

Am nächsten Morgen muß es zum Trocknen vorgeheißt werden und so lange auswehen, bis auch Verdopplungen und Liecken trocken sind.

Beim Trimmen eines neuen Segels muß man auch den Segelriß genau kennen, denn der Konstrukteur hat dem Segel eine bestimmte Stellung vorgeschrieben, die sich mit seinen Berechnungen von Segel- und Lateralschwerpunkt deckt. Man darf also nicht eine hängend gezeichnete Gaffel plötzlich steil setzen wollen, denn einmal verändert sich dadurch der Segelschwerpunkt und zum andern vertrimmt man damit das Segel unter allen Umständen.

Ist das Segel nun soweit hingetrimmt, daß man mit dem Sitz desselben zufrieden ist, so kann man das Segel allmählich immer mehr beanspruchen. Die Gelegenheit dazu kommt von selbst, nur empfiehlt es sich in der ersten Zeit, auch mit der Schot zu segeln, und diese nicht so festzuknallen, daß die Kardeele singen. Wenige Wochen genügen, und man hat sein Segel in Ordnung. Ein getrimmtes Segel kann getrost naß werden, dem Tuch, besonders gutem Maccotuch, schadet das Wasser nichts. Es muß nur wieder ordentlich getrocknet werden. Ist das Segel einmal ordentlich hingetrimmt, so verliert es seine Form selten, und läßt nur nach, wenn das Gewebe mit der Zeit matt wird.

Noch ein Wort für die Pflege des Segels im Winter:

Bei den meisten Seglern ist mit dem Sommer auch der Enthusiasmus für den Sport verschwunden. Die Yacht wird abgetakelt, das stehende Gut wird auf den Mast gebunden und das laufende Gut mit den Segeln zusammen in den Segelsack gestopft und auf den Boden gepackt. — So, bis zum Frühjahr wäre nun Ruhe! Ja, das stimmt, aber im Frühjahr kommt die Überraschung, wenn das verknüllte und verstockte Zeug muffig aus dem Sack gezogen wird. —

Das im Herbst bei trockenem Wetter abgeschlagene Segel muß ganz trocken sachgemäß zusammengelegt werden und lagert so am besten an einem luftigen, aber trockenen Ort. Wird es zusammengelegt im Segelsack aufbewahrt, so muß es mindestens zweimal während des Winters herausgenommen und gelüftet werden, was am besten dadurch geschieht, daß man es andersherum zusammenlegt. Schoten und Fallen gehören nicht in den Segelsack.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß es keine Kunst ist, ein Segel sachgemäß und gut zu behandeln, sondern es ist eine Angelegenheit des sportlichen Interesses und eine sportliche Notwendigkeit. Dieses Interesse am Segel muß jeder Segler aber im Hinblick auf die wissenschaftlichen Versuche und mit Rücksicht auf den schönen Segelsport aufbringen.

## Die internationale 6-m-R.-Klasse.

Die zurzeit im Vordergrund des Interesses stehenden Verhandlungen über das neue deutsche Klassensystem lassen es angebracht erscheinen, vergleichsweise auch einmal die internationalen Klassen zu betrachten, unter denen die 6-m-R-Klasse die hervorragendste Stellung einnimmt.

Wie allgemein bekannt sein dürfte, wurde die internationale Formel im Jahre 1918 von den Skandinaviern in die sogenannte S-Formel abgeändert, aus welcher dann die neue internationale Formel 1920 hervorging, die wie folgt lautet:

$$R = \frac{L + \frac{1}{4}G + 2d + \sqrt{S} + F}{2,5}$$

L = Länge in m.  
G = Kettenumfang.  
d = Differenz zwischen Ketten- und Schmiegenumfang.  
S = Segelfläche in qm.  
F = Freibord.

Der Divisor 2,5 kann, wenn erforderlich, alle zwei Jahre verändert werden, um somit zu erreichen, daß die Klassengröße R möglichst annähernd mit der Wasserlinie der Yacht zusammenfällt.

**Länge:** Die Länge (L) der Formel ist die Länge 1,5% der Klassengröße oberhalb der Wasserlinie (LWL) gemessen, zuzüglich:

1. 1,5 der Differenz zwischen Schmiegenumfang von Oberkante Schandeck bis Oberkante Schandeck am vordersten Punkt der Vermessungslinie und der eben dort gemessenen doppelten Freibordhöhe.

