



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



J A H R E S B E R I C H T

Jahrgang II, Nr. 4

Verlagsort Kiel

Februar 1939

Monatsschrift

des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

Februar 1939

Nr. 4

Geschäftsstelle: Kiel, Düsternbrooker Weg 128/30 · Bankkonto: Landschaftliche Bank, Kiel, Fernsprecher 765 · Postscheckkonto: 121 05 Hamburg · Vereinsführer: Bürgermeister Mentzel, Kiel

2675 Mitglieder im Yacht-Club von Deutschland

Rückblick auf ein erfolgreiches Arbeitsjahr

Der Yacht-Club von Deutschland hielt seine ordentliche Mitgliederversammlung unter zahlreicher Beteiligung im Klubhaus am Hindenburgufer ab. Mit besonders herzlichen Worten hieß der Klubführer, Bürgermeister Mentzel, den Führer des Deutschen Segler-Verbandes, Oberstleutnant a. D. Kewisch, sowie die Vertreter der Zweigabteilungen Wien und Rostock des YCvD. willkommen. Aus dem anschließenden Geschäftsbericht des Klubführers ging hervor, daß die finanzielle Lage des Klubs in jeder Beziehung gesund ist.

Bemerkenswert ist das Anwachsen der Mitgliederzahl. Zusammen mit den angeschlossenen Zweigabteilungen verfügt der YCvD. heute über 2675 Mitglieder, und es ist zu erwarten, daß die Zahl 3000 in diesem Jahr noch überschritten wird.

Jahresbericht

Die Arbeit des Jahres 1938 hat dem weiteren Ausbau des Yacht-Clubs von Deutschland gegolten. Hatte sich der Kreis der korporativ angeschlossenen Formationen durch den Beitritt von Segelabteilungen der SA.-Gruppen, von Ordensburgen und weiteren Nationalpolitischen Erziehungsanstalten schon wesentlich erweitert, so blieb der Ausbau des Clubs auch nicht unbeeinflusst durch die großen Ereignisse im Süden unseres Vaterlandes, die das Jahr 1938 brachte. Bald nach dem Eintritt der Ostmark ins Deutsche Reich haben sich alle im früheren Oesterreich anhängigen Seglervereine zugleich mit der Aufnahme in den Deutschen Reichsbund für Leibesübungen entschlossen, als Zweigabteilungen des Y.C.v.D. unter unseren Stander zu treten und die sportliche Arbeit in Zukunft in enger Zusammenarbeit mit unserem Stammklub durchzuführen.

Der Mitgliederzuwachs ist zahlenmäßig sehr groß gewesen, und wenn er sich auch wirtschaftlich vorläufig noch nicht recht auswirken konnte, so liegt seine große Bedeutung für die Zukunft des Y.C.v.D. darin, daß immer mehr jugendliche Segler unter unserem Stander heranwachsen, die ihm später die Treue halten werden. Die damit angebahnte Sicherung genügenden Nachwuchses ist ein Vorteil, dessen Tragweite heute jede Klubleitung voll zu würdigen weiß.

Eine umfassende Uebersicht über die Mitglieder aller Zweigabteilungen kann heute noch nicht gegeben werden, da erst die genauen Angaben von 5 der neuen Zweigabteilungen vorliegen. Danach stellt sich die Mitgliederzahl und der Jachtenbestand der drei ursprünglich zum Y.C.v.D. gehörigen Zweigabteilungen und der 5 neuen auf 1913 Mitglieder und 236 Segeljachten und 62 Motorjachten sowie 4 Eisjachten.

Die Mitgliederzahl unseres Stammklubs hatte bei einem Abgang von 47 Mitgliedern und einem Zugang von 124 Mitgliedern einen Zuwachs von 77 Mitgliedern zu verzeichnen und stieg damit am Jahresende auf 762 Mitglieder gegen 685 am Anfang des Jahres 1938. Beim Stammklub sind 178 Segeljachten, 25 Motorjachten und 1 Eisjacht eingetragen. Wenngleich dieser Zuwachs von 124 Mitgliedern an sich als erfreulich bezeichnet werden kann, so genügt er doch unter

Berücksichtigung des dagegen wieder eingetretenen Abgangs nicht, um dem Club eine wirklich gefunde Grundlage zu schaffen. Es kann deshalb auch heute wieder die Mitgliederwerbung jedem einzelnen Mitgliede nicht eindringlich genug zur Pflicht gemacht werden.

Der Sportbetrieb im Y.C.v.D. war sehr rege. Die Zweigabteilungen melden in den jetzt vorliegenden Unterlagen 27 von ihnen abgehaltene Wettfahrten. Der Stammverein beteiligte sich, wie vorgesehen, wieder an der Durchführung der Nordseewoche und wird das auch in Zukunft wieder regelmäßig tun.

Das gemeinsame Anfeuern der Kieler Klubs fand am 8. Mai statt. Die 4 Frühjahrs-wettfahrten litten so stark unter schlechtem Wetter, daß die ersten beiden Wettfahrten am 21. und 22. Mai nicht ordnungsmäßig durchgeführt werden konnten und am 11. und 12. Juni wiederholt werden mußten. In der Kieler Woche, die vom 18. bis 25. Juni gefegelt wurde, führte der Y.C.v.D. die Wettfahrten am 19. und 25. Juni durch und veranstaltete am 27. Juni die Wettfahrt Kiel—Travemünde als Zubringer-Wettfahrt zur Travemünder Woche, in der unser Klub am 3. Juli zusammen mit dem Lübecker Y.C. eine Wettfahrt übernommen hatte. Da der Deutsche Seglerverband auch 1938 dem Y.C.v.D. die Durchführung der Wettfahrten um die Deutsche Meisterschaft in der internationalen Starkklasse übertragen hatte, wurden diese vom 27.—29. Juni auf der Kieler Förde veranstaltet. Es lagen 15 Meldungen vor.

Gemeinsam mit der Segelvereinigung Altona-Oevelgönne führte unser Klub am 4. Juli die traditionelle Wettfahrt Kiel—Korsör durch, die in diesem Jahre zum 10. Male gestartet wurde und durch die Teilnahme einiger dänischer Jachten besondere Bedeutung hatte. An Meldungen lagen 52 vor.

Da 1937 die Europa-Meisterschaft in der internationalen Starkklasse von der Berliner Flotte gewonnen war und dieser ein passendes Revier für solche Wettfahrten nicht zur Verfügung steht, wurde der Y.C.v.D. vom Deutschen Seglerverband mit der Durchführung dieser wichtigen Wettfahrtreihe in Zusammenarbeit mit dem Verein Seglerhaus am Wannsee beauftragt. Um den Titel des Europa-Meisters, den Italien diesmal wieder errang, segelten 18 Jachten, die 6 Nationen angehörten.

Die am 26. Juli in Warnemünde gestartete deutsche Ostseeregatta 1938 endete in Kiel mit dem Ziel beim Feuererschiff Kiel; der Y.C.v.D. leistete der Wettfahrtleitung der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes bei ihrer Arbeit Hilfe und empfing die von der Wettfahrt zurückkehrenden Segler in Kiel.

Die gleichfalls dem Y.C.v.D. zur Durchführung überwiesenen Wettfahrten um die Deutsche Meisterschaft in der Internationalen 6-m-R-Klasse wurden in den Tagen vom 8.—10. September von 5 Jachten gefegelt. Deutscher Meister wurde Dr. Ing. Collignon mit „Michel III“, der auch beim Y.C.v.D. eingetragen ist.

Nachdem am 10., 11., 17. und 18. September die vier Herbstwettfahrten gefegelt waren, beschloß das Abfeuern der Kieler Klubs nach Eckernförde am 25./26. September den Segelsommer 1938.

Wie in früheren Jahren, besuchten auch 1938 zahlreiche Jachten unter unserem Stander Wettfahrten im Auslande, z. B. im Februar 1938 die Genuaregatta und im Sommer in Holland. Auch auf deutschen Revieren war die Beteiligung unserer Jachten an fremden Wettfahrten sehr rege. Burnham, Helgoland, Nordseewoche, große Ostseewettfahrt, Kiel—Korsör gaben Seefahrtkreuzern und Ausgleichsjachten gute Gelegenheit zur Beteiligung, die fast durchweg mit guten Erfolgen für unsere Jachten endeten.

Unsere Jugend beteiligte sich an den Segelwettfahrten gelegentlich des Turn- und Sportfestes in Breslau.

Langfahrten nach deutschen und ausländischen Häfen sind wieder in großer Zahl durchgeführt worden, besonders auch durch die klubeigenen Jachten, die nach Verkauf des „Habicht“ durch Hinzutritt des von Wilke gebauten 50-qm-Seefahrtkreuzers „Nordmark“, durch Ankauf des Starbootes „Pandar“, des Walbootes „Seebär“ und eines Ausgleichers starken Zuwachs erhielten.

Jahresbericht

der Jugendabteilung des Yacht-Clubs von Deutschland

Die Mitglieder der Jugendabteilung blicken auf ein arbeitsreiches, mit herrlichen Seefahrten und manch gutem Regattaerfolg ausgefülltes Jahr zurück. Kaum war die theoretische Winterarbeit und die Indienftstellung beendet, fand man die Jungens auf der Kieler Förde, als letzte schließlich verließen sie auch diese erst wieder.

Jeder Tag war ausgefüllt gewesen. Ob sie sich nun zu kleinen internen Wettkämpfen in der 12-Fuß-Dingiklasse zusammenfanden und hier über das ganze Jahr hin verteilt um den „Preis der Jollenführer“ stritten, wobei schließlich Peter Hell Jahresieger blieb, oder ob sie mit den beiden Fahrtenjachten „Hermann Hölzcke“ und „Zukunft II“ zu Wochenendfahrten in die Ostsee hinausfuhren, oder ob sie schließlich als Mannschaftsmitglieder bei den großen Kieler und internationalen Regatten teilnahmen, stets fand man die Jungens irgendwo auf dem Wasser.

Die recht stattliche und vielfältige Bootsflotte der Jugendabteilung ermöglichte es auch bei dem während des Sommers wachsenden Mitgliederbestand, stets alle Jungens segeln zu lassen. Waren es zu Beginn des Segelsommers etwa 50 Mitglieder gewesen, so hatten sich sehr bald so viele Neulinge gemeldet, daß die Jugendabteilung mit 70 Mann aufwarten konnte, als der Hauptsegelbetrieb begann. Welchen Schwankungen jedoch gerade eine Segel-Jugendabteilung unterliegt, zeigt die Tatsache, daß im Laufe des Spätsommers durch Abgang zur Abiturvorbereitung, aus Gründen der Schule oder wegen Fortzugs nunmehr wieder 50 Jungmannen gezählt werden konnten, die jedoch einen sicheren Stamm für die weitere Ausbildung des kommenden Jahres bilden.

