

Rigaer Yacht-Club.

---

# Schifffahrts-Regeln.

---

Bestätigt vom Comité

im Februar 1896.

---


Riga.

Druck von W. F. Häcker.  
1896.

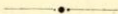
ESTICA

A5864

Rigaer Yacht-Club.




# Schiffahrts-Regeln.



Bestätigt vom Comité

im Februar 1896.



Riga.

Druck von W. F. Häcker.

1896.

Дозволено цензурою. Рига, 9 Апрелья 1896 года.



6237

## Inhalts-Verzeichniss.

---

I. Kapitel.	Einzel-Segeln und Segeln im Geschwader . . . . .	1.
II.	„ Flaggen . . . . .	5.
III.	„ Salutiren . . . . .	12.
IV.	„ Wettsegelbestimmungen . . . . .	19.
V.	„ Vermessungsbestimmungen . . . . .	30.
VI.	„ Vergütung bei offenen Wettfahrten . . . . .	40.
VII.	„ Verordnungen zur Verhütung des Zusammen- stosses der Schiffe auf See . . . . .	45.
VIII.	„ Noth- und Lotsen-Signalordnung . . . . .	55.
IX.	„ Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss . . . . .	57.
I. Anhang.	Ergänzung zum III. Kapitel . . . . .	58.
II.	„ Tabelle der Vergütungs-Koeffizienten . . . . .	61.

---

## I. Kapitel.

### Einzel-Segeln und Segeln im Geschwader.

---

#### § 1.

Das Segeln der bei dem Rigaer Yacht-Club registrierten Fahrzeuge kann ein für jedes Fahrzeug gesondertes, oder ein Geschwader-Segeln sein, welches aus mehreren, jedoch nicht weniger als aus drei Fahrzeugen zu bestehen hat.

#### § 2.

Bei gesondertem Segeln ordnet der Leiter des Fahrzeuges oder der Befehlshaber alle Bewegungen desselben an und ist Jeder an Bord seinem Commando untergeordnet. Der Befehlshaber ist verantwortlich für die Gefährlosigkeit der Fahrt, die Sicherheit der Mannschaft und des Fahrzeuges, die Ordnung an Bord, und im Allgemeinen für Alles, was auf seinem Fahrzeuge vorgeht. Wenn in Folge unrichtigen Manövrrens ein zum Yacht-Club gehöriges Fahrzeug einem anderen Fahrzeuge Havarie verursacht, so fällt die Verantwortung dafür auf den Befehlshaber; war das andere Fahrzeug schuld an dem zugefügten Schaden, so fällt die Verantwortung auf den Vertreter dieses Fahrzeuges.

#### § 3.

Beim Geschwader-Segeln wird die Ausübung des Oberbefehls dem Commodore oder Vice-Commodore, oder in deren Abwesenheit

einem der Befehlshaber der Fahrzeuge nach eigener Wahl aus ihrer Mitte anvertraut. Auf dem Fahrzeuge, auf welchem der Befehlshaber des Geschwaders sich befindet, wird der seiner Charge entsprechende Breitwimpel oder der Clubstander aufgeheisst. Die übrigen Fahrzeuge führen ausser der Clubflagge nur die Unterscheidungsflagge. In diesem Falle giebt nur das die Flagge des Escadrechefs führende Fahrzeug Signale, die von den Befehlshabern der übrigen Fahrzeuge unbedingt erfüllt werden müssen. Ausnahmen hiervon sind in den §§ 6 und 8 erwähnt.

#### § 4.

Der Befehlshaber des Geschwaders oder Flaggmann ordnet die Bewegungen des gesamten Geschwaders an und verantwortet für die Gefahrlosigkeit des Manöverplans. Alle übrigen Pflichten, sowie die Verantwortung für jedes einzelne Fahrzeug, ruhen auf dem betreffenden Befehlshaber des einzelnen Fahrzeugs.

#### § 5.

Nach Lichtung des Ankers stellt der Flaggmann, sobald der Raum und die Verhältnisse es gestatten, das Geschwader in die gehörige Ordnung. Dieses wiederholt er alle Mal, sobald die Ordnung der Fahrzeuge durch Veränderung der Windrichtung, durch einen Windstoss, einen Sturm, oder aber aus anderen Gründen gestört ist. Beim Manövriren haben die Befehlshaber auf Einhaltung der vom Flaggmann bestimmten Ordnung und auf seine Befehle zu achten, und müssen zu dem Zwecke den Gang ihrer Fahrzeuge verringern oder beschleunigen.

#### § 6.

Während der Fahrt darf Niemand den vom Flaggmann bestimmten Kurs ändern, mit Aus-

nahme der Fälle, wo derselbe gefahrbringend sein könnte, z. B. beim Zusammenstoss mit anderen Fahrzeugen, oder wenn plötzlich ein Stein oder eine Untiefe sich zeigt. In solchen Fällen hat der Befehlshaber des zunächst im Bereiche der Gefahr befindlichen Fahrzeuges den Flaggmann mittelst Signals hiervon in Kenntniss zu setzen, wobei er selbst die zur Verhütung der Gefahr nöthigen Maassregeln ergreift. Ueberhaupt müssen alle Befehlshaber im Falle irgend eines Unglückes oder einer Havarie, oder einer Schwierigkeit, das Fahrzeug zu manövriren, den Flaggmann hiervon sofort durch Signale in Kenntniss setzen; der Befehlshaber ergreift dann seinerseits alle von ihm abhängenden Maassregeln, um dem in Gefahr befindlichen Fahrzeuge Hilfe zu leisten.

### § 7.

Bei den Fahrten richtet der Flaggmann die Schnelligkeit des Laufes seines Fahrzeuges nach dem schwächsten Segler des Geschwaders, wobei beobachtet werden muss, dass die Fahrzeuge auf keinen Fall von dem Geschwader sich trennen. Falls Solches geschieht, wird der Ort des Zusammentreffens designirt.

### § 8.

Sollte ein Commandeur hierzu triftige Gründe haben, so kann er aus der Segelordnung des Geschwaders ausscheiden, indem er hierüber dem Flaggmann signalisirt.

### § 9.

Beim Segeln eines Geschwaders, welches aus einer grösseren Anzahl von Fahrzeugen besteht, theilt der Flaggmann dieselben behufs besserer Leitung in Abtheilungen, deren jede unter das Commando eines aus der Zahl der

Befehlshaber des Geschwaders ernannten Commandeurs gestellt wird. Auf dem Fahrzeuge dieses Befehlshabers wird der seiner Charge entsprechende Breitwimpel oder der Clubstander aufgeheisst, und in diesem Falle heisst er „jüngerer Flaggmann.“

#### § 10.

Der jüngere Flaggmann ist dem commandirenden älteren Flaggmann des Geschwaders vollständig unterstellt und hat alle von demselben gegebenen allgemeinen Signale zu wiederholen. Wenn aber hierdurch irgend welche getrennte Handlung der ihm anvertrauten Abtheilung erforderlich ist, so heisst er, statt das Signal zu wiederholen, das zu vollziehende Signal.

#### § 11.

Während der Fahrt hat der jüngere Flaggmann darauf zu achten, dass die ihm anvertraute Abtheilung fortwährend die ihr bestimmte Stellung einnimmt und dass alle Manöver pünktlich erfüllt werden. Aus dem Grunde muss er, sobald er eine Unordnung in der Manövrirung eines seiner Fahrzeuge bemerkt, eine diesbezügliche Bemerkung vermittelst eines Signals machen.

#### § 12.

Der Chef des Geschwaders oder der Flaggmann kann sich einen Gehilfen behufs Leitung des Geschwaders wählen. Der Flaggmansgehilfe empfängt die das Geschwader betreffenden Befehle direct vom Flaggmann und übergiebt dieselben mündlich oder schriftlich weiter.

## II. Kapitel.

## F l a g g e n.

## § 13.

Die Fahrzeuge des Rigaer Yacht-Club führen:

A. eine Clubflagge, weiss mit aufrechtstehendem blauen Kreuz und dem vollständigen Wappen Riga's (im Fond) über dem Querbalken.

**Clubflagge.**

Die Admiralsflagge des Rigaer Yacht-Club ist die Clubflagge.

Diese Flagge an der Stenge geheisst, bedeutet:

- 1) die Anwesenheit eines Gliedes der Kaiserlichen Familie;
- 2) an der unteren Seite mit einem hinzugefügten blauen Streifen versehen — die Anwesenheit eines Ehrenmitgliedes des Yacht-Club;
- 3) an der unteren Seite mit einem rothen hinzugefügten Streifen versehen — die Anwesenheit des Comité oder der Wettfahrten-Commission des Club;
- 4) auf Dampf-Yachten, die keinen Mast besitzen, und auf Ruderfahrzeugen werden die obengenannten Flaggen am Flaggenstock auf dem Bug gesetzt.

B. den Clubstander, dreieckig, weiss mit aufrechtstehendem blauen Kreuz und dem vollständigen Wappen Riga's (im Fond) über dem Querbalken.

**Clubstander.**

Der Clubstander signalisirt die Anwesenheit des Yacht-Besitzers, und wird daher, sobald derselbe die Yacht verlassen hat, sofort gestrichen. Auf Dampf-Yachten ohne Mast und

auf Ruderfahrzeugen wird der Clubstander am Flaggenstock auf dem Bug geheisst. (Ausnahmen für ausländische Häfen cf. §§ 64 und 65.)

**Breitwimpel.**

C. die Breitwimpel des Commodore und Vice-Commodore, gleich dem Clubstander, jedoch mit zwei weissen Zungen, wobei dem Breitwimpel des Vice-Commodore ein breiter blauer Streifen in der ganzen Länge des Wimpels unten hinzugefügt wird.

**Rennflagge.**

D. die Renn- oder Unterscheidungsflagge (ПОЗЫВНЫЙ ВЫМПЕЛЬ).

## § 14.

**Heissen der Clubflagge.**

Die Flaggen des Club dürfen nur auf Fahrzeugen des Club oder auf dem Flaggenmast des Clubhafens geheisst werden. Das Heissen der Flagge am Flaggenmast bei Eröffnung und das Senken bei Schluss der Navigation geschieht auf Befehl des Commodore oder in dessen Abwesenheit des Vice-Commodore.

## § 15.

**Art des Heissens.**

Das Heissen der Clubflagge geschieht vor Anker vom 1. Mai bis 1. October um 8 Uhr Morgens, in den anderen Monaten um 9 Uhr Morgens; das Niederholen bei Sonnenuntergang. Liegt man mit Kriegsschiffen oder mit Yachten zusammen, die von Flaggofficieren befehligt werden, so richtet man sich nach diesen. Unter Segel wehen Flagge und Stander stets. Bei schlechtem Wetter oder Nachts kann man sie entfernen; wenn aber in dieser Zeit ein anderes Fahrzeug entgegenkommt, das seine Flagge führt, so muss die Yacht ihre Flagge sofort heissen, und sie so lange führen, bis man sie auf dem anderen Fahrzeuge gut gesehen hat; dann kann die Flagge wieder gesenkt werden.

## § 16.

Die Clubflagge wird unter Segel stets an der Gaffel oder bei Yawls an der Raa, oder Gaffel des Besanmastes, bei Dampfern an der Gaffel oder am geneigten Flaggstock im Heck geführt; bei Ruderfahrzeugen stets am geneigten Flaggstock im Heck; der Clubstander im Topp oder am Stock über dem Topp. In letzterem Falle heisst man die Flagge senkrecht dicht über dem Flaggenknopf. Vor Anker weht die Flagge des Club am geneigten Flaggstock im Heck, bei Yawls vom Besanmaste.

**Führen der Clubflagge und des Clubstanders.**

## § 17.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis 8 Uhr, bezw. 9 Uhr Morgens, muss die Clubflagge geheisst werden:

**Heissen der Clubflagge nach Sonnenuntergang.**

- 1) beim Verlassen der Rhede, wenn sich dort eine Festung oder ein Fahrzeug unter Flagge befindet. Nach Entfernung von der Rhede kann die Flagge gesenkt werden;
- 2) bei Ankunft auf der Rhede, unter denselben Umständen. Die Flagge wird gesenkt, sobald die Yacht zu Anker gegangen;
- 3) auf der Rhede liegend, wenn ein anderes Fahrzeug unter Flagge die Rhede passirt. Die Flagge wird gesenkt, sobald das Fahrzeug zu Anker gegangen ist, oder sich entfernt hat.

## § 18.

Die Clubflagge wird geheisst oder gestrichen:

- 1) im Geschwader, nach dem Fahrzeuge des Flaggmanns sich richtend;
- 2) auf der Rhede, nach dem vornehmeren Fahrzeuge sich richtend;
- 3) auf der Einzelfahrt, auf persönlichen Befehl des Commandeurs.

**Heissen der Clubflagge im Geschwader etc.**

## § 19.

**Salutiren  
beim Heissen  
und Senken.** Beim Heissen und Senken der Flagge salutiren alle Mann, die sich auf Deck befinden.

## § 20.

**Heissen der  
Admirals-  
flagge, Breit-  
wimpel etc.** Die Admiralsflagge, der Breitwimpel und die Stengenflaggen werden geheisst und gesenkt auf persönlichen Befehl der Personen, welche zur Führung der Flaggen berechtigt sind.

## § 21.

**Berechtigung  
zur Führung  
der Club-  
flagge.** Zur Führung der Clubflagge berechtigt ist, ausser dem Eigner der Yacht, sowohl jedes active Mitglied des Club, als auch der Commandeur oder Schiffer.

## § 22.

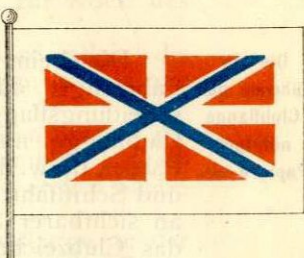
**Berechtigung  
zur Führung  
des Club-  
standers.** Zur Führung des Clubstanders ist, ausser dem Eigner der Yacht, berechtigt jedes active Mitglied, wenn ihm die Yacht vom Eigner zur Verfügung gestellt und vom Hauptstabe des Marine-Ministeriums, resp. Port-Commandeurs, auf seinen Namen ein besonderer Schein für die Fahrt ertheilt worden ist.

## § 23.

**Führung des  
Clubstanders  
in fremden  
Häfen.** Eine Yacht, welche bei mehreren Club eingetragen ist, führt im Heimathshafen den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des dortigen ältesten Vereins, dem der Besitzer angehört. Soll einem Club bei Festlichkeiten eine besondere Ehrenbezeugung erwiesen werden, so heissen die ihm angehörenden Yachten sowohl im heimischen, als auch im fremden Hafen dessen Stander. Vertritt eine Yacht im fremden Hafen in besonderer Veranlassung einen bestimmten Club, so hat sie dessen Stander zu führen.

## § 24.

Die Lotsenflagge, d. i. die Gösch, umgeben **Lotsenflagge.**  
 von einem weissen Rande, wird an der sichtbarsten Stelle geheisst, um den Lotsen herbeizurufen, nach Umständen unter Abfeuern eines Geschützes, um die Aufmerksamkeit des Lotsen zu erwecken. Diese Flagge weht so lange, bis der Lotse an Bord gekommen ist.



Das internationale Flaggen-signal P. T. hat dieselbe Bedeutung.

## § 25.

Ausser den obengenannten Flaggen muss **Unterscheidungsflagge.**  
 jede Yacht ihre eigene — in das Yachtregister des Club eingetragene — Renn- oder Unterscheidungsflagge (ПОЗЫВНИЙ ВЫМПЕЛЬ), wie weiter angegeben wird, führen.

