

**Riesige Segelfläche über
schmalem, eckigem
Rumpf: unverkennbar
ein Starboot. Unten:
„Pimm“ von Hütchler
1937 mit seinem WM-Star.**

75 JAHRE STARBOOT

Oberklasse

In ihrem 75. Jahr ist die eigenwillig übertakelte
Zweimannkiste stärker denn je olympisch etabliert, wird
die Klassenvereinigung ISCYRA, das Vorbild aller internationalen
Klassenvereinigungen, geräuschloser und effizienter denn je
gesteuert. Die Deutschen haben die Führung der Klasse
übernommen. Ein Bericht von Kai Krüger

Dreitausend Mitglieder, zudem noch weltweit verstreut – was ist daran so stark?

Gewiß, andere Klassen haben noch weniger als die dreitausend Mitglieder, die im Zentralbüro der *International Star Class Yacht Racing Association* (ISCYRA) im Chicagoer Vorort Glenview registriert sind. Doch es gibt auch Klassen, die haben weit mehr. Und sie kommen doch nicht annähernd an den Einfluß heran, den die Starkklasse auf allen Ebenen des weltweiten Segelns ausübt – heute, mit 75 Jahren, mehr als je zuvor.

Die Starbootleute hören es nicht gern, daß sie das Sagen haben. Man hält sich in der Öffentlichkeit zurück, übt sich – für eine amerikanisch geprägte Organisation eher ungewöhnlich – in der britischen Tugend der Untertreibung, pflegt den Stil der stillen Diplomatie.

Aber es ist ein Beispiel von vielen, daß die Starkklasse im höchsten aller Segelgremien die stärkste Fraktion bildet, im sogenannten Ständigen Ausschuß (*Permanent Committee*) des Welt-Seglerverbandes IYRU (*International Yacht Racing Union*). Ein Drittel der stimmberechtigten Mitglieder dieser erlauchten Versammlung (Ehrenpräsident: Seine Majestät König Olav V. von Norwegen) sind Starbootleute. Darunter der scheidende IYRU-Präsident Dr. Beppe Croce aus Italien ebenso wie sein aussichtsreichster Nachfolgekandidat, der Finne Peter Tallberg.

Die Klassenorganisation ist straff und unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von anderen. Ihre Basis sind die Flotten vor Ort, zur Zeit 157 in aller Welt (die meisten in Europa). Jede Flotte hat ihren Sekretär und Kapitän – „in jeder Stadt ein kleiner König“, wie Europa-Präsident Uwe von Below, jahrelang König der Hamburger Flotte, das nennt.

Die Flotte hat für einen geregelten Regattabetrieb vor Ort zu sorgen, kümmert sich um bestimmte Vermessungs-Details und die pünktliche Zahlung der Mitgliedsbeiträge sowie – wichtigster Punkt – die Heranführung von Nachwuchs.

Starsegler, die nicht am Jahresanfang ihren Beitrag bezahlt und ihre Mitgliedschaft unter Verwendung des vorgeschriebenen Formulars erneuert haben,

fliegen raus. Flotten, die nicht spätestens im März alle neuen Beiträge ans Zentralbüro abgeführt und einen schriftlichen Jahresbericht eingereicht haben, werden aufgelöst. Flotten, die unter die Minimalstärke von drei Booten gesunken sind, ebenfalls. Die Starklassenvereinigung ist die einzige ohne Kartelleichen. Schon da fängt ihre Lebendigkeit an.

Das straffe Flottensystem ist das Fundament, das die Starkklasse so stark macht. Uwe von Below beispielsweise hat das erfahren, als er im Zuge seiner Berufsausbildung zum ersten Mal nach Amerika kam, wo er keinen Menschen kannte: „Ich hatte das Log dabei, unser Jahrbuch. Da stehen alle Flottensekretäre drin, mit Anschrift. Wo ich auch hinkam, ich brauchte bloß den nächsten Flottensekretär anzurufen und hatte überall offene Türen.“

Das geht wie im Lion's Club oder bei den Rotariern, von den Freimaurern ganz zu schweigen: Sie sitzen überall, meistens aber oben. Und wo sie nicht selber sitzen, da haben sie ihre Verbindungen. Ich kenne im Sport keine andere Gruppierung vergleichbarer Größe, die weltweit über derart gute Verbindungen verfügt, in der man sich gegenseitig derart selbstlos hilft und die dennoch jedem Neuling gegenüber derart offen ist. (Gegenteilige Ansichten sind, was den letzten Punkt betrifft, meist Vorurteile).

