

Segelboot der „Drachen“-Klasse: An jedem Wochenende ..

FREIZEIT

WASSERSPORT

Abenteuer an Bord

(siehe Titelbild *)

Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“, verkündete im Jahre 1898 Wilhelm II., Jachtinger und Deutscher Kaiser. 60 Jahre später hat das deutsche Bundesvolk die kaiserliche Vision verwirklicht — wengleich ziviler, als Wilhelm wollte: Jeder zehnte Bundesbürger sucht Freizeitvertreib im Wasser.

„Die Wasserwelle rollt auf uns zu“, prophezeite die Zeitschrift „Die Yacht“ vor der diesjährigen Rekordsaison, „niemand vermag sie aufzuhalten.“

Die über Deutschland zusammenschwappende Welle ist Ausläufer einer Hochflut, die in Amerika den höchsten Pegelstand erreicht hat: 50 Millionen Amerikaner — nahezu jeden vierten US-Bürger — treibt es zum Wasser. Zwischen Atlantik und Pazifik schippern acht Millionen motorisierte oder segel-

* Hausboot „Waterman de Luxe“ der Werft de Lange, Rotterdam.

bestückte Jachten, Jollen und Angelkähne.

Für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt ihrer Weekend-Flotte gaben die Amerikaner im vergangenen Jahr 10,4 Milliarden Mark aus — 5,5 Milliarden Mark mehr als die Bonner Republik im gleichen Zeitraum für Deutschlands Kriegsoffer aufwendete.

Auf der deutschen Wochenend-Wogelaufen in diesem Sommer etwa 600 000 Feierabend-Skipper aus. Das sind fast sechsmal soviel wie Seeleute 1916 an Bord der kaiserlichen und der britischen Hochseeflotte (105 000) in der Skagerrak-schlacht aufeinander losdampften und 50 Prozent mehr als Hitlers Kriegsmarine im Mai 1941 an Personal zählte (404 000).

Zur deutschen Freizeit-Marine gehören in dieser Saison

- ▷ 300 000 Boater mit 68 000 Motor- und Segelbooten, die einen Wert von etwa 400 Millionen Mark repräsentieren,
- ▷ 110 000 Kanu- und Faltbootfahrer in 80 000 Booten,
- ▷ 66 000 Ruderer in 5000 Booten,
- ▷ 60 000 Besitzer von Schlauchbooten.

Außerdem drängen sich um die 4117 Quadratkilometer Wasserfläche in Bun-

desdeutschland neben einer statistisch nicht exakt erfaßten Millionen-Zahl von Schwimmern

- ▷ 400 000 Angler und Sportfischer,
- ▷ 10 000 Wasserskiläufer,
- ▷ 45 000 Sporttaucher.

Selbst die Mode folgte dem nassen Trend. Sie prägte den „Navy Style“ sowie den „Marine Look“ mit den Marinefarben Weiß und Blau. Die „letzte Brise“ (so eine Modejournalistin) ist der „Hamburg Look“: blauer Blazer mit weißem Rock.

Hosen mit weitem Schlag, wie sie die Matrosen tragen, und dem Ölzeug nachempfundene lackglänzende Mäntel trugen die modische Brise weit ins Binnenland.

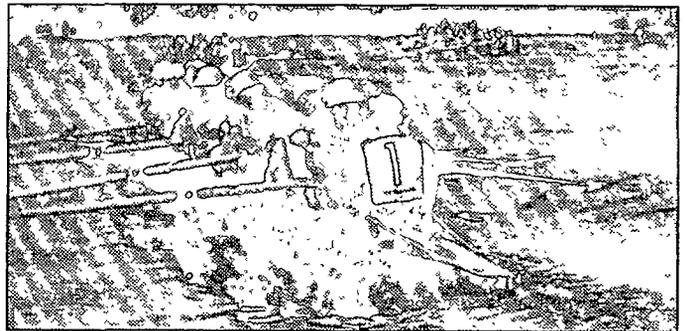
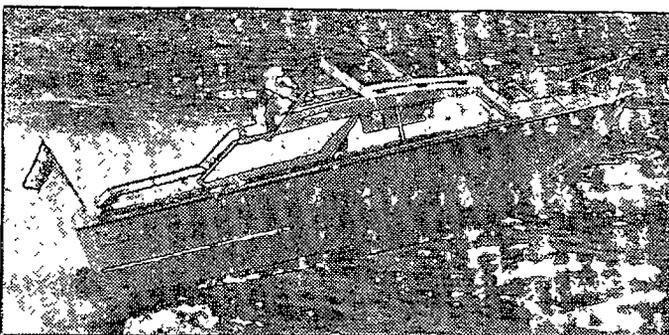
Wichtig für die Freizeit-Skipper ist die Wahl der richtigen Mütze. Wer die „Atlantik-Form“ oder die „Kieler-Form“ trägt, gibt sich als Alsterdampferkapitän oder Rentner zu erkennen. Wer sich an der Wasserkante heute noch eine Elbsegler-Mütze aufs Ohr drückt, erweist sich als Hafendarbeiter oder als Süddeutscher. Standesgemäß für den Gentleman-Skipper sind gegenwärtig allein die Formen „Prinz Heinrich“ oder „Club“.

Die Werbung segelt mit ganzseitigen Illustrierten-Inseraten auf der Wassersportwelle. Mit einer Segeljacht im Hintergrund und dem „Duft der Frische, der über das Wasser weht“, wirbt die Hamburger Firma Beiersdorf für ihre Hautpflegeartikel. Segelnde Skipper werden für „Milde Sorte“ an der Reling postiert, Regatta-Atmosphäre wird für „Asbach Uralt“ ins Bild gerückt, und mit Rüttgers-Sekt stößt eine Werbe-Crew unter dem Großbaum an.

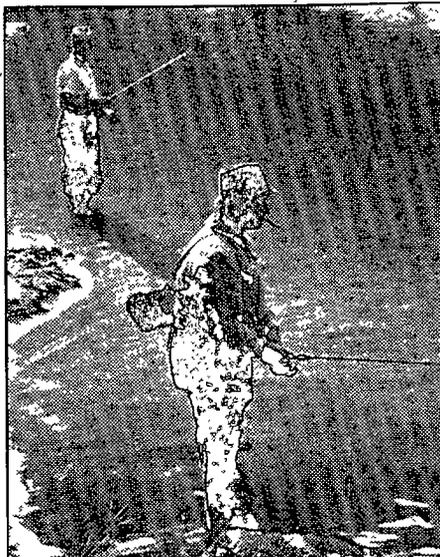
Der deutsche Drang zum Wasser deckt sich keineswegs mit leistungssportlichem Streben. Gerade die international erfolgreichsten Wassersportler profitierten von der Wassersportwoge kaum. Der Deutsche Ruderverband, der seit 1960 vier olympische Goldmedaillen und 1962 fünf von sieben Weltmeisterschaften gewann, ist in den letzten vier Jahren nur um etwa 1000 Mitglieder gewachsen.

DRV-Sprecher Martin Fick: „Rudern kann man nicht mit seiner Freundin in einem Boot.“

Zwei andere, besonders in Deutschland verbreitete Bootsgattungen bieten dagegen den Wasserbräuten einen Platz: das ursprünglich von Indianern entwickelte Kanu und das dem Eskimo-Kajak nachgebaute Faltboot. Kleinboote dieser Typen gibt es bereits für 446 Mark (dagegen Ruder-Achter: 7000 Mark), ein Liegeplatz kostet monatlich acht bis zehn Mark, mithin weniger, als ein Auto-Stellplatz in großstädtischen



Motorboot, Ruder-Achter: Jeder zehnte Bundesbürger...



