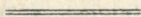


Bestimmungen
der
Europäischen
Eissegel-Union.



Ausgabe 1933.

Bestimmungen
der
Europäischen Eissegel-Union.



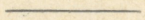
Est.



242579454

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Vorwort	3
II. Grundgesetz der E. E. U.	5
III. Verzeichnis der Landesvertretungen der E. E. U.	9
IV. Allgemeine Bestimmungen der E. E. U.	10
V. Bestimmungen für Ausseglung der Europa- meisterschaften	13
VI. Wettsegelbestimmungen der E. E. U.	15
VII. Vermessungsbestimmungen der E. E. U.	32
VIII. Anhang. Riss der Eintypeisyacht der E. E. U. . . .	33



Vorwort.

Die Entstehung des Eissegelsportes in Europa reicht in ihren Anfängen recht weit zurück, jedoch erst um die Jahrhundertwende fängt dieser Sportzweig an sich zu organisieren, wobei zunächst von sportlichen Beziehungen zwischen verschiedenen Ländern noch keine Rede sein kann. Erst im Jahre 1913 wurden die Wege zu den ersten internationalen Beziehungen angebahnt, welche von der Segelsektion des Sportvereins „Kaiserwald“ in Riga ausgingen, die mit dem Stockholms Isjaktklubb eine Vereinbarung über wechselseitig abzuhaltende Wettfahrten traf, welche jedoch infolge aussergewöhnlicher Witterungsverhältnisse nicht zustande kamen.

Der Weltkrieg mit seinen Folgen übte naturgemäss auf den Eissegelsport eine stagnierende Wirkung aus, bis im Jahre 1926 der Rigaer Yacht Club die Initiative ergriff und die I. Internationale Eissegelwoche ausschrieb.

Diese alljährlich wiederkehrende Veranstaltung war von Erfolg begleitet und bildete einen entscheidenden Faktor für den Zusammenschluss und die Organisation des Europäischen Eissegelsportes. Im Hinblick auf den Erfolg der I. Internationalen Eissegelwoche in Riga, ging im Herbst 1926 vom Estländischen See Yacht Club in Reval die Anregung aus, allgemeine Bestimmungen für den Eissegelsport auszuarbeiten und einen Verband zu gründen. Die mit Riga und darauf auch mit Berlin geführte Korrespondenz führte zu dem Resultat, dass während der II. Internationalen Eissegelwoche in Riga im März 1927 eine Eissegler-Konferenz einberufen werden konnte, auf welcher beschlossen wurde, im kommenden Jahre zur Gründung eines Verbandes zu schreiten, und bis dahin die Ausarbeitung der erforderlichen Bestimmungen in Angriff zu nehmen. Im März 1928 vollzog sich dann auf der II. Eissegler-Konferenz in Riga die Gründung der Europäischen Kommission für den Eissegelsport und erfolgte die Annahme allgemeiner Bestimmungen und Wettsegelbestimmungen, welche nachher in einer Druckschrift zusammengefasst wurden. Weiterhin gelangte der Beschluss zur Annahme, alljährlich eine Europameisterschaft in der 20 m² Klasse auszuschreiben. Bis zum Oktober 1928 vollzog sich die Ratifizierung der Beschlüsse der II. Eissegler-Konferenz von seiten der Landesvertretungen Deutschlands, Estlands, Lettlands und Litauens.

Auf der Tagung der Europäischen Kommission für den Eissegelsport am 2. April 1929 in Riga wurde dieselbe zur Europäischen Eisegel Union (E.E.U.) umgebildet. Ferner trat auch Oesterreich der E.E.U. bei.

Auf der Tagung der E.E.U. im März 1930 in Riga erfolgte dann die Annahme des Grundgesetzes und der Vermessungsbestimmungen. In der Folge trat dann noch Schweden der E.E.U. bei.

Im Laufe des Jahres 1932 wurde schliesslich eine 15 m² Eintypklasse geschaffen, in welcher alljährlich die Europameisterschaften der Führer ausgesegelt werden sollen.

Schliesslich wurde eine Neubearbeitung der Wettsegelbestimmungen und die Ergänzung der übrigen Bestimmungen vorgenommen.

Nach erfolgter Festlegung aller Bestimmungen kann nunmehr zur Herausgabe einer umfassenden Druckschrift geschritten werden, welche als Richtlinie für die weitere Entwicklung des Eissegelsportes in Europa dienen soll.

E. von Holst,

Sekretär der E. E. U.

Reval, im März 1933.

Das Grundgesetz der Europäischen Eissegel-Union (E. E. U.)

I. Aufgabe.

§ 1. Die Europäische Eissegel-Union ist die Vereinigung der den Eissegelsport betreibenden Länder Europas zwecks Förderung und Vereinheitlichung dieses Sportes.

Insbesondere ist Aufgabe der Union:

- a) die Ausarbeitung von Bestimmungen für den Eissegelsport, welche für die Mitglieder verbindlich sind,
- b) die Ausschreibung grösserer internationaler Wettfahrten, vornehmlich der Europameisterschaften,
- c) die Schlichtung von Streitfragen und deren endgültige Entscheidung,
- d) die Einberufung von Tagungen.

II. Mitgliedschaft.

§ 2. Der E.E.U. können alle Länder Europas in Gestalt ihrer von der E.E.U. anzuerkennenden Landesvertretungen auf dem Gebiete des Eissegelsportes beitreten.

Anmerkung: Die Landesvertretung kann entweder einem Verband oder einem Verein, falls derselbe tatsächlich in seinem Lande eine führende Stellung auf dem Gebiete des Eissegelsportes einnimmt, übergeben werden.

III. Sekretär.

§ 3. Die E.E.U. erledigt ihre laufenden Geschäfte durch einen Sekretären, welcher auf der ordentlichen Tagung auf 2 Jahre gewählt wird.

Die Obliegenheiten des Sekretären.

- § 4.
- a) Verwaltung des Archivs.
 - b) Verwaltung der Kasse.
 - c) Erledigung der Korrespondenz.
 - d) Feststellung der Termine der Tagungen gemäss den Bestimmungen.
 - e) Zusammenstellung der Tagesordnungen der Tagungen und deren zeitige Mitteilung an die Landesvertretungen.

- f) Protokollführung auf den Tagungen und deren Zusendung an die Landesvertretungen.
- g) Führung eines Registers der zur E.E.U. gehörenden Landesvertretungen, Clubs und Vereine.
- h) Zusammenstellung eines Rechenschaftsberichts, welcher in Sportbericht und Kassabericht zerfällt.

Anmerkung: Das Geschäftsjahr beginnt am 1. Oktober.

- i) Vertretung nach aussen, falls nicht spezielle Persönlichkeiten hierzu ernannt werden.

§ 5. Der Sekretär hat auf den Tagungen nur dann Stimmrecht, falls er zugleich Delegierter einer Landesvertretung ist.

§ 6. Der Sekretär hat seinen Stempel.

IV. Tagungen.

§ 7. Die Europäische Eissegel-Union entfaltet ihre Tätigkeit durch Abhaltung von Tagungen die in ordentliche und ausserordentliche zerfallen.

§ 8. Die ordentliche Tagung wird alljährlich einmal, in der Regel während einer internationalen Eissegelwoche, einberufen.

§ 9. Der Ort der Tagung wird auf der vorhergehenden bestimmt.

§ 10. Ausserordentliche Tagungen werden einberufen falls die Hälfte der Landesvertretungen solches verlangt.

§ 11. Auf den Tagungen werden sämtliche Fragen, welche mit dem Eissegelsport oder der Organisation und Verwaltung zusammenhängen, sowie die Festsetzung der Beiträge, entschieden.

§ 12. Zu den Tagungen hat jede Landesvertretung eine Stimme und kann zwei **Delegierte** entsenden.

Anmerkung: Das Stimmrecht kann übertragen werden, was schriftlich geschehen muss.

§ 13. Die Beschlüsse einer Tagung erlangen Gültigkeit falls mindestens die Hälfte aller berechtigten Stimmen auf derselben vertreten sind.

§ 14. Anträge zu den Tagungen sind spätestens 14 Tage vor dem Termin der Tagung schriftlich an den Sekretären zu richten.

V. Geschäftsordnung der Tagungen.

§ 15. Nach Prüfung der Zahl der vertretenen Stimmen eröffnet der Sekretär die Tagung, worauf zur Wahl des Vorsitzenden geschritten wird.

§ 16. Der Sekretär verliest hierauf die Tagesordnung, das Protokoll der vorhergehenden Tagung, sowie den Rechen-

schaftsbericht für das verflossene Geschäftsjahr, welche zu bestätigen sind.

§ 17. Hierauf wird die Tagesordnung punktweise erledigt

§ 18. Der Vorsitzende hat den Delegierten in derjenigen Reihenfolge das Wort zu erteilen, in welcher sie sich hierzu gemeldet haben.

§ 19. Antragsteller und Berichtersteller erhalten als erste und letzte das Wort. Zu einer tatsächlichen Berichtigung und zu einer Fragestellung muss das Wort sofort, zu persönlichen Bemerkungen zum Schluss der jeweiligen Beratung erteilt werden.