Im Bestande der Bootsflotte machte sich erneut und verschärft der Mangel solcher mittelgroßer Kielboote bemerkbar, die eine gute Mannschaftsausbildung zu je etwa fünf Mann ermöglichte, zumal der „Bibelot“ im Laufe des Sommers so bedenkliche Alterserscheinungen zu zeigen begann, daß man ihn kaum mehr im kommenden Jahre unter Segel wird sehen können. Hierfür Ersatz zu schaffen, ist nun die wichtigste Aufgabe. Um so mehr hatten die Jungmannen Gelegenheit, auf den ihnen zahlreich zur Verfügung stehenden Jollen zu segeln und auch erfolgreich in Regatten abzuschneiden. So fand man in den Frühjahrs-, Herbst- und selbst bei der zahlenmäßig so großen und guten Konkurrenz in der Kieler Woche-Siegerliste immer wieder Namen der Jugendabteilungsboote: „Perlicki“, „Lympi“, „Rolf“ und „Schwalbe“, die zumeist von U. Hanfen, W. Eggebrecht, W. Zimmermann und C. Arp gesteuert wurden.

Auch bei der außerordentlich stürmisch verlaufenen Reichsjugendregatta 1938 waren es neben den Hamburgern vor allem unsere Kieler Jungens, die durchgehalten hatten und sich so auch die Anerkennungsurkunden der Reichsjugendführung erstritten. Es war daher nicht verwunderlich, daß die Reichsjugendführung für ihre ersten internationalen Segelwettkämpfe auf der Kieler Förde, in Schweden und in Portugal immer wieder unsere Jugendabteilungsmitglieder zusammen mit den tüchtigen Hamburger Segeljungen zur Vertretung auswählte. Während der Kieler Woche trafen Segeljungen vom Yacht-Club von Deutschland und vom Norddeutschen Regattaverein als Vertreter der Reichsjugendführung in der 12-qm-Scharpie- und Olympiajollenklasse auf der Kieler Innenförde mit englischen Studenten von Cambridge zusammen und siegten in der Olympiajollenklasse, während bei den Scharpies die Engländer überlegen waren. Sodann ging es nach Schweden. Schon während des vorangegangenen Winters hatte der Leiter der Jugendabteilung alte Beziehungen zur Königlich-Schwedischen Segelgesellschaft und ihrer bedeutenden Jugendabteilung wieder anbahnen können, so daß schließlich die Verabredung zu gemeinschaftlichen Regatten wäh-

rend des Sommers entstand. Die Reichsjugendführung als hierfür zuständige Behörde entandte sodann 10 deutsche Hitlerjungen, vornehmlich aus Kiel und Hamburg, nach Sandham. Wenn hier die Jungens auch im Mannschaftsgefamtergebnis auf einem ihnen fremden Revier und auf zum Teil nicht bekannten Booten unterlagen, so hinterließen sie jedoch einen außerordentlich guten und disziplinierten Eindruck, der sich nicht zuletzt auch auf ihre rein seglerische Leistung bezog. „Howaldt II“ von unserer Jugendabteilung ging als punktbesther Segler von allen aus den mehrere Tage dauernden Wettkämpfen hervor. Für dieses Jahr kann mit ziemlicher Bestimmtheit auf einen Gegenbesuch der schwedischen Segeljungens nach Deutschland gerechnet werden. — Schließlich gingen auch drei unserer Jungens auf Geheiß der Reichsjugendführung nach Portugal und erlebten dort in froher Kameradschaft ein paar interessante Tage, die noch durch den Punktsieg unseres Jugendabteilungsmitgliedes W. Eggebrecht zu einem erfreulichen Abschluß gebracht wurden.

Darüber hinaus vertraten unsere Jungens auf vielen Booten, die während der Kieler Woche, in den Burnham-Regatten und in der Deutschen Ostsee-Regatta 1938 starteten, die Stander des Klubs. Erfolge bei Regatten in Rendsburg und Malente und die Teilnahme am Breslauer Sportfest vervollständigen endlich die lange Liste der rennseglerischen Tätigkeit unserer Jugendabteilungsmitglieder, die damit für einen guten, soliden Ausbildungsstand der Jugendabteilung Zeugnis ablegten.

Den Kernpunkt der gefamten Ausbildungsarbeit bildeten jedoch wieder die seit altersher in allen größeren Ferien durchgeführten Seefahrten mit dem „Hermann Höltzcke“ und der „Zukunft II“. Hier erwuchs jene Kameradschaft, die die tragende und bildende Kraft für das Leben der Jugendabteilung ist. Hier wurde zugleich auch in der schönsten und besten Form die sorgfältige Ausbildungsarbeit geleistet, für die wir unseren Altmannen, die sich alljährlich zur Führung erfreulicherweise zur Verfügung stellen, herzlich dankbar sind. Daß von beiden Jachten zusammen in diesem Jahre wieder über 3000 Seemeilen zurückgelegt sind, gibt auch nach außen kund, wie oft und wie weit diese Reisen ausgeführt sind.

An einer Langfahrt nahmen auch zwei Mitglieder der Jugendabteilung der Zweigabteilung am Attersee teil, mit der so auch eine Verbindung aufgenommen wurde, die sich noch weiter ausbauen wird. In den ersten Tagen des neuen Jahres hatte die Jugendabteilung 10 Vertreter von der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ zu Gast, mit denen Pläne und Erfahrungen ausgetauscht wurden. Vor allem ist geplant, mit der Segelkameradschaft im Sommer Regatten in einer Jollenklasse auszutragen; dafür soll dann nach Möglichkeit die Jugendabteilung durch sie das Nordsee segeln kennenlernen.

Die Sorgen der Jugendabteilung bestehen in zweierlei: Einmal sind seit der Zusammenlegung der beiden früher getrennten Jugendabteilungen die Räumlichkeiten auf der Olympiahafenbrücke in ihrem jetzigen Zustande viel zu klein und einem geregelten Schulbetrieb hinderlich. Und zweitens fehlen der Jugendabteilung diejenigen Mittel, die zu einer Ergänzung einer zu guter Ausbildung geeigneten Bootsflotte notwendig sind. Einen guten Teil dieser Last tragen allerdings die im Verein zur Förderung der Jachtschule zusammengefaßten Förderer der Jugendabteilung, denen auch an dieser Stelle wärmster Dank gilt. Gleichwohl wird es nötig sein, diese Hilfe, wenn möglich, für die Zukunft auszubauen.

Mit dem Schluß der Herbstschulferien setzte in der Jugendabteilung wieder der theoretische Unterricht und die vorbereitende Instandsetzungsarbeit am stehenden und laufenden Gut der Bootsflotte ein. Während des Sommers und vor allem in der Winterarbeit wurde der derzeitige Leiter durch zwei Altmannen der Jugendabteilung, Heino Feddersen und Franz Klefehn, in bester Weise bei der Leitung der Jugendabteilung unterstützt, so daß trotz beruflicher Belastung aller drei Altmannen stets ein geregelter Schulbetrieb gewährleistet werden konnte.

Fre y, Vereinsjugendwart.

Die Vorbereitungen zur Kieler Woche 1939

In Anwesenheit des Verbandsführers des Deutschen Segler-Verbandes, Oberstleutnant a. D. Kewisch, sowie zahlreicher führender Persönlichkeiten des deutschen Segelsports, der Kriegsmarine, der Stadt Kiel, der Partei und der Behörden fand im Yacht-Club von Deutschland die erste Vorbefprechung zur Vorbereitung der Kieler Woche 1939 statt. Dieses große repräsentative Ereignis des internationalen Segelsports wird auch in diesem Jahre vom 17. bis 24. Juni in seinen Grundzügen in dem altbewährten Rahmen durchgeführt werden. In Anbetracht der Tatsache, daß die Internationalen Marinepokal-Segelwettfahrten und die Starboot-Weltmeisterschaften diesmal besonders hohe Anforderungen an den technischen Apparat stellen, wird auch der Kieler Woche 1939 eine besonders sorgfältige Vorbereitung und eine Reihe von wesentlichen technischen Verbesserungen zugute kommen. Der Marine-Regatta-Verein hat sich in besonderer Linie der Ausarbeitung des Bahnplans angenommen. So liegen schon heute in mehreren Mappen die Zeichnungen von insgesamt 117 Bahnen aller Klassen vor. Die günstige terminliche Lage der Kieler Woche 1939 wird sich hoffentlich für die Beteiligung vorteilhaft auswirken. Schon heute läßt sich ein überaus reges Interesse in allen Segelsportkreisen erkennen, u. a. auch unter den Kielbooteignern der 8- und 12-Meter-Klasse, so daß an dem sportlichen Erfolg nicht zu zweifeln ist.

Nach einleitenden Begrüßungsworten von Oberstleutnant Kewisch, der kurz die große NSRL.-Reichstagung in Berlin streifte und von der organisatorischen Umwandlung des Deutschen Segler-Verbandes in das Fachamt „Segeln“ sprach, wurde die umfangreiche Tagesordnung in kurzer Zeit abgewickelt.

Bereits in kürzester Zeit wird die Werbung mit einem geschmackvollen Text- und Bilder-Faltblatt dank der Unterstützung durch die Werbezentrale des deutschen Reiseverkehrs im In- und Ausland beginnen.

Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen

Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen vom 21. Dezember 1938.

Artikel I.

Dem Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen (NSRL.) obliegt die Leibeserziehung des deutschen Volkes, soweit diese nicht durch den Staat oder durch die Partei, ihre Gliederungen und angeschlossenen Verbände durchgeführt wird.

Artikel II.

Der NSRL. ist eine von der NSDAP. betreute Organisation. An seiner Spitze steht der Reichsportführer.

Artikel III.

Deutsche Gemeinschaften, die zur Pflege der Leibesübungen oder zur Durchführung sportlicher Wettkämpfe gebildet werden, gehören dem NSRL. an.

Artikel IV.

Die Durchführung des internationalen Sportverkehrs obliegt ausschließlich dem NSRL.

Artikel V.

Der vorstehende Erlaß gilt nicht für den Wehrsport, den Kraftfahrtsport, den Luftsport und den Pferdesport.

Artikel VI.

Der Reichsportführer erläßt die zur Durchführung dieses Erlasses erforderlichen Bestimmungen.

Berlin, den 21. Dezember 1938.

Der Führer und Reichskanzler: (gez.) Adolf Hitler.