## § 26.

Die Renn- oder Unterscheidungsflagge wird **Heissen der Unterscheidungsflagge.**  
 bei Eröffnung der Navigation, wie der Clubstander im Topp der Yacht, geheisst und ist beständig zu führen; im Hafen, wie auf der Rhede und unter Segel, bei gutem und schlechtem Wetter, und wird erst bei Schluss der Navigation gestrichen.

Diese Flagge ist nur dann zu streichen, wenn eine andere Stengenflagge vorgeschrieben ist.

## § 27.

Wenn der Besitzer der Yacht, oder dasjenige Mitglied des Club, welchem die Yacht zur Fahrt zur Verfügung gestellt wurde, sich nicht an Bord befindet und in einen russischen Hafen mit einem Commandeur oder Schiffer zurückkehrt, so darf die Yacht nicht den Club- **Führen der Unterscheidungsflagge.**

stander, sondern muss ihre Renn- oder Unterscheidungsflagge führen.

### § 28.

Die zur  
Führung der  
Clubflagge  
nöthigen  
Papiere etc.

Die beim Rigaer Yacht-Club registrirten Fahrzeuge dürfen die Renn- oder Unterscheidungsflagge, den Clubstander und die Clubflagge nur dann führen, wenn sie das Patent, bezw. den Erlaubnisschein, die Statuten und Schifffahrtsregeln an Bord haben; müssen an sichtbarer Stelle zu beiden Seiten des Bug das Clubzeichen, den Namen und, sobald erforderlich, die vorgeschriebenen Lichter führen und die für sie festgesetzten Rettungsapparate stets klar an Bord haben.

### § 29.

Seegehende  
Yachten.

Die seegehenden Yachten müssen ausserdem den für Seefahrten vorgeschriebenen Schein, bezw. den Auslandschein, nebst den Pässen, die erforderlichen nautischen Apparate, das internationale Signalbuch mit den dazu gehörenden Flaggen an Bord haben; müssen das Schiffsjournal führen und erforderlichen Falls den Quarantaineschein besitzen.

### § 30.

Verlust der  
Rechte zur  
Führung der  
Clubflagge.

Wenn eine Yacht des Club einer Person, welche nicht zu den Mitgliedern des Rigaer Yacht-Club zählt, zeitweilig vermietet oder unentgeltlich überlassen wird, so verliert sie für diese Zeit die Rechte, die die Fahrzeuge des Club geniessen, und darf weder die Zeichen, noch die Flaggen des Club führen.

### § 31.

Flaggengala.

Vor Anker flaggen die Yachten bei festlichen Gelegenheiten über die Toppen. Zum Ausflaggen werden ausschliesslich die Signal-

flaggen in der Weise verwendet, dass sie in gleichen Abständen von der Nock des Klüverbaums über das Stengegut bis zur Nock des Grossbaums ausgeholt werden.

Unter den Klüverbaum wird allein die Renn- oder Unterscheidungsflagge gesetzt, die Clubflagge wie in § 16.

Soll die Flagge eines fremden Staates geehrt werden, so wird dieselbe unter Flaggen-gala neben dem Clubstander, der stehen bleibt, geheisst.

Unter Segel wehen die Clubflagge an der Gaffel, der Clubstander im Topp, die Rennflagge und Signalflaggen an den Wanten.

### § 32.

Dampfer haben in Fahrt dieselbe Flaggen-gala, wie vor Anker. **Flaggen-gala für Dampfer.**

Besitzt eine Yacht zur Flaggen-gala nicht genügend Signalflaggen, so wird die Clubflagge des Yacht-Club an der Stenge geheisst.

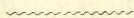
### § 33.

Als Nothflagge wird die Clubflagge, oder wenn dieselbe über Bord gegangen ist, eine beliebige andere Flagge in's Want gebunden. **Nothflagge.**

### § 34.

Als Zeichen der Trauer wird die Clubflagge halbstocks und die Stengenflagge in der Höhe der Saling gesetzt. **Trauer.**

Nur vor Anker wird getrauert. Die Trauer dauert bis zur Beendigung der Beisetzung.



## III. Kapitel.

**Salutiren.**

## § 35.

**Salutiren.**

Man salutirt ruderdnd: durch Erheben der Riemen, ohne dass die Ruderer die Mützen abnehmen; segelnd oder unter Dampf: durch Aufstellung der Mannschaft an dem Bord, an welchem das zu begrüßende Schiff vorbeigeht. Hierbei legt der Führer des Fahrzeugs die Hand an die Mütze, die Mannschaft aber und die Passagiere nehmen die Mütze ab.

## § 36.

**Salutiren  
div. Flaggen.**

Die Club-Fahrzeuge salutiren:

- 1) der Standarte und dem Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers;
- 2) den Flaggen und Breitwimpeln der Glieder der Kaiserlichen Familie;
- 3) den Admirals-Flaggen aller Nationen und aller Yacht-Club;
- 4) den Breitwimpeln des Commodore und des Vice-Commodore der Yacht-Club aller Nationen.

## § 37.

**Salute für die  
Standarte des  
Kaisers etc.**

Unter Segel salutirt man der Standarte Ihrer Kaiserlichen Hoheiten durch Niederholen der Club- und Stengenflaggen auf halber Höhe so lange, bis der Gruss erwidert wird; Kriegsflaggen durch Senken der Clubflagge allein; allen anderen Flaggen durch dreimaliges Dippen der Clubflagge auf halber Höhe.

## § 38.

**Passiren von  
Geschwader-  
und Clubfahr-  
zeugen.**

Beim Passiren eines Marine- oder Yacht-Geschwaders wird nur der vornehmsten Flagge salutirt, und nur diese erwidert.

Von Yachten desselben Club salutirt die Yacht zuerst, deren Eigener kürzere Zeit Mitglied des Club ist; von fremden Yachten die kleinere Yacht zuerst.

Man salutirt nicht: bei Gegenwart einer höheren Flagge der niedrigeren und nicht am Tage der Club-Wettfahrten.

### § 39.

Jede Yacht kann mit Kanonenschüssen salutiren; sie kann auch russische Flaggmänner ihrem Range nach in russischen Gewässern mit Salutschüssen begrüßen, aber im Auslande darf sie nicht Salutschüsse abgeben, es sei denn, dass sie vorher mit dem Begegneten Salutschüsse verabredet hat.

**Salutiren durch Kanonenschüsse.**

### § 40.

Yachten, welche nicht mindestens 4 Geschütze kleineren Kalibers, ungerechnet die Schnellfeuergeschütze, an Bord haben, dürfen keine Salutschüsse abgeben. (Siehe Anhang.)

**Anzahl der Geschütze.**

### § 41.

Falls aber ein fremdländisches Schiff die Yacht in ausländischen Gewässern zuerst mit Salutschüssen begrüßen sollte, so muss unbedingt, wenn die Yacht Kanonen an Bord hat, mit Kanonenschüssen geantwortet werden; hat sie aber keine Kanonen, so stellt sich die Mannschaft an Bord auf und ruft 3 Mal Hurrah, und wenn eine Antwort vom anderen Fahrzeug erfolgt, so ruft sie noch ein Mal Hurrah.

**Salute in ausländischen Gewässern.**

### § 42.

Wenn Seine Majestät der Kaiser oder die Kaiserin an einer vor Anker liegenden Yacht unter seiner Standarte vorüberfährt, so hat sich sämtliche Mannschaft an Bord aufzustellen, die Mütze abzunehmen und 6 Mal Hurrah zu

**Salute beim Passiren des Kaisers.**

rufen. Wenn eine Antwort erfolgt, so hat man darauf noch 3 Mal Hurrah zu rufen.

### § 43.

**Salute bei Gliedern der Kaiserlichen Familie.** Wenn ein Glied der Kaiserlichen Familie unter seiner Flagge an der Yacht vorbeifährt, so grüsst man wie in § 42, nur mit dem Unterschiede, dass man dem Thronfolger 5 Mal, dem Grossfürsten 4 Mal Hurrah ruft; auf eine etwa erfolgte Antwort ruft man noch 2 Mal Hurrah.

### § 44.

**Salute beim Besuch eines Gliedes der Kaiserl. Familie.** Wenn ein Glied der Kaiserlichen Familie die Yacht mit einem Besuche beehrt, so stellt sich die Mannschaft in Reih' und Glied auf, der Besitzer oder Commandeur aber empfängt den hohen Besuch an der Treppe, und rapportirt: *Ваше Императорское Величество! (или Высочество!) Яхта и Команда обстоит благополучно, воды въ яхтѣ (00) дюймовъ.*

### § 45.

**Salute beim Besuch des Protectors.** Ein gleicher Empfang muss dem Protector des Club beim Besuch einer Yacht bereitet werden; ausserdem wird aber unmittelbar nach dem Rapport die Admiralsflagge geheisst und die vornehmste Yacht salutirt mit 21 Schüssen.

### § 46.

**Salute beim Besuch eines ausl. Herrschers.** Wenn ein ausländischer Herrscher oder Prinz die Yacht besucht, so begrüsst man ihn so, wie in § 44 gesagt worden, nur mit dem Unterschiede, dass man ihm nicht rapportirt, sondern sich für die erzeigte Ehre bedankt.

### § 47.

**Salute beim Verlassen des Besuchs.** Wenn der hohe Besuch die Yacht verlässt, so muss die in Reih' und Glied aufgestellte Bemannung salutiren, wie in §§ 43 u. 44 angegeben.

## § 48.

Fährt ein Admiral der russischen Flotte unter seiner Flagge am Fahrzeuge des Club vorüber, so nimmt die am Bord stehende Mannschaft die Mütze ab, der Besitzer aber und die Offiziere legen die Hand an die Mütze.

**Passiren  
eines  
Admirals.**

## § 49.

Dasselbe geschieht, wenn ein Admiral der russischen Flotte die Yacht besucht. Bei Besteigung der Yacht rapportirt der Commandeur über den Zustand des Fahrzeuges.

**Besuch eines  
Admirals.**

## § 50.

Den Commodore und Vice-Commodore eines Yacht-Club begrüsst man gleich einem Admiral, §§ 48 u. 49.

**Besuch des  
Commodore.**

## § 51.

Wenn ein Ehrenmitglied des Rigaer Yacht-Club, oder ein Commodore eines anderen Yacht-Club die Yacht besucht, so stellt sich die Mannschaft in Reih' und Glied auf und nimmt die Mütze ab, der Commandeur aber empfängt den Besuch an der Treppe.

**Besuch des  
Ehrenmit-  
gliedes.**

## § 52.

Wenn die Yacht von einem Mitgliede des Rigaer oder eines anderen Yacht-Club, oder vom Commandeur eines russischen Kriegsschiffes besucht wird, so empfängt ihn bei Betretung der Yacht der dejourirende Offizier. Die Mannschaft, die sich auf Deck befindet, hat die Mützen abzulegen.

**Besuch von  
Mitgliedern.**

## § 53.

Wenn der Besitzer des Fahrzeuges seine Yacht betritt, so stellt sich die Mannschaft in Reih' und Glied auf, der Commandeur aber muss ihn an der Treppe empfangen.

**Besitzer.**

## § 54.

**Anzahl der Matrosen bei der Parade-Treppe.** Zur Parade-Treppe schickt man beim Besuch aus dem Kaiserlichen Hause 4 Matrosen, bei sonstigen Besuchen 2 Matrosen.

## § 55.

**Feiertage in ausländischen Häfen.** Wenn die Yacht in einem ausländischen Hafen vor Anker liegt, so muss der Besitzer oder Commandeur der Yacht alle Feiertage der betreffenden Nation mitfeiern. Aber um jeglichem Missverständnisse vorzubeugen, hat der Besitzer die Hafenbehörde darüber zu benachrichtigen.

## § 56.

**Art der Feier.** Falls die Feier wider das Ansehen des russischen Reiches verstösst, darf der Besitzer oder Commandeur durchaus nicht Theil an der Feier nehmen, und hat sich am besten während dieser Zeit aus dem Hafen zu entfernen.

## § 57.

**Einhaltung der Sitten und Gesetze in ausländischen Häfen.** Ueberhaupt hat während des Aufenthalts der Yacht in ausländischen Häfen der Besitzer oder Commandeur streng auf Innehaltung der dortigen Sitten und Gesetze zu sehen.

## § 58.

**Die Boote der Yachten.** Die Boote, die von der Yacht an's Festland geschickt werden, müssen im Auslande stets die Clubflagge führen.

## § 59.

**Begrüßung bei ankommenden Yachten.** Jede Yacht, die sich auf der Rhede befindet, muss der Yacht, die vom Meere unter der Admiralsflagge, dem Breitwimpel oder der Stengenflagge hereinkommt, ein Boot entgeschicken, welches der hereinkommenden Yacht seine Dienste anbietet.

## § 60.

Der Besitzer der angekommenen Yacht macht auf denjenigen Fahrzeugen die erste Visite, welche ihm die Boote entgegengeschickt haben. Ebenso verfährt man in Bezug auf ausländische Kriegsschiffe und Fahrzeuge anderer Yacht-Clubs.

**Visite der  
eingekom-  
menen Yacht.**

## § 61.

Wenn eine vom Meere kommende Yacht des Rigaer Yacht-Club unter Unterscheidungsflagge fährt, so wird ihr nur vom vornehmsten, auf der Rhede befindlichen Fahrzeuge ein Boot entgegengeschickt. Als vornehmstes Fahrzeug wird in Abwesenheit des Admiral-Commodore- und Vice-Commodore-Fahrzeugs diejenige Yacht angesehen, welche den Clubstander führt und die kleinste Nummer im Yachtregister hat.

**Einkommen  
unter Unter-  
scheidungs-  
flagge.**

## § 62.

Der Commandeur der angekommenen Yacht muss auf dem Fahrzeuge Visite machen, welches ihm das Boot entgegengeschickt hat und sich für den Empfang bedanken. Die russischen Kriegsschiffe im Baltischen Meere beobachten nicht die obengenannten Regeln. Sollte aber ein russisches Kriegsschiff eine angekommene Yacht, wie vorher angegeben, begrüßen, so hat der Commandeur der Yacht nach § 60 zu verfahren, zugleich aber der Gesellschaft den Namen des Kriegsschiffes und dessen Commandeurs mitzutheilen, damit alle Yachten des Club mit diesem Kriegsschiffe nach § 59 verfahren können.

**Visite des  
Commandeurs  
nach der  
Ankunft.**

## § 63.

Wenn eine im ausländischen Hafen angekommene Yacht daselbst auf der Rhede russische Flaggmannsschiffe vorfindet, so hat der Besitzer oder Commandeur der Yacht zum

**Die angekom-  
mene Yacht  
in ausländi-  
schen Häfen.**

ältesten Admiral hinzufahren und ihm die Anzeige über Ankunft seines Fahrzeuges zu machen.

### § 64.

**Streichung  
des Clubstan-  
ders in aus-  
ländischen  
Häfen.**

In ausländischen Häfen wird der Clubstander nicht gestrichen, es sei denn, dass der Eigner oder Flaggoffizier auf mehr als 3 Tage den Ort, wo seine Yacht ankert, verlässt.

### § 65.

**Besitzer  
nicht an  
Bord.**

In ausländischen Häfen führen Yachten, deren Besitzer nicht an Bord sind, eine blaue Flagge an der Steuerbord-Spreitlatte.

### § 66.

**Mahlzeiten.**

In allen Häfen führt der Besitzer, wenn er seine Mittagsmahlzeit einnimmt, eine weisse Flagge an der Steuerbord-Spreitlatte. Eine rothe Flagge an der Backbord-Spreitlatte bezeichnet die Mittagsmahlzeit der Mannschaft.

