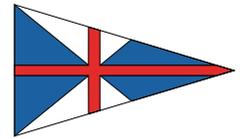
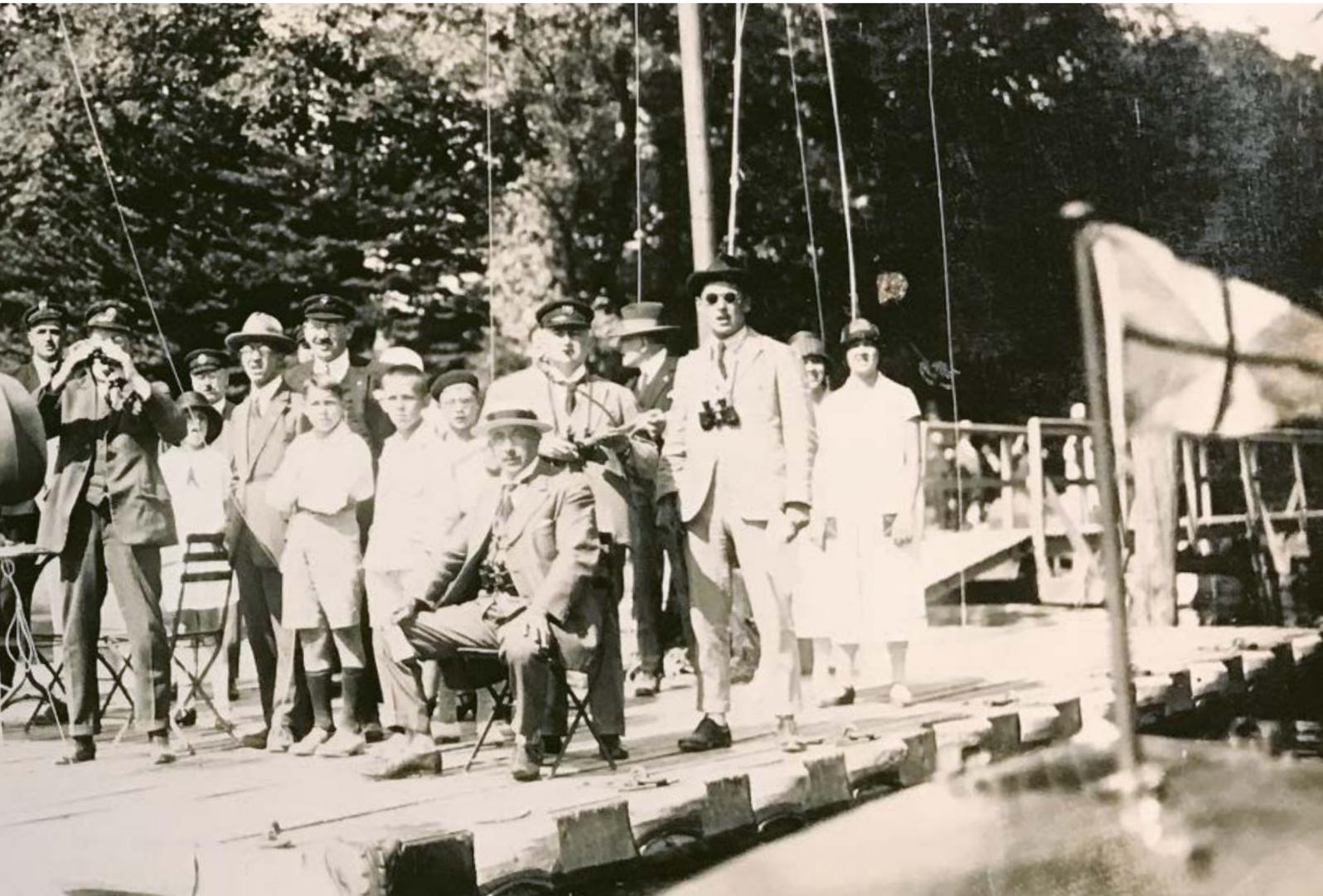


# VORSTAG

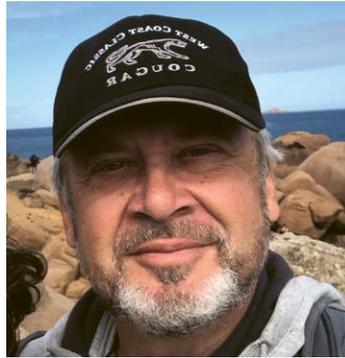


Das Magazin des Zürcher Segel Club

1/2019



Regatta



Liebe Leserinnen und Leser

Die heutige Ausgabe ist dem Schwerpunkt Regatta gewidmet.

Regatten sind ein wichtiger Teil eines sportlich positionierten Segelclubs. Über die Organisation und die Teilnahme an Regatten leisten Segelclubs einen wichtigen Beitrag an eine lebendige Segelszene Schweiz. Dieses Engagement ist auch der Attraktivität und dem Bekanntheitsgrad eines Segelclubs zuträglich. Das ist wichtig, denn die Segelclubs machen i.d.R. keine Mitgliederwerbung, brauchen aber kontinuierlich Nachwuchs. Nicht nur bei den Junioren, sondern ganz generell.

Der ZSC hat es, mit der Unterstützung der Mitglieder, in den letzten Jahren geschafft, die sportliche Kiellinie erfolgreich auszubauen. Wenn wir das Erreichte auf diesem Niveau festigen sind wir sehr gut positioniert.

Aber, kein Stuhl steht allein auf einem Bein...

In der nahen Zukunft ist es wichtig für die nachhaltige Entwicklung des ZSC, dass wir auch jene Mitglieder vermehrt abholen und einbinden, die mehr dem Fahrtsegeln und den gesellschaftlichen Anlässen zugewandt sind. Hier wollen wir, wie an der letzten MV angetönt, vermehrt unsere Energie fokussieren.

Allerdings braucht es auch Unterstützung der Mitglieder. Ganz einfach in der Form, dass sie, wenn immer möglich, an solchen Anlässen auch teilnehmen. Ob Regatta, Fuchsjagd, Sternfahrt oder ein Fest, es kann noch so gut organisiert sein, ohne genügend Teilnehmer geht es nicht. Das ist vital für den Erfolg.

Ich bin guten Mutes, dass wir auch diese beiden Felder erfolgreich bedienen werden und der ZSC sich entsprechend weiter erfolgreich entwickeln wird.

Mit herzlichem Seglergruss

Reinhard H. Finazzi  
Präsident

Liebe Mitglieder und Gäste

Die Geschichte der Regatten ist ein weitläufiges Thema. Wir könnten uns auf die Wettfahrtregeln beschränken, denn ohne Regeln wäre kaum ein sinnvoller Wettbewerb möglich. Welche Boote wählt man für eine Regatta? Welchen Regeln müssten sie entsprechen? Gibt es Regeln für die Mannschaft oder für die Organisation einer Wettfahrt? Und wo bleibt bei all diesen Themen der Bezug zum ZSC?

Wir haben uns einerseits einmal mehr ins Archiv unseres Kellers begeben und sind auf der anderen Seite den zwei wichtigsten Regattaserien, die es bis heute gibt, nachgestiegen.

Die Suche nach verwertbarem Material zur Geschichte des Regattierens im ZSC war nicht einfach. Die früheren Regattapräsidenten unseres Segelvereins haben kaum mehr als Ranglisten und ein paar zum Teil recht skurrile Briefe hinterlassen. Auf früheren Bildern von Regatten ist immer schöne Sonne und Flaute und man sieht sehr oft eine bunt gemischte Schiffsansammlung irgendwo auf unserem See. Wir zeigen ihnen davon nur wenige.

Der andere Teil unseres «Vorstags» beschäftigt sich mit dem, was chronologisch zuerst war. Da landen wir beim bestbekanntesten America's Cup, der im August 1851 seine erste Austragung hatte. Auf der anderen Seite waren die Segelwettbewerbe an den olympischen Spielen, welche ihre erste Austragung 1900 hatten, an den zweiten olympischen Spielen der neuen Geschichte. Dieser ganze Teil liegt vor der Gründung des ZSC und so müssen wir dafür fremd gehen. Es wird einem auch klar, dass das Wettsegeln nicht im ZSC und auch nicht in der Deutschschweiz erfunden wurde.

Dazwischen finden sich die Berichte von unseren Veranstaltungen. Gerade in diesem Bereich wären wir froh, Hilfe aus Clubkreisen zu erhalten. Hat jemand Lust von einem Anlass im 2019 zu berichten?

Beat Schwengeler



**Ein 12er (12mR) an der Olympiade 1908**



Wir haben in alten Unterlagen zu den Regatten des ZSC gestöbert und einige interessante Dokumente gefunden. Längst nicht alle Regattapräsidenten haben eifrig archiviert und darum ist die folgende Auswahl auch alles andere als vollständig repräsentativ für die aktive Regattaorganisation unseres Clubs.

### Distanzfahrt Züri-Rappi 1936

Ursprünglich wurde unsere grösste Regatta vom Yacht Club Rapperswil ausgetragen, sie war keine Erfindung des ZSC!

Herrn Dr. Ch. Wunderly  
Präsident des Y.E.R.  
Meilen.

Sehr geehrter Herr Doktor!

