



Olympiasieger Libor
Neuer Trend in Tonnen

SEGELN

SEE-REGATTEN

Sieger in Serie

Es war Nacht vor der holländischen Küste, der Wind blies mit Stärke 8: Krachend prallte die „Listang“ in ein Wellental. Unter der Wucht des Aufpralls lösten sich zwei Spanten, gleichsam Skelett-Stücke des Bootes, vom Rumpf. Die nächste Welle knackte zwei weitere Spanten und verbog den Kiel. Wasser schwappte bis in die Kojen.

„Nicht nur einmal fragte sich die Mannschaft: „Bleiben wir schwimmen?“, berichtete Mit-Segler Harald Schwarzlose später in der „Yacht“. Vorsorglich machte die Crew die aufblasbare Rettungsinsel klar.

Die vier Segler an Bord der deutschen Jacht hatten keinen trockenen Faden mehr am Leib, aber noch zehn Stunden auf See vor sich. Doch das kleine postgelbe Boot (Länge: 7,62 m) hielt durch — die Besatzung auch.

Nur sieben von 19 Booten, die im vergangenen Jahr vor Holland zur Regatta gestartet waren, erreichten das Ziel der 100 Seemeilen (185,2 Kilometer) langen Seewettfahrt. Die deutsche „Listang“ siegte in der Gesamtwertung und holte eine neue, begehrte Trophäe nach Deutschland: den sogenannten Vierteltonner-Pokal.

Listang-Eigner und -Skipper Ulrich Libor, 29, Segel-Olympia-Zweiter 1968 vor Acapulco, der sich in Hamburg mit einer eigenen Bootsfirma etabliert hat, bot in der vergangenen Woche auf der X. Deutschen Bootsausstellung im Hamburger Messepark Planten und Blumen schon drei Varianten seiner Sieger-Jacht zum Kauf: allesamt Boote eines noch neuen Typs — der sogenannte Vierteltonner.

„Diese kleinen Jachten gewinnen in Europa rasch an Popularität“, stellte die britische Fachzeitschrift „Yachting World“ fest. Doch die Vierteltonner sind nur die jüngste Stufe einer langen Entwicklung. Immer mehr Segler wollen die Bedingungen, unter denen kleinere Einheits-Klassen, wie die Einmann-Jolle „Finn-Dinghi“ oder die Zweimann-Jolle „Flying Dutchman“ auf küstennahen Kursen Regatten segeln, auf See- und Hochseewettfahrten übertragen: den unmittelbaren Kampf Boot gegen Boot.

Bisher wurden Hochsee-Regatten nach einem verwirrenden Reglement ausgetragen: Das erste Schiff im Ziel war selten Sieger. Bei der Transatlantik-Regatta 1968 von Bermuda nach Travemünde etwa lief die amerikanische Jacht „Ondine“ als erste im Zielhafen ein. Aber in der Gesamtwertung erschien die schnellste Jacht als 32. und vorletzte. Sieger wurde die 22 Stunden nach ihr eingetroffene amerikanische „Indigo“. Als letztes Boot segelte die deutsche „Rhe“ nahezu fünf Tage später ein; aber in der Wertung blieb die Ondine um sechs Plätze hinter ihr zurück.

Denn bei Hochsee-Regatten traten, verglichen mit Begriffen des Automobilbaus, gleichsam Familienkutschen gegen Sportautos, Mittelklassewagen gegen Rennroadster an — die dazu noch aus allen Produktionsjahren stammen, bis zurück in die Vorkriegszeit. Die ungleichen Boote wurden von Experten nach Konstruktions-Formeln vermessen, die für Landratten wie Alchimisten-Latein klingen. Dann erhielt jedes Boot seinen „Rennwert“.

Dabei wurden nicht nur Segelfläche, Länge und Breite sowie Wasserverdrängung berücksichtigt; der „Rumpffestigkeits-Faktor“ etwa war zu ermitteln oder der „Krümmungs-Faktor achtern“.

Die vermessenen Boote bekamen dann, sofern sie kleiner oder älter als

durchschnittlich waren, einen Vorsprung in Form einer Zeitgutschrift. Die größeren und moderneren Jachten mußten sich dagegen einen Zeitabzug gefallen lassen. Während längerer See-Regatten verloren die Segler meist rasch die Übersicht über den Stand des Rennens.