Natürlich ist es nicht so, daß die Starkklasse ihre Leute ständig und gezielt in die Chefetagen dieser Welt entsendet, die Seglerwelt eingeschlossen, und deshalb so einflußreich ist. Umgekehrt ist es richtig: Unter den Leuten, die ohnehin den Drang nach oben haben, finden vergleichsweise viele den Star und die Starkklasse attraktiv. Zweideutig gesagt: Der Star hat gute Liebhaber.

Die auch in 75 Jahren ungebrochenen, ja vielmehr sorgfältig verfeinerten Vorzüge des Stars sind weithin bekannt, weil oft beschworen: ein hochtechnisches, sensibles Boot, das höher an den Wind geht als alle anderen, auf glatten Binnengewässern auch bei wenig Wind pfeilschnell ist und sich an der Küste in Wind und Welle abenteuerlich rasant segeln läßt.

Mit der kleinen Fock und dem riesigen Groß an dem dün-

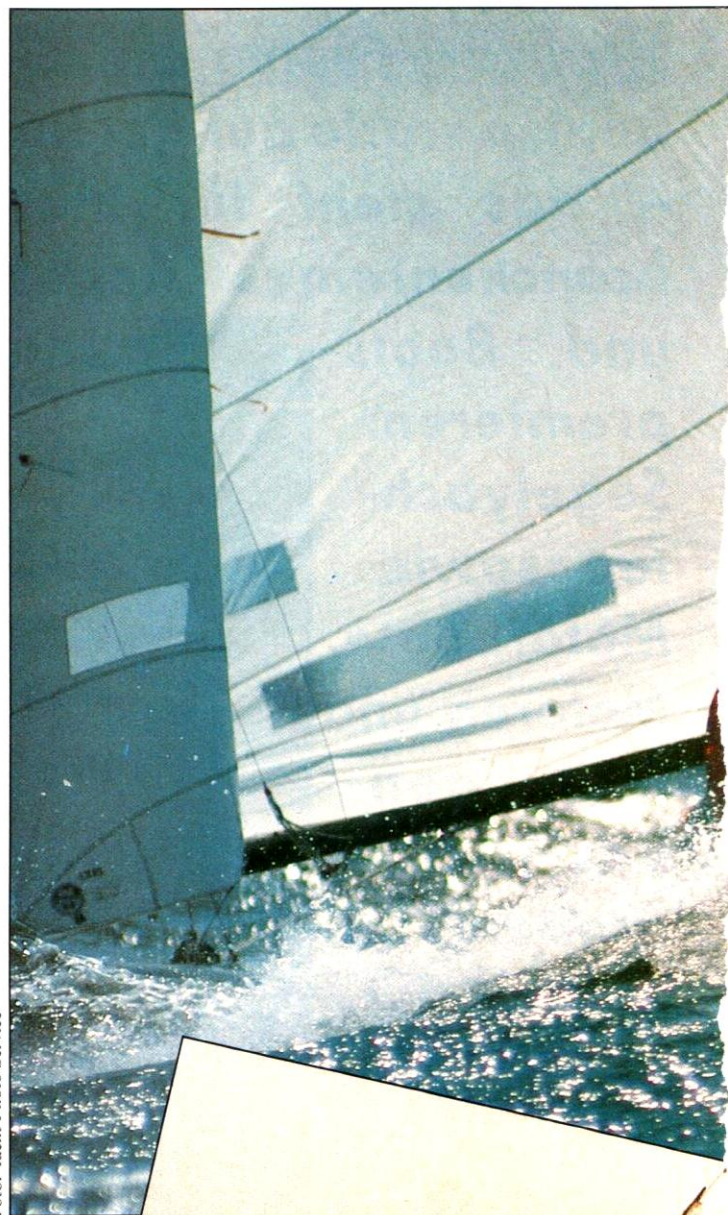
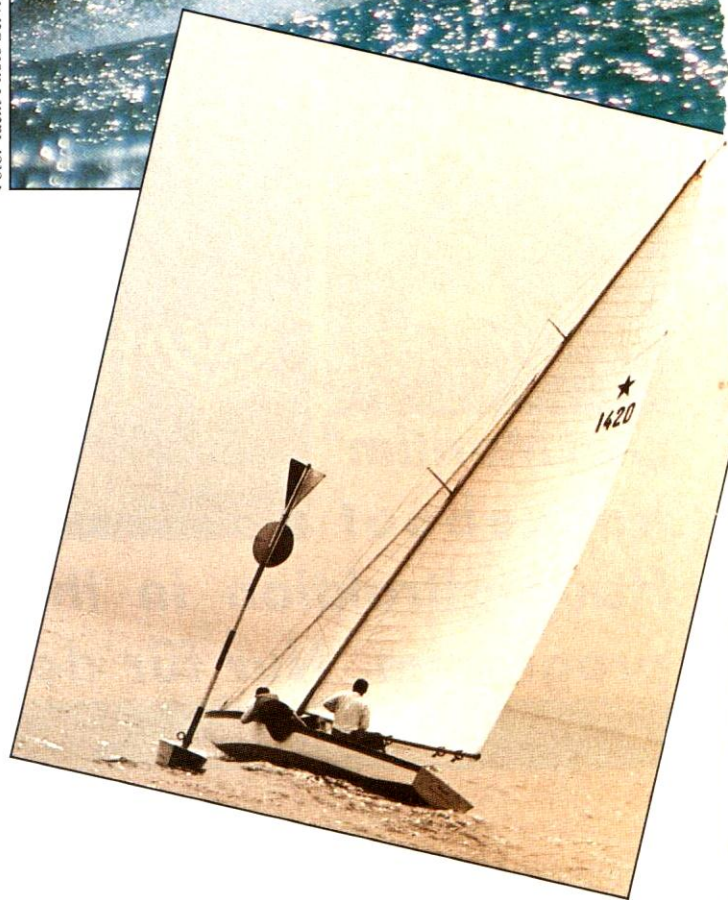


