

11 27 20 03-11 - You IP: 217.113.36



Eine Danziger Fischfrau verkauft Pomucheln.

Photos (7): Segor.

münde, Brösen, Glettkau und ganz an Steuerbord, malerisch eingebettet in grüne Parkanlagen, prächtig überragt vom im-

posanten Bau des Kasino-Hotels: Zoppot! — Der Hafenkana! nimmt dich auf. Links liegt das polnische Munitionsbecken, die Westerplatte; bald erscheint hinter einer Biegung der Festungsturm Weichselmünde, um den die Yachthäfen der Danziger Segelvereine ruhig und still liegen.

Dein Törn nach Danzig ist beendet. Dein Törn in Danzig beginnt.

Und sie wird auch dich in ihren Bann ziehen, die ehrwürdige Handelsstadt. Vielleicht wirst du hin und wieder stehen bleiben und still die erhabene Wucht von St. Marien betrachten, vielleicht läßt du, auf einem Turm über allen Dächern stehend, dir Geschichten von den alten herrlichen Giebeln der Patrizierhäuser erzählen, vielleicht bückst du dich herunter zu einem fast unscheinbaren, von den meisten übersehenen kunstgeschmiedeten Eisengitter und bewunderst die meisterhafte Durchsteckarbeit; du wirst viele solcher Kleinigkeiten, wunderbar und einzig, finden und wirst sie zu dir sprechen lassen, bevor du in den „Danziger Lachs“ gehst und Geistiges auf dich wirken läßt.

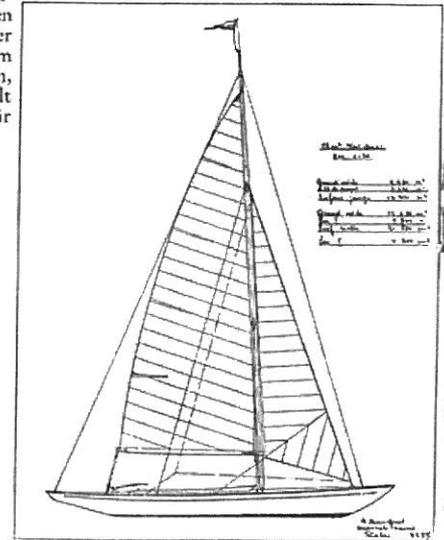
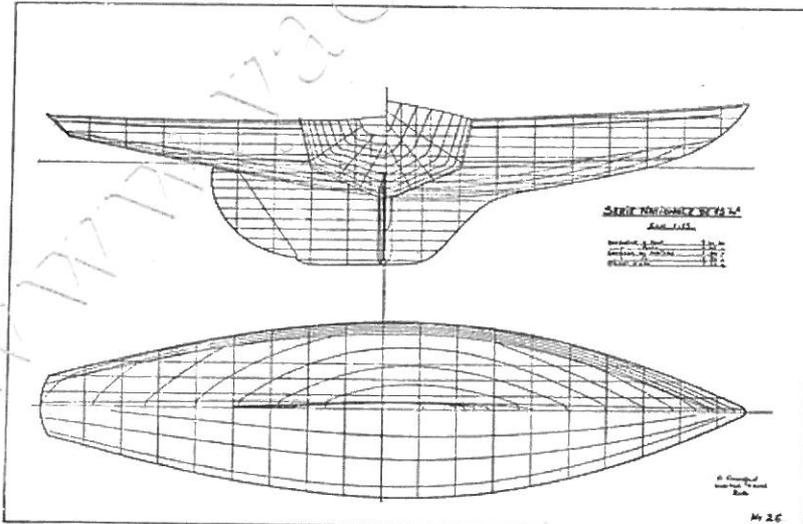
Am 14. bis 19. Juli findet die Danzig—Zoppoter Segelwoche statt. Viele Yachten werden um diese Zeit den Kurs Danzig laufen, denn wie im Vorjahre werden viele Segler zu den Regatten in der Danziger Bucht kommen. Und ich bin überzeugt, wenn nach scharfer, fairer Wettfahrt vor Zoppot die Segelkameraden aller Ostseeländer beim Danziger Kurfürsten sitzen, dann wird keiner bedauern den schönen Törn nach Danzig gemacht zu haben. S—r.