§ 20. Die Fragen werden mit gewöhnlicher Stimmenmehrheit entschieden, bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, jedoch ist für die Annahme von Beschlüssen, welche eine Abänderung des Grundgesetzes, der Klasseneinteilung, Wettfahrtbestimmungen und Vermessungsregeln bezwecken, eine $\frac{2}{3}$ Majorität aller berechtigten Stimmen, für Aenderung der Bauvorschriften eine $\frac{4}{5}$ Majorität erforderlich.

§ 21. Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand oder durch Stimmzettel. Zettelabstimmung muss erfolgen, falls solches auch nur von einem der Anwesenden verlangt wird.

§ 22. Die Beschlüsse der Tagungen sind für alle Landesvertretungen verbindlich, ohne dass eine specielle Ratifizierung derselben von Seiten der Landesvertretungen zu erfolgen hat.

VI. Der Technische Ausschuss.

§ 23. Der Technische Ausschuss setzt sich zusammen aus je einem in den technischen Fragen kompetenten Vertreter seitens jeder Landesvertretung und sein Bestand wird von der ordentlichen Tagung auf zwei Jahre bestätigt.

§ 24. Der Technische Ausschuss wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden.

§ 25. Der Technische Ausschuss bearbeitet die ihm auf Beschluss der Landesvertretungen unterbreiteten technischen Fragen. Er entscheidet ferner über die Auslegung und Anwendung der Bau-, Vermessungs- und Wettsegelbestimmungen, sowie über Berufungen, welche sich auf die Ausseglung von Europameisterschaften, Länderwettkämpfen und Wettfahrten ähnlichen Charakters beziehen.

Anmerkung: In Berufungssachen haben die diesbezüglichen Paragraphen der Wettsegelbestimmungen Geltung.

§ 26. Der Technische Ausschuss tritt in der Regel während der ordentlichen Tagung der E.E.U. zusammen oder auch falls die Hälfte der Glieder dieses für notwendig befindet.

§ 27. Entscheidungen des Technischen Ausschusses können auch auf dem Wege der Korrespondenz getroffen werden.

§ 28. Die Fragen werden durch Stimmenmehrheit entschieden, bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 29. Die Entscheidungen des Technischen Ausschusses unterliegen der Bestätigung durch die Landesvertretungen resp. die Tagungen der E.E.U. Jedoch sind Entscheidungen des T.Ä. in allen Fragen betr. Auslegung und Anwendung der Bau-, Vermessungs- und Wettsegelbestimmungen, sowie Berufungen endgültig.

§ 30. Seine Entscheidungen bringt der Technische Ausschuss durch den Sekretären schriftlich zur Kenntnis der Landesvertretungen.

Die Landesvertretungen der E. E. U.

- Deutschland** — **Deutscher Segler-Verband**, Berlin W. 9, Potsdamerstr. 139.
- Estland** — **Estländischer See Yacht Club**, Reval, Neugasse 2.
- Lettland** — **Rigaer Yacht Club**, Riga, Waldpark.
- Litauen** — **Kurischer Eisyacht-Club**, Memel, Kirchenstrasse 9.
- Oesterreich** — **Union Yacht Club, Zweigverein Neusiedlersee**, Wien, Helferstorferstrasse 4.
- Schweden** — **Stockholms Isjaktklubb**, Stockholm, Pålsgatan 1A.
-

Allgemeine Bestimmungen.

1. Klasseneinteilung.

a) Die Einteilung der Klassen erfolgt allein nach der Segelfläche.

b) Folgende Klassen sind von der E.E.U. angenommen:

10 m² Klasse (bis 10 m² Segelfläche)

15 m² Klasse (10 bis 15 m² Segelfläche)

20 m² Klasse (15 bis 20 m² Segelfläche)

25 m² Klasse (20 bis 25 m² Segelfläche)

Unbegrenzte Klasse (über 25 m² Segelfläche)

Eintypklasse

Extraklasse.

Anmerkung: Zur Extraklasse gehören alle Eisyachten mit halbstarren oder starren Antriebsflächen, wobei es Vorbedingung ist, dass der Antrieb allein durch Windkraft unmittelbar erfolgt.

2. Bauvorschriften. *)

Der Bau von Eisyachten ist (bis auf die Eintypklasse) hinsichtlich Konstruktion, Materialien und Abmessungen nicht beschränkt, bis auf folgende Ausnahmen.

a) Die grösste Spierenbreite ist für die einzelnen Klassen wie folgt festgesetzt:

10 m² Klasse — bis 16 cm

15 m² Klasse — bis 18 cm

20 m² Klasse — bis 20 cm

25 m² Klasse — bis 24 cm

Unbegrenzte Klasse — bis 28 cm

Anmerkung: Besonders profilierte Grossbäume, welche der Vermessung nicht unterliegende Triebflächen geben, sind verboten.

b) Die wahlweise Verwendung verschiedener Takelungsformen auf derselben Eisyacht ist verboten.

Innerhalb der Vermessungsmarken dürfen Segel beliebiger Abmessungen geführt werden, jedoch von keinem grösseren Flächeninhalt, als der Klassengrenze entspricht, unter

*) Die im Jahre 1933 angenommene Anmerkung zu § 2a hat keine rückwirkende Kraft.

voller Berücksichtigung der Vermessungsbestimmungen. Alle Segel einer Eisyacht müssen mit dem gleichen Segelzeichen versehen sein, den Stempel des Vermessers der Landesvertretung tragen und im Messbrief eingetragen sein.

c) Durchgehende Latten dürfen nicht breiter als 6 cm sein und ihre Höchstzahl ist wie folgt festgesetzt:

für Grossegel in der	10 m ² Klasse	— 5
„ „ „ „	15 m ² „	— 6
„ „ „ „	20 m ² „	— 7
„ „ „ „	25 m ² „	— 7
„ „ „ „	unbegrenzten Klasse	— 8
„ Vorsegel		— 4
„ die Extraklasse		— unbeschränkt.

3. Bestimmungen für die Eintypklasse der E.E.U.

a) Allgemeine Bestimmungen.

Die Eintypklasse ist für die Dauer von 6 Jahren angenommen — die Bestimmungen laufen am 1. Oktober 1938 ab.

Für ev. Aenderungen der angenommenen Bestimmungen innerhalb dieses Zeitraumes ist eine $\frac{4}{5}$ Majorität der Landesvertretungen erforderlich.

b) Baubestimmungen.

Material: für den Längsträger — Kiefer oder Fichte und Sperrholz.

für die Läuferplanke — Kiefer oder Fichte.

für die Spieren — Fichte.

für die Läufer — Esche oder Eiche.

NB. Für die Sperrholzböden der Kockpits kann auch 8 m/m Sperrholz verwandt werden.

Segel: reiner Baumwollstoff jeglicher Qualität gestattet

NB. Segel anderer Abmessungen als vorgeschrieben dürfen nicht zur Verwendung gelangen.

Läufer: Bronzeläufer, wahlweise mit oder ohne Stahl-einlage.

Beschläge: Alle Beschläge können verzinkt oder verchromt werden.

NB. Folgende Beschläge sind freigegeben: Steuerrad, Steuerrolle (Material), Leitrollen des Steuerseils, Steuerungsfeder, Befestigungsbügel der Läuferplanke, Klemmvorrichtung für das Steuer, Wanten- und Seitenstageisen, Mastnuteinlaufbeschlag, Führungen des Grossbaumbolzens im Mast, Mastkappe und Wimpelstock, Grossbaumnockbeschlag, Schotklemme, Befestigung des Leitblockes der Schotklemme.

Stehendes und laufendes Gut: Die angegebenen Masse für Stahldraht (Wire) beziehen sich auf prima Ware. Die angegebenen Masse dürfen nicht schwächer gewählt werden, wohl aber nach Wunsch stärker. Stahldraht-Mindestmasse: Vorstag 8 m/m, Wanten 6 m/m, Seitenverspannung des Mastes und Pickfall 3 m/m, Seitenverspannungen und Steuerseil 4 m/m. Spanner-Mindestmasse: für Vorstag 8 m/m, für Wanten 6 m/m, für Seitenverspannungen und Mastverspannung 3 m/m, für Steuerung 4 m/m Blöcke und Schäkel sind frei. Laufendes Gut: Grossschot 8—10 m/m, Pickfalltalje 6—8 m/m, Strecker — frei.

Vermessung: Die Segel werden nach den allgemeinen Vermessungsregeln der E.E.U. vermessen. Die Latten müssen ebenfalls den Bestimmungen entsprechen, wobei durchgehende Latten nicht gestattet sind. Das Fahrzeug ist auf Einhaltung der vorschriftsmässigen Masse und Verwendung der vorschriftsmässigen Materialien vom Vermesser zu prüfen und im Messbrief ein entsprechender Vermerk zu machen.

Gewicht: Das Gewicht der segelklaren Eisyacht darf nicht weniger als 205 Kilo betragen.

Bestimmungen für die Aussegelung der Europameisterschaften für Eisyachten.

1. Die Europameisterschaften für Eisyachten werden alljährlich an dem von der Europäischen Eissegel Union festgesetzten Ort in der 20 m² Klasse (die Meisterschaft der Konstruktion) und Eintypklasse (die Meisterschaft des Führers) auf 4 Wettfahrten ausgesegelt.

