



Bau- und Vermessungsvorschrift

Überarbeitete Fassung vom 20.01.09

1 Hauptabmessungen, Vermessungsformeln

1.1 Rumpf

- 1.1.1 Länge des Rumpfes: gemessen über Deck, Vorkante
Vorsteven – Hinterkante Achtersteven
Länge: max. 12,00 m
Länge: min. 5,20 m
- 1.1.2 Breite des Rumpfes: gemessen über Deck
Außenkante-Scheuerleiste – Außenkante
Scheuerleiste
Breite: max. 4,20 m
Breite: min. 1,80 m
- 1.1.3 Höhe des Rumpfes: Messpunkt: Hinterkante Schwertkasten ge-
messen von Oberkante
Kiel bis Oberkante Decksbelag
Höhe: max. 1,35 m
Höhe: min. 0,75 m
- 1.1.4 Tiefgang des Rumpfes: gemessen von der Schwimmwasserlinie bis
zur tiefsten Stelle des Kiels bzw. der
Ballastsohle, Tiefgang: max. 1,25 m
- 1.1.5
Höhe der Oberkante Deck: Messpunkt: Innenkante Steven, senkrecht
gemessen von Vor- und Oberkante Kiel bis
Oberkante Decksbelag Achtersteven:
Höhe: max. 2,0 m

- 1.1.6 Materialstärke des Kiels: Die Holzkielsohle darf mittschiffs max. 5 cm aus der Beplankung herausragen.
Materialstärke: max. 140 mm
- 1.1.7 Schwert: Zirkelschlag bis 90 °
Max. und Länge in hochgezogenem Zustand
Unterkante Sohle bzw. Ballastsohle
Der Schwertbolzen (Drehpunkt) muss mindestens 8 cm von Vorkante und Unterkante des Schwertkastens entfernt sein.
- 1.1.8 Länge des Schwertkastens: gemessen Innenkante Schlitzlänge
max. Länge 1,9 m
Die Länge des Schwertkastens ergibt sich aus der Rumpflänge x 0,16.
- 1.1.9 Höhe des Schwertkastens: Der Schwertkasten muss bei großen Booten
mindestens 50 cm höher und bei kleinen Booten mindestens 30 cm höher als die Schwimwasserlinie sein.
- 1.1.10 Verhältnisse: Verhältnis Rumpflänge zu Rumpfbreite:
zw. 2,75 - 3,25
Verhältnis Rumpflänge zu Rumpftiefe:
zw. 7,00 - 9,20
Verhältnis Rumpflänge zu Tiefgang:
zw. 9,00 - 13,00
Verhältnis Rumpflänge zu Höhe OK
Deck an Steven: zw. 6,40 – 5,75

1.1.11 Materialstärke Außenhaut

der Kleine Klasse:	Klinker: mindestens 16 mm Kraweel: mindestens 25 mm
Mittlere Klasse:	Klinker mindestens 25 mm Kraweel mindestens 30 mm
Große Klasse:	Klinker mindestens 28 mm Kraweel mindestens 30 mm

1.2 Deck und Aufbauten

Maße:	begehbares Deck Breite min. 0,45 m Süllhöhe bei teilgedeckten Booten min. 7 cm Aufbauhöhe max. 60 cm Decksbreite offene Boote min. 0,20 m
-------	--

1.3 Rigg

1.3.1 Großmast:	<i>Masthöhe</i> , gemessen von Oberkante Kiel bis Oberkante Top Masthöhe max. Rumpflänge + 1,5 m Mastdurchmesser (von Fuß bis OK Mastba- cken) Große Klasse: 180 – 200 mm Mittlere Klasse: 190 – 170 mm Kleine Klasse: 170 – 110 mm Verhältnis: Masthöhe zu Höhe Mastbacken: 1,30 zu 1,40
-----------------	--