Foto: Yacht Photo Service



nen, hochflexiblen Mast ist der Star eine echte Herausforderung, sowohl technisch wie in Sachen Seemannschaft. Und gleichzeitig eine spannende Alternative zu dem heutigen Spinnaker- und Trapez-Einerlei. (Beide Einrichtungen fehlen auf dem Star und werden auch nie kommen.)

Bekannt sind auch die historischen Meriten der Starklasse: erste organisierte Einheitsklasse überhaupt, und damit Vorbild aller heutigen Einheitsklassenregeln. Wiege technischer Neuheiten wie dem Großbaum-Niederholer, dem Pinnen-Ausleger oder dem flexiblen Rigg, um nur drei zu nennen: längst Allgemeingut, alle drei.

Gewiß liegt ein weiterer Grund für die Stärke der Starklasse darin, daß sie über so viele Jahre gewachsen und gereift ist. (Die Klassenvereinigung entstand 1922 in den USA, elf Jahre nach Konstruktion des Bootes dortselbst.) Diese Stärke wäre indessen längst zur greisenhaften Schwäche verkommen, hätte die Klasse es nicht verstanden, sich mit ungewöhnlich ausgeprägtem Fingerspitzengefühl den technischen Revolutionen anzupassen, die es seither gab. Und zwar unter Wahrung der eigenen Werte, auch der materiellen: Technische Neuerungen wurden stets so eingeführt, daß sie alte Schiffe nicht schlagartig auch zum alten Eisen beförderten.

Immerhin ging es im Laufe der Jahrzehnte um den Übergang vom Gaffelrigg zur Hochtaklung, vom Holz- zum Kunststoffrumpf und zum Alumast, vom Mako- zum Dacronsegel und zum (mit flexibler Vorsicht bäugten) Kevlar und Mylar – in einer Klasse, deren erste Bauvorschriften sich noch mit Segeln aus Seide beschäftigten. (Sie waren strikt verboten, Anno 1918.)