NB. Die Europameisterschaften können auch nach 3 Wettfahrten zugesprochen werden, falls der Ausgang der 4-ten Wettfahrt am Endresultat nichts mehr zu ändern vermag.

2. Jede der E.E.U. zugehörigende Landesvertretung hat das Recht in jeder dieser Klassen bis zwei Eisyachten als Vertreter in den Kampf um die Meisterschaft zu melden. Diese Eisyachten müssen in einem anerkannten Verein ihres Landes registriert sein, und der Führer muss Mitglied eines Vereins des Landes sein, für welches er startet.

3. Die Anwärter auf die Europameisterschaft werden im Start in besondere Gruppen zusammengezogen, unterliegen aber im übrigen allen Bestimmungen der Ausschreibung der allgemeinen Wettfahrten, wie sie auch gleichzeitig um die Klassen- und sonstige Preise konkurrieren können. Die gesegelten Zeiten der Meisterschaftskandidaten in jeder Regatta werden, unter Ausschaltung der Zeiten der übrigen Eisyachten der Klasse, verglichen und hiernach die Platzziffer bestimmt. Diejenige Eisyacht, welche am meisten erste Plätze errungen hat, ist Sieger, bei gleicher Anzahl erster Plätze wird die Anzahl der zweiten Plätze in Rechnung gezogen, und so fort. Im Falle, dass zwei oder mehr Konkurrenten die gleichen Platzziffern erzielen, ergibt die geringste Summe der gesegelten Zeiten den Sieger.

4. Die Europameisterschaftsregatten sind, wenn nur irgend möglich, auf einer gleichseitigen Dreiecksbahn auszusegeln, notfalls kann jedoch auch ein Linearkurs gegen den Wind und zurück angesetzt werden. Wenn irgend möglich, soll der erste Schenkel gegen den Wind abesegelt werden.

5. a) In der 20 m² Klasse erhält die siegreiche Eisyacht den Meisterschafts-Titel für das laufende Jahr und das Recht im Segel das Meisterschaftszeichen der E.E.U. mit der entsprechenden Jahreszahl zu führen. Der Führer der Eisyacht erhält einen Erinnerungspreis, der Eigner und der Konstrukteur ein Meisterschaftsdiplom.

b) In der 15 m² Eintypsklasse erhält der Führer das Meisterschaftsabzeichen in Form einer auf dem Revers zu tragenden Brustnadel sowie ein Meisterschaftsdiplom.

NB. Die mit den Europameisterschaften zusammenhängenden Preise werden von der E.E.U. gegeben.

6. Die Europameisterschaften können nur dann ausgesegelt werden, falls Vertreter von wenigstens 3 Nationen sich an denselben beteiligen.



Das Europameisterschafts-Abzeichen der E. E. U.

Wettsegelbestimmungen der Europäischen Eissegel-Union*)

I. Teil. Veranstaltung von Wettfahrten.

§ 1. Allgemeine Befugnisse der Wettfahrtleitung.

Alle Wettfahrten und die daran beteiligten Eisyachten sind den Anordnungen der Wettfahrtleitung unterworfen, unter deren Verantwortung die Wettfahrt abgehalten wird. Alle die Wettfahrt betreffenden Angelegenheiten unterliegen ihrer Zustimmung und Aufsicht, und alle etwa auftauchenden Zweifel, Fragen und Streitigkeit sind von ihr zu entscheiden. Ihre Entscheidungen müssen auf diesen Vorschriften beruhen, soweit sie anwendbar sind. Da aber keine Vorschriften aufgestellt werden können, die geeignet wären, für jeden Zwischenfall und Zufall beim Segeln Vorsorge zu treffen, so muss die Wettfahrtleitung die gewöhnlichen Schiffsgebräuche berücksichtigen und allen Versuchen entgegentreten, die darauf abzielen, eine Wettfahrt durch andere Mittel als einwandfreies Segeln, überlegene Schnelligkeit und Geschicklichkeit zu gewinnen.

§ 2. Eigentumsrecht an Eisyachten.

Jede für eine Wettfahrt gemeldete Eisyacht muss bona fide Eigentum eines von einer Landesvertretung anerkannten Clubs oder einer solchen Körperschaft oder der Person oder der Personen sein, in deren Namen sie gemeldet ist. Letztere müssen Mitglieder eines von einer Landesvertretung anerkannten Segelvereins sein.

Wenn in der Ausschreibung nicht anders bestimmt, gilt der Charterer als Eigner. Die Meldung einer gecharterten Eisyacht darf nur angenommen werden, wenn die Eisyacht guten Glaubens für eine Zeitdauer von mindestens 30 Tagen gechartert ist.

§ 3. Messbriefzwang.

Jede in einem internationalen Klassenrennen startende Eisyacht muss, soweit die Landesvertretung es nicht anders vorschreibt, einen gültigen Messbrief besitzen. Jede Landesvertretung kann vorschreiben, dass Eisyachten, die im Besitze eines Landesangehörigen sind, bei Wettfahrten auf Gewässern des eigenen Landes einen von ihr ausgestellten Messbrief besitzen müssen.

*) Diese Wettsegelbestimmungen entsprechen den Wettsegelbestimmungen der International Yacht Racing Union mit Ausnahme der durch die Besonderheiten des Eissegelportes gebotenen Abweichungen. Die eingeklammerten Paragraphen weisen auf die entsprechenden internationalen Wettsegelbestimmungen für Wasseryachten hin.

§ 4. Zeitvergütung.

Auf internationalen Wettfahrten gibt es zwischen den Eisyachten derselben Klasse keine Zeitvergütung. Ein Zusammenlegen der Klassen kann nicht stattfinden, nur kann es den Eisyachten der Eintypklasse gestattet werden, in der 15 m² Klasse zu starten.

§ 5. Ausschreibung von Wettfahrten.

Die Ankündigung oder Ausschreibung eines Rennens oder einer Wettfahrt soll so früh wie möglich erfolgen und nachstehende Angaber enthalten:

1. den Vermerk, dass die Rennen nach den Bestimmungen der Europäischen Eissegel Union — E.E.U. stattfinden,
2. etwaige Vorschriften, welche diese Bestimmungen ändern oder erweitern,
3. Anschrift der Meldestelle,
4. Zeit des Meldeschlusses,
5. besondere Bestimmungen und Zahl der Preise, sowie Höhe der Meldegebühr,
6. Zeit und Ort für den Empfang des Programms und der Segelvorschriften,
7. etwaige Vorschriften betreffend die Zahl der startenden Eisyachten,
8. der Preis, der bei Alleingang zur Verteilung gelangen soll. (vergl. § 10.)

§ 6. Meldungen.

Die Meldungen müssen den von dem Wettfahrtausschuss in der öffentlichen Ankündigung oder Ausschreibung der Wettfahrt gestellten Bedingungen entsprechen; sie haben in untenstehender Form zu erfolgen. Die Absicht zu melden kann auch durch Telegramm mitgeteilt werden, sofern dieses vor Mittag des Tages des Meldeschlusses aufgegeben ist. Solche drahtliche Meldungen sind jedoch sofort schriftlich in der vorgeschriebenen Form zu bestätigen.

Meldevordruck

(Vom Eigner oder dessen Vertreter zu unterzeichnen.)

An die Geschäftsstelle des Klubs oder Vereins

Ich melde die Eisyacht....., Eigner
Club....., für die Wettfahrt am zur
Klasse..... Ihr Segelzeichen ist, ihre Segel-
nummer ist....., ihre Takelung ist.....

Ich unterwerfe mich den Bestimmungen der E.E.U. und denen der Landesvertretung, nach denen diese Wettfahrt geregelt wird.

Anschrift des Eigners

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Meldegeld einliegend.

Unter Berücksichtigung etwaiger von der Landesvertretung erlassener Bestimmungen darf der Wettfahrtausschuss eine Meldung zurückweisen.

Zwei oder mehrere Eisyachten, die ganz oder teilweise derselben Person oder Körperschaft gehören, dürfen ohne vorherige Zustimmung der Wettfahrtleitung nicht für dasselbe Rennen der gleichen Klasse gemeldet werden. Eine Eisyacht darf nicht für zwei zu gleicher Zeit und unter der gleichen Wettfahrtleitung abzuhaltende Rennen zu dem Zwecke gemeldet werden, zwischen den beiden die Auswahl zu haben.

§ 8. Aufhebung von Wettfahrten.

Die Wettfahrtleitung hat das Recht, falls ungünstiges Wetter oder andere ausreichende Gründe es wünschenswert machen, eine Wettfahrt aufzuheben oder zu verschieben. Die über das Klassen- oder Wettfahrt-Signal geheisste internationale Flagge „N“ gilt als Zeichen, dass die Wettfahrt aufgehoben ist.

Der Einsatz wird nur dann zurückgegeben, wenn die Wettfahrt oder das betreffende Rennen nicht zustande kommt.

§ 9. Verschiebung von Wettfahrten.

