

Gerlach



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



GROSSADMIRAL RAEDER

Jahrgang II, Nr. 6

Verlagsort Kiel

April 1939

Monatsschrift des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

April 1939

Nr. 6

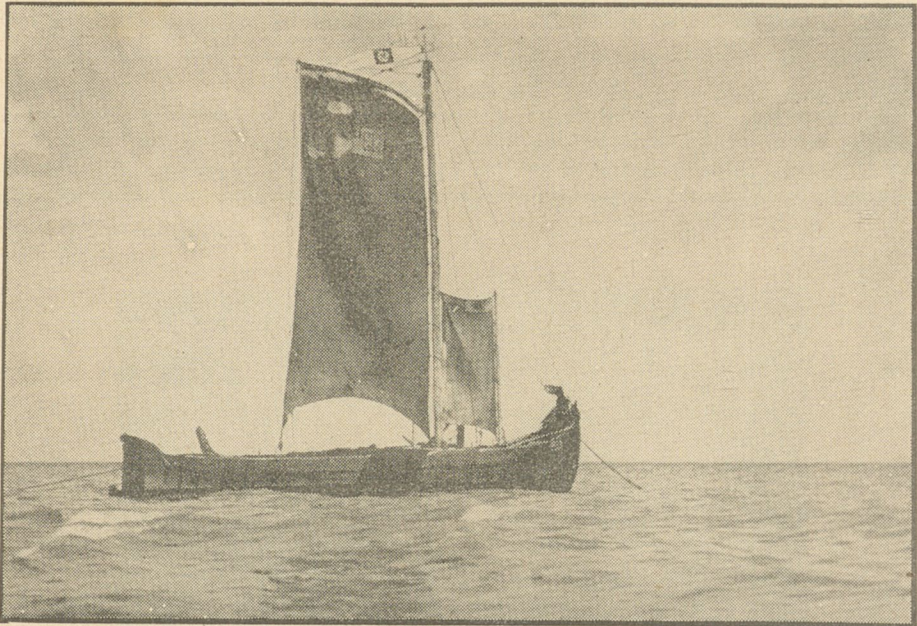
Geschäftsstelle: Kiel, Düsternbrooker Weg 128/30 · Bankkonto: Landschaftliche Bank, Kiel,
Fernsprecher 765 · Postscheckkonto: 121 05 Hamburg · Vereinsführer: Bürgermeister Mentzel, Kiel



Foto:
Urbahns, Kiel

Am Tage seines 45jährigen Dienstjubiläums wurde Generaladmiral Dr. h.c. Raeder, der Ehrenführer des Y.-C. v. D., vom Führer zum Großadmiral befördert. Damit hat die jahrelange, unermüdliche Arbeit des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine am Aufbau der Flotte und damit um Deutschlands Seegeltung ihre Krönung erfahren.

Der Vereinsführer des Y.-C. v. D., Bürgermeister Mentzel, hat dem Großadmiral im Namen des Yacht-Clubs von Deutschland seine Glückwünsche entboten. Der Großadmiral hat hierauf ein herzlich gehaltenes Dankschreiben gesandt.



Einer der nach uralten Überlieferungen gebauten Keitelkähne, die den einsamen Fischerhäfen an der deutschen Memel- und Haffküste ein so seltenes Gepräge geben. — Nun, da das Memelland wieder im Reich ist, können auch unsere Fahrtsegler wieder die Küsten dieses schönen Landes besuchen und neu entdecken. Genaue Auskunft über die Häfen und Küstenverhältnisse gibt ein Aufsatz in der „Yacht“, Nr. 13 vom 1. April.

**Gott lenkt den Seemann,
Steuern muß er selber!**

(Geschnittener Spruch an einem Memelländischen Fischerboot)

Haiboote in Memel

Erschließung eines neuen Segelreviers

Durch die Rückgabe des Memellandes steht das schöne ostpreußische Segelrevier, das Kurische Haff, in seiner ganzen Ausdehnung dem deutschen Segler zur Verfügung. Bisher war es durch die Grenze bei Nidden in zwei Teile geschnitten. Dadurch waren die Memelländer nur auf die nördlichste Spitze des Haffs verwiesen. Memel besitzt mit 16 Einheiten die größte Haibootflotte Deutschlands. Diese kommen jetzt zu den drei in Kiel und drei in Berlin beheimateten Booten hinzu, die bekanntlich auf einer Kieler Jachtwerft gebaut worden sind, so daß Deutschland dann über insgesamt 22 Einheitshaiboote verfügt. Es wird vermutet, daß der Deutsche Seglerverband damit das Haiboot, ein ideales Segelboot für unsere Küstengewässer, als Verbandsklassenboot anerkennt.

Segelreviere der Ostmark

VON DR. WERNER V. FRITSCH, WIEN*)

Die ostmärkischen Segelreviere gliedern sich in drei Gruppen: die Salzkammergut-Seen, die Kärntner Seen und das Wiener Segelgebiet.

Die Salzkammergut-Seen sind das bekannteste und schönste unserer Reviere; sie sind vom Norden her mit der Bahn erreichbar über Hof—Pörfau—Wels oder über Prag—Linz, vom Westen über München—Salzburg oder über die Reichsautobahn, die von München her am Chiemsee vorbei nach Salzburg führt und nun von da weiter nach Wien gebaut wird. Die an den nördlichen Ausläufern der Alpen liegenden Salzkammergut-Seen, die in der Eiszeit durch Gletschertätigkeit entstanden sind, zeichnen sich durch besondere landschaftliche Schönheit aus, ferner durch ihr oft kristallklares Wasser und sehr interessante Windverhältnisse. Segelsport hat sich nur auf den größeren und den nicht zu abseits im Gebirge gelegenen Seen entwickelt, nämlich auf dem Attersee, dem Mondsee, dem Abersee (auch Wolfgangsee), Traunsee, Wallersee und Mattsee. Da diese Seen 200 bis 300 Kilometer von Wien, Graz und Linz, wo die meisten Segler wohnen, entfernt liegen, ist die Segelsaison hier seit jeher nur auf die Urlaubszeit beschränkt.

Der **Attersee** ist der größte der Salzkammergut-Seen; er ist 20 km lang, 2 bis 5 km breit und bis gegen 200 m tief. Sein Nordende reicht ins hügelige Voralpenland, sein Süden bis unter die Wände des Hölleengebirges und des Schafberges. Die größeren Orte am See sind Kammer und Seewalchen am Nordende, Attersee und Nußdorf am Westufer und Unterach im Süden. Der Mittelpunkt des Segelportes ist der Ort Attersee, wo auch seit der Rückgliederung der Ostmark die in Linz stationierte Donauflotte der Kriegsmarine Segelsport betreibt. Die hauptsächlich vertretenen Klassen sind die 22er, die 20er und die Olympiajolle, ferner als Kielklasse die Sonderklasse. Bei schönem Wetter weht der sogenannte „Rosenwind“, ein NO.-Wind, der aus der Ebene von Oberdonau gegen das Gebirge hinstreicht; er zeichnet sich durch besondere Gleichmäßigkeit aus und hat durchschnittlich 3 bis 6 Sek./m; der See hat dabei eine herrliche blaue Farbe und ist geradezu ein Seglerparadies. Allerdings geht der Rosenwind fast nie bis ans Südufer durch, auch hat er die Laune, die Segler manchmal im Stich zu lassen, z. B. gern an Regattatagen. Bei schlechtem Wetter hat der Attersee ebenso wie die übrigen Seen der Ostmark Westwind oder Flaute. Im Herbst aber gibt es auf fast allen Seen oft den tagelang durchstehenden Südwind, der ein geradezu idealer Segelwind ist.