Wir bestätigen Ihnen bestens dankend den Empfang Ihrer freundlichen Zeilen vom 6. ds. Mts. und gestatten uns, Ihnen betreffend der Distanz - Fahrt folgendes zur Kenntnis zu bringen:

- 1) Der Z.S.C. übernimmt mit dem Jahre 1936 und damit auch für die Zukunft die traditionelle Distanz - Fahrt Zürich - Rapperswil am Pfingst-Sonntag offiziell in sein Programm.
- 2) Die Organisation der Wettfahrt (Ausschreibung, Start, Zeiten und Preisverteilung) besorgen die Organe des Z.S.C.
- 3) Die Distanzfahrt wird für alle Klassen, sowie für Handicap - Kielboote ausgeschrieben.
- 4) Das Ziel liegt vor Rapperswil, sofern einigermaßen vernünftige Wind-Verhältnisse vorherrschen. Bei allgemeiner Föhnste verlegen wir das Ziel der Wettfahrt nördlicher, d.h. beim Stäfner - Stein. Demzufolge ist in der Distanz - Fahrt die Passage Stäfnerstein - rechtes Ufer von allen Booten zu durchfahren.
- 5) Für Ihre geschätzte Mitwirkung sind wir Ihnen sehr zu Dank verpflichtet. Sie würde in der Bereitstellung der in Frage kommenden beiden Ziel - Linien, sowie in der Stellung des Schieds - Gerichtes bestehen. Ferner würden wir grossen Wert darauf legen, dass seitens Ihres geschätzten Clubs dafür Sorge getragen würde, dass die Wettfahrt - Teilnehmer inkl. unsere offiziellen Begleit - Motorboote ordnungsgemäss im Hafen von Rapperswil

## II

parkiert werden können.

- 6) Wir werden uns mit Herrn A. Zollinger, Präsident Ihrer Reg. Kommission, sofort in Verbindung setzen.

Wir sind der Ueberzeugung, dass mit der Uebernahme der Distanzfahrt durch unsern Club und durch die Start - Möglichkeit ab Zürich die Pfingst- Reunion der Segler in Rapperswil wieder neuen Auftrieb erhalten wird, was sich auch auf die Beteiligung an Ihrer Regatta auswirken dürfte.

Im übrigen würde es uns aufrichtig freuen, wenn damit auch die in den letzten Jahren etwas verblassten freundschaftlichen Beziehungen zwischen Ihrem und unserm Club im praktischen Sinne wider eine Erneuerung erfahren dürfte und in dieser Erwartung verbleiben wir

mit sportlicher Wertschätzung

Zürcher Segel - Club

Der Präsident:





## Tag- und Nacht-Segelregatta 1938

Dafür hat der ZSC schon 1937 diese Langstreckenfahrt von Zürich nach Rapperswil ins Leben gerufen. Der Bericht dazu «beeindruckt» mit seinen etwas schwülstigen Beschreibungen wie kampfgeprobt, Durchhalten und Disziplin...

### T A G - & N A C H T - S E G E L R E G A T T A

#### A U F D E M Z U E R I C H S E E

9./10. Juli 1938

(von Jules Haab, Präsident des Zürcher Segel-Clubs)

Als der Zürcher Segel-Club im ~~letzten~~ vergangenen Sommer die aktiven Segler am Zürichsee mit einer Ausschreibung für eine Tag- & Nachtregatta überraschte, erfuhr diese Neuerung im Segel-Rennbetrieb eine recht gemischte Beurteilung. Pro und Contra lieferten Stoff genug zu angeregten Diskussionen, die Anmeldefrist lief ab und siehe da, das Urteil über die Tag- & Nacht-Regatta lautete mit grossem Mehr zu Gunsten derselben. 15 seetüchtige Yachten mit kampfgeprobten Mannschaften stellten sich zum Kampfe und trafen alle wohlbehalten am Ziel ein. Interviews mit einzelnen Regattateilnehmern führten zur Feststellung, dass diese Wettfahrt über 60 km Distanz ein Erlebnis war und dass diese Regatta auch für die Zukunft als gesichert betrachtet werden konnte.

Nun wiederholt sich die Tag- & Nachtregatta Zürich-Rapperswil-Zürich am 9./10. Juli dieses Jahres zum zweiten Male. Nicht 15, sondern 20 - 25 Yachten werden dieses Jahr die Rennliste zieren. Unbeleuchtete Felsen vor dem Sonnenfeld Männedorf, vor Stäfa und vor Schinensee, Untiefen bei den Inseln Ufenau und Mitzelau jagen unsere regattierenden Seglergilde keine Schrecken ein und wenn auch ab 1 Uhr nachts keine Strassenbeleuchtung, keine Dorfbeleuchtung mehr brennt, also jede Orientierung an Land verunmöglich ist, werden unsere mutigen Segler das Ziel vor dem Zürichhorn trotzdem mit absoluter Sicherheit finden.

Die Regatta-Leitung des Zürcher Segel-Clubs hat im Sicherheits- und Rettungsdienst einige wertvolle Ergänzungen vorgesehen. Verteilt auf 4 Punkte des Zürichsees über 4 grosse Motorjachten Patrouillen-Dienst während der ganzen Dauer der Regatta aus. Ist während der ersten Teilstrecke Zürich-Rapperswil Sturmgefahr in Sicht, dann wird das Rennen in Rapperswil neutralisiert; die Regatta-boote laufen den Rapperswilerhafen an und werden je nach Witterungsverhältnissen eventl. erst am Sonntag-Vormittag neuerdings zur Rückfahrt nach Zürich gestartet. Grosse Scheinwerferanlagen

-2-

in Happerswil und bei Zürichhorn beleuchten den Wendepunkt Spinnlifelsen und die Ziellinie, um die Renn-resultate restlos sicherzustellen. Den regattierenden Yachten werden Leuchtraketen mitgegeben, damit die einzelnen Boote bei Havarie oder Seenot in der Lage sind, Notsignale abzugeben und damit den Seerettungsdienst mit den Motoryachten in Funktion zu setzen. Unter Würdigung all dieser Vorsichtsmassnahmen dürften auch hartgesottene Schwarzseher gewisse Korrekturen anbringen ~~können~~ müssen.

Es ist unbestritten, dass Tag- & Nachtregatten seetüchtige Boote und seglerisch geschulte Mannschaften bedingen. Derartige Regatten bedeuten harte Proben der Einsatzbereitschaft, des Durchhaltens und der Beherrschung des seglerischen A B C. Aber letzten Endes ist Segeln eine Sport-Disziplin, Regatten demzufolge weder Modeschau noch Schönheitskonkurrenz, sondern Kampf-Veranstaltungen. Hochsee-Regatten wie z.B. U.S.A. - Europa, dann die Grossregatten an den Küsten Deutschlands, Skandinaviens, Englands und im Mittelländischen Meer haben unsere Regatten auf Binnengewässern bestimmt etliches voraus; also würzen wir unsere etwas bescheidenen Wettfahrten mit einer kleinen Dosis Paprika.





## Regattabericht von 1938

Hart im Nehmen waren die Segler schon früher, aber über das miese Wetter muss man sich schon beklagen.

OFFENE HERBST-REGATTA DES  
ZUERCHER SEGEL-CLUBS  
DISTANZFAHRT ZUERICH-MEILEN  
3.Sept.1938.

Schlechtwetterfahrt bei einer Beteiligung von 26 Segelbooten. Normaler Regattaverlauf ohne sensationelle Kämpfe. Tages-Sieger die 22 m<sup>2</sup> Renn-Jolle Ayesha II (Yacht-Club Rapperswil) unter Führung von L.H.Rhyner Zeit 2.40.41.

Bei trostloser Wetterlage, strömendem Regen und herbstlicher Temperatur stellten sich am Samstag, den 3.September von 26 gemeldeten Konkurrenten deren 25 dem Starter. Ein kräftiger Nordwind liess erwarten, dass die Regatta-Strecke Zürichhorn-Meilen in spätestens 2 Stunden durchfahren werden könnte, aber dieser grosse Wunsch aller Teilnehmer erfüllte sich leider nicht. Statt dem Regen liess der Wind nach, sodass das Regattafeld volle 4 Stunden brauchte, bis das letzte Boot in Meilen gezeitet und die traditionellen 3 Schüsse ,d.h. der Schluss der Wettfahrt bekannt gegeben werden konnte.

Punkt 14 Uhr starteten 8 Olympia-Jollen in geschlossenen Felde. Dieser Start ergab ein herrliches Bild der Benjamin-Klasse, die in nun verflissenen Sommer wohl die regste Regatta-Tätigkeit am Zürichsee aufwies.

5 Minuten später lief das Dreierfeld der schnellen 22 m<sup>2</sup> Renn-Jollen, sowie die alte 15 m<sup>2</sup> Jollenklasse M durch die Startlinie, gefolgt von der 8,5 m Rennklasse und Handicap-Klasse mit total 7 Yachten.

Den Abschluss und zugleich schönsten Start des Tages lieferte die Schärenkreuzer-Klasse mit 5 Booten, unter welchen die Dorett 30 Z 36 einen klassischen Start vordemonstrierte.

Ueber den Regatta-Verlauf ist nicht viel interessantes zuzusagen, da ein Kreuzkurs nicht in Frage kam, sondern die Yachten den direkten Kurs Küssnacht-Erlenbach-Meilen einschlugen und beibehalten konnten. In Meilen kam alsdann Boot für Boot, Mannschaft für Mannschaft in vollständig durchnässtem Zustand an, bestrebt, möglichst rasch an Land zu kommen und mit einem heissen Grog die schlechte Stimmung wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Die schlechteste Note an dieser Regatta hat zweifelsohne Petrus erhalten.