Wenn die Wettfahrtleitung die Verschiebung der Startzeit auf einen späteren Zeitpunkt desselben Tages beschlossen hat, so soll sie den int. Signalbuchwimpel, und zwar entweder allein oder über einem oder mehreren Bällen oder Signalkörpern mit nachstehenden Bedeutungen heissen:

1. Für Verschiebung um 15 Minuten: Signalbuchwimpel allein. (Diese Verschiebung darf in Zwischenräumen von 15 Minuten beliebig lange fortgesetzt werden, indem der Signalbuchwimpel gedippt und wieder vorgeheisst wird).

2. Für Verschiebung um 30 Minuten: Signalbuchwimpel über einem Ball oder Signalkörper.

3. Für Verschiebung um 60 Minuten: Signalbuchwimpel über 2 Bällen oder Signalkörpern und so beliebig weiter mit je einem Ball oder Signalkörper für je 30 Minuten Verschiebung.

Alle Verschiebungen rechnen von der in der Ausschreibung angegebenen Startzeit an, nicht von dem Zeitpunkt,

zu welchem die Wettfahrtleitung sich entschliesst, das Verschiebungssignal zu setzen.

Gleichzeitig mit jedem Signal oder Wechsel eines Signals ist ein Kanonenschuss abzufeuern. Wenn die Verschiebung sich auf das gesamte Wettfahrtprogramm bezieht, brauchen keine Klassensignale gesetzt zu werden; soll sie jedoch nur für einzelne Rennen gelten, so sind die Klassensignale dieser Rennen unterhalb des Verschiebungssignals zu setzen.

Nach Ablauf der Verschiebungszeit sind die gewöhnlichen Startsignale, wie in § 22 vorgeschrieben, zu verwenden, und das Verschiebungssignal, falls allgemein geltend, ist beim Heisen des ersten Klassensignals niederzuziehen.

Unter keinen Umständen darf für eine verschobene Wettfahrt eine neue Meldung angenommen werden.

§ 10. Alleingang.

Eine ordnungsgemäss gemeldete Eisyacht hat das Recht, allein über die Bahn zu gehen (siehe jedoch § 8), aber der Wert des Preises darf herabgesetzt werden, soweit dieses in der Ausschreibung vorgesehen ist.

Anmerkung: Auf internationalen Wettfahrten sind alle von der E.E.U. angenommenen Klassen startberechtigt.

§ 11. Wiederholte Wettfahrten.

Eine Eisyacht, die ordnungsgemäss gemeldet war, aber in der ursprünglichen Wettfahrt nicht gestartet ist, darf nach Ermessen der Wettfahrtleitung an einer wiederholten Wettfahrt teilnehmen.

§ 12. Abkürzung der Bahn.

Sollten Wind-, Wetter- oder Eisverhältnisse es geboten erscheinen lassen, so darf die Wettfahrtleitung nach ihrem Ermessen während eines Rennens die Bahn abkürzen; der Signalwimpel „S“ des internationalen Signalbuches, oberhalb des Klassen- oder Wettfahrtsignals gesetzt bzw. bei Nebel oder Dunkelheit das Abfeuern von zwei Kanonenschüssen soll anzeigen, dass die Wettfahrt mit der gerade im Gange befindlichen Runde bzw. in einer anderen von der Wettfahrtleitung bestimmten Weise beendet sein soll.

§ 13. Fehlen einer Marke.

Sollte irgend eine Marke durch Zufall oder mit Absicht aus der ihr zukommenden Lage entfernt sein, so soll die Wettfahrtleitung dieselbe, wenn möglich, wieder richtig hinlegen. Ist dies der Wettfahrtleitung nicht gelungen, bevor die Eisyachten zum Runden herangekommen sind, so unterliegt es der Entschei-

derung der Wettfahrtleitung, ob die Wettfahrt wiederholt werden soll oder nicht.

§ 14. Erklärung über Befolgung der Vorschriften.

Der Wettfahrtausschuss hat die Preise diesen Vorschriften entsprechend zuzuerkennen, vorher aber muss der Eigner oder sein Vertreter die folgende Erklärung darüber unterzeichnen, dass die Eisyacht alle Segelvorschriften genau befolgt hat.

Vordruck der Erklärung:

An den Wettfahrtausschuss des Yacht-Club.
Ich erkläre hiermit, dass ich Amateurmitglied des
..... Yacht-Club bin, dass ich die Führung an Bord der
Eisyacht während der Wettfahrt am
..... gehabt habe, und dass alle Vorschriften und Anordnungen
während dieser Wettfahrt befolgt worden sind.

(Datum)

(Namensunterschrift)

Eine solche Erklärung muss dem Wettfahrtausschuss in einem vom veranstaltenden Verein festgesetzten Zeitraum übergeben werden, jedoch kann der Wettfahrtausschuss, wenn er es für wünschenswert hält, diese Frist verlängern, aber nicht über einen Zeitraum von 30 Tagen hinaus.

§ 15. Ausschliessung einer Eisyacht.

Wird eine Eisyacht ausgeschlossen, so sind die Preise ohne Rücksicht auf die Ausgeschlossene zu verteilen.

§ 16. Segelvorschriften und Programme.

Jeder für ein Rennen gemeldeten Eisyacht sind ein Programm und geschriebene oder gedruckte Segelvorschriften zuzustellen die folgende Angaben enthalten müssen:

1. die Zeit des Starts,
2. die Startlinie,
3. die Startsignale,
4. die zu durchsegelnde Bahn mit Anführung aller zu rundenden Marken,
5. die Ziellinie,
6. die Länge der Bahn,
7. etwaige besondere Vorschriften für die Abkürzung der Bahn,
8. die Höchstzeit, die vom Sieger nicht überschritten werden darf,
9. die Begrenzung der Dauer der Wettfahrt,

10. die Namen und Klassengrößen der gemeldeten Eisyachten,
11. die Stelle an welche die Erklärung (§ 14) oder ein schriftlicher Protest abzugeben ist,
12. die Anzahl und Art der ausgesetzten Preise,
13. Ort und Zeit der Preisverteilung (nach Möglichkeit).

Mündliche Anweisungen kommen nicht in Betracht.

Der Wettfahrtausschuss soll bei Festlegung der Segelbahnen sehr sorgfältig darauf achten, dass sie nach den gebräuchlichen oder nach leicht erhältlichen Karten ohne Mühe ausgemacht werden können.

II. Teil. Das Segeln.

§ 17. Segelnummer, Buchstabe, Segelzeichen.

Jede an einer offenen Wettfahrt teilnehmende Eisyacht muss entweder eine Unterscheidungsnummer oder ein Segelzeichen, durch das sie deutlich kenntlich ist, im Segel führen.

Die Unterscheidungsnummer besteht aus dem Klassenzeichen, dem Landesbuchstaben und der Eintragsnummer, die von der Landesvertretung zugeteilt wird.

Die Buchstaben zur Kennzeichnung des Landes sind folgende*):

Oesterreich — A	Lettland — O
Estland — C	Schweden — S
Deutschland — G	Litauen — Y

Die Klassenzeichen sind folgende:

10 m ² Klasse	10
15 m ² Klasse	15
20 m ² Klasse	20
25 m ² Klasse	25
Unbegrenzte Klasse	∞
Eintypklasse	XV
Extraklasse	Δ

Die Anordnung der Nummern auf dem Segel geschieht wie folgt: angenommen eine 25 m² Eisyacht, die Deutschland angehört, erhält vom Deutschen Segler Verband die Nummer 7 zugeteilt, dann würde ihr Segel die Zeichen

$$\frac{25}{G 7} \text{ erhalten.}$$

*) Anmerkung: Die Landesbuchstaben entsprechen nach Möglichkeit denjenigen der I.Y.R.U.

Die Buchstaben und Ziffern sollen auf beiden Seiten des Grossegels, und zwar in verschiedener Höhe angebracht werden, damit sie sich nicht infolge des Durchscheinens des Segels gegenseitig verdecken.

Es werden folgende Grössen für Buchstaben empfohlen:

Höhe der Ziffern und Buchstaben.	Breite der einzelnen Ziffern mit Ausnahme der Zahl 1.	Mindeststärke jedes Teils der einzelnen Ziffern u. Buchstaben	Mindestzwischenraum zwischen den nebeneinanderstehenden Ziffern.
330 m/m	220 m/m	60 m/m	35 m/m

§ 18. Ballast.

Es ist gestattet toten Ballast in beliebigier Form und Menge mitzuführen, derselbe muss jedoch symmetrisch angeordnet und gut am Rumpf befestigt sein. Es ist verboten während der Wettfahrt das Gewicht und die Lage des Ballastes zu verändern.

§ 19. Ruderführung und Führerschein. (§ 23).

Die Ruderführung bei offenen Wettfahrten muss in den Händen eines Amateur-Mitgliedes eines von einer Landesvertretung anerkannten Segelvereins liegen, das einen Führerschein besitzt. Der Führerschein wird nach besonderem Muster vom Segelverein ausgestellt und muss von einer Landesvertretung anerkannt sein.

§ 20. Personenzahl an Bord. (§ 24).

Die Zahl der mitfahrenden Personen ist unbeschränkt, doch darf dieselbe während einer Wettfahrt nicht verändert werden. Der Wettfahrleitung ist es gestattet zu kontrollieren, ob für alle Mitfahrenden genügend Platz und Möglichkeit sich festzuhalten vorhanden ist. Es ist verboten während einer Wettfahrt Personen ausserhalb des Kokpits unterzubringen.

