

# 40 Jahre DYAS Klassenvereinigung



*Die bunte DYAS-Flotte im Hafen von Riva*

## Geschichte & Geschichten

# Inhalt

Grußwort des Klassensekretärs	3
Die Geschichte der Klassenvereinigung	5
Die Boots-Geschichte	11
Bootstechnik im Wandel	27
Entwicklung von Ausrüstung, Rigg und Segel bis zum heutigen Stand	33
Ausbau- und Ausrüstungsvarianten jenseits der Regeln	36
Erinnerungen von Günter Roland, 40 Jahre DYAS-Segeln	38
DYAS-G'schicht'n, erzählt von Wig Kellner	40
Gedanken von Uli Finckh zur DYAS und ihrer Bedeutung im Regattageschehen	47

# Impressum

## Redaktion

Winfried Lauer (HSC)  
Osterwaldstraße 33, 80805 München  
Tel. 00 49 (0) 89/36 89 94 91, winfried.lauer@freenet.de

## Ausgabe

Januar 2011

## Auflage

800

## Gestaltung, Layout, Satz

Elke Teubler – PAGiNA  
Via Belvedere 6, 12050 Serravalle Langhe (CN), Italien  
Tel. 00 39 340/68254 51 oder 00 49 (0) 176/43 08 42 60  
pagina.et@netcologne.de

## Druck und Verarbeitung

Pre & Print GmbH, Hohenstaufenring 39, 50670 Köln

# Grüßwort des Klassensekretärs

Die DYAS entstand aus dem Ideenschatz ihres visionären Schöpfers Helmut Stöberl, einem begnadeten und geradezu besessenen Yacht-Designer, in einer Scheune in Bayern. Die Umsetzung seiner Idee gelang ihm so überzeugend, dass die DYAS ihm sprichwörtlich aus der Hand gerissen wurden.

Schon früh traten begeisterte DYAS-Segler auf den ersten Regatten in Bayern an. Die Erfolge der DYAS fanden große Beachtung. Bald machte die YACHT in vielen lobenden Berichten der weiten Seglerwelt die DYAS bekannt. Als dann auch international bekannte Regattagrößen in die DYAS einstiegen, wuchsen Zuspruch und Begeisterung für die DYAS schnell auch außerhalb ihrer Heimat Bayern.

Zu dieser Zeit, genau vor 40 Jahren, wurde die erste Klassenvereinigung gegründet.

Der Technologie-Pionier Georg Fritzmeier erkannte das Potential der DYAS, einem zu der Zeit konkurrenzlosen Regattaschiff. Er verstand gleichzeitig, dass er die sich bietenden Marktchancen und das mögliche, schnelle Wachstum nur mit einem innovativen Produktionsverfahren befriedigen konnte. Daher brachte er für die Produktion der DYAS erstmals im Serienschiffsbau das revolutionäre Depotschaum-Verfahren zur Anwendung.

Ihr grandioser Verkaufserfolg in diesen Jahren bestätigte den mutigen Unternehmer.

Und die Regattasegler hatten nun ein absolut einheitliches Schiff zu einem günstigen Preis. Noch heute haben viele Segler Freude an ihrer Schaum-DYAS.

In dieser Zeit wurden auch die ersten Schritte zur Weiterentwicklung der DYAS eingeleitet. Zunächst zaghaft, von der Bastellust der Segler selbst getragen, dann professionell vorangetrieben von Eckart und Norbert Wagner und Horst Nebel von North Sails.

So entstand die Basis für die moderne DYAS, wie wir sie heute kennen.

Die DYAS ist heute mit über 2000 Stück vor allem in Deutschland, der Schweiz und Österreich verbreitet. Einige Exemplare segeln in Holland, Spanien, Italien, Dänemark, Frankreich und sogar in Übersee.

DYAS Klassenvereinigungen sind eingetragen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die Zusammenarbeit zwischen ihnen funktioniert, wie wenn es eine Gemeinsame wäre.

*Wer erinnert  
sich noch  
an die  
Anfänge?*

*Die Schaum-  
DYAS war  
geboren.*

*Wo steht die  
DYAS heute?*

## Was bringt die Zukunft für die DYAS?

FOTOS SEITE 5 UND SEITE 6  
DIE DYAS IN DEN 1970ER-  
JAHREN AUF DEM GARDASEE

Seit ihren Anfängen ist die DYAS eine Meisterschaftsklasse des DSV. Jährlich ermittelt sie auf über 30 Ranglistenregatten zwischen Ostsee, Ijsselmeer und Gardasee ihre besten Teams. Der Zusammenhalt in der Klasse ist hoch, in ihrem Mittelpunkt stehen die Regatten. Geselligkeit wird in vielfältiger Form gepflegt.

DYAS kann man heute von zwei Lizenzwerften kaufen, eine zeichnet sich durch anerkannt umweltfreundliche Produktionsverfahren aus. Daneben gibt es ein breites Angebot an guten, gebrauchten Schiffen, denn DYAS leben lange, ihre Qualität kann ihren Eignern dauerhaft Freude bereiten.

Die Kommunikationsplattform der DYAS sind die Internetseiten der Klassenvereinigungen, die Informationsschriften der Klassenvereinigungen, das Jahrbuch, Poster, Kalender und regelmäßige Messestände auf den bedeutenden Bootsmessen. Daneben hält die Klassenvereinigung aktiv Kontakt zur Presse und tritt gelegentlich sogar in Radio und Fernsehen auf. Damit und durch das Bild, das die DYAS-Segler abgeben, präsentiert sich die DYAS attraktiv und offen für Neueinsteiger und Interessenten.

Die DYAS wird sich unverändert eines langen Zuspruchs ihrer Eigner erfreuen. Sie wird sich auch zukünftig als das Kielboot für den ambitionierten Regattasegler präsentieren und gleichermaßen Genusssegler ansprechen. Als Klasse wird sie für Neu- und Quereinsteiger weiter offen sein.

Dazu wird sie sich auch in der Zukunft weiterentwickeln. Diese Weiterentwicklung betrifft auch den Modus der Ausübung des Segelsports, die Technik der DYAS und die Form der Zusammenarbeit in der Klassenvereinigung. Sie wird neue Ideen nutzen und so ihre Attraktivität im Wettbewerb der Bootsklassen behalten.

Die Erwartungen der Neueinsteiger und die Veränderungsbereitschaft der Alten bestimmen dabei Umfang und Geschwindigkeit von Veränderungen.

Die technische und formale Weiterentwicklung der DYAS wird in geordneten Bahnen erfolgen, Veränderungen werden gemeinsam getragen und behutsam eingeführt werden. So wird es gelingen, die DYAS in Qualität und Funktion weiter auf ihrem hohen Stand zu halten, gleichzeitig die Konkurrenzfähigkeit alter Schiffe lange zu sichern, den Umweltgedanken in der Produktion und auch bei der Ausübung des Segelsports zu beachten.

Durch das Gelingen dieses Balanceakts zwischen Erneuern und Bewahren wird die DYAS weiter den Zuspruch der Segler finden und ihre Position als eine führende Klasse im Wettbewerb der Kielboote verteidigen

Dann werden die heutigen und kommenden Segler sich noch Jahrzehnte für die DYAS begeistern, ihre Schönheit bewundern und die sportliche Kameradschaft in der Klasse erleben können. Dies wünsche ich der DYAS und allen ihren Freunden.

*Euer Klassensekretär, Hans Werner Höll*



# Die Geschichte der Klassenvereinigung







Im Jahr 1970 trafen sich acht DYAS begeisterte Segler in Essen und beschlossen eine Vereinigung zu gründen. Für das gerade auf dem Bootsmarkt erschienene, neue Zweimann-Kielboot DYAS wollte man die Bau- und Vermessungsvorschriften festlegen, einen Terminkalender für Regatten planen und Rundschreiben an die rapide wachsende Seglergemeinschaft herausgeben. Zunächst startete man mit größengleichen anderen Booten in der „Zweimann-Kielbootklasse“. Mit dem Eintrag ins Vereinsregister des Amtsgerichtes Essen am 23. April 1971 wurde die Deutsche DYAS Klassenvereinigung offiziell gegründet. Als ersten Klassensekretär wählte man Franz Engelen aus Essen.

Vornehmliches Ziel war es, möglichst bald die Anerkennung der DYAS Klassenvereinigung als nationale Klasse beim DSV zu erreichen.

Schon früh zeigte sich, dass sich immer mehr gemischte Teams für die DYAS interessierten und mit sportlichen Vorschoterinnen erfolgreich segelten. So überrascht es nicht, dass Andrea Grosser im Jahre 1972 den Vorsitz der Klassenvereinigung übernahm. Allerdings blieb sie bis heute die einzige in dieser Funktion. Während ihrer Vorstandschaft gelingt ihr, beim DSV-Seglertag in Hamburg im November 1973 trotz erheblicher Widerstände die Anerkennung der DYAS als eigenständige nationale Klasse durchzusetzen. Ihrem Antrag, die DYAS zur Leistungsspass-Klasse zu machen, wird 1974 stattgegeben.

Im Januar 1973 gab Andrea das erste Informationsheft heraus mit einem Verzeichnis der DYAS-Eigner – es waren bereits 326 in Deutschland, der Schweiz und Österreich – und einer Liste der KV-Mitglieder – 63 an der Zahl. 17 DYAS-Regatten im Jahr 1972 zeugten vom rapiden Wachsen der sportlichen Aktivität in der jungen DYAS-Klasse. 1973 war die Klassenvereinigung auf über 100 Mitglieder angewachsen.

Der Kalender für das Jahr 1973 wies 37 DYAS-Regatten, bzw. Regatten an denen sich die DYAS-Klasse beteiligen wollte. Der Bodensee, die oberbayrischen Seen, Rursee, Möhne, Alster und Wolfgangsee standen 1973 im Programm, aber auch schon am Gardasee mit der Cento Miglia und in Travemünde war die DYAS-Klasse 1973 am Start. 1974 segelte Andrea Grosser mit ihrem Ehemann Franz an die Spitze der ersten DYAS-Bestenliste, in der bereits 42 Mannschaften verzeichnet waren.

Auf Platz 2 stand Willi Arnolds vor heute noch aktiven DYAS-Seglern wie Wig Kellner, Günter Roland und Heidmut Kaske. Die DYAS-Klasse wuchs stetig weiter, 1975 waren es schon 150 Mitglieder.

Bereits in den ersten Jahren schlossen sich Österreichische und Schweizer Segler der DYAS Klassenvereinigung an. 1976 gründeten die Schweizer und die Österreicher ihre eigenen Nationalen DYAS Klassenvereinigungen.

1975 richtete der Münchner Yacht-Club die erste Deutsche DYAS-Meisterschaft aus mit Uli Finckh als Wettfahrtleiter. 46 Mannschaften aus dem damaligen Bundesgebiet, West-Berlin, Österreich und der Schweiz sind am Start. Die überraschenden Sieger, Udo Henneberg und Evelyn Koch, stammen nicht aus Bayern, sondern vom Edersee.

Der Bayerische Rundfunk stellt in einer ausführlichen Fernsehpräsentation die DYAS als neue Bootsklasse vor. Bei der Revanche im folgenden Jahr auf der Möhne siegen die Bayern Franz und Andrea Grosser vor Stephan und Gisela Dietz beide vom Münchner Yacht-Club. Erst auf dem dritten Platz, ebenfalls aus Bayern, Vestl Huber/Hoffmann als reines Männerteam.

In den frühen 80er-Jahren erreichte die Deutsche Klassenvereinigung mit über 400 Mitgliedern ihren vorläufigen Höhepunkt. Ranglisten-Regatten mit mehr als 60 Schiffen waren keine Seltenheit.

1977 meldeten am Tegernsee fast 100 Schiffe. Gardasee, Kieler Woche, Travemünder Woche, Medemblik, die DYAS-Klasse war voll etabliert und mit großen Feldern vertreten.

Bekannte Spitzen-Segler anderer Klassen waren und sind oft zu Gast bei DYAS Ranglisten-Regatten und Meisterschaften wie zum Beispiel Hoj Jensen, Horst Nebel, Sepp Höss, Gerd Eiermann, Werner Fritz, Vinci Hösch, Thomas Jungblut und in späte-

ren Jahren Christian Schäfer und Christian Kellner und maßen sich mit der DYAS-Elite. Die Berichte in den regelmäßig erscheinenden Jahrbüchern zeugen von den vielfältigen sportlichen Ereignissen und Erfolgen, zeigen aber auch viel von der Geselligkeit unter Seglerinnen und Seglern und der guten Kameradschaft vor und nach der Wettfahrt, auch wenn es auf der Regattabahn mal ordentlich zur Sache ging.

Eine geschickte Klassenpolitik hat zu einer kontinuierlichen Einführung moderner Technik im Bootsbau, im Rigg und in der Beschlagstechnik geführt. Durch Beibehaltung des Grundkonzeptes, der Rumpfform und der in der Vermessungsvorschrift festgelegten Werte für Abmessungen und Gewicht konnten ältere Schiffe, insbesondere bei Nachrüstung, von Verbesserungen im Bereich der Bootstechnik mit neueren Schiffen immer noch mithalten.