### § 67.

**Ankerwache.**

Liegt eine Yacht in fremdem Hafen vor Anker, so setzt sie eine Ankerwache (Ausguck) aus. Dieselbe ruft jedes Boot, welches dem Anschein nach an der Yacht beizulegen beabsichtigt, an, mit: „Boot Ahoi“.

Die Antwort lautet:

Wenn ein Commodore im Boot: „Commodore!“

Wenn ein Flaggoffizier im Boot: „Flagge!“

Wenn Yachtbesitzer oder Clubmitglieder im Boot: „Ja! Ja!“

Für Mannschaften: „Nein! Nein!“

Für Besucher: „Besucher!“

Passirende Boote: „Passirt!“

Der Yachteigner: Name der Yacht.



## IV. Kapitel.

## Wettsegel-Bestimmungen.

## § 68.

An den offenen Clubwettfahrten können sich ausser den Club-Yachten folgende Fahrzeuge betheiligen: **Betheiligung von Fahrzeugen.**

- 1) die Boote der Kaiserlichen Marine;
- 2) Fahrzeuge, die berechtigt sind, die Flagge eines bestätigten Segelvereins zu führen.

An den internen Wettfahrten können solche Fahrzeuge nur nach vorhergehender Zustimmung der Wettfahrten-Commission und sämtlicher Mitsegler theilnehmen.

## § 69.

Das Wettsegeln findet unter Leitung einer Jury statt. Die Jury besteht aus den nicht activ an der Concurrenz sich betheiligenden Gliedern der Wettfahrten-Commission und drei von letzterer für jede Wettfahrt gewählten activen Mitgliedern; ausserdem ist es ihr gestattet, nicht zum Club gehörende, qualificirte Herren hinzuzuziehen. **Jury.**

## § 70.

Der Starter hat beim Start die betreffenden Signale zu geben. **Starter.**

Beim Start vorkommende Unregelmässigkeiten muss der Starter der Jury melden.

## § 71.

Die etwa ernannten Zeitrichter sollen sich auf oder bei den leicht kenntlich zu machenden Kursmarken aufhalten. Sie zeiten die Yachten, welche die Kursmarken runden, und zwar in dem Augenblick, in welchem der vordere **Zeitrichter.**

Mast derselben eine vorher festgestellte Linie schneidet

Bei den Kursmarken vorkommende Unregelmässigkeiten müssen die Zeitrichter der Jury melden.

### § 72.

#### Zielrichter.

Der oder die Zielrichter zeiten die Yachten in dem Augenblick, in welchem der vordere Mast die vorher festgestellte Ziellinie schneidet.

Am Ziel vorkommende Unregelmässigkeiten müssen die Zielrichter der Jury melden.

### § 73.

#### Windmessung.

Die Wettfahrten-Commission oder der Comité des Rigaer Yacht-Club ernennt für die Ermittlung der Windgeschwindigkeit Sachverständige. Die Namen dieser Sachverständigen werden bekannt gegeben.

### § 74.

#### Meldung.

Die Meldungen der activ sich Betheiligenden sind schriftlich auf besonderem Formular bei den öffentlich bekannt zu machenden Anmeldestellen einzureichen. Bei der Anmeldung ist der Einsatz und das Reugeld zu entrichten.

Eine Yacht wird nur dann zu der Regatta zugelassen, wenn sie den Pos. 24 und 25 der Statuten Genüge geleistet hat und ihr Messbrief der Wettfahrten-Commission vorliegt.

Auswärtige Yachten werden von dem Club, bei welchem sie registriert sind, gemeldet.

### § 75.

#### Telegraphische Meldung.

Eine telegraphische Meldung ist zulässig; dieselbe ist aber sofort schriftlich zu bestätigen. Meldungen unter Vorbehalt sind unzulässig.

### § 76.

#### Nachmeldung.

Jede nach dem Meldeschluss einlaufende Meldung wird nicht berücksichtigt.

## § 77.

Der Rigaer Yacht-Club hat das Recht, Meldungen zurückzuweisen, ohne Angabe der Gründe.

**Zurück-  
weisung von  
Meldungen.**

## § 78.

Der Comité des Rigaer Yacht-Club hat in zweifelhaften Fällen das Recht, nach dem Meldeschluss, indessen vor Beginn der Wettfahrt, die Nachvermessung einer Yacht auf seine Kosten vornehmen zu lassen.

**Nachver-  
messung vor  
der Wett-  
fahrt.**

## § 79.

Die Jury ist befugt, unmittelbar nach Schluss der Wettfahrt eine Nachvermessung vornehmen zu lassen.

**Nachver-  
messung nach  
der Wettfahrt.**

## § 80.

Erfolgt die Nachvermessung auf Grund eines Protestes, und ergiebt sie ein wesentlich grösseres Maass, als gemeldet, so bezahlt sie der Eigenthümer der Yacht, im anderen Falle der Protestirende. Erfolgt die Vermessung, ohne dass ein Protest vorliegt, auf Beschluss der Jury oder des Comité, so hat der Club die Kosten zu tragen, falls sich das gemeldete Maass als richtig erweist; im anderen Falle trägt sie der Eigenthümer der Yacht.

**Kosten der  
Vermessung.**

## § 81.

Jede concurrirende Yacht hat während der Regatta, sofern nicht ein anderes Unterscheidungszeichen angeordnet ist, ihre Rennflagge (Unterscheidungsflagge) im Topp zu führen.

**Renn-  
abzeichen.**

Giebt eine Yacht das Rennen auf, oder ist sie durch einen Verstoss gegen die aufgestellten Regeln dazu gezwungen, so hat sie ihre Rennflagge zu streichen; auch darf die Yacht dann nicht durch die Ziellinie gehen.

## § 82.

**Segelführung.** Hinsichtlich der Segel und ihrer Benutzung findet keinerlei Beschränkung statt. Jedoch dürfen grössere Segel, als die im Messbrief der Yacht angegebenen, weder gefahren werden, noch dürfen sie über die Vermessungslinien hinausragen.

Nach dem Vorbereitungszeichen unterliegen alle concurrirenden Yachten den Wettsegelbestimmungen und dürfen dann keine Segel, Spieren oder Ausrüstungsgegenstände an Bord genommen oder von Bord gegeben werden. Bei Havarien über Bord gehende Gegenstände brauchen nicht wieder eingeholt zu werden.

## § 83.

**Mannschaft.** Als Besatzung der concurrirenden Yacht darf sich für je 1,5 m. LWL ein Mann an Bord befinden. Von diesen müssen jedoch mindestens zwei Mitglieder des Club sein.

Personen, die nicht Mitglieder des Club sind, dürfen in keiner Weise beim Steuern behilflich sein.

Nach dem Vorbereitungszeichen darf, einen Unglücksfall abgerechnet, die Mannschaft nicht verändert werden.

## § 84.

**Ballast.** Die Yacht muss bei der Regatta laut vorgelegtem Messbrief geballastet sein.

## § 85.

**Art und Zeit des Starts.** Art und Zeit des Starts, sowie die näheren Bedingungen für das Wettsegeln werden jedesmal speciell festgesetzt und bekannt gemacht.

Im Falle ungünstiger Witterung ist die Jury berechtigt, die Segelbahn zu verkürzen, resp. das Rennen zu verschieben.

## § 86.

Falls der Raum es zulässt, soll stets der fliegende Start, mit oder ohne Zeiten, gewählt werden.

**Start.**

## § 87.

Bei fliegendem Start mit Zeiten haben die Yachten innerhalb einer gewissen, im Programm festgesetzten Zeit und nach Abgabe des bezüglichen Signals nach eigenem Ermessen die Startlinie zu durchsegeln und werden während des ersten Durchsegelns gezeitet.

**Fliegender  
Start mit  
Zeiten.**

Geht eine Yacht durch die Startlinie, nachdem der Start der betreffenden Classe schon geschlossen ist, so wird ihr die Zeit des Startschlusses ihrer Classe als Startzeit berechnet.

Der Beginn des Startes einer jeden Abtheilung wird durch Abfeuern eines Startschusses und gleichzeitiges Heissen oder Zeigen eines Startzeichens gekennzeichnet.

Beim Versagen des Startschusses kennzeichnet das Heissen oder Zeigen des Startzeichens den Beginn des Startes.

Der Schluss des Startes einer jeden Abtheilung wird durch Niederholen oder Entfernen des Startzeichens gekennzeichnet.

## § 88.

Bei fliegendem Start ohne Zeiten gehen die Yachten abtheilungsweise innerhalb einer gewissen, im Programm festgesetzten Zeit auf den Startschuss und das gleichzeitige Heissen oder Zeigen des Startzeichens durch den Start.

**Fliegender  
Start ohne  
Zeiten.**

Der Startschuss bezeichnet für die gleichzeitig startenden Yachten den Beginn der Wettfahrt, gleichgültig, wie viel später sie die Startlinie durchsegeln.

Versagt der Startschuss, so kennzeichnet das Heissen oder Zeigen des Startzeichens den Beginn der Wettfahrt.

## § 89.

**Start vor  
Anker.**

Beim Start vor Anker wird um den Platz, den jede Yacht einnehmen muss, geloost. Die Yacht, deren Anker vor dem Startzeichen nachgiebt, muss auf ihren Platz zurückgehen, oder als letzte den anderen nachsegeln.

## § 90.

**Rückrufs-  
signal.**

Die Yachten dürfen vor dem Startzeichen mit keinem Theil des Rumpfes oder der Take-lage die Startlinie passirt sein; ist solches geschehen, so wird auf dem Jury- resp. Startdampfer als Rückrufsignal für die betreffende Yacht die im Programm angegebene Rückrufnummer gezeigt, und muss die Yacht dann nochmals starten, wobei sie, hinter die Linie zurückkehrend, allen anderen Yachten Platz zu machen hat.

Bei falscher Rundung einer Marke hat die Yacht die betreffende Marke nochmals richtig zu nehmen, bevor sie ihren Curs fortsetzt.

## § 91.

**Beginn der  
Wettfahrt und  
die Commiss.-  
Flagge.**

Nachdem der Beginn der Wettfahrt, wenigstens 20 Minuten vor dem Startzeichen durch Heissen der Wettfahrten-Commissions-Flagge am Standorte der Jury, angezeigt wurde, wird diese Flagge 5 Minuten vor dem Startzeichen gesenkt und gleichzeitig das Vorbereitungszeichen gegeben. Genau 5 Minuten darauf wird das Startzeichen gegeben und gleichzeitig die Wettfahrten-Commissions-Flagge wieder geheisst.

## § 92.

**Aufschub-  
signal.**

Während der ganzen Dauer des Rennens weht die Wettfahrten-Commissions-Flagge am Aufenthaltsort der Jury. Als Signal für irgend einen Aufschub oder eine Unterbrechung gilt die internationale Signalfolge N über der

Flagge der Wettfahrten-Commission geheisst. Bei diesem Signal haben alle Yachten, falls noch nicht gestartet worden, sich in der Nähe der Jury zu halten, um von der getroffenen Aenderung unterrichtet werden zu können; während des Rennens aber auf Starter und Jury Acht zu geben, von denen dann entsprechende Meldungen erfolgen werden.

### § 93.

Während des Preissegelns ist den Anordnungen der Jury unbedingt Folge zu leisten, und werden die Zuwiderhandelnden vom Rennen ausgeschlossen.

**Ausschlies-  
sung Zu-  
widerhan-  
delnder.**

### § 94.

Eigner oder Führer von gemeldeten oder concurrirenden Fahrzeugen, die aus Anlass etwaiser Verletzung der Wettsegel-Bestimmungen Protest erheben wollen, haben denselben sofort nach Schluss des Rennens bei der Jury anzubringen, mit Hinzufügung einer Einzahlung von Rbl. 5. Spätere Reclamationen müssen unberücksichtigt bleiben.

**Protest.**

Die Jury hat vor Ertheilung der Preise über den Protest zu entscheiden. Im Fall der Protest als unbegründet zurückgewiesen wird, verfällt die Einzahlung der Clubcasse, im entgegengesetzten Fall wird sie zurückgezahlt.

### § 95.

Flaggboote, Bojen und sonstige Marken der Segelbahn dürfen nur von der vorgeschriebenen Seite genommen und nicht berührt werden.

**Runden der  
Cursmarken.**

### § 96.

Ist eine wesentliche Wendemarke von ihrer Stelle abgetrieben oder verschwunden, so kann das Wettsegeln auf Entscheidung der Jury nochmals stattfinden.

**Fehlen der  
Cursmarken.**

## § 97.

**Ankern  
während der  
Wettfahrt.**

Während des Rennens darf eine Yacht an keinem Pfahl, Boje oder sonstigen Gegenständen befestigt werden; dagegen ist es gestattet, Anker zu werfen. Derselbe muss aber vor Fortsetzung der Fahrt wieder an Bord genommen sein. In keinem Falle darf die Kette oder das Ankertau geslippt werden.

## § 98.

**Fort-  
bewegung.**

Zur Fortbewegung der Yachten sind lediglich die Segel zu benutzen. Ruder und Haken können nur gebraucht werden, wenn die Yacht auf Grund gerathen ist und nachdem die Vorsegel niedergelassen worden sind.

Zum Peilen dient das Handlot.

## § 99.

**Führer.**

Auf allen Wettfahrten müssen die unter einer Clubflagge segelnden Yachten von Clubmitgliedern, die Marine-Boote von Officieren gesteuert werden.

## § 100.

**Schaden-  
ersatz bei  
Havarien.**

Der betreffende Yachtbesitzer resp. Führer ist verpflichtet, die durch sein oder seiner Mannschaft Verschulden herbeigeführte Havarie zu ersetzen.

## § 101.

**Verpflichtung  
zur Hilfelei-  
stung.**

Bei Unglücksfällen, Mann über Bord, Kentern etc., liegt die Rettung den 2 nächsten Yachten ob; sollten sie dabei um einen Preis kommen, so kann die Jury ein nochmaliges Segeln zwischen den Gewinnern und den Hilfeleistenden bestimmen.

## § 102.

**Endgiltige  
Entscheidung.**

Etwa entstehende Zweifel, Fragen und Streitigkeiten entscheidet die Jury endgiltig.

Gegen diese Entscheidungen und Bestimmungen sind keine Appellationen zulässig.

### § 103.

Der Schluss der Regatta wird durch Abfeuern eines Schusses und gleichzeitiges Senken der Wettfahrten-Commissions-Flagge und Heissen der Landesflagge dann angezeigt, wenn alle Fahrzeuge das Ziel passirt haben, oder wenn die Jury zu der Entscheidung gekommen ist, dass eine Verlängerung der Wettfahrt keinen Einfluss auf das Ergebniss haben kann.

**Schluss-**  
**signal.**

### Vorschriften für das Ausweichen auf Segel-

#### Wettfahrten.

### § 104.

Die am Wettsegeln beteiligten Fahrzeuge müssen den concurrirenden Fahrzeugen und allen nicht beteiligten Seglern nach den „**Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstosses der Schiffe auf See**“ ausweichen. (S. VII. Kap.)

**Ausweiche-**  
**regeln.**

### § 105.

Ausserdem aber haben die Wettsegelnden noch folgende Regeln zu beachten:

- 1) Kein Fahrzeug darf ein anderes absichtlich belästigen.
- 2) Eine Yacht darf anluven, um eine andere daran zu hindern, dieselbe in Luvart zu passiren; hat aber der Klüverbaum der überholenden Yacht das Heck der eingeholten zu Luvart erreicht, so darf die eingeholte ihren Curs nicht weiter nach Luvart verändern. Eine Yacht darf in keinem Falle abfallen, um eine andere zu verhindern, sie in Lee zu überholen, doch muss die in Lee segelnde Yacht der in Luv segelnden immer so viel Raum geben, dass letztere die Flaggboote, Bojen, Marken etc.

