



RUNDSCHREIBEN NR. 3 • SEPTEMBER 1978

Rundschreiben Nummer drei - September 1978

Herausgegeben von der Tempo- Klassenorganisation Deutschland.
Das Rundschreiben erscheint viermal im Jahr.

Zuschriften für die nächste Ausgabe (Dezember) bitte bis zum
30. November an die Redaktion.

Redaktionsteam: Siegfried Kaiser, Hilmer Goedeking

Redaktionsadresse: Hilmer Goedeking
[REDACTED]

Weil bisher noch nicht geschehen: im folgenden die Adressen des
gesamten Vorstandes:

- 1. Vorsitz : Dieter Preußner, [REDACTED]
- 2. Vorsitz : Siegfried Kaiser, [REDACTED]
- Schriftführer : Klaus Annecke, [REDACTED]
- Kassierer : Rita Preußner, [REDACTED]
- Sportwart : Hilmer Goedeking, [REDACTED]

Vorwort

Liebe Tempo- Freunde,

ein Resümee für die Arbeit innerhalb der Klassenvereinigung läßt sich für das laufende Jahr noch nicht aufstellen; aber folgendes ist seit dem ersten Rundschreiben überdeutlich geworden: unsere Aktion, den Mitgliederbestand gründlich auf Karteileichen hin zu untersuchen, war - wie das Ergebnis zeigt - sehr nötig, aber für uns ebenso ernüchternd. Übrigzubleiben scheint - bedenkt man die recht große Anzahl aller Tempo- Segler - ein relativ kleiner Haufen von Sympathisanten. Ein endgültiges Ergebnis ist dies noch nicht, denn in Abständen von ein paar Tagen trudeln noch weitere Briefe ein, in denen Mitglieder ihre Mitgliedschaft bestätigen oder ihren Austritt mitteilen. Aber der Trend ist klar.

Das Bild einer allenfalls zum gemütlichen Sonntagssegeln geeigneten Tempo- Scow muß offensichtlich ziemlich aufgefrischt werden. Es wäre gut, wenn sich dazu mal jemand von Euch in der nächsten Ausgabe äußern würde. Denn dies ist das Thema, mit dem die Klassenvereinigung sich vorrangig wird beschäftigen müssen, will sie nicht langsam, aber sicher in der Versenkung verschwinden.

Die Klassenvereinigung bekam Post von Jack Köper, dem Konstrukteur der Tempo- Scow. Er berichtete von den gleichen Erscheinungen in Südafrika wie hier, nämlich einer stagnierenden Anzahl von Mitgliedern und einer nachlassenden Bautätigkeit. Allerdings: die Regattafelder bei wichtigen Wettfahrten, zB der Meisterschaft, bestehen dennoch aus bis zu 58 Booten (und das bei insgesamt ca. 390 segelnden Tempos).

Ein paar Namensvorschläge für unser Rundschreiben sind da: zB Tempo- News; oder in Anlehnung an den Namen der holländischen Tempo- Zeitschrift "Spuitwater": "Spritzwasser". Wir warten auf weitere Vorschläge. Bis zum nächsten Rundschreiben steht dann sicher ein Name fest.

Ansonsten: Die Rangliste ist nach wie vor vollkommen offen, die Essener Segeltage und die Holl. Meisterschaft finden noch statt. Insofern: ich wünsche den Regattateilnehmern und allen, denen das

Wetter schon jetzt zu schlecht ist, einen guten Saisonabschluß!

Hilmer Goedeking
- Sportwart -

Tempo- Aufkleber sind weiterhin zum Preis von 1.50 DM bei allen Vorständischen in beliebiger Stückzahl zu bekommen. Eine gute Möglichkeit, um 'Öffentlichkeitsarbeit' zu betreiben! Wie der Aufkleber aussieht: auf dem Titelblatt ist er in Originalgröße zu sehen.