Der Stellvertreter des Führers: (gez.) Rudolf Heß.

Der Reichsminister des Innern: (gez.) Frick.

Amtliche Erklärung des Stellvertreters des Führers und des Reichsministers des Innern.

Zu dem Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen vom 21. Dezember 1938 (RGBl. I) geben der Stellvertreter des Führers und der Reichsminister des Innern folgendes bekannt: Die vom Reichsportführer geschaffene Einheitsorganisation der deutschen Leibesübungen, der Deutsche Reichsbund für Leibesübungen, hat die Aufgabe, das deutsche Volk zu einem „Volk in Leibesübungen“ zu machen. Diese wichtige politische Zielsetzung, die besonders bei dem Deutschen Turn- und Sportfest Breslau 1938 in Erscheinung trat, läßt es geboten erscheinen, dem Reichsbund Führung und Schutz der NSDAP. zuteil werden zu lassen. Der Führer und Reichskanzler hat daher dem Reichsbund die Bezeichnung Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen (NSRL.) verliehen und ihn zu einer von der NSDAP. betreuten Organisation erklärt.

Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß der Einsatz der Millionen deutscher Turner und Sportler im NSRL. und die Arbeit der Organe dieses Bundes politisches Wirken im Sinne und im Rahmen der NSDAP. ist.

Obliegt der Partei nunmehr die politische Führung des NSRL., so ist es wie bisher Aufgabe des Staates und seiner Organe, die äußeren Voraussetzungen und Hilfsmittel für eine voll wirksame und reibungslose Tätigkeit des Bundes zu schaffen und die zweckmäßigste Auswertung dieser Förderungsmaßnahmen zu sichern.

Leitendes Organ für die Durchführung der politischen Führungs- und der staatlichen Förderungsaufgabe ist der Reichsportführer, den der Führer und Reichskanzler beauftragt hat, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu erlassen. Der Reichsportführer ist dadurch nunmehr gleichermaßen im Rahmen der Bewegung und im staatlichen Bereich verankert und hat damit die erforderlichen Vollmachten zur Ausführung des ihm erteilten umfassenden Auftrags.

Gebietsfachwart Segeln der HJ. ernannt

Der Reichsjugendfachwart Segeln, Obergebietsführer H. Herdina, hat für den Gau Nordmark (Kiel-Schleswig) mit sofortiger Wirkung den Stammführer Klaus von der Gröben, Kiel, Augustenburger Platz 4, zum Gebietsfachwart Segeln der HJ. ernannt.

„KdF.“-Segelsport im Hochsee-Sportverband

Dr. Ley übernimmt die Schirmherrschaft

Mit Beginn des Jahres 1939 hat das Sportamt der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ die Durchführung seines gesamten segelsportlichen Ausbildungsbetriebes dem „Deutschen Hochseesportverband „Hanfa“ übertragen, mit dem es schon seit Jahren eng und kameradschaftlich zusammenarbeitet. Damit stehen alle wertvollen Schuleinrichtungen und -anlagen des Deutschen Hochseesportverbandes ausschließlich KdF. zur Verfügung. Gleichzeitig übernimmt der Reichsorganisationsleiter der NSDAP. und Leiter der Deutschen Arbeitsfront Dr. Ley die Schirmherrschaft über den Hochseesportverband.

Ein Jahr Seegelungsinstitut

Am 15. Januar jährte sich zum ersten Male der Tag, an dem der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, in Magdeburg ein Seegelungsinstitut einweihte, das im Laufe des Jahres durch die Besuche bedeutender Persönlichkeiten in seinem Wert hervorgehoben wurde. So statteten unter anderen auch der Stellvertreter des Führers, Rudolf Heß, und Exzellenz Arijofhi, Präsident des japanischen Seebundes, zusammen mit dem Marineattaché der japanischen Botschaft, Kofhima, dem Institut einen Besuch ab.

Finnlands Segelflotte wächst

Einführung von Starbooten und Olympiajollen beschlossen

Vor Weihnachten faßte, wie erinnerlich, der finnische Olympia-Ausschuß für Segeln den Entschluß, die gleichen Segelklassen wie 1936 in Kiel für die olympischen Wettbewerbe im Segeln auszuschreiben, mithin also auch für die 8-Meter-R., 6-Meter-R., Star- und Olympiajollen-Klasse. Während Finnland seit langem die internationalen R.-Klassen pflegt und vor allem in der 6-Meter-R.-Klasse einen Bestand vorzüglicher Schiffe besitzt, hat es bis heute weder ein Starboot noch eine Olympiajolle in seinem Jachtregister. Um so mehr war die sportliche Auffassung des Olympia-Ausschusses Finnlands anzuerkennen, aus der heraus die eigenen Interessen und die auch z. T. wohl begründete Abneigung gegenüber dem Starboot und vor allem der deutschen Olympiaklasse hinter die allgemeinen Belange des gesamten internationalen und olympischen Segelsports durch den obenerwähnten Beschluß zurückgestellt wurden.

Finnlands Segler wollen jetzt selbst Olympiajollen bauen und durch Bildung von Baukonfortien auch Starboote im eigenen Lande schaffen. So werden die finnischen Segler schon in diesem Jahre auf dem olympischen Revier den fremden Seglern, z. B. der Stockholmer Starbootflotte, auch in diesen kleinen olympischen Klassen Gegner stellen können. Auch die deutschen Segler der kleinen Klassen erwarten, in diesem Sommer an dem großen Segelprogramm in Finnland teilnehmen zu können.

So finden ab 15. Juli die Wettkämpfe der internationalen 6-Meter-R.-Klasse um den berühmten Goldpokal und der 5-Meter-R.-Klasse um den „Internationalen 5-Meter-R.-Pokal“ statt. Anschließend wird vor Helsinki die im Vorjahr erstmalig begonnene Internationale Finnlandwoche durchgeführt, an der 1938 die Kieler „Irmi V“ erfolgreich teilgenommen hatte. Diese Woche wird vom 23.—25. Juli dauern, daran anschließend wird in Geschwadersegeln oder mit Schlepperhilfe die Ueberfahrt nach Hanko angetreten.

Ausscheidungskämpfe der Segler in Helsinki

Eine wichtige Neuerung für die Olympischen Segelwettfahrten

Zum erstenmal bei den Olympischen Spielen werden die Segler auf ihrer Regatta 1940 in Helsinki Ausscheidungskämpfe durchführen müssen. Dieser Beschluß wurde herbeigeführt, da die Erfahrung gezeigt hat, daß die Regatten gerechter ausgetragen werden und weniger Proteste an der Tagesordnung sind, wenn nur die besten Segler an der Entscheidung beteiligt sind. Allerdings soll noch die Ansicht einiger internationaler Sachverständiger auch in bezug auf die in Anwendung zu bringende Punktwertung eingeholt werden.

Die Regattabahnen sollen erst am 1. September 1939 genau festgelegt werden; in Aussicht genommen ist für die Achter, Sechser und die Starkklasse eine Bahn am Leuchtturm Harmaaja etwa 10 Kilometer südlich von Helsinki, während die Olympiajollen ganz in der Nähe der Hauptstadt zwischen den Inseln Liuskaari und Pihlajaari segeln werden.

Schleiwoche 1939 vom 15. bis 24. Juli

In der Hauptversammlung des Schlei-Segelklubs Schleswig wurde mitgeteilt, daß die Schleiwoche 1939 in der Zeit vom 15. bis 24. Juli veranstaltet wird. — Vereinsführer bleibt weiterhin Hermann Ibbeken.

Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot

Von Dr. jur. T. M o m m f e n , Kiel,

mit Beispielen von Strandhauptmann B i e f e l.

Ein wenig bekanntes Rechtsgebiet, dessen Kenntnis jedoch für den Seemann wie für die Sportsegler unter Umständen von Bedeutung sein kann, ist das Strandungsrecht, das heißt, das Verständnis für die bei einer Strandung bestehende Rechtslage und das vielfach bei dieser Situation sich ergebende Bergungsrecht bzw. Hilfeleistung aus Seenot. Die Rechtsgrundlage hierfür besteht erst seit der Neugründung des zweiten Deutschen Reiches. Wir finden sie in der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (RGBl. S. 73), in den dazugehörigen Instruktionen vom 24. 11. 75, Abänderungsgel. v. 30. 12. 01, sowie in den §§ des Handelsgesetzbuches über Bergung und Hilfeleistung (IV 740 — 753). Das deutsche Recht unterscheidet also streng drei verschiedene Begriffe. *)

In den ältesten germanischen Zeiten verstand man unter Strandrecht das Recht, sich das, was das Meer an Strand geworfen hatte, aneignen zu dürfen. Es bestand die Auffassung, daß der fremde Schiffbrüchige rechtlos und das Gut herrenlos sei, denn der fremde Schiffbrüchige verfiel mit seinen Gütern der Knechtschaft, aus der er sich durch Loskaufen befreien konnte. Es kam auch vor, daß Schiffbrüchige getötet wurden. Es war kein Wunder, daß Schiffbrüche (Strandungen) vorsätzlich herbeigeführt wurden, indem die Küstenbewohner die richtigen Leuchtzeichen löschten und dafür falsche anzündeten, um so die Schiffe, die von jeher auf Richtfeuer angewiesen waren, zur Strandung zu bringen. Auch von der Kanzel wurde gepredigt: „Gott segne unseren Strand durch Schiffbruch und Brand“.

Schon im Jahre 1220 verfuhrte die Gesetzgebung, gegen diesen barbarischen Rechtszustand, der also Raub bezeichnet wurde, einzuschreiten.

Bereits im Jahre 1354 hat der Herzog von Gottorp für Schleswig-Holstein die erste Strandungsordnung erlassen. Viel später erfolgten solche für Preußen, Hannover, Mecklenburg, Hamburg, Bremen usw.

