der Dampfer fuhr bei dem starken Wind einen zu großen Radius und schrammte schön an drei Päckchen Rennjachten vorbei. Der mächtige Stahlrumpf drückte sich schmerzvoll in

die darauf folgenden Tage zum Glück endlich wieder segelbare Bedingungen ankündigte.

Endlich ging es los! Es waren 26 Fourteens am Start. Für den Freitag waren 2 Races geplant und die Meute lief mit etwas Verspätung in Richtung unserer Sailing-Area aus. Bei Sonnenschein und 10-15 kn Wind frischte es zwi-



schendurch immer mal wieder etwas auf. Das hört sich zwar nicht so viel an, aber mit dem heftigen Strom waren es für den Fourteen wirklich sehr anspruchsvolle Segelbedingungen. Der den Tag über sich regelmäßig um 180 Grad drehende Strom war schwer mit Wind und Welle in den Griff zu bekommen. Dennoch - oder vielleicht sogar gerade deswegen - erzielte die deutsche Flotte am

ersten Tag ein super Ergebnis. Stefan und Dominik segelten auf Platz 5, direkt gefolgt von Georg und Eike. Leider kenterten wir zweimal, wurden von ganz vorne schön durchgereicht und kämpften uns schließlich auf dem 8. Platz ins Ziel. Mist,

da wäre noch einiges mehr drin gewesen - dennoch für das erste gemeinsame Rennen von Olli und mir in diesem Jahr gar nicht so übel! Im zweiten Rennen des Tages gelang es uns wieder, den Strom richtig zu lesen und wir kenterten diesmal nicht - Rock on Rocket - wir kamen als dritte hinter Tom und Alistair ins Ziel! Leider hatten Stefan und Dominik riesiges Pech. Sie brachen sich einen Pinnenausleger und konnten diese Wettfahrt nicht zu Ende segeln. Dafür meldeten sich Mark und Edda sowie Peter und Ole unter den Top Ten! Wieder ein super Ergebnis der deutschen Flotte, die international über die letzten Jahre in der Breite spürbar an Qualität zugelegt hatte! Obwohl wir nur 2 Wettfahrten gesegelt waren, war doch jeder an Land froh, dass der Tag vorbei war. Es war wirklich hart, bei diesen Bedingungen den Fourteen zu bändigen und mit Welle und Strom klarzukommen.

Samstag und Sonntag waren jeweils 3 Rennen angesagt und jedem war bewusst, dass beide Tage bei diesen anspruchsvollen Bedingungen richtig anstrengend werden würden! Also Vollgas - lasst uns spielen gehen! Der Wind legte am Samstag noch etwas zu, was Olli und mir entgegenkam, mit den Plätzen 3, 2 und 4 waren wir erneut super zu frieden. Alistair legte mit den Plätzen 1, 1 und 2 einen glänzenden Tag hin. Mit Douglas und Tom kristallisierten sich dann so allmählich die Kandidaten um die

ersten drei Plätze heraus. Nach dem 5. Rennen führte klar Alistair, danach kamen Douglas und Tom mit jeweils 10 Punkten und mit 12 Punkten schon wir. Und erneut meldeten sich einige Deutsche unter die Top 10 - sehr geil! Stefan und Dominik sowie Georg und Eike belegten mit 2 fünften Plätzen sowie einem 7. und 8. Platz ihr Können vom Vortag. Heute kamen auch Stefan und Benjamin gut



© L. Morel

in Schwung. Sie bewiesen mit 2 siebten Plätzen, dass sie ebenfalls ein sauber eingespieltes Team sind. Mit Jörn und Sebastian sowie erneut Mark und Edda, die jeweils an diesem Tag einen 10. Platz hinlegten, konnte sich insgesamt

die Deutsche Flotte mehr als sehen lassen!

Gleiche Bedingungen wie am Samstag erwartete die Flotte auch am Sonntag, wobei das letzte Rennen am Tag doch etwas - sagen wir mal - speziell war. Die bisherigen Kandidaten für die ersten Plätze waren erneut vorne. Herausragend war jedoch jeweils ein 5. Platz von Stefan und Benjamin sowie - man höre und staune - von Peter und Ole in den Rennen 7 und 8. Auch Lutz und Stefan erreichten die Top Ten! Das 8. Rennen ging bei uns richtig in die Hose! Nachdem wir schön jedem gezeigt hatten, wie man auf der Startlinie kentert, und wir hinter allen endlich uns dann doch dazu entschlossen hatten los zu eiern, Anschlag links führen und wider Erwarten auf einmal alle im Fenster hatten, wurden wir dann schließlich doch durch einen weltklasse Windstrich auf der rechten Seite und einem ganz entspannten 40 Grad rechts Dreher wieder auf unsere verdiente Startposition zurückverwiesen. Keine Gnade - 50 Meter vor der ersten Luvboje standen wir mit einigen anderen schön in der Flaute. Kurz vorm Überrunden und nach einer gefühlten Ewigkeit zogen wir schließlich - ohne die erste Marke gerundet zu haben - den Spi in Richtung Heimat... Dumm gelaufen - wir hatten unseren Streicher!