Anschlaghöhe von Stagen und Fallen
am Großmast

- Klaufall, Anschlaghöhe max. OK
Mastbacken
- Fockfall, Fockstag und unterer Block
Piekfall max. Höhe über OK Mastbacken
75 cm Höhe Anschlagpunkt über
Eselshaupt = Mastlänge x 0,06

- Klüverfall, Klüverstag, Oberblock Piekfall
max. Höhe über OK Mastbacken 150 cm
Höhe Anschlagpunkt über OK
Mastbacken = Mastlänge x 0,12

1.3.2 Besanmast:

Masthöhe, gemessen von Oberkante Deck
bis Oberkante Top
Masthöhe max. 8,0 m
Toplänge max. 0,7 m
Mastdurchmesser max. 120 mm
Verhältnis Rumpflänge zu Masthöhe:
1,40 zu 1,60

1.3.3 Klüverbaum:

Klüverbaumlänge, gemessen von Nockbe-
schlag bis Vorkante Vorsteven
Länge: max. 4,5 m
Durchmesser: max. 150 mm
Die Länge des Klüverbaumes entspricht der
Länge von Vorderkante Vorsteven bis
Vorderkante Großmast.

1.3.4 Gaffel:

Gaffellänge, gemessen von Klaubeschlag bis
Gaffelnock
Die max. Länge entspricht dem Abstand von
Hinterkante Großmast bis Hinterkante
Besanmast + 0,5 m.
Durchmesser: max. 110 mm

1.3.5 Besanunterbaum:

Besanunterbaum, Länge gemessen von
Lümmellager bis Nock: max. 3,8 m
Die max. Länge des Besanunterbaumes
entspricht dem Abstand zwischen
Hinterkante Besanmast und Hinterkante
Achtersteven x 1,85.

- 1.3.6 Besanrahe: Länge, gemessen von Nock bis
Nock: *max. 20 cm kürzer als Besanbaum*
Durchmesser: max. 70 mm
- 1.3.7 Toppsegelrahe: Länge, gemessen von
Nock bis Nock max. Gaffelage minus 1,0 m
Durchmesser: max. 70 mm
- 1.3.8 Großsegelunterbaum: Länge, gemessen von
Lümmellager bis Nock (bei einmastiger
Takelung): max. Abstand zwischen
Hinterkante Großmast bis Hinterkante
Achtersteven plus 0,5 m
Durchmesser: max. 150 mm

1.4 Ballast

Max. Gewicht von Außen- und Innenballast: 3 Tonnen

Der Außenballast (Ballastsohle) darf an der dicksten Stelle 15 cm nicht überschreiten und darf nicht schmaler sein als die Holzkielsohle.

1.5 Anordnung der Masten

- 1.5.1 Länge des Vorschiffs: gemessen von Vorkante Vorsteven bis
Vorkante Großmast: max. 4,50 m
Verhältnis Rumpflänge zu Länge Vorschiff
2,60 zu 3,10
- 1.5.2 Länge des Achterschiff: (bei Rigg mit 2 Masten) gemessen von
Hinterkante Besanmast bis Hinterkante Ach-
tersteven: max. 2,25 m
Verhältnis Rumpflänge zu Länge
Achterschiff 5,75 zu 7,30