15-m²-Kielkreuzer für Genfer See und Südfrankreich

NICHT nur bei uns in Deutschland, sondern auch in fast allen Ländern — selbst die Vereinigten Staaten nicht ausgenommen — besteht der Wunsch nach kleinen, verhältnismäßig billigen Segelfahrzeugen. Der Deutsche Seglerverband hat unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse unseres Vaterlandes diese Frage dadurch zu lösen versucht, daß er soeben ein billiges 5-m²-Boot und ein 10-m²-Boot herausgebracht hat. Beide Boote sind in der „Yacht“ Nr. 11 genau beschrieben und wurden mit großem Erfolg auf der diesjährigen Wassersport-Ausstellung gezeigt. Das 5-m²-Boot wurde von einer Berliner Werft für 285,— RM., das 10-m²-Boot für 600,— RM. angeboten. Außerdem sind diese Boote in ihrer Konstruktion so einfach, daß sie bei geringeren Ansprüchen auch im Selbstbau hergestellt werden können. Die Baupläne werden vom Seglerverband demnächst herausgegeben und durch die „Yacht“ zu beziehen sein.

Auch in Amerika hat man in den „Snipes“ (Schnepfen-Klasse), den „Sea-Gulls“ (Möwen-Klasse) und den „Kometen“,

wenn auch nicht auf amtlicher Basis, sondern der privaten Initiative folgend, Schwertboottypen herausgebracht, die zur Verbilligung ebenfalls in Knickspantform hergestellt werden und sich größter Beliebtheit erfreuen. In den meisten anderen Ländern hat man jedoch eine gewisse Abneigung gegen das kenterbare Schwertboot und versucht mit kleinen Kielbooten, die auf Sohlenkiel gebaut sind und einen verhältnismäßig geringen Tiefgang aufweisen, dem Problem zu Leibe zu rücken. Derartigen Überlegungen entstammt u. a. auch das Starboot, das praktisch ein Mittelding zwischen Kielboot und Schwertboot ist und in der ganzen Welt eine ungeahnte Verbreitung gefunden hat. Aus ähnlichen Gesichtspunkten heraus hat ein Schweizer Konstrukteur ein 7 m langes Boot entworfen, das mit 15 m² besegelt wurde. Das Boot ist für



Nationales 15-m²-Boot für die Schweiz. Segelriß M. 1:120, Großsegel 9,98 m², Vorsegel 4,42 m², Gesamtsegelfläche 14,45 m². Lini- u. Spantenriß M. 1:60, Länge ü. A. 7 m, Länge C.W.L. 4,45 m, Breite 1,74 m, Tiefgang 1 m.

Bitte klicken Sie [hier](#), um eine Übersicht des ganzen Heftes zu bekommen!

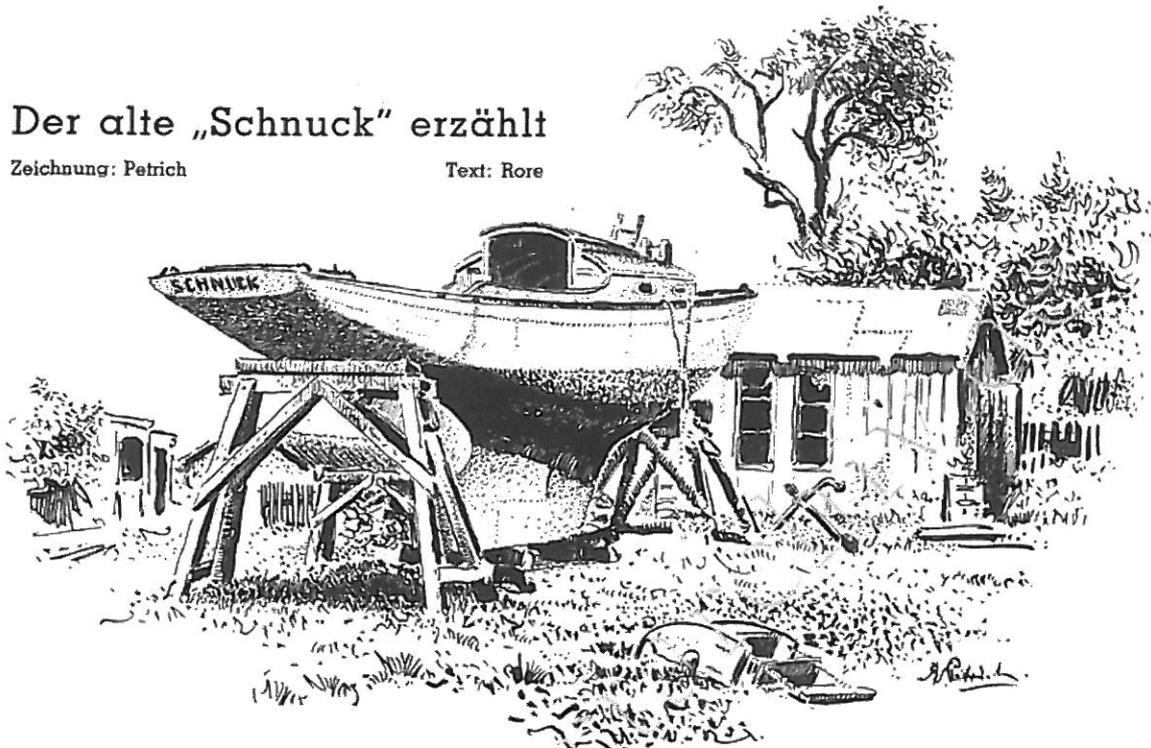
Alle Teile dieses Angebots unterliegen dem Urheberrecht und sind geschützt. Jede Art der Verwertung ist ausdrücklich untersagt.