Für den letzten Wettfahrttag blieb es spannend. Einzig Alistair war klar vorne und war nur noch theoretisch von dem



© L. Morel



Europameistertitel entfernt. Allerdings war der Kampf um den zweiten und dritten Platz noch nicht entschieden. Douglas, Tom und wir waren nur wenige Punkte auf den Plätzen 2, 3 und 4 auseinander, wobei wir durch das achte Rennen einen 8. Platz in die Wertung nehmen mussten. Kurioserweise waren nämlich zwar 10 Wettfahrten ausgeschrieben, jedoch insgesamt nur ein Streicher vorgesehen. Aber es sollte nicht sein, wir kenterten im 9. Rennen auf einem zweiten Platz liegend und wiederholten diesen Spaß dann noch einmal auf der nächsten Runde. Ach ja, zwischendurch verpasste ich auch noch den Trapezhaken und verabschiedete mich zum Erstaunen von Olli mit einer Rolle rückwärts. Freundlich begrüßte er mich nach meiner Schwimmeinlage mit den Worten: „Ohne Dich macht das hier irgendwie keinen Spaß - lass mal lieber zu zweit weitersegeln...“ Mist, erneut ein dickes Ding in der Wertung, damit war der dritte Platz leider endgültig passé! Glücklicherweise konnte uns in der Wertung nach hinten nichts mehr passieren, so dass der 8. Platz im ersehnten letzten Rennen dieser wirklich harten Serie nichts mehr ausmachte. Nicht zu vergessen sind jedoch erneut die Leistungen von Georg und Eike sowie Stefan und Dominik, die souverän mit zwei siebten sowie mit zwei zeh-



© L. Morel

ten Plätzen sich im Gesamtergebnis auf Platz 8 und 9 behaupteten. Zuletzt noch ein Wort zu unseren Youngsters, die grandios nicht nur den Riva Cup-Scheveningen-Marathon meisterten und fast die gesamte Flotte jeden morgen mit frisch aufgebackenen Brötchen im eigens mitgebrachten Gasherd beglückten, sondern auch zum Schluss dieser Serie so richtig ins Rollen kamen! Mit den Plätzen 11, 12 und 15 zeigten sie, dass sie offensichtlich nur noch Schwierigkeiten bei der Umstellung vom sonnigen Wetter am Gardasee auf das raue Nordseeklima hatten! Alle Ergebnisse zur Euro findet Ihr unter:

[http://content.nsr.nl/results/2009/FRD03\\_\\_\\_.htm](http://content.nsr.nl/results/2009/FRD03___.htm)

Beachtenswert bleibt, dass insgesamt acht verschiedene deutsche Teams es schafften unter die Top Ten zu segeln und davon sogar 3 Teams diese Platzierung im Endergebnis versilbern konnten. Meiner Meinung nach ist das eine richtig klasse Leistung, die das Ergebnis einer jahrelangen guten Aufbauarbeit der deutschen Flotte ist und nicht zuletzt ihre Bestätigung in einem tollen Zusammenhalt - auf dem Wasser wie an Land - wieder findet!

In genau diesem Sinne: Imitations come and go - but Fourteens are forever!

Jens Holscher, GER 91 „Trinity“

Fotos in diesem Artikel: Laurens Morel - [www.morelstudio.nl](http://www.morelstudio.nl)



## Praxistipp: Wie spleiße ich ein Auge richtig?

Entgegen der allgemein vorherrschenden Meinung kann ein Auge gespleißt werden, ohne dass es zusätzlich vernäht werden muss. Die Zauberformel ist ganz einfach:

*Kurz durch lang und lang durch kurz!*

Im Folgenden zeigen wir Euch nun, wie dieser Spleiß genau funktioniert:

1. Man nehme ein Stück gut spleißbares Tauwerk und entferne gegebenenfalls das abgebrannte Ende.

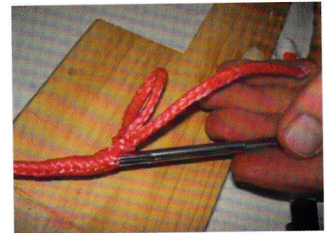
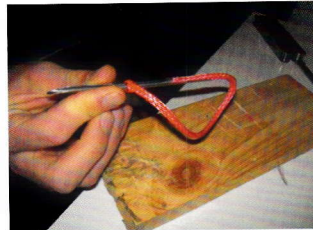
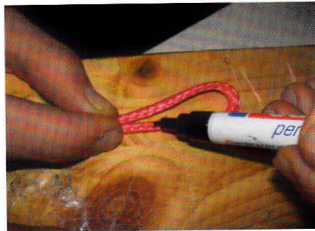
2. Man messe 10-15 cm vom Ende des Seiles und markiere es dort. Anschließend messe man die Größe des zu spleißenden Auges und

setze in entsprechendem Abstand von der ersten eine zweite Markierung.