2.  $\frac{1}{2}$  Differenz zwischen dem Schmiegenumfang von Oberkante Schandeck bis Oberkante Schandeck an dem hintersten Punkt der Vermessungslinie und der eben dort gemessenen doppelten Freibordhöhe.

**Umfang:** Der Umfang (G) ist die von Oberkante Schandeck um den Kiel herum bis Oberkante Schandeck auf 0,55 LWL, abzüglich der an derselben Stelle gemessenen doppelten Freibordhöhe. Die Stelle wird durch eine Marke (G) am Schandeck gezeichnet. Befinden sich im Unterwasserprofil irgendwelche Einbuchtungen, so ist der Umfang mit Hilfe einer

angenommenen Kiellinie so festzustellen, als ob die Einbuchtungen nicht vorhanden wären.

**Umfangs-Differenz:** Der Unterschied zwischen Schmiegenumfang und Kettenumfang (d) wird an derselben Stelle gemessen, wie der Kettenumfang (G) und ist die Summe der Differenz zwischen Schmiegen- und Kettenumfang, gemessen an beiden Seiten des Bootes bei (G), vom Schandeck bis zu einem Punkt am Rumpf, der 12,5% der Klassengröße unter der Wasserlinie liegt.

**Tiefgang:** Der Tiefgang darf nicht größer sein als 16% der LWL mit einem Zuschlag von 0,5 m.

**Freibord F** ist ein Drittel der Summe vom Freibord bei G, beim vorderen und hinteren Ende der Vermessungslänge.

**Sprung:** Die Sprunglinie soll eine gleichmäßige konkave Kurve bilden.

**Einfall:** Der Einfall darf auf jeder Seite 2% der größten Breite nicht überschreiten.

**Displacement:** Das Displacement in cbm darf nicht geringer sein als:

$$(0,2 \text{ LWL} + 0,15)^3$$

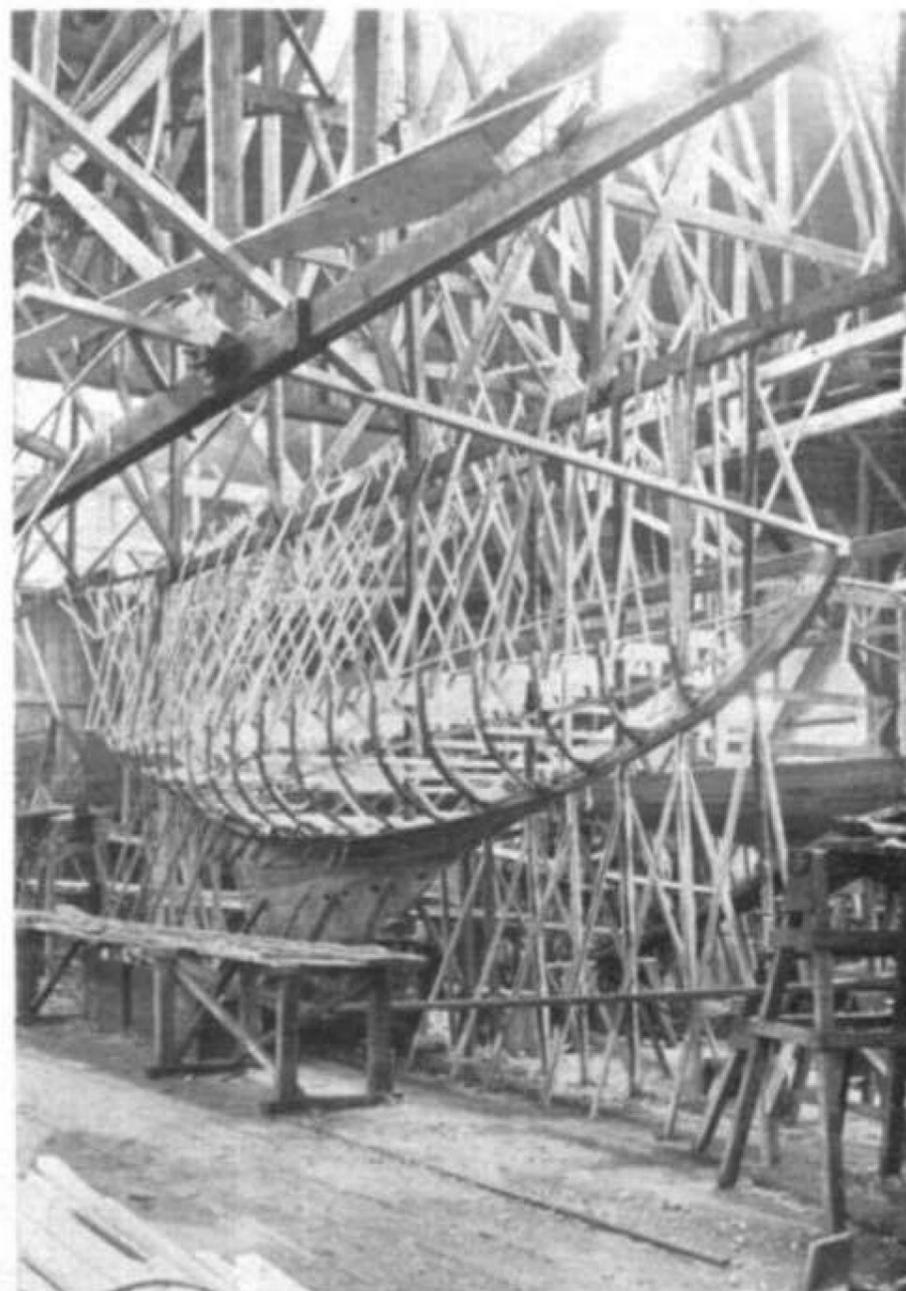
**Segelfläche S:** Wird genau so berechnet wie bei der früheren internationalen Meßformel, jedoch werden nur 85% des Vorsegeldreiecks in Rechnung gezogen.