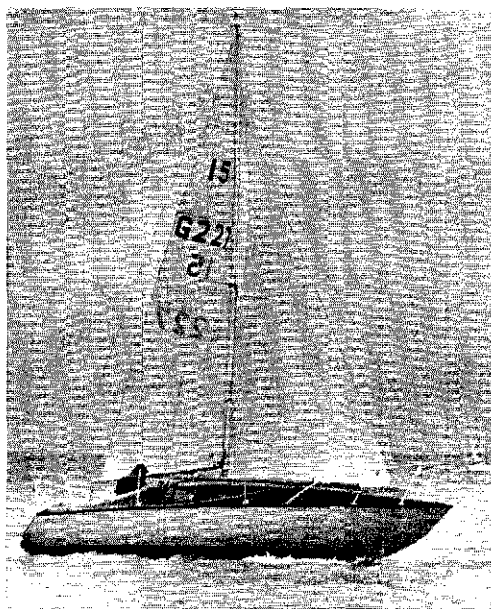
Am Ziel wußten die Segler nur ihre wirklich geseelte Zeit. Die für die Platzierung entscheidende, umgerechnete Zeit erfuhren sie gelegentlich erst Wochen später aus einer Fachzeitschrift, weil sie längst heimsegelt waren, bevor die Funktionäre ihre komplizierten Berechnungen beendet und nachgeprüft hatten. Erst neuerdings verkürzen Computer die Berechnungsdauer.

Zusätzliche Schwierigkeiten entstanden, weil die Segler an einer amerikanischen, einer englischen und einer deutschen Formel festhielten. Neun Jahre bearbeiteten die Segler den Internationalen Segler-Verband, dann beschloß er eine einheitliche Formel.

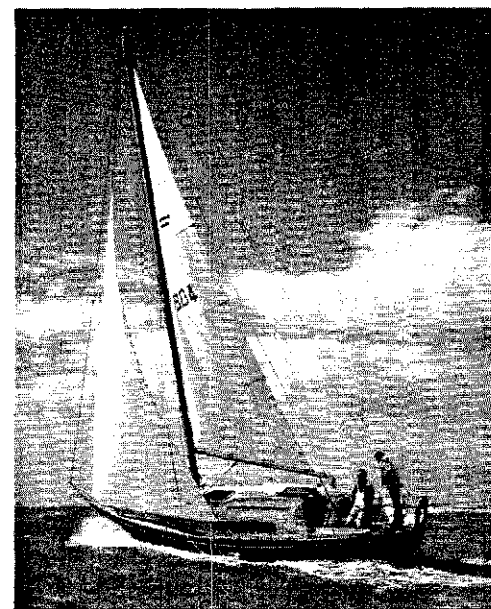
Doch die Jachtsegler wollten mehr: Regatten ohne mühevolleres Errechnen des Siegers — den klaren Kampf Boot gegen Boot. Das erste Schiff im Ziel sollte wirklich Erster sein.

1965 räumte der Pariser „Cercle de la Voile“ einen alten, zehn Kilo schweren Silbertopf aus seiner Vitrine und setzte ihn als Pokal für eine solche Bootgegen-Boot-Regatta aus — für Jachten einer bestimmten Renngröße, die sogenannten Eintonner, Boote um etwa elf Meter Länge. 1967 siegte der deutsche Eintonner „Optimist“ und holte die begehrte Trophäe in die Bundesrepublik. 1968 verteidigten die Deutschen den Cup vor Helgoland erfolgreich gegen 21 Konkurrenten.

Der Eintonnerpokal „löste eine wahre Tonner-Epidemie“ („Die Yacht“) aus. Sosehr sich die Eintonner



Vierteltonner-Jacht „Listang“
Das erste Boot im Ziel...