**Absichtliche**  
**Belästigung.**  
**Luven**  
**und Abfallen.**

frei passiren kann. Ueberhaupt muss jedes Fahrzeug, welches ein anderes überholt, diesem letzteren aus dem Wege gehen.

**Ueberholen.**

3) Eine Ueberholung tritt ein, sobald die überholende Yacht nicht mehr die freie Wahl hat, zu Luv oder Lee zu passiren, d. h. sobald durch Luvn der in Lee liegenden Yacht oder durch Abfallen der zu Luvart liegenden ein Zusammenstoss stattfinden könnte.

**Beim Winde mit gleichen Halsen.**

4) Segeln beide Yachten beim Winde mit gleichen Halsen und nähern sich ihre Course derartig, dass ein Zusammenstoss zu befürchten ist, wobei keine der Yachten die Rechte des Ueberholtwerdens für sich in Anspruch nehmen kann, dann muss die in Lee befindliche, höher am Winde segelnde Yacht ausweichen.

**Unklar bei einem Curshinderniss.**

5) Wenn zwei am Winde segelnde Yachten so dicht nebeneinander liegen, dass die in Lee befindliche Yacht nicht klar von der zu Luv segelnden wenden kann, und beim Weitersegeln Gefahr läuft, auf den Grund oder mit sonstigen, seinen Curs hindernden Gegenständen in Berührung zu gerathen, so hat die zu Luv segelnde Yacht auf Zuruf der in Lee befindlichen Yacht sofort zu wenden; die leewärts liegende hat gleichzeitig zu wenden, wenn dieses ohne Collision geschehen kann.

**Unklar bei einer Cursmarke.**

6) Nähern sich zwei oder mehrere Yachten einer Wendemarke und sind in nächster Nähe nicht klar von einander und der Marke, so muss die ausserhalb segelnde Yacht der anderen Raum geben, die Marke frei zu runden, einerlei, ob letztere Yacht sich luv- oder leewärts befindet. Die behinderte Yacht muss aber mit ihrem Klüverbaum das Heck der vorliegenden Yacht erreicht haben, bevor Letztere das Steuer

zum Runden herumgelegt und das Com-  
mando dazu ertheilt hat. Ist Letzteres  
bereits geschehen, so darf die behinderte  
Yacht sich nicht zwischen Marke und  
vorsegelnde Yacht einschieben, sondern  
muss ausweichen.

- |    |   |  |
|----|---|--|
| 7) | Eine Yacht gilt klar von der anderen, wenn sie sich so weit voraus befindet, dass Letztere freie Wahl der Wendung hat.  | <b>Zwei Yachten klar von einander.</b>         |
| 8) | Eine Yacht erhält nicht früher die Rechte ihres neuen Curses, bevor nicht die Schoten über dem neuen Bug angeholt und die Segel gefüllt sind.   | <b>Rechte des neuen Curses.</b>                |
| 9) | Der Führer der Yacht, der durch regelwidriges Segeln seines Concurrenten behindert wird, muss jedenfalls Alles thun, was er vermag, um eine Collision zu hindern; er hat aber hernach gegen seinen Concurrenten Protest zu erheben. Sollte er so sehr aufgehalten worden sein, dass er eines ihm — nach seiner Meinung — sicheren Preises verlustig ging, so kann die Jury zwischen ihm und dem Gewinner des Preises ein nochmaliges Wettsegeln vorschreiben. | <b>Behinderung durch regelwidriges Segeln.</b> |

### § 106.

In allen Fällen, wo nach obigen Vorschriften eine von zwei Yachten der anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss diese Letztere ihren Curs und auch ihre Fahrt beibehalten.

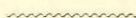
**Curshalten.**

### § 107.

Alle Fahrzeuge des Rigaer Yacht-Club müssen bei jeder Fahrt mit einem Rettungswerkzeuge für jeden Mann ihrer Besatzung versehen sein (Westen, Ringe, Korkkissen, Sitze etc.), welches zum augenblicklichen Gebrauch stets bereit liegen muss.

**Rettungswerkzeuge.**

Jedes Rettungswerkzeug muss mindestens einen Mann tragen können.



## V. Kapitel.

## Vermessungs-Bestimmungen.

## § 108.

## Giltigkeit des Messverfahrens.

Für alle offenen Wettfahrten wird die Grösse der theilnehmenden Yachten durch das nachstehende Messverfahren festgestellt, dessen Grundlage der Rennwerth  $R$  bildet.

## § 109.

## Ermittelung des Rennwerthes.

Der Rennwerth  $R$  wird nach folgender Formel berechnet:

$$R = \frac{L \times G (L + \sqrt{S})}{150} \text{ Segeleinheiten.}$$

Hierin bedeutet:

**L** die Länge der Yacht in der Wasserlinie in Metern;

**G** den Umfang der Yacht in Metern;

**S** die Segelfläche der Yacht in qm.

## § 110.

Aufmessung der Länge  $L$ .

Die Länge in der Wasserlinie wird für die vollständig im Segeltrimm daliegende Yacht ohne Mannschaft bestimmt. Der Vermesser hat zu diesem Zwecke die Länge der Yacht über Alles  $L_1$  auf Deck mittels einer parallel zum Wasserspiegel gelegten Messlatte zu ermitteln, und von den äussersten Punkten vorn und hinten Lote in das Wasser zu lassen. Die Abstände der Lotleine von dem vordersten bzw. hintersten eingetauchten Punkt der Yacht

werden in der Wasserlinie durch Messlatten festgestellt. Durch Abzug dieser Abstände von der Länge über Alles  $L_1$  erhält man eine Länge in der Wasserlinie  $L$ . Im Falle das Ruderherz den hintersten Punkt der Yacht bildet, indem es ganz oder theilweise aus dem Hintersteven vorsteht, wird der Abstand von der Lotleine bis zur äusseren Kante des Hinterstevens gemessen.

### § 111.

#### Feststellung der Länge $L$ in besonderen Fällen.

Ist die Länge der Yacht unterhalb der Wasserlinie, wie bei Fahrzeugen mit stark eingezogenem Vorsteven, länger als in der Wasserlinie, so gilt die grösste Länge als  $L$ . Sollten im Vorsteven oder im Hintersteven, oder im Heck der Yacht Ausschnitte angebracht sein, um die Wasserlinie zu verkürzen, so werden sie bei der Ermittlung der Länge  $L$  unbeachtet gelassen, wenn sie sich in oder unmittelbar unter oder bis zu 15 cm. oberhalb des Wasserspiegels befinden.

### § 112.

#### Einrechnung zu grosser Ueberhänge.

Ueberschreitet die Länge über Deck  $L_1$  einer Yacht die Länge in der Wasserlinie  $L$ , infolge sehr grossen Ueberhanges von Bug und Heck um 50 % ( $L_1$  grösser als  $1,5 L$ ), so wird diese grössere Länge  $L_2 = L_1 - 1,5 L$  der Wasserlinie direct zugezählt und die so gefundene Länge  $L + L_2$  in Rechnung gesetzt.

### § 113.

#### Ermittlung des Umfanges $G$ .

Der Unterwasserumfang  $P$  wird mit der Kette von der Wasserlinie um den Kiel bis

zur Wasserlinie an derjenigen Stelle der Yacht gemessen, wo er am grössten ist. Der Freibord wird nicht mitgemessen. Diesem Umfange wird das arithmetische Mittel aus der grössten Breite der Yacht in der Wasserlinie  $B$  und ihrer grössten Breite über Wasser  $B_1$  hinzugefügt; mithin wird

$$G = P + \frac{(B + B_1)}{2}$$

#### § 114.

#### Berechnung des Umfanges bei Schwert-Yachten.

Für Schwert-Yachten, welche mit heraufgenommenem Schwert einen Tiefgang von 1,50 Metern nicht überschreiten, wird zunächst der Umfang bei heraufgenommenem Schwert  $G_1$  bestimmt, darauf derselbe bei herabgelassenem Schwert  $G_2$  und als Umfang  $G$  folgender Werth in die Messformel eingesetzt:

$$G = G_1 + \frac{(G_2 - G_1)}{3}$$

Als „herabgelassenes“ Schwert gilt hierbei diejenige Stellung, welche der Yachtbesitzer als die grösste von ihm benutze angiebt. Sie wird nach Umständen besonders erkennbar gemacht.

Für Schwert-Yachten, welche den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen, wird der Umfang  $G$  bei herabgelassenem Schwert bestimmt.

#### § 115.

#### Vergrösserung des Rennwerthes bei Ballast-schwertern.

Bei Yachten mit Ballastschwertern wird der Umfang  $G$  bei herabgelassenem Schwert bestimmt.

Als Ballastschwerter gelten solche, die ein ausgesprochenes Belastungsgewicht besitzen. Die gewöhnliche Belastung der Holzschwerter bleibt frei, ebenso wie das Gewicht von Metallschwertern, deren Abmessung in billigen, mit der Grösse der Yacht übereinstimmenden Verhältnissen bleibt.

### § 116.

#### Grösse der Segelfläche $S$ .

Die Segelfläche  $S$  eines Kutters setzt sich zusammen aus der Fläche des Grossegels, der Fläche des grössten Toppsegels, welches die Yacht überhaupt führen soll, und einer Dreieckfläche, welche an Stelle der Vorsegel tritt. Für Yawls, Schoner, Ketschen und Lugger kommt die Fläche des Treibers, Schonersegels u. s. w. hinzu.

### § 117.

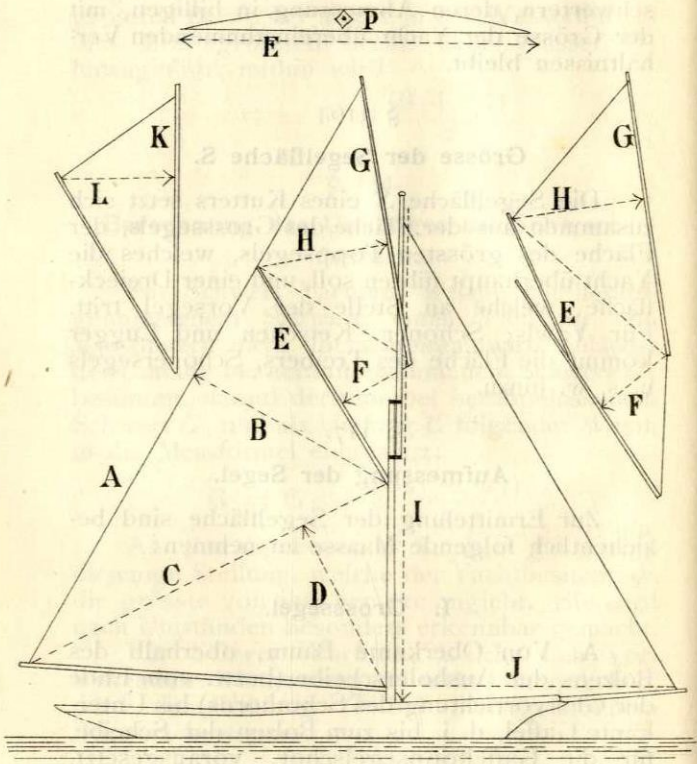
#### Aufmessung der Segel.

Zur Ermittlung der Segelfläche sind beziehentlich folgende Maasse zu nehmen:

#### I. Grossegel.

A. Von Oberkante Baum, oberhalb des Bolzens der Ausholerscheibe (bezw. vom Ende der Gleitvorrichtung des Schothorns) bis Unterkante Gaffel, d. i. bis zum Bolzen der Scheibe, für die Gaffeltoppsegelschot, vorausgesetzt, dass sich die Kausche des Oberlieks nicht ausserhalb dieses Bolzens befindet.

Hat die Yacht kein Toppsegel oder liegt diese Kausche ausserhalb des Bolzens der Scheibe für die Toppsegelschot, so ist dieses Maass bis zu dem Loch oder der Klampe an der Gaffelnock zu nehmen, wo das Nockbändsel seinen Halt hat.



Segelflächen-Bestimmung.

Der untere Punkt, von welchem  $A$  zu messen ist, wird dadurch gefunden, dass das Schothorn ausgeschäkelt und der Ausholer so weit als möglich nach hinten geschoben wird.

Bei einer Yacht, welche keine Ausholerscheibe im Baum oder keine Gleitvorrichtung des Schothorns besitzt, ist das Maass von  $A$  von dem Loch oder der Klampe am Baum zu nehmen, wo das Schothornbändsel seinen Halt hat.

**B.** Senkrechte auf  $A$  von Unterkante Gaffel am Mast.

**C.** Von Oberkante Baum über dem Bolzen der Ausholerscheibe oder vom Ende der Ausholergleitvorrichtung (siehe die Vorschriften bei  $A$ ) bis Unterkante Gaffel am Mast.

**D.** Senkrechte auf  $C$  vom Schnittpunkt Oberkante Baum mit Hinterkante Mast, oder bis zur Kausche des Halshorns, wenn dieses unter Oberkante Baum liegt.

## II. Raatoppsegel.

**E.** Vom Schnittpunkt Oberkante Gaffel mit Hinterkante Mast bis zum Bolzen der Scheibe für die Toppsegelschot, bzw. bis zum Loch in der Fussraanock, wo das Schothornbändsel seinen Halt hat.

**F.** Senkrechte auf  $E$  vom Bändselloch der Raa.

**G.** Vom oberen bis zum unteren Bändselloch der Raa.

**H.** Senkrechte auf  $G$  vom Bolzen der Scheibe für die Toppsegelschot oder vom Bändselloch der Fussraa.

## III. Dreikanttoppsegel.

**K.** Von Oberkante Gaffel am Mast bis zum Bolzen der Scheibe des Toppsegelfalls in der Stenge.

**L.** Senkrechte auf  $K$  vom Bolzen der Scheibe der Toppsgelschot oder vom Bändselloch der Fussraa.

#### IV. Vorsegel.

**I.** Von Deck an Vorkante Mast bis zum Schnittpunkt dieses Lotes mit einer am Vorderliek des vordersten Segels\*) entlang gezogenen Linie. Für Schoner, welche keine Vorstenge haben, indessen am Grossmast einen Spinnaker führen, wird dieses Maass am Grossmast genommen.

**J.** Von Vorderkante Mast bis zum Schnittpunkte der am Vorderliek des vordersten Segels entlang gezogenen Linie mit dem Bugspriet, oder dem Klüverbaum oder dem Schiffskörper, wie der Fall liegen mag.

#### V. Schonersegel.

**A.** Vom Band des Grossbaumes an Vorkante Grossmast bis Unterkante Vorgaffel, d. h. bis zum Bolzen der Scheibe für die Gaffeltoppsegelschot.

**B.** Senkrechte auf  $A$  von Unterkante Gaffel am Fockmast.

**C.** Vom Band des Grossbaumes an Vorkante Grossmast bis Unterkante Gaffel am Fockmast.

**D.** Senkrechte auf  $C$  von Schnittpunkt Oberkante Fockbaum mit Hinterkante Fockmast.

#### VI. Spinnaker.

Ist die Entfernung von Mitte Mast bis zum äussern Ende des quer ab zur Kiellinie gesetz-

\*) Der Spinnaker wird bei der Vermessung als Vorsegel angesehen.

ten Spinnakerbaums grösser, als das Aufmaass von  $J$ , so wird die überschliessende Länge zu  $J$  addirt, und bei Berechnung der Vorsegel-fläche zu Grunde gelegt.