Der **Mondsee**, dem Attersee zunächst gelegen, ist den Kulturhistorikern wohl bekannt, da in ihm Pfahlbauten aus der jüngeren Steinzeit gefunden wurden. Sein Südufer zieht an der malerischen Drachenwand und der zum Schafbergmassiv gehörenden Kienbergwand entlang, in die eine Straße mit Tunneln eingeprengt ist. Ueber die flacheren Nord- und Ostufer hat auch hier der Rosenwind Zugang, doch kommt er nicht so schön zur Entwicklung wie im nördlichen Teil des Attersees, da er sich an den Bergen staut. Am Westende des Sees liegt der alte Markt Mondsee mit dem Stift, in dessen Meierei der bekannte Mondseer Käse hergestellt

*) Auf eine mündlich dem Bezirkssegelwart für das Salzkammergut, Universitätsprofessor Hans von Frisch, Wien, gegenüber geäußerte Bitte der Schriftleitung um Herabgabe einer Uebersicht über die ostmärkischen Segelreviere hat nunmehr der Sohn des Bezirkssegelwarts, Dr. Werner von Frisch, vorstehenden recht anschaulichen und eingehenden Beitrag verfaßt, der sowohl vom Standpunkt des Seglers sehr aufschlußreich ist, darüber hinaus aber auch manchen anderen Einblick gewährt. Wir danken dem Verfasser verbindlichst für seine Arbeit, welche gerade die Segler aus den übrigen Teilen des Reiches einführen wird in die wassersportlichen Belange der Ostmark und ihnen durch die beigegebene Skizze das Interesse bestärken wird, einmal selbst an einer seglerischen Veranstaltung in der Ostmark teilzunehmen.

Die Schriftleitung.
Dr. Mo.

wird. Nahe am Ort wird gegenwärtig an der Reichsautobahnstrecke Salzburg—Wien gebaut. Der Mondsee ist nicht so tief wie die meisten anderen Salzkammergut-Seen, daher ist sein Wasser besonders warm. Auf der erwähnten Drachewand nisten noch einige Fischadler, die von hier, auf Raubfang ausgehend, bald an diesem, bald an jenem See zu sehen sind. Der Ort Mondsee ist auch der Sitz der Segler dieses Gewässers; gefegelt wird fast nur auf Jollen, hauptsächlich auf 15ern und 10ern.

Im Süden vom Atter- und Mondsee liegt der Schafberg, der berühmteste Ausichtsberg des Salzkammergutes (1782 Meter). Von seiner Spitze sieht man an klaren Tagen Hunderte von Berggipfeln und über ein Dutzend Alpenseen, im Norden sieht man bis zum Böhmerwald.

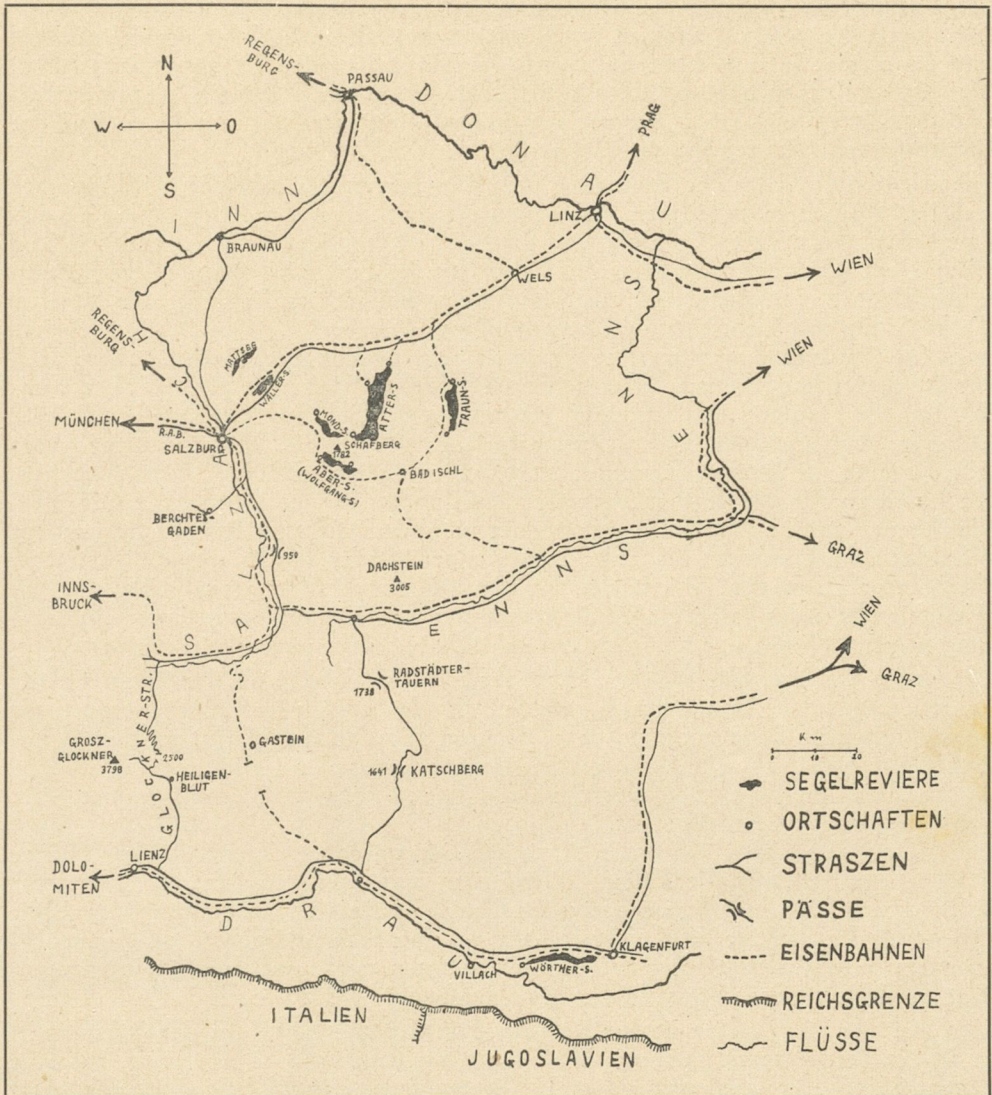
An der Südwestseite des Schafberges liegt, rings von Bergen umgeben, der *Abersee*, auch *Wolfgangsee* genannt, mit den Orten St. Gilgen, St. Wolfgang und Strobl. Um den Namen des Sees geht ein alter, heftiger Streit; der ursprüngliche Name war Abersee, erst später, als es üblich wurde, die Seen nach dem am Ufer liegenden größten Ort zu benennen, kam auch der Name Wolfgangsee auf. Die Wolfgangler halten natürlich diese Bezeichnung für die richtige, die Bewohner der anderen Orte sind aber anderer Anschauung. Der See wird in zwei Becken geteilt, da der vom Süden kommende Zinkenbach, ein gefährlicher Wildbach, im Laufe der Jahrtausende ein großes Delta in den See geschüttet hat. Am wunderschönen, buchtenreichen, steil aufsteigenden Nordufer ragt die Falkensteinerwand 180 Meter senkrecht aus dem See empor; hier ist auch die größte Tiefe des Sees mit 130 Meter gemessen. An der Wand ist in einer Inschrift des Dichters J. V. v. Scheffel gedacht, der in seinen Bergpalmen die Falkensteinchlucht und die Legende vom heiligen Wolfgang besingt. Nach diesem Heiligen hat der Ort Wolfgang seinen Namen; seine Kirche besitzt den berühmten Altar Michael Pachners, ein Wunderwerk gotischer Schnitzkunst. Am Südufer des Sees ziehen Fahrstraße und eine Schmalspurbahn entlang, die Verbindung zwischen Salzburg und Ischl.

Der Mittelpunkt des Seglerlebens liegt in St. Gilgen. Besonders gut vertreten sind auf dem Abersee die 20er, 15er und 10er und als Kielklasse die Sonderklasse. Der Rosenwind kommt nicht bis hier herüber, doch geht bei schönem Wetter hier regelmäßig der „Brunnwind“, ein Fallwind, der die Hänge des Schafberges herabweht und der wegen seines Schrallens und seiner Böen dem Flachwassersegler manches Rätsel zu lösen gibt. Wer ihn aber kennt, der liebt ihn als einen zuverlässigen und schönen Segelwind. Bleibt er einmal aus, dann gibt es voraussichtlich schlechtes Wetter. Auch für die Abersee-Segler ist der Herbstwind der ideale Segelwind.