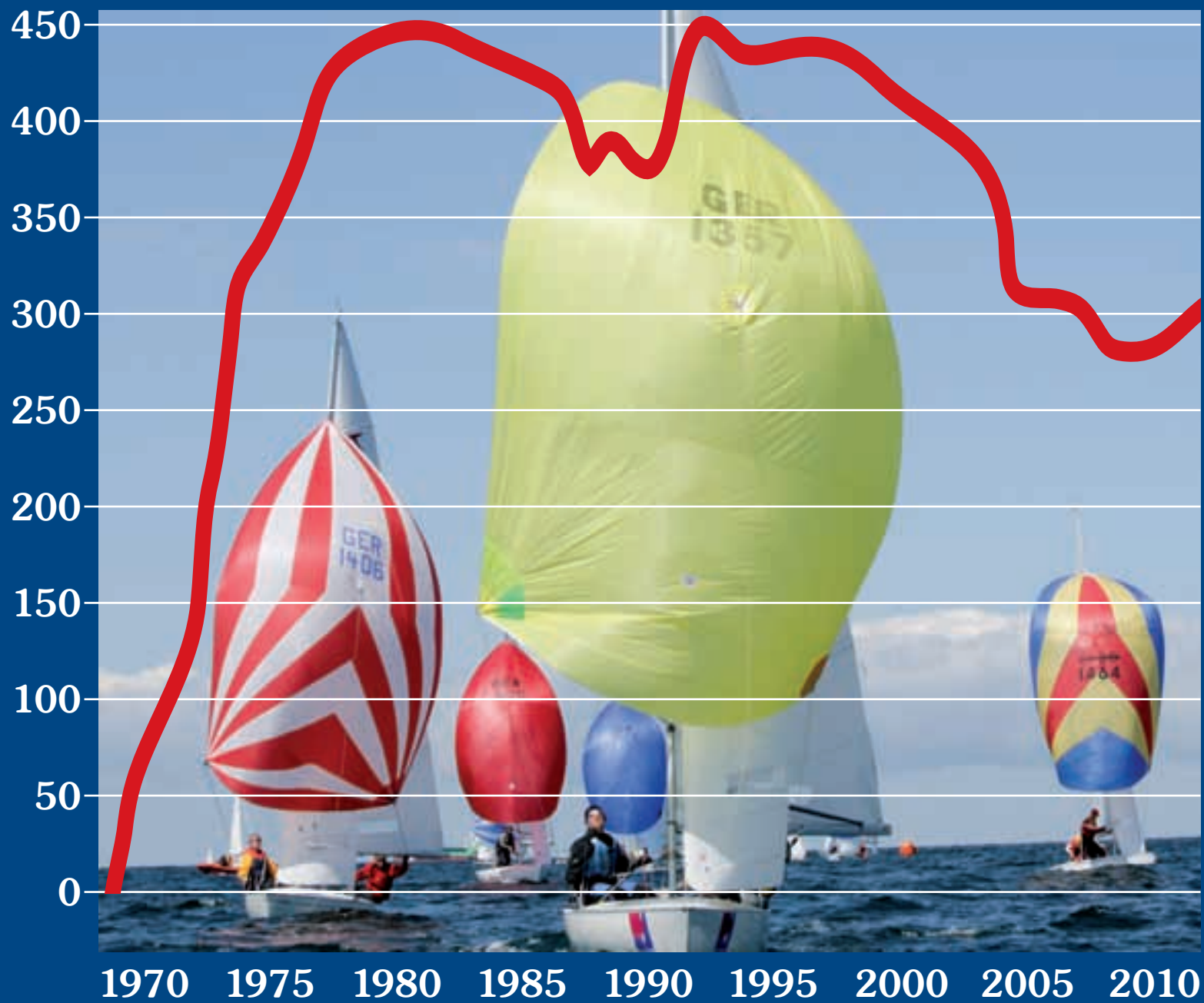
Der Mitglieder-Bestand in der Klassenvereinigung findet nach zwei Boom-Phasen in den frühen Achtziger- und in den Neunziger-Jahren ein stabiles Niveau von ca. 300 Mitgliedern mit einem weiter wachsenden Bestand an hochwertigen und modern ausgestatteten Schiffen. Im Jahr 2011 wird die zweitausendste DYAS ausgeliefert werden.

Die DYAS ist weiterhin präsent auf den wichtigen Segelveranstaltungen und Revieren in Deutschland und in den Nachbarländern. Die deutsche Rangliste weist die erfreuliche Zahl von fast 60 Seglern aus und sichert damit weiterhin den Status einer Meisterschafts-Klasse im Deutschen Segler Verband. Dazu kommen noch Segler aus Österreich und der Schweiz in der Europäischen Gesamtrangliste. Jährlich finden 30 Ranglisten- und Meisterschaftsregatten mit guter Beteiligung statt.

Regelmäßige Regatta-Trainingsveranstaltungen sollen Neueinsteiger und Umsteiger aus anderen Bootsklasse fördern. So sieht die DYAS-Klasse nach 40 erfolgreichen Jahren mit großer Zuversicht in einer lebendigen Gemeinschaft von engagierten Seglerinnen und Seglern optimistisch in die Zukunft – mit einem hochwertigen Schiff mit klassischen Linien und modernster Bootstechnik.

SEITE 9  
ENTWICKLUNG  
DER MITGLIEDERANZAHL  
IN DER DEUTSCHEN  
DYAS KLASSENVEREINIGUNG



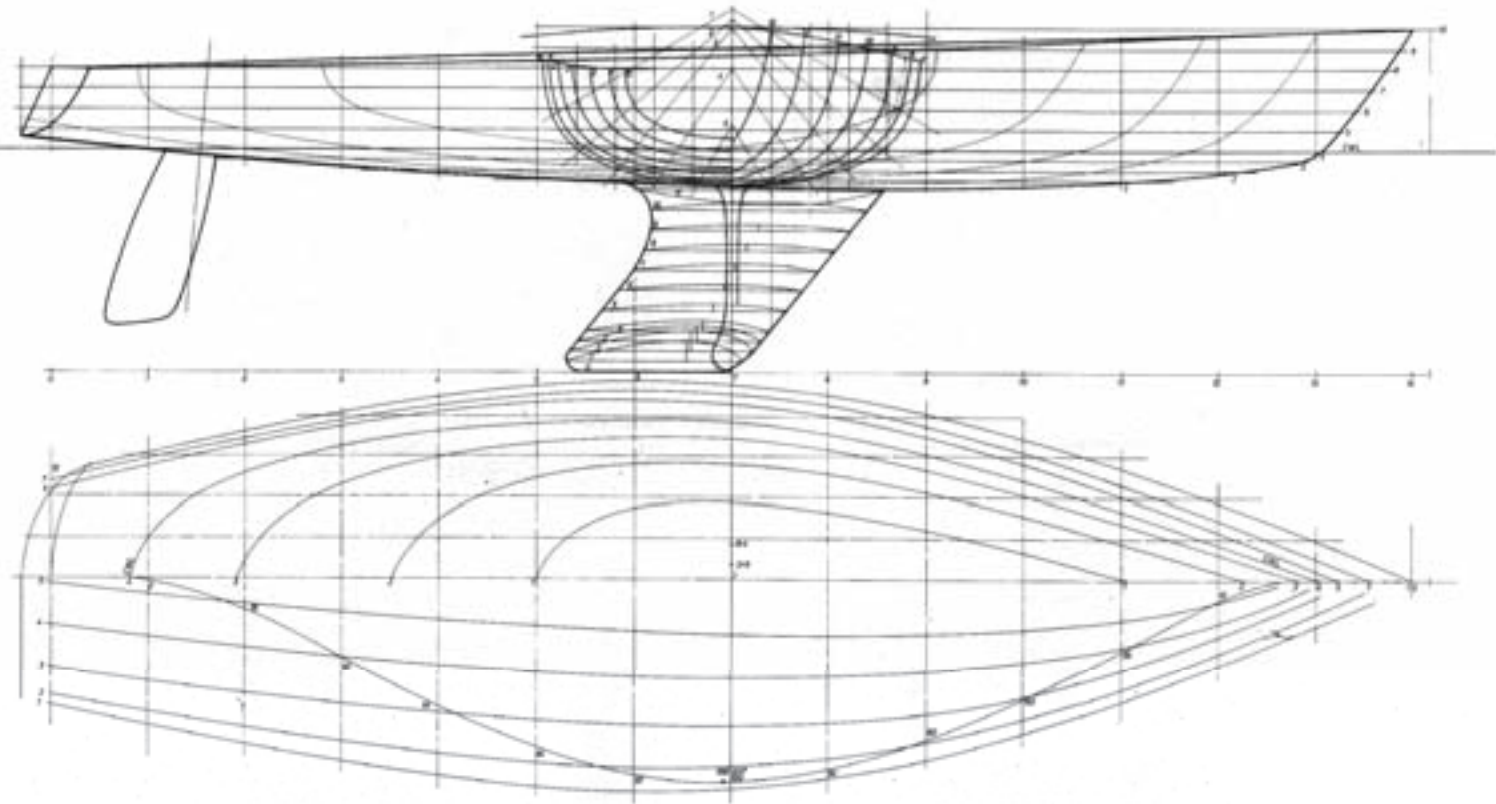


# Liste der Deutschen Meister in der DYAS-Klasse

1975	Henneberg/Koch	Starnberger See	Münchner Yachtclub	46 Boote
1976	Grosser /Grosser	Möhnensee	Yachtclub Möhnensee	35 Boote
1977	Nebel/Seibert	Lübecker Bucht	Lübecker Yachtclub	46 Boote
1978	Budzyn/Lindemann	Wannsee/Havel	SC Gothia	40 Boote
1979	Arnolds/Behringer	Chiemsee	Seebrucker RV	46 Boote
1980	Nebel/Tripp	Lübecker Bucht	Lübecker Yachtclub	43 Boote
1981	Huber/Eberle	Bodensee	Württembergischer Yachtclub	53 Boote
1982	Erdmann/Passarge	Wannsee/Havel	SC Gothia	50 Boote
1983	Stetter/Plettner	Ammersee	Augsburger SC	61 Boote
1984	Haag/Fröschl	Starnberger See	Münchner Yachtclub	65 Boote
1985	Haag/Holl	Kieler Bucht	Kieler Yachtclub	38 Boote
1986	Bünten/Bünten	Wannsee/Havel	Berliner Yachtclub	51 Boote
1987	Höss/Klarmann	Ammersee	Diessner Segel-Club	60 Boote
1988	Kellner/Holl	Wannsee/Havel	SV Stößensee	43 Boote
1989	Malcher/Malcher	Kieler Bucht	TSV Schilksee	39 Boote
1990	Kellner/Holl	Starnberger See	Münchner Yachtclub	61 Boote
1991	Singer/Vogl	Bodensee	YC Radolfszell	43 Boote
1992	Kellner/Holl	Berlin	Segelclub Gothia	42 Boote
1993	Schäfer/Hagenmeier	Ammersee	Diessner Segel-Club	48 Boote
1994	Teschemacher/Mehnert	Travemünder Woche	Lübecker Yachtclub	42 Boote
1995	Fritz/Auracher	Walchensee	Segelclub Walchensee	55 Boote
1996	Hoesch/Vogl	Scharmützelsee	SG Scharmützelsee	38 Boote
1997	Teschemacher/Mehnert	Starnberger See	Deutscher Touring Yacht Club	45 Boote
1998	Kellner/von Mertens	Schweriner See	Schweriner Yachtclub	35 Boote
1999	Fritz/Vogl	Ammersee	Diessener Segel-Club	37 Boote
2000	Seyfarth/Bersch	Warnemünder Bucht	Warnemünder Segel-Club	26 Boote
2001	Kellner/von Mertens	Starnberger See	Münchner Yachtclub	34 Boote
2002	Leicher/Helbling	Wannsee/Havel	Potsdamer Yacht Club	44 Boote
2003	Breuer/Breuer	Tegernsee	Yacht-Club Bad Wiessee	45 Boote
2004	Kellner/Klügel	Medemblik/Ijsselmeer	Kölner Yacht-Club	30 Boote
2005	Schäfer/Höll	Ammersee	Herrschinger Segel-Club	47 Boote
2006	Sueße/Bredt	Wannsee/Havel	Potsdamer Yacht Club	32 Boote
2007	Weiß/Mäge	Starnberger See	Deutscher Touring Yacht Club	39 Boote
2008	Schmohl/Ostertag	Scharmützelsee	SG Scharmützelsee	32 Boote
2009	Schmohl/Ostertag	Ammersee	Diessner Segel-Club	31 Boote
2010	Kellner/Klügel	Warnemünder Bucht	Warnemünder Segel-Club	37 Boote