Regattaberichte

=====

Tempo- Scow- Cup am 17./18. Juni auf (und für einige Mannschaften: im)
Dülmener See

Zu dieser Regatta schickte uns Paul Lassoff einen ausführlichen Bericht:

Am 17. und 18.6.78 fiel der Startschuß zur diesjährigen Tempo- Scow- Cup - Regatta, veranstaltet vom Segel- Club Dülmener See. Diese Ranglistenregatta mit dem Wertungsfaktor 1.15 besteht aus drei Wettfahrten, die seit zwei Jahren fester Bestandteil des Regatta- programm dieses Clubs sind. Eine Flotte von 11 Booten dieser Ein- Typ- Klasse ist am Dülmener See beheimatet und ist bestrebt, die Arbeit der Klassenorganisation in Deutschland tatkräftig zu unterstützen.

Waren es im letzten Jahr noch 17 Mannschaften, die um den Tempo- Cup kämpften, erschienen in diesem Jahr 20 von 24 gemeldeten Tempos am Start. Ein steigender Regattaaktivismus,- wie man sieht!

Bei strahlender Sonne und anhaltendem Wind aus Nordost um die 5 Beaufort ging das Regattafeld am Samstagnachmittag auf den 8 sm langen Kurs. Starke Böen sowie erhebliche Winddrehungen machten den Teilnehmern zu schaffen. Kenterungen, Aufgaben, sowie einiges an Bruch wirbelte das Feld kräftig durcheinander. Ein besonderes Lob den drei Damen, die im Trapez diesen Veits-tanz durchstanden!

Der nachfolgende Seglerschwoof am Abend im Clublokal des SCDS, allen Teilnehmern aus dem Vorjahr noch in guter Erinnerung, ließ alle Strapazen des Wettfahrttages schnell vergessen und spornte zu neuen Taten an.

Der Start zur zweiten Wettfahrt am Sonntag stand ebenfalls im Zeichen des Rasmus, der kräftig weiterblies und wiederum den Mannschaften einiges abverlangte. Die meisten Besatzungen aber hatten sich schon auf alle Unarten des Windes und des Revieres eingestellt, wobei der Crew Kaiser/ Kaiser vom SKS zum zweiten Male der erste Platz sicher war, da der Mannschaft Lauenstein/ Geiger vom SVWu, die bis zum Zieldurchgang sicher führten, ein fataler Fehler unterlief, indem sie die Ziellinie nochmals durchsegelten und disqualifiziert wurden. Ein Glück für das gesamte Feld, welches einen wertvollen Punkt geschenkt bekam.

In der Pause zur dritten Wettfahrt konnten sich alle Besatzungen stärken und erfrischen, um den letzten Lauf der Serie erfolgreich durchzustehen. Zum Start um 13.30 Uhr über 6 sm, bei Winden aus Ost mit 3 - 4 Bft. waren 18 Mannschaften über die Linie gegangen. Das erste Drittel setzte sich deutlich von seinen Verfolgern ab und hielt diesen Abstand bis zum Zieldurchgang. Der Crew Lauenstein/ Geiger gelang nun doch der Sprung an die Spitze und sie beendeten diese letzte Wettfahrt auf dem ersten Platz.

Besonders zu erwähnen ist die Leistung der Crew J. Trinkwald mit Vorschoterin A. Schulmeiß, die erstmalig auf einem zur Verfügung gestellten Boot eine Tempo-Regatta gesegelt haben und auf Anhieb einen dritten Platz belegten.

Die Siegerehrung fand gegen 16.00 Uhr im Clublokal statt, wobei der 1. Vorsitzende P. Lassoff allen teilnehmenden Mannschaften für die sportlichen Leistungen dankte und den nachfolgend aufgeführten Besetzungen die Cup- Pokale überreichte. Allen übrigen Mannschaften wurde eine Erinnerungsgabe des Clubs übergeben.