Bei Yachten, welche keine Vorsegel, aber doch Spinnaker führen, werden dessen Maasse analog IV und VI genommen.

Spinnakerkopfraaen dürfen niemals länger als  $\frac{1}{20}$  des Spinnakerbaums sein; Spinnakerfussraaen sind nicht gestattet.

### VII. Treiber.

Bei Yawls werden die Treiber mit Gaffeln analog den Grossegeeln vermessen. Für die Treiber mit Raaen ändert sich die Vermessung insofern, als das Maass  $A$  nach oben bis zum oberen und das Maass  $C$  bis zum unteren Bändselloch der Raa genommen werden muss.

#### § 118.

#### Berechnung der Segelfläche.

- I. Grossegeelfläche:  $\frac{(A \times B) + (C \times D)}{2}$
- II. Raatoppsegelfläche:  $\frac{(E \times F) + (G \times H)}{2}$
- III. Dreikanttoppsegelfläche:  $\frac{K \times L}{2}$
- IV. Vorsegel bzw. Spinnakerfläche:  $\frac{I \times J}{2}$
- V. Schonersegel bzw. Treiber:  
 $\frac{(A \times B) + (C \times D)}{2}$

VI. Bei Quersegeln, wie Breitfock, Marssegel und Dreikantmarssegel, muss die wirklich vorhandene Fläche berechnet werden; über-

schreitet dieselbe die Vorsegelfläche (siehe IV), so wird dieser Ueberschuss zur Vorsegelfläche addirt.

VII. Bei Luggersegeln wird die wirkliche Fläche gemessen, wobei die durch die Krümmung der Raa entstehende obere Fläche gleich  $E \times \frac{2}{3}P$  gesetzt wird (siehe Segelriss).

VIII. Bei allen sonstigen Segeln, wie bei Gleittakelage u. s. w., muss die wirkliche Fläche der Segel berechnet werden.

IX. Bei Segeln mit Latten wird die durch die Rundung des Vor- oder Achterlieks entstehende Fläche analog dem Oberliek der Luggersegel (siehe VII) berechnet.

## § 119.

### Segelvermessungs-Verfahren.

Zuerst ist die Länge des Baumes von Hinterkante Mast bis zum Anfangspunkt von *A* und die Länge der Gaffel von Hinterkante Mast bis zum Endpunkt von *A* (siehe § 117, I) zu messen. Darauf wird das Segel geheisst, das Vorderliek gut straff gesetzt und die Baumdirken losgeworfen, damit auch das Achterliek straff wird. Die Länge des Vorderlieks, des Achterlieks und der Diagonale *C* wird nun mit einem Bandmaass bestimmt.

Nachdem dann das Toppsegel gesetzt ist, wird auf demselben längs der Gaffel eine Linie gezogen, worauf es niedergeholt werden muss, damit sich die übrigen Maasse nehmen lassen.

Für die Vorsegel bezw. den Spinnaker werden die Maasse nach Vorschrift von § 117, IV, ermittelt. Endlich wird nach diesen Maassen ein Segelplan entworfen, aus dem die Gesamtsegelfläche zu berechnen ist.

## § 120.

**Abrundung der Maasse.**

Die Länge  $L$  und der Umfang  $G$  werden in Metern, die Segelfläche  $S$  in qm mit je 2 Decimalen angegeben. Die dritte Decimale wird vernachlässigt, wenn sie unter 5 liegt; indessen als ein Hundertstel gezählt, wenn sie 5 und darüber beträgt.

## § 121.

**Grössenangabe der Yacht.**

In den Messbriefen wird die Grösse der Yachten für die

- I. Classe nur in vollen Segeleinheiten;
- II. Classe bis auf halbe Segeleinheiten;
- III., IV., V. u. VI. Cl. bis auf zehntel Segeleinh.;
- VII. Classe bis auf zwanzigstel Segeleinheiten angegeben.

Für die I. Classe rechnen die Zehntel bis 0,5 gleich Null, von 0,5 und darüber gleich 1.

Für die II. Classe rechnen die Decimalbrüche bis 0,25 gleich Null, von 0,25 bis 0,75 gleich 0,5 und von 0,75 und darüber gleich 1.

Für die III., IV., V. und VI. Classe rechnen die Hundertstel bis 5 gleich Null, von 5 und darüber gleich einem Zehntel.

Für die VII. Classe rechnen die Hundertstel und Tausendstel entsprechend den Zehnteln und Hundertsteln der Classe II.

## VI. Kapitel.

## Vergütung bei offenen Wettfahrten.

## § 122.

## Art der Vergütung.

Bei offenen Wettfahrten segeln die Yachten aller Classen mit Zeitvergütung, denen sich bestimmte Takelungsvergütungen und unter besonderen Verhältnissen noch eine gewisse Bahnvergütung zugesellen.

## § 123.

## Zeitvergütung.

Die Zeitvergütung wird durch Multiplication eines von der Grösse der Yacht  $R$  abhängigen Vergütungs-Coefficienten mit der Länge der Bahn in Seemeilen festgestellt. Bei dieser Rechnung wird die Grösse der Yacht so eingesetzt, wie sie der Messbrief angiebt. Die Bahnlänge ist auf ganze Seemeilen abzurunden, wobei Bruchtheile unter 0,5 gleich Null, von 0,5 und darüber gleich Eins gesetzt werden.

Zur Feststellung der Vergütungen bei Wettfahrten dient die Tabelle im Anhang.

## § 124.

## Anwendung der Tabelle.

Die Tabelle wird in folgender Weise angewandt:

Es segelt eine Yacht  $A$  von 19 Segel-einheiten gegen eine Yacht  $B$  von 15 Segel-einheiten bei einer Windgeschwindigkeit von über 11 Metern in der Secunde, dann beträgt

der Vergütungs-Coefficient von  $A$  349,0, derjenige von  $B$  326,9. Differenz  $A-B$  22,1 ergibt die Vergütung in Secunden für eine Seemeile. Für eine Bahnlänge von 13 Seemeilen hätte also  $A$  an  $B$  zu vergüten  $13 \times 22,1 = 287,3$  Secunden, welche Zeit zur gesegelten Zeit der Yacht  $A$  addirt wird.

### § 125.

#### Takelungsvergütung.

In allen Classen segeln Yawls zu  $\frac{4}{5}$ , Schoner, Ketschen und Lugger zu  $\frac{3}{5}$  ihrer durch die Vermessung festgestellten Grösse, und zwar in den Classen, in welche sie nach ihrer wirklichen Grösse gehören.

### § 126.

#### Feststellung des Begriffes „Yawl“.

Als „Yawl“ werden nur diejenigen mit Stengen versehenen Fahrzeuge dieser Art gerechnet, deren Grosssegelfläche 0,37 der Gesamtsegelfläche nicht überschreitet, und deren Treibersegelfläche nicht kleiner als 0,06 der Gesamtsegelfläche ist. Hat die „Yawl“ einen Pfahlmast, so darf ihre Grosssegelfläche 0,46 der Gesamtsegelfläche nicht überschreiten, und ihre Treibersegelfläche soll nicht kleiner als 0,075 ihrer Gesamtsegelfläche sein.

### § 127.

#### Feststellung des Begriffes „Schoner“.

Als „Schoner“ werden nur diejenigen Fahrzeuge dieser Art angesehen, bei denen die Vorkante des Grossmastes im Deck nicht weiter nach vorn gerückt ist, als bis zur Mitte der bei der Vermessung zu Grunde gelegten Wasserlinie.

## § 128.

**Feststellung des Begriffes „Ketsch“.**

Als „Ketsch“ gelten nur diejenigen Fahrzeuge dieser Art, deren Masten nicht weiter als die halbe Länge der vermessenen Wasserlinie auseinanderstehen, und welche ausserdem das kleinere Segel hinten führen.

## § 129.

**Feststellung des Begriffes „Lugger“.**

Als „Lugger“ werden nur solche Fahrzeuge dieser Art angesehen, welche 2 oder mehrere Masten haben, von denen der hintere bzw. der mittlere im Deck nicht weiter nach vorn gerückt ist, als bis zur Mitte der bei der Vermessung zu Grunde gelegten Wasserlinie.

Wenn in einem zweimastigen Lugger die Fläche des hinteren Luggersegels kleiner ist, als die Hälfte der Fläche des grossen Luggersegels, dann wird dieser Lugger als ein Yawl angesehen.

## § 130.

**Bahnvergütung.**

Falls der Rigaer Yacht-Club die Segelbahn so legt, dass sie eine gerade Linie bildet, welche unter allen Umständen in einer Richtung aufzukreuzen ist, so darf bei der Zeitvergütung die aufgekreuzte Strecke um 50% länger gerechnet werden, vorausgesetzt, dass dies in der Ausschreibung ausdrücklich vorbehalten war.

Eine Bahn, welche vom Start bis zur Wendemarke 10 Seemeilen misst, wird daher in solchem Falle statt mit 20 Seemeilen mit 25 Seemeilen Länge in Rechnung gesetzt.

## Classeneintheilung bei Binnen-Wettfahrten.

### § 131.

#### Feststellung der Classen.

Bei allen offenen Binnen-Wettfahrten segeln die Yachten in folgenden Classen:

Ia Cl.:	Yachten	über	70	Segeleinheiten;
Ib	"	"	von 70 einschl. bis über 40	Segeleinheit.;
IIa	"	"	40	" " " 30 "
IIb	"	"	30	" " " 20 "
IIIa	"	"	20	" " " 14 "
IIIb	"	"	14	" " " 10 "
IVa	"	"	10	" " " 7 "
IVb	"	"	7	" " " 5 "
Va	"	"	5	" " " 4 "
Vb	"	"	4	" " " 3 "
VI	"	"	3	" " " 2 "
VII	"	"	2	" und darunter.

Yachten, welche unter 1 Segeleinheit gross sind, müssen stets für 1 Segeleinheit segeln.

### § 132.

#### Ausschreibung der Classen.

Der Rigaer Yacht-Club ist nicht gehalten, sämtliche Classen auszuschreiben. Ferner kann sich der Verein bei der Ausschreibung das Recht vorbehalten, zwei zunächstliegende der im § 131 genannten Classen zusammenzulegen, wenn beim Meldeschluss nur ein oder zwei Yachten der in Frage kommenden Classen gemeldet sind.

### § 133.

#### Das Aufmessen der Yachten.

Für das Aufmessen einer Yacht, sowie für die Ausstellung des Messbriefes hat der Yachtbesitzer dem Vermesser nachstehende Preise zu entrichten:

Für eine Yacht bis zu 5 m. Decklänge	R. 2.50
„ „ „ von 5 bis 8 „ „	5.—
„ „ „ „ 8 „ 10 „ „	7.50
„ „ „ „ 10 „ 15 „ „	10.—
„ „ „ „ über 15 „ „	12.50

Jede weitere Copie des Messbriefes ist mit 1 Rbl. 50 Kop. zu bezahlen.

Die Formulare liefert der Verein.

Etwaige dem Vermesser entstehende Reisekosten sind demselben von dem Yachtbesitzer nach vorheriger Vereinbarung zu vergüten.

Für jede Eintragung in das Yachtregister (Fahrzeugliste) sind 1 Rbl. 50 Kop. an den Verein zu entrichten.

Bei allen etwaigen Abänderungen der Maasse, die sich auf den Bootskörper und auf die Segel erstrecken, tritt eine Neuvermessung ein und muss dann wieder wie in vorstehender Weise verfahren werden.

Für Nachmessungen, die sich entweder auf den Bootskörper allein, oder auf die Segel allein erstrecken, wie bei Trimmveränderungen und Segeländerungen sind inclusive der Aenderung des Messbriefes dem Vermesser die nachstehenden Gebühren zu entrichten:

Bei Yachten bis zu 5 m. Decklänge	R. 1. 50
„ „ „ von 5 bis 8 „ „	3. —
„ „ „ 8 „ 10 „ „	4. —
„ „ „ 10 „ 15 „ „	5. —
„ „ „ über 15 „ „	6. 50

Für die Nachmessung eines einzelnen Segels inclusive Aenderung des Messbriefes ist jedesmal R. 1. 50 zu entrichten, desgleichen für die Nachmessung einer anderen Schwertstellung.

Ausstellungen an der Richtigkeit des Messbriefes hat der Yachtbesitzer innerhalb dreier Monate nach Empfang desselben dem Vorstande mitzutheilen, welcher das Weitere zu veranlassen verpflichtet ist.

## VII. Kapitel.

### Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstosses der Schiffe auf See.

#### Einleitung.

Art 1. In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als ein Segelschiff, und jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag es zugleich Segel führen oder nicht, als Dampfschiff.

#### Verordnungen über das Führen von Signal-Lichtern.

##### Signal-Lichter.

Art. 2. Die in folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen von allen Schiffen und bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

##### Lichter für Dampfschiffe.

Art. 3. Die in Fahrt befindlichen Dampfer müssen führen:

- a) An oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpf, und wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Compassstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung querab (zwei

Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung querab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compassstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung querab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

d) die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens einen Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

Art. 4. Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen ausser den Seitenlichtern zwei helle, weisse Lichter senkrecht

übereinander, nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, führen.

Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

#### Lichter-Signale für Schiffe, die nicht manövriren können.

Art. 5. Jedes Schiff, einerlei, ob Dampf- oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches infolge eines Unfalls nicht manövrirfähig ist, muss bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, statt des weissen Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens fünfundzwanzig Centimetern Durchmesser, senkrecht übereinander, und nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, führen. Bei Tage muss es vor dem Topp des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünf- undsechzig Centimetern Durchmesser, senkrecht übereinander und nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, führen.

Diese Lichter und Körper sollen andern Schiffen als Signale dafür gelten, dass das Schiff, welches sie zeigt, nicht manövrirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die obengenannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen; müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

#### Lichter für Segelschiffe.

Art. 6. Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch Art. 3 für ein Dampf-

schiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weissen Lichtes, welches es niemals führen darf.

### Lichter für kleinere Fahrzeuge.

Art. 7. Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu andern Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirm versehen sein.

### Lichter für vor Anker liegende Schiffe.

Art. 8. Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei, ob Dampfschiff oder Segelschiff, muss ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centimetern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher, als sechs Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.

### Lichter für Lotsenfahrzeuge.

Art. 9. Ein Lotsenfahrzeug, welches Lotsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttopp zu führen, und ausserdem mindestens alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lotsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muss Lichter wie andere Schiffe führen.

### Lichter für Fischerboote.

Art. 10. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles, weisses Licht zu zeigen. Ausserdem können sich dieselben eines Flackerfeuers bedienen.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss ein Licht zeigen.

Art. 11. Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

### Schallsignale bei Nebel etc.

Art. 12. Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird; ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke.

Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaassen angewendet werden:

- a) Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpeife oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton geben.
- b) Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt: einen Ton; wenn es mit Backbord-Halsen segelt: zwei aufeinanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt: drei aufeinanderfolgende Töne geben.
- c) Dampf- und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.

#### Mässigung der Geschwindigkeit bei Nebel etc.

Art. 13. Jedes Schiff, einerlei ob Segel- oder Dampfschiff, muss bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mässiger Geschwindigkeit fahren.

#### Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe.

Art. 14. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen:

- a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
- b) Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muss einem Schiffe,

welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

- c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
- d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss jedem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

**Ex bibl. sev. Tart.**

**Beim Begegnen zweier Dampfer.**

Art. 15. Wenn sich zwei Dampfschiffe in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss jedes Schiff seinen Curs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn sich Schiffe in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Curs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn sich bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Curs

vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.