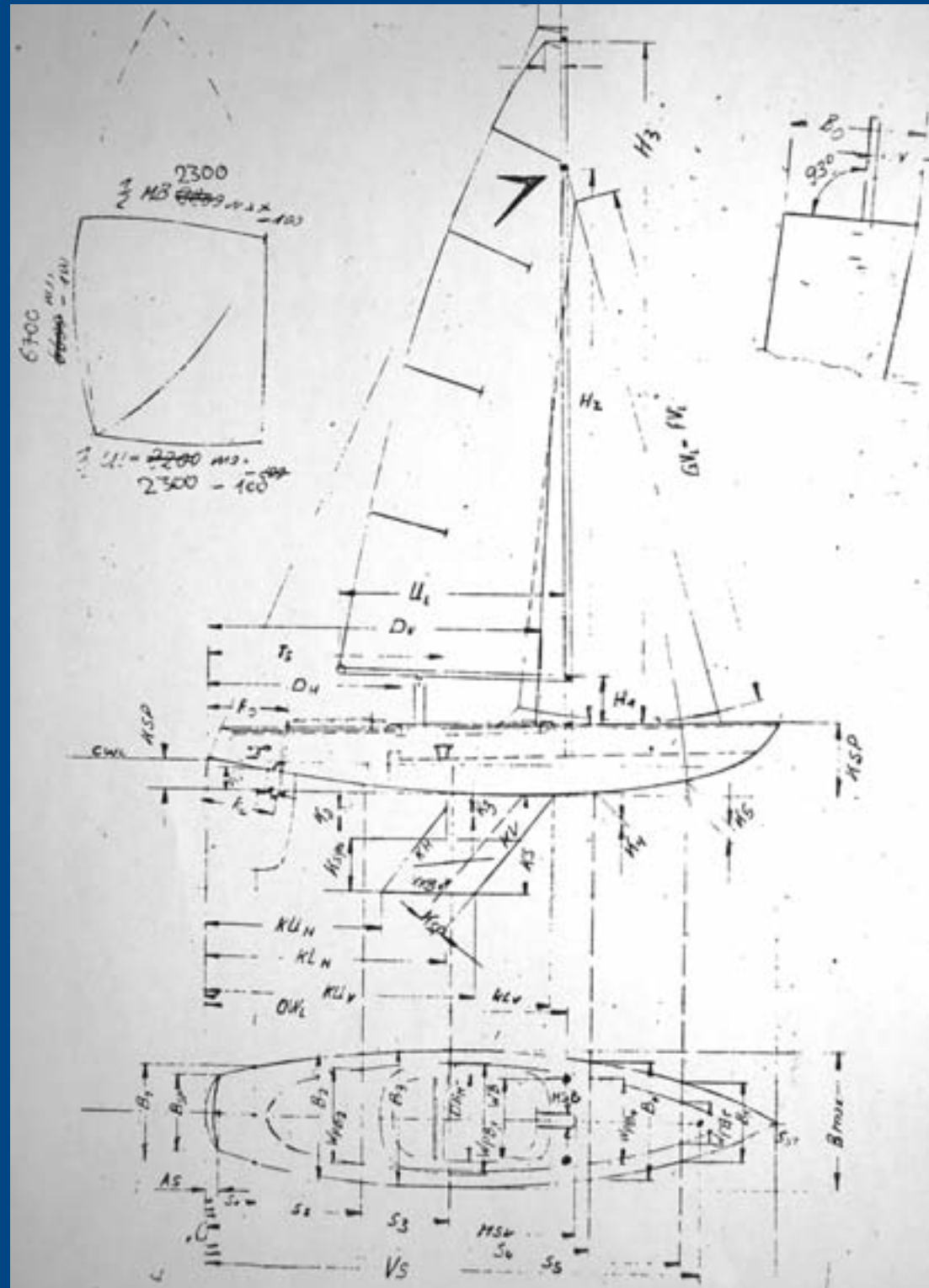
SEITE 11

ORIGINAL BOOTSRUSS  
DER DYAS



# Die Boots- Geschichte

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
										Einwand DYAS																																																																																									



GRUND- UND AUFRISS  
DER UR-DYAS



Es war Ende der 1960er-Jahre, Helmuth Stöberl stand in einer Scheune in Eggstätt am Chiemsee vor einem großen Konstruktions-Brett und zeichnete die Linien einer neuen Kielyacht. Ein Gerücht sagt, dass Stöberl als Autodidakt bei seiner ersten Konstruktion, der Condor, sich in Bremerhaven auf dem Markt geräucherte Renken besorgte, sie mit der Schieblehre vermaß und die Proportionen auf sein erstes Design übertragen haben soll. Nun sollte es nach der eleganten Trias, die er im Jahr 1967 auf Kiel legte, eine sportliche Zweimann-Kielyacht werden, die DYAS.

Der Kielzugvogel mit seinem Knickspant war 10 Jahre zuvor auf der Regatta-Szene erschienen und hatte als DSV-Klasse bereits viele Freunde gefunden. Die Tempest war international eingeführt und hatte im DSV Fuß gefasst. Zwei Newcomer in der 7m-Kielbootklasse, die Starlet und die Monsum tauchten auf den bayerischen Seen auf.

Stöberls erklärtes Ziel war es, mit einem neuen Schiff die Wünsche ambitionierter Segler nach einem sportlichen und gleichzeitig sicheren Schiff mit modernem Yacht-Design zu treffen. Dem Kielzugvogel fehlten Spinnaker und Trapez. Die Tempest mit ihrem doppelschaligen Rumpf hatte das Image einer Kiel-Jolle, bei der die Beschlagstechnik deutlich sichtbar die Decks-Optik dominierte und bei der das Cockpit mit einer Vielzahl von Trimmleinen überzogen war. So entschied sich Stöberl für eine offene Kielyacht mit geräumigem Zweimann-Cockpit und einem Unterwasserschiff, das bei einem Kiel mit hohem Ballastanteil durch einen ausgeschäumten Doppelboden unsinkbar und durch entsprechende Gestaltung des Bodens selbstlenzend ist.

Im durchgehend offenen Unterdecks-Bereich konnten vorne die notwendigen Trimmleinen geführt und am Klemmbrett am Vordeck belegt werden.

Lediglich die beiden Winschen für die Fockschot wurden auf Deck platziert und unterstrichen das klassische Kielyacht-Image. Mit einer Länge von gut sieben Metern war bei Badewetter vorne und achtern auf Deck Platz zum Sonnen. Der offene Unterdecks-Bereich bot gut zugänglichen Stauraum.

Mit schlankem Vorschiff und hydrodynamisch geformten Kiel sollte das Schiff gute Höhe laufen. Das im Heckbereich flache Unterwasserschiff war optimiert für rauschende Gleitfahrt raumschots unter Spi. Am neun Meter hohen Mast setzte Stöberl 22 qm Segel am Wind und raumschots und Vorwind einen 24 qm Spinnaker, der aus der Trompete gefahren wurde. Für den Vorschoter im Trapez und dem ausreitenden Steuermann sollte das Schiff auf Binnengewässern und im Küstenbereich auch bei Starkwind ohne Reff sicher beherrschbar sein. Dazu wählte Stöberl ein 7/8-Rigg mit über Oberwanten und Achterstag gut trimmbaren Mast aus.

Ein erster Holzrumpf als Ur-Form wurde nach Stöberls auf dem Computer berechneten Linien-Riss gebaut, überzeugte aber noch nicht alle Experten. Nun Holz ist geduldig und nach erstem Probe-Segeln mit einem Prototypen verschlankte Stöberl mit ein paar gezielten Zimmermanns-Schlägen die Buglinie der Ur-Form. So entstand der bis heute unveränderte Rumpf mit seinen ausgewogenen eleganten und inzwischen schon fast klassischen Linien.

Folgende Notiz in der Yachtzeitung Heft 6, Jahrgang 1969, kündigte die neue Kiel-Yacht an, Zitat:

*Neuer Preisbrecher*

*Helmut Stöberl (Condor und Trias) bringt erneut einen Preisbrecher auf den Markt: Das Zweimann-Regattaboot DYAS (griechisch, zu deutsch Zweiheit, Trias: Dreiheit). Es ist ein Rundspanter, der in etwa die Starbootabmessungen hat und dessen Gleiteigenschaften betont wurden. Mit Spinnaker und Trapez kostet das Boot regattaklar 8200 DM plus Steuer. Der Prototyp befindet sich im Bau. Das Rigg wird von der Firma North Sails Wagner entwickelt, die auch die Segel liefern wird, bis zu einer eventuellen Anerkennung als nationale Klasse. Die Yacht wird baldmöglichst die Risse veröffentlichten. Die Risse zeichnet Stöberl, wie auch schon bei Condor und Trias, mit Hilfe eines Computers.*

Ebenfalls in 1969 veranstaltet man auf dem Chiemsee Vergleichswettfahrten. Man suchte eine zusätzliche Klasse für Olympia 1972. Tempest, Tornado, 505 und Fireball waren angetreten. Am letzten Tag der Testserie tauchte noch eine DYAS auf dem Chiemsee auf. Die Yachtzeitung kommentierte 1969 im Heft 21, Zitat:

*Pech nur für die Tempest, dass sie soeben eine billigere und bessere Konkurrentin vom Chiemsee bekommen hat: Die DYAS von Helmut Stöberl. Am letzten Tag der Vergleichswettfahrten stand eine zur Verfügung, und sie zeigte sich der Tempest auf allen Kursen überlegen. Sie ist lebendig wie ein Fin, dreht auf dem Teller, ist durchdacht und geräumig – und vor allem billiger. Mit dieser DYAS wird die YACHT sich noch sehr intensiv auseinandersetzen müssen.*

So begann Stöberl im Jahr 1970 mit der Produktion der DYAS zunächst im Handauflege-Verfahren in der Scheune am Chiemsee. Es war dies eine Zeit, in welcher viele Jollen-Regattasegler Familien gründeten und wegen der Kinder ein sportliches, aber auch ein sicheres Regattaboot suchten. Stöberls klassische Schönheit entsprach da weitgehend den Vorstellungen vieler Segler.

Auf der Friedrichshafner Boots-Messe 1970 verzeichnete Stöberl fast 60 Bestellungen. Der Spruch „in einem Jahr von 1 auf 100“ galt nicht der Bootsgeschwindigkeit, sondern dem rasanten Wachstum der DYAS-Flotte im ersten Jahr ihres Erscheinens auf dem Bootsmarkt. Franz Grosser mit seiner Frau Andrea, DYAS-Segler der ersten Stunde, regelte die organisatorischen und kaufmännischen Dinge auf Stöberls Werft.

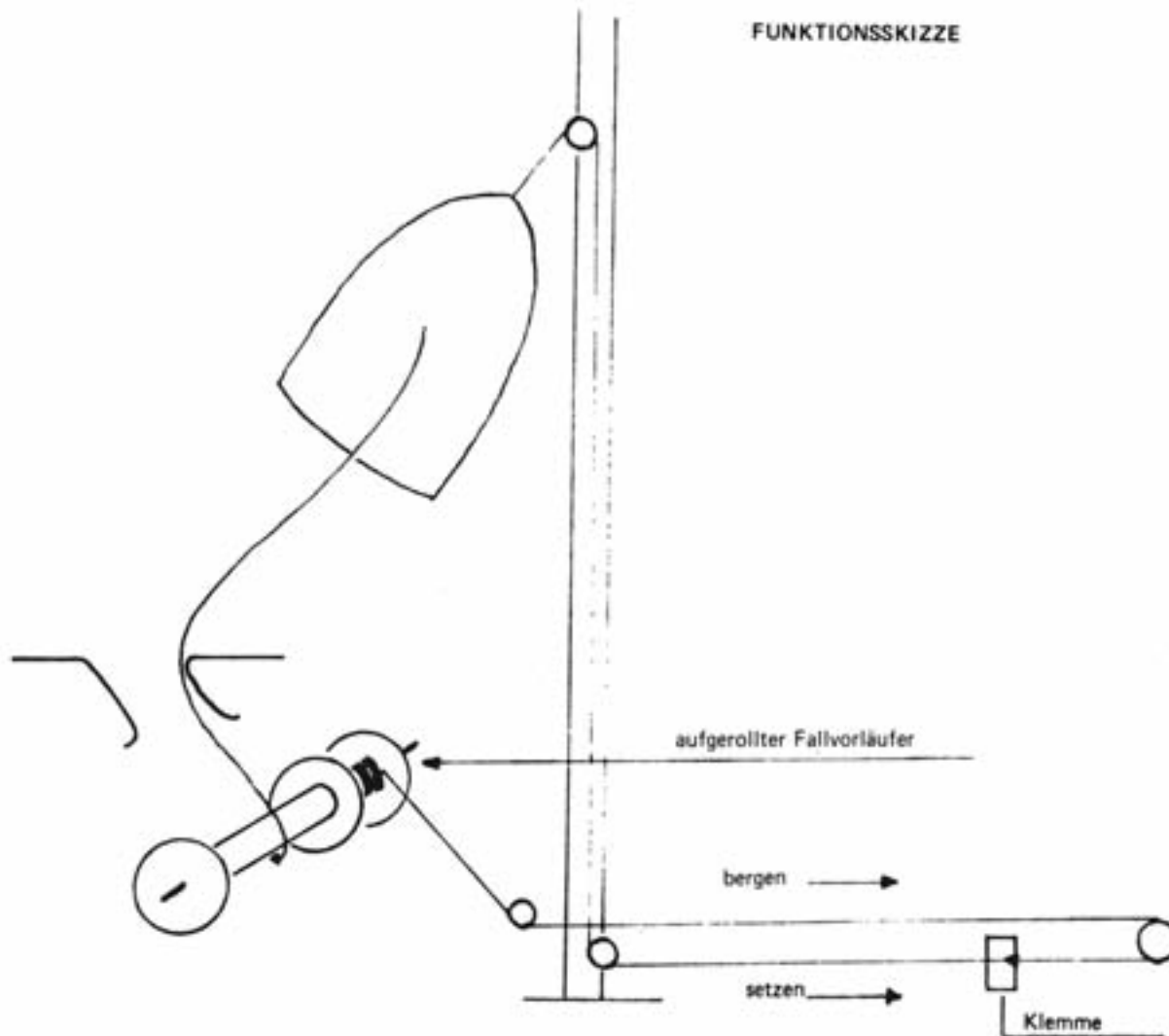
Die Stöberl-Schiffe waren so heiß begehrt, dass sie in der Regel als eine Art Bausatz ausgeliefert wurden. Bastelfreudige Segler kamen voll auf ihre Kosten. Oft wurden die letzten Beschlüge unmittelbar vor Auslaufen zur ersten Wettfahrt montiert. Wenn es dann knapp mit den Beschlügen wurde erkundigte sich Stöberl, der mehr Schiffsbauer als Segler war, auf welcher Seite beim Start gesegelt würde und baute den letzten Beschlag so, dass man erst mal starten konnte.

Interessante Ideen zur Verbesserung der Bootstechnik wurden ausgeheckt. Die Idee den Spinnaker auf eine Walze unter Deck im Vorschiff über den Zug an dem auf der Walze aufgewickelten Spifall zu bergen hat sich nicht durchgesetzt. Immerhin wurde später die Walze in etwas kleinerem Maßstab unter Deck an den Eingang in die Spi-Trompete verlegt.

SEITE 15

SKIZZE SPI-WALZE AUS DEM  
JAHRBUCH 1974/75

Herstellung und Vertrieb: CHRISTIAN DENECKE, 8136 Neufahrn, Zellerstraße 2, Tel. 08178 / 41



Es waren am Anfang viele begeisterte junge Segler in der DYAS-Klasse. Da galt es Finanzen, Familie und Freizeit unter einen Hut zu bringen. Es gab ja noch keinen Gebrauchtmarkt bei der DYAS. Also mussten erst mal 8.000 bis 10.000 DM her – aus heutiger Sicht preiswert, aber Anfang der 70er sah das noch anders aus. Dafür bekam man aber eine Menge Schiff, denn mangels Klassenvorschrift fiel das Gewicht noch sehr unterschiedlich aus und lag oft näher an 700 kg als heute beim 605 kg Mindestgewicht.