1.6 Segel

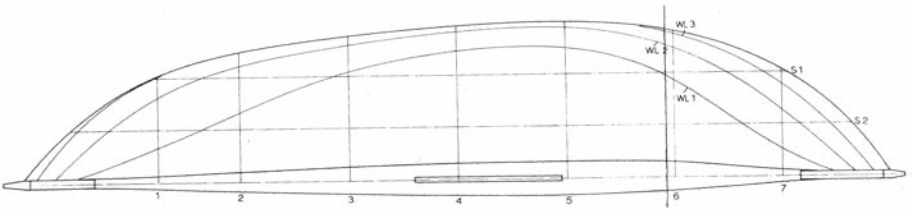
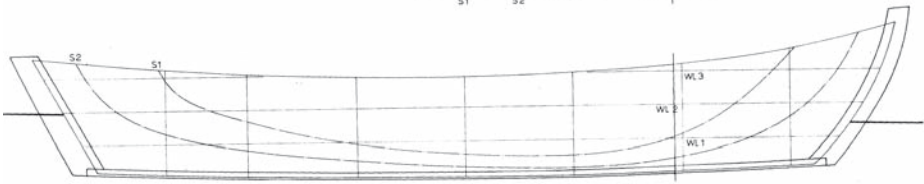
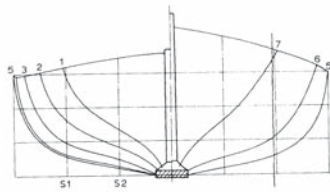
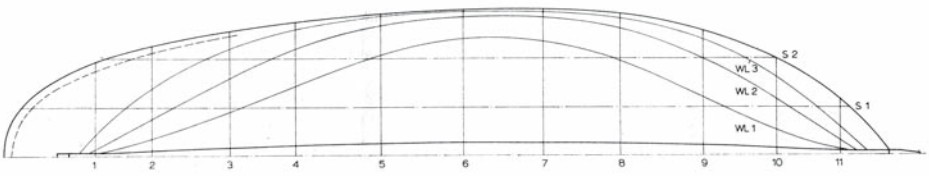
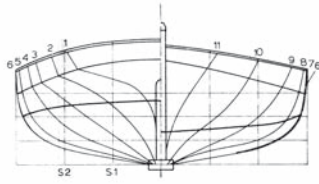
- 1.6.1 Klüver: Winkel von Schothorn mindestens 120°
Länge Unterliek: max. 5 m
- 1.6.2 Fock: Winkel von Schothorn mindestens 90°
(gemessen in der Geraden auf Hals und Nock)
Das Achterliek darf den Großmast in
Mittschiffstellung nicht berühren.
- 1.6.3 Großsegel: Winkel von Schothorn mindestens 90°
(gemessen in der Geraden auf Hals und Nock)
Winkel der Gaffel $120^\circ - 140^\circ$
(gemessen in der Geraden vom Vorliek auf die
Gaffel)
Das Achterliek darf den Besanmast in
Mittschiffsstellung nicht berühren.
- 1.6.4 Besan: Halswinkel max. 100°
Anschlag von Heißbaue in ein Drittel von Ober-
liek
- 1.6.5 Toppsegel: Vorliek länger als Achterliek
Unterliek länger als Oberliek

2 Form und Beschaffenheit des Rumpfes

Der Rumpf muss in traditioneller Holzbootsbauweise in Rundspantenform auf Kiel gebaut sein, wobei der Kiel als Kielsohle ausgeführt sein muss. (Kielsohle bedeutet, dass der Kiel breiter ist als die Materialstärke des Kiels und eine gestrakte Form hat.)

Der Bug kann als Löffelbug oder Klipperbug geformt sein.

Das Heck ist variabel. Es kann als Spitzgatt-, Plattgatt-, Spiegel- oder Rundgattheck ausgeführt sein, wobei beim Spiegel- und Spitzgatt das Ruder angehängt sein muss.



Das Ruder muss mindestens an 2 Aufhängepunkten befestigt sein. Die Bedienung des Ruders erfolgt direkt durch eine Ruderpinne. Die Beplankung kann in Kraweel- oder Klinkerbauweise ausgeführt werden.

Das Boot muss mit einem Schwert ausgerüstet sein. Dies kann als Mittelschwert- oder Seitenschwert-Variante erfolgen. Wenn es sich um eine Seitenschwert-Variante handelt, darf nur ein Seitenschwert verwendet werden, welches am Großmast gehalten wird und zur jeweiligen Seite transportiert werden muss.

3 Deck und Aufbauten

Die Boote können als offene, teilgedeckte und gedeckte Boote ausgeführt werden. Es sollte aber nach Möglichkeit die Decksgestaltung an die historische Decksgestaltung angelehnt werden.