Seit dem flexiblen Rigg Walter „Pimm“ von Hütschlers und seines Hamburger Bootsbauers César Fuhlendorf Mitte der 30er Jahre hat die Starklasse zwar keine Kastanien mehr aus dem Feuer geholt, aber auch keinen wichtigen Anschluß verpaßt. Mit dieser Kiste und diesem Rigg von gestern ist das, rückblickend betrachtet, eine ziemlich einmalige Leistung.

Um die Anpassungsleistung der Starklasse voll zu erfassen, muß man sich vor Augen hal-



1) Viele weltbekannte Segler kommen aus der Starbootklasse, so auch die Silbermedaillengewinner von Los Angeles, Achim Griese/Michael Marcour. 2) Alexander Hagen/Vincent Hoesch, die Weltmeister von 1981 vor Marblehead, segeln nicht mehr zusammen. 3) Lowell North, hier mit Peter Barrett, wurde fünfmal Weltmeister und 1968 Goldmedaillengewinner vor Acapulco/Mexico. 4) „Bimmy“ Fischer war in den 50er Jahren der führende deutsche Starbootsegler. 5) Auch Poul Elvström (mit Albrechtson) fehlt nicht in der Weltmeisterliste.



Fotos: Krippgaus, Cornelius, Mertens, Rosenfeld

ten, daß die amerikanischen Bauvorschriften zum Beispiel auf Zoll-Toleranzen beruhen. Vor 75 Jahren war das ein gewaltiger Fortschritt; denn vorher gab's überhaupt keine Bauvorschriften für Einheitsklassen. Aber im heutigen Zeitalter der Mutterkerne und Tochterformen, der Millimeter-Toleranzen und der Laservermessung ist eine Toleranz von einem Zoll (plus/minus 25 Millimeter) Maßstab von Konstruktions-, nicht von Einheitsklassen.

Allein die Zoll-Hürde genommen zu haben, ohne die alten Boote wegwerfen zu müssen, ist ein respektables Kabinett-Stückchen. (Ein wichtiger Schritt bestand darin, zu einem gegebenen Zeitpunkt alle gängigen Toleranz-Ausnutzungen empirisch zu erfassen und zur Richtschnur neuer, eng gefaßter metrischer Maße zu machen.)

Ein hoher Modernisierungsaufwand, wie ihn die Starkklasse im Lichte der technischen Entwicklung treiben mußte, kostet Geld und setzt gesunde Finanzen voraus. Die Finanzen der Starkklasse sind gesund. Und das, obwohl man ein Zentralbüro im teuren Amerika unterhält, mit einer Voll- und mehreren Teilzeitbeschäftigten, und als internationaler Konzern so seine Reise- und Telefonspesen hat.

Das Geheimnis: Nur der kleinere Teil der Einnahmen stammt aus den Mitgliederbeiträgen (30 Dollar gleich 60 Mark im Jahr für Eigner, die Vorschoter zahlen den halben Beitrag). Der größere Teil der Einnahmen sind Lizenzgebühren (100 Dollar pro Boot, 25 Dollar pro Segel). Dazu kommt eine eiserne Reserve aus den einmaligen Zahlungen der auf hundert begrenzten lebenslangen Mitglieder. Ihr Einstand: zwanzig Jahresbeiträge.

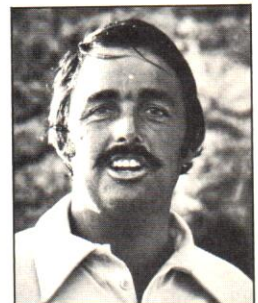
Heute kriegt keine Klasse mehr einen Olympiastatus, die nicht alle Konstruktionsrechte und damit alle Lizenzentnahmen an die IYRU abtritt. Die Starkklasse denkt nicht daran, dieses Spiel ums Geld mitzuspielen. In diesem Punkt ist sie nicht nur stark, sondern stärker als die IYRU.