Stöberl, immer seiner Zeit voraus, sann über kostengünstige Fertigungsverfahren für größere Stückzahlen nach.

Die Firma Bayer hatte zur Isolierung von Kühlschränken ein Depot-Schaumverfahren entwickelt. Auch wenn Kühlschränke in der Regel nicht als Wasserfahrzeuge genutzt werden, sah Stöberl sogleich die Übertragbarkeit der Fertigungstechnik auf die DYAS.

In seiner Scheune baute er sich Doppelschalen für Rumpf und Deck, in die er mit Druck den Schaum hinein pressen wollte. Den nur für kurze Zeit flüssigen Schaum in alle Hohlräume zu bekommen, war eine schwierige Angelegenheit und erforderte einen möglichst hohen Druck. Bei jedem Ausschäum-Vorgang flüchtete die Fertigungsgruppe aufs freie Feld und hielt sich die Ohren zu.

Die Scheune und das Fertigungsteam haben die erste Kleinserie überstanden, nicht aber die Decks- und Rumpfform. So fand Stöberl die Firma Fritzmeier, die mit Hilfe der Kühlschrank-Experten von Bayer das industrielle Depot-Schaumverfahren für die DYAS adaptierte.

Der neue Hersteller investierte hohe Beträge in eine im Bootsbau einzigartige Fertigungsanlage, mit der Regatta-Serienschiffe in bis damals noch nicht erreichter Formgenauigkeit und Konsistenz hergestellt werden konnten. Die weiterhin hohen Stückzahlen rechtfertigten die Investition. Das war im Jahr 1972.

Die starke Konkurrenz in der Klasse animierte die technikbegeisterten Segler zur Verfeinerung der zunächst übersichtlichen Beschlagstechnik. Ein Großschot-Traveller wurde zunächst unten im Schiff und später auf Oberdeckshöhe montiert. Trimm-einrichtungen, die zunächst vorne an Deck wie eine Klaviertastatur angeordnet waren, wanderten zum Steuermann nach hinten und konnten beim Ausreiten auf Steuer- und Backbord bedient werden.

Der Mast wurde in Deckshöhe zunächst mit Klötzen im Decksausschnitt gegen zu starkes Vorbiegen fixiert. Dann folgte der große Trimmhebel als Mast-Puller/Puscher zur Kontrolle der Mastbiegung in Deckshöhe. Der Union Mast mit Oberwante und Achterstag wurde mit einem justierbaren Diamond versteift und mit dem „Hirschgeweih“ zur Beeinflussung der Biegekurve und der seitlichen Biegung in Höhe der heutigen Saling versehen.

Maßgeblichen Anteil an der frühen Entwicklung der Boots-Technik in der DYAS-Klasse hatten die Spitzensegler Horst Nebel und Willi Biebl, die jeweils mit Werner Tripp an der Vorschot segelten. Tripp war professioneller Ausrüster und hatte beide Boote für die damalige Zeit vorbildlich ausgerüstet.

Im Vergleich zu der zunächst einfachen und übersichtlichen Beschlags-Technik der ersten Jahre wurde der „Arbeitsplatz“ von Vorschoter und Steuermann mehr und mehr mit Klemmen und Blöcken verbaut. Lediglich die beiden Fockschot-Winschen verschwanden von Deck und es blieben die beiden Höcker, auf denen die Belegklemmen montiert waren.

Mit der Zeit wuchs das Interesse an Hilfen zur Nutzung der komplexeren Bootstechnik. Erfahrene Segler, wie zum Beispiel Willi Arnolds, machten kein Geheimnis aus ihrem Wissen und veröffentlichten Trimmleitungen im DYAS-Jahrbuch.

Schon früh interessierten sich renommierte Segelmacher für die DYAS-Klasse, begleiteten die Bootsentwicklung und optimierten Segel und Rigg.





DIE G705 VON  
WERNER BIEBEL  
AUSGERÜSTET VON  
WERNER TRIPP  
IM KONZEPT BEREITS  
ÄHNLICH EINER  
MODERNEN DYAS



Das nachfolgende Foto zeigt das Tragkonsol für die Spinnakerschot-Führung unter Deck in Großaufnahme. Im Tragkonsol ist ein Knarrblock hinten liegend montiert. Die Blockachse sitzt auf der Winkelhalbierenden der umgelenkten Schot, damit die Scherkräfte minimal werden. Der Knarrblock mit seiner Führung sorgt dafür,

DETAILS  
DER BESCHLAGSAUSRÜSTUNG  
DER G705 ZEIGEN  
DEN STAND DER TECHNIK  
MITTE DER 70ER-JAHRE



## Boote aller Größen und Klassen

Wo immer Sie auch ein Gewässer bezwingen wollen, welches Revier Sie bevorzugen, Hamburg zeigt die geeigneten Boote. Exklusive Motorjachten, Hochseejachten, Motorsegler, Segeljachten, Segelkreuzer – Regattaboote und Familienboote mit viel Raumangebot, große und kleine Boote.



FRITZMEIER-PROSPEKT

FLYER VON DER HAMBURGER BOOTSMESSE 1979

SEITE 19

HAAG BESCHLAGSTECHNIK  
DER G1215 IN FRITZMEIER SCHALE

Ein Flyer aus dem Jahr 1980 anlässlich des Boots-Fachmarktes Hamburg zeigt die bunte DYAS Flotte als Aufmacher. Im gleichen Jahr titelte die Yachtzeitung zum Thema „Schaum-DYAS“, Zitat:

*Boote aus Schaum*

*Mit ihrem Konzept, sportlich schnelle Boote im Depotschaumverfahren herzustellen, hat sich die bayerische Firma Fritzmeier Bootsbau weltweit an die Spitze einer zukunftssträchtigen Entwicklung gesetzt. Die Konkurrenz schläft noch.*

*Die Düsenjäger vom Alpenrand*

Der Artikel befasste sich ausführlich mit dem damals revolutionären Fertigungsverfahren und hob die hervorragende Qualität und Formgenauigkeit besonders hervor. Zu den Segeleigenschaften sei der folgende Passus aus dem Artikel zitiert:

*Die DYAS ist so schnell, dass sie beispielsweise von der Geschwindigkeitswettfahrt „Rund um den Bodensee“ endgültig ausgeschlossen ist, weil sie dreimal hintereinander das „Blaue Band“ gewann. Und auf der „Cento Miglia“, der hundert Meilen vom Gardasee, ist noch kein Zweimann-Kielboot schneller gewesen, als die DYAS des Bayern Silvester Huber ... Huber brauchte fünfzehneinhalb Stunden. Das nächste Kielboot, ein Star, kam damals eine dreiviertel Stunde später ins Ziel.*

Im Jahr 1986 kam das Ende der Depot-Schaum-DYAS. Sepp Haag übernahm die Lizenz und baute das Schiff nun aus.

Das erste von Sepp Haag ausgerüstete Schiff war noch eine Fritzmeier-Schale, die er als Hersteller-Einstieg in die Neue Bootsklasse ausbaute und in seinem neuen Prospekt zeigte. Proctor lieferte Masten für ein modernes Rigg mit Ober- und Unterwanten, Saling und Mastkontroller vorne in Deckshöhe. Die im Laufe der Zeit angesammelten Ideen und Erfahrungen zur Optimierung der Beschlagsausrüstung wurden professionell auf das neue Schiff übertragen und für den ambitionierten Regatta-Segler effizient nutzbar gemacht. Dabei wurden Beschläge, Schotführungen und Strecker soweit wie möglich unter Deck geführt oder am Kielschwein und Traveler angeordnet, für Vorschoter und Steuermann im vollen Ausreiten bedienbar. Das kam auch dem Spaß-Segeln mit der Familie zugute, die das aufgeräumte Deck als Badeplattform – so wie ursprünglich von Stöberl konzipiert – nutzen konnte, jetzt aber auch mit kompletter Regattaausrüstung. Das erste Auftreten der Haag-DYAS beim Euro-Cup am Gardasee wurde ein voller Erfolg. Sepp Haag mit Vorschoter Peter Fröschel gewannen 1984 mit der G1215 in Riva. Auch Wig Kellner ist einige Zeit erfolgreich mit der G1215 gesegelt.

Kurz darauf begann Sepp Haag mit der eigenen Herstellung der Rumpfschale und des Decks im GFK Handauflege-Verfahren. Die Rumpfform blieb unverändert. Haag nutzte jedoch im Rahmen der Klassenvorschriften die Möglichkeiten der GFK-Technik zur Optimierung der Gewichtsverteilung in vertikaler Richtung. Das Schiff konnte aufrechter gesegelt werden.





G1215  
DIE ERSTE HAAG DYAS

SEITE 21  
RUMPSCHALE DER  
FRAUSCHER DYAS





1990 erhielt die Bootswerft Herwig eine Lizenz und baute bis 1993 einige Schiffe.

Im Jahre 93 interessierten sich zwei weitere Bootsbauer für die DYAS. Es war die renommierte Firma Frauscher am Traunsee, die bereits die Trias im Programm hatte und der Schweizer Bootsbauer Kurt Helbling.

Frauscher überarbeitete die Bautechnik im Rumpf und platzierte in Schiffsmittle, durchgehend von Bug bis Heck, eine stabile Bodenwrange als Kielschwein, an die er den Kiel armierte. Die Beschlagsausrüstung wurde weiter optimiert. Mit guter Verarbeitung und sauberem Gelcoat-Finish hat Frauscher zur damaligen Zeit Maßstäbe gesetzt.

Bei der Österreichischen DYAS-Meisterschaft am Traunsee setzte Frauscher den erfolgreichen Österreichischen Segler Christian Spießberger auf sein erstes gerade fertig gestelltes Schiff und zum ersten Mal gewann eine Österreichische Crew die Österreichische Klassenmeisterschaft und das noch auf einem Österreichischen Schiff. Eine hervorragende Werbung.

Zur Ehre der deutschen Segler sei der Hinweis erlaubt, dass die Österreichischen Freunde sich mit dem Süd-Ende des Traunsees ein Revier für die ÖKM ausgesucht hatten, das sehr spezielle Revierkenntnisse erforderte, über welche die Österreichische Crew bestens verfügte.



Kurt Helbling setzte sich zum Ziel, mit der Swiss DYAS ein besonders verwindungssteifes Schiff zu bauen. Dazu wurden auf die GFK-Schale geschlossoporige Hartschaumplatten mit einem Spezialkleber unter Vakuum aufgeklebt. Darüber erfolgt der weitere Glasaufbau. So entsteht eine leichte und steife Sandwich-Struktur, in die Längs- und Querspanten eingeklebt werden. Zwischen den Spanten entstehen nach Montage des Bodens vier getrennte Kammern, die einen sicheren Auftrieb des Schiffes gewährleisten. Auch das Deck ist in Sandwich-Bauweise ausgeführt. Eine Besonderheit beim Ruder sind die beiden Pendelager, in denen der Ruderschaft exakt geführt wird.

Im Jahr 1996 erhielt die Bootswerft Henze vom Mönesee eine Lizenz zum Bau der DYAS. Als erster DYAS-Hersteller verzichtet Henze auf die Aluminiumschiene, die seit Anbeginn das Deck mit der Rumpfschale verband. Das Schiff fand viel Anklang wegen seiner durch Wegfall der Aluleiste eleganten Optik. Bei seinem ersten Erscheinen im Jahr 1996, auf der Travemünder Woche, gab es durch eine Unachtsamkeit beim Einkranen einen kleinen Crash an der Deckskante, der die eingefleischten DYAS-Segler mit Aluleiste zu kritischen Bemerkungen veranlasste. Henze konterte, dass der Schaden leicht reparierbar wäre, während ein Schiff mit Aluleiste Crashmarken bis an sein Lebensende behält.

Nun wurde die DYAS in den Ländern der drei Klassenvereinigungen gebaut. Jeder der drei Bootsbauer optimierte das Schiff im Rahmen der bestehenden Bauvorschriften weiter. Es gelang die Wandstärkenverteilung der Rumpfschale so zu optimieren, dass Gewicht aus dem Bug und Heckbereich zur Mitte hin konzentriert wurde. So konnten die Segeleigenschaften in der Welle weiter verbessert werden.







RUMPFSCHALE  
DER FRÜHEN SWISS DYAS

SEITE 22  
HENZE DYAS

Kurt Helbling revolutionierte den GFK-Herstellprozess für Rumpfschale, Deck, Innenboden, Kiel und Ruder durch das neue, umweltfreundliche Vakuum-Infusionsverfahren zur Einbringung des Polyesterharzes. Das von Kurt Helbling optimierte Verfahren erlaubt, die DYAS noch stabiler und langlebiger zu bauen. Die Zusammensetzung und der Aufbau des Laminats kann besser und genauer gesteuert werden.

So kann unter Berücksichtigung der Klassenvorschriften das Gewicht der einzelnen Boote knapp über dem erlaubten Mindestwert eingehalten werden. Ein Ziel, das sich die Firma Fritzmeier mit der industriellen Depot-Schaum-Technik bereits setzte, und das nun mit modernster Bootsbautechnik ohne Kompromisse bei der Beschlags-Integration und der Lebensdauer der Bootschale erreicht wird.

Den Fortschritt in der Beschlagstechnik zeigt der Vergleich einer modernen DYAS mit einem Bild aus den 1970er-Jahren. Bereits damals zeigte der Beschlagsausbau von Werner Tripp ein für den Regattasegler verbessertes Konzept. Kurt Helbling, der an der Beschlagstechnik mit Schweizer Präzision feilte, ordnete in ähnlicher Weise alle für Steuermann und Vorschoter notwendigen Funktionen im Ausreiten gut bedienbar an, allerdings ohne störenden Strippenverhau im Cockpit und mit modernen Beschlägen in übersichtlicher Anordnung.