§ 21. Ruderführung durch einen Eigner. (§ 25.).

Wenn ein Eigner ohne vorherige Genehmigung der Wettfahrleitung in einem Rennen, an dem seine eigene Eisyacht teilnimmt, eine andere Eisyacht als diese steuert, so sind beide Eisyachten auszuschliessen.

§ 22. Start und Startsignale. (§ 26).

Der Start ist stehend ohne Zeiten. Die zum Start gehörenden Eisyachten stellen sich in der durch das Los bestimmten

Reihenfolge gegen den Wind gerichtet hinter der Startlinie nach Anordnung des Starters auf.

Die Wettfahrtleitung hat das Recht, den zuerst aufzunehmenden Schlag zu bestimmen, desgleichen das Recht, die Eisyachten in Gruppen oder einzeln in der durch das Los bestimmten Reihenfolge in bestimmten Zeitabständen starten zu lassen.

15 Minuten vor dem angesagten Start fällt ein Zeitschuss als Signal für die Eisyachten, dass sie sich an der Startlinie aufzustellen haben, und es wird am Standort der Wettfahrtleitung ein Flaggensignal gehisst, dass die Richtung angibt, in der die Bahn zu umsegeln ist.

Eine gelbe Flagge — bedeutet Umsegelung mit der Sonne (im Sinne des Uhrzeigers).

Eine blaue Flagge — bedeutet Umsegelung gegen die Sonne (gegen den Uhrzeiger).

Eine Minute vor dem Start wird ein kurzes Vorbereitungs-signal mit dem Nebelhorn gegeben. Gleichzeitig mit dem Startschuss wird ein langgezogenes Schallsignal abgegeben, das im Falle des Versagens des Schusses als Startsignal gilt.

§ 23. Rückruf und Startwiederholung. (§ 28).

Starten eine oder mehrere Eisyachten nach Auffassung der Wettfahrtleitung zu früh, so soll sofort ein angemessenes Schallsignal abgegeben werden, um die Teilnehmer darauf aufmerksam zu machen, dass der Start zu wiederholen ist. Ertönt ein solches Signal nicht, so gilt der Start für alle teilnehmenden Eisyachten als richtig durchgeführt.

§ 24. Wegerecht (§ 30).

Gefahr des Zusammenstosses.

Der Ausdruck Gefahr des Zusammenstosses wird im weitesten Sinne gebraucht. Die Auffassung, dass Eisyachten sich so nähern, dass eine Gefahr des Zusammenstosses entsteht, gilt für alle Fälle, wo eine von beiden nicht mit völliger Sicherheit ohne Rücksicht auf die Nähe der anderen Manövrierfähigkeit hat. Besteht hierüber irgend ein Zweifel, so ist anzunehmen, dass die Gefahr eines Zusammenstosses besteht.

Klar voraus und klar achteraus.

Eine Eisyacht liegt von einer anderen klar achteraus, wenn unter Berücksichtigung des Kurses den beide Eisyachten segeln, alle Teile ihres Rumpfes oder ihrer Ausrüstung sich hinter dem Heck oder Baumnock der anderen Eisyacht befinden, die andere liegt dann klar voraus.

Ueberlappen.

Zwei Eisyachten überlappen, wenn bei gleichem oder ungefähr gleichem Kurse der beiden keine von ihnen klar voraus oder klar achteraus liegt.

Luv en.

Eine Eisyacht luvt, wenn sie ihren Kurs so ändert, dass sie einen höher am Winde liegenden Kurs segelt.

Ueberholen.

Wenn zwei Eisyachten auf gleichem oder annähernd gleichem Kurse segeln, so ist die nach obiger Erklärung anfänglich klar hinter der anderen liegende von dem Augenblick an als überholende Yacht anzusehen, wo sie irgendwie nach der gegebenen Erläuterung in den Bereich der Gefahr des Zusammenstosses gerät; sie gilt als überholende Eisyacht bis sie:

1. gemäss vorstehender Erläuterung klar voraus zu liegen kommt,
2. klar querab zu liegen kommt, indem sie sich durch seitliches Ausscheren der oben beschriebenen Gefahr des Zusammenstosses entzieht, oder
3. soweit achteraus sackt, dass die beschriebene Gefahr des Zusammenstosses aufhört, oder
4. eine oder beide Eisyachten über Stag gehen.

Der ursprünglich überholenden Eisyacht liegt es ob nachzuweisen, dass sie von der eben überholten Eisyacht gemäss vorstehenden Erläuterungen wieder klar gekommen ist.

Die Frage des Ueberholens kann nur auftauchen, wenn die Eisyachten annähernd den gleichen Kurs segeln.

A. Eine überholende Eisyacht muss der überholten aus dem Wege gehen.

B. Eine Eisyacht, welche überholt wird, darf nicht mehr luv en, wenn sie von der überholenden Eisyacht unklar ist und muss sodann ihren Kurs durchhalten, bis beide wieder klar voneinander sind. Die überholende Eisyacht hat die Ueberholung auf einer den Wind- und Eisverhältnissen entsprechenden gegen Kollisionsgefahr sichernden Entfernung vorzunehmen.

C. Eine Eisyacht darf niemals von ihrem richtigen Kurse abfallen, um eine sie überholende Eisyacht daran zu hindern, ihr leewärts vorbeizusegeln. Die überholende Eisyacht darf beim Vorbeisegeln in Lee nicht eher luv en, um die Luv-Eisyacht zu stören oder sie zur Aenderung ihres Kurses zu zwingen, als bis sie klar voraus liegt. Als Leeseite ist diejenige anzusehen, auf der die führende Eisyacht ihren Grossbaum in dem Augenblick führt, wo sie aufhört, klar voraus zu sein.

Begegnung, Kurskreuzung und Kursnäherung.

Diese Vorschriften verfolgen insbesondere den Zweck, Zusammenstöße zu verhindern und die Eisyacht, die nach den Vorschriften zum Ausweichen verpflichtet ist, muss dies stets tun (vergl. Vorschrift G).

D. Eine mit Steuerbord-Schot (Backbord-Halsen) segelnde Eisyacht muss einer mit Backbord-Schot (Steuerbord-Halsen) segelnden aus dem Wege gehen, unabhängig von ihrer Lage zum wahren Winde.

E. Segeln beide Eisyachten mit gleichen Schoten und nähern sich ihre Kurse derartig, dass ein Zusammenstoss zu befürchten ist, wobei keine von beiden die Rechte des Ueberholtwerdens für sich beanspruchen kann, dann muss die in Luv befindliche Eisyacht der anderen aus dem Wege gehen.

Kursänderung.

F. Eine Eisyacht darf keine Kursänderung vornehmen, die mit einiger Wahrscheinlichkeit einen Zusammenstoss mit einer anderen Eisyacht herbeiführen würde, es sei denn, dass sie auf ihrem neuen Kurs schon volle Fahrt aufnehmen kann, bevor ein Zusammenstoss eintreten könnte. Auch darf sie nicht die Möglichkeit des Zusammenstosses mit einer anderen Eisyacht herbeiführen, die ihrer Lage nach nicht aus dem Weg gehen kann. Eine Eisyacht, die so dicht vor einer anderen wendet, dass diese zur Vermeidung eines Zusammenstosses eine Kursänderung vornehmen muss, ehe erstere volle Fahrt aufgenommen hat, ist auszuschliessen.

G. Wenn auf Grund einer der vorstehenden Regeln eine Eisyacht einer anderen aus dem Wege zu gehen hat, so darf letztere ihren Kurs nicht so ändern, dass sie sie daran hindert.

Wenn auch die Eisyacht, die Wegerecht hat, nicht verpflichtet ist ihren Kurs zu halten, so darf sie ihn doch nicht derart ändern, dass sie hierdurch die andere Eisyacht irreführt oder deren Ausweichmanöver vereitelt.

Eine Eisyacht kann auf Grund eines Protestes, der sich auf die Verfehlung gegen irgend eine der Vorschriften dieses Paragraphen stützt, ausgeschlossen werden, gleichwohl ob ein Zusammenstoss stattgefunden hat oder nicht.

Wegerecht berechtigt nicht zum Kurshalten bei Kollisionsgefahr.

§ 25. Raumgeben bei Kursmarken oder Hindernissen. (§ 31).

Wenn eine Ueberlappung zwischen zwei Eisyachten besteht, während beide, ohne wenden zu müssen, im Begriff sind, ein Hindernis auf dem Eise zu passieren oder eine Kurs-

marke auf der vorgeschriebenen Seite zu nehmen, so muss die äussere Eisyacht derjenigen, die in Gefahr gerät, die Marke oder das Hindernis zu berühren, gleichviel ob sie die Luv- oder Lee-Eisyacht ist, Raum geben, wobei aber immer vorausgesetzt, dass die Eisyachten in dem Augenblick, in dem sie die betreffende Kursmarke oder das Hindernis auf dem Eise tatsächlich erreichen, überlappen. Eine überholende Eisyacht darf nicht mehr versuchen, eine Ueberlappung herbeizuführen und sich auf diese Weise eine Durchfahrt zwischen der führenden Eisyacht und der Marke bzw. dem Hindernis zu erzwingen, nachdem die letztere diese entweder bereits erreicht oder zum Zwecke des Rundens ihr Ruder gelegt und dadurch die Rundung begonnen hat. Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, dem die betr. Eisyacht aus dem Wege gehen muss, also auch eine im Rennen befindliche andere Eisyacht, gilt als ein Hindernis im Fahrwasser im Sinne dieses Paragraphen und des nachstehenden § 26. Das gleiche gilt für auf dem Eise befindliche Personen, offene Stellen, Spalten, unüberwindliche Eisanhäufungen, grössere Fischerlöcher etc.