*) Das deutsche Gesetz sagt hierüber: (HGB §§ 740 ff.): „Wenn in Seenot ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen (Ladung) von dritten Personen in Sicherheit gebracht werden, nachdem die Schiffsbesatzung die Verfügung darüber verloren hatte (Bergung) (zum Beispiel ein verlassenes Schiff wird auf See gefunden und in Sicherheit gebracht), oder wenn Schiff oder Sachen aus Seenot durch dritte Personen gerettet werden (Hilfeleistung), so ist ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn begründet. — Es wird also unterschieden der Fall, wo die Crew die Verfügung verloren hat, d. h. Bergung vorliegt, und wo Hilfeleistung aus Seenot vorliegt, die Crew die Verfügung also noch nicht verloren hat, und die Rettung nicht nur den Bergern vorbehalten ist. Bei Erfolglosigkeit der Bergungen wird nichts gezahlt, ebenso, wenn gegen Verbot des Kapitäns Hilfe geleistet wird. Ein Schlepper kann diesen Lohn nur dann beanspruchen, wenn er über den Schleppvertrag hinaus außergewöhnliche Dienste geleistet hat. Der Lohn ist in Geld festzusetzen und darf ohne gemeinsamen Antrag aller Beteiligten nicht auf einen Bruchteil des Wertes der Gegenstände festgesetzt werden. Bedeutsam ist, daß bei der Bemessung des Lohnes in erster Linie der Erfolg, die Verdienste und die Gefahr sowie auch Zeit, Unkosten und Schäden veranschlagt werden, erst in zweiter Linie der Wert der geretteten Gegenstände; Zölle und Unkosten sind nicht im Lohn enthalten. Ein über Bergung oder Hilfe abgeschlossener Vertrag kann vom Gericht auf Antrag geändert oder überhaupt für nichtig erklärt werden, wenn er unter Einfluß der Gefahr geschlossen und unbillig ist, eine auch für die Sportschiffahrt bedeutsame Vorschrift. Wer gelegentlich des Schiffsunfalles einen Menschen rettet, kann einen Teil des Berge- oder Hilfslohnes beanspruchen. Wegen dieses Lohnes besteht ein Pfandrecht an den Gegenständen. — In England und Skandinavien kennt man den Unterschied zwischen Bergung und Hilfeleistung nicht. Beides heißt „salvage“.

Der Entwurf einer neuen Strandungsordnung stammt aus dem Jahre 1868, die am 17. Mai 1874 herausgegeben und am 1. Januar 1875 in Kraft getreten ist.

An den deutschen Küsten sind durch die zuständigen Regierungspräsidenten Strandämter unter Leitung eines juristisch oder seemannisch vorgebildeten Strandhauptmannes eingerichtet. Den Strandämtern unterstellt sind weiterhin die Strandvogteien unter Leitung eines seemannisch vorgebildeten Strandvogtes. Z. B. ist der Strandhauptmann für Kiel und z. Zt. auch Strandvogt der Polizei-Obermeister der Wasserschutzpolizei.

Der Amtsbezirk des Strandamtes Kiel umfaßt die Küste der Amtsbezirke Knoop und Friedrichsort im Kreise Eckernförde, der Stadt Kiel, der Amtsbezirke Schrevenborn, Oppendorf, Schönkirchen und der zur Polizeiverwaltung der Stadt Kiel gehörigen Teile des Landkreises Kiel und der zur Polizeiverwaltung der Stadt Kiel gehörigen Teile des Kreises Plön.

Wer ein gestrandetes Schiff oder ein Schiff in Seenot wahrnimmt, hat dies nach der Strandungsordnung dem Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde zu melden. Der Ueberbringer der Meldung hat Anspruch auf eine angemessene Vergütung. Die Vergütung soll eine Entschädigung für veräumte Arbeitszeit sein, der Strandvogt trifft dann die Bergungsanordnungen. Alle diejenigen Personen, die zur Bergung oder Hilfeleistung von ihm herangezogen werden, sind nach dem sogenannten Liebes-Paragraph, § 360¹⁰ des RStGB (jetzt § 330 c „Nothilfe“) hierzu verpflichtet. Sie erhalten hierfür eine Vergütung nach den ortsüblichen Sätzen. Der Strandvogt gilt in diesem Sinne als Polizeibehörde. Der Aufforderung muß jedermann folgen, nicht nur Ortseingewessene, auch Fremde und Ausländer. Gegen des Willen des Schiffers (also des Kapitäns) darf jedoch die Bergungsmaßnahme nicht zu einem Betreten des Schiffes oder sonstiger aktiver Hilfe führen. Falls das Schiff bereits verlassen ist, muß der Strandvogt trotzdem die ausdrückliche Genehmigung zum Betreten desselben geben, außer bei vorliegender dringender Gefahr oder bei Einatz des Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger. Aber auch diese Vereine dürfen Personen der Schiffsbesatzung nicht gegen den Willen des Schiffers retten, denn die Besatzung ist nach § 34, 41, 93, 96 der Seemannsordnung bei Strafe verpflichtet, den Befehlen des an Bord befindlichen Kapitäns bezüglich Rettung zu folgen.

Verlassen ist das Schiff erst, wenn sämtliche Schiffsleute sich entfernt haben. Hat die Besatzung zwar das Schiff verlassen, befindet sich aber in unmittelbarer Nähe auf einem anderen Schiff, von dem aus sie an sich wieder an Bord gehen oder mindestens ihren Willen dritten Personen gegenüber verständlich machen kann, so wird man nicht von einem verlassenen Schiff im Sinne der Strandordnung sprechen können. Ebenso ist ein Schiff nicht verlassen, wenn ein anderes Schiff bereits die Bergungsarbeiten begonnen, sie aber zunächst eingestellt hat, um besseres Wetter abzuwarten und in der Nähe geblieben ist.

Der Kapitän selbst kann jederzeit die Leitung der Bergungsanordnungen übernehmen, auch wenn der Strandvogt bereits die Leitung übernommen hatte. Der Schiffer muß aber vorher für die bereits entstandenen Berge- bzw. Hilfskosten Sicherheit gestellt haben. Daß bei Seenot ein zivilrechtlicher Notstand vorliegt, in dessen Verfolg auch gesperrte Wege am Ufer usw. betreten werden können, ist selbstverständlich.

Die erste Pflicht der Bergemannschaft ist die, gefährdete Personen zu retten. Der Strandvogt überwacht die Rettung. Auch bei Schwerkranken, die den Transport voraussichtlich nicht überleben würden oder, wenn ein an Bord befindlicher Arzt ein Weiterleben für ausgeschlossen erklärt, ist trotzdem der Versuch der Rettung vorzunehmen. Auch Verbrecher müssen gerettet werden; ob darüber wertvolle Güter zugrunde gehen, ist belanglos.

An sich hat der Kapitän beim Verlassen des Schiffes das Tagebuch und die Schiffs- und Ladepapiere mitzunehmen. Es können aber Fälle eintreten, wo dieses nicht möglich war. In diesem Falle hat der Strandvogt für die Rettung dieser wichtigen

Dokumente zu forgen. Das Tagebuch hat er abzuschließen. Die Schiffs- und Ladepapiere dienen zur Ermittlung der Besatzung und der Ladungseigentümer.

Das Geborgene ist nach Weisung des Kapitäns bzw. Strandvogts in den nächsten deutschen Hafen zu schaffen. Von dem anwesenden Zollbeamten und Strandvogt ist ein genaues Inventarverzeichnis des geborgenen Gutes aufzunehmen und von beiden, bei der Anwesenheit des Kapitäns auch von diesem, zu unterschreiben. Diejenigen Gegenstände, die dem Schiffer wieder ausgehändigt werden, können nur gegen Zahlung des vom Strandvogt festzusetzenden Bergelohnes zuzüglich der entstandenen Hilfslohne und nach Zahlung der evt. Zollgebühren verabfolgt werden. Sofern der Schiffer mit der Höhe des zu zahlenden Betrages nicht einverstanden ist, kann er Beschwerde beim zuständigen Regierungs-Präsidenten einreichen bzw. die ordentlichen Gerichte zwecks Erlaß einer einstweiligen Verfügung anrufen. Leicht verderbliche Waren oder Güter, deren Aufbewahrung mit Gefahr verbunden ist, können vom Strandvogt mit Genehmigung des Schiffers oder eines anderen Empfangsberechtigten versteigert werden, wenn letztere ermittelt sind. Im anderen Falle entscheidet das Strandamt selbst.

Bei den besitzlos treibenden Gegenständen unterscheiden wir viererlei.

1. Seeauswurf, d. h. von der See auf den Strand geworfenes Gut, meist also nach einer Sturmflut (z. B. angeschwemmte Bohlen, Körbe).

2. Strandtriftiges Gut ist solches, das an den Strand antreibt oder in der Nähe des Strandes mittels eines Bootes von der Bevölkerung geborgen wird.

In beiden Fällen haben die Berger dem Strandvogt hiervon Meldung zu machen. Den Bergern steht ein Bergelohn zu. Wird der unbekannte Eigentümer nicht ermittelt, so werden diese Güter versteigert, der Erlös abzüglich der Kosten fällt der Staatskasse zu.

3. Vom Grunde geborgene Güter sind solche, die vom Meeresgrund heraufgebracht werden, z. B. Anker, Ketten usw.

4. Seetriftiges Gut sind Gegenstände, die in offener See treibend geborgen werden (z. B. eine über Bord gespülte Deckslast oder ein verlassenes Schiff).

Auch in diesen beiden letzten Fällen besteht Anzeigepflicht des Bergers, der einen Bergelohn erhält. Die Verteilung des Bergelohnes zwischen Reederei, Kapitän und Mannschaft ist in ihren Anteilen verschieden, je nachdem ob das bergende Schiff ein Dampfer oder Segelschiff ist. Die Mannschaft eines Dampfers erhält ein Sechstel, die eines Seglers sogar ein Viertel des Bergelohnes. Die genauen Quoten finden sich im § 749 des HGB. Wird jedoch der Eigentümer nicht ermittelt, so fällt dieses Gut (Ziffer 3 und 4) nach Bezahlung der entstandenen Unkosten des Strandamts und der Zollgebühren dem Berger zu, Güter aus Ziffer 1 und 2 dem Fiskus.

Bei Verstoß gegen diese Bergungsbestimmungen sieht der § 43 der Strandungsbestimmungen eine Strafe bis zu 150 RM. oder 6 Wochen Haft vor. *)

Das Strandamt muß den Berger über die Umstände der Bergung hören und für die ordnungsmäßige Aufbewahrung der Gegenstände sorgen. Fundverzeichnisse über Geborgenes werden öffentlich ausgelegt.

Das Strandamt hat bei genügendem Anlaß durch Nachfrage und Bekanntmachungen den Eigentümer zu ermitteln und die geborgenen Gegenstände dem Empfangsberechtigten nach Zahlung der Kosten auszuhändigen. Wird der Eigentümer nicht ermittelt, so erfolgt das Aufgebotsverfahren. In diesem werden alle unbekannt Berechtigten aufgefordert, in einer bestimmten Frist ihr Eigentum bei dem Strandamt geltend zu machen, andernfalls über die Güter anderweitig verfügt wird. Diese Aufgebote können in der Presse veröffentlicht oder zum öffentlichen Aushang gebracht werden.

Fortsetzung folgt.