Ein gutes Stück Geld geht für's monatliche „Starlights“ und das jährliche „Log“ drauf. Diese Publikationen erscheinen selbst in Kriegs- und Krisenzeiten und werden von der Klasse als zwei ihrer wichtigsten Binde-

mittel angesehen. Das über 300 Seiten starke Log bringt Boots-, Eigner-, Flotten- und Siegerlisten auf dem neuesten Stand, desgleichen alle Regeln und Bauvorschriften, alle organisatorischen Eckdaten, alle verflochtenen Meister und den letzten Weltmeisterschafts-Report. Es ist mit Abstand das beste aller Klassen-Jahrbücher.

Auf lautes PR-Geklapper nach außen wird hingegen verzichtet. Die North's und Elvströms, die von Hütschlers, Straulinos und Kuhweides kommen auch so, angezogen von den Segeleigenschaften des Bootes, von der gelassenen Effizienz in der Klasse und von der Tatsache, daß man im Star auf die beste Konkurrenz weit und breit trifft.

Die Qualität der Starkklasse als Talentschuppen wird gerade vor Perth/Australien wieder deutlich. Unter den fünf amerikanischen Skippern, die den America's Cup zurückholen wollen, sind drei Starbootsegler, jeder von ihnen zweimaliger Weltmeister der Klasse (Tom Blackaller, Buddy Melges und Dennis Conner).



Star-Champ und 12er-Skipper Dennis Conner

Daß die amerikanische Segelmacherei North in San Diego sich zum alles beherrschenden Segel-Multi mit Niederlassungen in aller Welt entwickeln konnte, wäre ohne die Starkklasse nicht denkbar.

Ich sehe ihn noch vor mir, Lowell North, den mit fünf Weltmeister- und drei Vizeweltmeister-Titeln erfolgreichsten Starbootsegler aller Zeiten, wie er seinen Konzern zusammenschmiedet: mit dem Whiskyglas in der Hand auf den abendlichen Veranstaltungen der Starboot-Weltmeisterschaften. Hier traf er die talentierten und ehrgeizigen Nachwuchslleute, die den Biß hatten, seine Segel in ihren Ländern zu verkaufen und

sich für die Weiterentwicklung dieser Segel zu engagieren.

Den Kieler Eckart Wagner zum Beispiel, der in Tutzing am Starnberger See die deutsche North-Dependance aufgebaut hat und heute Präsident der North-Gruppe ist, hat North während der Starboot-Weltmeisterschaft 1962 in Cascais/Portugal gekeilt. Wagner war dort als Vorschoter des unvergessenen bayerischen Starboot-Gurus Jo Pankofer am Start.

Einmal Starbootsegler, immer Starbootsegler: Daß einer wie der Deutsch-Brasilianer Pimm von Hütschler, zwei- oder eigentlich sogar dreimaliger Starboot-Weltmeister (1937 bis 1939, siehe Kasten), noch im hohen Alter Starbootregatten gesegelt hat, wundert in der Klasse niemanden. Wer einmal Starbootluft schnuppert, bleibt der Klasse ein Leben lang verbunden. Auch wenn er früher als „Pimm“ aus- und vielleicht auf ein größeres Boot umsteigt. Oder in die Sportpolitik geht.

Dieser ausgeprägte Familiensinn der alten Starboot-Kämpen hat der Klasse denn auch ihren bislang größten Coup ermöglicht, die Re-Installation des Stars als Olympiaboot. Und das im Rentenalter von 65 Jahren gegen die hochmoderne Tempest, ein von Englands IYRU-Lobby eigens gegen den Star lancierter FD-Verschnitt mit Kiel, Spinnaker und Trapez.

Beabsichtigt war die Ablösung der eigenmächtigen Star-Klasse durch eine Klasse unter IYRU-Kontrolle, um Einfluß und Einnahmen der IYRU zu mehren. Die damals noch rein amerikanische Führungsspitze der Starklasse war arrogant genug, diese Bedrohung nicht ernst zu nehmen. Als die Starsegler aufmuckten und sich einen neuen Präsidenten wählten, war es bereits zu spät. Für die Olympischen Spiele 1976 in Kanada hieß die Zweimann-Kielbootklasse erstmals seit 1932 nicht Star, sie hieß Tempest.