... beim Herrgott zu Gast. Sporttaucherin, Angler, Wasserskiläuferin

Parkhochhäusern. Die Mini-Boote sind selbst auf Kleinwagendächern leicht zu transportieren oder auf Paketgröße zusammenzufalten.

Bedeutendster faltboot-Produzent sind die deutschen Klepper-Werke in Rosenheim. Doch der faltboot-Verkauf, der sich beim Einer-Typ von 1958 bis 1960 sogar verdoppelt hatte, ebte ab. Klepper: „Die Leute wollten nicht mehr lange packen.“ Rechtzeitig schwangen sich die Klepper-Leute auf die Kunststoff-Welle und stellten starre Wanderkajaks aus Polyester (400 bis 700 Mark) her. So kletterte der Gesamtumsatz zwischen 1958 und 1964 um 22,4 Prozent.

Aber mit steigendem Wohlstand erlagen viele Klein-Boater einer Art von Blazer-Komplex. Sie äugten insgeheim zu den eleganteren Segeljollen rund um die Bootshäuser der Wassersportler aus der nächsthöheren Gehaltsklasse. Die Folge: Auch in Kanus wurde ein Mini-Mast aufgepflanzt und ein Segel gesetzt. Kanu-Segler (Segelfläche: 7,5 Quadratmeter) kämpfen sogar um Meisterschaften.

Deutschlands größter faltboot-Produzent Klepper eilte den unterschwelligsten Wünschen seiner Kleinboot-Kunden voraus. Er berücksichtigte den zunehmenden Drang zum prestigeträchtigeren Segelboot und nahm drei Typen in das Fertigungs-Programm auf. Am erfolgreichsten war die nur 54 Kilogramm schwere Kunststoff-Jolle „Moth Europe“ (Preis: 1992 Mark mit 7,5 Quadratmeter Segel).

Immer mehr Bundesdeutsche verwirklichen ihren Freizeittraum, als

Kapitän auf eigenen Planken zu segeln. Seit 1961 wuchs die Mitgliederzahl im Deutschen Segler-Verband (DSV) um mehr als ein Viertel auf 36 500, die Zahl der Klubs erhöhte sich seit 1955 um 100 auf insgesamt 360 (ältester deutscher Klub: „Rhe Königsberg“ von 1855). Etwa 150 000 nicht organisierte Gelegenheitssegler — die berühmte spanische Armada segelte 1588 mit nur 30 000 Soldaten gegen England — nomadisieren meist von einem Revier zum anderen und befördern ihr Boot auf dem Wagendach.

In den bundesdeutschen Segelklubs kostet die Mitgliedschaft Jahresbeiträge von 70 bis über 1000 Mark. Ebenso hoch ist in der Regel die Aufnahmegebühr. Zudem akzeptieren die meisten Klubs ein neues Mitglied erst, wenn zwei Klubangehörige als Bürgen „garantieren, daß es den gesellschaftlichen Anforderungen genügt“.

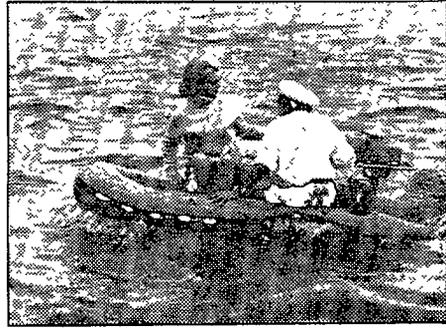
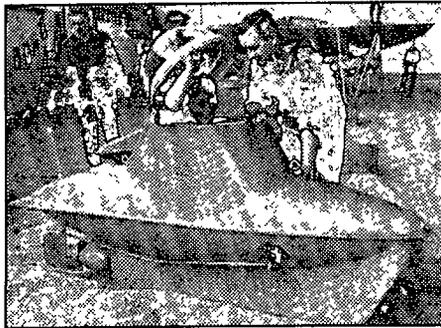
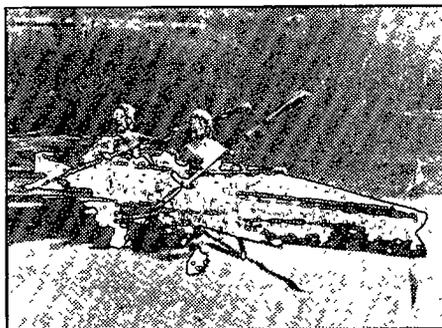
Der Mastenwald der modernen Freizeit-Armada ragt von insgesamt 33 000 Segelbooten in deutschem Besitz. 13 000 davon sind beim DSV registriert. Die Segler-Flotte stellt einen Wert von etwa 130 Millionen Mark dar. Wen es an Pinne und Schot drängt, muß für ein Einmannboot — wie die dänische OK-Jolle — mindestens 2000 Mark ausgeben, wenn er nicht willens ist, von der Werft einen Baukasten zu beziehen und aus vorgefertigten Teilen selbst ein Boot zusammenzuleimen. Do-it-Yourselfer können schon für Summen von etwa tausend Mark an in ihrer Garage ein Boot auf Kiel legen. Es gibt Baukästen für Dingis, aber auch für Sechsmeter-Boote mit Kabine.

Deutsche Werftbauten sind nicht billig. Eine geräumige Jolle wie der „Zugvogel“ kostet etwa so viel wie ein Mittelklassewagen: rund 6000 Mark. Für wenig mehr bekommt der Freizeit-Skipper schon einen englischen Küstenkreuzer mit Pantry und drei Kojen, in dem er die Ostseeküste bis nach Dänemark und Schweden hinauf segeln kann. Seegehende Segeljachten sind ab 20 000 Mark zu haben.

Unverhältnismäßig mehr muß berappen, wer auf höhere Regatta-Ehren erpicht ist. Einen komplett ausgerüsteten „Drachen“, wie ihn Griechen-König Konstantin zu olympischem Lorbeer segelte, gibt es kaum für weniger als 25 000 Mark.

Allerdings drängt es die wenigsten Neusegler an den Regattakurs. Das eigene Boot, erkannte „Die Zeit“, ist „die letzte Möglichkeit des modernen Menschen, sich in eine noch heile Welt zurückzuziehen“. An Bord suchen die Hobby-Skipper, was ihnen in der Großstadt zunehmend beschnitten wird: blauen Himmel und himmlischen Frieden. „Auch bei uns mußte der Augenblick kommen“, motivierte der Düsseldorfer Boots-Importeur Ernst O. Hesse die wachsende Lust der Bundesdeutschen zum Boot, „in dem es die Leute von den überfüllten Straßen aufs Wasser zog.“

Am Wochenende und im Urlaub wird der Gehaltsempfänger Chef an Bord. Bei schlechtem Wetter bietet das Boot in der Garage beim Überholen oder beim Ergänzen um Zubehör wochenend-



... auf der Suche nach einer heilen Welt: faltboot, Klein-U-Boot, Schlauchboot



Seifen-Werbung
Die Reklame segelt...

füllende Beschäftigung für Hobby-Bastler.