Dieses Dokument machte erst stutzig: Eine **Bewilligung zum Schiessen** an Regatten von einer militärischen Stelle, Territorial Kommando 6? Das Datum erklärt alles, denn rund um die Schweiz herrschte Krieg.

**Ter. Kdo. 6**

Pol.Of.11a/m.

THQ. , den 3. Sept. 1942

An den Zürcher Segelklub,  
Herrn Werner Haab,Präsident,  
Z ü r i c h.

-----  
Lufourstrasse 157.

Unter Bezugnahme auf Ihre Anfrage vom 2.9.1942 betr.  
Abfeuern von Start - und Zielschüssen anlässlich der  
Segelregatten vom 5. & 6.9.42, teilen wir Ihnen mit,  
dass dem Gesuch entsprochen ist.

Stab Ter. Kdo. 6

i. A. Der Pol. Offizier:

r. V. Schweizer

Geht z. Kenntnis an:

Polizei-Kommando Zürich  
Polizei-Inspektorat Zürich.

Schweizer, Lt.



### Jubiläumsregatta 25 Jahre ZSC, 1942

Eine wunderschöne Ausschreibung (die Meldung war über die Perforierung abtrennbar). Die verwendete Formel war noch einfach und es wurden wohl kaum Boote speziell nach dieser gebaut. Böse Zungen interpretieren den «Einsatz» (Meldegeld) als Lotterie der Veranstaltung...

## ZÜRCHER SEGEL-CLUB

### Ausschreibung

der offenen „Jubiläums-Regatten“ vom 5. und 6. September 1942, zur Erinnerung an die Gründung des Z. S. C. im Herbst 1917.

- 1. Die Regatten werden gemäß den Bestimmungen der I. Y. R. U., sowie den Zusatzbestimmungen der U. S. Y. gesegett. Ruderberechtigt sind nur Aktivmitglieder anerkannter schweizerischer Clubs. Für die Jollenklassen ist dagegen Mitgliedern der Jugendsektionen die Ruderführung erlaubt.
- 2. Kurs gemäß Programm. Start vor den Floßanlagen des Z. S. C. am Zürichhorn.
- 3. Die Wettfahrt vom Samstag, dem 5. September (Beginn 15.00) ist nur für Ausgleichsboote (Handicap) und zwar Kielboote und Jollen offen. Der Rennwert muß in der Anmeldung enthalten sein. Maßgebend hierfür ist die Formel:

$$\frac{L \text{ über alles} + L \text{ d. Wasserlinie}}{2} + \frac{2 \sqrt{V \text{ Segelfläche}}}{2}$$

Die Wettfahrtleitung behält sich die Einteilung der gemeldeten Boote in verschiedene Klassen vor.

- 4. Die Wettfahrt vom Sonntag, dem 6. September (Beginn 9.30) ist für sämtliche Klassenboote offen. Zur Bildung einer Klasse ist die Meldung von 2 Booten erforderlich.
- 5. Preise: Es kommen Klassenpreise in Form von Plaketten wie folgt zur Verteilung:
  - 1 Klassenpreis für 1–3 gemeldete Boote
  - 2 Klassenpreise für 4–6 gemeldete Boote
  - 3 Klassenpreise für 7–9 gemeldete Boote
  - 4 Klassenpreise für 10–12 gemeldete Boote
- 6. Die Einsätze betragen: Fr. 5.— für Kielboote, Fr. 4.— für Jollen.
- 7. Die Meldungen haben schriftlich bis Montag, den 31. August, 20 Uhr, an das Regattapräsidium des Zürcher Segel-Club, Fischstube Zürichhorn zu erfolgen, unter gleichzeitiger Einzahlung des Meldegeldes auf Postcheck-Konto Nr. VIII/1158 des Z. S. C.
- 8. Nachmeldungen können mit einem Aufgeld in der Höhe des Einsatzes bis Freitag, den 4. September, dem Regattapräsidium eingereicht werden.
- 9. Das Regattaprogramm wird allen Teilnehmern durch die Post zugestellt.

*Der Regatta-Ausschuß des Zürcher Segel-Club.*

### Meldung

Der Unterzeichnete meldet hiermit zur Wettfahrt vom 5. September / 6. September

Yacht ..... Klasse: .....

Jolle ..... eingetragen beim .....

Renn-Nummer ..... Renn-Wert (für Ausgleichsboote) .....

Eigner: ..... Mitglied des .....

Führer: ..... Mitglied des .....

und bezahlt gleichzeitig das Meldegeld von Fr. 4.—, Fr. 5.—\* auf Postcheck-Konto Nr. VIII/1158 Zürcher Segel-Club ein.

Unterschrift und Adresse:

....., den .....

\* Nicht Zutreffendes streichen.

**Instruktionen für die Regattahelfer:** heutiger Kommentar wäre wohl, dass kein Personalmangel bestand und die Leute recht intelligent sein mussten, um diese Anleitung zu verstehen.

Z.S.C.

REGATTA - KOMMISSION

Instruktionen über das Zusammenarbeiten in den Ziellinien.

Zeiten : Der Zeiter befasst sich nur mit der Zeit-Angabe.

Bei der Annäherung von Booten gegen die Ziellinie, meldet er die genaue Zeit, z.B. 17.34.52 Uhr meldet er :

17 Uhr 34 Minuten 52 Sekunden. Er zählt dann aber sofort weiter 55, 56, 57, 58, 59, - 35 Minuten 1, 2, 3, 4, 5, 6, u.s.f. bis die Ziellinie von einlaufenden Boote wieder klar ist.

Peilen : Bei der Annäherung von Booten gegen die Ziellinie, z.B. : 5/10, 30/Z 45, V/28, 15/27, einigen sich die beiden Peiler sofort auf die Teilung der Boote, und

Erster Peiler meldet: "Achtung" 5 m - Klasse No. 10  
8,5 m " No. 28

Zweiter Peiler meldet: "Achtung" Schärenkreuzer No. 45  
15 qm S.N.S. No. 27

Notieren

der Zeiten: Auch die Schreiber verteilen sich in ihrer Arbeit wie folgt:

1. Schreiber notiert bei der Meldung "Stopp" nur die Zeit, welche er vom Zeiter hört.

2. Schreiber Notiert bei der Meldung "Stopp" nur die Renn-No. des Bootes, welche der Peiler zugleich mit der Meldung "Stopp" bekannt gibt. Auf keinen Fall soll auf dieser Liste eine Vornotiz irgend einer Yacht gemacht werden, bevor die Meldung "Stopp" kommt. Bei trägem Einlaufen der Boote hat man ja genügend Zeit. Bei rasch aufeinanderfolgendem Einlaufen aber entstehen sehr gerne Irrtümer, wenn schon Vornotizen auf der Liste gemacht worden sind, da sich die Situation im letzten Moment noch verändern kann. Man muss dann radieren, und verliert dabei kostbare Zeit.

Die Meldung "Achtung", mit der Boots-Angabe dient wohl dazu, dass man auf die, demnächst einlaufenden Boote aufmerksam wird, und die Schreiber notieren dieselben auf der Notizkarte, nicht aber auf der Liste. Mit diesen Notizen zusammen hat man dann eine doppelte Kontrolle über alle ankommenden Boote, sie sind aber in der Reihenfolge nicht massgebend für die Bewertung.

Schiessen: Die Startkanone wird in den Ziellinien abwechslungsweise von den Peilern bedient.

Zürich, im April 1948

ZUERCHER-SEGEL-CLUB

der Regattachef:

J. Schaich



**Gemütliche Zeiten** für die Regattakommission: Start und Ziel von «zu Hause» aus, feste Startzeiten. Proteste gedachte man zu vermeiden mit einem hohen Protestgeld (20.– wären heute etwa 100.–).

**Zürcher Segel-Club**

Zürich

P R O G R A M M

der offenen Herbstregatta des Zürcher Segel-Clubs am  
Sonntag, den 31. August 1947

- Leitung:** J. Schaich, Forchstrasse 109, Zürich 32, Tel. 24'74'92
- Ausschuss:** Herren K. Bucher, H. Wirth, M.F. Christen, K. Ammann,  
R. Weyrich, E. Christen, Dr.E. Walther, W. Haab.
- Schiedsgericht:** Herren H. Andermatt, Dr. E. Walther, J. Schaich.
- Start:** ab 10.00 Uhr, siehe Yachtliste.
- Startlinie:** Vor dem Club-Floss des Zürcher Segel-Club, Zürichhorn.  
Peillinie daselbst markiert durch zwei gelbe Dreiecke.  
Die Startlinie ist unbegrenzt.
- Start-Signale:** Zeitschuss: 9.45 Uhr, Vorbereitungsschuss 5 Min. vor jedem Start.  
Jede Minute vom Vorbereitungsschuss bis zum Startschuss wird  
durch das Verschwinden einer roten Scheibe am Startbord angezeigt  
und gleichzeitig markiert durch die entsprechende Anzahl Horn-  
stösse 4-3-2-1. Der Startschuss einer Klasse gilt zugleich als  
Vorbereitungsschuss für die folgende Klasse.
- Bahn:**
- a) Bei Nord-Süd-Start: Zürichhorn - Zollikon - Werft Wollishofen -  
Zürichhorn. Alle Bojen sind steuerbords zu runden, auch die  
Einlaufboje, nördlich der Startlinie.
- b) Bei Süd-Nord-Start: Zürichhorn - Werft Wollishofen - Zollikon -  
Zürichhorn. Alle Bojen sind backbords zu runden, auch die Boje  
nördlich der Startlinie, welche auf alle Fälle bei beiden  
Startrichtungen immer als Rundungsboje zu betrachten ist.  
Die Startrichtung wird durch einen weissen Pfeil am Startbord  
bekanntgegeben.
- 1 Runde = 3,1 Seemeilen
- Kielboote: 3 Runden
- Jollen: 2 Runden
- Abkürzungen:**
- |                        |                                  |                  |
|------------------------|----------------------------------|------------------|
| <b><u>Yachten:</u></b> | gelbe Flagge a.d. Peillinienboje | = 3 Runden       |
|                        | grüne " " " "                    | = 2 "            |
|                        | rote " " " "                     | = Ende Wettfahrt |
| <b><u>Jollen:</u></b>  | gelbe Flagge a.d. Peillinienboje | = 2 Runden       |
|                        | grüne " " " "                    | = 1 Runde        |
|                        | rote " " " "                     | = Ende Wettfahrt |