Paul Lassoff

Die komplette Ergebnisliste:

Die Cup- Pokale bekamen die ersten 8 Mannschaften (≙ erstes Drittel)

1. G	466	Kaiser/ Kaiser	SKS	1.	1.	3.	2.9 Pkte.
2. G	180	Preußner/Preußner	STB	5.	2.	2.	8.2 Pkte.
3. G	54	Trinkwald/Schulmeiß	SCDS	4.	4.	7.	15.0 Pkte.
4. G	73	Westerkamp/Preußner	ESCR	2.	8.	6.	15.6 Pkte.
5. G	473	Jung/ Jung	ESVK	9.	3.	5.	16.9 Pkte.
6. G	98	Beseler/ Beseler	STB	6.	7.	4.	17.0 Pkte.
7. G	255	Jacob/Janowitz	SCDS	3.	6.	7.	20.9 Pkte.
8. G	172	Annecke/	STB	7.	5.	9.	21.0 Pkte.
9. G	64	Röske/	SCDS	13.	9.	10.	32.0 Pkte.
10. G	44	Mendel/	SCDS	15.	11.	8.	34.0 Pkte.
11. G	175	Wirth/		11.	10.	13.	34.0 Pkte.
12. G	94	Schröter/		10.	14.	16.	40.0 Pkte.
13. G	181	Lauenstein/Geiger	SVWu	-	20.	1.	41.0 Pkte.
14. G	2	Scheidle/		16.	12.	14.	42.0 Pkte.
15. G	53	Goedeking/ Maul	SVWu	12.	15.	15.	42.0 Pkte.
16. G	230	Meis/		-	13.	11.	45.0 Pkte.
17. G	90	Kocur/		8.	-	-	46.0 Pkte.
18. G	182	Kistner/Meis	SCDS	14.	-	-	52.0 Pkte.
19. G	67	Thiel/Thiemeier		-	16.	-	55.0 Pkte.
20. G	33	Kistal/		-	-	-	59.0 Pkte.

Eine ganze Reihe von Mitgliedern hat seinen Beitrag '78 noch nicht bezahlt...

Trimm-tip:

Der Großschot- Traveller

Obwohl er auf fast jedem Regattaschiff zu finden ist und er auch ein wichtiger Faktor zum Großsegel- und Masttrimm ist, wird er, glaube ich, nicht von allen Regattaseglern benutzt.

Voraussetzung für eine gute Bedienung des Travellers ist natürlich, daß er reibungslos funktioniert und jederzeit auf Anhieb verändert werden kann.

Bei leichtem Wetter fahre ich den Traveller mittschiffs oder sogar etwas in Luv, damit ich das Großsegel dichtnehmen kann, ohne daß das Achterliek zu straff wird. Das Achterliek bildet so eine saubere Abströmkante, und außerdem hält sich der Abwind der weit innen gefahrenen Fock in Grenzen; das Boot kann dadurch eine gute Höhe laufen.

Bei mittlerem bis starkem Wind habe ich bis vor kurzem den Traveller leicht in Lee gefahren und dann versucht, die Böen durch Fieren der Großschot abzufangen. Jedoch habe ich gehört und gelesen, daß dies nicht die richtige Methode sei. Viel besser sei es, wenn man die Böen nicht mit der Großschot, sondern mit dem Traveller abfängt. Man belegt dann die Großschot und fährt den Traveller aus der Hand. In einer Bö läßt man den Traveller ganz nach Lee rutschen, dadurch entlastet das Achterliek, ohne daß sich das Segel verwindet, und der optimale Vortrieb ist ohne starkes Krängen gewährleistet.

Ist der Traveller ganz außen, dann biegt sich der Mast auch stärker und unterstützt so das Abfangen der Bö. Nach einer Bö wird der Traveller wieder dichter genommen. Der Mast wird wieder gerader und das Segel voller.

Würde man aber in einer Bö die Großschot fieren, dann würde der Mast noch gerader und das Segel noch bauchiger, und man hätte genau das Gegenteil erreicht.

Als ich zum ersten Mal bei starkem Wind versucht habe, nur mit dem Traveller zu arbeiten, habe ich gestaunt, wie gut man mit ihm Böen abfangen kann.