In der deutschen Segel- und Motorboot-Flotte stecken vom Anker (bis zu 1200 Mark) über Flaggensignale („Ehefrau an Bord“ zu acht Mark) bis zur Radaranlage („Mariner's Pathfinder“: 9380 Mark unverzollt) Zubehörteile im Werte von über fünf Millionen Mark. Maritimer Modeschmuck für Dame oder Herrn ist gefragt. Katalogwert einer 14karätigen goldenen Schiffstoilette in Anhängerform: 335 Mark. Für 40 Mark werden magnetische Spielkarten verkauft, die bei jedem Seegang auf dem (Metall-) Tisch haften.

Unterschiedlich wie der Geschmack sind die Ambitionen der Segler. Einige vermögende Alt-Skipper leisten sich zwar kostspielige Yachten mit wohl-assortierter Bar, verzichten aber auf strapaziöse Törns. Erläuterte ein Experte den Typ des „Steg-Seglers“: „Sie lassen einmal kräftig die Fock flattern, trinken in der Kajüte Kaffee und schwadronieren dann zu Hause: Wieder mal toll gesegelt.“

Andere Segler treibt ein Hauch von Romantik und Abenteuer auf See. So segelte der Binnenländer Rollo Gebhardt aus Garmisch-Partenkirchen in einem Sperrholzboot vom Typ „Caprice“ mit nur 70 Zentimeter Tiefgang von Monte-Carlo über den Atlantik nach Barbados. Den längsten Törn einer deutschen Yacht in einer Saison unternahm 1964 die „Peter von Danzig“, das Flaggschiff des „Akademischen Segler-Vereins in Kiel“: Von Kiel über Plymouth, Lissabon und die Bermudas nach New York und zurück, 10 000 Seemeilen (18 520 Kilometer).

Wie hart mitunter bei internationalen Regatten gesegelt wird, erwies die letzte „Kieler Woche“ im Juni: Die Regattaleitung schickte die Boote bei Windstärke acht in das Rennen. Reihenweise knickten die Masten, zerfetzten Spinnaker, kenterten Jollen. Ein Starboot sank. Geschätzter Schaden der Materialschlacht in der Förde: über 100 000 Mark. „Alte Segler wandten sich kopfschüttelnd ab, murmelten etwas von Gladiatorentum und stellten Spekulationen an, wie lange die Versicherungen

das noch mitmachen würden“, berichtete die „Yacht“.

„Wer einmal bis zum Nabel im eisigen Wasser gestanden hat, um Segel zu bergen“, ulkte „Bild“, „verabscheut jede kümmerliche Ersatzhandlung wie etwa das Autofahren im Großstadtverkehr.“ Und auch die Prominenz liebt das harte Seemanns-Los. Alfred Krupp von Bohlen und Halbach, Mitglied des „Norddeutschen Regatta-Vereins“ (NRV) in Hamburg, beteiligte sich mit seiner 22 Meter langen stählernen „Germania VI“ (Baupreis: eine Million Mark), der schnellsten deutschen Yacht, im Februar am Südatlantik-Race von Buenos Aires nach Rio de Janeiro (die Krupp-Crew wurde sechste). Großreeder Rudolf A. Oetker, ebenfalls NRV-Mitglied, macht einmal im Jahr Urlaub auf seiner seetüchtigen „Nordland“, einem umgebauten Kriegs-Fischkutter mit zwei Masten und acht Kojen.

„Das mächtige Meer unterm Bauch“ und „mit Herrenblick in die Ferne“ (Joachim Ringelnatz) gehen auch Star-

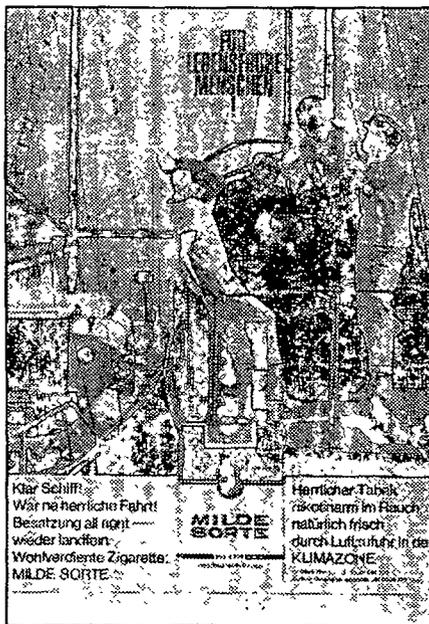
dem Boden: in Gollenshausen am Chiemsee (Leiter: Kapitän Schunck, ein ehemaliger U-Boot-Kommandant), am Aasee in Münster, am Maschsee in Hannover, am Wörther See, am Ammersee, am Schliersee, am Bodensee bei Überlingen. Auch das Münchner Sporthaus Scheck folgte dem nassen Trend und vermittelt am Starnberger See das Segler-Abc. Sogar die Dortmunder Volkshochschule richtete einen Sonderlehrgang für Segler ein.

Wer PS-getrieben auslaufen will, kann sich bei den Klubs des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) ausbilden und von einer der 52 DMYV-Kommissionen prüfen lassen. Davon machten bis 1964 über 5000 Skipper Gebrauch.

Doch bei weitem nicht alle der rund 300 000 bundesdeutschen Boating-Anhänger ließen sich in Kursen gegen alle Widernisse, „nachts am Ruder einer Yacht, allein mit sich, dem Meer, dem Himmel und dem schwach glühenden Kompaß“ („Bild“), wappnen. Bislang bedürfen deutsche Wochenend-Kapitäne keines Wasser-Führerscheins, sofern sie Yachten von weniger als 15 Tonnen lenken. „Jeder hat das Recht“, beschrieb Dr. Wolfgang Frank vom DSV die Rechtslage an der Wasserfront, „sich umzubringen, so gut er kann, ohne eine Prüfung abzulegen“.

Je höher der Wohlstands-Pegel stieg, desto größer wurde der Anteil der Motor-Boote. Aber von den 36 000 Yachten der 120 000 deutschen Motor-Boating-Anhänger sind nur 5000 (1173 kamen allein 1964 dazu) beim Deutschen Motoryachtverband, dem Wassersportabteiler des ADAC (Vizepräsident und Schatzmeister: Gastronom Blatzheim), registriert. DMYV-Generalsekretär Fred Dietrich: „Die Tendenz, Vereinen beizutreten, ist gering.“

Viel mehr Prestige als ein DMYV-Abzeichen mit Anker und Stander (Preis: 4,50 Mark) verheißt die Motorjacht selber, seit das Auto als Status-Symbol an Glanz verlor, wenn auch nur bei Landratten: Segler verachten Motorboater wegen ihres Lärms, Gestanks und Wohlstandsgebabes und verweigern ihnen auf See nicht selten den Gruß.



Zigaretten-Werbung
... mit ganzen Seiten ...

Dirigent Herbert von Karajan und Schauspieler Peter van Eyck in See.

Die bundesdeutschen Kadettenanstalten bewältigen den Ansturm kaum. Der „Deutsche Hochseesportverband Hansa“ besitzt neben der Segler-Schule in Glücksburg (deren Schüler auch Quiz-Master Hans-Joachim Kulenkampff war) vier weitere Jachtschulen: in Prien am Chiemsee, in Lindau am Bodensee, am Steinhuder Meer und auf der Insel Elba. Willig unterwerfen sich dort jährlich 4000 Neu-Segler der Morgengymnastik und dem Marinedrill. Seit 1925 durchliefen 50 000 die harten Hansa-Kurse, 25 000 davon allein nach dem Kriege — in 170 Schulbooten, darunter zwölf Hochseeyachten. Ein zweiwöchiger Lehrgang kostet 360 bis 400 Mark, nicht viel mehr als ein Autoführerschein (durchschnittliche Unkosten: 250 bis 300 Mark). In den Sommerferien werden vor allem Schüler durch die Hansa-Kurse gelotst.