- 2 -

Regatta-Schluss: Ende der Wettfahrt: 4 Stunden nach dem Start der letzten Klasse. Für diejenigen Klassen, bei welchen mindestens ein Boot vor diesem Zeitpunkt die Ziellinie erreicht, wird die Einlaufzeit um eine Stunde verlängert. Bei allen anderen Klassen werden die Zeiten der vorhergehenden Runde berechnet. Der Schluss der Wettfahrt wird angezeigt durch drei Schüsse.

Erklärungen: Für die Erklärungen liegt am Standort der Wettfahrtleitung ein diesbezügl. Buch auf, worin sich die Bootsführer bis 1 Stunde nach Beendigung der Regatta einzutragen haben.

Proteste: Proteste sind schriftlich bis spätestens eine Stunde nach Beendigung der Wettfahrt, unter Beifügung von Fr. 20.-, an die Wettfahrtleitung, Fischstube Zürichhorn einzureichen.

Preise: gemäss Ausschreibung.

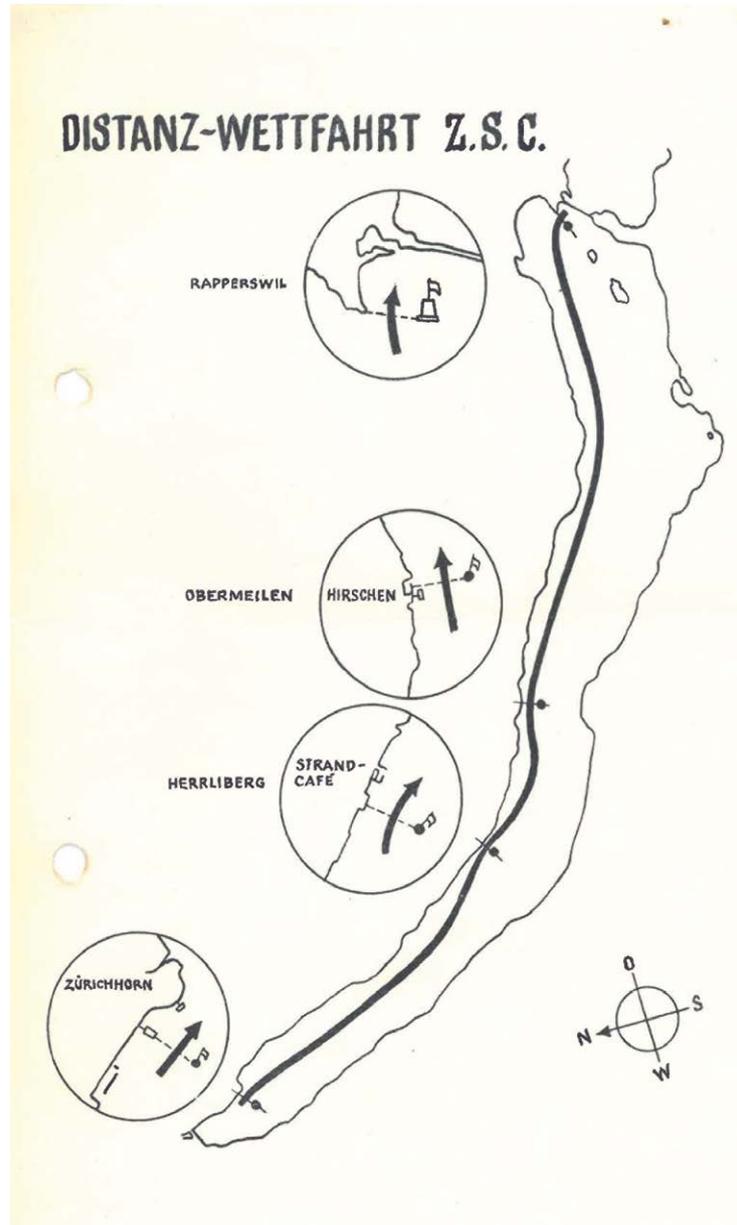
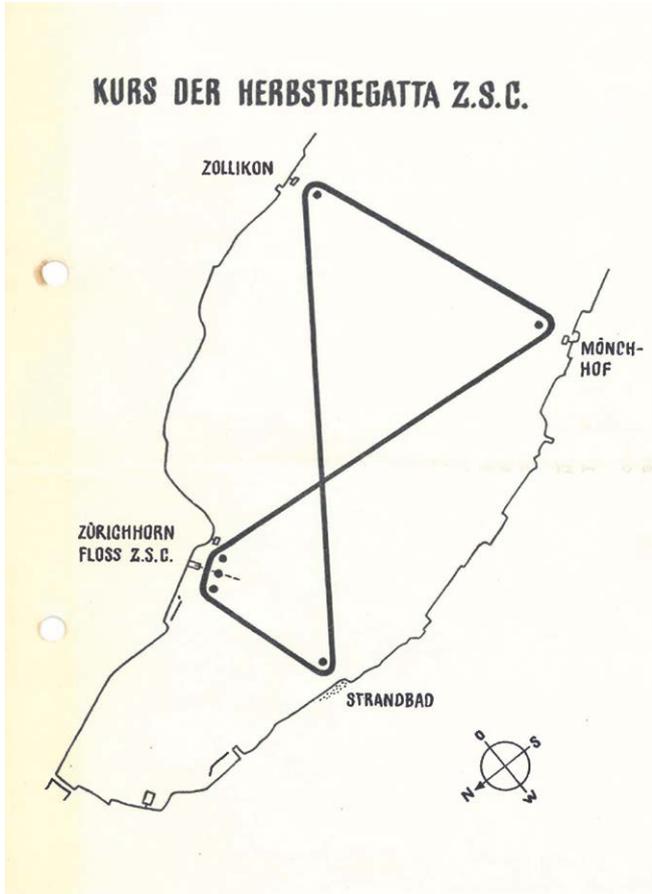
Preisverteilung: Sonntag, den 31. August 1947 um 17.00 Uhr im Bungalow der "Fischstube Zürichhorn".

ZÜRCHER SEGEL-CLUB  
für die Regatta-Kommission:  
J. Schaich





### Kurskarten aus den 50er-Jahren



### Finn-SM 1963

Eine schlaue Kurs-Organisation: Start/Ziel immer fix, Kurse sofort änderbar bei Windrichtungswechsel! In den 60ern wurden übrigens die Regattabojen über die ganze Saison verankert gelassen und gemeinsam von ZSC, ZYC und SCE für ihre Regatten benutzt. Und im Tages-Anzeiger wurden die Motorbötler zu Mässigung aufgerufen, neben der Erklärung des Gleitens.

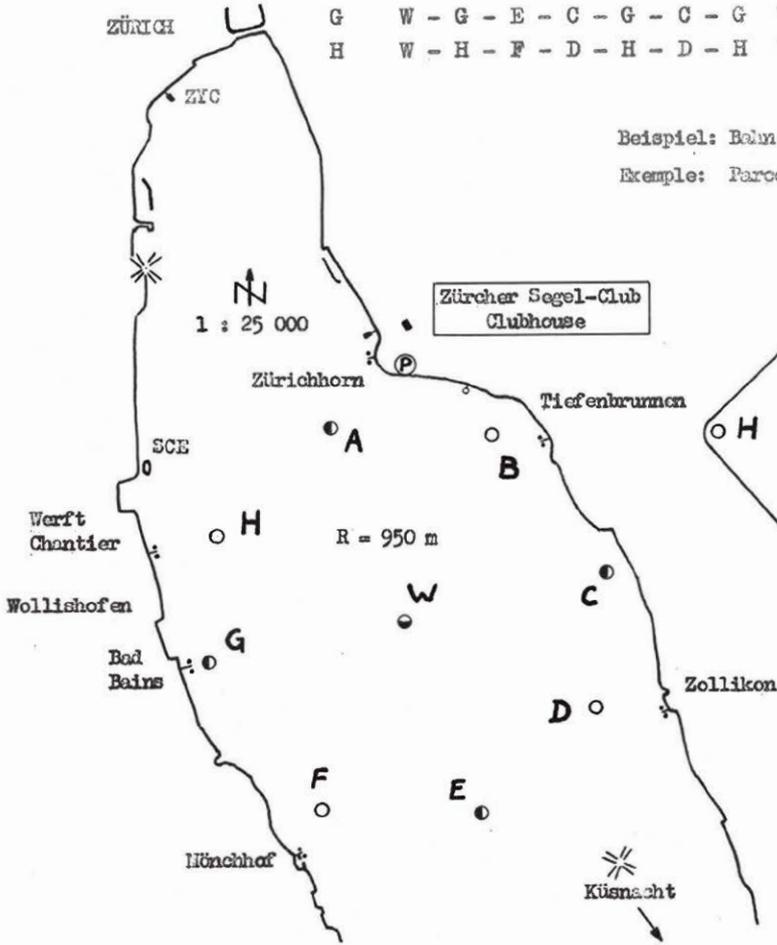
#### Schweizermeisterschaft 1963 der Finn-Klasse Championnat de Suisse 1963 de la série des finns