Halbtonner-Jacht „Arpège“
... soll wirklich Erster sein

bewährten, ihr Preis von weit über 100 000 Mark begrenzte ihre Popularität. Da stiftete der Regatta-Verein von La Rochelle 1966 eine weitere Trophäe für Boot-gegen-Boot-Rennen ohne Verrechnung, den „Atlantik-Pokal“ für „Halbtonner“. Die ungefähr neun Meter langen Jachten kosten ausgerüstet etwa 50 000 Mark, werden aber in einfacher Ausführung schon für den Preis eines Mercedes geliefert.

1967 setzte die französische Société des Régates Rochelaises einen weiteren Pokal für derartige Regatten aus — diesmal für „Vierteltonner“, Boote um sieben Meter Länge. Als der Hamburger Olympia-Segler Libor davon erfuhr, ließ er von dem Konstrukteur Klaus Feltz eine Jacht entwerfen und in leichtem Stahl bauen.

Drei deutsche Crews beteiligten sich 1969 schon an den Regatten um den Vierteltonner-Cup. Libors Siegerboot Listang wird nun bei der Hamburger Werft Blohm & Voss, die früher auch das Schlachtschiff „Bismarck“ und den Passagierdampfer „Cap Arcona“ baute, in Serie aus Kunststoff gefertigt.

Rennfertig kostet ein Vierteltonner etwa 20 000 Mark. „Wenn sich das vier Mann teilen“, rechnete Libor, „kommt es den einzelnen nicht teurer als ein Finn-Dinghi, zwei müßten ebensoviel für einen Flying Dutchman zusammenlegen.“ Außerdem will Libor bei Blohm & Voss einen Halbtonner in Auftrag geben. Den Prototyp möchte er schon bei der Kieler Woche segeln.

Die „Tonner-Typen“ spornten die Crews im Kampf Boot gegen Boot zu Höchstleistungen an: Nach einer Regatta über 300 Seemeilen (556 Kilometer) liefen beispielsweise im Eintonnerpokal die beiden schnellsten Jachten im Abstand von nur 30 Sekunden nacheinander ein. Besondere Vorschriften für die Ausrüstung der Kajüte verhindern, daß pure Rennmaschinen konstruiert werden, die zu keinem Familien-Törn taugen.

„Man hält es kaum für möglich, wieviel Platz in einem solchen Schiff sein kann“, staunte Fachjournalistin Ingrid Gundlach über den französischen Typ Arpège, der 1967 den Halbtonner-Pokal gewonnen hatte.

Allerdings tragen die Tonner-Boote irreführende Kennzeichnungen. Weder wiegt ein Vierteltonner eine viertel Tonne, noch hat ein Halbtonner eine halbe Tonne Wasserverdrängung. Die Bezeichnungen gehen auf veraltete Bemessungen aus dem vorigen Jahrhundert zurück. Dem Laien erschließt sich nur, daß Halbtonner größer als Vierteltonner sind. Den Fachleuten sind sie ein Kennwort für den neuen Trend im Segeln.

„Die Viertel- und Halbtonner haben eindeutig steigende Tendenz“, versicherte Claus Wulf, Leiter der Hamburger Bootsausstellung. „In unseren Hallen ist für 1970 die Kapazität für solche Boote erschöpft.“ Mehr als ein

Der Bauausschuß wollte wärmeisolierte Fensterfronten

die auch an grimmig kalten Tagen die Heizungskosten in Grenzen halten und an trüben Tagen viel Licht in die Halle lassen.

Man wollte viel Glas und wenig Rahmen... und einen vernünftigen Preis.



Der Architekt sagte: **SCHÜCO**

und dachte an die Ganzaluminium-Fassade mit eingebautem Kältefluß-Stop, bei der der äußere Rahmen gegen die innere Konstruktion isoliert ist. Er dachte an die stabile Konstruktion mit gut gelöstem Dehnungsausgleich. Schließlich erinnerte er sich an die gute Zusammenarbeit mit dem SCHÜCO-Fachberater bei der Projektierung.

Man entschied sich für SCHÜCO.

SCHÜCO schickt jedem Bauherrn auf Wunsch kostenlos die SCHÜCO-Fibel. Fordern Sie diese interessante Information noch heute an. Sprechen Sie mit Ihrem Architekten. Es lohnt sich, mehr über SCHÜCO-Fenster aus Aluminium zu erfahren.