Andere Segler-Schulen, in denen ein mehr legerer Ton vorherrscht, schossen fast wie Versicherungs-Hochhäuser aus

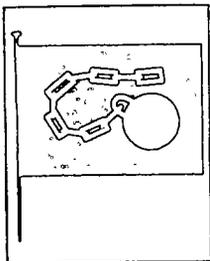


Weinbrand-Werbung
... auf der Wasserwelle mit

Symptomatisch war der Prozeß gegen den Hamburger Fabrikanten und Motorjacht-Eigner Wilhelm Saß: Das Kabinenboot hatte zwei Hamburger Teenagern so imponiert, daß sie unaufgefordert an Bord enterten und sich in ein Abenteuer verstrickten, das mit einem der umstrittensten Gerichtsurteile endete. Die Mädchen hatten Saß der Notzucht beschuldigt. Erst im Wiederaufnahmeverfahren wurde er freigesprochen.

Motorboote sind den Deutschen, wie das „Hamburger Abendblatt“ schrieb, „transportables, schwimmendes Wochenendhaus und billiges Urlaubsquartier zugleich“. Die schwimmenden Apartments ermöglichen einen ständigen Panorama-Wechsel von der Ostsee bis rund um das Mittelmeer und sind billiger als standortgebundene Ferien-Eigenheime. Der holländische „Waterman“ (siehe Titelbild) beispielsweise kostet 30 000 Mark. Der schwimmende Bungalow — er wird von einem Außenbordmotor angetrieben — bietet sechs Personen einen Schlafplatz. Auf dem Sonnendach des Pontons und auf dem ausklappbaren Bugteil ist reichlich Raum für eine Balkon-Idylle mit Liegestuhl und Sonnenschirm.

Auch Schlagerkomponist Michael Jary („Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern“, „Mäkie war ein Seemann“) hat für Wochenende und Urlaub ein Hausboot in Travemünde liegen.



Flaggensignal „Ehefrau an Bord“



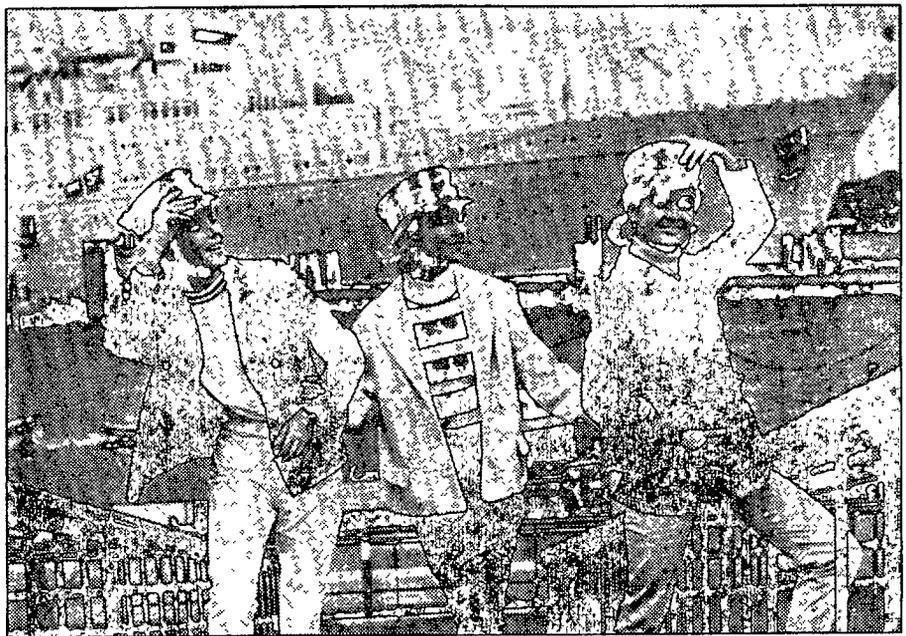
„Jacht-Klosett“-Anhänger aus Gold

Skipper-Geschenke

Auf Deck magnetische Spielkarten

„Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt“, beschrieb Joachim Ringelnatz die sublimeren Freuden, die Gelegenheits-Skippern an Bord der großkalibrigen, hochseegängigen Motorjachten winken. Zu den konkreten Freuden auf hoher See zählt die Vergünstigung, Waren zoll- und steuerfrei einzukaufen zu können. An der Freiheit der Meere schnuppern Prominente aus allen Branchen, von Finanzier Rudolf Münnemann (Kabinenkreuzer „Lucia“) über „Spalt“-Tabletten-Fabrikant Baginski (48-Tonnen-Hochseejacht „Santa Monica“) bis zu „Stern“-Chefredakteur Henri Nannen (Motorjacht „Positano III“, ein umgebautes Vermessungsschiff). 148 Tonnen groß ist die „Carinthia IV“ (Preis: 3,5 Millionen Mark) des Kaufhaus-Königs Helmut Horten.

In Deutschland selbst sind von der „einstigen Freiheit auf See“ — so DMYV-Generalsekretär Dietrich — nur noch „letzte Rudimente erhalten“. Der Bund (für 4723 Kilometer Bundeswasserstraßen), die Länder und Gemeinden teilen sich die Kompetenzen. Das führte zu einer „gradezu rückschrittlichen Zersplitterung“ (so der DMYV). Auf der Donau dürfen Motorboater beispielsweise von der österreichischen Grenze bis Kelheim unbehelligt tuckern, so weit gilt sie als Bundeswasser-



Marine-Look: Prinz Heinrich auf dem Kopf

straße. Von dort an sind die Landratsämter für Genehmigungen zuständig.

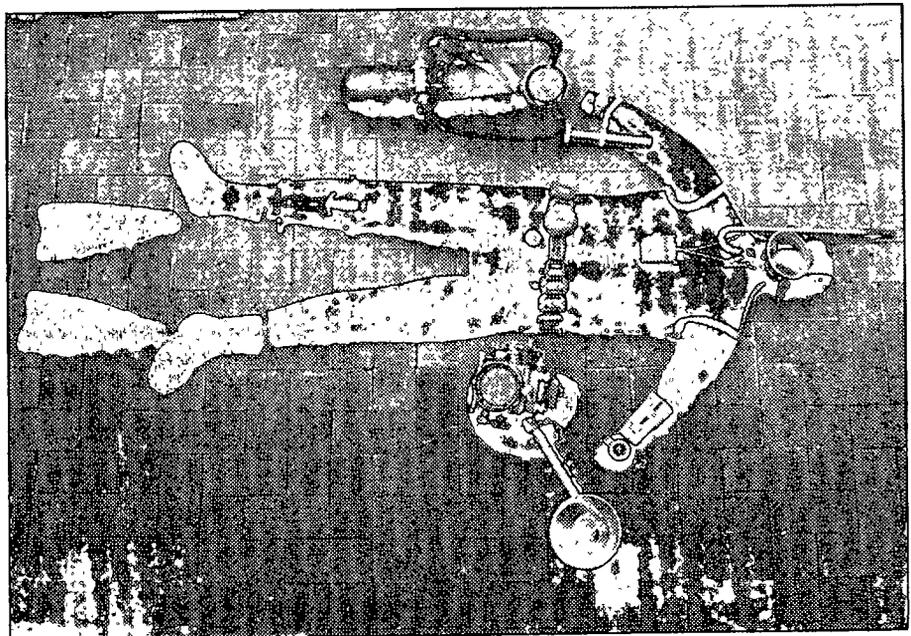
Auf dem Rhein bedürfen Wasserfahrzeuge des DMYV keines amtlichen Kennzeichens und ihre Eigner keines Führerscheins. Wer in die Mosel einbiegt, benötigt beides. Auf dem Bodensee werden besondere Kennzeichen sowie Führerscheine verlangt. Aber es herrscht „keine Klarheit, welche Gesetze auf welchem Teil des Sees gelten“ („FAZ“). Auf baden-württembergischer Seite sind nicht mehr als zehn Stundenkilometer Geschwindigkeit erlaubt, im österreichischen Teil 15 Stundenkilometer, vor dem schweizerischen St. Gallen gar 20.