3. Und jetzt: Kurz durch lang. Man nehme das kurze Ende und ziehe es an der Markierung durch das lange Ende bis beide Markierungen aufeinander liegen.

4. Nun nehme man das lange Ende und ziehe es an der Markierung durch das kurze Ende.

Nadel in den entstehenden Hohlraum und ziehe das kurze Ende mit der Nadel durch das lange Ende.



5. Fertig ist nun das Auge. Nun muss nur noch das kurze Ende in das lange reingezogen werden.

Dafür schiebe man das Seil zusammen, führe die

So einfach spleißt man ein Auge, das ohne Vernähung überall hält!

Mark Schürch, GER 222,  
„Unbekannter Nr. 2“

# WWW . SEGEL-CENTER-FRANKFURT. DE

Sail now  
work later !

# 14er

Sail now  
work later !

**BOOTE** : Opti, RS RaceBoats, **14**, 420er, 470er, Finn, Laser, FD, Kosar, Conger, Zugvogel, LIS, uvm.

**KLEIDUNG** : MUSTO, HenryLloyd, Helly Hansen, Jeantex, Marinepool, Dry Fashion, Sebago, uvm.

**JOLLENZUBEHÖR** : HARKEN, Ronstan, Holt, Allen, Sprenger, Pfeiffer, Optiparts, Barton, uvm.

**MAST u. BAUM** : SuperSpars, Proctor, Nordic, Selden, uvm

**YACHTAUSRÜSTUNG** : HARKEN, Ronstan, HS, LEWMAR, Wichard, Plastimo uvm.

**TAUWERK u. DRAHT** : Liros-Rosenberger, FSE, Gleistein, Drahtverarbeitung bis 5mm,

**SEGEL** : QUANTUM, BEILKEN, NORTH, Elvström, JAN-SEGEL ua.

Öffnungszeiten  
**Montag - Freitag**  
10:00 – 19:00 Uhr  
**Samstag**  
10:00 – 13:00 Uhr



**PIA'S SEGLERLADEN**  
Roffeder Ring 3 - 5  
**60327 FRANKFURT/M**  
Tel. **069 - 45 53 72**  
Fax **069 - 46 99 23 00**



## Als Pärchen auf dem Int. 14 - Geht das?

Als Peer und ich in den Int. 14 eingestiegen sind, bedeutete das für uns erstmal viele gemeinsame Wochenenden am Wittensee in unserem gemütlichen Bulli. Dass die Beherrschung eines Int. 14 nicht ganz einfach ist, war uns schon klar – aber gemeinsam würden wir das schon meistern... Dann kamen die ersten Kenterarien, die – wie wir mittlerweile wissen – wohl jeder Einsteiger hinter sich bringen muss. Und damit auch die ersten genervten Worte: „Wieso bist Du denn

nicht einfach abgefallen?“ – „Warum warst Du nicht schneller im Trapez?“. An Land hatte sich die Aufregung meist wieder gelegt. Aber wir fragen uns doch: Müssen wir beim 14-Segeln Angst um unsere Beziehung haben? Oder ist das gemeinsame 14-Segeln für eine Beziehung sogar förderlich? Um kein Risiko einzugehen, haben wir bei Carmen und Olli (GER 81, „Hugo Bindestrich“) und Edda und Mark (GER 222, „Unbekannter Nr. 2“) mal nachgefragt:

### **Wie seid Ihr auf die Idee gekommen, mit dem Partner Int. 14 zu segeln?**

*Edda:* Mark hat mich gefragt.

*Alle:* Fast wie ein Heiratsantrag .

*Mark:* Ich bin vorher 49er gesegelt und suchte etwas Neues. Die Regatten waren zu weit weg, gesegelt bin ich nur in der Bronze-Fleet und die regionale Flotte war zu klein. Als dann ein Freund von mir das Inshore Race Weekend ins Leben rief und die 14s mit über 15 Booten am Start waren, ist die Idee, selbst einen 14 zu kaufen, langsam gewachsen. Olli H. lag mir ja schon lange in den Ohren... Und dann kam Edda. Das nennt man wohl Pech im Segeln und Glück in der Liebe! Zwei Monate später haben wir Rooschtboot gekauft und hatten nicht mehr nur Glück in der Liebe, sondern auch wieder beim Segeln.

*Carmen:* Olli hatte damals noch die l'étage und ich bin vorher 29er gesegelt. Am Wochenende führen wir also regelmäßig in unterschiedliche Richtungen auf Regatta. Unter der Woche sind wir aber ab und zu gemeinsam segeln gegangen und das hat prima funktioniert. Man verbringt mit seinem Segelpartner doch ganz schön viel Zeit. Und als sich dann herausstellte, dass sowohl Ollis Vorschoter als auch meine Vorschoterin nicht in Schleswig-Holstein bleiben würden, haben wir beschlossen, dass wir diese Zeit am liebsten zusammen verbringen und auch am Wochenende gemeinsam segeln gehen wollen.