*) Alles, was im übrigen im Werte unterhalb der Bergungskosten zuzgl. Bergelohn ist, fällt als Bagatellsache nicht unter diese Rechtsnormen. Einer Aneignung von zweifellosen Bagatellsachen nach Bergung dürfte also im allgemeinen nichts im Wege stehen.

Ein Wunschtraum wird Erfüllung!

II. TEIL

Dunst im Osten und niederer Barometerstand (das Barometer war tags zuvor um 3 mm gefallen) ließen auf zunehmenden Wind schließen. Zunächst wurde Spinnacker gefahren, aber bald wegen zunehmenden und schräglichen Windes geborgen. Um 13.35 Uhr konnte zum letztenmal der Schiffsort durch Landpeilung des Gebirgseinschnittes des Canal di Leme bestimmt werden. Von da wurde lediglich nach Kurs und abgelaufener Fahrt navigiert. Wie erwartet, legte der Wind im Laufe des Nachmittags bis zu 6—7 Windstärken zu. Das Schiff lag indes bei raumem Wind gut im Ruder und lief 8—9, zum Schluß 11—12 Sm/Std. Wenn der Wind durchstand, konnten wir damit rechnen, Venedig vor Dunkelheit zu erreichen. Es wurde deshalb nicht gerefft. Gegen 18 Uhr begegneten wir einer Fischertrabakel, vor Netzen treibend. Vor Anbruch der Dunkelheit kam 1 Strich voraus an Backbord ein Leuchtturm in Sicht. Es bereitete zunächst einige Schwierigkeit, auszumachen, ob es sich um den angesteuerten Leuchtturm von Piave vecchia oder um den südwestlich der Lido-Einfahrt stehenden Malamoco handelte, da die Feuer noch nicht brannten. Besonders wirkten die nordöstlich des Leuchtfeuers stehenden hohen Gebäude, die bei Näherlaufen in Sicht kamen und die noch nicht in der Karte verzeichnet waren, täuschend, da sie zunächst für die Hotels auf dem Lido gehalten wurden. Bei Näherkommen konnte der Leuchtturm als Piave vecchia ausgemacht werden, zumal kurzzeitig gegen den hellen Abendhimmel der Campanile von Venedig gesichtet wurde. Es wurde deshalb sofort stark abgefallen und die bald in Sicht kommende Lido-Nordeinfahrt angesteuert. Gleich nach dem Abfallen wurden 3 Ringe weggereff. Dieser Kurs längs der Küste im Abstand von 500 bis 750 m von der Brandung platt vor dem Winde auf der 5-m-Grenze mit schwerer Grundsee von achtern war keine reine Freude. Immerhin gehorchte das Schiff noch gut dem Ruder, wenn auch zur Vermeidung einer ungewollten Halbe alle Aufmerksamkeit erforderlich war. Es war vorher bereits ein Bullenstander gefahren worden, was sich auf dieser tollen Vor-dem-Wind-Fahrt vorzüglich bewährte. „Giulia“ zeigte keine Tendenz zum Unterschneiden. Immerhin lag die Fahrt an der Grenze des Möglichen. Kurz vor dem Runden des nördlichen Molenfeuers flammten die Leuchtfeuer auf. Die Fahrt von hier aus in die Laguneneinfahrt bis vor den Dogenpalast schien bei der ausgezeichneten Befahrung ein Kinderpiel gegen den letzten Törn der Seereise. Starke Regenböen setzten ein, als wir um 20.30 Uhr in der Nähe des Markusplatzes in den Wind schossen, Vorsegel bargen und ankerten. Tagesetmal 75 Sm, durchschnittliche Fahrt 6,3 Sm/Std. Gleich nach dem Ankern kam ein Boot der capitania di porto längsseit und schleppte uns einige 50 m weiter nach unserm endgültigen Liegeplatz des R. Y. C. I. Da die Befahrung durch die Sturmfahrt ermüdet und durch die heftigen Regenböen vollkommen durchnäßt war — zum Oelzeuganziehen war keine Zeit mehr gewesen, da die Böen im Moment des Manövers einsetzen —, zogen wir es vor, an Land zu übernachten, zumal auch im Boot nicht viel trockenes Zeug mehr war. Der Anblick der vor Nässe triefenden Befahrung in der Halle des Hotels rief Staunen, Verwunderung und Kopfschütteln bei den übrigen Hotelgästen hervor.

Der nächste Morgen galt dem Segel- und Plünnentrocknen. Ein frischer Nordost beforgte das in wenigen Stunden. Mit dem „Fajen-Anker“ vor dem Dogenpalast war wieder ein großes Stück unseres Wunschtraumes in Erfüllung gegangen. Zur Besichtigung dieser phantastischen Stadt mit all ihren berühmten Herrlichkeiten und Sonderheiten blieben uns nur wenige Tage.

Der auf den 20. April nachmittags angesetzte Start wurde auf Grund der unsicher scheinenden Witterlage nach Einholung einer Information bei der Station des Küstenflugdienstes auf den 21. April vormittags verschoben. Die

Befatzung hatte sich wieder an Bord einquartiert, um gegebenenfalls schon vor Anbruch der Helligkeit Anker zu lichten.

Dieses Wetter bei leichtem Nord herrschte in der Frühe um 5 Uhr, als der Morgen zu grauen begann. Bereits um 5,10 Uhr schmissen wir von der Boje los und zogen bei aufgehender Sonne mit Ballon der Ausfahrt zu. Die von den ersten Strahlen der Morgensonne beleuchtete Stadt erstrahlte in den für Venedig so charakteristisch zarten Farben. Dieser Eindruck wird sicher allen unvergeßlich bleiben. Bald lag das freie Meer wieder vor uns. Eine Reihe von einlaufenden Dampfern begegneten uns auf dem Wege bis zum Leuchtfeuer der Hafeneinfahrt, das um 6.15 Uhr passiert wurde. Der anfänglich mit 2—3 Windstärken gehende Nord schwächte bald ab auf 0—1, und langsam, nur allzu langsam zogen wir vorbei am Piave vecchia, das wir als alten Bekannten vom 18. April begrüßten. Kurz vor 16 Uhr lag Tagliamento an Backbord voraus. Bei der Rundung des Kaps liefen wir infolge eines Mißverständnisses auf, kamen aber bald nach Ausschwingen des angedirkten Großraumes, zwei Mann im Segel, mit eigener Kraft wieder frei. Am Nachmittage hatten wir das Schauspiel eines riesigen, kreisrunden Hofes in Regenbogenfarben um die Sonne, was auf Wetteränderung schließen ließ. Der Wind drehte gegen Abend auf Süd. Da die Majorität für Anlaufen eines Hafens vor Anbruch der Nacht war, wurde um 17 Uhr Porto Lignano angesteuert und dort hinter der Brücke bei auslaufendem Wasser um 17.45 Uhr festgemacht. Tagesetmal 46 Sm, durchschnittliche Fahrt 3,7 Sm/Std. Hierzu mußte achtern geankert und an einem Dückdalben festgemacht werden, während vorne zwei Vorleinen „Giulia“, mit dem Steven gegen die Brücke gewendet, festhielten. Dieser Liegeplatz erwies sich in der Nacht als äußerst unangenehm. Aus dem leichten Süd war ein starrer Scirocco geworden. In dem heftigen Seegang stampfte das Schiff und drohte, an die Treppe der Brücke gedrückt zu werden. Von 1—2 Uhr wurden Leinen ausgefahren und dann allstündlich zur Kontrolle die Lage an Deck gepeilt. In der Nacht den Liegeplatz zu verlassen, war nicht möglich, da das Fahrwasser in der Lagune unbekannt war und starke Strömung setzte. In der Frühe wurde dann mit Hilfe von Fischern und unter Setzen der Fock „Giulia“ landwärts in den in der Karte noch nicht verzeichneten neuen Hafen gebracht, wo sie gut und ruhig lag. An ein Auslaufen war zunächst wegen des gegenanstehenden Seegangs und wegen des schwierigen Fahrwassers nicht zu denken. Es wurden deshalb Verhandlungen mit einem Trabakelführer getroffen, der sich bereit erklärte, „Giulia“ am nächsten Morgen beim Auslaufen ins Schlepp zu nehmen. Doch vorher noch einige Worte über Porto Lignano: Porto Lignano ist ein Lagunenplatz, der unter der tatkräftigen Führung des Duce zum beliebten Sommeraufenthalt für Badegäste ausgebaut wird. Durch seine Lage mit der Front nach Süden am nördlichsten Ende der Adria mit wundervollem Naturstrand ist der Platz hierzu auch wie geschaffen. Indessen machte er zur Zeit unseres Besuches noch keinen sehr einladenden Eindruck. Die Hotels waren bis auf eines geschlossen. Die Strandpromenade war, zum Teil mehrere Meter hoch, durch die heftigen Winde des Winters und Frühjahrs vollständig vom Sande verweht. Die Verwehungen hatten an manchen Gebäuden Fenster und deren Verkleidung, ja ganze Balustraden eingedrückt. Aber es wurde bereits damit begonnen, die Zerstörungen zu beseitigen und den Platz für den Sommer zu richten. Die Vegetation ist nur spärlich. Ihr wird überall durch Anpflanzungen nachgeholfen. Man kann sich gut vorstellen, daß Porto Lignano im Sommer in ein paar Jahren ein idealer Badekurort sein wird. Der kleine, im Norden, also nach der Lagune zu gelegene Hafen bietet sicheren Schutz bei jedem Wetter, aber — das ist der Haken — die Einfahrt ist wegen der Sände für ein Schiff mit über 1,70 m Tiefgang fast ausgegeschlossen. Die Gezeiten verursachen starke Strömungen in dem Lagunenaustritt, so daß ohne Maschinenkraft kaum ein Ein- und Auslaufen möglich ist.