Unerwünscht sind Motorboote auf den bayrischen Seen, die von der bayrischen Krone in den Besitz des Freistaates übergangen. Auf dem Starnberger See (320 Boote), dem Ammersee (150) und dem Chiemsee (120) dürfen nur ausgesuchte Anlieger motorboaten. Aber sie haben nicht einmal das Recht, ihr Boot an Zweit-Fahrer auszuleihen. Das bayrische Wirtschaftsministerium ließ durch einen Musterprozeß dem Goggomobil-

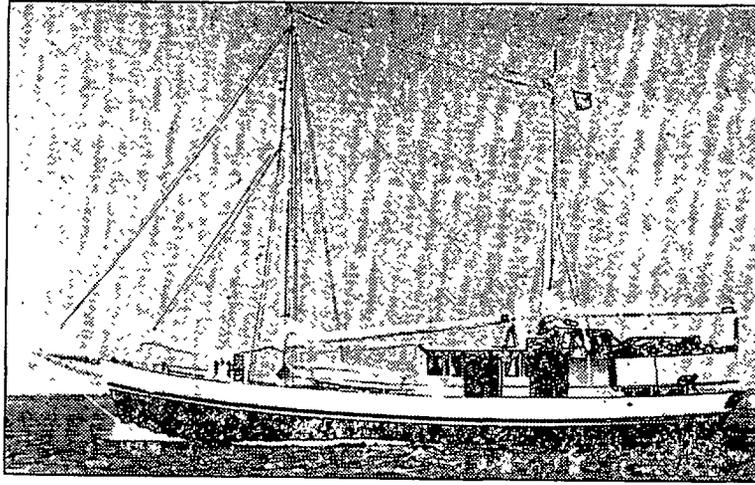
Fabrikanten Andreas Glas verbieten, sein Motorboot „T 77“ einem Geschäftsfreund zu Feierabend-Fahrten auf dem Starnberger See zu überlassen. Die Rechts-situation auf den Binnengewässern des seenreichsten Bundeslandes, Schleswig-Holstein, schilderte ein Fachmann so: „Ungehindert sind lediglich Enten, Schwäne und Möwen.“

Selbst über Sprechfunk- und Kurzwellen-Anlagen an Bord möchte der Amtsschimmel mitwiehern. Die Bundespost genehmigte nur bestimmte Geräte-Typen. Aber selbst jede einzelne Anlage darf erst mit besonderer Zulassung und lediglich von ausgebildeten Funkern bedient werden. Deshalb setzten zeitweilig einige der größten deutschen Jachten (im Wert von 200 000 bis 750 000 Mark) die Panama-Flagge. Dann durften sie sofort funken. „Stern“-Nannen (seine 24 Meter lange „Positano III“ ist die funktechnisch bestausgerüstete deutsche Jacht) erwarb ein Funkerzeugnis.

Doch die bürokratischen Hemmnisse vermochten die steigende Boating-Flut



Taucher-Ausrüstung: Unter Wasser ein lustvoller Rausch



Großreeder Oetker, Oetker-Kutter „Nordland“: „Das mächtige Meer unterm Bauch...

nicht aufzuhalten. 1956 erreichte die erste Welle Deutschland. 49 Boote im Wert von 636 000 Mark wurden importiert. Die etwa 320 deutschen Bootswerften — in der Mehrheit Familienbetriebe — vermochten die sprunghaft steigende Nachfrage nicht mehr prompt zu befriedigen. Branchenfremde Importeure stießen in die Lücke.

Importeur Hesse hatte zuvor Künstlerfarben verkauft, Dr. Oskar Trost war Zigarren-Großhändler, bevor er Chris-Craft-Motorjachten aus den USA auf bundesdeutsche Gewässer umleitete, der Hannoveraner Bodé hatte erst Feuerwehr-Bedarf gedeckt, Alfred Stachow — er führte die dänische Jacht „Coronet Explorer“ (26 000 Mark) ein — besitzt Ladenketten für Damenstrümpfe und Krawatten. Das Hamburger Kaffee- und Kakao-Importhaus Theodor Wille ging einen Schritt weiter. Es baute auf der Ostsee-Werft Winning an der Schlei die erste Serienjacht in Deutschland: die 15 Meter lange „Comtesse“ (Preis: bis 200 000 Mark).

So stieg der Import von Segel- und Motorbooten zwischen 1959 und 1964 zahlenmäßig um das Achtfache und wertmäßig um 500 Prozent auf 21 032 000 Mark (siehe Graphik Seite 36). Die für Deutschland wichtigsten Jachtlieferanten sind Holländer: Im letzten Jahr verkauften sie 623 Boote (für 8 895 000 Mark) in die Bundesrepublik.

Importeure werden durch die unterschiedlichen Zoll-Gesetze begünstigt.

Auf norwegische Boote erhebt Bonn beispielsweise nur 3,6 Prozent Zoll (hinzukommen allerdings sechs Prozent Umsatzausgleichssteuer). Deutsche Export-Boote dagegen werden von Norwegen um rund 30 Prozent verteuert.

Trotzdem wuchs auch der Anteil der deutschen Bootswerften am Boating-Kuchen. Ihr Umsatz stieg 1963 über die 100-Millionen-Mark-Marke. Der Zuwachs im Wassersportjahr 1964 betrug 20 Prozent, eine weitere Steigerung erwartet die Branche für 1965. Bis 1966 sind die Werften bereits ausgelastet.

Allerdings: „Neubauten machen nur noch 30 Prozent des Gesamtumsatzes aus“, schätzt Dr. Lehnert, Geschäftsführer des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbandes.

Da den Bootsbauern und ihren 4000 Fachkräften der Gewinn ohnehin sicher ist, „klütert man so weiter, wie man es gewohnt ist“, klagte „Die Yacht“. Den Übergang von der Einzel-Maßanfertigung zum Konfektions-Bau verpaßten die meisten. Erst die Verwendung von „GFK“ (Branchen-Abkürzung für „glasfaserverstärkte Kunststoffe“) ermöglichte es, Boote rationell und preiswert in größeren Serien herzustellen. Kunststoff-Boote sind zudem weitgehend wartungsfrei. Reparaturen kann allerdings nicht jede Werft ausführen. Kunststoff-Ersatzteile müssen in den Bootsrumpf gleichsam eingeschweißt werden.