### **Wie sind bei Euch die Aufgaben verteilt?**

*Olli:* Ja, das war die erste Frage, die wir uns stellten - wir sind ja vorher beide gesteuert. Wir haben dann beide Varianten mal ausprobiert und weil Carmen den Spi nicht schnell genug hoch kriegt, mach ich das lieber selbst.

(grinst) Aber man merkt schon noch manchmal, dass zwei Steuerleute an Bord sind...

*Edda:* Mark ist derjenige mit der Regattaerfahrung. Darum sind wir schneller, wenn er steuert.

*Mark:* Und Edda ist kräftig! Im Training tauschen wir auch mal (mhm... selten), um zu sehen, wie's dem anderen so ergeht.



### **Wer hat an Bord die Hosen an?**

*Olli:* Wir haben beide 'ne Trapezhose an, das macht sich besser beim Doppelsteher!

*Mark:* Ich entscheide wo's langgeht, und Edda hat Vortrecht.

*Edda:* Grundsätzlich trifft Mark die Entscheidungen. Aber wenn wir blöd fahren, bin ich irgendwie trotzdem schuld.

*Mark:* Beschuldige ich dich etwa immer?

*Edda:* In Zukunft fahren wir einfach immer richtig.

*Carmen:* Wir versuchen, das so aufzuteilen, dass Olli auf der Kreuz sagt, wo's langgeht und ich auf dem Spigang. Das klappt nur leider nicht immer, weil doch entweder der eine dem anderen reinredet oder man doch nochmal



bei dem anderen nachfragt, was der denn meint. So entstehen bei uns oft zu lange Diskussionen und der Zeitpunkt, zu dem eine Entscheidung hätte getroffen werden müssen, ist vorbei...

### **Und wer hat das letzte Wort?**

Fragende Blicke. Schließlich *Carmen*: Ich hab immerhin die Pinne....

### **Und bei Euch zu Hause?**

*Edda*: Da hat nicht wirklich jemand die Hosen an.

*Olli*: Wer quengelt, bekommt oft Recht. Und *Carmen* ist nunmal meistens besser im Quengeln ;-)

*Carmen*: Ach, quengeln kann *Olli* auch ganz gut... Ich würd' nicht sagen, dass zu Hause einer mehr entscheiden darf als der andere. Da hat man auch meist mehr Zeit zum Diskutieren als auf dem Wasser ;-)

### **Habt ihr eure Entscheidung, zusammen zu segeln, jemals bereut?**

*Olli*: Nee, mit meinen vorherigen Segelpartnern war meistens alles komplizierter. Mit *Carmen* ist das irgendwie komisch. Keiner regt mich mehr auf als *Carmen*, aber mit keinem geh' ich lieber segeln.

*Edda*: Nö.

### **Wird es auch manchmal laut an Bord? Lauter als auf anderen Booten?**

*Mark*: Ja, doch. Aber das beschränkte sich auf die erste Saison. Jetzt sind wir da besser geworden. Streiten tun wir nicht laut. Laut wird's, wenn *Edda* von mir angefeuert wird!

*Carmen*: Manchmal werden fehlende Argumente tatsächlich durch Lautstärke ausgeglichen... und ich kann mich nicht erinnern, dass das mit früheren Segelpartnern auch so war.

### **Was war die schlimmste Situation, zu der es ohne Partnerschaft wahrscheinlich nicht gekommen wäre?**

*Carmen*: Man regt sich mehr auf. Gegenüber jemand anderem würde man sich mit seinem Verhalten wohl mehr Mühe geben. Dann wäre ich wahrscheinlich nicht am Wittensee von Bord gesprungen und nach Hause geschwommen ;-)

*Edda*: Man kennt sich besser und ist deshalb offener. Man ist einfach emotionaler. Aber es kommt nicht sowas vor wie: „Ich zieh jetzt nicht den Spi, du hast ja heute morgen auch nicht abgewaschen.“

### **Wie lange hält ein Streit an Land an, der auf dem Wasser angefangen hat?**

*Edda*: Bei mir länger als bei *Mark*, der ist da nicht so nachtragend und beruhigt mich dann. Ich bin meistens sauer auf mich selbst.

*Carmen*: Meist wird der Streit auf dem Wasser schon mit einem Küsschen erledigt. An Land vertragen wir uns eigentlich immer wieder bestens.