Der Abfluß des Abersees durch die Flüsse Ischl und Traun führt uns zum *Traunsee*, der zwischen Hölleugebirge und Traunstein eingebettet ist. An seinem Nordende liegt die durch ihre Keramik bekannte Stadt Gmunden, vor ihr eine kleine Insel mit dem Schloß Ort. Ein malerisch wunderbares Bild bietet der am Westufer liegende Ort Traunkirchen mit seinem Kirchlein auf einer Felsenhalbinsel; von hier aus wird jedes Jahr die Fronleichnamsprozession mit Traundln abgehalten. Diese Traundln oder Plätten sind Flachboote, 8 bis 10 Meter lang, die so wie die venezianischen Gondeln stehend gerudert werden; in älteren Zeiten wurden sie zur Beförderung von Salz auf der Traun verwendet, daher ihr Name. Jetzt sind sie noch auf allen Salzkammergut-Seen in Verwendung, meist als Fischerboote. Am Süden des Traunsees liegt der Ort Ebensee, in der die durch eine Rohrleitung aus Hallstatt kommende Sole in Salzbadwerken verarbeitet wird. Das Ostufer des Sees wird von den steilen Wänden des Traunsteins gebildet, die diesem See eine besondere Romantik verleihen. Sein Wasser ist dunkel, oft schwarzblau. Der Sitz der Segler ist Gmunden; die zumeist vertretenen Klassen sind die Jollen der 15- und 20-qm-Klasse und als Kielklassen die 35er und 6-m-R.-Boote. Der Schönwetterwind des Traunsee ist der „Niederwind“, der über

Gmunden einfällt und dem Rofenwind des Atter- und Mondfee entspricht. Die auf all den Gebirgsseen oft plötzlich und unvermutet einfallenden Stürme sind auf dem Traunfee bisweilen von besonderer Tücke.

Etwas abseits vom Herzen des Salzkammergutes liegen im Hügelland, nahe der Stadt Salzburg, der Wallerfee und der Mattfee. Auf ersterem ist der Segelfport erst einige Jahre alt, was wohl mit der einsamen Lage des Sees zusammenhängt. Wer einmal ganz ausruhen und nichts von der Welt wissen will, der



kann das an den stillen Ufern des Wallerfees tun. Hier wird nur auf kleinen Jollen gefegelt. Mehr Leben gibt es auf dem Mattfee, der in zwei getrennte Becken, den Obertrummer- und den Niedertrummerfee, geteilt ist; sie sind durch einen schmalen Kanal verbunden; letzterer ist der eigentliche Mattfee. Das Wahrzeichen des Ortes ist der Wartstein, ein gewaltiger Felskogel. Auch hier wird nur mit Jollen gefegelt; besonders die Einheitszehner erfreuen sich großer Beliebtheit.

Bevor wir das Salzkammergut verlassen, seien noch einige Bergseen genannt, auf denen nicht gefegelt wird, weil sie zu klein oder allzuehr von den Bergen ein-

geschlossen sind. So vor allem der düftere Hallstättersee mit dem aus der Römerzeit stammenden reizenden Ort Hallstatt, dann der Grundlsee, wo übrigens gelegentlich auch gefegelt wird, ferner die Gosauseen und viele andere, die für Touristen und Maler mehr Interesse haben als für Segler.

Wenn wir nun zu den Kärntner Seen gelangen wollen, können wir entweder mit der Tauernbahn fahren, die in vielen Windungen im Gasteinertal bis zu 1300 m steigt und dann durch den 8 km langen Tauerntunnel an die Südseite des Alpenhauptkammes gelangt; oder wir fahren mit dem Wagen über die großartige Glocknerstraße, die auf 2500 m im Hochtortunnel ihren höchsten Punkt erreicht und dann über Heiligenblut und durch das Mölltal zu den Kärntner Seen führt. Man kann aber auch von Radstadt aus über den „Hohen Tauern“ (1738 Meter) und den Katschberg (1641 Meter), der wegen seiner Steilheit eine harte Prüfung für Motor und Fahrer ist, das Ziel erreichen.

Die wichtigsten Kärntner Seen sind der Wörthersee, Ossiachersee, Millstättersee und der Weißensee. Segelsport von Bedeutung hat sich nur auf dem Wörthersee entwickelt. Am Ostende des langgestreckten Sees liegt Klagenfurt, die Hauptstadt Kärntens; von größeren Orten am See sind Krumpendorf, Pörtlach und Velden zu nennen und am Südufer der kleine Ort Dellach, der Sitz des Yacht-Clubs von Deutschland, Zweigabteilung Wörthersee. Das Wasser des Sees wird im Sommer sehr warm; er ist daher sehr beliebt zum Baden. Aber auch für die Segler hat er etwas Besonderes: das „schöne Wetter“. (Es soll dort nämlich fast nie regnen.) Bei schönem Wetter hat der See eine gleichmäßige, leichte Ostbrise, aber auch der Schlechtwetterwind, der Westwind, ist sehr ausgeglichen; nur der über die Karawanken einfallende Südwind hat Fallböen. Dem Wörthersee kommen für die Entwicklung des Segelsportes in der Ostmark große Verdienste zu. In der Nachkriegszeit ist hier besonders die 22er Rennklasse gepflegt worden, außerdem sind die 20er, einige 35er, Sechser und Starboote vertreten. Im Winter friert der Wörthersee in der östlichen Hälfte regelmäßig zu, im Westen nicht jedes Jahr; ein Eissegelsport hat sich aber in nennenswertem Umfang wegen Windmangels und wegen des Schnees nicht entwickeln können.

Die dritte Gruppe von ostmärkischen Segelrevieren wird von der Alten Donau bei Wien und dem Neufiedlersee gebildet. Diesen beiden Gewässern kommt vor allem historische Bedeutung zu, denn der Segelsport in der österreichischen Monarchie hat von hier seinen Ausgang genommen mit der Gründung des Union-Yacht-Clubs im Jahre 1886, der sich dann in der Form von Zweigvereinen über ganz Oesterreich verbreitet hat.

Die Alte Donau, ein toter Arm des Donaustromes innerhalb des Wiener Stadtgebietes, ist nur für kleine Jollen, 10er und 15er geeignet; zu besonderer Entwicklung kam hier ferner die 5-qm-Canoe-Klasse. Die Bedeutung der Alten Donau als Segelwasser liegt nicht so sehr auf sportlichem Gebiete, als darin, daß hier dem Großstadtmenschen Gelegenheit geboten wird, auch wenn er nur wenig Zeit frei hat, wieder einmal in ein Boot zu steigen und zu segeln.

Der Neufiedlersee ist ein Rest des Pontischen Meeres aus der Tertiärzeit; er ist ein Blindsee mit salzigem Wasser, 47 km lang und 12 km breit, hat eine gleichmäßige Tiefe von nur 75 cm! Er weist in einer Zeitspanne von etwa 30 Jahren Schwankungen der Tiefe zwischen 1 m und 25 cm auf, so daß es Jahre gibt, in denen man gar nicht segeln kann. Er liegt 45 km östlich von Wien, ganz in der Ebene, mit dem Südende reicht er über die Reichsgrenze nach Ungarn. Seine Ufer sind von einem breiten Schilfgürtel umgeben, der eine ganz besondere, eigenartige Vogelwelt beherbergt, unter anderen Silberreiher, Löffler und dergl. Das Segeln auf diesem „Meer der Wiener“ kann wegen der geringen Tiefe nur mit Jollen betrieben werden, es hat aber wegen des landschaftlichen Charakters, der merkwürdigen Luftspiegelungen und anderer Erscheinungen Reize, die den Seglern der Alpenseen ganz fremd sind. Uebrigens ist das Segeln, obwohl man mitten im See aussteigen kann und höchstens bis zu den Hüften im Wasser steht,

bei stürmisches Wetter nicht ungefährlich; ein gekentertes Boot bohrt sich leicht mit feiner Bordwand in den schlammigen Grund und ist dann nicht leicht flott zu kriegen. Vom Ufer wird man wegen der Schilfwand und des meist diesigen Wetters nicht gesehen, schwimmen ist wegen der geringen Tiefe nicht möglich, das Gehen zu Fuß bei den kurzen und doch hohen Wellen aber so anstrengend, daß man nicht weit kommt. Bei schönem Wetter jedoch und in den Jahren des höheren Wasserstandes ist der Neufiedlersee mit seinen phantastischen Wolkenstimmungen und den prachtvollen Sonnenuntergängen ein herrliches Segelrevier.

Kieler Woche 1939 ausgeschrieben

Für die Kieler Woche 1939, die in der Zeit vom 17. bis 24. Juni stattfindet, sind jetzt von den veranstaltenden Vereinen des Deutschen Seglerverbandes die Ausschreibungen verfaßt worden.

Außer den drei größten Segelvereinen, dem Yacht-Club von Deutschland, Marine-Regattaverein und Norddeutscher Regattaverein, zeichnen noch die vier wichtigsten Berliner Vereine, Potsdamer Y.-C., Verein Seglerhaus am Wannsee, Y.-C. Müggelsee und Berliner Y.-C., sowie der Hamburger und Eckernförder S.-C. als Veranstalter.