Das mit dem Schiffsführer besprochene Schleppmanöver mit Drehen im Hafen klappte programmäßig am 23. April, 4.30 Uhr. Beim Auslaufen hatten wir zweimal leichte Grundberührung. Im freien Wasser wurde die schwere Schlepptrasse ganz gesteckt und Segel gesetzt. Bei anfänglichem Südost 3 liefen wir gerade so schnell wie der Schlepper, der verabredungsgemäß bis Tonne Grado schleppen sollte. Vor Erreichen dieses Punktes wurden voraus große, weiße Schaumköpfe und grünes Wasser vor Nordostwind gesichtet. Das Barometer war in der Nacht um 2 mm gefallen und begann zu steigen. Die Wolkenbildung hatte uns nicht recht gefallen. Wir waren deshalb nicht überrascht. Sofort wurden 5 Ringe weggedreht, Klüver geborgen, und Befehl zum Loswerfen der Schlepptrasse gegeben. Das Anlaufen von Grado kam unter diesen Umständen wegen der Sände und des schmalen Fahrwassers nicht in Betracht. Es wurde Kurs auf Pirano (Südost) abgesetzt. Die sich jetzt anschließende Fahrt quer über den Golf von Triest bei einer Bora mit bis zu 7—8 Windstärken gehört mit zu den schönsten unserer Eindrücke auf der Fahrt. Mit den etwa noch 40 qm Tuch hatten wir nicht zu wenig und nicht zu viel. „Giulia“ ging hoch an den Wind und lief ihre gut 6 Sm/Std. Durch die ziemlich hohe See ließ sie sich weich hindurchsteuern, ohne je hart aufzufetzen. Zwei oder drei Brecher gingen über uns hinweg, vor denen die Befatzung rechtzeitig zum Festhalten gemahnt wurde. Nach etwa einer Vierteltunde kam die hochgelegene Kirche San Giorgio voraus in Sicht, und bereits um 9.30 Uhr fiel der Anker im Hafen von Pirano, unserem Reiseziel des ersten Tages. Hier erlebten wir noch einmal beim Verholen auf den uns vom Hafenskapitän zugewiesenen Liegeplatz das beliebte Manöver des Klarierens des Ankers von einer schweren, fremden Kette. Ohne die Hilfe der begeisterten Fischer wären wir allerdings in diesem Falle wohl nicht klar gekommen, da die Kette zu schwer war, als daß sie sich von uns bis nahe an die Wasseroberfläche hätte hochnehmen lassen. Etmal 21 Sm, durchschnittliche Fahrt 4,1 Sm/Std.

Plünnertrocknen und Schlafen an Deck in der warmen Sonne — der Hafen liegt gegen Bora so geschützt, daß man von ihr kaum etwas merkt — füllte die nächsten Stunden. Nach einem Besuch bei unserem freundlichen Gastwirt von vor zehn Tagen, der uns beinahe umarmte, als wir kamen, wurde von San Giorgia aus die Wetterlage gepeilt. Die Bora hatte sich bereits ausgetobt; dafür war aber hoffnungslose Flaute. Doch schon nach einer Stunde kam leichter Nord durch und sofort wurden Segel gesetzt und losgeschippert. Wir wollten, wenn irgendmöglich, Triest noch am Abend erreichen. Anfangs machten wir sehr wenig Fahrt. Indessen kam nach Sonnenuntergang mehr Wind durch, so daß wir um 21.15 Uhr den nördlichen Molenkopf des Wellenbrechers vor Triest passierten. Die Auffindung des Liegeplatzes machte indessen in dem Lichtermeer des uns in dieser Aufmachung noch fremden Hafens einiges Kopfzerbrechen. Schließlich gaben wir das Rennen auf und machten irgendwo längsseit eines Prahms um 23.30 Uhr fest. Etmal 11 Sm, durchschnittliche Fahrt 2 Sm/Std.

Am nächsten Morgen stellten wir zu unserem Erstaunen und zu unserer Befriedigung fest, daß wir noch keine 500 Meter von unserem heimatlichen Liegeplatz entfernt waren. Nur noch eine Ecke weiter, und wir wären „zu Hause“ gewesen. Aber ich glaube, wir hätten das Loch doch nicht gefunden, sondern wären wieder daran vorbeigelaufen, wenn wir es noch einmal versucht hätten. Schnell wurden Segel gesetzt und losgeworfen. Bereits um 8 Uhr waren wir am Molo Sartorio fest, freudig begrüßt von allen den Herren des R. Y. C. I., die uns vor Antritt der Fahrt mit so freundlichem Interesse gute Rat schläge gegeben hatten. Tagesetmal 0,5 Sm/Std. Gesamtleistung 258 Sm in zehn Reisetagen mit zwei Ruhetagen.

Im Clubhaus des R. Y. C. I. herrschte Hochbetrieb. Es war Sonntag und Regattatag. Wir konnten dadurch ungestört auspacken, „Giulia“ zur Uebergabe

klar machen und schließlich auch uns selbst vom Kopf bis zu Fuß waschen, was als große Wohltat empfunden wurde. Nach beendeter Regatta kamen die Herren zurück und nun gab es ein Fragen und Erzählen ohne Ende. Die beiden „Kücken“ der Besatzung folgten begeistert einer Einladung, auf zwei der von der Regatta zurückgekehrten Starbooten einen Schlag in See zu machen. Der Abend fand uns, einer freundlichen Einladung des R. Y. C. I. zufolge, inmitten der italienischen Segelkameraden im Clubhause. Nach der Preisverteilung durch Herrn Strena ergriff der Skipper und Mannschaftsführer der Deutschen das Wort, um dem R. Y. C. I. und insbesondere den Herren Strena, Pangrazi und Nadali den Dank der Besatzung zum Ausdruck zu bringen:

Signore e Signori!

Ritornati dalla bella crociera che abbiamo fatto sulla „Giulia“ è per noi tedeschi una grande gioia ed onore di poterci stare fra voi. Sentiamo il bisogno di esprimervi i nostri più sentiti ringraziamenti per averci reso possibile questa bella gita.

I cordiali sentimenti di cameratismo coi quali ovunque siamo stati ricevuti ci sono stati particolarmente graditi. Speriamo che avremo occasione prossimamente di potere ricambiare queste vostre cortesie al Bodensee.

Durante il nostro viaggio di due cento cinquanta miglia abbiamo potuto meglio conoscere ed amare il vostro bel paese e la vostra popolazione, e così di più rafforzare le ottime relazioni fra i nostri paesi.

A nome del intero equipaggio vi ringrazio ancora una volta gridando:
Evviva Regio Yacht-Club Italiano Gruppo Adriaco, Evviva Italia!

Diese Worte, die uns von Herzen kamen, wurden begeistert von den Italienern aufgenommen. Einige freundliche Worte der Erwiderung des Herrn Strena klangen aus in den Ruf: „Evviva Germania!“

An unsere Mitglieder!

Am Donnerstag, dem 23. Februar 1939, 21.15 Uhr, hält Herr von Lottner von der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ in unseren Räumen einen

Vortrag mit Lichtbildern

über seine letzte Ozeanwettfahrt. Außerdem erwarten wir Herrn Dr. Perlia und eine Anzahl der Mitglieder der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ als Gäste.

Sämtliche Mitglieder mit ihren Damen und Freunden des Segelsports sind hierzu herzlich eingeladen.

Der Eintritt ist frei; es wird nur der Sportgrofchen erhoben. Vor dem Vortrag findet um 20 Uhr pünktlich ein gemeinsames Abendessen mit Damen statt, Preis 2.— RM. einchl. Bedienung. — Auch hierbei sind Gäste willkommen. Ich bitte in Rücksicht auf unsere Gäste um rege Beteiligung.

Heil Hitler!

Der stellvertretende Clubführer:

Ahrens

A C H T U N G !

2. großer Winterball

des Yacht-Clubs von Deutschland
am Sonnabend, dem **18. Februar** im Clubhaus

Unter dem Stander des Yacht-Clubs von Deutschland an Brasiliens Sonnenküste

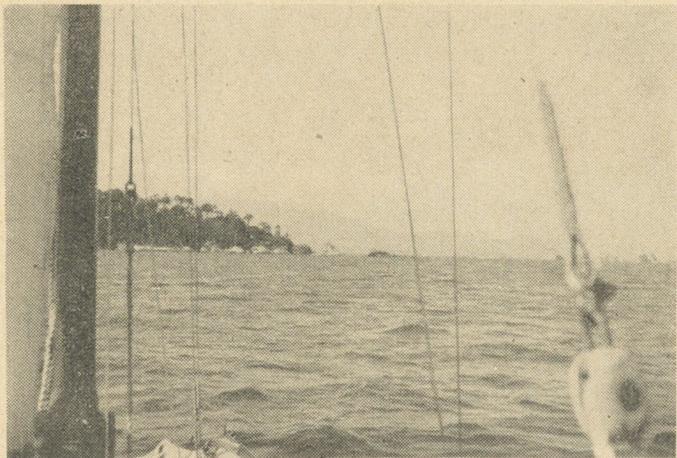


Fotos vom Verfasser

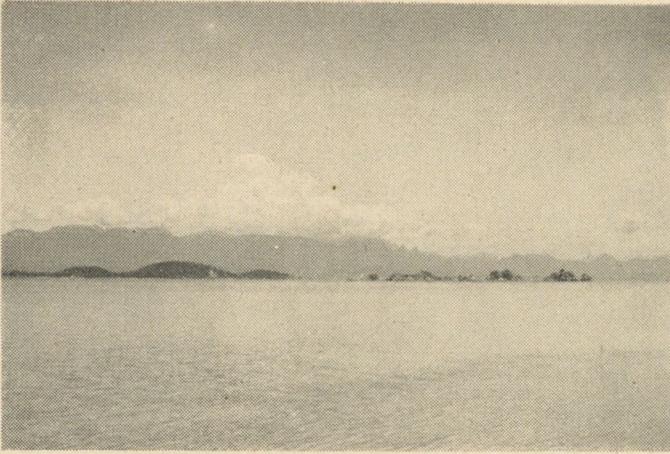
und die Plejaden im Nordosten, der Bär ist nicht zu sehen, er kommt erst in den heißen Monaten heraus. Wochenendabend, so ruhig und still wie man sich es wünscht. Wir haben den Anker an Heck gelegt und liegen mit der Spitze am Strand. Moses muß zum Ort und Milch einkaufen und Eis. Natürlich hat der Schiffer Salz vergessen, und Moses kauft sich mit einer zweiten

Das Wetter war . . . „und ausgerechnet bei dem Wetter muß ich arbeiten!“ Aber ich mußte diesmal nicht, ich hatte mich in der Woche freigezampelt und machte blau — wie der Himmel. —

Der Smutje und ich machen morgens früh die „Frauenlob IV“ klar, setzen — das ist Stimmungsfache — den Stander des Y.C.v.D., der ein Stück Heimat bedeutet, und segeln mit der leichten Morgenbrise nach Rio hinüber. Der Seewind setzt früh und mit sommerlicher Stärke ein, so setzen wir lieber die kleine Fock. Vor Rio müssen wir noch ein paar Schläge machen, Moses, der nur feiner Dienstzeit bei der christlichen Seefahrt nach diesen Titel trägt, kommt ein wenig zu spät . . . dann geht es platt vor dem Laken in die schöne Bucht von Rio, nordwärts zur Insel Paquetá, der größten der Inselgruppe dort in der Bucht. In knapp 2 Stunden haben wir die rund 7 Meilen geschafft und liegen im Schatten am Strand, es ist doch schon sehr warm in der Sonne, und wehe, wenn man mit den nackten Beinen an die Messingchwelle vom Kajüteneingang kommt, dann zischt es. — Dann wird gebadet, und schnell sinkt die Sonne weg. Eine feine, helle Mondfichel steht noch grade frei vom Steilufer, und als sie verschwindet, schimmern die Sterne, Orion