4

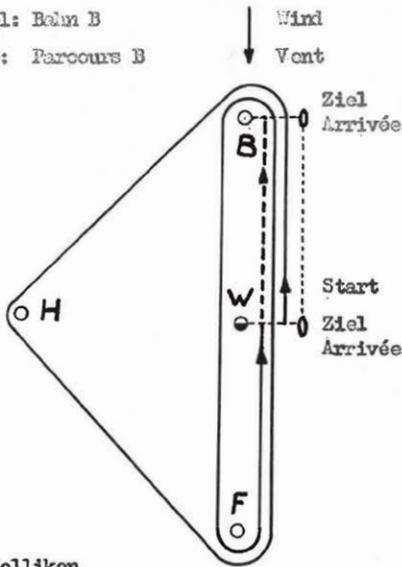
##### Bahnen / Parcours

A	W - A - G - E - A - E - A	oder W	Bahnmarken A, C, E, G mit gelber Flagge
B	W - B - H - F - B - F - B	ou W	Bahnmarken B, D, F, H mit weisser Flagge
C	W - C - A - G - C - G - C	" W	Markes A, C, E, G avec drapeau jaune
D	W - D - B - H - D - H - D	" W	Markes B, D, F, H avec drapeau blanc
E	W - E - C - A - E - A - E	" W	
F	W - F - D - B - F - B - F	" W	
G	W - G - E - C - G - C - G	" W	
H	W - H - F - D - H - D - H	" W	

※ Blinklichtwerfer (Sturmwarnung)  
Feu clignotant (Avis de tempête)



Beispiel: Bahn B  
Exemple: Parcours B



Alle Bahnmarken sind auf Backbord Bug zu runden; Ausnahme Start- u. Zielmarken  
Toutes les marques sont à laisser sur babord; à l'exception de celles du départ et d'arrivée

Distanz/Distance: 9,350 Km  
Max. Zeit : 3 Std 20 Min.  
Temps max. : 3 h.  
Abgekürzte Bahn  
Parcours réduit: 8,400 Km  
Max. Zeit : 3 Stunden  
Temps max. : 3 heures

Die Bahnmarken der Start- und Ziellinie sind nur am Start und am Ziel zu beachten. Eine Abkürzung der Bahn (Ziel an der Marke W) wird vor dem Start mit Flagge S bekanntgegeben.  
Ne tenir compte qu'au départ et à l'arrivée des marques de la ligne de départ et d'arrivée. Une réduction du parcours (arrivée à la marque W) est signalée avant le départ par le pavillon S.



## Alter Ladies Cup – Requiem, Neuer Ladies Cup, wir kommen!

Der Ladies Cup in seiner nun bereits 11. Ausgabe war der letzte in seiner Form. Dies einfach mal vorweg, obwohl es ein wunderschöner sommerlicher Segeltag anfangs September war. Nach reichlichem Aufwand, alle segelnden Damen im und um den ZSC herum – schliesslich waren zwei Teams von der Sailcom Race Group neben ZSC-Seglerinnen dabei – für die Veranstaltung aufzubieten, hatten wir doch zwei Boote mehr am Start als an der Jubiläumsregatta von 2017. Bei fantastischem Wetter, das zwischen den Läufen noch das eine oder andere Bad im See erlaubte, und den Wettfahrtsleiter zu einem mutigen Kopfsprung vom Dach des Startschiffes (noch heisst es inoffiziell Telefonkabine, aber 2019 wird es sicherlich auf den Namen Falbala getauft) ermutigte, konnten schliesslich vier Läufe fair beendet werden. An der Spitze lieferten sich das Frauen-Liga-Team, das sich für diesen Event auf dem für sie recht ungewohnten Boot (Amrei Keller, mit komplett dichtgerissenen Tüchern bei 4 Knoten Wind: Warum läuft diese Kiste denn nicht?!) versuchten, mit den Routinières Claudine Birbaum und Michele Keegan ein Kopf-an-Kopf-Rennen, das schliesslich punktgleich zugunsten der Liga-Seglerinnen ausging.

2019 wird der Ladies Cup auf komplett neue Beine gestellt. Wir verabschieden uns vom Einheitsklassen-Konzept und wechseln auf Mittelstrecken-Läufe mit Yardstick- und ORC-Wertung. In der Hoffnung, damit langfristig dem Schlüssel-Event im Frauensegeln am Zürichsee zur Geburt zu verhelfen, ist das Datum am 31.8.2019 für alle Frauen heilig! WOW, Women On Water!

1.	Amrei Keller, Franziska Glüer, Mareike Etter	ZSC
2.	Claudine Birbaum, Michele Keegan	ZSC
3.	Sandra Schär, Nicole Brand, Julia Schweizer	SCRG
4.	Gabriela Villiger, Franziska Walz	ZSC
5.	Margreth Then, Madeleine Kohler	ZSC
6.	Andrea Hazan, Corinne Kehl, Karin Balogh	SCRG
7.	Pascal Schroedter, Sara Schroedter	ZSC

## Schilfmattfest 26.8.2018

*Reinhard H. Finazzi.* Mit grosser Hingabe bereitete unsere Segelchefin Mireille mit ihrem Team die Schilfmatt für das traditionelle ZSC-Sommerfest vor. Mit dem Asterix wurden Verpflegung, Getränke, Dekormaterial und vieles mehr über den See auf die Schilfmatt gebracht. Werner und Charlotte Koellmann übernahmen den Shuttle-Dienst mit ihrem Tenderboot Felicity vom Hurdener-Wäldli auf die Schilfmatt.

Auch Petrus, der dem geschäftigen Treiben erfreut zusah, trug seinen Teil bei und belohnte uns mit bestem Sommerwetter.

Als die 36 ZSC-Gäste eintrafen wurde ein reichhaltiger Apéro mit erfrischenden Getränken kredenzt. Die muntere Gästeschar unterhielt sich prächtig und so verflog die Zeit im Nu.

Da ganz Europa seit Wochen unter einer Hitzeglocke gefangen war, herrschte ein amtlich verordnetes Feuerverbot. Deshalb gab es für einmal zum reichhaltigen Salatbuffet keinen Grillschmaus, sondern den weitherum berühmten Fleischkäse der Metzgerei Meier (Richterswil).

Den Abschluss des kulinarischen Teils bildete ein Dessertbuffet mit Kuchen, Früchten, Kaffee und vieles mehr.

Einmal mehr war es ein gelungenes Fest an einem sehr idyllischen Ort, mitten im Naturschutzgebiet, direkt am Wasser. Ein seltenes Privileg, welches sich die ZSC-Gemeinschaft stets vor Augen halten sollte. Gerne rufen wir wieder einmal in Erinnerung, dass es auf der Schilfmatt locker für 70 bis 80 Personen Platz hat. Auch die Erreichbarkeit über Land oder Wasser ist kein Problem und wird nach Bedarf organisiert. Es besteht auch die Möglichkeit einfach so mal der Schilfmatt einen Besuch abzustatten und etwas erholsame Zeit an den Gestaden des Obersees zu verbringen. Der Clubhau Schlüssel passt.





## Seglerfest 24.11.2018

*Mireille Killer.* Das Seglerfest fand dieses Jahr an einem ganz speziellen und besonderen Ort statt und so haben sich gut 80 neugierige Gäste bei fröhlicher Festlaune in die Fame Gallery im Herzen Zürich's eingefunden.

In der Fame Gallery können moderne erschwingliche Kunstwerke in ungezwungener Atmosphäre begutachtet werden. Auf den zwei Stockwerken bot sich viel Raum und Bewegung für persönliche Gespräche, kleinere Gruppen oder Unterhaltung im grossen Billiardraum. So konnten sich alle je nach Lust und Laune auf dem für sie angenehmen Lärmpegel bewegen. Zum Empfang wurden die Gäste mit einem feierlichen Apéritif und auserlesenen Häppchen verwöhnt. Schnell verteilte sich die Gästeschar in den verschiedenen Räumen und diskutierte angeregt über Kunst und Seglergeschichten...