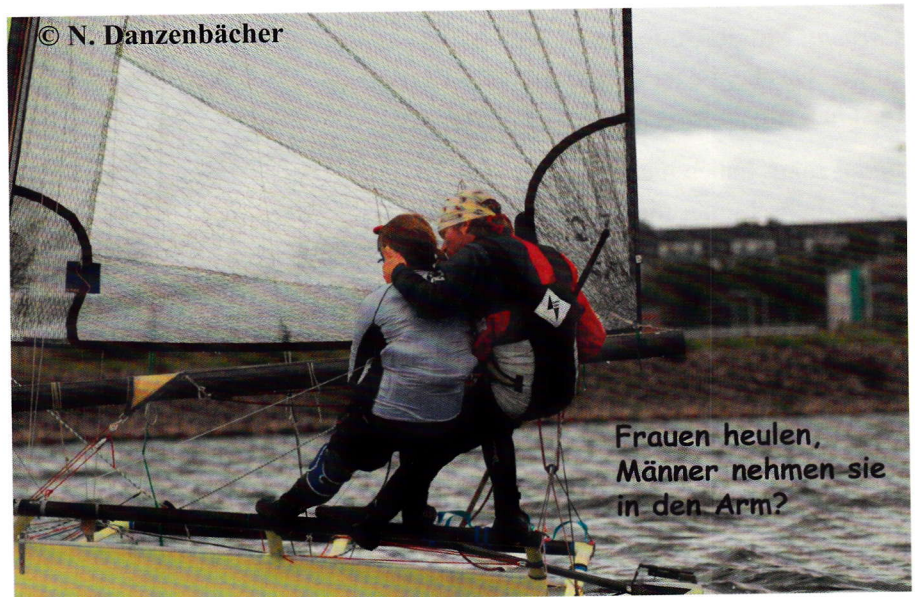
### **Ist es generell ein Unterschied, als Mann mit einer Frau statt mit einem anderen Mann zu segeln oder umgekehrt?**

*Olli*: Ich glaube, Männer nehmen beim Segeln generell auf eine Frau mehr Rücksicht. Das hat mit der Partnerschaft nicht unbedingt was zu tun.

*Carmen*: Als Frau sehe ich da keinen großen Unterschied. Ob ich auf jemanden mehr oder weniger Rücksicht nehme, hängt eher mit dessen Segelerfahrung oder aktueller gesundheitlicher Situation zusammen.

*Edda*: Frauen heulen, Männer nehmen sie in den Arm, so einfach ist das.

*Kommentar von einem unerkannt bleiben wollen- den 14-Segler:*  
**Ich stell mir Segeln mit der Partnerin vor wie Tanzkurs - ein Meer aus Aggressionen!**



Frauen heulen,  
Männer nehmen sie  
in den Arm?

### **Warum pinkeln Männer an Bord häufiger als Mädels?**

*Olli*: *Carmen* sieht das irgendwie nicht als Standardstartvorbereitung. Ich versteh das gar nicht!

*Mark*: Männer haben's da einfach leichter.



*Carmen:* Das glaub' ich auch. Ich überleg' mir schon dreimal, ob der ganze Aufwand fürs Pinkeln jetzt wirklich nötig ist. Und obwohl sie's eh schon leichter haben, haben viele Männer auch noch eine geringere Hemmschwelle, einfach in den Neo zu pinkeln.



**Brauchen sich keine Sorgen um ihre Beziehung zu machen:  
Anke und Peer**

### **Wer von Euch hat die Ruhe weg?**

*Carmen:* Ich bin eher entspannt, wenn's um Taktik geht oder darum, welche Position wir gerade haben. Olli bleibt dafür ruhig, wenn Wind und Welle mir unheimlich werden.

*Mark:* Edda hat die Ruhe weg! Wenn wir den Start versaut haben und ich mich aufrege, sagt Edda „Wir sind doch gerade erst losgefahren.“ Das hängt aber nicht mit mangelndem Ehrgeiz zusammen.

*Edda:* Ich werd' nur nervös in der Nähe von Tankern (Anm. der Red.: s. Titelbild des letzten Doppelstehers!). Mark kümmert sich um die Führen und alles ist gut. Bei Mädels ist das doch eh zyklusabhängig, oder nicht?!

### **Fazit?**

*Edda:* Ich find's cool mit dem Partner zu segeln, weil man so viel mehr Zeit zusammen verbringt. Es ist mir lieber, ein gemeinsames Hobby mit meinem Freund zu haben als denselben Beruf.

### **Wer ergreift eher die Initiative, wenn es darum geht, segeln zu gehen?**

*Carmen:* Olli.

*Mark:* Edda.

### **Hängt das damit zusammen, dass der Vorschoter mehr Spaß am Segeln hat oder wie kommt das?**

*Carmen:* Mit der Aufgabe an Bord hat das nichts zu tun. Das liegt eher daran, dass Olli fast immer Lust hat, segeln zu gehen!

*Edda:* Jungs haben mehr Lust auf Basteln. Immer muss erst gebastelt werden, ich möchte lieber sofort segeln.



*Daniel (GER 185, „Flying Orange“)* zum Thema: Man muss erstmal eine Frau finden, da gibt's nicht so viele unter den 14s. Und bei den anderen Seglerinnen ist es schwer, das Interesse für den 14 zu wecken. Außerdem ist Hannes der Traumpartner!