HELBLING SWISS DYAS  
SCHALE UMWELTFREUNDLICH  
MIT VAKUUM-  
INFUSIONSTECHNOLOGIE  
HERGESTELLT





REGATTATAUGLICHES  
BESCHLAGSKONZEPT  
AUS DEN 70ER-JAHREN



PERFEKTE  
BESCHLAGS-AUSRÜSTUNG  
DER SWISS DYAS  
FÜR DEN AMBITIONIERTEN  
REGATTA-SEGLER

SEITE 27 DECK MIT BEREITS  
OFFENEM MASTSCHLITZ UND  
KLEMMBRETT


DIE SWISS DYAS  
MIT TEAK-DECK

Viel Beachtung fand die von Helbling angebotene Variante mit Teak-Deck, die der DYAS ein besonders Yacht-Flair verleiht und das ohne Kompromiss in Ausrüstung und Gewichtsverteilung.

Stöberl's ursprüngliches Konzept eines sportlichen Zweimann-Regatta-Kielbootes aus der Scheune am Chiemsee, wurde über die Jahre mit modernster Technik perfektioniert. Nach 40 Jahren kontinuierlicher Entwicklung verfügt die DYAS-Klasse über ein nach dem modernsten Stand der Boots- und Beschlagstechnik hergestelltes, hochwertiges und langlebiges Schiff, das hinsichtlich Sicherheit und Handling keine Wünsche offen lässt.







*Wie engagierte  
Regattasegler und  
DYAS-Umsteiger einst  
die regattatechnische  
Entwicklung der DYAS-  
Boote vorantrieben.*

*Bootstechnik im Wandel*

## Die Zeit der hand- laminierten Stöberl- Boote (1970–72)

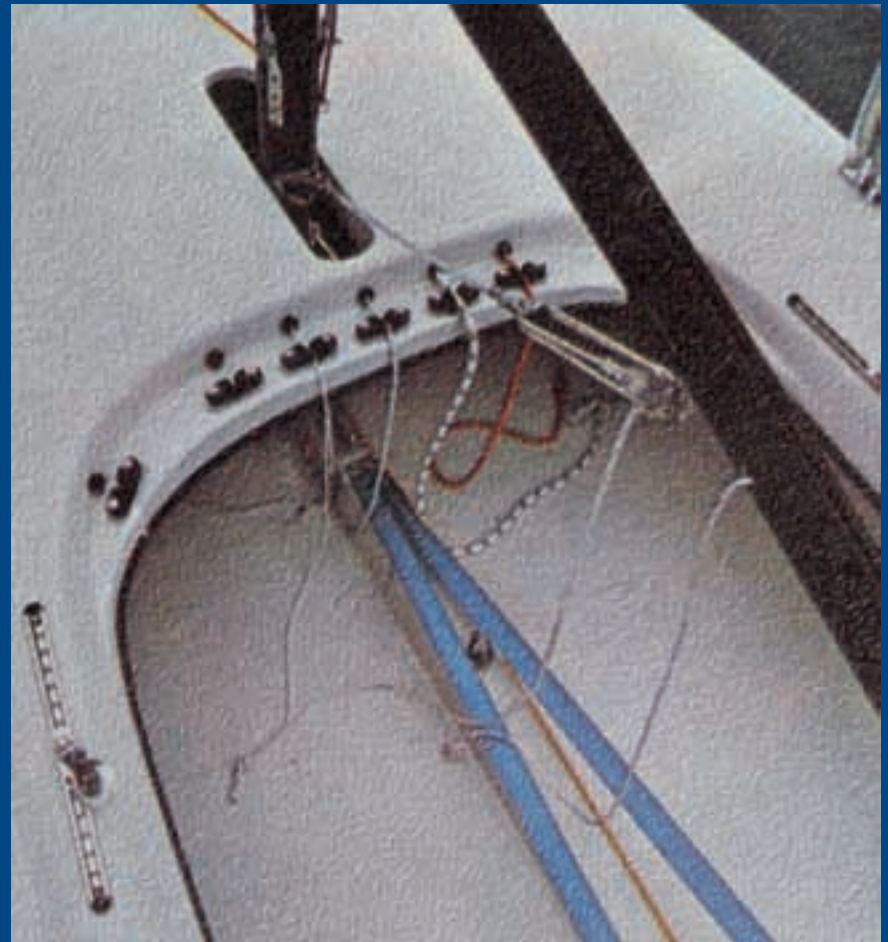
Wenn ich an die Anfangszeiten der DYAS-Regattasegelei und an meine unzähligen Bastelstunden denke, wird mir der Grad unserer Begeisterung erst so richtig bewusst. Und das Tolle war, dass damals so viele Kollegen ebenso begeistert und engagiert bei der Sache waren.

So berichte ich nun über meine (unsere) Verbesserungsbasteleien, womit der damalige Fertigungsgrad der Stöberl- und Fritzmeierboote erkennbar wird (1972 bis 1986).

Dies zeigt auch die Welten auf, welche zwischen damaliger Technik und der Perfektion heutiger Boote liegen.

Für meine erste DYAS bezahlte ich 1970 DM 8.100. Zu diesem Preis wurde ein optisch schönes und unsinkbares Boot mit minimaler Regattaausrüstung angeboten. Wer mehr Technik und Bedienfreundlichkeit forderte, musste damals selbst Hand anlegen. Und dies taten viele bastelfreudige Umsteiger.

Der im Deck integrierte geschlossene Mastschlitz machte das Maststellen schwierig.





Wir sägten ihn bis zum Cockpit auf und setzten ein abnehmbares Winkelprofil zur Stabilisierung des Decks davor.

Schon bald legten wir die wichtigsten Trimmleinen zur Entlastung des Schotten vom Decksklemmenbrett über diverse Umlenklöcke auf Steuermannsposition am Seitendeck.

Ebenso verlegten wir die am Klemmenbrett beidseitig austretenden Spischoten wegen falscher Zugrichtung. Diese liefen jetzt von achtern über Knarrblöcke, welche an den Traveller-Befestigungskonsolen montiert waren.

Als nächstes tauschten wir den zu schwachen Baumniederholer gegen einen sechsfach geschorenen Taljenzug.

Da wir im Rahmen der Zweimann-Kielbootregatten mit Genuas segeln wollten, montierten wir Leitschienen auf Deck. Sehr bald stellten wir fest, dass die Genua meist nachteilig war und entfernten die Schienen wieder. Jetzt montierten wir zusätzlich noch innenliegende Fockleitschienen.

Die Stöberl gefertigten Masten waren nur durch vorlich gepfeilte Rohrdiamonds abgestagt. Dies war ab drei Bft. unzulänglich. Ich montierte neutrale schlanke Diamonds und zusätzlich starre Salinge.

Die steifen Stöberl-Masten waren in Längsrichtung im Mastschlitz unkontrolliert. Eine Biegekurve im unteren Bereich für Leichtwind war also nicht erreichbar. Wir setzten eine Bierkastentalje aufs Vordeck und zogen den Mast damit vorlich.

Das Bergen des Spis, speziell im nassen Zustand, war wegen des Reibungs- und Klebewiderstands in der engen Spitrompete nur unter gewaltigem Zug machbar. Wir reduzierten die Reibungsfläche durch Aufsägen auf der Oberseite und setzten ein poliertes Rohr darunter. Die Vorstagtalje, an welcher der Spi manchmal hängen blieb, schirmten wir mit einem Abdeckblech ab.

Auch der grobe Guss-Bugbeschlag schaffte beim Spibergen Probleme, da er der Bugkontur nicht angepasst war und der Spi oft hängenblieb. Wir spachtelten diesen konturkonform bei.

Leider gab es auch keine Spischot-Barberholer, wie sie sich in anderen Klassen bewährt haben. Wir montierten solche mit leichten Alulaufringen.

Als wir feststellten, dass man mit der DYAS auch baden gehen konnte und dann ein Freisegeln sehr schwierig war, brachten wir am Spiegel Lenzöffnungen mit Klappen an. Der Erfolg war mäßig, da der Boden damals noch tiefer lag und viel Restwasser verblieb. Dann waren da noch die vielen verschleißträchtigen Umlenkrollen und die schnell erlahmenden Curryklemmen. Stand also kein wichtiger Umbau an, nutzten wir die Zeit für das Auswechseln solcher Teile gegen neue Qualitätsprodukte.

Nun kam die Zeit der industriell gefertigten Fritzmeier-Boote, depotgeschäumt und mit bestechendem Finish (1972–86).

SEITE 28 LINKS  
TRIMMLEINEN IN  
STEUERMANNSPPOSITION

SEITE 28 RECHTS  
FRÜHES DYAS-DECK  
MIT GESCHLOSSENEM  
MASTSCHLITZ

Diese neuen Schiffe waren nicht nur optisch, sondern auch in ihrer Regattaausstattung schon erheblich verbessert. Trotzdem verblieb viel Freiraum für die Bastlergeneration, um aus einem Schönwettersportboot einen Regattarenner zu machen. Eine anspruchsvollere Regattaausrüstung war erst ab 1982 als Racingversion ab Werk zu haben.

Auch diese neuen DYAS hatten anfangs den geschlossenen Mastschlitz im Deck. Also wieder Deck aufsägen, verspachteln und zur Vermeidung der Decksnachgiebigkeit einen abnehmbaren Distanzklotz einsetzen.

Jetzt war da auch immer noch der knapp über Boden befestigte Großschottraveller. Ungünstige Wirksamkeit sorgte bei uns und anderswo für den Umbau auf Decksebene. Es entstanden diverse Holz- und Rohrvarianten. Meine Lösung war ein volumiges Alu-U-Profil, eloxiert, mit Lochfräsungen, Alulaufschiene und kugelgelagertem Läufer.

Das neue Fritzmeier-Rigg bestand zwar aus einem flexibleren Union-Mast mit neutralen Diamonds und zusätzlichen Unterwanten. Ich hielt dies für die zweitbeste Lösung und montierte wieder starre Salinge bei verbleibenden Unterwanten.

Es gab weiterhin das antiquierte Vorstagsystem mit Waage, wobei die Fock mit Tuchreitern über drei Drahtparten befestigt wurde. Wir montierten bei verbleibender Rollfock ein System, wonach die Fockfallspannung vom Cockpit aus verstellt werden konnte. (Rollfock-Hohlachse statt Vollmaterial mit Durchführung des Fockfalls.)

Verblieben waren auch noch die so „schiffigen“ Winschen. Bezüglich Handling waren solche funktionell den neuen Knarrblöcken weit unterlegen. Wir entfernten diese, setzten die Neuen an gleicher Stelle und daneben jeweils eine große Kammklemme zur Belegung der Fockschot aus dem Trapez. Nicht einfach bei dicken Schaumwandungen.

Die Fritzmeier-Boote hatten vor den Oberwantenpüttings auf Deck offene Haken und dahinter Curryklemmen zur Belegung der Spi-Achterholerschot. Wir ersetzten die Haken aus 5 mm Rundstahl durch 20 mm breite Haken, sodass die Schot auch unter Druck gut holbar wurde und setzten die Klemmen auf 6 cm hohe Aluböcke. Nun konnte der Schotte mit der Faust unter die Schot greifen.

Aus den Kentererfahrten mit dem Stöberl-Schiff hatte ich meine zweite Fritzmeier DYAS mit Doppel-Lenzern ausrüsten lassen. Trotzdem war die Lenzeleistung nicht ausreichend und wir mussten in den dickwandigen Spiegel mühsam wieder zwei rechteckige Lenzöffnungen fräsen und verspachteln.

Da die Konkurrenz immer professioneller wurde und verwindungssteife Leichtbau-Grossbäume fuhr, versteifte ich meinen Standardbaum mittels Aluprofilen.

Auch bei diesen geschäumten Booten war die Verlegung der Strecker- und Bedienleinen vom Decks-klemmenbrett auf die Steuermannsposition am Seitendeck unumgänglich. Die Montage war nicht ganz einfach, denn die Schrauben zur Befestigung der Klemmen fanden nicht genügend Halt in den Schaumwandungen. Es begann ein Run auf lange Bohrer und lange Schrauben, denn es mussten alle Beschläge durchgebolzt verschraubt werden. Letztlich mussten dann auch die losen Leinenenden wieder durchs Deck nach unten geführt werden und mit Rückholgummis achtern am Spiegel befestigt werden. Eine ziemlich aufwändige Aktion das Ganze.

Nun dachten wir endlich auch an den Wechsel der primitiven Großschotblöcke gegen kugelgelagerte geringerer Abmessung und verkürzten gleichzeitig auch durch Drahtvorläufer die Schotwege.

Der nächste Schritt war der Austausch der Trapeze gegen umlaufende Trapeze, was zu merklich schnelleren Wendemanövern führte. Um dem eigenen Perfektionsdenken noch ein i-Tüpfel drauf zu setzen, installierten wir noch einen Fockschotbarberholer, um den Stand der Fock auf Raumkursen zu verbessern. Letztlich montierte ich noch eine Alu-Leichtbaupinne und ersetzte das bruchgefährdete mechanische Pinnengelenk durch ein Gummigelenk.

Dies sind also mir in Erinnerung gebliebene Umrüstungen aus den ersten 16 DYAS-Jahren, welche sich auf meine zwei Stöberl- und zwei Fritzmeier-Boote bezogen. Basteln war für uns alle Beiwerk zu jährlich 7–12 Regattaserien bzw. Meisterschaften. Manch neuzeitiger DYAS-Segler wird sich bei so arbeitsintensiven Umrüstungen neben der Regattasegelei fragen, wie wir dies zeitlich neben dem Familien- und Arbeitsleben möglich machten. Meine Antwort: Wir hatten in der Regel nur ein und nicht diverse Hobbys, hinter dem wir auch total standen und wir hatten auch noch großzügigere Ehepartner, welche weitgehendst die Kindererziehung und häusliche Arbeiten übernahmen und unsere Hobbyflucht tolerierten!

Da neuzeitlich fast alle Frauen in Arbeitsverhältnissen stehen und eine angemessene Gleichberechtigung einfordern, funktioniert eben solches heute nicht mehr so gut.