Anmerkung. Da es schwer fällt, auf dem Eise Normen für den Begriff „Hindernisse“ aufzustellen, so soll die Wettfahrtleitung hier von Fall zu Fall entscheiden, nach Möglichkeit entsprechende Absteckungen auf der Bahn vornehmen, sowie diesbezügliche Mitteilungen an die Wettfahrtteilnehmer ergehen zu lassen.

§ 25 hebt § 24 nur insofern auf, als darin von der äusseren Eisyacht verlangt wird, dass sie der inneren Raum zu geben hat, sofern diese rechtzeitig eine Ueberlappung herbeigeführt hat, auch wenn sie im übrigen laut letzterem Paragraphen wegeberechtigt ist. In allen übrigen Punkten bleibt § 24 voll in Kraft.

Beispielsweise darf eine vorn liegende Eisyacht nur dann um eine Kursmarke oder ein Hindernis wenden, wenn sie hierbei von der hinter ihr liegenden Eisyacht freibleiben kann, genau so wie sie dies tun müsste, wenn sie ihre Wendung auf freier Bahn ausführen wollte, ohne dass eine Marke oder ein Hindernis vorhanden wäre.

Bei allen Protesten auf Grund dieses Paragraphen fällt die Beweislast dafür, dass die Ueberlappung früh genug erfolgt ist, auf die Eisyacht, die vorher achteraus gelegen hat.

§ 26. Verhalten bei Annäherung an ein Hindernis oder eine Kursmarke. (§ 32).

Wenn sich zwei mit gleichen Schoten beim Winde segelnde Eisyachten dem Ufer oder einem Hindernis auf dem Eise nähern, das die Lee-Eisyacht zu einer Kursänderung zwingt,

und wenn sie die Wendung nicht ausführen kann, ohne mit der Luv-Eisyacht zusammenzustossen, so soll die letztere auf ein entsprechendes Zeichen hin (seitliches Ausstrecken der Hand) oder auf Zuruf des Führers (§ 19) von der Lee-Eisyacht ihr sofort Raum zum Wenden geben. Die in solcher Weise Raum verlangende Eisyacht ist dann verpflichtet, selbst sofort zu wenden, sobald ihrem Zuruf entsprochen wird.

Wenn die Lee-Eisyacht durch Abfallen von dem Hindernis freihalten will, so muss sie der Luv-Eisyacht, wenn diese es wünscht, zum gleichen Zwecke Raum geben.

Wenn das Hindernis aber eine Kursmarke ist, so hat die Lee-Eisyacht nicht das Recht, die andere Eisyacht zum Wenden zu nötigen, wenn diese letztere die Kursmarke ohne zu wenden runden kann.

Obgleich nur in diesem Paragraphen ein entsprechendes Zeichen (seitliches Ausstrecken der Hand) oder Zuruf verlangt wird, so können doch auch noch andere Vorkommnisse eintreten, bei denen in Uebereinstimmung mit § 1 ein entsprechendes Zeichen oder ein Zuruf gemacht werden sollte, ehe eine Kursänderung erfolgt, die von der anderen Eisyacht nicht vorauszusehen war.

§ 27. Berühren oder falsches Runden der Kursmarken (§ 33).

Jede Eisyacht muss die Bahn einwandfrei absegeln und die einzelnen Marken, den Angaben der Segelvorschrift entsprechend, der Reihe nach runden; zur Rundung einer jeden Marke gehört es, dass sie in Verfolgung des Courses, den die Eisyachten von der vorherigen zur nächstliegenden Marke zurücklegt, an der vorgeschriebenen Seite liegen bleibt.

Eine Eisyacht, die beim Runden einer Marke mit ihr unklar kommt wird ausgeschlossen, es sei denn, dass auf ihren Protest hin festgestellt wird, dass sie widerrechtlich durch eine andere Eisyacht hierzu gezwungen worden ist; in diesem Falle ist die betreffende andere Eisyacht auszuschliessen. Diejenige Eisyacht, die mit der Kursmarke unklar kommt, muss je nach Lage des Falles entweder sofort die Wettfahrt aufgeben oder einen Protest einreichen.

Wenn Wettfahrten bei Nebel oder nachts gesegelt werden, so braucht das gegisste Besteck für sich allein nicht als Beweis dafür angesehen zu werden, dass eine Marke gerundet worden ist.

§ 28. Begriff der Kursmarken. (§ 34).

Jeder wesentliche oder gewöhnlich vorhandene Teil eines jeden als Kursmarke bezeichneten Gegenstandes gilt als Kursmarke im Sinne dieses und der beiden vorausgegangenen

Paragrafen, aber kein sonstiger Gegenstand, der sich nur zufällig oder vorübergehend an der Marke befindet.

Jede gerundete oder genomene Marke bleibt eine Kursmarke, bis die nächste genommen ist.

Als Kursmarken gelten ausschliesslich die in den Segelvorschriften besonders als solche angeführten Zeichen, und auch diese nur dann, wenn die vorhergehende Marke (falls vorhanden) schon gerundet bezw. genommen ist; andernfalls gilt die betreffende Marke als ein Hindernis im Fahrwasser.

§ 29. Unklarkommen wettsegelnder Eisyachten. (§ 35).

Wenn eine Eisyacht infolge Nichtbeachtung einer dieser Vorschriften mit einer anderen unklar kommt oder ein Unklarkommen anderer Eisyachten verschuldet, ist sie auszuschliessen.

§ 30. Festkommen. (§ 36).

Kommt eine Eisyacht im Eise oder sonst irgendwie fest, so darf dieselbe zum Freikommen nur ihre eigenen Geräte benutzen, sonst aber in keiner Weise fremde Hilfe in Anspruch nehmen. Benutztes Gerät muss wieder aufgenommen werden, bevor die Eisyacht die Wettfahrt fortsetzt.

§ 31. Fortbewegungsmittel. (§ 38).

Eine Eisyacht darf ausser mit Hilfe von Segeln noch durch Schieben fortbewegt werden, wobei Eissporen erlaubt sind. Schlittschuhe, Staken, Spieren oder sonstige Hilfsmittel dürfen zur Fortbewegung nicht benutzt werden, ausser zu dem in § 30 vorgesehenen Zwecke. Zum Schieben ist nur die Wettfahrtbesatzung berechtigt — fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen ist nicht gestattet.

§ 32. Unfälle; Mann über Bord. (§ 40.)

Einem in Gefahr geratenen Fahrzeug oder Menschen muss jede Eisyacht jeden möglichen Beistand leisten; sollte dadurch eine Eisyacht, die für den Unfall nicht verantwortlich ist, nach dem Dafürhalten der Wettfahrtleitung ihre Aussicht, einen Preis zu gewinnen, beeinträchtigt haben, so ist womöglich eine Wiederholung des Rennens zwischen dieser Eisyacht bezw. diesen Eisyachten und den Gewinnern der betreffenden Preise anzuordnen; ist dies unmöglich, so sollen die Rennen für ungültig erklärt und die Einsätze zurückgegeben werden. Eine Eisyacht, die, obwohl sie in der Lage wäre, Hilfe zu leisten, dies unterlässt, ist auszuschliessen. Eine Eisyacht, der ein Mann über Bord geht, muss entweder den Mann wieder an Bord nehmen, ehe sie das Rennen fortsetzt, oder es aufgeben.

§ 33. Beendigung eines Rennens. (§ 41).

Eine Eisyacht beendet das Rennen und wird in dem Augenblick gezeitet, in dem irgend ein Teil ihres Rumpfes oder ihrer Spieren sich in der Ziellinie befindet; jedoch bleibt sie den Wettsegelbestimmungen noch so lange unterworfen, als noch irgend ein Teil ihres Rumpfes oder ihrer Spieren sich in der Ziellinie befindet. Nach Beendigung des Rennens im obigen Sinne muss die Eisyacht etwaige besondere Bestimmungen über das Klarhalten der Ziellinie gemäss Vorschrift im Wettfahrtprogramm, noch weiter befolgen.

Eine Eisyacht, die die Ziellinie erreicht hat, unterliegt von dem Augenblick an, wo sie klar von der Ziellinie ist, den Segelvorschriften nicht mehr; es ist nicht erforderlich, dass eine Eisyacht ganz durch die Ziellinie geht; sie darf sich von ihr achteraus sacken lassen, und wenn ihr dies gelungen ist, unterliegt sie nur noch etwaigen, in den Segelvorschriften enthaltenen Sonderbestimmungen.

§ 34. Totes Rennen. (§ 41a).