**Wenn die Curse zweier Dampfer sich kreuzen.**

Art. 16. Wenn sich die Curse zweier Dampfschiffe so kreuzen, dass Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

**Wenn Segel- und Dampfschiffe sich begegnen.**

Art. 17. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiff aus dem Wege gehen.

**Ein Dampfer muss seine Fahrt mindern.**

Art. 18. Jedes Dampfschiff, das nach diesen Vorschriften einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen hat, muss, wenn durch seine Annäherung eine Gefahr des Zusammenstosses entsteht, seine Fahrt verringern, stoppen und nöthigerweise rückwärts gehen.

**Ein Dampfschiff zeigt die Veränderung seines Curses an.**

Art. 19. Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Curs ein, so kann es dies einem

anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpeife anzeigen, nämlich:

Ein kurzer Ton bedeutet (kurzer Ton c. 1 Sec.): „ich richte meinen Cours nach Steuerbord“.

Zwei kurze Töne bedeuten: „ich richte meinen Cours nach Backbord“.

Drei kurze Töne bedeuten: „ich gehe mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie jedoch angewendet, so muss das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signal entsprechen.

**Ein Schiff, welches ein anderes überholt, muss dem letzteren aus dem Wege gehen.**

Art. 20. Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muss jedes Schiff, einerlei, ob Segel- oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

#### **Dampfschiffe in engem Fahrwasser.**

Art. 21. In engem Fahrwasser muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwasser-Mitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

**Das Schiff, welchem aus dem Wege gegangen ist, muss seinen Cours beibehalten.**

Art. 22. In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eines von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere seinen Cours und auch seine Fahrt beibehalten.

#### **Abweichung von diesen Vorschriften in Ausnahmefällen.**

Art. 23. Unter keinerlei Umständen darf ein Schiff die nöthige Vorsicht verabsäumen.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

**Unter keinen Umständen darf ein Schiff die nöthige Vorsicht versäumen.**

Art. 24. Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauch von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniss irgend einer Vorsichtsmaassregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

**Vorbehalt in Betreff besonderer Vorschriften für Häfen- und Binnengewässer.**

Art. 25. Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, die bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind.

**Besondere Lichter für Geschwader und unter Bedeckung fahrende Schiffe.**

Art. 26. Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von gesetzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind.

## VIII. Kapitel.

**Noth- und Lotsen-Signalordnung für  
Schiffe auf See und auf den Küsten-  
gewässern.**

## § 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern verkehren.

## § 2.

Nothsignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, dass die signalisirenden Schiffe in Noth oder Gefahr sind.

Als Nothsignale gelten:

- a) **bei Tage:** 1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder 2. das Signal „NC“ des „Internationalen Signalbuches“; oder 3. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Balle ähnlich sieht, aufgeheisst ist;
- b) **bei Nacht:** 1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder 2. Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen; oder 3. Raketen oder Leucht-  
kugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

## § 3.

Die Nothsignale (§ 2) dürfen auf den Schiffen nur dann angewendet werden, wenn sie in Noth und Gefahr sind.

## § 4.

Lotsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, dass auf den signalisirenden Schiffen Lotsen verlangt werden.

Als Lotsensignale gelten:

- a) **bei Tage:** 1. die am Vormast geheisste, mit einem weissen Streifen von  $\frac{1}{5}$  der Flaggenbreite umgebene Bugsprietflagge (Lotsenflagge); oder 2. das Signal „PT“ des „Internationalen Signalbuches“;
- b) **bei Nacht:** 1. Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder 2. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weisses Licht, welches jedes Mal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

## § 5.

Die Lotsensignale (§ 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lotsen verlangt werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere, als die im § 4. bezeichneten Signale als Lotsensignale nicht benutzt werden.

## IX. Kapitel.

**Verordnung über das Verhalten der  
Schiffer nach einem Zusammenstoss  
von Schiffen auf See.**

## § 1.

Nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See hat der Führer eines jeden derselben dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstosses den erforderlichen Beistand zu leisten, so weit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist. Unter dieser Voraussetzung sind die Führer der beteiligten Schiffe verpflichtet, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewissheit verschafft haben, dass keines derselben weiteren Beistandes bedarf.

## § 2.

Vor der Fortsetzung der Fahrt hat jeder Schiffsführer den Namen, das Unterscheidungssignal, sowie den Heimaths-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das letztere genügen kann.

## § 3.

Im Sinne dieser Verordnung sind der See die mit derselben in Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer gleichgestellt.

## I. Anhang.

## Ergänzung zum III. Kapitel.

## § 1.

Die Salute an die Kaiserliche Standarte und an Kriegsflaggen erfolgen auf Grund des Seeustavs auf folgende Weise:

Der Standarte Seiner Kaiserlichen Majestät gebührt ein volles Kaiserliches Salut, d. h. 31 Schüsse; dieses Salut fängt immer mit dem zweiten Kanonenschuss des Flaggschiffes oder des ältesten auf der Rhede liegenden Schiffes an. Während des Salutes müssen alle Stander, Wimpel und Admiralsflaggen bis zur halben Stenge gesenkt werden.

## § 2.

Ihrer Kaiserlichen Majestät werden dieselben Ehren erwiesen, wie dem Kaiser; die Standarte und der Breitwimpel Ihrer Kaiserlichen Majestät unterliegen denselben Regeln, die für die Standarte und den Breitwimpel des Kaisers festgestellt sind.

## § 3.

Ihren Kaiserlichen Hoheiten und Ihren Flaggen werden dieselben Ehren erwiesen, wie dem Kaiser, jedoch mit folgendem Unterschied:

Das Salut, das dem Thronfolger und seiner Flagge gegeben wird, besteht aus 25 Schüssen; das der übrigen Grossfürsten und ihren Flaggen aus 21 Schüssen. Bei diesem Salut wird auf den Schiffen weder der Stander, der Breitwimpel, noch die Admiralsflagge gesenkt.

## § 4.

Ihrer Kaiserlichen Hoheit der Gemahlin des Thronfolgers werden dieselben Ehren erwiesen, wie dem Thronfolger, den Gemahlinnen der Grossfürsten gleich den Grossfürsten.

Den Grossfürsten des Kaiserlichen Hauses wird die Ehre nach dem Rang im Dienst erwiesen.

## § 5.

Wenn den höheren Marinebeamten und Flaggoffizieren, oder ihren Stengenflaggen, ein Salut abgegeben wird, so hat man sich, ob nun im eigenen Wasser oder im Auslande, nach folgender Tabelle zu richten:

Dem General-Admiral und dem Oberbefehlshaber der Flotte	19	Schüsse.
Dem Verweser des Marine-Ministeriums . . . . .	17	„
Dem die Flotte oder die Escadre commandirenden Admiral, oder Inspicirenden . . . . .	17	„
Dem nicht commandirenden Admiral . . . . .	15	„
Dem zeitweilig commandirenden oder inspicirenden Vice-Admiral . . . . .	15	„
Dem nicht commandirenden Vice-Admiral, oder wenn er als jüngster Admiral in der Escadre steht . . . . .	13	„
Dem zeitweilig commandirenden oder inspicirenden Contre-Admiral . . . . .	13	„
Dem nicht commandirenden Contre-Admiral oder wenn er als jüngster Admiral in der Escadre steht . . . . .	11	„

Dem Stabsoffizier, der unter dem Breitwimpel eine Abtheilung commandirt . . . . .	9 Schüsse.
Einer Festung und Fahrzeugen	7 „
An Flaggen des Rigaer Yacht-Club werden die Salute wie folgt gegeben:	
Der Admiralsflagge . . . . .	15 Schüsse.
Falls aber der Protector der Gesellschaft der Kaiserlichen Familie angehört . . . . .	21 „
Der Flagge des Ehrenmitglieds	13 „
Der Flagge des Comité, der Wett- fahrten-Commission und dem Breitwimpel des Commodore	11 „
Dem Breitwimpel des Vice- Commodore . . . . .	9 „
Den Fahrzeugen des Yacht-Club immer . . . . .	7 „

## § 6.

Der Commodore und der Vice-Commodore antworten jedes Mal mit einer gleichen Anzahl Schüsse.

## § 7.

Allen obenerwähnten Flaggen wird nur von Aufgang bis Untergang der Sonne salutirt.



Größe der Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde										Größe der Einheiten	
	bis 3 m	über 3-4 m	über 4-5 m	über 5-6 m	über 6-7 m	über 7-8 m	über 8-9 m	über 9-10 m	über 10-11 m	über 11 m		
1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,00
1,05	2,3	2,7	3,7	4,1	4,5	4,9	5,3	5,7	6,1	6,5	7,3	1,05
1,10	4,7	5,4	7,1	7,9	8,7	9,5	10,3	11,0	11,8	12,5	14,2	1,10
1,15	7,0	8,0	10,4	11,5	12,7	13,8	15,0	16,1	17,3	18,4	20,7	1,15
1,20	9,4	10,7	13,5	15,0	16,4	17,9	19,4	20,9	22,4	23,8	26,9	1,20
1,25	11,7	13,4	16,4	18,2	20,1	21,9	23,7	25,6	27,4	29,2	32,8	1,25
1,30	14,1	16,1	19,3	21,4	23,6	25,7	27,8	30,0	32,1	34,2	38,5	1,30
1,35	16,4	18,7	22,0	24,4	26,9	29,3	31,7	34,2	36,6	39,0	43,9	1,35
1,40	18,8	21,4	24,6	27,3	30,0	32,7	35,4	38,2	40,9	43,6	49,1	1,40
1,45	21,1	24,1	27,1	30,1	33,1	36,1	39,1	42,1	45,1	48,1	54,1	1,45
1,50	22,7	25,9	29,4	32,7	35,9	39,2	42,5	45,7	49,0	52,2	58,8	1,50
1,55	24,3	27,7	31,7	35,2	38,8	42,3	45,8	49,3	52,8	56,3	63,4	1,55
1,60	25,8	29,5	33,9	37,7	41,4	45,2	49,0	52,7	56,5	60,2	67,8	1,60
1,65	27,4	31,3	36,1	40,1	44,1	48,1	52,1	56,1	60,1	64,1	72,1	1,65
1,70	29,0	33,1	38,1	42,3	46,6	50,8	55,0	59,3	63,5	67,7	76,2	1,70
1,75	30,9	34,9	40,1	44,6	49,0	53,5	57,9	62,4	66,8	71,2	80,2	1,75
1,80	32,2	36,7	42,0	46,7	51,3	56,0	60,7	65,3	70,0	74,6	84,0	1,80
1,85	33,7	38,5	43,9	48,8	53,6	58,5	63,4	68,2	73,1	77,9	87,7	1,85
1,90	35,3	40,3	45,7	50,8	55,8	60,9	66,0	71,0	76,1	81,1	91,3	1,90
1,95	36,9	42,1	47,4	52,7	57,9	63,2	68,5	73,7	79,0	84,2	94,8	1,95

Größe der Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde										Größe der Einheiten	
	bis 3 m	über 3-4 m	über 4-5 m	über 5-6 m	über 6-7 m	über 7-8 m	über 8-9 m	über 9-10 m	über 10-11 m	über 11 m		
2,0	38,9	44,4	49,1	54,6	60,0	65,5	70,9	76,4	81,8	87,2	98,2	2,0
2,1	40,9	46,7	52,4	58,2	64,0	69,8	75,6	81,5	87,3	93,1	104,7	2,1
2,2	42,9	49,0	55,4	61,6	67,7	73,9	80,0	86,2	92,3	98,4	110,8	2,2
2,3	44,9	51,3	58,4	64,9	71,3	77,8	84,3	90,8	97,3	103,7	116,7	2,3
2,4	46,9	53,6	61,1	67,9	74,7	81,5	88,3	95,0	101,8	108,5	122,2	2,4
2,5	48,9	55,9	63,8	70,9	77,9	85,0	92,1	99,2	106,3	113,3	127,5	2,5
2,6	50,9	58,2	66,3	73,6	81,0	88,3	95,7	103,0	110,4	117,6	132,5	2,6
2,7	52,9	60,5	68,7	76,3	83,9	91,5	99,1	106,8	114,4	121,9	137,3	2,7
2,8	54,9	62,8	71,0	78,9	86,7	94,6	102,5	110,4	118,3	126,1	141,9	2,8
2,9	56,9	65,1	73,2	81,3	89,5	97,6	105,7	113,9	122,0	130,1	146,4	2,9
3,0	58,3	66,7	75,3	83,7	92,0	100,4	108,8	117,1	125,5	133,8	150,6	3,0
3,1	59,7	68,3	77,4	86,0	94,5	103,1	111,7	120,3	128,9	137,4	154,7	3,1
3,2	61,1	69,9	79,3	88,1	96,9	105,7	114,5	123,4	132,2	141,0	158,6	3,2
3,3	62,5	71,5	81,2	90,2	99,3	108,3	117,3	126,3	135,3	144,3	162,4	3,3
3,4	64,0	73,4	83,1	92,3	101,5	110,7	119,9	129,2	138,4	147,5	166,1	3,4
3,5	65,4	74,8	84,8	94,2	103,7	113,1	122,5	131,9	141,3	150,6	169,6	3,5
3,6	66,8	76,4	86,5	96,1	105,7	115,3	124,9	134,6	144,2	153,8	173,0	3,6
3,7	68,2	78,0	88,2	98,0	107,7	117,5	127,3	137,1	146,9	156,6	176,3	3,7
3,8	69,6	79,6	89,8	99,8	109,7	119,7	129,7	139,6	149,6	159,5	179,5	3,8
3,9	71,0	81,2	91,3	101,4	111,6	121,7	131,9	142,0	152,2	162,2	182,6	3,9

Größe Stängel Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde																			
	bis 3 m		über 3—4 m		über 4—5 m		über 5—6 m		über 6—7 m		über 7—8 m		über 8—9 m		über 9—10 m		über 10—11 m		über 11 m	
	3 m	über 3 m	3—4 m	über 3—4 m	4—5 m	über 4—5 m	5—6 m	über 5—6 m	6—7 m	über 6—7 m	7—8 m	über 7—8 m	8—9 m	über 8—9 m	9—10 m	über 9—10 m	10—11 m	über 10—11 m	11 m	über 11 m
4,0	72,0	82,4	92,9	103,2	113,5	123,8	134,1	144,5	154,8	185,7	4,0									
4,1	73,1	83,6	94,3	104,8	115,2	125,7	136,2	146,7	157,2	188,6	4,1									
4,2	74,1	84,8	95,8	106,4	117,1	127,7	138,3	149,0	159,6	191,5	4,2									
4,3	75,2	86,0	97,1	107,9	118,7	129,5	140,3	151,0	161,8	194,2	4,3									
4,4	76,2	87,2	98,5	109,4	120,4	131,3	142,2	153,2	164,1	196,9	4,4									
4,5	77,2	88,3	99,8	110,9	122,0	133,1	144,2	155,2	166,3	199,6	4,5									
4,6	78,3	89,5	101,1	112,3	123,5	134,7	145,9	157,2	168,4	202,1	4,6									
4,7	79,3	90,7	102,3	113,7	125,0	136,4	147,8	159,1	170,5	204,6	4,7									
4,8	80,4	91,9	103,6	115,1	126,6	138,1	149,6	161,1	172,6	207,1	4,8									
4,9	81,4	93,1	104,7	116,3	128,0	139,6	151,2	162,9	174,5	209,4	4,9									
5,0	82,2	94,0	105,9	117,6	129,4	141,1	152,9	164,6	176,4	211,7	5,0									
5,1	83,1	95,0	107,0	118,9	130,8	142,7	154,6	166,4	178,3	214,0	5,1									
5,2	83,9	95,9	108,1	120,1	132,1	144,1	156,1	168,2	180,2	216,2	5,2									
5,3	84,7	96,9	109,2	121,3	133,5	145,6	157,7	169,9	182,0	218,4	5,3									
5,4	85,6	97,8	110,3	122,5	134,8	147,0	159,3	171,5	183,8	220,5	5,4									
5,5	86,4	98,7	111,3	123,7	136,0	148,4	160,8	173,2	185,6	222,6	5,5									
5,6	87,2	99,7	112,3	124,8	137,2	149,7	162,2	174,7	187,2	224,6	5,6									
5,7	88,0	100,6	113,3	125,9	138,5	151,1	163,7	176,2	188,8	226,6	5,7									
5,8	88,9	101,5	114,3	127,0	139,7	152,4	165,1	177,8	190,5	228,6	5,8									
5,9	89,7	102,5	115,3	128,1	140,9	153,7	166,5	179,3	192,1	230,5	5,9									