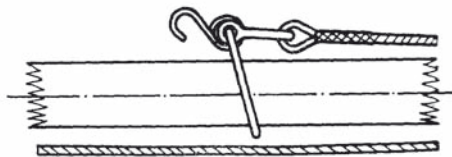
Die Außenkante Deck muss bei gedeckten und teilgedeckten Booten mit einer Fußleiste versehen werden, die genügend Sicherheit an Deck bietet. Höhe der Fußleiste mindestens 7 cm

4 Rigg, Takelage und Besegelung

4.1 Halterung und Verstagung von Masten und Bäumen

4.1.1 Klüverbaum

Der Klüverbaum wird durch einen Brillenbeschlag seitlich am Vorsteven gehalten und ist durch ein Widerlager an Deck befestigt. (Bei pommerischen Booten liegt der Klüverbaum an der Backbordseite des Vorstevens, bei mecklenburgischen Booten an der Steuerbordseite.) Eine Verstagung ist nicht vorgeschrieben. Wenn der Klüverbaum verstagt wird, erfolgt dies



durch zwei Seitenstage aus Draht, eine Wasserstag aus Kette, welches am Vorsteven befestigt ist und ein Klüverstag aus Draht, das am Großmast am Anschlagpunkt des Klüverfalls befestigt ist. Das Spannen der Seitenstage erfolgt über Taljerepps mit oder ohne Jungfern. Das Wasserstag wird über eine Talje gespannt. Das Klüverstag ist ohne Spannvorrichtung.

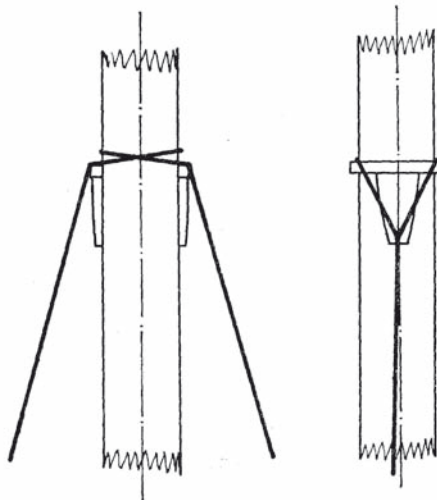
4.1.2 Großmast

Der Großmast ist entweder über einen Bockmastfuß, der das Klappen des Mastes ermöglicht, an Deck gehalten oder als Pfahlmast, der durch das Deck oder die Ducht gesteckt ist und auf dem Kiel in einer Mastspur steht, ausgeführt.

Die Verstägung erfolgt über das Vorstag, welches auf dem Vorstevenkopf befestigt ist, und zwei Wantenpaare, die auf dem Mastbacken liegen und über Püttinge oder Wantenpoller mit dem Rumpf verbunden sind.

Bei Booten unter 8 m genügt je ein Want.

Das Spannen der Wanten erfolgt über Taljerepps mit oder ohne Jungfern. Im Fockstag befindet sich keine Spannvorrichtung.



4.1.3 Besanmast

Die Halterung des Besanmastes erfolgt ebenfalls wie beim Großmast über einen Mastbock oder als Pfahlmast. Eine Verstägung ist nicht vorgeschrieben. Es kann mit jeweils mit einem Want oder zwei Wantenpaaren, die auf dem Mastbacken liegen, und mit Wantenpollern oder Püttinge, die mit dem Rumpf verbunden sind, verstagt werden.

Das Spannen der Wanten erfolgt über Taljereeps mit oder ohne Jungfern.

4.2 Takelung

Die Boote können einmastig (Slup) oder zweimastig (Ketsch) geriggt werden, wobei bei der Einmastrigg-Variante das Großsegel an einem Unterbaum gefahren wird. Bei der zweimastigen Variante wird das Unterliek vom Großsegel lose gefahren.