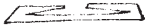
Ralf Jung

Ausrüstungstip:

Topnant

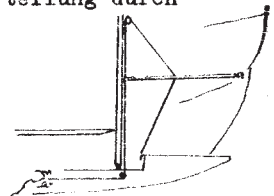
Wie ich aus eigener Erfahrung weiß, hat mancher Spi.-Anfänger Schwierigkeiten mit der Anbringung des Spi.-Auf- und Niederholers (Topnant). Hier meine Lösung:

Der Niederholer besteht nur aus einem Gummi und wird vor dem Mast bei WEGU-Booten in eine Öse oder Klemme geführt, bei Eigenbauten einfach durch ein gebohrtes Loch in den überstehenden Deckrand geführt.

Das andere Ende des Gummis wird mit einem dünnen Drahtseil oder gut vorgereckter Schot verknötet oder besser mit einer Metallhülse verpreßt. Über diese Pressung legt man eine Unterlegscheibe bei diesem  Spi.-Baumbeschlag oder man befestigt einen Haken für eine Öse an der Spi.-Baummitte.

Der Spi.-Baumaufholer läuft weiter in einen Block im oder am Mast zwischen Saling- und Vorschlagbeschlag, dann weiter durch eine Rolle am Mastfuß in eine Klemme, die je nach Arbeitsverteilung durch Vorschoter oder Steuermann zu bedienen ist.

Der Niederholer ist so stramm einzustellen, daß das Gummi beim hoch stehenden Spi,-Baum gestreckt ist.



Siegfried Kaiser

Satzung

Allen, denen die Satzung der Klassenvereinigung noch nicht oder nicht mehr bekannt ist, zur Kenntnisnahme empfohlen: die komplette Satzung ist auf den nächsten beiden Seiten abgedruckt.

Die Satzung der Tempo- Klassenvereinigung Deutschland e.V. lautet:

1. Die Deutsche Tempo- Vereinigung ist ein Zusammenschluß von Personen zur Förderung des Segelsportes mit Tempo- Booten nach den Zeichnungen und Bauvorschriften des Tempo- Bootes.

Sitz der Vereinigung ist Essen; sie ist im Vereinsregister beim Amtsgericht in Essen eingetragen.

2. Die Tempo- Vereinigung übt ihre Tätigkeit in Gemeinnützigkeit und unter besonderer Berücksichtigung der über die Gemeinnützigkeit erlassenen Bestimmungen aus, wobei etwa entstandene Gewinne nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden und die Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Vereinigung erhalten.

3. Der Beitritt zur Tempo- Vereinigung erfolgt durch schriftliche Erklärung. Minderjährige fügen die schriftliche Erklärung des gesetzlichen Vertreters bei.

Der jährliche im Voraus zu entrichtende Beitrag beträgt 10.00 DM für Mitglieder, die ein Tempo- Boot besitzen, und 10.00 DM für sonstige Mitglieder. Über die Höhe des Beitrages juristischer Personen entscheidet der Vorstand.

4. Organe der Tempo- Vereinigung sind Mitgliederversammlung und Vorstand.
5. Die Mitgliederversammlung tagt mindestens einmal im Jahr nach Einberufung durch den Vorstand und faßt ihre Beschlüsse - mit Ausnahme von Ziffer 12 - mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Insbesondere wählt sie den Vorstand und zwei Kassensprüfer, die der Versammlung berichten und die Entlastung des Vorstandes beantragen.

Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Übertragung von Stimmen ist möglich, bedarf jedoch der Schriftform.

Die Einladung zu einer Mitgliederversammlung soll möglichst vier Wochen vorher ergehen und von einer Tagesordnung begleitet sein.

6. Der Vorstand besteht aus mindestens drei und höchstens sechs volljährigen Personen, die von der Mitgliederversammlung für die Dauer

von zwei Jahren gewählt werden. Wiederwahl ist zulässig. Die Wahl kann durch Akklamation durchgeführt werden, falls die Mehrheit der Mitgliederversammlung nicht die Wahl durch Stimmkarten oder geheime Wahl beantragt.