Wieder sind die großen Preise der internationalen Klasse wie auch der wichtigsten nationalen deutschen Jachtklassen ausgeschrieben, die zum Teil eine jahrzehntelange Tradition aufweisen. Eine Reihe von veralteten Klassen, die in den letzten Jahren keine Meldezahl erreichten, ist diesmal nicht mehr aufgeführt. Insgesamt sind Preise für 25 verschiedene Klassen ausgeschrieben; davon sind neun internationale Klassen, nämlich die 6-, 8-, 10- und 12-m-R.-Klasse, Starklasse, 30-qm-Schärenkreuzer, Dracheklasse und große Ausgleicher, außerdem von den Jollenklassen die Olympiajolle und die 12-qm-Scharpies. Bei den deutschen Klassen überwiegen die bekannten Seefahrtskreuzer und Einheitsklassen.

Die diesjährige Plakette der Kieler Woche



Seit dem denkwürdigen Jahre 1934, das zum ersten Male wieder eine Beteiligung der Kieler Woche aufwies, die der größten deutschen internationalen Segelveranstaltung entspricht, werden alljährlich zur Kieler Woche Plaketten für die aktiven Teilnehmer herausgegeben, die sich stets wachsender Beliebtheit erfreuen. In vielen Wohnungen haben wir diese Plaketten schon in Eichenholz eingelassen oder je nach Geschmack angeordnet als wirklichen Schmuck gesehen. Im Vorjahr war eines der ältesten Siegel der Segelsportstadt Kiel das Motiv der Plakette 1938. Ein altertümliches Segelboot war darauf abgebildet, das, von einem Steueremann

geführt, nach einem Stern zu navigieren scheint, der, so möchten wir hoffen, für Kiel immer ein glücklicher Stern sein soll.

Das Motiv des Jahres 1939 ist eine alte Kogge, und zwar ist es das „Wappen von Hamburg“, das einst eines der berühmtesten Hamburger Schiffe unter dem Kapitän Karpfanger war. Es hat auch eine symbolische Bedeutung, denn der größte Hamburgische Segelverein, der NRV., kann in diesem Jahre auf eine 70jährige Sporttradition zurückblicken und ist immer einer der Hauptveranstalter der „Kieler Woche“ gewesen. Die im Original in Emaille: Schwarz, Weiß, Rot und Silber gearbeiteten Plaketten werden entworfen und ausgeführt von dem Kieler Goldschmied M. Hansen, der auch als Schöpfer künstlerisch hochstehender Sportpreise einen Namen hat.

Schr.

Rückblick und Vorschau

Preisverteilung auf der »Bremen«

Die diesjährige Nordseewoche der Segler erhält durch die Preisverteilung auf dem Schnelldampfer „Bremen“ einen besonders festlichen Abschluß. Die Vergebung der zahlreichen Ehren- und Sonderpreise auf diese neue Weise wird bei allen Teilnehmern sicher große Freude und Zustimmung finden.

Jahresversammlung des Marine-Regattaverains

Vor einigen Wochen fand die Jahresversammlung des MRV. unter reger Beteiligung der Mitglieder statt. Der Jahresbericht, der vom Vereinsführer Vizeadmiral Götting erstattet wurde, enthielt wieder eine Reihe interessanter Zahlen und Angaben, die die Entwicklung des Vereins aus seinen ersten Anfängen im Jahre 1928 bis auf den heutigen Tag widerspiegeln. Mit fast 3500 Mitgliedern ist der MRV. wohl der größte Segelklub Deutschlands, wenn nicht der ganzen Welt. Noch eindrucksvoller ist die Zahl der Dienstsegelboote und Jachten, die unter dem Stander des MRV. segeln. Sie beträgt 718, darunter 241, die der Luftwaffe, und 36, die dem Heere gehören. Diese Zahlen beweisen aber auch, daß der Gedanke, die segelsportlichen Belange aller drei Wehrmachtsteile in einem Verein zusammenzufassen, der richtige gewesen ist.

Die Termine der Nordseewoche 1939

Von besonderer Bedeutung für die diesjährige Gestaltung der Nordseewoche, dem großen Treffen der deutschen und ausländischen Segler, war das Ausscheiden der Insel Helgoland aus dem Programm. Aber die Segler wußten sich zu helfen und setzten Bremerhaven als Basis für die Nordseewoche 1939 ein, so daß auch die Burnham-Regatten die Unterweserstadt als Ziel haben. Für die große Hamburger Flotte entfällt allerdings die Wettfahrt Cuxhaven—Helgoland und am vierten Tag die Rückfahrt, dafür steht nun nach der Zubringer-Wettfahrt Hamburg—Cuxhaven am Freitag vor Pfingsten am Pfingstionntag das Rennen Cuxhaven—Bremerhaven auf dem Programm, während für die kleineren Schiffe die Mittelgrund-Regatta gleichfalls am Pfingstionntag bestehen geblieben ist. Helgoland wird aber dennoch nicht ganz aus dem Kalender ausgeschaltet, am 30. Mai wird im Rahmen der Nordseewoche zur Fahrt Bremerhaven—Rund um Helgoland—Rote-Sand-Ziellinie gestartet.

Die einzelnen Regatten: 26. Mai: Zubringerwettfahrt Hamburg—Cuxhaven. 27. Mai: Zubringerwettfahrt Segefack—Bremen. 27. Mai: Zubringerwettfahrt Wilhelmshaven—Bremerhaven. 28. Mai: Cuxhaven—Mittelgrund—Cuxhaven. 28. Mai: Bremerhaven—Rotefand—Bremerhaven. 29. Mai: Bremerhaven—Hoheweg-Leuchtturm—Bremerhaven. 29. Mai: Bremerhaven—Brake. 29. Mai: Bremen—Vegefack. 30. Mai: Bremerhaven—Rund um Helgoland—Rote-Sand-Ziellinie. 1. Juni: Bremerhaven—Wilhelmshaven.

Der Start der Schiffe zur Hochsee-Regatta Harwich—Bremerhaven erfolgt am 26. Mai vor Harwich. Diesem Rennen geht die Fahrt Bremerhaven—Harwich am 20. Mai voraus; Ziel ist das Sunk-Feuerschiff an der Themse. Diese beiden Rennen, die übrigens zum fünftenmal stattfinden, werden nach der RORC.-Formel gefegelt, die auch inzwischen Frankreich und Belgien angenommen haben.

Gausegeltagung in Hamburg

Die Gausegeltagung der Nordmark, die am Wochenende im Hamburger „Patriotischen Gebäude“ stattfand, erfreute sich eines recht guten Besuches. Gaufachwart Fischer berichtete ausführlich über den norddeutschen Segelsport und auch der Vortrag des Starboot-Weltmeisters v. Hütfchler über seine Erfahrungen in Amerika fand große Anteilnahme.

Die Kreuzer-Abteilung Gau Nordmark des Deutschen Segler-Verbandes nahm anschließend ihre Hauptversammlung vor. Peterfen, Hamburg, gab einen aufschlußreichen Jahresbericht. Peterfen verkündete ferner die Termine der See-Regatten. Eine große deutsche Ostsee-Regatta ist erst wieder für 1940 bekannt, und zwar von der westlichen Ostsee nach Helsinki, eine zweite von der westlichen Ostsee nach Danzig und schließlich eine dritte von Danzig nach Helsinki zur Olympia.

Beim Fahrtenwettbewerb des DSV. 1939 wurden vom YCvD. folgende Mitglieder ausgezeichnet:

Die „Silberne“ Plakette erhalten: „Gudrun III“ (Ahrens, YCvD. Kiel); „Nordmark“ (YCvD. Kiel, YCvD. Kiel); „Pinguin“ (Jasperfen, YCvD. Kiel).

Die „Bronzene“ Plakette erhalten: „Ingorata IV“ (Colsmann, YCvD. Kiel); „Lis II“ (Grien, YCvD. Kiel); „Lotte“ (Diemer, YCvD. Bodenfee); „Skagerrak“ (YCvD., Landesverw. d. „Napola“); „Zukunft“ (YCvD., Jug.-Abt., YCvD. Kiel).