4.2.1 Klüver

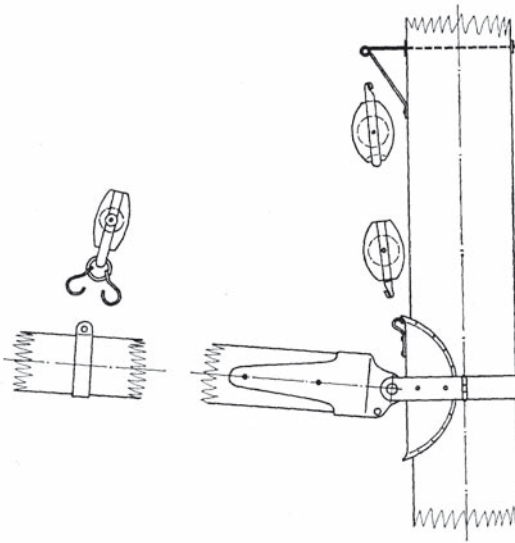
Der Klüver wird ohne Stagreiter gefahren. Er wird mit einem Ausholering beim Setzen zum Nock des Klüverbaumes vorgezogen. Das Fall ist mit zwei Stück 1-Scheibenblöcke doppelt geschoren. Die Schot wird über je einen festen Holepunkt ohne Talje bedient.

4.2.2 Fock

Die Fock wird am Stag mit Stagreitern gefahren. Ein Fockbaum ist nicht statthaft. Das Fall ist mit zwei Stück 1-Scheibenblöcke doppelt geschoren. Die Schot wird über einen Rutscher auf einem Leuwagen aus Rundstahl gefahren. Das Bedienen der Schot erfolgt ohne Talje.

4.2.3 Großsegel

Das Großsegel ist ein Gaffelsegel. Es ist über eine Reileine mit Gaffel und Großmast verbunden. Das Setzen des Großsegels erfolgt mit Hilfe von Piek- und Klauffall. Das Klauffall ist mit 2 Stück 1-Scheibenblöcken doppelt geschoren. Das Piekfall ist über 3 Stück 1-Scheibenblöcke geschoren. Die Schot wird auf einem Leuwagen aus Rundstahl gefahren. Sie besteht aus einem 1-Scheibenblock mit Klampe und einem 2-Scheibenblock, der am Schothorn des Großsegels befestigt ist. Das Segel kann über eine Talje, die am Segelhals befestigt ist, eingestellt werden.



4.2.4 Besan

Der Besan ist ein Luggersegel. Er wird über Heißring am Besanmast gezogen. Das Segel ist über eine Reileine an der Besanrahe befestigt. Am Unterbaum ist das Segel nur am Hals und am Schothorn angeschlagen. Das Besanfall ist mit zwei Stück 1-Scheibenblöcken doppelt geschoren. Die Schot ist bei Spitzgatt- und Spiegelbooten auf dem Ruderkopf befestigt. Bei Platt- und Rundgattbooten ist die Schot auf dem Heck befestigt. Die Besanschot besteht aus einem 2-Scheibenblock an dem Besanbaum und einem 1-Scheibenblock auf dem Ruderkopf bzw. Heck. Sie wird auf einer Klampe am Vorderteil des Besanbaumes belegt.

4.2.5 Toppsegel

Das Toppsegel wird an einer Rahe gefahren. Es ist mit einer Reileine an der Rahe angeschlagen. Das Fall ist über einen 1-Scheibenblock am Masttopp befestigt.

Die Schot wird über einen 1-Scheibenblock an der Gaffelnock und einen 1-Scheibenblock an der Klau am Mast nach unten geführt. Der Hals wird nur als lose Leine nach unten zum Mastfuß geführt.