*Wig Kellner*

DYAS-BESCHLÄGE  
AUS DER FRÜHZEIT





VATER WIG UND SOHN  
CHRISTIAN KELLNER – ZWEI  
SPÄTERE DYAS-MEISTER,  
FOTOGRAFIERT  
VON EVA KELLNER  
IM ANGEHÄNGTEN BEIBOOT



WIG AUF DEM GARDASEE  
SCHON FRÜH MIT MODERNER  
SPISCHOT-KLEMME



SEITE 33  
SEGELRISS DER DYAS





Auf den ersten von Helmut Stöberl ausgelieferten Schiffen stand solide und kerzengerade ein silberner Alu-Mast. Ein „rechter Prügel“, wie manche klagten. Das Großsegel hatte schon eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Heutigen, als Vorsegel fuhr man aber eine Genua. Diese zu beherrschen, forderte bei stärkerem Wind den ganzen Vorschoter. „Gorillas auf dem Vorschiff“ waren gesucht. Nur sie waren mit Kraft und Masse in der Lage, dieses Tuch bei Starkwind zu bändigen und so vorne weg zu segeln. Noch zu Stöberl's Zeiten, mit dem sie in freundschaftlichem Kontakt standen, begannen die Star- und Soling-Olympiasieger Eckart und Norbert Wagner von North Sails am Starnberger See, sich mit der DYAS zu befassen. Sie erkannten früh ihr Marktpotenzial. Es bot sich an, mit ihrem Know-how Schiff und Rigg zu optimieren, während ihr Designer Horst Nebel sich der Segelentwicklung annahm.

Dabei traf es sich gut, dass Eckart auch die Mastenfirma Union Mast gegründet hatte. Diese stellte einen schwarz eloxierten Alumast her, biegsamer und besser zu trimmen als Stöberl's Alurohr, und mit Diamonds versehen, was eine feinere Einstellung der Mastbiegekurve erlaubte. Die Firma Hofbeck übernahm später diesen Union Mast und rüstete die meisten Fritzmeier-Schiffe damit aus, als der Kunststoffpionier Fritzmeier die Produktion der DYAS übernommen hatte. Die sich abzeichnenden Absatzzahlen waren so hoch, dass ein ganz neues Fertigungsverfahren zum Einsatz kommen musste. Fritzmeier führt daher das zu der Zeit revolutionäre Depotschaum-Verfahren ein. Und Norbert sollte die begonnene Weiterentwicklung der DYAS fortsetzen. Dazu stellte Fritzmeier ihm ein komplettes Schiff in Norberts Ideenschmiede am Starnberger See.

Norbert erzählt noch heute gerne, wie er dem Schiff mit der Flex zu Leibe rückte und wie Edward mit den Scherenhänden die Höcker an Deck wegrasierte. Er amputierte das Rohr der Spitrompete und ersetzte es durch einen Spischlauch aus Segeltuch. Er ließ den Traveller auf Deckshöhe wandern, rüstete das Schiff mit den besten verfügbaren Beschlügen aus und versetzte die Beschlüge und Trimmleinen in den Griffbereich von Steuermann und Vorschoter. Sogar die Oberwanten machte er verstellbar und schlug sie für eine höhere Lastaufnahme am Kielschwein an. Dies geschah zunächst in aller Stille.

Zurück in der Fritzmeier-Werft wurden die Spuren, die Norberts rabiater Umbau hinterlassen hatte, beseitigt. Herausgekommen war ein Prototyp, der die ganzen Erfahrungen des Olympiaseglers, den bei anderen Bootsklassen schon erreichten Stand und die Ideenvielfalt der bastelfreudigen DYAS-Segler in einem kompletten Gesamtwerk vereinte. Der Auftrag war erfüllt, die richtige Mischung war gefunden und für die Einführung in die Serie bereit.

Als die Traditionalisten unter den Vertretern der Klassenvereinigung den Prototypen bei Fritzmeier entdeckten, brach ein Sturm der Entrüstung los. Die Neuerungen schienen zu revolutionär und weitgehend nicht vereinbar mit den Klassenregeln. Vor allem verstießen sie gegen die behutsame, auf Kontinuität bedachte Klassenpolitik. Aber diese DYAS kam bei den Interessierten gut an. Die Regattasegler unter ihnen erkannten sofort den Wert der Verbesserungen. Sie ließen sie ganz einfach schrittweise in ihre eigenen Schiffe einziehen.

Eine komplette Serien-Fritzmeier in der Prototypenversion ging aber nie an den Start. Erst Sepp Haag gebührt die Anerkennung, sehr viel später eine DYAS auf den Markt gebracht zu haben, deren Ausrüstung und Beschlagstechnik Norberts damaligem Prototypendesign weitgehend entsprach und die dem heutigen Stand schon sehr nahe kam.

Aber da war ja noch die unbändige Genua. Sie war nicht optimal für ein modernes Regattaschiff. Den Beweis lieferte ebenfalls Norbert. Für eine Regatta am Ammersee in den frühen Siebziger Jahren lieh er sich die gelbe Club-DYAS des DTYC, ersetzte die Genua durch eine Fock und segelte damit gegen die Genuas. Bei wenig Wind war die Sache unentschieden, aber als in der letzten Wettfahrt der Wind etwas auffrischte, zeigte die Fock durch die deutlich bessere Höhe auf der Kreuz, bei immer noch gutem Speed auf raumem Kurs ihre Überlegenheit gegenüber der Genua. Das Resultat waren wiederum heftige Diskussionen.



MIT SILBERNEM  
STÖBERL ALU-MAST  
UND GENUA  
VOR HERRSCHING

Aber ganz allmählich verschwanden die Genuas von der DYAS und landeten in den Kelleregalen. Die heutige Fock hatte sich durchgesetzt. So war das, als Norbert Wagner der DYAS die Genua wegnahm.

Wenn man heute mit Norbert darüber spricht, erinnert er sich gerne an diese Zeiten zurück und an die Menschen in und um die DYAS. Er hat die DYAS später auch nie aus seinem Blick verloren. Seine Empfehlung für die DYAS ist, die Entwicklung bei den modernen Regatta-Bootsklassen aufmerksam zu verfolgen und Umsteigern aus anderen Bootsklassen den aktuellen Stand der Segeltechnik auch auf der DYAS zu bieten. Die DYAS hat diese Lehren aus der Vergangenheit gezogen und ist damit auf einem guten Weg.

# Ausbau- und Ausrüstungsvarianten jenseits der Regeln

Wie heißt's so schön: Die Boote müssen in Rumpf und Ausrüstung gleich sein. Ausnahmen sind nur bei den in den Vorschriften ausdrücklich erlaubten Abweichungen zulässig. Im Zuge des unglaublichen Booms der DYAS-Klasse kam es natürlich auch hier zu Ausbaublüten, wie sie die Regeln nicht vorsahen.

So trat doch am Gardasee überraschend ein bekannter Segler mit einer mit Backstagen ausgerüsteten DYAS an. Und zur Krönung der Unzulässigkeit zeigte der Kiel auch noch mehrere verstöpselte große Bohrungen, sicheres Zeichen der Gewichtsreduzierung! Unser lauter Protest und der fehlende Regattaerfolg ließen den Profi zum Glück für alle Zeiten abtauchen.

Als nächster unstatthafter Versuch trat eine neue DYAS, soweit ich mich erinnere ein Herwig-Bau, mit komplett abgeschottem Vorschiff an. Bezüglich Steifigkeit und Freisegeln nach Kenterung natürlich vorteilhaft, jedoch eindeutig regelwidrig und es war auch eine unakzeptable verteuernde Lösung. Dieses Boot hatte auch noch einen Messbrief erschlichen, der später vom DSV widerrufen wurde.

Vom Rursee kam dann die „Rammsau“, ein Spezialausbau besonderer Art, wo u.a. ein zweiter Traveller à la Starboot mit Baumniederholfunktion im Cockpit vorne installiert war. An sich der perfekte Ersatz des Standard-Baumniederholers, jedoch sperrig, stauraumbeschränkend und unzulässig. Zum offiziellen Protest kam es meines Erachtens nicht, da mit den Kampfpiloten der „Rammsau“ nicht gut Kirschenessen war.

Ebenfalls als schöner Sonderausbau zeigte sich die „Monaco 1“ mit vielen gelöcherten Aluteilen, vor allem aber mit fabrikmäßig scharf ausgezogener Heck-Abrisskante, welche laut Zeichnung als Radius ausgeführt sein muss. Da das Boot (mit North-Profischotten) gleich ganz vorne mitfuhr, erschienen beim nächsten Rennen gleich drei weitere Boote mit aufgespachtelt scharfer Kante. Nun war vielfacher Protest angesagt und der Spuk fand ein Ende.

Damit Leben in die Bude kommt und es nicht nur Einheitsboote gibt, flatterte unserer Klasse auch ein Bauantrag für eine formverleimte Holz-DYAS ins Haus. Ich dachte erst an einen Scherz, war aber bitter ernst gemeint. Um Kosten zu sparen, sollte ohne Bauform gefertigt werden, holzgemäß waren natürlich Formabweichungen vorgesehen und Gewicht und Schwerpunkt wollte man schon irgendwie hinkriegen. Na, gute Nacht Einheitsklasse DYAS. Der Antrag wurde abgelehnt mit der Feststellung,



man darf ja ähnliche Exoten bauen, jedoch nicht unter der Flagge der DYAS-Klasse. Nachdem zwei ausgefuchste Starkwindkonkurrenten ermittelten, dass sich der Rumpf bei hohem Wantdruck verformte, also zunehmend zur Schiffsachse auswich, installierten sie eine aufwendige Rohrabstützung. Diese Stahlrohre setzten am Mastfußbereich an und führten aussteifend direkt an den Schnittpunkt Wantenpüttinge – Bootswandung. Prima, aber nicht zulässig und auch stauraumhinderlich. Die Gladiatoren waren letztlich dann doch einsichtig und brachten die teuren Stücke vermutlich ins DYAS-Raritätenkabinett. Am Gardasee kam es da einst auch zu einem heftig umstrittenen Protest. Drei Stammsegler wollten im vermeintlichen Sinne der Klasse verstellbare Oberwanten erproben, segelten also mit eingebauter Schnellverstellung. Es kam zum Protest und deren Forderung, die Vorrichtungen auszubauen. Die Segler verweigerten den Komplettausbau, blockierten aber den Verstellmechanismus. Dies war der Protestpartei nicht genug und sie beschwerten sich beim TA des DSV, welcher ihre Auffassung bestätigte. (Eine Vorrichtung zur Schnellverstellung der O'wante ist nicht zulässig. Sie darf auch nicht eingebaut sein!) Übertrieben pingelig?

*Wig Kellner*



## Resümee:

*Auch in vielen anderen regattaaktiven Klassen versuchen Hersteller und ehrgeizige Segler in obiger Art, sich materielle Vorteile gegenüber der Konkurrenz zu verschaffen.*

*Vor allem Graubereiche im Regelwerk bleiben da eine ewige Verlockung.*

POSTER

AUS DEM JAHR 1981

START DER DYAS-FLOTTE

VOR RIVA AM GARDASEE

# Erinnerungen von 40 Jahre DYAS-Segeln Günter Roland

1970 kaufte ich die DYAS G 47 „Juwel“ heute noch am Mönnesee.

Zu Anfang der 70er-Jahre war Willi Arnolds das Maß aller Dinge und zauberte mit seiner „Hexe“ auf allen Gewässern.

Regatten am Starnberger See, Baldeneysee, Wannsee, Chiemsee, Rursee und Mönnesee hatten hohe Teilnehmerzahlen – 25 bis 45 Schiffe.

Der Tegernsee übertraf alles: es gingen fast 100 Schiffe an den Start! Die DYAS-Klasse wurde also für Segelmacher und Bootsbauer interessant.

Spitzensegler wie Horst Nebel, Bibi Huber, Werner Fritz, Gerd Eiermann, Sepp Höss, Vinzi Hoesch und Wig Kellner belebten das Regattafeld.

Aber so geht's es dann, das kleine bisschen Glück, wem es fehlt, der erste Deutsche Meister der DYAS-Klasse wurde 1976 am Starnberger See Udo Henneberg, vom Edersee!

Viele Ereignisse haben den Weg der DYAS-Klasse begleitet.

So wollte schon die Mader Werft 1983 ein neues, schnelleres Boot bauen, aber es sollte leichter werden von damals 675 kg auf 560 kg. Dies wurde jedoch abgelehnt. Heute sind wir bei 600 kg.

Die schönsten Erinnerungen haben wir jedoch an die Feiern nach dem Segeln. Man vergisst die gesegelten Plätze: einige Mal Zweiter, etliche Mal Dritter bei den Meisterschaften, – auch den ein oder anderen Sieg – nie aber die tollen Abende im Münchener Yachtclub, den Auftritt der damals noch unbekanntenen „Schürzenjäger“ und einen Maßkrug Wettkampf.

Die feucht-fröhlichen Regatten auf der Hamburger Innenalster, als es noch mehr Sherry als Windstärken gab.

Der erste, furiose Auftritt bei der Travemünder Woche – ganz weit vorne die Hamburger Jungs mit mannshohen Lautsprechern, James Brown („Sexmaschine“) und natürlich Sherry im Gepäck ... einige Abende sorgte ein Spitzensegler/Bootsbauer aus dem Westen für gute Laune. In der Disco „Mustasch“ wartete stets ein gut gedeckter Tisch mit vielen Flaschen Gin, Eis und einem Spritzer Tonicwasser auf uns. Auch hier erklang – wie bei jedem Lauf – mit Ankunft/Abfahrt der ersten Crew die Klassen-Hymne: „Sexmaschine“!

Dieses wunderbare Ritual wurde uns untersagt, da die anderen Klassen sich in ihrer Konzentration gestört fühlten.

Jahre später waren wir dann soweit, dass es einen DYAS-Klassenempfang durch den Senat der Hansestadt Lübeck auf der Passat gab.