Größe Stängel Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde																			
	bis 3 m		über 3—4 m		über 4—5 m		über 5—6 m		über 6—7 m		über 7—8 m		über 8—9 m		über 9—10 m		über 10—11 m		über 11 m	
	3 m	über 3 m	3—4 m	über 3—4 m	4—5 m	über 4—5 m	5—6 m	über 5—6 m	6—7 m	über 6—7 m	7—8 m	über 7—8 m	8—9 m	über 8—9 m	9—10 m	über 9—10 m	10—11 m	über 10—11 m	11 m	über 11 m
6,0	90,4	103,3	116,2	129,1	142,0	154,9	167,8	180,8	193,7	232,4	6,0									
6,1	91,0	104,0	117,1	130,1	143,1	156,1	169,1	182,2	195,2	234,2	6,1									
6,2	91,7	104,8	118,0	131,1	144,2	157,3	170,4	183,6	196,7	236,0	6,2									
6,3	92,4	105,6	118,9	132,1	145,3	158,5	171,7	185,0	198,2	237,8	6,3									
6,4	93,1	106,4	119,8	133,1	146,4	159,7	173,0	186,3	199,6	239,5	6,4									
6,5	93,7	107,1	120,6	134,0	147,4	160,8	174,2	187,6	201,0	241,2	6,5									
6,6	94,4	107,9	121,5	135,0	148,4	161,9	175,4	188,9	202,4	242,9	6,6									
6,7	95,1	108,7	122,3	135,9	149,4	163,0	176,6	190,1	203,7	244,5	6,7									
6,8	95,7	109,4	123,1	136,8	150,4	164,1	177,8	191,4	205,1	246,1	6,8									
6,9	96,4	110,2	123,9	137,6	151,4	165,1	178,9	192,6	206,4	247,7	6,9									
7,0	97,0	110,8	124,7	138,5	152,4	166,2	180,0	193,9	207,7	249,3	7,0									
7,1	97,5	111,5	125,4	139,3	153,3	167,2	181,1	195,1	209,0	250,8	7,1									
7,2	98,1	112,1	126,2	140,2	154,2	168,2	182,2	196,2	210,2	252,3	7,2									
7,3	98,7	112,8	126,9	141,0	155,1	169,2	183,3	197,4	211,5	253,8	7,3									
7,4	99,3	113,4	127,7	141,9	156,0	170,2	184,4	198,5	212,7	255,3	7,4									
7,5	99,8	114,0	128,4	142,6	156,9	171,1	185,4	199,6	213,9	256,7	7,5									
7,6	100,4	114,7	129,1	143,4	157,8	172,1	186,4	200,8	215,1	258,1	7,6									
7,7	101,0	115,3	129,8	144,2	158,6	173,0	187,4	201,9	216,2	259,5	7,7									
7,8	101,5	116,0	130,5	145,0	159,4	173,9	188,4	202,8	217,4	260,9	7,8									
7,9	102,1	116,6	131,2	145,8	160,3	174,9	189,5	204,0	218,6	262,3	7,9									

Größe in Segeleinheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe in Segeleinheiten	
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m			
8,0	102,6	117,2	131,8	146,4	161,1	175,7	190,4	205,0	219,7	234,3	248,9	263,6	8,0
8,1	103,1	117,7	132,5	147,2	161,9	176,6	191,3	206,0	220,7	235,4	250,1	264,9	8,1
8,2	103,5	118,3	133,1	147,9	162,7	177,5	192,3	207,1	221,9	236,7	251,5	266,5	8,2
8,3	104,0	118,8	133,8	148,6	163,5	178,3	193,2	208,0	222,9	237,7	252,5	267,5	8,3
8,4	104,5	119,4	134,4	149,3	164,3	179,2	194,1	209,1	224,0	238,8	253,7	268,8	8,4
8,5	105,0	119,9	135,0	150,0	165,0	180,0	195,0	210,0	225,0	240,0	255,0	270,0	8,5
8,6	105,3	120,5	135,6	150,7	165,7	180,8	195,9	210,9	226,0	241,1	256,2	271,2	8,6
8,7	105,9	121,0	136,2	151,3	166,5	181,6	196,7	211,8	227,0	242,1	257,2	272,4	8,7
8,8	106,4	121,6	136,8	152,0	167,2	182,4	197,6	212,8	228,0	243,1	258,2	273,6	8,8
8,9	106,9	122,1	137,4	152,7	167,9	183,2	198,5	213,7	229,0	244,1	259,2	274,8	8,9
9,0	107,3	122,6	138,0	153,3	168,7	184,0	199,3	214,7	230,0	245,1	260,2	276,0	9,0
9,1	107,8	123,1	138,6	154,0	169,3	184,7	200,1	215,5	230,9	246,1	261,2	277,1	9,1
9,2	108,2	123,6	139,2	154,7	170,1	185,6	201,0	216,5	231,9	247,1	262,2	278,3	9,2
9,3	108,6	124,1	139,7	155,2	170,8	186,3	201,8	217,3	232,8	248,1	263,2	279,4	9,3
9,4	109,1	124,6	140,3	155,9	171,4	187,0	202,6	218,2	233,8	249,1	264,2	280,5	9,4
9,5	109,5	125,0	140,8	156,4	172,1	187,7	203,4	219,0	234,7	250,1	265,2	281,6	9,5
9,6	109,9	125,5	141,4	157,1	172,8	188,5	204,2	219,9	235,6	251,1	266,2	282,7	9,6
9,7	110,3	126,0	141,9	157,6	173,4	189,1	204,9	220,6	236,4	252,1	267,2	283,7	9,7
9,8	110,8	126,5	142,4	158,2	174,1	189,9	205,7	221,5	237,3	253,1	268,2	284,8	9,8
9,9	111,2	127,0	142,9	158,8	174,6	190,5	206,4	222,3	238,2	254,1	269,2	285,8	9,9

Größe in Segeleinheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe in Segeleinheiten	
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m			
10,0	111,6	127,4	143,4	159,3	175,3	191,2	207,1	223,1	239,0	254,9	270,8	286,8	10,0
10,1	111,9	127,9	144,0	160,0	175,9	191,9	207,9	223,9	239,9	255,9	271,8	287,9	10,1
10,2	112,3	128,3	144,5	160,5	176,6	192,6	208,6	224,7	240,7	256,7	272,7	288,9	10,2
10,3	112,7	128,8	145,0	161,1	177,2	193,3	209,4	225,5	241,6	257,6	273,6	289,9	10,3
10,4	113,1	129,2	145,4	161,6	177,7	193,9	210,0	226,2	242,3	258,3	274,3	290,8	10,4
10,5	113,4	129,6	145,9	162,1	178,3	194,5	210,7	227,0	243,2	259,2	275,2	291,8	10,5
10,6	113,8	130,1	146,4	162,7	178,9	195,2	211,5	227,7	244,0	260,0	276,0	292,8	10,6
10,7	114,2	130,5	146,9	163,2	179,5	195,8	212,1	228,5	244,8	260,8	276,8	293,7	10,7
10,8	114,5	131,0	147,4	163,8	180,1	196,5	212,9	229,2	245,6	261,6	277,6	294,7	10,8
10,9	114,9	131,4	147,8	164,2	180,7	197,1	213,5	229,9	246,3	262,3	278,3	295,6	10,9
11,0	115,3	131,8	148,3	164,8	181,2	197,7	214,2	230,6	247,1	263,0	279,0	296,5	11,0
11,1	115,6	132,2	148,7	165,2	181,8	198,3	214,8	231,3	247,8	263,7	279,7	297,4	11,1
11,2	116,0	132,6	149,2	165,8	182,3	198,9	215,5	232,0	248,6	264,4	280,4	298,3	11,2
11,3	116,3	133,0	149,6	166,2	182,9	199,5	216,1	232,7	249,3	265,1	281,1	299,2	11,3
11,4	116,7	133,4	150,1	166,8	183,4	200,1	216,8	233,4	250,1	265,8	281,8	300,1	11,4
11,5	117,0	133,7	150,5	167,2	184,0	200,7	217,4	234,1	250,8	266,5	282,5	301,0	11,5
11,6	117,4	134,1	150,9	167,7	184,4	201,2	218,0	234,7	251,5	267,2	283,2	301,8	11,6
11,7	117,7	134,5	151,4	168,2	185,0	201,8	218,6	235,4	252,2	267,9	283,9	302,7	11,7
11,8	118,1	134,9	151,8	168,6	185,5	202,3	219,2	236,0	252,9	268,6	284,6	303,5	11,8
11,9	118,4	135,3	152,2	169,1	186,0	202,9	219,8	236,6	253,7	269,2	285,3	304,4	11,9

Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde

Größe Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde												Größe Einheiten
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m			
12,0	118,7	135,7	152,6	169,5	186,5	203,4	220,4	237,3	254,3	305,2	12,0		
12,1	119,0	136,0	153,0	170,0	187,0	204,0	221,0	238,0	255,0	306,0	12,1		
12,2	119,3	136,4	153,4	170,4	187,5	204,5	221,6	238,6	255,7	306,8	12,2		
12,3	119,6	136,7	153,8	170,9	188,0	205,1	222,2	239,2	256,3	307,6	12,3		
12,4	120,0	137,1	154,2	171,3	188,5	205,6	222,7	239,9	257,0	308,4	12,4		
12,5	120,3	137,5	154,6	171,8	188,9	206,1	223,3	240,5	257,7	309,2	12,5		
12,6	120,6	137,8	155,0	172,2	189,5	206,7	223,9	241,1	258,3	310,0	12,6		
12,7	120,9	138,2	155,4	172,7	189,9	207,2	224,5	241,7	259,0	310,8	12,7		
12,8	121,2	138,5	155,8	173,1	190,4	207,7	225,0	242,3	259,6	311,5	12,8		
12,9	121,5	138,9	156,2	173,5	190,9	208,2	225,5	242,9	260,2	312,3	12,9		
13,0	121,8	139,2	156,6	174,0	191,3	208,7	226,1	243,5	260,9	313,1	13,0		
13,1	122,1	139,5	156,9	174,3	191,8	209,2	226,6	244,1	261,5	313,8	13,1		
13,2	122,3	139,8	157,3	174,8	192,3	209,8	227,3	244,7	262,2	314,6	13,2		
13,3	122,6	140,1	157,7	175,2	192,7	210,2	227,9	245,2	262,7	315,3	13,3		
13,4	122,9	140,5	158,0	175,6	193,1	210,7	228,2	245,8	263,3	316,0	13,4		
13,5	123,2	140,8	158,4	176,0	193,6	211,2	228,8	246,4	264,0	316,8	13,5		
13,6	123,5	141,1	158,8	176,4	194,1	211,7	229,3	247,0	264,6	317,5	13,6		
13,7	123,7	141,4	159,1	176,8	194,5	212,2	229,9	247,5	265,2	318,2	13,7		
13,8	124,0	141,7	159,5	177,2	194,9	212,6	230,3	248,0	265,7	318,9	13,8		
13,9	124,3	142,0	159,8	177,6	195,3	213,1	230,8	248,6	266,3	319,6	13,9		

Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde

Größe Einheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde												Größe Einheiten
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m			
14,0	124,6	142,3	160,3	178,0	195,8	213,5	231,3	249,1	266,9	320,3	14,0		
14,1	124,8	142,6	160,5	178,3	196,2	214,0	231,8	249,7	267,5	321,0	14,1		
14,2	125,1	142,9	160,9	178,8	196,6	214,5	232,4	250,2	268,1	321,7	14,2		
14,3	125,4	143,2	161,2	179,1	197,0	214,9	232,8	250,7	268,6	322,3	14,3		
14,4	125,7	143,6	161,5	179,4	197,4	215,3	233,3	251,2	269,2	323,0	14,4		
14,5	125,9	143,9	161,9	179,8	197,8	215,8	233,8	251,7	269,7	323,7	14,5		
14,6	126,2	144,2	162,2	180,2	198,2	216,2	234,2	252,2	270,2	324,3	14,6		
14,7	126,5	144,5	162,5	180,6	198,6	216,7	234,7	252,8	270,8	325,0	14,7		
14,8	126,7	144,8	162,8	180,9	199,0	217,1	235,2	253,2	271,3	325,6	14,8		
14,9	127,0	145,1	163,2	181,3	199,4	217,5	235,6	253,8	271,9	326,3	14,9		
15,0	127,2	145,4	163,5	181,6	199,8	217,9	236,1	254,2	272,4	326,9	15,0		
15,1	127,5	145,6	163,8	182,0	200,2	218,4	236,6	254,8	273,0	327,6	15,1		
15,2	127,7	145,9	164,1	182,3	200,6	218,8	237,0	255,3	273,5	328,2	15,2		
15,3	127,9	146,1	164,4	182,7	200,9	219,2	237,5	255,7	274,0	328,8	15,3		
15,4	128,2	146,4	164,7	183,0	201,3	219,6	237,9	256,2	274,5	329,4	15,4		
15,5	128,4	146,7	165,0	183,3	201,7	220,0	238,3	256,7	275,0	330,0	15,5		
15,6	128,6	146,9	165,3	183,7	202,0	220,4	238,8	257,1	275,5	330,6	15,6		
15,7	128,8	147,2	165,6	184,1	202,5	220,9	239,3	257,7	276,1	331,3	15,7		
15,8	129,1	147,4	165,9	184,4	202,9	221,3	239,7	258,2	276,6	331,9	15,8		
15,9	129,3	147,7	166,2	184,7	203,1	221,6	240,1	258,5	277,0	332,4	15,9		

Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde

Größe in Segeleinheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe in Segeleinheiten
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
16,0	129,5	148,0	166,5	185,0	203,5	222,0	240,5	259,0	277,5	333,0	16,0	
16,1	129,7	148,2	166,8	185,3	203,9	222,4	240,9	259,5	278,0	333,6	16,1	
16,2	130,0	148,5	167,1	185,7	204,2	222,8	241,4	259,9	278,5	334,2	16,2	
16,3	130,2	148,7	167,4	186,0	204,6	223,2	241,8	260,4	279,0	334,8	16,3	
16,4	130,4	149,0	167,7	186,3	205,0	223,6	242,2	260,9	279,5	335,4	16,4	
16,5	130,6	149,3	168,0	186,6	205,3	223,9	242,6	261,2	279,9	335,9	16,5	
16,6	130,8	149,5	168,3	187,0	205,6	224,3	243,0	261,7	280,4	336,5	16,6	
16,7	131,1	149,8	168,6	187,3	206,0	224,7	243,4	262,2	280,9	337,1	16,7	
16,8	131,3	150,0	168,8	187,6	206,3	225,1	243,8	262,6	281,3	337,6	16,8	
16,9	131,5	150,3	169,1	187,9	206,7	225,5	244,3	263,0	281,8	338,2	16,9	
17,0	131,7	150,5	169,4	188,2	207,0	225,8	244,6	263,5	282,3	338,8	17,0	
17,1	131,9	150,8	169,7	188,5	207,4	226,2	245,1	263,9	282,8	339,3	17,1	
17,2	132,2	151,0	169,9	188,8	207,6	226,5	245,4	264,3	283,2	339,8	17,2	
17,3	132,4	151,3	170,2	189,1	208,0	226,9	245,8	264,8	283,7	340,4	17,3	
17,4	132,6	151,5	170,5	189,4	208,3	227,2	246,2	265,1	284,1	340,9	17,4	
17,5	132,8	151,7	170,8	189,7	208,6	227,6	246,6	265,5	284,5	341,4	17,5	
17,6	133,0	152,0	171,0	190,0	209,0	228,0	247,0	266,0	285,0	342,0	17,6	
17,7	133,3	152,2	171,3	190,3	209,3	228,3	247,3	266,4	285,4	342,5	17,7	
17,8	133,5	152,5	171,5	190,5	209,6	228,6	247,7	266,7	285,8	343,0	17,8	
17,9	133,7	152,7	171,8	190,9	209,9	229,0	248,1	267,2	286,3	343,5	17,9	

Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde

Größe in Segeleinheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe in Segeleinheiten
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
18,0	133,9	153,9	172,1	191,2	210,3	229,4	248,6	267,7	286,9	344,1	18,0	
18,1	134,1	153,1	172,3	191,4	210,6	229,7	248,9	268,0	287,2	344,6	18,1	
18,2	134,3	153,4	172,6	191,7	210,9	230,0	249,2	268,4	287,6	345,1	18,2	
18,3	134,5	153,6	172,8	192,0	211,2	230,4	249,6	268,8	288,0	345,6	18,3	
18,4	134,7	153,8	173,1	192,3	211,5	230,7	249,9	269,2	288,4	346,1	18,4	
18,5	134,8	154,0	173,3	192,5	211,8	231,0	250,3	269,5	288,8	346,6	18,5	
18,6	135,0	154,2	173,6	192,9	212,1	231,4	250,7	270,0	289,3	347,1	18,6	
18,7	135,2	154,5	173,8	193,1	212,4	231,7	251,0	270,4	289,7	347,6	18,7	
18,8	135,4	154,7	174,1	193,4	212,7	232,0	251,4	270,7	290,1	348,1	18,8	
18,9	135,6	154,9	174,3	193,7	213,0	232,4	251,8	271,1	290,5	348,6	18,9	
19,0	135,8	155,1	174,5	193,9	213,3	232,7	252,1	271,4	290,8	349,0	19,0	
19,1	136,0	155,3	174,8	194,2	213,6	233,0	252,4	271,9	291,3	349,5	19,1	
19,2	136,2	155,6	175,0	194,4	213,9	233,3	252,8	272,2	291,7	350,0	19,2	
19,3	136,4	155,9	175,3	194,8	214,2	233,7	253,2	272,6	292,1	350,5	19,3	
19,4	136,6	156,0	175,5	195,0	214,4	233,9	253,4	272,9	292,4	350,9	19,4	
19,5	136,7	156,2	175,7	195,2	214,8	234,3	253,8	273,3	292,8	351,4	19,5	
19,6	136,9	156,4	176,0	195,5	215,1	234,6	254,2	273,7	293,3	351,9	19,6	
19,7	137,1	156,7	176,2	195,8	215,3	234,9	254,5	274,1	293,7	352,4	19,7	
19,8	137,3	156,9	176,4	196,0	215,6	235,2	254,8	274,4	294,0	352,8	19,8	
19,9	137,5	157,1	176,7	196,3	215,9	235,5	255,1	274,8	294,4	353,3	19,9	

Größe Höhe m	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe Höhe m
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
20,0	137,6	157,3	176,9	196,5	216,2	235,8	255,5	275,1	294,8	313,7	333,0	20,0
20,5	138,4	158,2	178,0	197,8	217,5	237,3	257,1	276,9	296,7	316,5	336,0	20,5
21,0	139,2	159,1	179,1	199,0	218,9	238,8	258,7	278,6	298,5	318,4	338,2	21,0
21,5	140,0	160,0	180,2	200,2	220,2	240,2	260,2	280,3	300,3	320,3	340,3	21,5
22,0	140,8	160,9	181,2	201,3	221,4	241,5	261,3	281,8	301,9	322,1	342,3	22,0
22,5	141,5	161,8	182,2	202,5	222,8	242,9	263,1	283,4	303,6	324,0	344,3	22,5
23,0	142,3	162,7	183,2	203,5	223,9	244,2	264,6	284,9	305,3	325,8	345,8	23,0
23,5	143,1	163,6	184,1	204,6	225,0	245,5	265,9	286,4	306,8	327,3	347,3	23,5
24,0	143,9	164,5	185,1	205,6	226,2	246,7	267,3	287,8	308,4	329,0	349,0	24,0
24,5	144,7	165,4	186,0	206,6	227,3	247,9	268,6	289,2	309,9	331,1	351,1	24,5
25,0	145,3	166,1	186,9	207,6	228,4	249,1	269,9	290,6	311,4	333,4	353,7	25,0
25,5	145,9	166,8	187,7	208,6	229,4	250,3	271,1	292,0	312,8	335,8	356,4	25,5
26,0	146,6	167,5	188,6	209,5	230,5	251,4	272,4	293,3	314,3	338,1	359,1	26,0
26,5	147,2	168,2	189,4	210,5	231,5	252,5	273,6	294,6	315,7	340,5	361,8	26,5
27,0	147,8	168,9	190,2	211,3	232,5	253,6	274,7	295,9	317,0	343,0	364,5	27,0
27,5	148,4	169,6	191,0	212,2	233,5	254,7	275,9	297,1	318,3	345,4	367,2	27,5
28,0	149,0	170,3	191,8	213,1	234,4	255,7	277,0	298,3	319,6	347,8	369,9	28,0
28,5	149,7	171,0	192,5	213,9	235,3	256,7	278,1	299,4	320,8	350,2	372,6	28,5
29,0	150,3	171,7	193,2	214,8	236,2	257,7	279,2	300,6	322,1	352,6	375,4	29,0
29,5	150,9	172,4	194,0	215,6	237,1	258,7	280,2	301,8	323,3	355,0	378,2	29,5

Größe Höhe m	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe Höhe m
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
30,0	151,4	173,0	194,7	216,3	238,0	259,6	281,2	302,9	324,5	346,1	367,7	30,0
30,5	151,9	173,6	195,4	217,1	238,8	260,5	282,2	304,0	325,7	347,3	369,0	30,5
31,0	152,4	174,2	196,1	217,9	239,7	261,5	283,3	305,0	326,8	348,4	370,1	31,0
31,5	152,9	174,8	196,8	218,7	240,5	262,4	284,3	306,1	328,0	349,5	371,2	31,5
32,0	153,5	175,4	197,5	219,4	241,4	263,3	285,2	307,2	329,1	350,6	372,3	32,0
32,5	154,0	175,9	198,1	220,1	242,1	264,1	286,1	308,2	330,2	351,7	373,4	32,5
33,0	154,5	176,5	198,8	220,9	242,9	265,0	287,0	309,1	331,2	352,8	374,5	33,0
33,5	155,0	177,1	199,4	221,5	243,7	265,8	288,0	310,1	332,3	353,9	375,6	33,5
34,0	155,5	177,7	200,0	222,2	244,5	266,7	288,9	311,1	333,3	355,0	376,7	34,0
34,5	156,0	178,3	200,6	222,9	245,2	267,5	289,8	312,0	334,3	356,1	377,8	34,5
35,0	156,4	178,8	201,2	223,6	245,9	268,3	290,6	313,0	335,3	357,2	378,9	35,0
35,5	156,9	179,3	201,8	224,2	246,7	269,1	291,5	313,9	336,3	358,3	380,0	35,5
36,0	157,3	179,8	202,4	224,9	247,3	269,8	292,3	314,8	337,3	359,4	381,1	36,0
36,5	157,8	180,3	202,9	225,4	248,0	270,5	293,1	315,6	338,2	360,5	382,2	36,5
37,0	158,2	180,8	203,5	226,1	248,7	271,3	293,9	316,6	339,2	361,6	383,3	37,0
37,5	158,6	181,3	204,1	226,8	249,4	272,1	294,8	317,4	340,1	362,7	384,4	37,5
38,0	159,1	181,8	204,6	227,3	250,1	272,8	295,5	318,3	341,0	363,8	385,5	38,0
38,5	159,5	182,3	205,1	227,9	250,7	273,5	296,3	319,0	341,8	364,9	386,6	38,5
39,0	160,0	182,8	205,7	228,5	251,4	274,2	297,1	319,9	342,8	366,0	387,7	39,0
39,5	160,4	183,3	206,2	229,1	252,0	274,9	297,8	320,7	343,6	367,1	388,8	39,5

Größe Einheit	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe Einheit
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
40	160,8	183,8	206,7	229,6	252,6	275,5	298,5	321,4	344,4	413,3	40	
41	161,5	184,6	207,7	230,8	253,8	276,9	300,0	323,0	346,1	415,3	41	
42	162,2	185,4	208,7	231,9	255,0	278,2	301,4	324,6	347,8	417,3	42	
43	162,9	186,2	209,6	232,9	256,2	279,5	302,8	326,0	349,3	419,2	43	
44	163,6	187,0	210,5	233,9	257,3	280,7	304,1	327,4	350,8	421,0	44	
45	164,3	187,8	211,4	234,9	258,4	281,9	305,4	328,8	352,3	422,8	45	
46	165,0	188,6	212,3	235,9	259,4	283,0	306,6	330,2	353,8	424,5	46	
47	165,7	189,4	213,1	236,8	260,4	284,1	307,8	331,5	355,2	426,2	47	
48	166,4	190,2	214,0	237,8	261,5	285,3	309,1	332,8	356,6	427,9	48	
49	167,1	191,0	214,8	238,6	262,5	286,3	310,2	334,0	357,9	429,5	49	
50	167,7	191,6	215,6	239,5	263,5	287,4	311,4	335,3	359,3	431,1	50	
51	168,2	192,3	216,4	240,4	264,5	288,5	312,5	336,6	360,6	432,7	51	
52	168,8	192,9	217,1	241,2	265,4	289,5	313,6	337,7	361,8	434,2	52	
53	169,3	193,6	217,8	242,0	266,2	290,4	314,6	338,8	363,0	435,6	53	
54	169,9	194,2	218,6	242,9	267,1	291,4	315,7	340,0	364,3	437,1	54	
55	170,5	194,8	219,3	243,6	268,0	292,3	316,7	341,0	365,4	438,5	55	
56	171,0	195,5	220,0	244,4	268,9	293,3	317,7	342,2	366,6	439,9	56	
57	171,6	196,1	220,6	245,1	269,6	294,1	318,6	343,2	367,7	441,2	57	
58	172,1	196,8	221,3	245,9	270,5	295,1	319,7	344,2	368,8	442,6	58	
59	172,7	197,4	222,0	246,6	271,3	295,9	320,6	345,2	369,9	443,9	59	

Größe Einheit	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe Einheit
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
60	173,2	197,9	222,6	247,3	272,0	296,7	321,4	346,2	370,9	445,1	60	
61	173,6	198,4	223,2	248,0	272,8	297,6	322,4	347,2	372,0	446,4	61	
62	174,1	198,9	223,8	248,7	273,5	298,4	323,3	348,1	373,0	447,6	62	
63	174,5	199,4	224,4	249,3	274,3	299,2	324,1	349,1	374,0	448,8	63	
64	175,0	200,0	225,0	250,0	275,0	300,0	325,0	350,0	375,0	450,0	64	
65	175,4	200,5	225,6	250,7	275,7	300,8	325,9	350,9	376,0	451,2	65	
66	175,9	201,0	226,2	251,3	276,4	301,5	326,6	351,8	376,9	452,3	66	
67	176,3	201,5	226,7	251,9	277,1	302,3	327,5	352,6	377,8	453,4	67	
68	176,8	202,0	227,3	252,5	277,8	303,0	328,3	353,5	378,8	454,5	68	
69	177,2	202,5	227,8	253,1	278,4	303,7	329,0	354,4	379,7	455,6	69	
70	177,7	203,0	228,4	253,8	279,1	304,5	329,9	355,2	380,6	456,7	70	
75	179,2	204,7	230,9	256,5	282,2	307,8	333,5	359,1	384,8	461,7	75	
80	180,7	206,5	233,2	259,1	285,0	310,9	336,8	362,8	388,7	466,4	80	
85	182,3	208,2	235,4	261,6	287,7	313,9	340,0	366,2	392,3	470,8	85	
90	183,8	210,0	237,5	263,9	290,2	316,6	343,0	369,4	395,8	474,9	90	
95	185,3	211,7	239,4	266,0	292,5	319,1	345,7	372,3	398,9	478,7	95	
100	186,8	213,5	241,2	268,0	294,7	321,5	348,3	375,1	401,9	482,3	100	
105	188,4	215,2	242,8	269,8	296,7	323,7	350,7	377,7	404,7	485,6	105	
110	189,9	217,0	244,4	271,6	298,7	325,9	353,0	380,2	407,3	488,8	110	
115	191,4	218,7	246,0	273,3	300,6	327,9	355,2	382,6	409,9	491,9	115	

Größe in Segeleinheiten	Vergütungs-Koeffizient für eine Windgeschwindigkeit in der Sekunde											Größe in Segeleinheiten
	bis 3 m	über 3—4 m	über 4—5 m	über 5—6 m	über 6—7 m	über 7—8 m	über 8—9 m	über 9—10 m	über 10—11 m	über 11 m		
120	192,4	219,9	247,4	274,9	302,4	329,9	357,4	384,8	412,3	494,8	120	
125	193,5	221,2	248,8	276,4	304,1	331,7	359,3	387,0	414,6	497,5	125	
130	194,4	222,2	250,0	277,8	305,6	333,4	361,2	389,0	416,8	500,1	130	
135	195,4	223,4	251,3	279,2	307,2	335,1	363,0	390,9	418,8	502,6	135	
140	196,4	224,4	252,5	280,6	308,6	336,7	364,7	392,8	420,8	505,0	140	
145	197,4	225,5	253,7	281,9	310,0	338,2	366,4	394,6	422,8	507,3	145	
150	198,2	226,5	254,8	283,1	311,4	339,7	368,0	396,4	424,7	509,6	150	
155	199,1	227,5	255,9	284,3	312,7	341,1	369,5	398,0	426,4	511,7	155	
160	199,8	228,4	256,9	285,4	314,0	342,5	371,0	399,6	428,1	513,7	160	
165	200,6	229,3	257,9	286,5	315,2	343,8	372,5	401,1	429,8	515,7	165	
170	201,3	230,0	258,8	287,6	316,3	345,1	373,8	402,6	431,3	517,6	170	
175	202,1	231,0	259,8	288,6	317,5	346,3	375,2	404,0	432,9	519,5	175	
180	202,7	231,6	260,6	289,6	318,5	347,5	376,4	405,4	434,3	521,2	180	
185	203,4	232,4	261,5	290,6	319,6	348,7	377,7	406,8	435,8	523,0	185	
190	204,0	233,2	262,3	291,4	320,6	349,7	378,9	408,0	437,2	524,6	190	
195	204,7	234,0	263,2	292,4	321,7	350,9	380,1	409,4	438,6	526,3	195	
200	205,4	234,7	264,0	293,3	322,6	351,9	381,2	410,6	439,9	527,9	200	

A 65839