5. Material für Rumpf, Deck, Aufbauten, Masten, stehendes und laufendes Gut, Segel

5.1 Rumpf, Deck

- Kiel	Eiche, Buche Vollholz
- Steven	Eiche Vollholz
- Spanten/ Bodenwrangen	Eiche Vollholz
- Außenhaut	Eiche, Lärche Vollholz
- Balkweger	Eiche, Lärche Vollholz
- Decksbalken	Eiche Vollholz
- Decksbelag	Unterbau: Sperrholz (kann) Belag: Eiche, Lärche, Kiefer, GFK-Beschichtungen (nur für Bestand)
- Aufbauten	Eiche, Lärche Vollholz
- Aufbau Dächer	Unterbau: Sperrholz (kann) Belag: Eiche, Lärche, Kiefer GFK-Beschichtungen (nur für Bestand)

- Schotten	Eiche Vollholz Sperrholz Edelstahl Stahl	(außen: sichtbare Teile mit Eichenvollholz verkleiden)
- Schwertkasten	Eiche Vollholz Stahl Edelstahl	(mit Eichenvollholz verkleiden)
- Schwert	Eiche, Vollholz	(mit Stahlbeschlägen/ Edelstahlbeschlägen)
- Scheuerleiste	Eiche, Vollholz Messing Stahl	Edelstahl
- Ruder	Eiche, Vollholz	(mit Stahlbeschlägen/ Edelstahlbeschlägen)
- Planken	Eiche, Lärche, Kiefer Vollholz	
- Plichten	Vollholz	

5.2 Masten, stehendes und laufendes Gut

- Masten, Bäume	Lärche, Fichte Vollholz	
- Blöcke	Eschenholz mit Metallbeschlägen oder mit Stropp	
- Fallen	geschlagenes Tauwerk, Kunst- oder Naturfaser Farbe: weiß, braun, schwarz	

- Schoten geschlagenes, geflochtenes Tauwerk/
Kernmanteltauwerk (Kunst- oder Naturfaser)
Farbe: weiß, braun, schwarz
- Segel Kunst- oder Naturfaser
Farbe: weiß, braun
- Wanten geschlagener Draht, Stahl/Edelstahl
- Leuwagen Rundmaterial (Stahl/Edelstahl)
- Mastbeschläge Stahl/Edelstahl

5.3 Ballast

- Innenballast Stahl, Blei, Edelstahl, Steine
- Außenballast Stahl, verbolzt mit Kielsohle

5.4 Innenausbau

keine Festlegungen

6 Motorisierung

Es ist nicht zwingend vorgeschrieben, die Boote mit einem Motor auszurüsten.

Wenn eine Motorisierung erfolgt, dann mit einem Diesel getriebenen Einbaumotor.

Die maximale Leistung darf 100 PS nicht überschreiten. Für den Einbau gelten die Sicherheitsbestimmungen für Sportboote.

Die Form und Ausführung des Propellers ist nicht festgelegt.

7 Ausrüstung/Sicherheit

Es gelten die Ausrüstungs- und Sicherheitsvorschriften der Seesportbootverordnung.

8 Klasseneinteilung nach Rumpflänge

- Kleine Klasse: 5,20 m – 9,60 m
- Mittlere Klasse: 9,61 m – 10,40 m
- Große Klasse: 10,41 m – 12,00 m

9 Aufnahme in die Klasse und Vergabe von Segelnummern

Boote, die in die Zeesenbootklasse aufgenommen werden sollen, müssen vom Vorstand, dem Klassenobmann und dem Registerführer der Klassenvereinigung der Zeesboote besichtigt und vermessen werden (mindestens 3 Personen der oben genannten müssen anwesend sein).

Wenn alles den Bau- und Vermessungsvorschriften entspricht, wird eine fortlaufende Segelnummer und ein Unterscheidungszeichen „FZ“ vergeben. Das Unterscheidungszeichen „FZ“ sowie die Segelnummer sind beidseitig im Segel gut sichtbar zu führen.

Alle Segelnummern werden nur einmal vergeben. Sollten Boote den Bau- und Vermessungsvorschriften durch Umbauten nicht mehr entsprechen, wird die Segelnummer nicht aberkannt, das Boot wird aber von einer Regattateilnahme ausgeschlossen.

Für Boote, die vor Inkrafttreten der Bau- und Vermessungsvorschriften entsprechend der alten Bauvorschrift gebaut waren, gilt Bestandsschutz.