

Der 15-m²-SNS international?

Der vor einem Jahr in der deutschen Seglerzeitung «YACHT» erschienene Aufsatz über den «Schweizer 15 m², die kleinste Meterklasse» hat bereits Früchte getragen. Soeben erhalte ich vom bekannten Bremer Yachtkonstrukteur A. Miglitsch einige Aufnahmen vom ersten in Deutschland gebauten Fünfehner. Unter anderem schreibt er dazu, daß «das Boot seinen Eigner bis heute immer wieder aufs neue begeistert», und seine eigene Meinung drückt der für seine schönen Jollen berühmte Konstrukteur wie folgt aus:

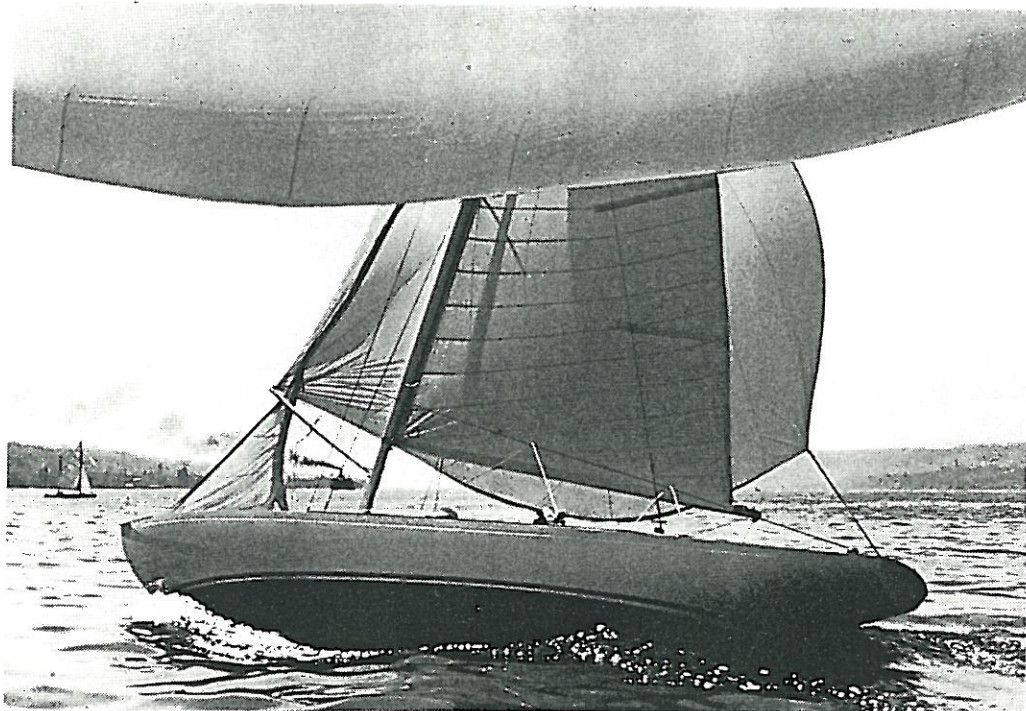
«Ich bin nach wie vor der Ansicht, daß besonders für die süddeutschen Reviere diese Klasse ausgezeichnet wäre, da man dort schon lange nach einem ähnlichen Fahrzeug sucht. Ich werde jede Gelegenheit ergreifen, diese schöne und relativ billige Klasse zu fördern.»

Soviel aus den Photos zu erkennen ist, hat das Boot nicht nur ausnehmend schöne Linien, sondern liegt auch sehr gut im Wasser. Seine Segeleigenschaften wird es zwar erst noch beweisen müssen, aber ich zweifle nicht daran, daß es sich auch in dieser Beziehung erfolgreich zur Seite unserer Schweizer Boote stellen würde. Ich möchte Hrn. Miglitsch zu seiner ersten Konstruktion in dieser Klasse herzlich beglückwünschen, und wir Fünfehner Segler in der Schweiz hof-

fen, daß er in seinen Bemühungen zur Verbreitung dieses Bootes recht viel Erfolg habe!