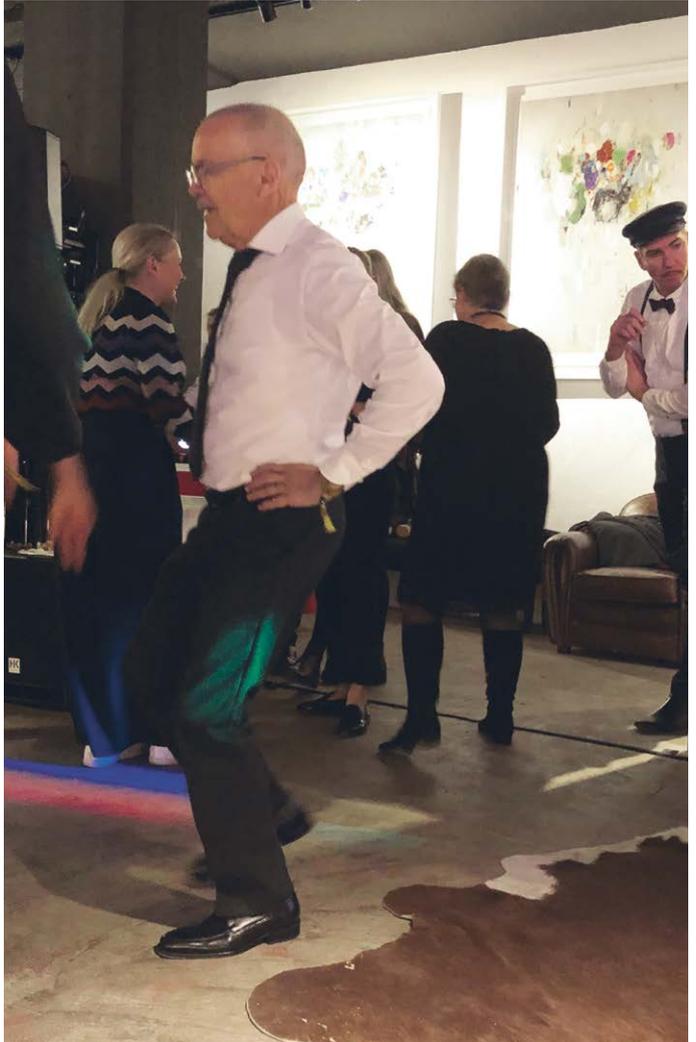
Nach der kurzen Begrüssungsrede in der gemütlichen Chesterfield Bar mit Billardtisch und Fotobilder eindrücklicher Segelschiffe an den Wänden, servierte

das Catering die Speisen auf kleinen Platten und Portionen in der ganzen Galerie. Das «flying dinner» war sicher für viele etwas ungewohnt und für jene, die ein traditionelles Nachtessen bevorzugen, etwas gewöhnungsbedürftig. Jedoch überwog dadurch der Vorteil, auch während dem Essen in Bewegung zu bleiben und sich mit allen Segelfreunden unterhalten zu können. Und so war die Stimmung heiterfröhlich und die Gespräche bunt durchmischt. Das kulinarische Finale machte die Runde mit vielen kleinen verschiedenen Desserts im Glas.

DJ «Gregory» hob dazwischen die Gäste immer wieder mit heisser Musik für jeden Gusto aus den Sesseln und es wurde bis lange nach Mitternacht getanzt, gelacht, gechillt.

Vielen Dank an alle die mitgefeiert haben und sich auf diese etwas andere Art von Fest einliessen. Abwechslung macht Laune und so können sich alle auch schon auf das Seglerfest 2019 freuen.







## Der ZSC holt zwei Pokale nach Zürich – das muss gefeiert werden!

*Reinhard H. Finazzi.* Es war nicht wieder zu erkennen – unser ZSC-Clubhaus am Zürihorn.

Das ZSC-Clubhaus wurde mit viel Liebe zum funkeln- den, pulsierenden Eventlokal der Extraklasse umge- baut. Die üppig goldene Farbe, die Laserlichter, Nebelanlage und eine mitreissende, Musik spielende Soundanlage liessen die grosse Begeisterung der Organisatoren (die LIGA-Segelteams und weitere Hel- fer um Rolf Frey) auf die eintreffenden, staunenden Gäste überspringen.

Beim Einzug der «Gladiatoren» durch das Spalier der Gäste wurde für jeden Einzelnen 2 bis 3 Salutschüsse mit Goldkonfetti abgefeuert. Ein Spektakel der Extra- klasse! Aber der Reihe nach.

Auf meine Intervention (Internet sei Dank, denn ich war damals in Norwegen unterwegs) und die Initiative des Vorstandes füllte der ZSC 2015 die entstandene Lücke bei den Gründungsmitgliedern der LIGA, der durch den kurzfristigen Rückzug unseres älteren Bruder- clubs (ZYC) entstand. Wir glaubten an das LIGA-For- mat und sahen den sportlichen Wettbewerb zwischen den Segelclubs der Schweiz als grosse Chance für die Belebung der Clubsegelszene Schweiz.

Wesentlich dabei war, dass die ZSC-Clubgemein- schaft (die Mitglieder) diese Sicht im Nachhinein und bis heute mit überwältigender Zustimmung unter- stützten.

Die Geschichte ist bekannt, sei aber hier noch für die Geschichtsschreibung dokumentiert. 2015 und 2016 konnten wir den geschenkten Platz in der A-Liga knapp verteidigen. Wie erwartet schoss die Qualität der Segelcrews auf Grund des Liga-Formates rasant in die Höhe. 2017 stieg der ZSC in die B-Gruppe ab. Und das war gut so, denn dies aktivierte bei uns allen den Teil in der ZSC-DNA, der auf Sieg programmiert ist. Entweder vorne oder gar nicht, war die Devise. Wir krepelten die LIGA-Plattformen um. Wichtig war uns, dass weiterhin alle Mitglieder die Möglichkeit hat- ten, auf den J70 des Clubs zu segeln, aber in den LIGA-Crews nur noch jene einen Platz bekamen, wel- che die nötigen seglerischen Anforderungen durch einen Leistungsnachweis erfüllten und bereit waren, ihre Freizeit für hartes Training zu opfern und ganz wichtig: für «Ruhm und Ehre des Clubs» um den Sieg zu kämpfen.



Und wieder waren die Mitglieder ein wichtiger Teil, in dem sie ohne zu zögern das nötige Budget freigaben. Konsequenz zogen wir, unter der Leitung von Rolf Frey, das Konzept wie auch das Trainingsprogramm durch und von Regatta zu Regatta stieg die Zuversicht auf den Erfolg. Ende Saison gab es reiche Ernte.

Die ZSC-Ligasegler/innen (Tobias Etter, Mareike Etter, Zoé Straub, Felix Steiger, Theresa Lagler) dominierten 2018 die B-Liga als Gesamtsieger. Damit zieht der ZSC 2019 verdient in die A-Liga ein.

Unsere ZSC-Frauencrew (Amrei Keller, Franziska Glüer, Olga Henneberger, Zoé Straub, Karin Nordström) gewannen die Gesamtwertung des Womens-Cup und hat damit die Qualifikation des ZSC für die Women's Sailing Championsleague 2019 gesichert. Die ZSC-Juniorenmannschaft (Julien Delbeke, Alessandro Maisano, Tim Aebersold, Emanuel Seemann, Jonas Domeisen) belegten im Youth-Cup den ehrenvollen 4. Platz, 1 Punkt hinter dem 2. und 3. Platz. Jetzt

haben sie Blut geleckt. Nächstes Jahr wollen sie das Podium rocken. Für mich persönlich sind diese Erfolge das schönste Geschenk in meinem letzten Amtsjahr als Präsident des ZSC. Da werde ich fast etwas emotional.

Und so erwiesen die ZSC-Mitglieder den erfolgreichen ZSC-Segler/innen die Referenz. Es war eine tolle und lebendige Party, die bei Jung und Alt bis weit nach Mitternacht grossen Anklang fand.





## Der America's Cup

bs. Der America's Cup (AC) steht in der Segelwelt ziemlich einsam am Beginn des Wettsegelns. Er ist unbestritten die bekannteste und älteste Regattaserie die es gibt. Die Kämpfe um den «Auld Mug» sind legendär und haben seit jeher vor allem gut betuchte Segler angezogen. Der AC ist die älteste Sportveranstaltung der modernen Welt und bis zu den olympischen Spielen 1900 die einzige Segelregatta auf einem hohen Niveau.

Beginnen wir die Geschichte ca. 1830. Die schnellsten Segelschiffe zu dieser Zeit waren Arbeits- und Frachtboote. Einerseits waren das die Lotsenboote, die den ankommenden Frachtseglern entgegensegelten. Derjenige der zuerst da war bekam den Job. Andererseits waren das die Frachtsegler selbst. Vor allem die Teeschoner waren stark unter Druck. Der Erste im Hafen erzielte den besten Preis.

Zu dieser Zeit hatte die bessere Gesellschaft in England bereits Vergnügungsboote. Diese Segler waren jedoch auf Bequemlichkeit ausgelegt und man pflegte ruhig und bequem auszufahren. Meist auch nur bei Sonne und bei wenig Wind und Wellen. Gegen 1840 wurde dann immer stärker ein gewisser Ehrgeiz sichtbar. Jetzt hiess die oberste Maxime nicht mehr ruhig und bequem, sondern möglichst schneller als der Nachbar. Bald gab es jedes Wochenende kleine Wettfahrten.

In London bereitete man sich auf die erste Weltausstellung vor. Dazu waren natürlich auch Amerikaner eingeladen. Die Engländer waren zu dieser Zeit sehr stolz auf alles was Great Britain hervorbrachte und natürlich auch auf ihre Yachten. Also kam man auf die Idee, die Amerikaner im Segeln herauszufordern. In Amerika sind gerade die ersten Segelclubs entstanden, als im NYYC im New York Yacht Club (1844) das Gründungsmitglied John Cox Stevens seine Segelfreunde zusammenrief. Sie beschlossen die britische Einladung anzunehmen. Doch mit welchem Boot?