**Segelhöhe:** Die Segelhöhe über der LWL darf das Doppelte der LWL nicht übersteigen. Sämtliche Maße sind ohne Besatzung zu nehmen.

Die Yachten nach dieser Formel sind ganz hervorragende Fahrzeuge, sowohl was Seetüchtigkeit wie auch Handlichkeit betrifft. Die Schnelligkeit eines 6ers ist gleich der eines 40-qm-Schärenkreuzers.

Wie aus den beigegeführten Rissen, die von Herrn Rasmussen stammen, hervorgeht, erkennt man sofort die Vorzüge der neuen Formel: Mäßige Segelfläche, gute Stabilität und gute Am-Wind-Eigenschaften.

Von allen Yachten der International Yacht Racing Union bildet die 6-m-Klasse die zurzeit populärste und sportlich interessanteste Klasse der Welt. In allen segelsporttreibenden Ländern werden besonders in dieser Klasse die bedeutendsten

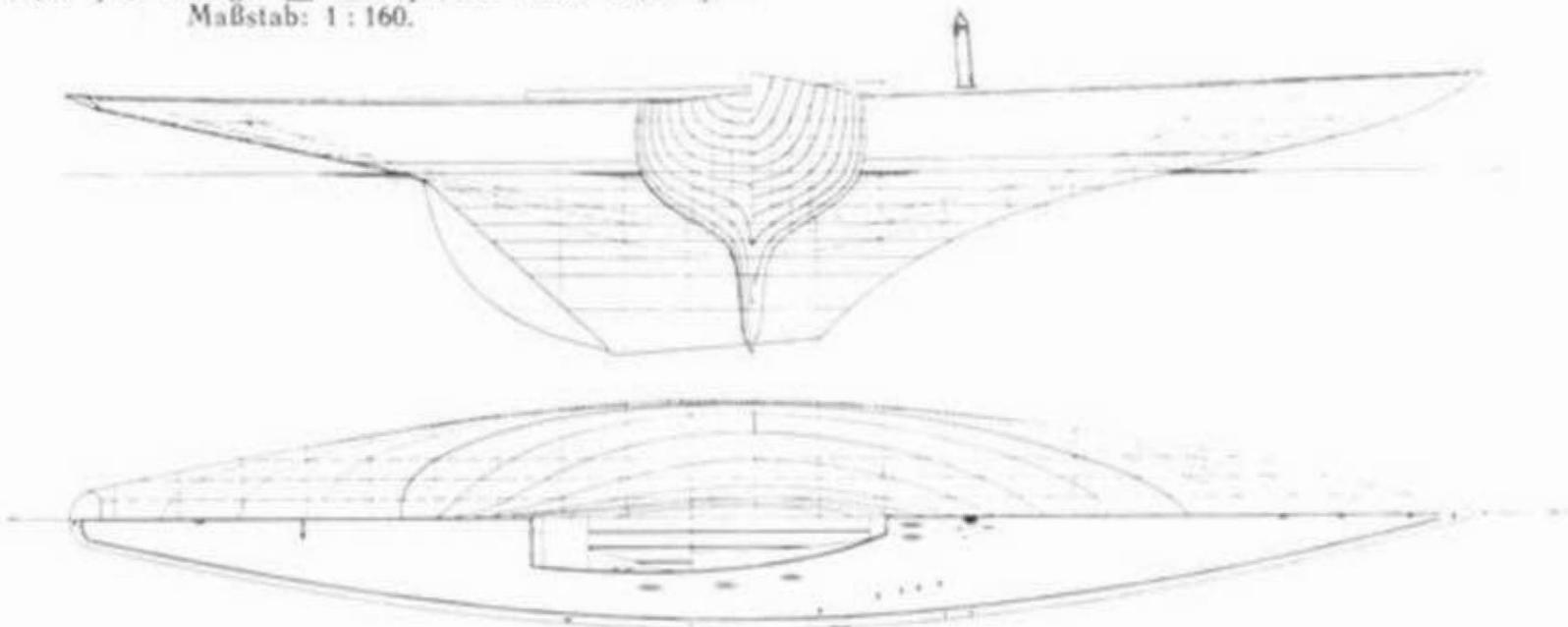


6-m-R-Yacht im Bau bei der Yachtwerft Abeking & Rasmussen.



Gr. Segel 37,30 qm, Vorsegel  $\triangle$  8,50 qm, am Wind 45,80 qm.  
Maßstab: 1 : 160.

Kämpfe ausgefochten. Man denke nur an den Goldpokal, den Eintonnerpokal, den Pokal von Frankreich, viele andere große internationale Preise, die in der 6-m-R-Klasse ausgesegelt werden. Hinzu kommen außerdem noch die hervorragenden Kämpfe zwischen England und Amerika sowie zwischen Skandinavien und Amerika. Die 6-m-Klasse ermöglicht allen Seglern, die Unternehmungslust und Zeit haben, überall, wo es auch