Dennoch schwenkten nur wenige deutsche Hersteller auf den neuen

Kunststoff - Konfektions - Kurs ein. Als erster erkannte Dr. Reinhold Kaletsch die Chance. In Lollar bei Gießen nahm er 1959 die Produktion seiner „Mopres“-Motorboote (Preis: zwischen 3350 und 5000 Mark) auf. Allein vom Typ „508“ wurden bereits 800 Stück verkauft. In Kopperby an der Schlei eröffnet Kaletsch demnächst einen Zweigbetrieb.

In Hamburg begann die Großwerft Blohm & Voß, 26 Jahre nach dem Stapellauf des 35 000 Tonnen großen Schlachtschiffes „Bismarck“, die GFK-Jolle „Conger“ (SPIEGEL 5/1965) zu bauen. In diesem Jahr rechnet die Werft darauf, etwa 300 der kajütenbestückten Wanderjollen (Preis: 4985 Mark) abzusetzen.

Doch „das Geschäft mit dem Sport“, erkannte „Die Yacht“, „machen die Ausländer“. Den vorläufigen Höchststand erreichte der Import-Pegel 1964 mit der Einfuhr von

- ▷ 1955 Motorbooten für 13 182 000 Mark und 1493 Segelbooten für 7 850 000 Mark;
- ▷ 15 300 Motoren für 9,1 Millionen Mark;
- ▷ 36 500 Schlauchbooten allein aus Japan.

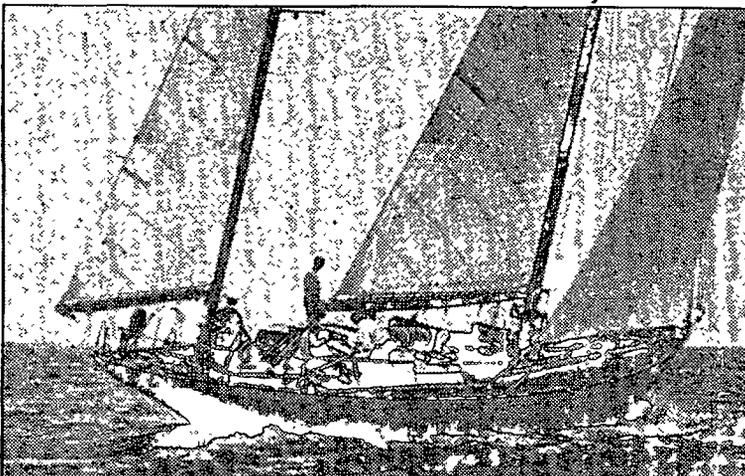
In diesem Jahr setzt sich der Trend fort. Zu den Internationalen Boots-Ausstellungen 1965 drängten in Berlin 120 000 und in Hamburg 115 000 Sehleute und Käufer.

In Hamburg wurden im Januar 600 Typen vom Kleinkind-Plastikkreuzer (Preis: 190 Mark) bis zur hochseegängigen Luxusjacht ausgestellt. Zehn Käufer erwarben selbst die in Europa wenig erprobten doppelrumpfigen Kreuzer-Katamarane (Preis: 25 000 bis 28 000 Mark) aus England. Segeljollen zu Preisen von 5000 bis 6000 Mark setzten die Aussteller bis zu hundertmal ab.

Motorbootkäufer verlangen immer häufiger Schiffe, die wenigstens 30 Stundenkilometer

schaffen: Diese Geschwindigkeit (und ein Motor von mindestens 20 PS) ist zum Schleppen von Wasserski-Läufern erforderlich. Nur 320 Wasserski-Läufer gründeten 1958 den Deutschen Wasserski-Verband. Bis zum Mai 1965 stießen 4200 Mitglieder dazu. Wenigstens 5000 unabhängige Wasserski-Läufer treiben ihren Sport außerhalb der 44 deutschen Vereine.

In Hobbykursen (Sechstages-Lehrgang am Bodensee: 120 Mark) oder an mechanischen Wasserrundläufen wie im Ostseebad Niendorf werden die Nachschub-



Industrieller Krupp, Krupp-Jacht „Germania VI“: „Es rauscht wie Freiheit...

Bataillone in Blitzkursen ausgebildet. Als Ausrüstung benötigen sie lediglich ein Paar Wasser-Ski. Preis: 50 bis 140 Mark. Erfahrene Läufer erproben inzwischen ausgefallene Aktionen. Sie lassen sich in hohem Tempo mit ihrem Kiel-Ski an einer Art von Drachen oder an einem Fallschirm vom Wasser in die Luft liften.

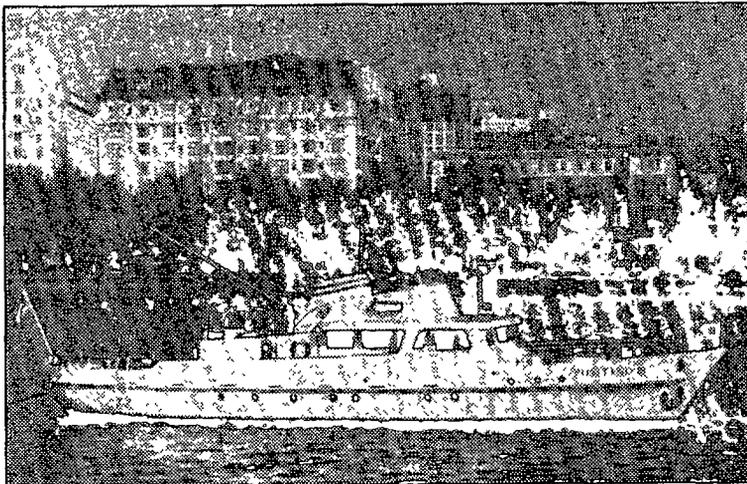
Zum Schleppen ist nicht unbedingt ein Motorboot erforderlich, das pro Minute 0,20 bis eine Mark Betriebskosten verursacht. Ein Ski-Craft-Gerät, in dem der NSU - Wankelmotor erstmals in Serie verwendet wurde, zieht Wasserski-Sportler selbsttätig und verbraucht pro Stunde nur vier Liter Treibstoff. Die Schleppvorrichtung — sie sieht einem Rasenmäher ähnlich — kostet 2900 Mark und erreicht 45 Stundenkilometer Geschwindigkeit.

Allerdings ist das Wasserski-Laufen in Bundesdeutschland erst seit 1960 erlaubt — und auch nur bedingt. Die deutschen Flüsse dürfen nur bei Tageslicht und kilometerweise, teils lediglich auf einer Stromseite, und nicht an Sonn- und Feiertagen benutzt werden.

Bei ihrem Slalomlauf um die behördlichen Verbote finden die Wasserskiläufer freilich wenig Schlepphilfe bei den Wassersportlern anderer Fakultäten. Grund: Sie tummeln sich auf einer relativ großen Wasserfläche, die dann für alle anderen unzugänglich ist. „Die Wasserskiläufer sind am gefährlichsten“, warnte Hans Lunau, Vizepräsident des Internationalen Sportanglerverbandes. „Man kann auch die Hamburger Mönckebergstraße nicht einfach für Rennen absperren.“

Rund um die bundesdeutschen Tümpel und Teiche, Ströme und Strände sind 400 000 Sportfischer (einschließlich Willy Brandts und Paul Hörbigers), deren Gerät einen Wert von 40 Millionen Mark darstellt, „beim Herrgott zu Gast“ (Lunau). Der Umsatz von Anglerartikeln stieg von 1963 bis 1964 um 20 Prozent. Um genügend Köder zu züchten, wurden spezielle Wurm-Farmen gegründet.