Stevens kannte viele Werften und Bootsdesigner und vertraute dem sehr jungen George Steers. Dieser studierte die zwei schnellsten Lotsenschoner und optimierte sie. Er zeichnete ein Deck praktisch ohne Aufbauten und ein Rigg mit überlangem Grossbaum und einem enormen Mastfall. Der Zweimastschoner war ca. 30m lang. Es gab noch Diskussionen wegen des Preises des Bootes, doch die Zeit drängte.

Die «America» wurde gebaut und sollte beim «One Hundred Sovereigns Cup» vor London gegen die britischen Yachten segeln. Die «America» machte die Transat in 12 Tagen (bei 5 Tagen Flaute) und segelte ein Etmal von 284 sm als beste Tagesleistung (Durchschnitt 12 kn). Sie kam rechtzeitig in London an und am 22. August 1851 startete die Wettfahrt. Die «America» gegen 14 britische Yachten. Das amerikanische Boot erwischte einen schlechten Start (logisch bei 14 Gegnern). Es zeigte sich aber bald, dass die «America» schnell war. Nach der Rundung der Isle of Wight war der amerikanische Schoner alleine voraus und hatte im Ziel 20 Min. Vorsprung. Für die 14 britischen Boote war der Frust gross. Mit drei mal gesenkter Nationalflagge die Queen korrekt grüssend war die 7 Amerikaner an Bord des Schoners ungefährdet über die Ziellinie gefahren.

Genau genommen war das noch nicht der wirkliche America's Cup. Die Briten hatten das unter einem anderen Namen ausgeschrieben. Der Pokal ist aber die spätere Trophäe um die es bis heute geht.

Zurück in Amerika stiftete John Cox Stevens den Pokal dem NYYC und schrieb die berühmte *Deed of Gift*, die bis heute zu diskutieren gibt. Nach dem Namen des Schiffs wurde der Pokal America's Cup genannt. Die America wurde verkauft und es sollte beinahe 20

### «the Auld Mug» die überdimensionierte Teekanne





Die «America» Stifterin des America's Cup 1851, besiegte die englische Flotte

Die «Columbia»  
gegen die  
«Shamrock»  
T. Liptons erste  
Teilnahme 1899





### «Valkyrie III» als englische Herausforderin gegen die amerikanische «Defender»

Jahre gehen, bis der nächste Herausforderer sich beim New York Yacht Club meldete. 1870 war es soweit. Die englische Herausforderin war die Cambria. Sie verlor gegen die amerikanischen Magic.

Der America's Cup nahm danach an Fahrt auf und bereits 1895 fand der 9. Cup statt. Noch immer in New York beim NYYC, kommen aus dieser Zeit auch die ersten brauchbaren Bilder: Die englische «Valkyrie III» gegen die amerikanische «Defender». 1899 beginnt eine andere Serie. Sir Thomas Lipton versuchte insgesamt 5 Mal den Cup nach England zu holen. Seine Boote hiessen Shamrock I bis V. Stellvertretend zeigen wir hier die «Shamrock III» die gegen die «Reliance» antrat.

Vergessen darf man hier nicht, dass immer mit Verrechnung gesegelt wurde. Kunst war es also ein Boot zu bauen, das in der Berechnung schlechter war als in der Wirklichkeit. Das gab immer genug Diskussionsstoff und nicht immer schien der Schnellere oder

der Bessere gewonnen zu haben. Das änderte sich erst 1930, als mit den J-Class Yachten gesegelt wurde. Diese Yachten waren eine Konstruktionsklasse und segelten ohne Vergütungen gegeneinander.

Nach den J-Class Booten kommt die 12 m Klasse ab 1958 zum Einsatz. Diese Boote waren kleiner und noch besser vergleichbar. Der Cup wird enger und die Herausforderer zahlreicher. Den Höhepunkt hatten die 12 m 1983, als die «Australia II» die amerikanische «Liberty» schlug und die Silberkanne Amerika verliess. Denkwürdig aus Schweizer Sicht war der Cup von 2003, als die Alinghi von E. Bertarelli die Neuseeländer schlug und den Pokal zur SNG nach Europa brachte. Mittlerweile wurde mit den IACC Yachten gesegelt. Eine Konstruktionsklasse, die für den America's Cup geschaffen wurde.

Die neusten Entwicklungen haben Foils und damit werden die Segler und die Segeltaktik immer unwichtiger und Technik der «Boote» immer wichtiger.



Die «Defender» 1895 beim auslaufen

**Die «Magic»,  
Gewinnerin des  
ersten richtigen  
AC 1870**





**Die «Shamrock III»  
im Trockendock  
zwischen den Läufen  
des AC 1903**



**Die «Shamrock II»  
1901**



**Die «Reliance» beim Zieldurchgang. Die «Reliance» war die grösste Yacht die jemals im AC mitsegelte. Der Personalbedarf war über 70. Sie besiegte 1903 die «Shamrock III» mit 3:0**

**Die «Shamrock III» unter Segeln 1903**

## Thomas Lipton

Der Ire T. Lipton (1850 – 1931) war ein sportbegeisterter Selfmadman. Er begeisterte sich vor allem für das Segeln und den Fussball. 1899 forderte er zum ersten Mal den NYYC heraus. Die «Shamrock» verlor aber wie auch die vier nächsten Versuche. Auch die weiteren «Shamrocks» (bis Shamrock V) verloren eins ums andere Mal. Es waren das die AC 11 – 15 und der Cup war richtig lanciert. Der immense Aufwand von Thomas Lipton hatte sich jedoch gelohnt. Am Ende trank ganz Amerika Lipton Tee und damit gilt er als der Vorreiter des modernen Sportmarketing.





## Olympia 1900

bs. Nachdem die olympischen Spiele 1896 wieder neu erfunden wurden, fanden bereits bei der zweiten Austragung Wettbewerbe im Segeln statt. Paris war nach Athen der zweite olympische Ort. Um 1900 fand in Paris gleichzeitig die Weltausstellung statt, was als Glücksfall angesehen wurde. Allerdings sollten diese Spiele als Chaosspiele in die Geschichte eingehen. Paris war überfordert, es fand weder eine Eröffnungsfeier noch eine Schlussfeier statt. Von vielen Wettbewerben gibt es kaum Berichte.

Im Segeln gab es zwischen dem olympischen Komitee und den Segler heftige Diskussionen. Es wurden denn auch heftig umstrittene Regeln festgesetzt. Die Boote wurden in sieben Gewichtsklassen eingeteilt, sogenannte Tonner Klassen. Die kleinsten waren die Boote bis 0.5 Tonnen. Die grössten waren die Klasse über 20 Tonnen.

Da es auch während der Regatten Dauerdiskussionen gab, wurde fast die Hälfte der Läufe nicht gewertet. Bei gewissen Klassen wurden die Läufe zusammengezählt, bei anderen einzeln gewertet. Teilweise wurde auch mit Verrechnung gefahren, heisst, dass das eine Boot Zeitzuschläge bekam. Die Regatten wurden für die 6 «kleinen» Klassen auf der Seine mitten in Paris veranstaltet. Allerdings wusste kaum jemand wann eine solche Wettfahrt stattfand, und so gab trotz des zentralen Ortes kaum Zuschauer. Die Boote über 20 Tonnen blieben auf dem Kanal und regattierten wie es sich gehörte auf dem Meer.

Aus Schweizer Sicht war die Sache äusserst erfolgreich. In der Klasse 1 – 2 Tonnen gewann das Boot «Lérina» der Familie de Pourtalès: Hermann Alexander de Pourtalès mit seiner Frau Hélène de Pourtalès und dem Neffen Bernard de Pourtalès. (Der Kanton Neuenburg war bis 1853 ein preussisches Fürstentum und die de Pourtalès wurden vom Preussischen Fürsten in den Adelstand gehoben.) Hélène de Pourtalès war damit nicht nur die erste Frau an Olympia sondern auch die erste weibliche Olympiasiegerin überhaupt. Es sind aus dieser Zeit nur zwei Bilder der Boote überliefert. Glücklicherweise ist die «Lérina» dabei.

Doch auch hier steckte noch etwas das Chaos dieser Spiele. Es gab in dieser Klasse noch einen zweiten Lauf, der separat gewertet wurde. In diesem Lauf wurde die «Lérina» zweite und bekam dafür die zweite Medaille.

Zu den Medaillen braucht es noch eine Erklärung: Der Sieger bekam eine Silbermedaille. Der Zweite bekam eine Bronzemedaille. Der Dritte war auch an der Preisverteilung bekam aber vermutlich nur ein Dokument.

Wie viele Schiffe in der 1–2 Tonnen Klasse teilnahmen, wurde leider nicht notiert. Aus den Ranglisten (es wurden nur die ersten drei notiert) der beiden Läufe können wir schliessen, dass es mindestens vier gewesen sein müssen.

Der zu segelnde Kurs war auf der Seine klar. Es ging die Seine hinauf zu einer Wendemarke und dann wieder hinunter zum Ziel. Sehr oft mussten die Wettfahrten mangels Wind abgebrochen werden. Die Boote trieben dann jeweils den Fluss hinunter.

Bei den olympischen Spielen 1904 in Amerika gab es kein Segeln. Wieder waren die Wettkämpfe ein Anhängsel einer Weltausstellung (St. Louis, 1904) und glichen eher einer nationalen Meisterschaft.