Im Falle eines toten Rennens ist der Preis falls er aus Geld besteht, gleichmässig zu verteilen; besteht er aus einem Pokal oder einem anderen unteilbaren Gegenstand, so soll das Rennen möglichst noch einmal gesegelt werden; anderenfalls soll durch Münzwurf (Kopf oder Schrift) oder Kugelauslösung über die Zuerteilung des Preises entschieden werden.

§ 35. Risiko. (—)

Jede sich an einer Wettfahrt beteiligende Eisyacht segelt auf eigene Gefahr.

III. Teil. Proteste usw.

§ 36. Strafbestimmungen. (§ 42).

Eine Eisyacht, die irgendeine dieser Vorschriften, die für alle Eisyachten gelten, gleichviel ob sie in denselben oder in verschiedenen Rennen segeln, ausser Acht lässt oder übertritt, geht des Preises verlustig, den sie anderenfalls gewonnen haben würde.

Für die Erledigung von daraus erwachsenden Schadenersatzansprüchen sind, falls darüber von der Landesvertretung Sonderbestimmungen erlassen sind, diese massgebend.

Auch hat die Wettfahrtleitung das Recht für unvorsichtiges Segeln, namentlich in Bezug auf § 24 B eine Eisyacht auszuschliessen resp. gemäss § 45 zu verfahren.

§ 37. Haftpflicht. (—)

Der Eisyachtbesitzer haftet für einen durch fehlerhafte Führung der Eisyacht entstandenen Schaden ausschliesslich mit der Eisyacht, es sei denn, dass ihm eine böswillige Handlungsweise zur Last fällt.

§ 38. Proteste. (§ 43).

Jeder Wettfahrtteilnehmer kann gegen jeden anderen Wettfahrtteilnehmer protestieren. Sämtliche Proteste sind schriftlich einzureichen und müssen die angeblich verletzte Vorschrift oder Vorschriften angeben. Der Protest muss von dem Eigener oder seinem Vertreter unterschrieben und der Wettfahrtleitung eingereicht werden, gegebenen Falles unter Beifügung des vorgeschriebenen Protestgeldes. Ein schriftlich eingereichter Protest darf nicht zurückgezogen werden, sondern muss vom Wettfahrtausschuss entschieden werden. a) Ein Protest wegen einer im Laufe des Rennens vorgekommenen Verletzung der Vorschriften muss bei der ersten passenden Gelegenheit der Wettfahrtleitung kundgegeben werden, es sei denn, dass der betr. Wettfahrtteilnehmer die seinen Protest rechtfertigenden Tatsachen erst nachträglich erfahren hat. Die Nichtbeachtung dieser Bestimmung nimmt der betreffenden Eisyacht das Recht, den Vorfall zur Kenntnis der Wettfahrtleitung gem. § 39 zu bringen. Proteste sind, sofern das Wettfahrtprogramm nichts anderes bestimmt, innerhalb von 1 Stunde nach dem Zieldurchgang der protestierenden Eisyacht einzureichen, oder bei ihrer Ankunft auf dem Liegeplatz, wenn sie die Ziellinie nicht durchsegelt haben sollte. Die Wettfahrtleitung soll indes das Recht haben, diese Protestfrist zu verlängern, falls guter und ausreichender Grund hierfür vorliegt. b) Ein Protest, der sich auf die wie immer begründete Ungültigkeit des Bauscheins oder Messbriefs stützt, ist der Wettfahrtleitung einzureichen. Diese unterbreitet, falls sie es für angezeigt hält, die Angelegenheit der Landesvertretung, die ihrerseits Fragen über Messbriefe endgültig entscheidet, jedoch kann Berufung über Auslegung der Vermessungsbestimmungen beim Technischen Ausschuss der E.E.U. eingereicht werden.

§ 39. Ausschliessung ohne Protest. (§ 44).

Sollte die Wettfahrtleitung genügend Grund zu der Vermutung haben, dass ein Teilnehmer einer Wettfahrt in irgendeiner Weise die Wettsegelbestimmungen übertreten hat, so muss sie aus eigenem Antriebe in Uebereinstimmung mit § 40 verfahren, als wenn ein Protest erhoben worden wäre.

§ 40. Protestentscheidungen. (§ 45).

Vor der Entscheidung eines Protestes hat die Wettfahrtleitung die Partei, gegen die protestiert wurde, zu benachrichtigen und diejenigen Zeugen zu vernehmen sowie sonstige in Frage kommende Erhebungen anzustellen, die ihr nötig erscheinen oder etwa durch die von der Landesvertretung erlassenen Bestimmungen vorgeschrieben sind.

Die Entscheidungsgründe sind den Parteien schriftlich bekanntzugeben.

§ 41. Berufungen. (§ 46).

Vorbehaltlich etwaiger von der Landesvertretung erlassener Sonderbestimmungen ist ein von einer Wettfahrtleitung entschiedener Protest der Landesvertretung zur Ueberprüfung vorzulegen:

a) wenn die Wettfahrtleitung dies aus eigenem Ermessen für angezeigt erachtet,

b) wenn eine der beteiligten Parteien dies wegen einer Frage über die Auslegung oder Anwendung dieser Wettsegelbestimmungen innerhalb 4 Wochen nach Empfang der Entscheidung der Wettfahrtleitung mittels Berufung beantragt.

In letzterem Falle b ist bei Einlegung der Berufung eine von der Landesvertretung etwa vorgeschriebene Summe von der berufenden Partei zu hinterlegen; diese verfällt zugunsten der Kasse der Landesvertretung, falls der Berufung nicht stattgegeben wird.

Die Entscheidung der Landesvertretung ist endgültig.

Berufungen, welche sich auf die Ausregelung von Europa-meisterschaften, Länderwettkämpfen und Wettfahrten ähnlichen Charakters beziehen, sind direkt an den Technischen Ausschuss der E.E.U. zu richten.

§ 42. Berufungs-Urkunden. (§ 47).

Bei Berufung an die Landesvertretung, resp. an den Technischen Ausschuss der E.E.U., sind, soweit in Frage kommend, folgende Unterlagen einzureichen:

1. Eine Abschrift des Protestes und alle anderen schriftlichen Darstellungen, die von den Parteien beigebracht sind,
2. eine Zeichnung, welche enthält
 - a) die Bahn,
 - b) die Richtung und Stärke des Windes,
 - c) die Stellungen und Kurse der wettsegelnden Eisyachten, die bei dem Protest in Frage kommen,
3. eine Abschrift der Wettfahrtausschreibung und der den Eisyachten übergebenen Segelvorschriften,

4. die Stellungnahme der Wettfahrtleitung hierzu nebst ihrer Entscheidung.

§ 43. Kosten des Protestes. (§ 48).

Die mit einem Protest über die Vermessung oder die Klassifikation verbundenen Gebühren und Kosten müssen von der unterliegenden Partei getragen werden. Die durch einen anderweitigen Protest entstehenden Kosten kann der Wettfahrt-ausschuss der unterliegenden Partei auferlegen, welche dagegen Berufung bei der Landesvertretung einlegen darf.

§ 44. Befangenheit der Richter. (§ 49).

Die Mitglieder einer Wettfahrtleitung oder der Landesvertretung oder des Technischen Ausschusses der E.E.U. dürfen an der Beratung oder Entscheidung einer Frage nicht teilnehmen, die sie in irgendeiner Hinsicht selbst berührt.

§ 45. Strafen für grobe Verletzungen der Wettsegelbestimmungen. (§ 50).

Sollte dem Eigner einer Eisyacht, seinem Vertreter oder einem Amateur-Steuermann eine grobe Verletzung oder Uebertretung einer dieser Segelvorschriften nachgewiesen werden, so kann dieser Eigner, Vertreter oder Amateursteuermann von der Landesvertretung auf eine ihr angemessen erscheinende Zeit von der Teilnahme als Steuermann oder verantwortliches Klubmitglied an Bord einer Eisyacht für alle im Wirkungsbereich dieser Landesvertretung abzuhaltenden Wettfahrten ausgeschlossen werden. Auch kann ihm der Führerschein auf Antrag des Wettfahrtausschusses von der Landesvertretung entzogen werden.

Sollte eine grobe Verletzung dieser Vorschriften durch einen bezahlten Mann erwiesen sein, so kann dieser von der Landesvertretung für eine ihr angemessen erscheinende Zeit vom Segeln in allen nach diesen Wettsegelbestimmungen abzuhaltenden Wettfahrten ausgeschlossen werden. Jede auf Grund dieses Paragraphen verhängte Strafe ist allen anderen Landesvertretungen mitzuteilen.

Die Vermessungsbestimmungen der E. E. U.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Die Vermessung hat in Metern zu erfolgen, wobei alle Dezimalen hinter der 3-ten Stelle unberücksichtigt bleiben. Alle Masse müssen zweimal, und falls sich irgendeine wesentliche Abweichung ergibt, ein drittes Mal genommen werden.

2. Messgeräte.

Alle Messungen müssen mit einem Stahlbandmass oder mit Messlatten vorgenommen werden (bei Messungen von weniger als 1 m. darf aber auch ein gewöhnliches Metermass benutzt werden).

3. Vermessungsbücher

Die Aufmasse müssen in ein Vermessungsbuch eingetragen werden.