sei, Konkurrenz zu finden. Die Boote haben den Vorteil, daß man mit ihnen nach allen Plätzen der Ostsee auf eigenem Kiel kommen, oder aber auch dieselben infolge ihrer mäßigen Abmessungen selbst auf kleineren Frachtdampfern verladen kann. Herr Rasmussen hat seit 1920 auf seiner Werft im ganzen 11 Sechser gebaut und hatte somit oft genug Gelegenheit, die Boote in allen Wetterlagen persönlich auszuprobieren. Er sagte, daß er sich jedesmal über die vorzüglichen Eigenschaften der Yachten gefreut habe. Tatsächlich haben sich die von Rasmussen gebauten Sechser nicht nur als erfolgreiche Rennyachten, sondern auch als ausgezeichnete Seeboote erwiesen. Was man von den Booten nach der alten R-Formel erhofft hatte, nämlich, daß man sie nach erledigter Regattatätigkeit ohne Schwierigkeiten in Kajütboote umwandeln könne, kann bei diesen Booten mit sehr viel größerem Erfolg geschehen, da die Grundbedingungen, kleine Segelfläche, großer Rumpf, große Stabilität, großer Innenraum, vorhanden sind.



**6-m-R-Yacht.**

Entworfen von H. Rasmussen, gebaut von der Yachtwerft Abeking & Rasmussen.  
Linien- und Spantenriß. Maßstab: 1 : 80. Größte Länge 11,61 m, Länge C.W.L. 6,45 m, größte Breite 1,90 m, Tiefgang 1,48 m.



Der erfolgreiche holländische Sechser „Prinsess Juliana“, Sieger im Rennen um den Eintonnen-Pokal 1925.  
Entworfen und erbaut von G. de Vries Lentsch jr., Amsterdam.