1908 war Olympia zu Gast in London. Diese Olympiade war die erste die ihren Namen verdiente und nicht bloss ein Anhängsel einer Weltausstellung war. Im Segeln begann die Zeit der Meter Klassen. Es wurde in 4 Klassen regattiert und die Regeln waren diesmal klar. Die «International Sailing Federation» (heute World Sailing) war ein Jahr zuvor gegründet



Ein 6mR an der Olympiade 1908

worden und hatte die erste Version der heutigen WR festgesetzt. Gesegelt wurde in der 6, 7, 8 und 12 Meter Klasse. Allerdings waren nur Boote, die auf eigenem Kiel anreisen konnten, am Start. Schweizer Beteiligung

gab es nicht und es wurden erstmals Goldmedaillen verteilt. Damit war 1908 die erste Einheitsklassenregatta, die ohne Zeitkorrektur und anderer Zusatzregeln auskam.



**Die «Lérina» Olympiasiegerin 1900**



## Klassen

*bs.* Das wohl Wichtigste (neben der Crew natürlich) ist, wenn man gegeneinander segeln will, das Boot. Sind die Boote identisch, könnte das eine faire Regatta werden – doch was heisst «identisch»?

Da sind auf der einen Seite die strengen Einheitsklassen. Eine Bootsklasse ist eine Gruppe von baugleichen Booten, welche die «Klassenregeln» einhalten. Jede Bootsklasse hat ein Schriftwerk in dem alles Wichtige, was man darf, muss, soll, ... geschrieben ist. Dort steht bezüglich Rumpf, Mast, Segel, ... alles was für diese Boote wichtig ist. Solange ein Boot alle diese Regeln einhält, gehört es zu dieser Klasse und darf bei Klassenregatten starten. Sobald eine Klasse wichtiger wird, z.B. wenn sie als Olympiaboot gewählt oder wenn sie ganz einfach eine grosse internationale Bedeutung bekommt, werden diese Regeln durchleuchtet und Veränderungspotential gesucht. Vor allem bei älteren Klassen sind die Regeln oft nicht scharf genug. Als Beispiel kann sehr gut die älteste Einheitsklasse dienen, die Starboote. Der erste Star sah 1910 das Wasser und bereits 1922 gab es für das Starboot die ersten Weltmeisterschaften und ab 1932 war das Starboot olympisch. 1910 als 100 \$ Boot im Bausatz angepriesen, musste die Bauanordnung (Klassenregel) mit Bautoleranzen ausgestattet werden. Wie sonst hätte der segelbegeisterte Heimbastler ein fast 7 m langes Boot millimetergenau bauen können. Die Bautoleranzen waren ca. 2 cm. Man denkt, dass 2 cm für ein doch stattliches Sportboot nicht entscheidend sind. Doch dort wo es um viel geht, wird auch viel probiert und ans Limit getrieben und die 2 cm waren plötzlich im Zentrum. Wenn ich z.B. den Rumpf im Heck und im Bug je zwei Zentimeter nach «unten» ändere und in der Mitte beim Kiel 2 cm nach «oben» bekomme ich ein schon markant flacheres Unterwasser und verlängere die Wasserlinie. Mit solchen Spielchen wurde das Starboot vom einfachen Regattaboot zum Spielball von Bootsbauern und Werften. Solche Auswüchse hatte der Erfinder sicher nicht gewollt. Trotzdem hat das Starboot mit einem Unterbruch bis 2012 olympisch durchgehalten und schaut mittlerweile auf eine mehr als 100-jährige Geschichte zurück. Mit solchen Veränderungen hat es irgendwann auch wieder ein Ende, wenn das Optimum gefunden wurde. Dann bauen alle wieder einheitlich und der Einheitsgedanke ist wieder voll da.

Kunststoffboote kommen alle meist aus derselben Form und haben diese Probleme nicht. Einheitsklassen wie H-Boot, Yngling, J70, ... gehen ohne gröbere Vermessungsprobleme durch ihr Klassenleben. Aber auch hier: Kaum hatte der Yngling sein Olympiagastspiel, bekam er einen doppelten Boden und wurde am Ruder modifiziert.

Neben den strikten Einheitsbooten gibt es noch eine weitere Gruppe, die Konstruktionsklassen. Auch diese Bootsklassen sind Einheitsboote, d.h. sie segeln ohne zeitliche Verrechnung gegeneinander. Nimmt man es genau, so sind sie noch etwas älter als das Starboot. Die Bauformel wurde 1906 publiziert und die genauen Anweisungen dazu wurden kurz danach nachgeschoben. Es geht hier um eine Formel in der Länge, Breite, Tiefgang, Masthöhe, Segelfläche miteinander verrechnet werden. Das Resultat dieser Formel ist in Meter. Am meisten verbreitet bei uns sind die 5.5 mR. 1908 bei der Olympiade waren die 6 mR, 7 mR, 8 mR und 12 mR dabei. Dabei muss man sich diese Formel etwa so vorstellen: alle Grössen sind voneinander abhängig. Vergrössere ich die Segelfläche wird dafür der Tiefgang kleiner und die Wasserlinie kürzer. Diese Boote sind also in der Folge fast alle Unikate. Jeder versucht in dieser Formel noch ein besseres Boot zu bauen. Wenn man kein beinahe unbegrenztes Segelbudget hat, kann man sich solche Boote eigentlich nur als Occasionen leisten. Eine 6 mR ist dabei nicht 6 m lang, sondern zwischen 10 m und 11 m. das kleinste Meter Boot auf unseren Seen ist die 4 mR – bei uns besser bekannt als 15 m<sup>2</sup> SNS. Die Meter Klassen sind bis heute in vielen Gegenden dieser Welt noch immer beliebt. Die 12 mR, man sagt auch einfach 12er, waren viel Jahre lang die Boote des America's Cup.

## Altius – citius – fortius

hz. Manchmal, kurz vor dem Abheben oder Abstürzen, purzeln lateinische Worte aus dem Kopf eines meiner Skipper und der braucht dann dringend einen Gesprächspartner. Das olympische Motto: höher – schneller – stärker kam beim Anblick dieses Bildes:



Jawohl, das Teil fliegt noch höher, noch schneller (über 50 kn gemäss theoretischen Berechnungen) und sollte noch stärker sein. Genau – stärker! Gemäss Simulation sind die vorgesehenen Foils zu schwach und brechen... Und irgendwie kommt beim Ingenieur ein ungutes Gefühl auf bezüglich Stabilität dieses Zweibeins (das Luv-Foil soll tatsächlich hochgehoben werden).

Dank guter Computersimulation suggeriert das Bild dem Betrachter nur die Wirklichkeit, könnte somit auch als (Neudeutsch) Fakenews bezeichnet werden – ein Hinweis dazu fehlte im Artikel einer sonst sehr seriösen Zürcher Zeitung. Da sind Meldungen über den nächsten America's Cup schon wesentlich vertrauenswürdiger: Budgets von mindestens 100 Mio EUR pro Syndikat; noch ziemlich unbekannt Eigenschaften der neuen Boote; Schiffe, die viel zu spät wirklich funktionsfähig sein werden (die Foils werden vom Veranstalter gestellt) usw. Ernesto Bertarelli hat richtig entschieden, bei dieser Schlacht nicht mitzumischen. Mit Wehmut erinnert man sich an die spannenden Duelle in den achtziger bis 00-Jahre, weil die Boote relativ langsam waren und sich im Geschwindigkeitspotential kaum unterschieden. Je schneller die Boote sind, desto weniger wird es zu taktisch spannenden Begegnungen kommen: Wer je schnelle Boote gesegelt hat, weiss, dass kleinste Trimmänderungen enorme Geschwindigkeitsänderungen bewirken können (deswegen werden Foils auch bereits per Rechner

gesteuert). Damit wird der Faktor Geschwindigkeit zum absolut wichtigsten, was für das Laienpublikum (Nichtsegler) vielleicht interessant ist. Mit der Vorgabe des wahrscheinlich wichtigsten Elementes, der Foils, der Boote wird zudem der ursprünglich auch spannende Faktor der Boots konstruktion entwertet, was ja auch ganz wesentlich war beim America's Cup.

Back to the roots: Eine einfache Vorgabe für die Boote (z.B. Box-rule – max. Länge, Breite, Höhe, Tiefe) und klare Verbote (z.B. keine Elektronik). Vielleicht fände der Cup damit wieder zur alten Grösse und Bedeutung?

Übrigens gibt (eher: gab) es noch ein zweites olympisches Motto: Mitmachen ist wichtiger als Siegen. In diesem Sinn wünsche ich allen eine schöne Segelsaison und ein spannendes ZSC-Clubjahr.

Euer Bordratz

## Nächste Anlässe 2019

15.02.	19:00	Apéro	Clubhaus
15.03.	19:00	Generalversammlung 2019	Clubhaus
16.03.		Clubhausputzete/Flossarbeiten	Clubhaus
06.04.		Bächau Auswintern	Bächau
27./28.04.		Frühjahrespreis Yngling	Zürichhorn
05.05.		Ansegeln	?
17.05	19:00	Apéro	Clubhaus
07.06	18:00	Schilfmattgrill	Schilfmatt
08.06.	10:00	Pfingstregatta und Segelfest	Zürichhorn
21.06.	19:00	Mitgliederversammlung	Clubhaus