Die meisten der verfügbaren Gewässer — beispielsweise 60 Kilometer des Elbe-Lübeck-Kanals und 100 Kilometer Nord-Ostsee-Kanal-Ufer — haben Vereine gepachtet. Seen, die zumindest einen Berufsfischer ernähren, sind für Amateure ohnehin tabu. Viele Gewässer befinden sich noch heute in Privatbesitz. So warf der Sportfischerverein Miesbach-Te-



... mit Herrenblick in die Ferne“: Chefredakteur Nannen, Nannen-Boot „Positano III“

gernsee kürzlich im Streit um das Angelrecht im Spitzingsee seinen Haken selbst nach dem CSU-Vorsitzenden Franz-Josef Strauß aus.

Als der Spitzingsee-Pächter ausgeschieden war, hatte sich der Klub um die Nachfolge beworben. Doch statt dessen wurde die Pacht dem Gastwirt Glück übertragen. Für Glück hatte sich nach den Klagen des Anglerklubs Strauß beim zuständigen bayrischen Finanzminister, seinem Partei-Spezi Dr. Konrad Pöhner, eingesetzt.

Durch die Ausbreitung der Motorboote und Wasserski-Läufer, vor allem aber durch die zunehmende Verschmutzung der Gewässer nimmt der Fischbestand ständig ab. Die württembergischen Sportangler bauten unlängst die „Poseidon“ zu einem Laboratoriums-Schiff um. Die „Schmutz-Patrouille“ („Die Welt“) will den 56 Kilometer langen Pachtstreifen auf dem Neckar säubern und private oder industrielle Schmutz-Sünder stellen.

An der nassen Freizeit-Front scheuten sich die Deutschen nicht, unterzutauchen. Ungefähr 50 private Klein-U-Boote schippern schon unter der bundesdeutschen Wasseroberfläche.

25 000 Mark kostet der doppelsitzige „Tigerhai“, der für sieben Stunden in 35 Meter Tiefe zu tauchen vermag. Obwohl vor der Auslieferung in einem Dreitage-Lehrgang die Handhabung und

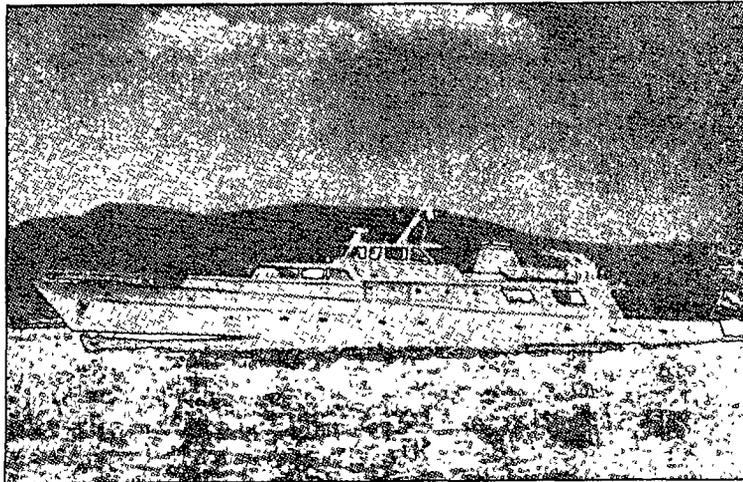
alle Sicherheits-Vorkehrungen erläutert werden, versank ein „Tigerhai“ im Lago Maggiore. Die zweiköpfige Besatzung erstickte.

Dem Sog in die Tiefe folgten 3500 Mitglieder des Verbandes Deutscher Sporttaucher und 40 000 unabhängige Freitaucher. Der Umsatz der Tauchartikel-Branche stieg seit 1960 (drei Millionen Mark) um das Vierfache (1964: zwölf Millionen Mark). Eine Anfänger-Ausrüstung für 50 Mark (Schnorchel, Maske, Messer) genügt, um etwa im Mittelmeer Seesterne zu erbeuten. Aus einem durchsichtigen Plastik-Mini-Seesack (Preis: 39,50 Mark) photographieren Kameras unter Wasser. Ein Taucheranzug (250 Mark) und ein Sauerstoff-Gerät (500 bis 750 Mark) ermöglichen bereits einen halbstündigen Aufenthalt in zehn Meter Wassertiefe.

„Unter Wasser“, schwärmte Jens-Peter Paulsen, Präsident des Verbandes Deutscher Sporttaucher und Inhaber des größten europäischen Tauchartikel-Versandhauses, „stellen sich immer neue, überraschende Aufgaben.“ Vor Helgoland entdeckte Paulsen 1964 zwei Bombenblindgänger und eine Seemine.

Bei der Flutkatastrophe 1962 bargen Sporttaucher in Hamburg 35 Ertrunkene und öffneten die Ventile in den abgesoffenen Schächten eines Kraftwerks.

Allerdings führen schlechte Ausbildung, Leichtsinns oder Angeberei immer



... riecht wie Welt“: Kaufhausbesitzer Horten, Horten-Kreuzer „Carinthia IV“

wieder zu Unfällen. Ähnlich wie die Fallschirmspringer im freien Fall bedroht auch die Taucher unter Wasser ein lustvoller Rausch. Gefährlichstes Symptom: Sie verwechseln oben und unten. Deshalb wird Tauchschülern (die ein Rettungsschwimmer-Zeugnis beibringen müssen) als wichtigste Regel eingepaukt: „Tauche nie allein!“

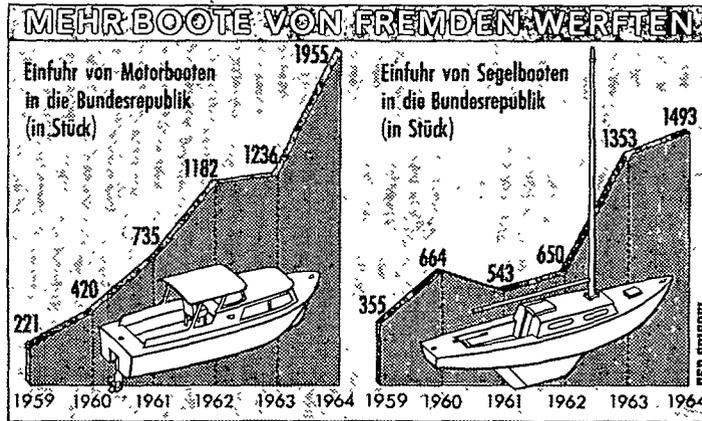
Ein Gebot, das sich für die meisten deutschen Wassersportler ohnehin erübrigt. Auf einem Quadrat-kilometer Wasserfläche (Titisee: 1,1 Quadratkilometer) drängen sich statistisch neben den Schwimmern

- ▷ 75 Boater mit 16 Jollen und Jachten,
- ▷ 27 Kanufahrer und 16 Ruderer mit 21 Booten,
- ▷ 87 Angler,
- ▷ acht Sporttaucher und
- ▷ zwei Wasserskiläufer.

In einigen Wassersportarten ist die Kapazität bereits erschöpft, zumal die Sportausübung durch regionale und bürokratische Hemmnisse eingeschränkt wird. Die 120 organisierten Hamburger Sporttaucher können keine neuen Mitglieder aufnehmen. Die meisten Sportangler-Klubs sind hoffnungslos überlaufen, die Häfen überfüllt.