SCHÜCO FENSTER

aus Aluminium

Heinz Schürmann + Co.
48 Bielefeld · Postfach 7620

Ich/Wir plane(n) einen

☐ Neubau
☐ Umbau
☐ Ein- und Zweifamilienwohnhaus
☐ Mehrfamilienwohnhaus
☐ Büro- und Verwaltungsgebäude
☐ Schule ☐ ...

Zahl der Geschosse **123456**
 Grundfläche ca. m²

Mich interessieren

☐ Fenster
☐ Türen/Eingangsanlagen
☐ Fassaden
☐ Geländer

Ich bitte unverbindlich um

☐ Beratung mit Mustervorführung und Richtpreisen
☐ Nachweis von SCHÜCO-Fachbetrieben
☐ Übersendung von Informationsmaterial

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Name: _____
 Anschrift: _____
 Telefon: _____

A-5-01

Dutzend Tonner-Jachten werden gezeigt.

Ulli Libor ist überzeugt, daß das Segeln mit Halb- und Vierteltonnern mehr Spannung in die Hochseerennen bringt und neue Käufer anlockt: „Das hat eine Bombenzukunft.“

SKIRENNEN

WELTMEISTERSCHAFT

Zeit der Stürze

Skifahrern fällt im Fallen viel ein. „Zuerst mußt du jahrelang stürzen“, belehrte die österreichische Welpokalsiegerin Gertrud Gabl in Grindelwald eine gestürzte Mannschaftsfährtin. „Erst dann kannst du gewinnen.“

Auch die in den alpinen Skirennen (Abfahrt, Slalom und Riesenslalom) derzeit führenden Franzosen „fuhren jahrelang einen Angriffsstil und stürzten oft“, berichtete der österreichische Sportjournalist Martin Maier. „Doch jetzt deklassieren sie uns.“

Die bundesdeutschen Pistenprescher befinden sich noch in der lehrreichen Sturm- und Sturzzeit. Nachwuchsläuferin Muschi Kluth brach sich ein Bein. Bei Evi Mittermaier zersplitterte ein Armknochen. Schwester Rosie kam mit Zerrungen und Bänderdehnungen ins Hospital. Christian Neureuther, 19, aus Partenkirchen, den Konkurrenten spöttisch „Weltmeister der ersten zehn Tore“ titulierte, weil er meist doch noch stürzte, erlitt eine Gehirnerschütterung. Margret Hafen fuhr in diesem Winter kaum, weil sie Sturz-Verletzungen auskurieren mußte.

Die Läufer des Deutschen Ski-Verbandes (DSV) riskieren besonders in dieser Saison Brüche und blaue Flecken, weil sie sich für die Ski-Weltmeisterschaften (7. bis 15. Februar) im abgelegenen Grödnertal in den Dolomiten (Ausbaukosten: 55 Millionen Mark) qualifizieren möchten. So feierten sie einen 9. Platz von Max Rieger im Hahnenkamm-Rennen in Kitzbühel und den 20. Rang von Hansjörg Schlager im Schweizer Lauberhorn-Rennen als Weltklasseleistungen. Doch gesiegt haben sie in bedeutenden Rennen — wie schon im vergangenen Winter — noch nie.

Im Welpokal, bei dem die Resultate der wichtigsten Rennen zusammengezählt werden, rangiert die Bundesrepublik mit 74 Punkten an sechster Stelle — die führenden Franzosen erreichten schon 945. In der Einzelwertung der Männer taucht kein Deutscher unter den besten zehn auf.

Bei den ersten alpinen Olympia-Rennen 1936 hatten die Deutschen beide erreichbaren Goldmedaillen erkämpft. 1956 und 1960 fiel in den sechs alpinen Wettbewerben noch jeweils eine Goldmedaille ab. Doch 1964 und 1968 fuhren die DSV-Athleten der Weltelite hinterher. Von 14 Teilnehmern in Grenoble kämpfte sich keiner unter die besten sechs vor.