Käpp'n Schlimbach segelt nach Westindien

Neuer Trip des Einhand-Ozeanbezwingers

Der unverwüftliche Käpp'n Ludwig Schlimbach, dessen große Einhand-Segelfahrt über den Ozean noch in bester Erinnerung ist, trägt sich bereits trotz seines hohen Alters mit einem neuen Plan. Kapitän Schlimbach hat schon einen neuen „Störtebeker V“ in Auftrag gegeben, mit dem er in diesem Jahre wieder als Einhandsegler nach Westindien gondeln will. Ende April soll der Start zu dieser großen Fahrt erfolgen.

Kapitän Schlimbach hat Westindien als Ziel gewählt, weil er hier vor langen Jahren die damals abgerissenen Verbindungen der deutschen Schifffahrt wieder aufgenommen hat und über 10 Jahre als Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie tätig gewesen ist. Er hofft, hier noch viele alte Bekannte wiederzutreffen. Wir wünschen dem 63jährigen unternehmungslustigen Segler schon jetzt „Maft- und Schotbruch“.

Segelkurse in der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg

Die Organisation KdF. ermöglicht es vielen, dem Segelsport sonst vielleicht stets ferngebliebenen Volksgenossen, segeln zu lernen und dabei die Schönheit der See kennenzulernen.

Auf den einzelnen Schulen der Hanseatischen Yachtschule hat der Betrieb bereits eingesetzt. So werden seit Anfang April von Glücksburg aus 8- bis 14tägige Ausbildungsfahrten unternommen. Die bekannten Ausbildungsjachten sind immer die ersten und die letzten auf dem Wasser.

Gehnsucht

Winter vorbei
Und es lacht uns der Mai
Wieder nach langer erschlaffender Nacht.
Gehnsucht uns zieht;
Darum auf! eh' entflieht
Uns das Glück auf der schimmernden Nacht.

Von Ost weht der Wind
Und wir segeln geschwind
Trotz nach der See, wo mit lachendem Mut
Die Woge sich bäumt
Und brechend zerschäumt
In der blauen, der grünblauen Flut.

B o r t

Allelei vom skandinavischen Segelsport

Rund um Gotland - Schweden rüstet zur Verteidigung

Die Erfolge der beiden letzten großen Ostseewettfahrten, des „Gotland-Rennens 1937“ und der „Deutschen Ostseeregatta 1938“ haben die Segler des Nordens in ganz besonderem Maße für das kommende Gotland-Rennen 1939 wachgerüttelt. Die angekündigte starke deutsche Beteiligung, die mit Sicherheit zu erwartende Teilnahme finnischer, norwegischer, englischer und amerikanischer, wahrscheinlich wohl auch holländischer Hochseefegler erfordern eine starke schwedische „Verteidigung“ in ihrem eigenen Rennen. Kein Wunder, daß man von zahlreichen interessanten Neubauten aus Schweden auf diesem Gebiet hört. Man erwartet eine Beteiligung von etwa 25 schwedischen Langfahrtsjachten.

Von dem Neubau der Königlich Schwedischen Segelgesellschaft in Stockholm haben wir bereits berichtet. Es ist der als Auslofungsboot 1939 gedachte 50-qm-Seefahrtskreuzer von Salander. Zu ihm hat sich nun noch ein Schwester Schiff gefellt, das ebenfalls bereits halbfertig auf der Valdemarsviks Werft steht.

Bertil Bothén hat zusammen mit Herlin die Zeichnungen für einen 150-qm-Seekreuzer angefertigt. Dieser wird auf der Sverrewerft in Gothenburg für Ingenieur Bengt Ingeström von der KSSS. gebaut und soll in feinen Maßen etwas an die bekannten „Havföörnen II“ von Sven Salén erinnern. Ein etwas kleinerer Seekreuzer entsteht ebenfalls in Gothenburg, und zwar nach Rissen von Iverfen für den früheren Vorsitzenden des SS. Aeolus, Hj. Edwards.

Und schließlich wartet Knud H. Reimers mit einem großen Neubauftrag auf. Nicht weniger als fünf Seekreuzer werden zur Zeit nach seinen Angaben auf verschiedenen schwedischen Jachtwerften erbaut. Es sind durchschnittlich Boote mit folgenden Abmessungen: Länge 13,7 m, Breite 2,7 m, Wasserl. Länge 9,10 m, Segelfläche ca. 54 qm. Eines dieser Boote baut Reimers für eigene Rechnung.

Alles in allem also eine stattliche Neubaureihe, die zusammen mit den zahlreichen gelungenen Booten aus den beiden letzten Jahren Schweden auch auf diesem Gebiet nunmehr in die vorderste Reihe der Segelsportländer stellt. So verspricht das diesjährige Rennen „Rund um Gotland“ ein erstklassiges seglerisches Ereignis in der Ostsee zu werden. Wie steht es nun mit Rennformel?

Gothenburgs neuer Hafen wird Wirklichkeit!

Jeder Schwedenfahrer kennt wohl Gothenburgs schönen Segelhafen in Langedrag, der von der GKSS. unterhalten wird und schon viele Auslandsgäste zu großen Regatten beherbergt hat. Mit seinen gut 300 Liegeplätzen reicht er jedoch schon seit Jahren im segelfreudigen Schweden nicht mehr aus. Wohl über 800 Jachten liegen heute flussaufwärts bis nach Gothenburg hinein vertäut und haben somit zum größten Teil einen weiten Anmarschweg zum eigentlichen Segelrevier zwischen den Schären vor Langedrag. Könnten sie alle in Langedrag liegen, so hätten die Bootseigner nur eine halbe Stunde Bahnfahrt von der Stadt hinaus und wären dann mit ihrem Boot gleich im rechten Revier. Jetzt endlich sind die Gothenburger Segler mit ihren Vorstellungen bei den staatlichen und städtischen Behörden durchgedrungen. Langedrag erhält einen zweiten großen Hafen. Er wird in unmittelbarer Nähe des jetzigen GKSS.-Hafens liegen, von drei Seiten durch Schären in natürlicher Weise geschützt. Die vierte Seite wird durch einen großen Wellenbrecher soweit geschlossen, daß an beiden Seiten genügend breite Einfahrten bestehen bleiben. Der Hafen selber wird durch fünf lange Molen gebildet werden und daher im Gegensatz zum GKSS.-Hafen keine Bojenplätze kennen. Allerdings, in den ersten Jahren des Baues wird man nach Fertigstellung des großen Wellenbrechers noch mit Bojenplätzen sich behelfen müssen, bis dann nach und nach die einzelnen Molen entstanden sind. Die end-

gültige Fertigstellung des Gesamthafens ist für 1942 vorgesehen. Man rechnet dann mit etwa 640 Liegeplätzen. Die durchschnittliche Tiefe des Hafens ist auf 3,50 bis 4,40 Meter vorgesehen. Man rechnet mit etwa 740 000 Kronen Baukosten, die zu 90 v. H. von der Königlichen Wege- und Wasserbaubehörde und zu 10 v. H. von der Stadt Gothenburg getragen werden. Wahrhaft ein bedeutenswertes Werk für den Segelsport!

Nordisches Sportlexikon

Die Namen „Brockhaus“ und „der große und kleine Meyer“ sind für uns Begriffe, die heute sicherlich ganz unbestritten zum festen Bestand unseres Geisteslebens gehören. Manchmal verlacht, häufig mit Spottworten wie „Lexikonweisheit“ abgetan, sind sie heute uns allen ein unentbehrliches Hilfsmittel, ja, sagen wir es getroft, ein beachtliches Bildungsmittel geworden. Aber geärgert haben wir uns doch manchmal, und zwar sehr häufig dann, wenn es sich um ganz moderne Dinge handelte, und sehr, sehr viele Male, wenn es sich um Sportdinge drehte. Ja, wir Segler können vielleicht dabei ein besonderes Liedchen singen. Kurz und gut, wir wünschten uns manchesmal entweder eine bessere Redaktion unserer großen Lexika auf diesem Gebiete oder ein wirklich gutes Speziallexikon. Wir haben darum feinerzeit das ausgezeichnete Werk „Vom Bug zum Heck“ so sehr begrüßt. Nun ist in Stockholm im Nordisk Familjebok-Verlag ein Werk im Entstehen, das uns in diesem Zusammenhang nicht minder interessiert. Es ist ein großes Sportlexikon, das sich zur Aufgabe gemacht hat, alle Sportarten in wirklich fachmännischer Weise literarisch auszuschöpfen. Und mit besonderer Genugtuung stellen wir hierbei fest, daß schon im ersten Band des umfangreichen Gesamtwerkes auch die Segelei in beachtenswerter Weise bedacht worden ist, so daß hier wohl das erste Mal in umfassender Weise die Geschichte, Organisation und die technischen Grundlagen des Segelsports der ganzen Welt in der üblichen Form der Lexika gewürdigt worden sind.