[Impressum](#)

Der alte „Schnuck“ erzählt

Zeichnung: Petrich

Text: Rore



Ihr kennt nur noch die eleganten Formen
Den spindeldürren Hochmastbaum
Abweichend von den Gaffelnormen,
Den bis in's letzte ausgenutzten Raum,
Die Aerodynamik aller Spieren,
Des Segels raffinierten Schnitt -
Wir woll'n uns nicht in's Tausendste verlieren.
Kurzum, das alles spräch nicht mit,

Als eure Väter vor Jahrzehnten
In mir, dem steifen, schweren Boot,
Sich schon nach Licht und Sonne sehnten,
Die Hände fest an Rohr und Schot.
Eins aber bleibt auch euch erhalten -
Die Technik schreitet mächtig fort -
Es blieb den Jungen wie den Alten
Die Lust am Kampf, am Sieg, am Sport!

den Genfer See und für Südfrankreich gedacht. Interessant ist bei diesem Boot zu beobachten, welche Möglichkeiten die Knickspantform ergibt.

Der Sentenriß, der in der unteren Hälfte des Linienrisses gezeigt ist und die Linien des Bootes bei Neigung wiedergibt, zeigt, daß auch bei der Knickspantform schöne und harmonische Linien möglich sind. Das Boot ist vom Konstrukteur als Ersatz für die im Absterben begriffene 6½-m-Klasse gedacht. Es ist, im Gegensatz zu den in Deutschland und den Vereinigten Staaten bestehenden Grundsätzen, kein Einheitsboot, sondern wurde auf Grund einer Bauformel entworfen, die von dem Schweizer Konstrukteur Amiguet und den französischen Konstrukteuren Godinet und Camatte ausgearbeitet wurde. Die Segelfläche darf nicht höher als 15 m² sein. Die Takelungshöhe ist nach der Bauformel beschränkt worden, um übertrieben hohe Beseglungen zu verhindern. Die Verdrängung darf nicht geringer sein als 0,6 Tonnen, damit die Festigkeit des Rumpfes gesichert ist. Der Kiel ist ein durchlaufender gebogener Sohlenkiel, der eine sehr einfache und billige Bauweise ermöglicht. Die Flosse geht in einfacher Form ohne Rundung in den Kiel über. Die größte Länge wurde auf 7 m beschränkt. Das Boot kann auch Rundspant gebaut werden, jedoch wird die Scharpieform durch die Formel be-

günstigt. Die seitlichen Eindeckungen müssen mindestens 40 cm betragen. Bevor die Risse der Öffentlichkeit übergeben wurden, sind drei Probeboote gebaut worden, die allen Ansprüchen gerecht wurden. Die Boote gelten als handlicher und sicherer als die 6½-m-Klasse, sind allerdings infolge ihrer geringeren Besegelung etwas langsamer. Wenn auch das vorliegende Boot für die deutschen Segler nicht in Frage kommt, da der deutsche Segelsport sich sowohl hinsichtlich seiner Kiel- als auch seiner Schwertboote auf genau umrissene, den deutschen Verhältnissen entsprechende Klassen festgelegt hat, so dürfte dieses hübsche kleine Fahrzeug als Studienobjekt sicherlich das Interesse unserer Leser finden. Im übrigen geht die Bedeutung der „Yacht“ weit über die Grenzen Deutschlands hinaus und wird in vielen fremden Ländern gelesen, in denen vielleicht das nette kleine Boot starken Anklang finden kann. Die Abneigung gegen die Scharpieform gegenüber der etwas gefälligeren Rundspantform scheint nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern geschwunden zu sein, nachdem man festgestellt hat, daß durch die Scharpieform in vielen Fällen eine erhebliche Verbilligung der Bauweise zu erreichen ist, ohne daß die Segeleigenschaften darunter leiden. Wir wünschen dem hübschen kleinen Boot in seinem Heimatrevier, für das es besonders gedacht ist, weitgehende Verbreitung.