Mit den französischen Fünfehern von der Südküste des Genfersees zusammen ist auf diese Weise die Klasse so etwas wie international geworden. Natürlich ist dies nicht der Dienstweg, eine Klasse in diesen Stand zu erheben. Vielleicht aber ist die Methode besser, als zwei Jahre vor einer Olympiade ein ganz unbekanntes Boot international zu erklären. Findet eine Klasse über die Landesgrenzen hinaus Anhänger, so ist das zweifellos das Verdienst ihrer vorzüglichen Eigenschaften, und die offizielle Empfehlung der IYRU wäre lediglich noch die Bestätigung ihrer Qualitäten. Auf diese Art hat die USY seit zwölf Jahren in der Schweiz ihre «Klassenpolitik» geführt, und wir müssen doch wohl sagen, daß wir gut damit gefahren sind.

Hans Brühlmann ZYC



15-m²-SNS-Yachten im Luvingmatsch unter Spinnaker

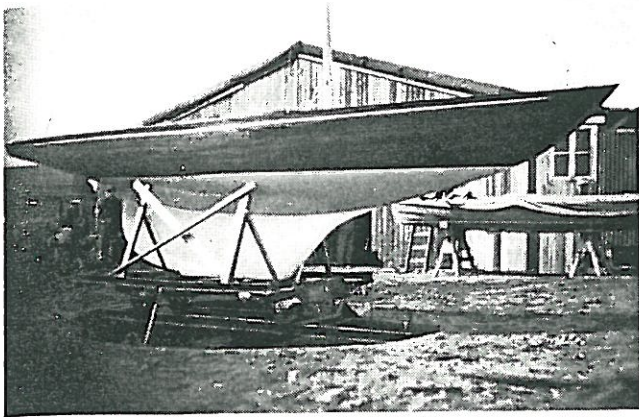
Photo: C. Hänßler, Zürich

No de course	Yacht	Propriétaire	Club	No de course	Yacht	Propriétaire	Club
Snipe				41	Smile	E. Och	Z. Y. C.
164 yachts		aucun certificat enregistré		44	Bitten	H. G. Fässler	Y. C. R.
Lightning				soit 14 yachts sur 33			
48 yachts		aucun certificat enregistré		75 m² 0			
Yolle Olympique 1936				45m²			
2	Futschöla	S. C. St. M.	S. C. St. M.	21 yachts		aucun certificat enregistré	
8	Funny Bird	H.-J. Pfenninger	Y. C. R.	30 m² L			
19	Riki Tiki	O. Rehm	Y. C. R.	15 yachts			
23	Mannum	E. Staub	Y. C. R.	aucun certificat enregistré			
29	Kitty II	J. Wach	Y. C. R.	Le Comité central de l'USY a décidé qu'un yacht dont le propriétaire ne fait partie d'aucun club ne pourra être jaugé et, par conséquent, posséder un certificat de jauge.			
30	Pluto	P. Hoch	Z. Y. C.	Nous rappelons en outre, qu'un yacht n'est considéré comme enregistré par le secrétariat de l'USY que lorsque son certificat de jauge est muni du timbre humide spécial daté et signé soit du président soit de la secrétaire.			
32	Odessa	E.-V. Jonescu	S. C. St. M.				
33	Landi II	Ch. Specker	Y. C. R.				
35	Elisabeth	R. Blattmann	Z. Y. C.				
37	Mausy VII	W. Pieper	S. C. St. M.				
39	Zusle	H. Larcher	Y. C. R.				
40	Sleipnir	A. Fischer	Z. S. C.				

1951

Segelsport im Ausland

Le sport de la voile à l'étranger



Dies ist der vom Bremer Yachtkonstrukteur R. Miglitsch entworfene 15-m²-SNS, über den Hans Brühlmann, Zürich, sich in Nr. 3 des «Schweizer Yachtsports» äusserte und feststellte, daß diese Klasse nun in drei Ländern vertreten ist Photo: A. Miglitsch, Bremen

Frisk Bris

Anfangs des Jahres ist nun auch die 8. Ausgabe des Jahrganges 1950 erschienen. Nach ihr hat die erste Moth-Jolle auch in Finnland ihren Einzug gehalten. Eine Lerche macht aber noch keinen Sommer. Der Bericht über den finnischen Seglertag 1950 zeigt, daß der dortige Landesverband alle Anstrengungen unternimmt, um den finnischen Segelsport wieder auf die Höhe zu bringen, was ohne einige finanzielle Sorgen, wie sie jeder Landesverband kennt, nicht abgeht.