*Carmen:* 14-Segeln ist ein tolles gemeinsames Hobby. Die manchmal anstrengenden

Diskussionen auf dem Wasser ersparen wenigstens die Diskussionen zu Hause, die andere 14-Segler oft haben, wenn sie schon wieder das ganze Wochenende auf Regatta sind.

Die Fragen stellte:

Anke Meyer

GER 95 „Kamikaze“

© BYC



## Abenteuerurlaub Hanseboot

Alles begann damit, dass ich die Hansebootwoche nix vorhatte und so schrieb ich Jens, er könne mich für den Standdienst eintragen, wann er wolle. Er wollte alle 5 Wochentage. Ok, ich erzähle gerne andern Leuten, wie toll die tollste Bootsklasse der Welt ist und noch lieber höre ich mir an, was für ein toller Segler ich sein muss, um so eine "Höllmaschine" zu beherrschen. Aber wollte ich das fünf Tage die Woche? Ich ließ es auf einen Test ankommen!

Generell gibt es zwei Hauptarten von Messebesuchern. Eine Sorte sieht das Boot, setzt einen ehrfürchtigen Gesichtsausdruck auf und nähert sich langsam, während er immer mehr unglaubliche Details am Boot entdeckt. Das ist meistens die Grundlage für ein freundliches Gespräch, in dem man dem Besucher die technischen Details erklärt: Was ist das da am Ruder? Wie groß ist der Spi? Wie schwer ist das Boot? Was kostet es? Wie schnell ist es? Am Ende frage ich dann, ob er sich trauen würde, mal eine Runde zu segeln. Dann kommt meistens etwas in Richtung: "Da bin ich zu alt für." Übrigens der wohl häufigste Satz am Stand dieses Jahr. Also Leute, spätestens ab 30 seid ihr zu alt für den 14! Ich fürchte



Man braucht nur einen jungen Vorschoter: Zweikampf zwischen Rollo Pyper und Roddy Bridge!

nur, dann werden unsere Regattafelder um einiges kleiner. Naja, dann gibt's noch die zweite Sorte Hansebootbesucher, die das komische neumodische Ding auf unserm Stand sehen und erzählen, dass die Schiffe früher aus Holz und die Männer aus Eisen waren. Das kann aber auch ganz unterhaltsam sein. Man lernt wirklich sehr interessante Leute kennen und kann tolle Segelgespräche führen, auf Deutsch, Englisch, Dänisch und sogar

Französisch. Wobei das mit den letzten beiden Sprachen eher nicht so gut lief, aber das lag wohl an mir.

Außerdem erwähnenswert ist das Showprogramm auf der Bühne und in einem großen Schwimmbecken mit Windgeneratoren, moderiert von der bezaubernden Celine. Da unser Stand direkt vor der Showbühne lag, konnte ich nicht nur gut zugucken, sondern habe auch an diversen Shows teilgenommen. Ich habe gelernt, dass man auf Modellbootregatten die anderen Boote einfach wegrammt, wenn sie einem zu nahe kommen. Zweimal durfte ich sogar selbst segeln. Das erste Mal sollte ich einen Optikonkurrenten vorführen, das zweite Mal trat ich gegen meinen eigenen Steuermann, einen Piratsegler und einen Contiboy beim Musto Matchrace Cup an. Auf RS Tera, im Schwimmbecken. Man muss mit den Ventilatoren sehr aufpassen - Es kann nämlich sein, dass man genau zwischen zweien steht und nicht mehr vorwärts kommt. Über den Ausgang des Cups schweige ich mich jetzt mal aus, viel wichtiger ist, dass Daniel uns mit kaltem Freibier am Steg erwartete. Das war wirklich großartig, danke nochmal! Als letztes bin ich am Freitagmorgen Tretboot gefahren, wobei mich allerdings ein zwölfjähriger Junge abgezogen hat. Das lag aber nur an Donnerstagabend - und damit komme ich zum wichtigsten Punkt: Freibier! Das gibt's auf der Hanseboot jeden Abend in Hülle und Fülle. Vor allem die KV-Party am Donnerstag ist sehr zu empfehlen. Gegen Abend erhöht sich auch die Standbesetzung immer um einiges, ich weiß auch nicht, warum. Ich will auch noch mal ausdrücklich erwähnen, dass die Leute von der Nordseewoche durstigen 14- und Contendersegler nichts von ihren Cocktails abgeben.

Insgesamt kann ich den Abenteuerurlaub Hanseboot nur jedem weiterempfehlen. Tolle Shows, tolle Partys, viele nette Leute und das alles für lau, solange man ein

So entspannt lachen kann hier nur jemand mit Erfahrung!



paar Stündchen am 14-Stand verbringt. Nur die Boote im Showbecken sind etwas verbesserungswürdig, aber Trinity's Schwert haben wir nirgends gefunden. Wahrscheinlich hatte Olli Angst um sein Boot.