Die Folge war ein, im nachhinein gesehen, äußerst heilsamer Schock, der in der ISCYRA schließlich zur Machtübernahme durch die Europäer und am Ende sogar durch die Deutschen führte. Sie stellen, zahlenmäßig ohnehin längst die größten, heute die beiden wichtigsten Starboot-Manager, den Europa-Präsidenten Uwe von Below aus Hamburg und den Internatio-

Walter von Hütschler wurde 80 Pimm und der Kronenkompaß

„Pimm“, wie alle Welt ihn nennt, ist nach Deutschland gezogen. Der deutsch-brasilianische Ex-Weltmeister aus São Paulo hat als Starboot-Veteran noch mit 75 Jahren Regatten gesegelt, ist jetzt Wettfahrtleiter vor Kiel und hat dort für die Starbootsegler einen zweiten „Kronenkompaß“ gestiftet.

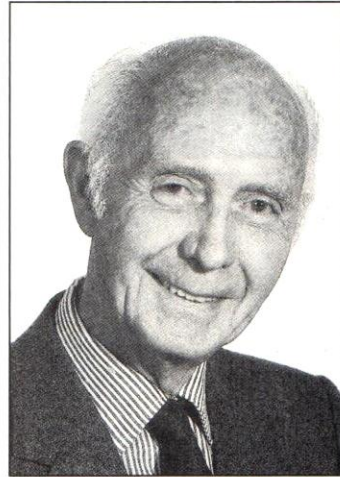
Als Starboot-Präsident Dierk Thomsen ihm jüngst einen Brief avisierte, erkundigte Pimm sich galant am Telefon: „Dreht es sich um ein junges Mädchen?“

Pimm hat's auf seine alten Tage nach Deutschland verschlagen, endgültig. Er lebt seit letztem Jahr im pfälzischen Jockgrim, „bei meiner Braut“, wie er sagt, bei der Musikerin Edith Ochsenreiter, die dreißig Jahre lang im Chor der Hamburgischen Staatsoper sang und jetzt von Pimm zu Haus' am Klavier begleitet wird – „so was hab' ich mir mein ganzes Leben lang gewünscht, und nun habe ich es.“

Segeln, sagt Pimm, kann er nun nicht mehr, „leider, denn ich fühle mich noch absolut fit, turne jeden Morgen eine halbe Stunde und laufe täglich zwei Stunden durch den Wald“ – Pimm ist dies Jahr 80 geworden: ein charmanter Herr mit Fliege, drahtig und rüstig wie eh, ein Maurice Chevalier des Segelsports.

1931 saß Pimm zum ersten Mal auf einem Starboot, in Hamburg auf der Außenalster, wohin der Sohn eines in São Paulo lebenden deutschen Brauerei-Ingenieurs zum Zwecke der Bildung geschickt worden war. Pimm bildete sich auf dem Starboot No. 898 der Herren Erich F. Laeisz, Reeder der weltberühmten Flying-P-Windjammer, und Kurt Broschek, Verleger vom „Hamburger Fremdenblatt“. Das Boot hieß „Ha-Eff“.

Daß Pimm 1935 die Kieler-Woche-Regatten dieser neu eingeführten Klasse gewann, mit sechs Ersten und einem Zweiten, war erstens der erste wichtige Sieg des flexiblen Riggs und bescherte Pimm zweitens hohen Besuch: Reichssportführer von Tschammer und Osten bemühte



Pimm von Hütschler war immer mehr als nur Star-Weltmeister.

sich in einer Kavalkade von drei offenen Mercedes-Mobilen an Pimm's Hamburger Wohnsitz und trug dem gebürtigen Brasilianer die deutsche Staatsbürgerschaft an. Pimm sollte in der Olympiade 1936 vor Kiel im Star eine Goldmedaille fürs Hitlerreich holen.

Pimm, dem die Nazis ein Greuel waren, bedankte sich, unterwies aber die deutschen Olympiakandidaten in seiner Trimm- und Segelkunst, was schließlich der Berliner Mannschaft Peter Bischoff/Jochen Weise die Goldmedaille im Star bescherte.