Sämtliche Vorstandsmitglieder arbeiten ehrenamtlich. Der Vorsitzende vertritt die Tempo- Vereinigung im Sinne des § 26 BGB.

Der Vorstand setzt sich zusammen aus:

- a) dem Vorsitzenden
- b) dem stellv. Vorsitzenden
- c) dem Schatzmeister
- d) den evtl. 1 - 3 Beisitzern (Regattawart, 1. u. 2. Kassenprüfer)

7. Die Tempo- Vereinigung sieht eine regionale Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder analog der Gliederung des Deutschen Segler Verbandes (DSV) vor:

Bayern	Bodensee	Niedersachsen
Berlin	Hamburg	Nordrhein- Westfalen
Bremen	Mittelrhein/Neckar	Schleswig- Holstein

8. Die Erteilung der Meßbriefe erfolgt durch den DSV.

9. Die Vereinigung nimmt das Grundgesetz und die Ordnungsvorschriften des DSV zur Kenntnis und bekennt sich zu den darin enthaltenen Vorschriften und Prinzipien.

10. Die Tempo- Vereinigung kann durch Verbandsvereine des DSV Ausschreibungen für Wettfahrten der Tempo- Klasse veranlassen.

11. Für die Wettfahrten gelten die Regeln des DSV und des ausschreibenden Vereins.

12. Für die Auflösung der Tempo- Vereinigung, über die auf einer Mitgliederversammlung abzustimmen ist, bedarf es mindestens 2/3 der abgegebenen Stimmen. Verbleibendes Vermögen fällt an den DSV und ist zur Förderung des Jugendsegelns zu verwenden.

gez. Willy Brauckmann
- 2. Vorsitzender -

Zum Schluß noch die Ergebnisse der Alkmaardermeerweek und der
Essener Segeltage

1. Alkmaardermeerweek (29. Juli - 1. August)

Nur 11 Teilnehmer, von denen einige nur eine oder zwei Wettfahrten mitsegelten. Trotz dieses mageren Bildes wurde besonders um die ersten drei Plätze hart gekämpft, entsprechend knapp waren die Unterschiede in der Punktbewertung.

Ein Regattabericht folgt in der nächsten Ausgabe.

1. H 174	1.	1.	2.	2.
2. G 181 Lauenstein/Geiger	2.	3.	3.	1.
3. H 36 Schoenmakers	3.	2.	1.	3.
4. H 134 Jorna/Jorna	5.	5.	5.	4.
5. H 176	4.	4.	-	-
6. H 52	6.	6.	-	-
7. H 172 v.d. Lingen	8.	-	6.	-
8. H 139	7.	8.	-	-
9. H 158 v. Dusseldorp	-	-	4.	-
10. H 161	-	-	-	5.
11. H 1 Menger	-	7.	-	-

Die Tempos H 158 und H 161 segelten außerhalb der offiziellen Wertung mit.

2. Essener Segeltage (16./17. September)

Die ersten neun Teilnehmer in der Wertung:

1. H 179 Schoenmakers	1.	1.	1.	0.0 Pkte.
2. H 158 v. Dusseldorp	2.	4.	2.	7.2 Pkte.
3. G 181 Lauenstein/Geiger	3.	2.	4.	8.5 Pkte.
4. G 466 Kaiser/Kaiser	4.	3.	3.	9.8 Pkte.
5. G 473 Jung	6.	5.	5.	16.0 Pkte.
6. G 180 Preußner/Preußner	10.	6.	6.	22.0 Pkte.
7. H 95	7.	9.	7.	23.0 Pkte.
8. H 172 v.d. Lingen	9.	8.	8.	25.0 Pkte.
9. G 98 Beseler/Beseler	8.	10.	12.	30.0 Pkte.

Für die Richtigkeit dieser Ergebnisse kann ich nicht garantieren, da die Zieldurchgangsliste des veranstaltenden SKEH nicht stimmte und korrigiert werden muß.

Regattabericht und komplette, richtige Ergebnisse in der nächsten Ausgabe.