Die Ausgabe enthält die zuerst in der dänischen «Seglerbladet» erschienene Zusammenstellung von Schattenschnitten über acht verschiedene Konstruktionen der 5,5-m-Klasse. — Veröffentlicht wird der Schluß der Baubestimmungen der olympischen Jolle «Finn» und auch eine Kritik an dieser, deren Bedeutung aber nicht überschätzt werden darf. E. B.

Heft 2, das noch im Januar erschien, schildert den 71jährigen amerikanischen Allroundsegler Sherman Hoyt, der auf den Regattabahnen Yachten mit 60 m Länge und 1600 m² Segelfläche, aber auch Sechser steuerte und den seinerzeit bekannten Sechser «Salema» selbst zeichnete. Natürlich war Sherman Hoyt auch auf Vanderbilts «Rainbow», dem siegreichen Amerikapokal-Verteidiger, mit von der Partie.



Von den nordischen 5,5-m-Yachten wird nur eine in Genua starten. In England soll jetzt das vierte Boot dieser Klasse in Bau sein. — Auch die Schweden wollen es nun in den Atlantikregatten versuchen: eine Yawl wird am Fastnet-Rennen starten. — In Honolulu offeriert eine Werft Catamarans, die ganze 35 Knoten laufen sollen! (?) Dabei hat das Ding 6,75 m Länge und 11,38 m² Segelfläche. — Die übliche Umfrage der Zeitungsredaktion bei den schwedischen Werften ergab, daß vor allem Motorboote im Bau sind, daneben einige schwere Motorsegelkreuzer, dann zehn Exemplare der Neptunklasse, ein 8-m der neuen Regel und etwa fünf der 5,5-m-Klasse.

Die Kurznachrichten in Heft 3 berichten, daß in Schweden jetzt für die 5,5-m-Klasse die ersten zehn Segelnummern zugeteilt sind. — In Bild und Wort wird einläßlich ein für fürstliche Rechnung von Knud Reimers gezeichneter Motorkreuzer von 525 t Verdrängung geschildert.

Sowohl in Heft 2 wie 3 erteilt Per Brohäll seine Ratschläge an die Selbstbauer; im ersteren über das Zuschneiden des Segels (womit die lange und interessante Folge ihren Abschluß findet), im letzteren Heft über eine vereinfachte Art des Spleißens, wie sie in Australien erfunden worden ist. Man braucht dazu keinen Marlspicker und ist in zwei Minuten mit dem Spleiß fertig; dafür weist er auch nicht die gleiche Festigkeit auf wie eine klassische Spleißarbeit.

Nach Heft 4, das anfangs März erschien, wird auch in Schweden im Winter gesegelt — aber auf Eisyachten. — In den Kurznachrichten wird festgestellt, daß die schweizerischen Bootspreise ein schönes Stück über den schwedischen liegen. Man vergleicht die Offerten für einen 5,5-m. — Von dieser Klasse gibt es jetzt in Norwegen fünf Exemplare, die Yacht des Prinzen Olaf mitgezählt. — Der englische Cadet soll nun in 1000 Einheiten verbreitet sein. — Unter den Bootsrissen ist jener einer aus Alu-

«Rang» gegenüber den Zollbeamten oder den Zuschauern zu dokumentieren. Muß eine Crew wirklich einer einheitlichen Bekleidung bedürfen (gleiche Hose, gleicher Sweater, gleiche Mütze, gleiche Schuhe), um ein «viel stärkeres Zusammengehörigkeitsgefühl zu haben»? — Der Verfasser dieser Zeilen hat manches Bergsteigerjahr hinter sich und kann sich mit dem besten Willen nicht erinnern, einmal nur deshalb in schwerer Kletterei nicht alles für die Sicherung des Seilgefährten eingesetzt zu haben, weil dieser eine andere Kleidung trug. Meine alten Bergfreunde, sind wir damals, im August 1934, als wir in steilem Blankeis in der Nordwand des Pizzo Rotondo hingen, bei Gewittersturm, Hagel und Steinschlag, vielleicht weniger für einander eingestanden, weil du, Hans F..., einen grauen Sweater, weil du, Hans G..., eine blaue Skijoppe und ich eine feldgraue Windjacke trugen?