Kurs nordwärts zu den Inseln + Im Hintergrund das Orgelgebirge



Paquetá und im Hintergrund Orgelgebirge

leichte Sonnenaufgangsbrise, die muß man ausnutzen, also raus. Die Mannschaft darf weiterschlafen, nur Moses in der Plicht wird das Dach über dem Kopf geraubt, was ihn aber nicht stört. — Leise schiebt sich die „Frauenlob“ durchs Wasser, Smutje kommt aus der Kajüte, in der es mit der Sonne doch gleich reichlich mollig wird, zieht mit feinem Bett auch in die Plicht, die noch schattig ist und wird leben-



Am Strand von Paquetá



Paquetá

Wanderung frei von weiterem Dienst. Nach Tisch gibt es unter dem Sternenzelt Aepfel und Nüffe, Mandeln mit Rosinen, es wird ja bald Weihnachten, und einen Schluck chilenischen Burgunder dazu, gegen Erkältung und Schlaflosigkeit als vorbeugendes Mittel, außerdem schmeckt es ja gut . . .

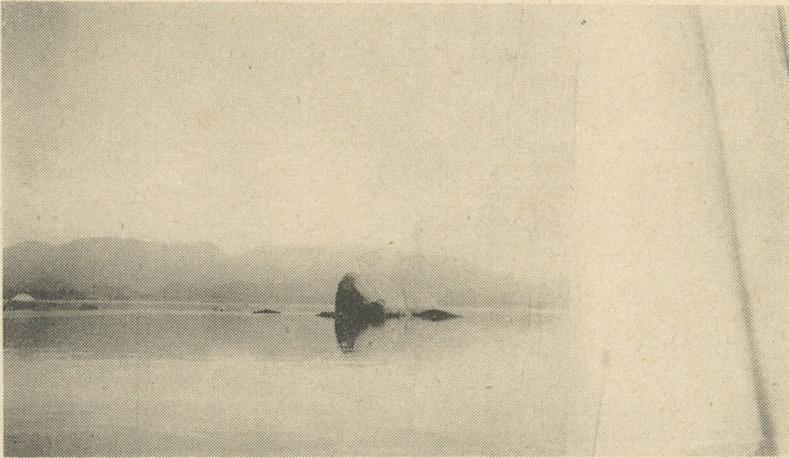
Sonntag morgen, früh wird der Schiffer wach, es steht eine ganz

dig und unterhaltsam. Der Schiffer sagt sowieso nicht viel, segelt ja auch, so muß Moses antworten, Augen man so halb bis viertel offen, er hat die Nacht vordem gefestet — der wirklich feine Mensch geht Freitags aus — und ist noch so müde . . .

Smutje läßt sich nicht stören in der Unterhaltung, so erzählt Moses dann auch von feinen Zimmernachbarn in der Pension,

die stürten ihn so oft in der Morgenruhe. Und als das nichts hilft, keinen Eindruck macht auf Smutje, kommt: — manchmal möcht' ich dann mit harten Gegenständen schmeißen —. Das hilft, Smutje wird still, und der Schiffer freut sich am Boot, am Wasser, an der Morgensonne, die mit ihren schrägen Strahlen noch nicht zu heiß ist und freundlich scheint. — Um 7 Uhr werfen wir wieder Anker am Strand von Jurubahya, Sonnenfegel hoch, dann ins kalte Wasser, hinterher für Gesicht und Hals Eiswasser aus dem Kühlfchrank, da wird selbst Moses ganz wach — und ausgedehnter Morgenimbiß, und dann faulenzen bis Mittag, herrlich einfach . . .

Zurück gibt es richtigen Wind, zwischen 12 und 14 Meter gab die Wetterwarte vom Flugplatz nachher an, und mit kleiner Fock und 1¹/₂ Rutscher weggedreht, Bullaugen dichtgeschoben, geht es durch sprühende Spritzer in langen Schlägen heim. Es steht kurze, grobe See, und man muß schon aufpassen. Bei Rio scheint es ruhiger, wir schütten das Reef aus, aber gleich darauf müssen wir noch einmal wegdrehen. Im Westen steigt es sehr drohend auf, und der Wind läuft auch von Süd auf Südwest, aber bevor was kommt, liegen wir, gerade noch im letzten Tageslicht, wieder an der Boje vorm Yacht-Club Brasileiro.



Morgenbrise bei Paquetá

Zusammensetzung des Führerbeirats des Y.-C. v. D.

Stellvertreter des Vereinsführers: Herr W. A h r e n s, Kiel, Reventlouallee 4a, Tel. 1455

Vereinsführer der Zweigabteilung Havel des YCvD.: Herr Kapitän z. S. a. D. E. von M ü l l e r, Potsdam, Schwannallee 7, Tel. 5504

Vereinsführer der Zweigabteilung Mecklenburg: Herr Edler von G ö r b i t z, Rostock, Kaiser-Wilhelm-Str. 52, Tel. 459

Vereinsführer der Zweigabteilung Bodensee: Herr W. K r o s e, Friedrichshafen am Bodensee, Uferstr. 54, Tel. 878. Geschäftsführer: Kapltln. S c h a u m a n n.

Leiter d. Zweigvereins: Attersee: Rechtsanwalt Dr. W e r n e r, Wien I, Teinfaltstr. 7

Vereinsführer der Zweigabtlg. Abersee: Dr. Hans von F r i s c h, Prof., St. Gilgen, Salzkammergut

Vereinsführer der Zweigabtlg. Neusiedlersee: Dr. A. F r i e d r i c h, über die Gesch.-Stelle: Gustl Schieb, Wien 1, Lugeck 7

Vereinsführ. d. Zweigabtlg. Mattsee: Medizinalrat Dr. A. M i c h a l e k, Mattsee b. Salzb. g.

Vereinsführer der Zweigabtlg. Wörthersee: Oberst a. D. Ing. O. Frhr. von P r o s c h a s k a, Wien XII, Schönbrunner Alee 16

Vereinsführer der Zweigabtlg. Traunsee: Viktor T h a u s i n g, Ing., Wien VIII, Schlüsselgasse 18

Vereinsführer d. Zweigabtlg. Mondsee: Dipl.-Kaufm. Martin Grohmann, Wien XIII, Vincenz-Heß-Gasse 27

Vereinsführer der Zweigabtlg. Wien: Ing. R. Walker, Wien III, Rennweg 94

Leiter des Wettfahrtausschusses: Herr Dir. Fr. Jacobsen, Kiel, Düsternbrook 59, Tel. 555

Leiter des Fahrtenausschusses: Herr W. Ahrens; s. oben.

Leiter des Aufnahmessausschusses und juristischer Berater: Herr Rechtsanwalt Bokelmann, Kiel, Holstenstr. 55, Tel. 188

Kassenwart: Herr Direktor Fr. Jacobsen, s. oben.

I. Takelmeister: Herr Dr. Schott, Kiel, Esmarchstraße 58, Tel. 5220

II. Takelmeister: Herr G. Engel, Kiel, Markt 10, Tel. 586

Leiter des Hausausschusses: Herr Landger.-Präsident Lehmann, Kiel, Bartelsallee 1, Tel. 4241

Leiter der Schulungsgruppe: Herr Studienrat Rubach, Kiel, Holtenuer Str. 148

Leiter des Presseausschusses: Herr Magistratsrat Dr. Ziegenbein, Kiel, Rathaus, Tel. 6000

Leiter des Prüfungsausschusses: Herr Dr. Haenisch, Holstenstr. 58, Tel. 2626

Werbewart: Herr Stadtinspektor Schreiber, Rathaus, Tel. 6000

Dietwart: Herr Stadtinspektor Schreiber, Rathaus, Tel. 6000

Leiter d. Jugendabteilung: Herr Referendar Kurt Frey, Kiel, Beselerallee 8, Tel. 6586

Mitglieder ohne besondere Aemter:

Herr Stadtrat Jeß, Gaubeauftragter des Reichssportführers, Stadtamt für Leibesübungen, Kiel, Rathaus, Tel. 6000

Herr G. Schierholz, Leiter des Reichspropagandaamtes Schleswig-Holstein, Kiel, Tel. 8885

Mitglieder verschiedener Ausschüsse:

Prüfungsausschuß: Herr Referendar Frey, s. oben

Herr P. Lubeseder, Falkstraße 21

Herr C. Schlink, Niemannsweg 2, Tel. 6058

Herr D. Schott, s. oben

Herr Kurator Thedens, Forstweg 79 II.

Wettfahrtausschuß: Herr Rechtsanwalt Hansen, Holstenstr. 68, Tel. 199

Herr A. Claussen, Walkerdamm 1, Tel. 115

Leiter der Schulungsgruppe: Stellvertreter: Herr Dr. Haenisch, s. oben.

Presseausschuß: Stellvertreter: Herr Stadtinspektor Schreiber, s. oben

Ausschuß für das Mitteilungsblatt: Haupt-Schriftleiter: Herr Dr. Mommsen, Kiel, Weddigenring 9 I, Tel. 4500; Stellv. Schriftleiter: Herr Schreiber, s. o.

Weinkellerei: Herr Dir. Fr. Jacobsen, s. oben

Geschäftsführer: Korv.-Kapt. a. D. Crusemann

Segelausschuß: Herr W. Ahrens, Herr Engel, Herr Dr. Haenisch, Herr Jaspersen, Herr Rubach, Herr Dr. Schott

Ausschuß der Eigner: Herr Syndikus Rud. Hüseler, Tirpitzstr. 58a, Tel. 1400, Herr Paul Jaspersen, Ob.-Reg.-Rt., Goethestr. 8 II, Tel. 8805, Herr Meyen, I. Gewerberat, Holtenuer Str. 145, Tel. 4902

Ausschuß für gesellige Veranstaltungen: Herr Bürgermeister Mentzel, Tel. 6000, Herr Rechtsanwalt Bokelmann, s. oben, Juw. Breede, Holstenstr. 19, Tel. 2907, Rechtsanw. Feddersen, Niemannsweg 71, Tel. 5585, Assessor Hansen, Forstweg 44, Tel. 2501

MITGLIEDERLISTE DES Y.-C. V. D.