Immer mehr hatte sich ausgewirkt, daß die Deutschen im Vergleich zu

Franzosen und Österreichern, Italienern und Schweizern ungenügend trainierten. Die Schweizer erprobten ihre Läufer auf einem Abfahrtssimulator (Schwingungen wie bei 120 km/h) in der Sportschule Magglingen. Frankreich hatte im Heimatort des dreifachen Olympiasiegers Jean-Claude Killy, in Val d'Isère, ein modernes Ski-Sportzentrum errichtet. Dort lebten die besten französischen Läufer das ganze Jahr über kaserniert.

Patrick Russel, derzeit bester Slalomfahrer der Welt, erklärte: „Ich wählte den Sport — vielleicht wird es einmal mein endgültiger Beruf.“ Die Silbermedaillengewinnerin Annie Famosé verriet: „In den Jahren mit der Nationalmannschaft habe ich mehr über das Leben erfahren, als wenn ich ewig in der Schule gesessen hätte.“

Zum Mißvergnügen des greisen amerikanischen Olympia-Präsidenten

Verfügung. Seit Dezember freilich sperrten die Garmischer Gemeinderäte die Orts-Hänge für die DSV-Läufer. Nun wedeln und stemmen dort ausschließlich gutzahlende Ski-Touristen. „In Deutschland“, klagte der designierte DSV-Präsident Fritz Wagnerberger, „gilt der Ski-Rennsport nicht als dominierende Sportart unserer Gesellschaft.“

Inzwischen stärkten jedoch die deutschen Skihersteller den Kampfsmut der DSV-Oberen, denn vor allem Rennerfolge verführen die mehr als 45 Millionen Skitouristen auf der ganzen Welt beim Kauf. Auch die meisten der sieben Millionen bundesdeutschen Freizeit-Läufer wünschen vorwiegend die Ski der Sieger an ihren Füßen.

So stifteten die Hersteller dem DSV-Team mehr als 250 000 Mark. Dafür müssen die Rennfahrer sichtbar die Firmenzeichen an ihren Brettern



Deutscher Skiläufer Neureuther: „Weltmeister der ersten zehn Tore“

Avery Brundage, der in Grenoble die alpinen Rennen wegen der unverhüllten Firmenreklame auf Skibrettern gemieden hatte, trainierten auch die Amerikaner ihre besten Renner wie Berufsläufer. In diesem Winter warfen die Verbands-Oberen eine Million Dollar zur WM-Vorbereitung aus. Fast ein Drittel der österreichischen WM-Kosten (500 000 Mark) bestritt eine Erdölfirma. Italiens Equipe erhält sogar Gewerkschafts-Hilfe.

„Mit 20 Girls bin ich Ende November nach Europa gekommen“, prahlte US-Damentrainer Dennis Gee. „Mindestens acht werden bei der Weltmeisterschaft starten.“ Ebenso wie die Mannschaften aus den Alpenländern, quartierten die USA ihre Läufer monatlang in europäischen Höhenlagern ein. Österreichs Verbandskapitän kommentierte das harte Dauer-Training seiner Mädchen so: „Jedes Rennpferd muß sich selbst einstellen.“

Den Deutschen dagegen standen im eigenen Land nur zwei Trainingspisten in mehr als 800 Meter Höhe zur

vorführen. Nur noch zwei der 16 geförderten deutschen Rennläufer — Christian Neureuther und Willy Lesch — benutzen österreichische Ski.

Wer im Winter die besten Plazierungen aufzuweisen hat, kann aus einem 100 000-Mark-Prämientopf den größten Anteil erwerben. Die beste Läuferin, Rosi Mittermaier, schätzen Experten auf 30 000 Mark Gewinnsumme während einer Saison. Als Vorschuß erhielt jeder WM-Kandidat einen Verdienstausschlag von je 600 Mark.

Als dennoch die Erfolge ausblieben, strichen die DSV-Funktionäre das WM-Aufgebot fast um die Hälfte zusammen. Nur sechs statt zehn Männer und drei statt sechs Mädchen sollen zum Medaillenkampf anreisen.

Jugendtrainer Harald Schönhaar freilich denkt schon mehr an die Olympischen Winterspiele 1972 im japanischen Sapporo. „Wenn wir da nicht wieder Medaillen holen, dann hätte ich ja meinen Beruf verfehlt.“