Das Gesamtwerk ist im übrigen auf einen Umfang von 6 Bänden zu je etwa 600 Seiten Text und je 1000 größeren und kleineren Abbildungen berechnet. Jeder Band kostet gut gebunden 24 Kronen. Das Ansehen allen Sportes in den nordischen Ländern macht es verständlich, wieso gerade dort zuerst eine so eingehende Arbeit über den Sport zustande gekommen ist. Sollte dies nicht auch in Deutschland möglich sein?

Der »Kampf der Konstrukteure des Nordens« zieht weitere Kreise

Auch Finnland soll sich nun an dem ausgeschriebenen Kampf der Konstrukteure in der internationalen 5-m-R.-Klasse beteiligen. Denn auch dort sind nicht weniger als fünf verschiedene Jachtbauer und Konstrukteure am Aufbau der starken finnischen 5-m-R.-Bootsflotte beteiligt. So wären es denn nun 19 verschiedene Konstrukteure, die aus diesen beiden nordischen Ländern in der „Fünfer“-Klasse ihr Bestes hergegeben haben. — Inzwischen ist auch ein großer Preis von der „Nordisk Yachtaflurans“ gestiftet worden, der dann bei der Sandhamnswoche 1939 ausgelegt werden soll.

Auswahlregatten der »Sechser« im Norden

Dänemark wird sich voraussichtlich an den großen internationalen Kämpfen der 6-m-R.-Klasse in diesem Sommer beteiligen. Bekanntlich hat sich vor einiger Zeit ein Konfortium von über 20 Seglern gebildet, das bei Baron von Wedell-Wedellsborg einen Neubau in Auftrag gegeben hat. Dieser wird sich nun zusammen mit den aus früheren Jahren vorhandenen dänischen Booten zur Auswahl für den dänischen Vertreter zu den Eintonner- und Goldpokal-Regatten stellen müssen. Diese Wettfahrten finden voraussichtlich Ende Mai statt. In Schweden hat man sich in traditioneller Weise wieder in die Aufgaben geteilt.

Die Gothenburger veranstalten ebenfalls Ende Mai die Auswahlkämpfe für den näher gelegenen Eintonnerpokal (Hankö), die Stockholmer die für den Goldpokal. Diese Wettfahrten können angesichts des späteren Termins der Goldpokalregatten bis zum 15. Juni aufgehoben werden.

Finnische Jugendsegelwoche

Aus dem reichen Programm der finnischen Jugendsegler, das von allen finnischen Segelvereinen kürzlich gemeinsam aufgestellt worden ist, erscheint eine seit einigen Jahren bestehende Einrichtung des Nyländska Jaktklubben besonders bemerkenswert. Mitte Juli, also in der großen Ferienzeit, versammelt sich der Nachwuchs des NJK. auf der Insel Kajholmen im öffentlichen Schärengarten von Helfinki zu einem richtigen Segel-Trainingslager. Dort hat der NJK. ein einfaches Blockhaus und eine Starteinrichtung. Die Jungens leben dort für eine Woche frisch-fröhlich zusammen und verbringen mit vielen Uebungsregatten und anderem Sport ein paar gefunde Tage.

Die »Baltic Rule 1939« ist da

Dies ist nämlich nunmehr die nach langen Ueberlegungen erarbeitete Rennformel für das Gotland-Rennen 1939. Die KSSS. hatte vor längerer Zeit einen besonderen Ausschuss eingesetzt, der eine solche Regel aufstellen sollte. Vorsitzender des Ausschusses war Professor Sten Velandar, der in enger Zusammenarbeit mit dem Svenska Kryslarklubben nunmehr die Vorbereitungen abgeschlossen hat.

Ueber die Formel als solche, die in diesen Tagen gedruckt und versandt worden ist, soll in anderem Zusammenhang berichtet werden. Hier sei jedoch einiges aus dem Vorwort gebracht, das die leitenden Gesichtspunkte zusammenfaßt:

„Die Formel will das Regattafegeln zwischen Seekreuzern (Langfahrtjachten) auf Seebahnen, vor allem in der Ostsee, ermöglichen. Gute Seekreuzer und Langfahrtjachten müssen seetüchtig sein und Sicherheit und Bequemlichkeit für die Besatzung gewährleisten, so daß sie Wochen und Monate an Bord leben kann. Um dies zu erreichen, ist zu fordern: Breite, Freibord und Displacement in angemessener Größe im Verhältnis zur Länge, so daß sich genügend Platz zum Schlafen, Essen und Wohnen an Bord und zur Unterbringung der notwendigen Ausrüstung ergibt; ausreichende Kiellänge und Freibord mitlamt angemessener Segelfläche im Verhältnis zum Displacement, so daß das Segeln selbst in grober See und bei hartem Wind nicht unnötig erschwert wird, sondern gute Möglichkeiten für eine ruhige und sichere Navigation vorhanden sind; angemessener Ballastprozent, so daß Bootskörper und Takelage kräftige Dimensionen erhalten können, und im Displacementsgewicht eine umfassende und bequeme Einrichtung nebst reichhaltigem Inventar und Reserveteilen untergebracht werden kann

Die Formel soll jedoch keine formellen Verbote enthalten, sondern jedes Boot soll danach vermessen werden können und eine Vermessungszahl erhalten, die jedoch für extreme Boote so hoch werden soll, daß sich Uebertreibungen nicht lohnen. In Wettfahrten nach der vorgeschlagenen Formel können demnach R.-Boote, Schärenkreuzer und ganz extreme Rennboote teilnehmen, wenn sie es wollen, aber die Formel ist so aufgebaut, daß sie die für das Seefegeln geeigneten Boote im Vergleich zu den nur auf Geschwindigkeit gebauten begünstigt. Extreme Rennboote haben daher kaum irgendwelche Ausichten bei Wettfahrten unter Anwendung dieser Formel.

Da die Formel erreichen soll, gute Seekreuzer und Langfahrtjachten zu schaffen, ist es nicht möglich, diese ebenso einfach zu gestalten wie die Formeln für Renn- und Einheitsboote. In einer Seekreuzer-Formel gibt es wesentlich zahlreichere Maßverhältnisse und Dimensionen, die zu beachten sind und demnach in die Formel aufgenommen werden müssen.“

Und die Auswahlmethode?

Die Mehrzahl der nordischen Länder hat bislang zumeist das einfache Siegssystem angewandt. Derjenige wurde also ausgewählt, der aus einer bestimmten Anzahl Wettfahrten die meisten einwandfreien Siege erstritt. Norwegen hatte schon früher hiervon abweichende Versuche unternommen. Im vergangenen Jahre war man nun zu einer ganz neuen Methode übergegangen. Da auch wir demnächst wieder vor die gleiche Aufgabe gestellt sind, mag es interessant sein, noch einmal ins Gedächtnis zurückzurufen, was die Norweger seinerzeit selber über den Ausgang ihres vorjährigen Versuches berichtet haben. Es stellten sich seinerzeit sechs Boote dem Ausschluß zur Auswahl. Es wurden insgesamt zehn Wettfahrten gefegelt, und zwar starteten jeweils nur immer zwei Boote gleichzeitig, das nächste Paar wurde immer ein paar Minuten später gefartet. Die einzelnen Paare für jede der zehn Wettfahrten wurden jedesmal durchs Los bestimmt. Die Bahnen waren zumeist nur kurz, so daß an jedem Tag mindestens zwei, zum Teil drei Regatten durchgeführt werden konnten.