Mit E.A. Jahn ging es auch damals schon etwas feiner zu: Er lud die halbe Klasse – ca. 30 Personen – zum „Ball verkehrt“ in ein Tanzlokal in Timmendorf ein. Der Erste, der von einer Dame aufgefordert wurde, durfte den ganzen Abend bezahlen.

E.A. Jahn war ein zu der Zeit sehr gut aussehender, junger Mann.

Berlin: eine spontane Feier durch die ganze Nacht mit einem Top-DJ Jens Leicher.

Bodensee, Friedrichshafen, Empfang im Schloss; Ritterfest mit Orchester und Lagerfeuer in Radolfzell.

Ob Süden, Norden, Osten, Westen gefeiert hat die DYAS-Klasse von allen immer am Besten!

Wenn die Jahreszeit nicht zum Wassersport einlud, hat man halt das Beste draus gemacht und nutzte das Element zum Ski-Yachting ... so konnte man auch im Winter die Gemeinschaft pflegen.

Am Rursee tanzte Hexe Arnold gerne auf dem Tisch um ihre schönen Beine – und mehr – zu zeigen; eine Flauten-Meisterschaft am Chiemsee trieb die Regattawitwen in die Kapelle. Mit der Opfergabe schwarzer Kerzen baten sie erfolglos um Wind. Die anschließende, musikalische Floßfahrt mit Hüttengaudi entschädigte dennoch für alles.

In meiner Erinnerung sind auch einige Sätze wie „Segeln lernst du nur durch Segeln“ und „Erfahrungen die nur durch die Praxis gewonnen werden können“. Bei einer Regatta auf dem Baldeneysee – Vorschoter meine Tochter Heike, damals 14 Jahre, Spinnaker-Kurs, Wind 3–4 Bft. Bei mir hinten riss der Fußgurt und ich machte eine Rolle rückwärts. Das gut getrimmte Boot lief ohne Steuermann ca. 50 m weiter, bevor meine Tochter, die im Trapez stand, merkte dass der Bremser fehlte. Dieser lag, einem Pompon gleich, in seinem roten Overall auf dem Wasser.

1971 ging es auf große Fahrt per Trailer bis Ampuriabrava (Spanien), dann über Mallorca (Pt. Soller) bis Ibiza – Calpe/Alicante, insgesamt ca. 400 sm. Das ganze war eine heiße Nummer. Sturm/Flaute und 24 Std. in Barcelona von der Polizia festgehalten (Zoll). Nach 10 Tagen hatten wir auf jeden Fall unser Ziel Calpe erreicht. Teilweise schlief mein Vorschoter im Trapez ein. Als letztes „Last bad not least“ wäre noch die Geschichte „Gardasee 1996“? Wie man mit den DYAS bei Windstärke 11 Bft. und einen Reff im Segel ca. 70 km den Gardasee absegelt.

Mein Vorschoter Günter Schürmann und ich legten am Mittwoch mit noch sieben anderen Booten ab, Wind 4–5 Bft. aus Nord. Der Hafenmeister gab uns schon einige Warnungen mit; es könnte schlimmer kommen – und es kam schlimmer. Nach ca. zweieinhalb Stunden, gegen 13.00 Uhr, hatten fünf Schiffe keinen Mast mehr. Ich war das sechste Schiff und mein Mast brach oberhalb der Saling. Der Wind hatte Sturmstärke, es ging nur Ablaufen. Wir befanden uns ca. zwei Seemeilen südlich von Riva auf der Ostseite. Als erstes befreiten wir uns von den oberen Hälften des Mastes, der wie wild im Wind und Seegang hin und her schlug. Die Fock ging dabei auch mit weg. Jetzt versuchte ich mit meinem gut gerefften Großsegel den Hafen von Malcesine anzulaufen. Hoffnungslos! Wir hatten Seegang von zwei bis drei Meter hohen Wellen, die Brandung in der Hafeneinfahrt war glaube ich vier bis fünf Meter, also weiter. Das Schlimmste war die Kälte. Es hatte ein Temperatursturz stattgefunden und zwar von 20 auf zwei Grad. Aber wir schafften es, unser Boot in den weit südwestlich gelegenen Fährhafen von Gargnano zu steuern. Heißer Tee und einige Grappas halfen uns diese doch sehr risikoreiche Fahrt zu vergessen.

Hier möchte ich noch einmal meinem damaligen Vorschoter G. Schürmann große Anerkennung und alle Achtung aussprechen für sein vorbildliches, seemännisches Verhalten in dieser schweren und heiklen Situation.

Für mich war es eine schöne Zeit dabei sein zu dürfen, viele wertvolle Freundschaften wurden geschlossen.

Ich wünsche der DYAS-Klasse weiter viele Jahre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

*Günter Roland*



# DYAS-G'schicht'n

## Frauen Power

Franz Grosser als frühes Mitglied in Stöberl's Scheunen-Team hatte sich mehr auf die Buchführung in der DYAS-Werkstatt als auf die handwerklichen Dinge konzentriert. So schraubte Andrea im neunten Monat im Vorschiff so tief unter Deck, dass sie nur noch mit vereinten Kräften aus dem Schiff herausgezogen werden konnte. Am folgenden Tag brachte sie eine gesunde Tochter auf die Welt. Als dann einige Zeit später bei der Ersten Deutschen DYAS-Meisterschaft 1975 auf dem Starnberger See die junge Mutter bei zunehmenden Winden in der letzten Wettfahrt die Fockschot fest in beide Hände nehmen musste, war Steuermann Franz um den Milchvorrat in Sorge. So musste er Udo Henneberger und Vestl Huber, der heute noch die geräucherten Renken für die Ammerlander Regatta am Starnbergersee liefert, den Vortritt lassen. Andreas Baby kam anschließend auch noch zu seinem Recht – verdünnt vielleicht mit einem Schuss Schampus von der Siegerehrung.

## Nie wieder nach Berlin

Die reisefreudigen Westberliner DYAS-Segler, noch sehr eingeschränkt durch DDR-Stacheldraht und Grenzverbauungen, luden zur IDM 78. Und acht bayrische Mannschaften begaben sich hoffnungsvoll auf die Reise.

Die schikanöse DDR-Zonengrenzkontrolle war schauriges Erlebnis Nummer 1, dann stundenlanges Stakkato über die holprige Schlagloch-Autobahn nach Berlin. Nochmals großer Stau an der gruseligen Grenzübertrittsstelle Nummer 2 mit unfreundlichster und penibelster Kontrolle, dann endlich Westberlin, eine vom DDR-Grau sich lichtdurchflutet abhebende Stadt westlichen Standards.

Unser Gastgeber war der SV Gothia, ein regattaaktiver Club an der Havel. Wir wurden mit Berliner Herzlichkeit empfangen und für Unterkunft und Service war gesorgt.

Da die Meisterschaft erst montags begann, war erst mal Revierabsegeln angesagt. Doch – oh Schreck – am Wochenende war die Havel bis zum Wannsee bis zum Überlaufen propenvoll. Man konnte buchstäblich von Boot zu Boot steigen. Neben den Segelbooten, die häufig auch noch schamlos nackt gesegelt wurden, flitzten auch noch Motorboote und alles was irgendwie schwimmt umher. Eine Mischung aus Chaos und Unmoral.

Nix für uns Bayern.

Am Montag sah's dann doch besser aus. Offenbar gingen diese ausgeflippten Massen doch einer Arbeit auf dem Trockenen nach. Störend blieben vorerst nur die Wasserskiläufer.

# erzählt von Wig Kellner

Nun begannen also die Wettfahrten bei vorherrschenden Winden um maximal ein Bft. auf einem Parcours mit fast ständiger Landabdeckung, da die Goten irgendwie keine Lust hatten, uns zur Großen Breite des Wannsees zu schleppen. In der Weise ging's drei Tage und wir Bayern hatten bislang noch keinen einzigen Stich machen können. Frustriert trösteten wir uns mit der Feststellung, dass dieses unsegelbar verbuschte Gewässer bei uns zu Hause höchstens als Löschteich genutzt würde. S'is` doch wahr. Oder ned? Dann kam aber doch noch der große Blasius. Es blies mit satten sieben Bft. und nun ging's so richtig zur Sache, doch leider nicht für uns Weißblauen. Kein Wunder, denn dieser Starkwind vergaß hinter jedem Busch seine ursprüngliche Richtung und pfiß manchem von uns plötzlich den Spi in`s Gesicht, anstatt nach vorne. Selbst unsern föhnsturmerprobten Sepp hat`s zweimal gestülpt, und dem passiert so was bei reellen Bedingungen nie. Aber was soll's, warum jammern, auf so einem Revier segelt man einfach keine Regatten. Höchstens Großstädter! Ein gewisses Restproblem ging uns doch nicht ganz aus dem Verliererkopf: Die ersten sechs Ränge gingen alle ausschließlich an die Berliner Spezis! Warum???

Daheim im Bräustüberl fiel's uns wie Schuppen von den Augen: Die hatten zwei Täuscher auf uns angesetzt, die uns als Spitzenstarter gleich auf die falsche Seite lockten, während die Siegergoten unbehelligt auf Sieg fahren konnten!

Ja, nur so kann`s g`wesen sein. Wir ha`m uns jedenfalls g`schworen, nie mehr nach Berlin zu fahren. 10 Jahre später, Ende des Niemehr, ein neuer bayrischer Versuch in Berlin und Kellner/Holl gewinnen souverän ihre erste IDM!

Es war auf einer der Seebrucker Chiemsee-Regatten, der Himmel schön blau, der See absolut flau. Die Mittagsstunde war längst überschritten, die DYAS`ler und Tempest`ler saßen gelangweilt wartend im Biergarten. Irgendwie war dann von Freibier die Rede und es wurde lustig. Ein Tempest`ler war wohl schon vorbelustigt und gönnte sich viel Spaß, indem er einige DYAS`ler und weitere Gäste mit einem Gartenschlauch abspritzte. Da die Mehrheit kein Badetuch zur Hand hatte, gab es ziemlichen Stunk und die Wirtin sorgte obendrein für Zoff. Dies sorgte wiederum für Stimmungstief und weiterhin lausige Langeweile. Doch nun wurde für 14 Uhr eine andere Art von Wettbewerb angekündigt: Ein Transporter fuhr vor und entlud zwei Klaviere, zwei schwere Hämmer und

DYAS  
gegen  
Tempest

zwei Regen-Abflussrohre. Die Wettfahrtleitung blies zum Halali: DYAS gegen Tempest! Jede Klasse hatte zwei Kämpfer zu benennen und die Regel hieß: Die Zweiermannschaft, welche ihr Klavier als erstes klein zerhackt hat und alle Bruchstücke durch das Regenrohr geschoben hat, ist Sieger. Das Stimmungsbarometer machte einen gewaltigen Sprung und beide Gruppen benannten aufgeregt ihre Mannschaft. Wir DYAS'ler setzten zwei Schotten, darunter als Trumpf, einen bärenstarken, genannt „Arbeitsneger“, in's Rennen. Unter Fangebrüll ging's los. Alle Vier hämmerten drauf, dass die Fetzen flogen. Doch schon nach wenigen Minuten war die Überlegenheit unseres Teams – dank Arbeitsneger – unverkennbar. Nach zirka 12 schweißtreibenden Minuten war unser DYAS-Klavier einschließlich der schweren Gussplatte fein säuberlich zerlegt und durch das Regenrohr geschoben. Wir DYAS'ler johlten im Siegestaumel – Welch grandioser Sieg!

## Profis raus!

Aus dem Lager der weniger regattaaktiven DYAS-Segler gab es 1975 zur DYAS-Klassenversammlung im Münchner YC sinngemäß folgenden Antrag: „Um weniger geübten DYAS-Seglern das Regattasegeln nicht zu verleiden, sollen künftig Segelprofis von DYAS-Regatten und Meisterschaften ausgeschlossen werden.“ Hintergrund war der zunehmende Einstieg professioneller Segelmacher bei den DYAS-Regatten, diesen für Segelmacher wichtigen Markt. (Beilken, North, Dan Sails, Fritz, Vogel-Maier). Zuerst abwartendes Schweigen, nach langer Diskussion vermehrt auch Bejahung. Jetzt aber hält es unseren kernigen Fischer und Urbayern Vestl Huber nicht mehr auf seinem Stuhl. „Ja sagt's a`moi, wo san ma denn eigentlich? Dass bei uns jed's Studentenbürscherl, das jeden Tag Zeit zum Segeln hat, selbstverständlich starten darf, des find's ihr normal. Wenn aber Segelmacher, wie der Nebel Horst, die den ganzen Tag auf Knien rumrutschen müssen und am Wochenende dann bei uns mitstarten, dann sind's für euch Profis, die ihr rausbeißen wollt.“ Erst betretenes Schweigen, dann kippte die Stimmung total zu Gunsten unseres wortgewaltigen Vestl's und seiner Profis um. Der unsittliche Antrag war vom Tisch und wie sich später zeigte, nur zum Vorteil der DYAS-Klasse.

## Mein erstes Schaumschiff, eine Eintags- fliege?

Meine GFK DYAS nahm Stöberl zurück und wegen der angebotenen Austauschversion suchte ich ihn in seiner Werft auf. „Schaun`s, wir entwickeln g`rad das Depotverfahren zur Herstellung geschäumter DYAS in Perfektion und Sie bekommen die Erste.“ Sprach's und führte mich vor seine Scheunenwerft. „Sehn's den Firstbalken da oben mit der Laufrolle? Da zieh'n wir demnächst, wenn's Fernsehen kommt, die neue DYAS rauf, und dann lassen wir sie runter fallen. Und Sie werden sehen, dass die nicht kaputt zu kriegen ist!“ Sprach's und übergab mir den begehrten Kaufvertrag. Es tat sich dann Wochen nichts, der Herbst nahte, ich wollte endlich meine Super-DYAS und fuhr verärgert kurzentschlossen zur Werft. Es war Samstag und am Schiff wurde natürlich noch gearbeitet.