4. Zweifelhafte Fälle.

In zweifelhaften Fällen inbezug auf Anwendung der Vermessungs- und Baubestimmungen hat der Vermesser seiner Landesvertretung Bericht zu erstatten, welche sich in der Angelegenheit an den Technischen Ausschuss der E.E.U. um Stellungnahme wendet. Bis zum Entscheid des Technischen Ausschusses ist die Vermessung als unvollständig anzusehen.

5. Messbriefe.

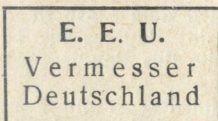
- a) Messbriefe haben eine Gültigkeit von 3 Jahren, gerechnet vom Datum der Vermessung.
- b) Falls am Fahrzeug oder der Takelage irgend welche Veränderungen vorgenommen werden, muss eine Neuvermessung beantragt werden und verliert der alte Messbrief seine Gültigkeit.
- c) Der Messbrief muss folgende Angaben enthalten: Name des Fahrzeuges, Takelung, Eigner, Club, Heimathafen, Konstruktor, Erbauer, Erbauungsjahr, Bauort, Vermesser, Ort und Datum der Vermessung, Klasse, Rennnummer und Unterscheidungszeichen, Segelskizze mit eingetragenen Massen, Tabelle der vermessenen und errechneten Masse, enthaltend Abmessungen der Segelfläche, Länge über Alles, Länge Mitte Ruderstock — Mitte Läuferplanke, lichter Kufenabstand, Spieren-

breite, Vermerk über Anzahl der vermessenen und abgestempelten Segel.

6. Stempeln der Segel.

Sämtliche vermessenen Segel müssen in der Schothornecke mit dem Stempel des Vermessers einer Landesvertretung versehen werden.

Der Stempel ist 8 cm breit und sieht beispielsweise für Deutschland folgendermassen aus:



6. Persönliche Behinderung des Vermessers.

Die Vermesser der einzelnen Landesvertretungen dürfen nicht vermessen:

- Fahrzeuge, die sie selbst entworfen oder gebaut haben oder an deren Bau oder Veränderung sie in irgend einer Weise beteiligt gewesen sind.
 - Fahrzeuge, die von Firmen erbaut sind, an denen sie ein geschäftliches Interesse haben.
 - Fahrzeuge, deren Eigner oder Miteigner sie selbst sind.
- Falls nötig, wird in solchen Fällen ein besonderer Vermesser für den Sonderfall von der Landesvertretung ernannt.

B. Die Vermessung der Segelfläche.

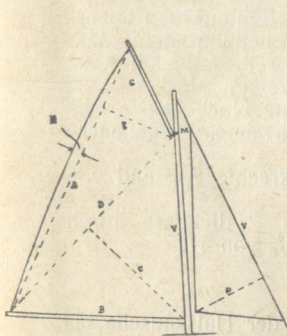


Fig. 1.

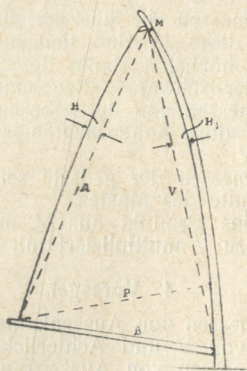


Fig. 2.

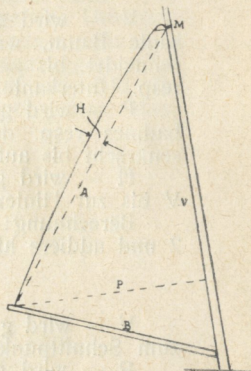


Fig. 3.

1. Gaffelsegel.

A — wird gemessen von der Oberkante Nock des Grossbaumes bis zur Unterkante des Gaffelnock resp. den dort angebrachten schwarzen Segelmarken.

E — senkrecht auf A, gemessen bis zur Unterkante einer schwarzen Segelmarke M am Mast, über welche Marke die Kausche des Klauhornes nicht gehisst werden darf.

D — von der Oberkante des Baumes am unteren Ende von A bis zur Marke M am Mast.

C — senkrecht nach dem Mast zu gemessen vom Schnittpunkt der Oberkante des Baumes bis Hinterkante Mast oder, falls unter der Oberseite des Baumes gelegen bis zur Kausche des Halshornes.

Berechnung: multipliziere A mit E und D mit C. Addiere die beiden Produkte und dividiere durch 2.

2. Gaffellooses Segel an geradem Mast.

V — Länge am Mast wird gemessen an der Hinterkante des Mastes von Oberkante Baum, wo diese in der tiefsten Stellung den Mast schneidet, bis zum höchsten Punkt des Scheibgatts am Mast resp. Unterkante der schwarzen Segelmarke am Top.

P — wird gemessen von der Oberkante Nock des Grossbaumes resp. der dort angebrachten schwarzen Segelmarke senkrecht zum Mast bis zu dessen Achterkante.

Berechnung: das Produkt aus V mit P dividiere durch 2.

3. Gaffellooses Segel an gebogenem Mast.

V — wird gemessen die kürzeste Entfernung von Oberkante Baum, wo diese in der tiefsten Stellung den Mast schneidet, bis zum höchsten Punkt des Scheibgatts am Mast resp. Unterkante der schwarzen Segelmarke am Nock.

P — wird gemessen von der Oberkante Nock des Grossbaumes resp. der dort angebrachten schwarzen Segelmarke senkrecht bis auf V.

H — wird gemessen der grösste senkrechte Abstand von V bis zur Hinterkante des Mastes.

Berechnung: das Produkt aus V mit P dividiere durch 2 und addiere hierzu V multipliziert mit $\frac{2}{3}$ von H.

4. Vorsegel.

V — wird gemessen von Aussenkante der Halskausche bis zum Schnittpunkt von V und Achterlick.

P — wird gemessen von Aussenkante der Schothornkausche bis auf die Vorderkante des Vorlick.

Berechnung: das Produkt aus V mit P dividiere durch 2.

5. Starre und halbstarre Segel.

Bei der Vermessung starrer und halbstarrer Segel gilt als massgebend die grösste Projektion derselben auf eine Fläche.

C. Zusatzbestimmungen.

a) Nichtrunde Spieren.

Nichtrunde Spieren dürfen in keinem Ausmass die für die betreffenden Klassen vorgesehene Maximalbreite überschreiten,

Wenn der Querschnitt irgend einer Spiere, einschliesslich der Gleitschiene in einer Richtung grösser ist, als in einer anderen, so soll der Unterschied bei der Berechnung der Segelfläche mit berücksichtigt werden, indem er zu dem entsprechenden Segelmass hinzugefügt wird.

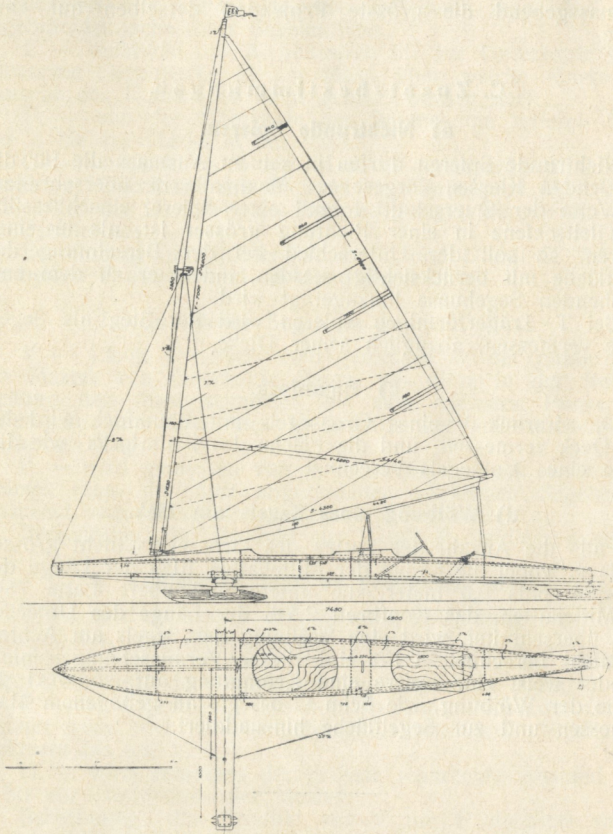
Bei T-Trägerförmigen Spieren wird der Steg als Segelfläche vermessen, abzüglich seiner Dicke.

c) Baumfock.

Das Vorlick V eines Grossegels mit Baumfock wird bis zum Deck vermessen, und die Fläche des Baumfocks wie diejenige eines Vorsegels berechnet.

d) Wölbung eines Segels am Liek.

Falls die Anzahl der Latten des Grossegels nicht grösser ist als 4, wobei die Länge der Mittellatten 10% der Länge des Unterliek plus 0,6 meter, die untere und obere Latte 75% der Mittellatten, das Kopfbrett 2,5% der Länge des Unterliek nicht überschreitet, wird eine Wölbung des Segels am Achterliek nicht berechnet. Trifft eine dieser Voraussetzungen nicht zu oder weist eine Spiere eine Krümmung auf, so wird die Fläche der Wölbung, wie beim Grossegel an gebogenem Mast vermessen und zur Segelfläche hinzuaddiert.



Riss der Eintyp-Eisyacht der E. E. U.

W. Lampe & Co. 16636