Pimm selber wurde 1936 Europameister, 1938 und erneut 1939 Weltmeister. 1937 eigentlich auch: Er hatte alle Wettfahrten mit haushohen Vorsprüngen gewonnen, bis auf die erste, da war ihm in hartem Wetter an der Kreuz die Palme von oben gekommen. Pimm hatte noch keine ausreichenden Erfahrungen mit dem neuartigen, flexiblen Rigg gesammelt. Und es gab noch keinen Streicher. Der Amerikaner Wege-

forth, siegreicher zweiter, gab seinen Preis nach der Preisverteilung an Pimm weiter.

Jüngst entdeckten die Kieler Starbootsegler, daß die Stadt Kiel anlässlich der Auszeichnung des Atlantikseglers Schlimbach 1937 beim Hofjuwelier Hansen nicht nur *einen* Kronenkompaß in Auftrag gegeben hat (der inzwischen als „Ludwig-Schlimbach-Erinnerungspreis“ alljährlich an den besten deutschen Hochseesegler geht), sondern *drei*. Der zweite ging später an den Ostsee-Marinekommandanten Albrecht und der dritte 1939 an Pimm; sein erneuter Gewinn der Weltmeisterschaft hatte ja auf der Förde stattgefunden.

Pimm erklärte sich sofort bereit, *seinen* Kronenkompaß neu zu stiften („Er war mir immer lieb und teuer, aber wenn ich anderen damit eine Freude machen kann . . .“). So wird es erstmals im nächsten Jahr, zum Hundertjährigen des mitveranstaltenden Kieler Yacht-Clubs, für den Sieger der Kieler-Woche-Wettfahrten in der Starklasse einen „Pimm von Hütschler – Kompaß“ geben, Ebenbild des begehrten „Kronenkompaß“ der Hochseesegler; „Gegeben 1939 von der Stadt Kiel und erneut 1987 von Walter von Hütschler“.

Pimm wird's hautnah erleben: Seine Freunde vom Norddeutschen Regatta Verein (NRV) in Hamburg, für dessen sehr eigenständige Jugendabteilung er damals startete (Alster Piraten Club, APC), haben ihn in die Wettfahrtsleitung der vom NRV betreuten Kieler-Woche-Kielbootbahn Alpha aufgenommen. Der frischgebackene Wettfahrtsleiter: „Da bin ich voll dabei.“

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, Pimm, nachträglich, von der YACHT.

nalien Präsidenten Dierk Thomsen aus Kiel.

Die IYRU benennt die Olympiaklassen in der Regel vier Jahre im voraus. Schon wenige Monate nach der Tempest-Entscheidung, nämlich während der Europameisterschaft 1973 im holländischen Medemblik, rottete die Europa-Fraktion der Starklassenführung sich zusammen und gelobte, die Tempest nach der Kanada-Olympiade wieder raus- und den Star wieder reinzuboxen.

Thomsen, damals Stellvertreter des zu jener Zeit amtierenden Europa-Präsidenten Oskar „Oski“ Maier aus Zürich: „Wir hockten in kleinem Kreis zusammen, und Oski erzählte aus der IYRU, wo er im Ausschuß für Klassenpolitik und Organisation saß, daß er schon bald mit einem Stimmungsumschwung zugunsten des Stars rechne. Als er fertig war, sind wir aufgestanden, haben uns im Kreis hingestellt und untergehakt wie die Rugbyspieler vorm Anpfiff, auch wie die dabei gezrunzt, und uns geschworen: „Packen wir's!“

Gesteuert von Maiers Insider-Informationen, verfaßte Thomsen einen Standardbrief, der in drei Varianten „unterschiedlicher Aggressivität“ die Vorzüge des Stars und die Notwendigkeit begründete, weshalb er wieder Olympiaklasse werden müsse. Und versandte das Schriftstück in einer Auflage von 400 Exemplaren, jedes aufgemacht wie ein persönlicher Brief, an alles, was im internationalen Segelsport Rang, Namen und vor allem Stimme hatte.