Im ganzen waren die Norweger mit dem Ausgang ihres Experimentes zufrieden. Die Schiedsrichter hatten unzählige Möglichkeiten, die Boote und Mannschaften in allen möglichen Situationen zu beobachten. Die Nachteile bestanden jedoch darin, daß auf diese Weise einseitig das regattatechnische Können des Steuermanns zum Tragen kam. Bei der verhältnismäßig großen Gleichheit der Boote entwickelten sich stets lange und heftige Zweikämpfe, deren Ausgang allerdings zumeist schon durch die Ausgangsstellung der beiden Boote zueinander im Start bestimmt war. Die Güte des Bootes zu beobachten, war dadurch wesentlich erschwert für die Schiedsrichter. Und vor allem war es nicht möglich, das, wenn man so sagen darf, „strategische“ Können der Mannschaften zu beurteilen, also das Gesamtverhalten der Mannschaften in einem großen Feld, das ja ganz andere Bedingungen als der Zweikampf stellt. Mit Recht hat man daher aus den Erfahrungen dieser Regatten in norwegischen Seglerkreisen die Forderung aufgestellt, das System so abzuändern, daß man neben einer ganzen Reihe von solchen „Paar-Regatten“ auch mehrere offene „Feld-Regatten“ ansetzt.

Wir glauben unsererseits, zumindestens für die Olympiiauswahl, diese Methode in ihrer Gründlichkeit und in ihrem Streben nach objektiver Auswahl auch für uns als brauchbar anerkennen zu können. Jedoch wäre noch eine zusätzliche Abänderung nötig, oder richtiger eine Erweiterung, indem man schließlich noch reine „Geschwindigkeits-Wettfahrten“ anschließt oder richtiger noch vorausgehen läßt. Das heißt also, daß man vorschreibt, die Boote nebeneinander ohne Kampf eine Strecke absegeln zu lassen.

Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot

mit Beispielen von Strandhauptmann Biefel, Kiel

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

Schluß

Zum Schluß zwei Beispiele aus den Akten des hiesigen Strandamtes.

1. Bergung:

Im Juli 1931 wurde von einem finnischen Kapitän dem Strandamt gemeldet, daß er mit seinem Schiff auf See an der schwedischen Küste eine Segeljacht mit Inventar und Papieren geborgen habe. Mast und Segel waren nicht vorhanden, wahrscheinlich vom Sturm zerfchlagen und von der Besatzung gekappt, die Jacht wurde in Kiel dem Strandamt übergeben.

Durch Pressenotiz wurde der Eigentümer ermittelt. Die Jacht gehörte einem Segelklub, der dieselbe an vier seiner Mitglieder überlassen hatte, die bei einem Sturm in der Ostsee ertrunken waren.

Von dem Vertreter der finnischen Reederei, einem Schiffsmakler, wurde Bergelohn beansprucht. Dieser Anspruch wurde später zurückgezogen und nur eine Vergütung in Höhe von 300 RM. für die Anbordnahme, den Transport und das Anlandsetzen verlangt.

Der Eigentümer der Jacht hatte die Angelegenheit betr. Zahlung der Vergütung seiner Versicherung übergeben. Diese schätzte den Wert der Jacht auf 1000 RM. und bot der Reederei eine Vergütung von 10 Prozent = 100 RM.

Die Reederei war damit nicht einverstanden und verlangte 250 RM., während die Versicherung ihren Betrag auf 150 RM. erhöhte. Da keine Einigung zu erzielen war, wurde die Vergütung für die Bergung der Jacht von dem Strandamt in Anbetracht der dargelegten Verhältnisse seitens der Reederei auf 250 RM. festgesetzt. Dieser Betrag wurde dann ohne Einspruch seitens der Versicherung bezahlt.

Die Jacht wurde dem Eigentümer nach Zahlung dieses Betrages vom Strandamt ausgehändigt.

2. Hilfslohn:

Im August 1934 hatte ein Jachtbesitzer an vier seiner Freunde seine Jacht zum Sportangeln verliehen.

In den Morgenstunden kam starker Wind und grobe See auf, wodurch die Ankerleine brach und die Jacht abtrieb. Die Besatzung setzte die Notflagge, in dem Glauben, daß ein Polizei- oder Marineboot der Jacht kostenlose Hilfe leisten würde. Da jedoch keines dieser Boote in Sicht kam, trieb die Jacht bei der Kolberger Heide auf Strand.

Drei der Insassen konnten das Land erreichen, um Hilfe zu holen. Der vierte Insasse blieb an Bord, da für die Jacht keine Gefahr mehr vorlag (sie war durch die See bis auf $\frac{1}{2}$ m Wassertiefe auf Land gesetzt), legte sich dieser in die Kajüte zum Schlafen. Auf telefonischen Anruf der von Bord gegangenen Personen erschien ein Motorboot und machte die Jacht frei und schleppte sie in den Hafen ein.

Unterwegs entdeckten die Fischer den vierten Mann in der Kajüte schlafend. Die Fischer beantragten einen Bergelohn von 200 RM.

Da eine gütliche Einigung nicht erzielt werden konnte, wurde diese Angelegenheit dem Strandamt überwiesen. Das Strandamt hat wie nachstehend entschieden: Dem Antrage des Bergers auf Bergelohn kann nicht entsprochen werden, da nach § 481 des HGB. die Jacht nicht verlassen, also sich noch in Verfügung der Besatzung befand.

Die Tätigkeit des Bergers bestand somit nach § 740 des HGB. in Hilfeleistung. Der Hilfslohn ist nach § 745 des HGB. festzusetzen unter Berücksichtigung des von der die Hilfe leistenden Schiffe und seiner Besatzung aufgewendeten Mühe und Arbeit sowie der Gefahr, welcher beide bei ihrer Tätigkeit ausgesetzt waren, ohne Rücksicht auf den Wert des Fahrzeuges, dem die Hilfe geleistet wurde.

Für die etwa 2 $\frac{1}{2}$ stündige Hilfeleistung — einschließlich Hin- und Rückfahrt — wird daher gemäß § 38 Abs. 1 der Strandungsordnung für das Deutsche Reich vom 17. 5. 1874 ein unter Berücksichtigung aller Umstände, der als angemessen erscheinende Hilfslohn von 100 RM. festgesetzt.

Gegen diesen Entscheid kann von den Parteien nach § 39 der Strandungsordnung vom 17. 5. 74 Berufung binnen einer Ausschlussfrist von 14 Tagen vom Tage der Zustellung dieses Bescheides ab gerechnet, bei den für den Ort des Strandamtes zuständigen Gerichten eingelegt werden.

Die Parteien haben den Entscheid des Strandamtes anerkannt und sich auf 100 RM. geeinigt.

Mit diesen Beispielen wollen wir unsere Ausführungen schließen, jedoch nicht ohne des alten Seemannspruches zu gedenken, der das vorstehende Thema humorvoll beleuchtet: „Bergelohn ist Gottesgeschenk!“

Liste der navigatorischen und seemännischen Ausrüstung für Langstreckenfahrt

Unter teilweiser Anlehnung an die von der Seerberufsgenossenschaft, Hamburg 8, Zippelhaus 5, Seehaus, Schiffsficherheitsabteilung, herausgegebenen Unfallverhütungsvorschriften für die in der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt verkehrenden Segelschiffe, Ausgabe 1925 mit drei Nachträgen, wird nachstehend erstmalig eine Zusammenstellung derjenigen Ausrüstungsgegenstände veröffentlicht, welche auf Langstreckenfahrt für navigatorische und seemännische Zwecke unerlässlich bzw. zweckmäßig sind. Wenngleich für kleinere Yachten manches hiervon möglicherweise entbehrt werden kann, so soll diese Liste eine Gedächtnisstütze bieten, um bei Vorbereitung einer Langfahrt rechtzeitig und lückenlos die Beschaffung aller notwendigen Geräte vorbereiten zu können.

Teil I: Navigatorische Ausrüstung

K o m p a ß , kompensiert, mit Deviationstabelle, Nachtbeleuchtung, Spiritus bzw. destilliertes Wasser mit kleinem Einfülltrichter. Peilauflatz (Dioptr) evtl. Sextant oder Oktant. Berichtigte Seekarten. Ueberichts- und Spezialkarten. Segelhandbücher der Marineleitung, evtl. Gezeitentafeln. Hafenpläne der Nord- und Ostsee, von Le Bret, herausgegeben vom Hochseesportverband „Hanfa“. Seestraßenordnung, Seewasserstraßenordnung, Kanalordnung, Zollvorschriften. Kursdreiecke, Parallellineal, Zirkel, weicher Bleistift, Radiergummi. Signalbuch, Logbuch des DSV., Blaue Zollsonderflagge, Seiten-, Heck- und Ankerlampen. Heckflagge, Signalfolge. Radioempfänger, Barometer, Borduhr. Nachrichtenblatt für Seefahrer.