Fortsetzung der Mitgliederliste

V. M. 641.	Stahl, Christian	—	Kaufmann	Kiel-Gaarden	Fa. Stahl u. Stiller
O. M. 642.	Stahmer, Otto	—	Dr. jur.	Kiel	Sophienblatt 15/17
			Rechtsanwalt		
A. M. 645.	Stalling, Paul	—	Verlags- Buchhändler	Oldenburg i. Oldbg.	Ofenerstr. 22
O. M. 644.	Stamm, Frdr. Wilh.	—	Hausmakler	Hamburg	Klopstockstr. 6
V. M. 645.	Starke, Arnold	—	Drogist	Kiel	Holstenstr. 25
O. M. 646.	Statthalter, Jost	Sp.S.	Dr. jur., Dr. rer.	Sangerhausen	Masch.-Fabr.
J. M. 647.	Stau, Carl-Heinz	Sp.S.	Dipl.-Ing.	Hamburg 25	Auenstr. 40
V. M. 648.	Steckelberg, Oskar	G. F.	Kaptlt. a. D.	Hannover	Haekkelstr. 1
Z. M. 649.	Stemann, Hans	—	— cand. med.	Kiel	Hardenbergstr. 6
V. M. 650.	Stiller, Gustav	—	Kaufmann	Kiel-Gaarden	Elisabethstr. 59
A. M. 651.	Stockhusen, Carl	Sp.S.	Ob.-Ing. i. R.	Kiel-Dietrichsd.	
V. M. 652.	Stoffers, Ernst	—	Architekt	Kiel	Schwanenweg 20
O. M. 653.	Stoffregen, Erich	—	Dr. med.	Peine	
Z. M. 654.	Stohwasser, Hans Jg.	—	Schüler	Kiel	Holtener Str. 179
V. M. 655.	Stoltenberg, Paul	—	Kaufmann	Kiel-Kronshagen	Kieler Str. 65
A. M. 656.	von Stosch, Richard	Gr. F.	Kapitän	Altona-Blanken.	Oesterleystr. 4
O. M. 657.	Ströh, Hermann	C	Kaufmann	Kiel-Hasseldieksd.	Hartsteinwerke
A. M. 658.	Strübing, Paul	Gr. F.	Kaufmann	Hamburg	Adolfstr. 4
A. M. 659.	v. Studnitz, Oswald	Gr. F.	Kpt. z. S. a. D.	Kiel	Niemannsweg 87
Z. M. 660.	Stüben, Ursula	—	Schülerin	Kiel	Graf-Spee-Str. 50
A. M. 661.	von Stumm, Fritz	K. F.	Freiherr	Berlin NW 87	Brückenallee 7
V. M. 662.	Teebken, Gerd	—	Dr. med.	Preetz	Bahnhofstr. 10
O. M. 663.	Temmler, Th. H.	—	Fabr.-Bes.	Berl.-Johannisth.	Am Flugplatz 6
O. M. 664.	Thedens, Heinrich	C	Kurator	Kiel	Forstweg 79 II
Z. M. 665.	Thedieck, Nathilde	—	—	Kiel	Graf-Spee-Str. 50
O. M. 666.	Thiessenhusen, Walt.	—	Kaufmann	Kiel	Holstenstr. 17
A. M. 667.	Thomson, Theodor	C	Kaufmann	Kiel	Forstweg 29
O. M. 668.	Thöl, Theo	—	Kaufmann	Kiel	Holstenstraße
V. M. 669.	Tiefholz, Karlheinz	—	Mar.-Baurat	Kiel	Düppelstr. 68
O. M. 670.	v. Thiele-Winkler, Gräfin	—	—	Moschen Post Krappitz	(Oberschlesien) Ld.
Z. M. 671.	Timm, Ilse	—	Stadtangest.	Kiel	Rathaus
Z. M. 672.	Tischendorf, Wilh.	—	Spediteur	Kiel	Karlstr. 26
V. M. 673.	Tischendorf, Kurt	—	Dr. med.	Kiel	Karlstr. 26
O. M. 674.	Tradt, Max	—	Dipl.-Ing. Schiffbaudir.	Kiel	Forstweg 21
O. M. 675.	Treite, William	—	Kaufmann	Kiel	Schülperbaum 1—5
A. M. 676.	Ulrich, Hans-Herb.	—	Hauptm. a. D.	Berlin-Wannsee	Waltharistr. 6
V. M. 677.	Urbahns, Ferdinand	—	Photograph	Kiel	Schloßgarten 17
A. M. 678.	Urlaub, Friedrich	—	Werftdir. i. R.	Kiel	Beselerallee 7
V. M. 679.	Usener, Gernot	C	Referendar	Hamburg 59	Averhoffstr. 14

Buchbesprechung

Fröhliche Odysee

Die Geschichte einer erstaunlichen Segelbootfahrt.

Von Fritz W. Lorenz.

Holle & Co., Verlag, Berlin 1938. 230 Seiten, 3,50 RM.

Zwei junge Leute unternehmen einen Ausflug ins Abenteuer. — Mit einem kleinen Segelboot und — außer dem üblichen Proviant — noch mit viel Humor und Abenteuerlust befahren sie das Mittelmeer, und gleich dem antiken Vorbild lassen sie sich von Aeolus ins Ungewisse treiben an stille, versteckte Küsten mit kleinen romantischen Orten, unberührt von dem Trubel der Welt. Viel Schönes und Erstaunliches sehen ihre entdeckungseifrigen Augen. Selbst die schöne Circe

in Gestalt der schwarzhaarigen Leuchtturmwärtertochter kreuzt ihren Weg — doch waren die beiden modernen Irrfahrer weitaus standhafter, während aber die lockenden Sirenen, hier etwas zeitgenössischer, aber nicht weniger füss (Weinprobierfutben) ihre Netze über die beiden Abenteurer warfen. Mit hundertprozentiger Todesverachtung segeln sie in ihrem kleinen Boot von Sizilien nach Afrika, und nur ihr gefunder Optimismus siegt über den erzürnten Poseidon. Nach einem interessanten Einblick in die französische Fremdenlegion und einer kühnen Befreiung eines Legionärs beenden sie ihre ereignisreiche Segelfahrt, um in den Alltag zurückzukehren. Lebhaft und bunt ist Lorenz' Beschreibung dieser kleinen erstaunlichen Segelbootfahrt, die er selbst durchgeführt hat, ungezwungen und frei, bezeichnend für den Unternehmungstrieb unserer neugeiftigen Jugend. Das Leben ist schön! Das ist Motto und Inhalt zugleich für sein Werk.

Evamaria St.

Mitteilung der Schriftleitung

Der Bericht über die letzten Veranstaltungen in Wien kann infolge Raummangels erst im nächsten Heft erscheinen.

Dr. Mo.

Inhaltsverzeichnis

2675 Mitglieder im Yacht-Club von Deutschland	1
Jahresbericht	1—2
Jahresbericht der Jugendabteilung	3—4
Die Vorbereitungen zur Kieler Woche 1939	5
Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen	5—6
Gebietsfachwart Segeln der HJ. ernannt	6
„KdF.“-Segelsport im Hochsee-Sportverband	6
Ein Jahr Seegelungsinstitut	7
Finnlands Segelflotte wächst	7
Ausscheidungskämpfe der Segler in Helsinki	7
Schleiwoche 1939 vom 15. bis 24. Juli	8
Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot	8—10
Ein Wunschtraum wird Erfüllung! (II. Teil)	11—14
Unter dem Stander des Yacht-Clubs von Deutschland	
an Brasiliens Sonnenküste	15—17
Zusammensetzung des Führerbeirats des Y.-C. v. D.	17—18
Mitgliederliste des Y.-C. v. D.	19
Buchbesprechung	19—20

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. jur. Mommsen, Kiel, Weddigenring 9', Telefon 4300. Verantwortlicher Anzeigenleiter Fritz Quackenbrügger, Kiel, Bergstraße 11. Druck und Verlag: NS.-Gauverlag Schleswig-Holstein G. m. b. H., Abteilung Nordische Rundschau, Kiel. DA. 4. Vierteljahr 1938 über 1500. Zur Zeit hat Anzeigenpreisliste Nr. 3 vom 10. 1. 1939 Gültigkeit. Bezugspreis vierteljährlich RM. 0.45, zuzüglich Bestellgeld. Anzeigenverwaltung Dr. von Arnim & Co., Berlin W 35, Großadmiral-von-Köster-Ufer 59.



8 Uhr — 8 Glasen!

Hamburger Glasenuhren

für Bord- und
Heimzwecke

Nationale Marineuhren-Gesellschaft, Hamburg 36, Amelungstr. 15; Ruf 35 20 05

Drucksachen

für den Geschäfts- und

Privatbedarf durch die

Druckerei der

Nordischen Rundschau

Hettlage & Lampe

Holstenstraße 28-32

Sammelruf 8810



Dein Haus
für Deine Kleidung

Yacht-Segel

in bekannter erstklassiger Ausführung

Friedrich Schulz, Segel-
macherei Kiel-Wellingdorf

Tadelloser Stand, 1a Verarbeitung, Billige Preise

Blankenburg

Kiel

DAS PELZHAUS

Holstenstr. 69 DER GROSSEN AUSWAHL

Anzeigenschluß für diese Zeitschrift:

Am Ersten eines jeden Monats



MÖLLER GROSSWÄSCHEREI

PRÜNE 43 - FERNRUF 5725

Abt. I: Gewichtswäsche, Abt. II: Plättwäsche, Abt. III: Leihwäsche
Abt. IV: Hausfrauen-Wäscherei · Vermietung von Waschmaschinen



KIEL DIE STADT DES SEGELSPORTS
AUCH IN DIESEM SEGELJAHR IHR ZIEL!

Auskünfte erteilt: Das Städtische Hafen- und Verkehrsamt, Kiel, Rathaus

Renn- u. Tourensegel

von

August Meyer, Jachtsegelmacherei

Hamburg - Finkenwärder Fernruf 391072

v. Höveling's

Unterwasserfarben und Bootsacke

Emil G. v. Höveling, Hamburg, Steinhöft 3

"DESAG" Deutsche Schiffsausrüstung G. m. b. H.
KIEL-HOLTENAU

Schleusengelände · Fernsprecher: Holtenau 222

Kieler Spar- und Leihkasse

Mündelsicher

Gründungsjahr 1796

Auskunft und Beratung in allen Vermögensangelegenheiten

Nebenstellen in allen Stadtteilen