Am späten Abend teilte mir Stöberl mit, dass diese DYAS noch einmal überlackiert werden müsste. Da ich vehement auf Auslieferung bestand, bot er mir an, das Schiff am Montag wieder in Herrsching zur Lackierung abholen zu lassen. In der Not frisst der Teufel Fliegen, heisst's, ich stimmte zu und am frühen Morgen trailerte ich das Boot in den Herrschinger SC. Jetzt war's höchste Zeit, denn um 11 Uhr war Start zur Langstrecke! Gemeinsam mit meiner Eva brachten wir die Neue gerade noch fünf Minuten vor Start segelklar. Bei Leichtwind ging's auf die Kreuz zum nördlichen Seeende. Die Tonne gerundet, Eva zieht den Spi und steigt ins Trapez. Leichtes Rauschen im Schilfgürtel durch eine Dreierbö, die DYAS möchte anspringen, jedoch nur der Mast sprang. Und zwar nach Lee und ging bei schaumgedämpftem Knirschen des berstenden Decks in den Bach und Eva flog aus dem Trapez gleich hinterher. Aus der Traum vom Schiff aus Schaum. Welche Blamage! Nun passierte uns auch noch das gesamte Starterfeld, wie wir glaubten mit schadenfreudigem Grinsen in den Gesichtern. Vom Deck der ASV Clubyacht runter wurde unser Schicksal dann auch noch gefilmt. Zur Krönung schleppte uns dann auch noch der Zugvogelpräsident und DYAS-Kritiker in den HSC. Was war geschehen: Das Boot hatte, wie die GFK-Version, keine Wantpüttinge, sondern nur relativ große Decksbohrungen. Hier wurden die am Ende mit Gewinde-Presssteil versehenen Wanten durchgesteckt und mittels Hand-Drehteller aus Bakelit auf Spannung gebracht. Unsere Schadensursache bestand nun darin, dass backbords die im Drehteller eingegossene Gewindebuchse aus dem Bakelit ausbrach und durch die große Decksbohrung die unter Zug stehende Oberwant zum Absturz freigab. Tags darauf wurde das demolierte Boot ohne Kommentar wieder abgeholt und ich bekam Wochen später eine neue DYAS.

Bei der Österreichischen DYAS-Fünfseentour war der große Attersee eigentlich der Beliebteste. Bei mir ganz speziell, denn dort hatte man sofort meine intellektuelle Persönlichkeit erkannt und mich unbeirrbar mit Herr Doktor angesprochen. Insofern auch logisch, als meine beiden Vorschot-Segelfreunde ja auch Doktoren waren und wohl kaum mit einem Steuermann ohne akademischen Grad segeln würden. So was verbindet halt. Mit „Hofrat“ wäre da noch eine Steigerung drin gewesen. Aber allgemein haben wir Segler dort honoriert, dass z.B. die Trailer weggebracht und in Einlaufreihenfolge wieder angebracht wurden. Der Superservice also!

Diesmal zelteten wir, also meine Familie und andere, als in der zweiten Nacht ein gewaltiges Gewitter aufzog und unsere Zelte zum Schwanken brachte. Nach unruhiger Nacht rannten wir gleich zu den Stegliegeplätzen und sahen die ganze Bescherung. Reihenweise demolierte Verklicker und Mastausleger, aufgedröselte und defekte Focks, verbogene Salinge und Baumstützen und viele Persenninge-Druckknöpfe, die beim Nachbarn die Außenhaut beschädigt hatten. Am Schlimmsten hatte es aber Erdi's Schiff erwischt. Sein

*Ein Gewitter  
macht den  
schönsten  
See recht  
bitter*

# DYAS Groß-Demo 1977 am Tegernsee Wie wir bei der Hunderter- Regatta unter die Räder kamen

Mast hatte sich unterm Achterstag des Nachbarn verhakt und das Drahtseil hatte den Mast schon bis zur Hälfte angesägt, ihn also geschrottet. Bald tauchten auch die Kollegen auf und begannen schimpfend mit der provisorischen Schadensbehebung. Sauer macht lustig, und so verdächtigte mancher auch seinen Anlieger, sein Schiff nicht ordentlich festgemacht zu haben und alle auch den Gastverein, nicht ausreichend Liegeplätze ausgewiesen zu haben.

Schließlich verrauchte der Ärger dann wieder mit der Diskussion, wie sag' ich's am besten meiner Versicherung.

Außer Erdi gingen nachmittags dann doch wieder alle an den Start!

Die Werft, die KV und der Yachtclub am Tegernsee mit ihrem, seit seinem Kieler Lederhosenauftritt bundesweit bekannten Segler Sepp Höss, warfen die Werbetrommel an und alle DYAS-Segler kamen. Von Freitag bis Samstagfrüh kam der Kran nicht mehr zum Stehen und mancher befürchtete – bei über 100 Meldungen mit 70.000 kg Verdrängung – schon ein Überlaufen ihres Sees. Auch bei der Wettfahrtleitung – Grübel, Grübel – sann man nach Problemlösungen zur theoretisch erforderlichen 1500 m-Startlinie, die auf dem kleinen See undenkbar war. Letztlich drängten sich im Startbereich und bei zu kurzer Linie, wo es längst nicht berührungsfrei herging, 87 DYAS bei lausig flauen Winden.

Nach halbstündigem Warten verließen den Wettfahrtleiter die Nerven und er schoss mit erstem Windhauch und unkorrekter Linie zur Vorbereitung. In unserem Umfeld, Boot dicht an Boot, mit Fingern dazwischen, glaubte niemand ernsthaft an einen Start und wartete bei lustigen Sprüchen auf Abbruch.

Auch der Lokalmatador, sich an unserm Schiff festhaltend, sah das so. Doch denkste, der Einminutenschuss fiel und der Nachbar zog sich mit den Worten „Wig lass' mich los!“ ruckartig nach vorne und uns schob es damit volle Fahrt rückwärts und wir fanden uns zum Startschuss am absoluten Ende des Starterfeldes.

Da standen wir nun wie begossene Pudel. Das Feld zog rudern, pumpend und schreiend von der Linie, wir aber standen wie festgenagelt auf der Stelle. So sehr ich das Ruder auch traktierte, das Segel kam weder auf Backbord- noch auf Steuerbordbug zum Stehen. Wir bekamen einfach nur die kraftlosen und total verwirbelten Abwinde, die keinen Vortrieb brachten. Irgendwann ging's dann, gebremst durch seeweite Dauerwirbel der massenhaften Konkurrenz zur unlustigen Aufholjagd und am Ende waren wir reichlich frustriert Vierundsechzigste.

Am Sonntag gab's dann Föhnsturm und 16 Mastbrüche, wobei sich einige gegenseitig entmasteten und wir trösteten uns mit zwei vierten Plätzen. Da wir hierbei mehrmals mit Weltmeister Hoy Jensen matchten, bedachte uns dieser anerkennend mit einem Segelsatz von Dan Sails und meine wie Werners Welt war wieder in Ordnung.

Wieder am Tegernsee, aber im Oktober, bei 20 Zentimetern Neuschnee. Damals gab es bei der DYAS-Klasse nicht nur weibliche Vorschoter, sondern mindestens sieben g'standene und fesche Steuerfrauen. Eine hiervon segelte häufig im Körper betonenden Tigerfell-Anzüglein, weshalb sie Tiger von Eschnapur genannt wurde.

Wir DYAS'ler kreiselten also gelangweilt und bald frierend ums Tegernseer Startschiff, welches eine Ewigkeit zum Tonnenlegen brauchte. Nach dem Motto „Gaudi hält warm“ wurde bald mancher Blödsinn veranstaltet, unter anderem sich gegenseitig umkringeln und überspringen. So sprang auch mein Vorschotmann – von Natur aus weiblichen Reizen zugetan – auf's Boot des schönen Tigers. Und weil's ja Spaß sein sollte, lockte er anschließend den Tigerschotten auf unser Schiff. Der wollte sich nicht blamieren, setzte zum Sprung an – jedoch der auch lustig sein wollende Steuermann drehte abrupt das Heck weg und der Tigerschotte versank im eisigen Bach. Der Tiger – ob dieser Bosheit – schrie und kreischte unversöhnlich. Aus einsichtigem Schuldgefühl heraus überredeten wir die Wettfahrtleitung zu weiterem Aufschub und einen Fischer, den nässeklappernden Tigerschotten zum Umziehen zu schippern, aber der schöne Tiger blieb für alle Zeit unzugänglich und kehrte der DYAS-Klasse den Rücken zu.

## Der beleidigte Tiger von Eschnapur



SILBER-DYAS 1974  
2. PREIS





# Gedanken von Ulli Finckh zur DYAS ... und ihrer Bedeutung im Regattageschehen

Ich bin mit der DYAS-Klasse seit ihren Anfängen vertraut, habe als Wettfahrtleiter die erste Deutsche Meisterschaft der DYAS-Klasse 1975 durchgeführt und dieses später noch mal auf drei anderen Revieren mit drei verschiedenen Vereinen wiederholt. 1978 habe ich selbst ein Jahr lang eine DYAS gesteuert und bin Zweiter in der Jahresrangliste geworden. In all dieser Zeit habe ich die Entwicklung der DYAS-Klasse aufmerksam mitverfolgt.

In den 60er- und 70er-Jahren wurde Segeln in Deutschland zum Volkssport. Das Regattageschehen explodierte förmlich und die Segelclubs bekamen immensen Zuwachs. So stieg die Zahl der Regatten in Bayern von 50 Regatten in 1965 auf 365 Regatten in 1980. Allein am Starnberger See erhöhte sie sich in dieser Zeit von jährlich 15 auf 92.

Die DYAS war die ideale Nachfolgeklasse für Segler, die zuvor in einer Trapezjolle wie Korsar, 470 und FD Regatten gesegelt sind, dann etwas älter wurden und einen Partner bekamen, der zwar mitsegeln wollte, aber Respekt vorm Kentern hatte.

Die DYAS bot hier alles, Trapez, Spinnaker und das gewünschte Maß an Sicherheit. Sie war schnell und sportlich, ideal für ambitioniertes Regattasegeln konnte aber auch gut zum entspannten Segeln mit Freundin oder Frau verwendet werden.

Gerade auf den Binnenrevieren fand das offene Kielboot viele Freunde. Auf diesen Revieren brauchte man kein Boot für längere Törns, auf dem man auch Übernachten konnte, wie an den Küstenrevieren und am Bodensee. Hier war ein Boot mit guten Leichtwindeigenschaften gefragt, auf dem man Platz hatte.

Die DYAS ist eine bayerische Bootsklasse. Vielleicht auch deshalb hatte sie im angelsächsisch dominierten Weltseglerverband nie eine wirkliche Chance olympische Bootsklasse zu werden, im Gegensatz zur in England konstruierten Tempest, die ein ähnliches seglerisches Klientel ansprach.

Dass sie keinen olympischen Status bekam, war langfristig für die DYAS eher förderlich, denn olympische Klassen werden durch superehrgeizige und leistungsstarke Segler dominiert, die viel Zeit und eigenes sowie fremdes Geld in den Sport investieren. Die sportlichen Freizeitsegler, die die DYAS-Klasse groß gemacht haben, betreiben Segeln aber als Hobby und nicht als halben oder gar ganzen Beruf. Sie wollen gute Wettfahrten in passender Geselligkeit. Und sie wollen bei diesen Regatten auch mal gewinnen. Diesem Ehrgeiz können sich jedoch bei Meisterschaften kurzfristige Quereinsteiger entgegenstellen, die aus geschäftlichen Gründen über die Leistungspassklausel einsteigen, um selbst den Titel zu holen.

Wie sehe ich die Zukunft der DYAS-Klasse?

Seit etwa 1990 konnte man in fast allen Bootsklassen eine Stagnation oder gar einen Rückgang in den Meldezahlen erkennen. Gleichzeitig wuchs das Durchschnittsalter in den meisten Klassen jährlich um fast ein Jahr, weil kaum Junge in die Klassen

einstiegen. Ausnahmen waren nur die Optimistenklasse und die Jugendklassen, in denen verstärkt Trainingsmaßnahmen durch Vereine, Verbände und professionelle Trainer angeboten wurden. Sobald diese Jugendlichen aber die Schule hinter sich haben, fehlt ihnen in unserer heutigen Gesellschaft, mit wenigen Ausnahmen, die finanzielle und zeitliche Möglichkeit, um in einer Nachfolgeklasse Fuß zu fassen. Zusätzlich kommt hinzu, dass sich die außerseglerischen Interessen von 20-Jährigen nicht mit denen von 50-Jährigen decken und so der gesellschaftliche Kitt fehlt, um die jüngeren in die sich in langen Jahren aufgebaute Gemeinschaft älterer Segler einer Bootsklasse zu integrieren. Und da die Jungen, da gut ausgebildet, auch noch gewinnen, fällt eine solche Integration den Älteren sehr oft noch schwerer. Von diesem systembedingten Problem wird auch die DYAS-Klasse nicht verschont.

Die DYAS hat heute den Vorteil, dass die Werft ein qualitativ gutes und einfach zu bedienendes Boot herstellt, dass sie eine gut funktionierende Klassenorganisation hat, die mit Ranglisten-Regatten in Deutschland, Österreich, der Schweiz sowie auf dem Ijsselmeer und am Gardasee dem Regattasegler ein auf ein vernünftiges Maß reduziertes Programm anbietet. Und sie hat zurzeit in diesem Gebiet den entscheidenden Vorteil, dass es kein moderneres, qualitativ hochwertiges und preiswerteres Zweimannkielboot gibt, das dieses Klientel an Seglern besser anspricht.

Wenn es die Gesellschaft der DYAS-Segler schafft, sich dem Bereich der 30-jährigen Segler zu öffnen und wenn die Klasse es schafft, die DYAS auf dem heute erreichten einheitlichen Stand zu halten und diesen moderat weiterzuentwickeln, hat sie sicher gute Chancen, weitere Jahrzehnte gute Regatten mit guten Feldern durchzuführen.