Jan-Martin Lührs

GER 37 „Erholung Pur 1.1“



## Die Nordic Trophy: meist umkämpfter Pokal im Norden!

Seit dem Jahr 2000 gibt es in der Int. 14 – Klasse einen Wanderpokal, der besonders häufig den Besitzer wechselt. Bis zu fünfmal pro Saison wird die Nordic Trophy weitergereicht. Hinter der Trophäe steht das Ziel, einen erhöhten Anreiz für die regelmäßige Teilnahme an norddeutschen Regatten zu schaffen. Die Nordic Trophy sorgt hierfür auf ihre eigene Weise: Zu Beginn der Saison bestimmt der Vorjahressieger fünf norddeutsche Regatten, die die Regattaserie der Nordic Trophy bilden. Nach jeder dieser Regatten darf der jeweilige Sieger die Nordic Trophy mit nach Hause nehmen, muss sie aber zur nächsten Regatta der Serie wieder mitbringen. Erst nach der fünften und damit letzten Regatta der Serie wird zusammengerechnet und damit der Gesamtsieger der Nordic Trophy ermittelt, bei dem der Wanderpokal überwintert.

Die Ermittlung des Gesamtergebnis obliegt wie die Bestimmung der einbezogenen Regatten dem Vorjahressieger und sorgt bei diesem regelmäßig für Kopfzerbrechen (es sei denn, es handelt sich um Olli Voss, der das System verstanden hat und immer wieder gern um Rat gefragt wird). Damit die künftigen Sieger nicht mehr zum Telefon greifen und Olli anrufen müssen, folgen hier die Einzelheiten der Berechnung: Für jede der fünf Regatten wird für jeden Teilnehmer eine Punktzahl ermittelt. Der Sieger der Regatta erhält die Punktzahl, die sich aus der Multiplikation der Anzahl der Wettfahrten mit der Anzahl der Teilnehmer ergeben. Für den Zweiten gilt „Anzahl der Wettfahrten“ x („Anzahl der Teilnehmer“ -1), für den Dritten „Anzahl der Wettfahrten“ x („Anzahl der Teilnehmer“ -2). Der Letzte erhält demzufolge die Anzahl

der Wettfahrten der Regatta als Punkte. Nach Durchführung dieser Punkteverteilung für jede der fünf Regatten werden für jeden Teilnehmer die ermittelten Punktezahlen addiert. Wer danach die meisten Punkte hat, gewinnt die Nordic Trophy. Bei Punktgleichheit entscheidet das Ergebnis der letzten Regatta.

Dem System immanent ist, dass der Sieger einer größeren Regatta mehr Punkte erhält als der Sieger einer Regatta mit geringerer Beteiligung. Gleichzeitig ist es kaum möglich, die Regattaserie zu gewinnen, wenn man nicht an allen fünf Regatten teilgenommen hat. Denn eine Regatta mit beispielsweise nur 10 Booten und 4 Wettfahrten bringt für den Sieger bereits 40 Punkte, für den zweiten 36, für den dritten 32 usw. Anders wäre dies, wenn es im Rahmen der fünf Regatten einen „Streicher“ gäbe – aber eine solche Erleichterung für diejenigen, die nicht an allen Regatten teilnehmen können, entspräche ja gerade nicht dem oben genannten Zweck der Nordic Trophy, die Regattabeteiligung zu fördern.

Auf den ersten Blick könnte man ja meinen, dass über fünf Regatten am Ende ein ziemlich deutlicher Sieger feststeht. Ich glaube auch, dass jedenfalls Olli Voss und Jens Holscher die Nordic Trophy schon mit deutlichem Vorsprung über den Winter mit nach Hause genommen haben (ohne dies jetzt im einzelnen überprüft zu haben). Besonders spannend war das Rennen um die Nordic Trophy jedoch 2008. Letzte Regatta der Serie war das Wittensee Finale am 27./28. September. Bis zu dieser Regatta waren Bettina und Jens mit Max und Olli und ich mit Hugo ähnlich schnell gesegelt, so dass erst am Wittensee die Entscheidung über den Gesamtsieger der Nordic Trophy fallen sollte. Irgendwie war es aber wohl weder Hugos noch Max' Wochenende. Julian und Eike mit Lilli, Olli und Jens mit Trinity sowie Mark und Edda mit Rooschtboot ließen Hugo und Max diesmal nicht auf die vorderen Plätze vordringen. Dass es sowohl Hugo als auch Max so erging, hatte allerdings zur Folge, dass das Rennen um die Nordic Trophy spannend blieb – und das bis zum allerletzten Rennen. Als wir zum letzten Mal die Startlinie überquerten, waren beide Teams in der Nordic Trophy – Rangliste genau punktgleich. Dass es nach fünf Regatten noch im letzten Rennen um die Wurst ging, sorgte wohl bei beiden Teams für Spannung. Nach der ersten Luvtonne war der Abstand zwischen Max und Hugo noch so gering, dass es eigentlich weiter

**Mehrfache Gewinner der Nordic Trophy und Kenner des Systems: Olli Voss & Jens Holscher**





hätte spannend bleiben können. Leider machte Hugo dem Kampf jedoch ein nasses Ende, als wir kurz vor der Leetonne nach der Halse in Lillis Abwinden landeten und, da wir dies zu spät kapierten, so richtig schön nach Luv schwimmen gingen. Max war damit auf und davon und ließ sich auch nicht mehr einholen. Bettina und Jens konnten so zum ersten Mal im Winter die Nordic Trophy hüten und sie haben das wirklich verdient!