Abhilfe soll eine aus den USA übernommene Einrichtung schaffen: Eine Art von Wasser-Parkanlagen, sogenannte „Marinas“, bieten Boatern Parkplätze für den Wagen, Liegeplätze für das Boot, Restaurationsbetrieb sowie Möglichkeiten zum Tanken, Reparieren und Einkaufen. Die erste deutsche Marina wird in Burgstaaken auf Fehmarn eingerichtet. Eine zweite ist in Langenargen am Bodensee in Bau, eine dritte in Travemünde geplant.

Von der anhaltenden Wohlstandswelle getragen, brachen Bundesdeutschlands



Wassersportler inzwischen zu neuen Freizeit-Gestaden auf. Ungefähr zehn Prozent der deutschen Motorboot-Flotte liegen im Ausland, vor allem in Italien und auf den 100 Seen und den 3000 Kilometer langen Kanälen in Holland. Kaufhaus-Hortens „Carinthia IV“ ankert in Cannes, die „Santa Monica“ des Heilmittel-Fabrikanten Baginski in Rotterdam. 600 Jachten deutscher Eigner, darunter auch die Hochseejacht „Triglaff“ des Werbetexters Hans Domitzlaff (Reemtsma), liegen zwischen Triest und Nizza.

Begüterte Boater fliegen zum Wochenende ans Mittelmeer, nach Holland oder Skandinavien — zum Liegeplatz ihrer Jacht. Tausende laden ihr Boot im Sommer huckepack aufs Autodach und fahren zum Boating an die Adria oder ans Mittelmeer. In allen Fachzeitschriften werben Inserate für Boots-Kurse oder Boating-Möglichkeiten in ganz Europa und bieten Charter-Jachten an. Die Eigner versuchen so, ihr Boot weitestmöglich auszunutzen. Auf Ischia etwa kosten Mietboote laut Anzeige in der Zeitschrift „Die Yacht“ — zwischen 20 und 35 Meter lang — von 180 bis 1480 Mark pro Tag. Umgekehrt vermitteln Agenturen (Motto: „Eine Hand für eine Koje“) auch segelwillige Urlauber an Jacht-Eigner, deren Crew nicht vollzählig ist.

Auf dem Run nach Ruhe dringen bundesdeutsche Klein-Boater auch in Kanus

und Faltbooten in die entferntesten europäischen Flußfäden beiderseits der ideologischen Grenze vor. Eine 16tägige Hobby-Reise in die Tschechoslowakei kostet 150 Mark, drei Wochen Wasserwandern auf Korsika (Anflug von Düsseldorf) 317 Mark. Schon für fünf bis zehn Mark pro Tag werden Leihboote offeriert.

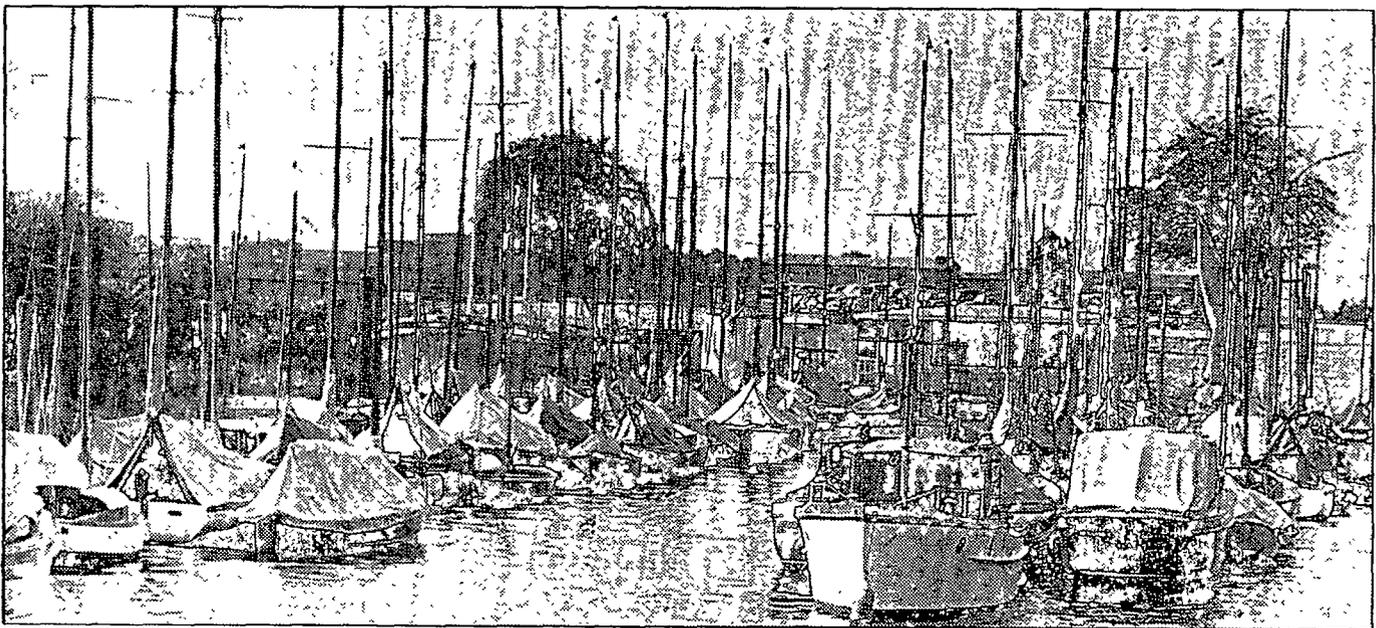
Das zunehmende Gedränge an den fischbaren deutschen Gewässern treibt immer mehr Sportfischer zu Angeltouren vor allem nach Irland (zehn Tage auf Lachs und Forellen: 874 Mark), Österreich (sieben Tage: 171 Mark), Spanien oder Jugoslawien.

„Das Hochsee-Angeln“, analysierte Fischerei-Funktionär Lunau, „ist groß im Kommen.“ Die deutsche Hochsee-Angler-Vereinigung erkannte den Trend. Sie erwarb 1964 für 35 000 Mark einen Kutter, der noch im selben Jahr schon 3000 Hochsee-Angler an die Nordsee-Fischgründe beförderte. An den deutschen Küsten und in Helgoland (Hauptattraktion: Hai- und Rochenfang) verfrachten Eingeborene bereits gewerblich auf Kuttern acht bis zehn Angler pro Schub.

Jährlich jagen schon 50 000 Hochsee-Angler wie Hemingways alter Mann große Fische. Als Passagiere auf dem deutschen Fischereiforschungs-Schiff „Alexander Dohrn“ fischten Sportangler vor Grönland sogar zwischen Eisbergen.

Viele Bundesbürger drängt es mit Todesverachtung hinaus auf See: Nur jeder dritte kann schwimmen. Allein in den letzten sieben Jahren ertranken mehr Deutsche als in der Skagerrak-schlacht auf deutscher und englischer Seite insgesamt umkamen (8645).

Eine zunehmende Zahl von Deutschen mag dennoch selbst im eigenen Heim nicht ohne den Blick auf Wasser sein: Ungefähr 100 000 haben sich ein Aquarium angeschafft.



Überfüllter Bootshafen an Deutschlands Wasserkante (Hamburg-Teufelsbrück): Run nach Ruhe