Wichtige Meisterschaften wurden nur noch nach einem einzigen Kriterium vergeben: dorthin, wo man auf möglichst viele und möglichst einflußreiche Segelwürdenträger traf. Und die wurden am Rande der Meisterschaft jedesmal systematisch weichgeklopft.

Nach der dreijährigen Weichmacher-Phase zog man getrennt nach London in die entscheidende IYRU-Jahresversammlung 1976. Und holte sich zunächst eine kalte Dusche: Die Vorabstimmung am Anfang der Tagungswoche im Ausschuß für Klassenpolitik fiel zugunsten der Tempest aus. Daß die Endabrechnung am Ende der Tagungswoche im Ständigen Ausschuß dann doch zugunsten des Stars ausfiel, war kein Wunder,

sondern eine Machtdemonstration.

Nach „vorbereitenden Gesprächen“ am Rande der Tagung hielt Amerikas Vertreter im Ständigen Ausschuß, Bob Bavier, vor der entscheidenden Abstimmung eine zwanzigminütige Rede. Sie ist als „Gehirnwäsche“ in die Starboot-Annalen eingegangen und hat eine ausreichende Zahl von Delegierten dazu gebracht, sich endgültig auf die Seite der Star-Klasse zu schlagen – mancher gegen die Instruktionen seines eigenen Verbandes. Bavier ist alter Starbootmann. Vertreter des Deutschen Segler-Verbandes im Ständigen Ausschuß war damals und ist auch heute Otto „Ötte“ Schlenzka aus Kiel. Schlenzka ist alter Starbootmann.

Den Kieler Thomsen erreichte die frohe Botschaft morgens um fünf. Das Telegramm aus London („stars in the olympics by 13 to 9 votes stop halleluja stop oski“) hängt noch heute gerahmt bei ihm an der Wand. „Ich hab' an dem Morgen gleich überall rumtelefoniert, und dann gab's nur noch Sekt.“

Maier ist ein Jahr später verstorben. Thomsen wurde sein Nachfolger und, ab 1981, mit überwältigender Mehrheit in den erstmals um einen Europäer auf fünf Mitglieder erweiterten Internationalen Vorstand gewählt. Seit 1983 ist Thomsen Vorsitzender dieses obersten Starboot-Direktoriums. Nach seinem per Ende dieses Jahres angekündigten Rücktritt (ärztliche Empfehlung, zu hoher Blutdruck) wird er, die Weichen sind gestellt, Vorsitzender des *International Governing Committee* der Klasse, des für Grundsatzfragen zuständigen Aufsichtsrats.

Thomsens oberster Starboot-Grundsatz besagt, daß der Olympiastatus „das Blut in unseren Adern“ sei. Daß es je wieder zu einem Aderlaß kommen könnte, hält er für ausgeschlossen: „Damals, nach dem Olympia-Desaster, hätte ich mir nie träumen lassen, daß nochmal so viel Dampf reinkommt bei uns. Und wenn ich diese tolle Entwicklung im nachhinein betrachte, sehe ich auch gar keine Gefahr, daß wir nochmal rausfliegen. Jedenfalls nicht, solange es beim jetzigen System der olympischen Klassenvielfalt bleibt.“



OYSTER[®] HERITAGE PILOT HOUSE

Länge über alles 11.28m
Länge in der Wasserlinie . 9.51m
Breite 3.66m



Die Heritage Pilot House bietet hervorragende Segel-eigenschaften und dazu noch die Annehmlichkeiten eines Steuerhauses mit einer zweiten Steuerposition. Diese Yacht wird bei der Hamburger Bootsmesse zu besichtigen sein, und die ersten Kunden erwartet ein Sonderangebot.

Die Oyster-Serie besteht aus 14 modernen Yachten zwischen 10.56 m und 16.15 m in der Länge. Diese sind alle handgebaut und entsprechen einem sehr hohen Standard. Sie können zu besonders günstigen Preisen direkt von der Oyster-Fabrik bezogen werden.

Wenn Sie sich für eine Qualitätsyacht interessieren, machen Sie sich mit der Oyster-Serie bekannt.

**OYSTER[®]
MARINE LTD**

9 East Hill, Colchester,
Essex CO1 2QX
England
Tel. 0206 - 863090
Telex. 987767