So spannend der Kampf um die Nordic Trophy 2008 war

– Die Erstellung des Doppelstehers hat schon wieder so viel Zeit in Anspruch genommen, dass sich bereits die nächste spannende Saison ihrem Ende zuneigt. Das letzte Event der Nordic Trophy war in diesem Jahr das Inshore Race Weekend am ASV in Kiel. Und wieder wurde es sehr spannend. In Führung lagen vor dieser Regatta Mark und Edda mit dem „Unbekannten Nr. 2“, dicht gefolgt von Jörn und Sebastian auf „Ert“. Da Jörn zur Regatta auf der Innenförde keine Zeit hatte, trat Sebastian hier mit Dirk an – wohlweislich

aber auf Ert, der damit weitere Punkte für die Nordic Trophy-Wertung sammeln konnte. Die Punkte für die Nordic Trophy werden nämlich grundsätzlich bootsspezifisch vergeben, wobei mindestens ein Segler der Originalbesetzung an Bord sein muss. Eine Ausnahme gilt allerdings für den Fall, dass dasselbe Team bei verschiedenen Regatten mit verschiedenen Booten antritt, etwa, wenn es während der Saison ein neues Boot anschafft oder das alte Boot noch einmal hervorgeholt wird, weil das neue Ärger macht. Es ist also egal, ob Eike und Georg mit „Just in time“ an den Start gehen oder wegen zu

großen Bastelbedarfs am neuen Boot doch wieder mit „Lilli“ starten. Aber zurück zur diesjährigen Entscheidung der Nordic Trophy. Mark und Edda führten also die Wertung an, als das begann, was man – in Anlehnung an eine lang zurückliegende Beurteilung der Kieler Nachrichten – mal wieder „Synchrontauchen“ in der Innenförde nennen könnte. Bei katastrophal drehenden und böigen Winden fanden am Samstag zwei kurze Rennen in der Innenförde statt, deren Ergebnisse wohl mehr Zufall



**Die Sieger der letzten beiden Saisons: Bettina und Jens!**

als Segelkunst widerspiegeln. Am Sonntag folgten zwei weitere kurze Rennen in der Heikendorfer Bucht bei deutlich besseren Segelbedingungen. Und schließlich kam noch die altbekannte Langstrecke. Und am Ende? Da war es noch enger als im Vorjahr! Mark und Edda hatten das Glück an diesem

Wochenende nicht gepachtet und wurden insbesondere durch einen Crash mit einer Motte aufgehalten. Auch Ert spielte in der veränderten Besetzung nicht ganz vorne mit. Das führte nach dem letzten Nordic Trophy-Rennen zu Punktgleichheit – und zwar zwischen dem „Unbekannten Nr. 2“ und „Max“! Und da es, wie oben dargestellt, somit auf

- Alle Sieger der Nordic Trophy:**
- 2000 GER 12 Dirk Rother / Martin Holste
  - 2001 GER 91 Oliver Voss / Jens Holscher
  - 2002 GER 88 Peter Roocks
  - 2003 GER 180 Axel Reinsch / Jörn Schulze
  - 2004 - 06 GER 91 Oliver Voss / Jens Holscher
  - 2007 GER 81 Carmen Bernitt / Oliver Holste
  - 2008/09 GER 96 Bettina Möller / Jens Kulenkampff

das Ergebnis der letzten Regatta ankam, hatte „Max“ auch im Jahr 2009 die Nase vorn. Wir können Jens und Bettina also gleich zum zweifachen Gewinn der Nordic Trophy gratulieren: Herzlichen Glückwunsch! Und außerdem gleich noch eine Bitte: Bringt die Nordic Trophy doch mal wieder zum Gravieren (was die Sieger seit 2004 allesamt verpennt haben)!

Carmen Bernitt  
GER 81 „Hugo Bindestrich“



# aqua Marin Segelsport - Kiel

Segeljollen - Optimisten - Jollenzubehör - Katamaranzubehör - Tauwerk - Drähte - Bekleidung - Ausrüstung

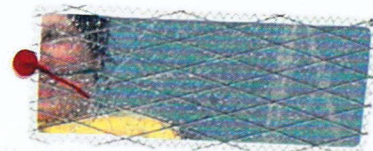
**Blöcke und  
Beschläge**

**Tauwerk und  
Draht**

**Neopren und  
Trapeze**

**Funktionsbekleidung**

**Crewjacken und -shirts**



**MORITZ**  
Technik und Fairlead

*Kamikak*