Endlich betrachte ich es als rein persönliche Sache, wenn ich mir während unserer oft überwarmen Sommer lieber bei frischem Wind die nackten Beine verspritzen lasse als die Bügelfalten einer langen Hose. Ebenso finde ich in kühlen Morgen- und Abendstunden einen Trainingsanzug — und selbst wenn er nur feldgrau statt marineblau sein sollte — mindestens ebenso praktisch wie der von der «Yacht» geforderte blaue Zweireiher. Es ist ferner sicher besser, ein minderbemittelter Segler, dem wir, so er ein flotter Kamerad ist, weder das Segeln noch die Klubmitgliedschaft aberkennen wollen, trage bei rauhem Wetter eine alte, «unsemännliche» Joppe aus (von der «Yacht» als «Seeräuber-Verkleidung» bezeichnet!), als daß er den Zustand seines Bootes vernachlässigt, daß er z. B. an Stelle notwendigen neuen Tauwerkes zuerst eine «zünftige» Seglerbekleidung anschafft.

Meine Auffassungen mögen dem einen oder andern als «keterisch» erscheinen, entsprechen aber sicher nur unserer gesunden Abneigung gegen allzu weit getriebene «äußere Form», die an sich keinen Maßstab für den inneren Wert bedeutet und höchstens dazu verhilft, unsern herrlichen Segelsport in Schwierig-

keiten zu bringen, vor allem was unsern Nachwuchs anbelangt. Wenn wir unsere Junioren zu zuverlässiger Kameradschaft, zu straffer Disziplin in der Bootsführung, zu zuvorkommendem, korrektem und anständigem Betragen erziehen, aus ihnen tüchtige, verantwortungsbewußte Segler machen wollen, sie zu einwandfreiem Unterhalt ihrer Boote verpflichten, so werden sie uns hierfür nur dankbar sein können. Wenn wir aber von ihnen zuerst eine streng zunftgemäße, «uniforme» Kleidung fordern würden, dann müßten wir uns kaum wundern, wenn alle Bemühungen um den Nachwuchs zum Mißerfolg verurteilt wären. Auch wenn wir nicht auf alle traditionsgemäßen Seglerbräuche verzichten wollen, wird auch hier für unsere Binnenlandverhältnisse ein vernünftiger Mittelweg das beste sein (vgl. hierzu «USY-Nachrichten» Nr. 6, 1948, Hans Seiler TYC: «Der Standort des schweizerischen Segelsportes»).

Walter Fietz,
Juniorenleiter YCS.

Nachwort des Redaktors: Unsere Leser kennen den Artikel in «Die Yacht» im Wortlaut nicht, auf den sich diese kritischen Äußerungen beziehen. Mit den bildlichen Vergleichen, mit denen er versehen war, überwog nach meiner Auffassung das von Hrn. Fietz selbst als positiv Bewertete. Im übrigen läßt sich über Formen, Sitten und Gebräuche von Land zu Land nicht streiten; sie sind standorts-, gefühls- und mentalitätsbedingt; diesbezüglich ist festzuhalten, daß «Die Yacht» nicht dem ausländischen, sondern dem deutschen Segler wohlgemeinte Ratschläge vermitteln wollte. Von Land zu Land ist lediglich wichtig, daß man sich bei Auslandsbesuchen — wie es dem Gast geziemt — den Sitten und Bräuchen am andern Ort anpaßt. Wir Schweizer Segler taten dies bis jetzt im großen und ganzen; unsere Delegationen ins Ausland zeigen sich üblicherweise nicht im «Hirtenhemdli», sondern auch mit einem korrekten Anzug an Land.

H. M.