Teil II: Seemännisch

a) u n b e d i n g t a n B o r d : Zeißglas 6×30 oder 8×40, Log, Lot, Festmacherleinen, Springleinen, Stoppuhr, lange Wurfleine, Schlepptroße, Dweidel, Schrubber, Bootshaken, Tran, Kappbeil, Pütz, Nebelhorn, Glocke, Ankerball, See- und Wurfanker mit Kette und Boje, Treibanker, Fender, Rettungsring, Schwimmwesten, Oelzeug, Gummistiefel, Blaufeuer, Kanonenschüsse, Sternsignalpistole, Taschenlampe, Reservebatterie, Werkzeug, Reserveleinen, Verzeichnis der Havariekommissare der Wasserfportversicherung. Verbandkasten.

b) Z u r E r l e i c h t e r u n g z w e c k m ä ß i g : Sturmfock, Tryffel, Sonnenfegel, Segelhandschuh, Segelgarn, Segelnadeln, Segelflickklappen, Lukenbezüge zum Verschalten, Reservehäkel, Reservefegellatten, Farben, Lack, Pinsel, Terpentin, Brenneradeln.

A u s w e i ß e : Standerfchein, Reifepaß, Lampenatzt wenn vorhanden, Inventarverzeichnis, Proviantverzeichnis, Seedurchgangsbefcheinigung.

Vorstehende Zusammenstellung ist als Ergänzung der bereits veröffentlichten Durchschnitts-Propiantliste gedacht. Sie erhebt nicht unbedingt Anspruch auf Vollständigkeit, sondern ist ebenfalls variabel und wird in weiten Grenzen zu verschieben sein, je nach Ziel und Dauer der Fahrt.

T e d d y.

Wichtige Bekanntmachungen und Hinweise

Plan für die Starboot-Weltmeisterschaft 1939

1. Teilnahme an Trainingswettfahrten im Anschluß an die Kieler Woche: 30. 6. bis 8. 7. 1939.
2. Deutsche Meisterschaft in der Starkklasse.

3. Internationale Wettfahrten vor Helsingfors vom 23. bis 26. 7. 1939.
4. Weltmeisterschaft der Starboote: 20. bis 26. 8. 1939.
5. Europameisterschaft der Starboote in Livorno: 14. bis 18. 9. 1939.

Voraussetzung für die Teilnahme an den Vorbereitungen für die Segelolympiade 1940

- a) Verpflichtung, 1939 und 1940 für alle mit der Olympia-Segelei zusammenhängenden Unternehmungen zur Verfügung zu sein;
- b) Besatzung muß ständig die gleiche bleiben;
- c) Fahrzeuge müssen den internen Bestimmungen entsprechen.

Plan für die Olympia-Jollen 1939

1. Teilnahme an Trainingswettfahrten im Anschluß an die Kieler Woche 1939: 26. 6. bis 8. 7. 1939.
2. Deutsche Meisterschaft: 22. bis 26. 9.
Teilnehmer: Gau Schleswig-Holstein: 2 Segler.

Betr. Vereinsabkürzungen zur Kennzeichnung der Segelboote

Das Reichssportamt hat gemäß § 7 (2) der Anordnung des Reichssportführers über die Einrichtung von Schiffsverzeichnissen für die Wassertransportfahrzeuge und die Erteilung von Flaggenzeichen (Reichsministerialblatt Nr. 19 v. 7. Mai 1938) den Vereinen des D.S.V. die im nachstehenden Verzeichnis angegebenen Vereinsabkürzungen zugeteilt.

Da die Vereinsabkürzungen für Ruder-, Kanu- und Motorboots-Vereine noch nicht festgestellt sind, hat das Reichssportamt sich vorbehalten, anzuordnen, daß zur Unterscheidung gleichlautender Vereinsabkürzungen ein „S“ hinzugefügt werden muß, um die Feststellung der Vereinszugehörigkeit des Bootes durch die Wasserpolizei unter allen Umständen sicherzustellen. Gegebenenfalls wird eine solche Anordnung dem betreffenden Verein mitgeteilt werden.

Die aufgeführten Vereinsabkürzungen können jetzt auf den Booten der Vereine angebracht werden; sie sind in den Anträgen S auf Eintragung in das Schiffsverzeichnis so, wie den Vereinen zugeteilt, anzugeben. Vgl. auch die Amtl. Bekanntmachung betr. Schiffsverzeichnis usw. in Nr. 7/1939 der „Yacht“, Absatz A 10, 12 und 13 und B s. Die zugeteilten Vereinsabkürzungen sind auch in Wettfahrtprogrammen usw. anzuwenden.

Kewiſch, Verbandsführer.

Für den Yacht-Club von Deutschland gelten folgende Abkürzungen:

Y. C. v. D.	Yacht-Club von Deutschland, Kiel
Y. C. v. D. Ab.	Yacht-Club von Deutschland-Aberfee
Y. C. v. D. At.	Yacht-Club von Deutschland-Atterfee
Y. C. v. D. B.	Yacht-Club von Deutschland-Bodenfee
Y. C. v. D. H.	Yacht-Club von Deutschland-Havel
Y. C. v. D. Mo.	Yacht-Club von Deutschland-Mondfee
Y. C. v. D. Mt.	Yacht-Club von Deutschland-Mattfee
Y. C. v. D. M.	Yacht-Club von Deutschland-Mecklbg.
Y. C. v. D. N.	Yacht-Club von Deutschland-Neufiedlerfee
Y. C. v. D. T.	Yacht-Club von Deutschland-Traunfee
Y. C. v. D. U. Y. C.	Yacht-Club von Deutschland, Zweigabt. Union-Yacht-Club-Wien.

Betr. Mitgliedschaft in mehreren Seglervereinen

In den Ausführungsbestimmungen des DSV. betreffend die Eintragungen in das Schiffsverzeichnis für Segelboote (Amtl. Bekanntmachungen in Nr. 7/1939 der „Yacht“) ist unter B. b) vorgefchrieben, daß jedes Boot nur bei einem Verein eingetragen werden kann, und daß das Boot bei dem Stammverein einzutragen ist, wenn ein Eigner mehreren Vereinen angehört. Es ist ferner bestimmt, daß die Vereine in ihrem Jacht-Register nur die Boote führen, deren Eintragung über den Verein beantragt worden ist.

Der Zweck dieser Bestimmungen ist, daß ein Boot nicht zweimal oder mehrere Male eingetragen wird, und daß die Anzahl der Boote, ihre Verteilung auf die verschiedenen Segelreviere und Bezirke und die Gesamtzahl der verschiedenen Klassen einwandfrei erfaßt werden. Es besteht kein Bedenken, daß die Vereine in ihren Jahrbüchern und sonstigen Veröffentlichungen auch die Fahrzeuge von Mitgliedern aufführen, die über einen anderen Verein als Stammverein in dem Schiffsverzeichnis für Segelboote des NSRL. (DSV.) eingetragen sind. Um Irrtümer auszuschließen, ist bei solchen Fahrzeugen aber der Liegeplatz der Jacht und der Name des Stammvereins hinzuzufügen.

Bei Meldungen für die Statistik, für das Jahrbuch u. ä. sind stets nur die Boote anzugeben, die über den Verein als Stammverein eingetragen sind, so daß Doppelzählungen unter allen Umständen vermieden werden.

Die Anfrage eines Klubs gibt mir ferner Veranlassung, zu bestimmen, daß auch in Zukunft nichts dagegen einzuwenden ist, daß das Boot eines Eigners, der mehreren Vereinen angehört, bei gegebenem Anlaß auch für den Stander eines der anderen Vereine startet, also nicht nur für den Stander des Stammvereins. Die Bestimmung des § 5 der Satzung des DSV., daß jeder Verein mit der Gesamtzahl der in seinen Mitgliedslisten geführten Mitglieder (Ehren-, ordentliche, außerordentliche, fördernde, korporative u. a. Mitglieder) nach dem jährlich von dem Führer des DSV. nach Maßgabe des Haushaltsplanes festzusetzenden Kopfan teil (Verbandsbeitrag) beitragspflichtig ist, wird durch die Bestimmung über Eintragung eines jeden Segelbootes nur über den Stammverein nicht berührt.

Adolf Hain, stellv. Verbandsführer.

Tarife für den Kaiser-Wilhelm-Kanal

Kanalabgaben

I. Abgabentarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal

§ 1.

I. Im Durchgangsverkehr sind zu zahlen:

A. von Fahrzeugen, welche vorwiegend zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt sind,

1. wenn sie beladen fahren:

- | | |
|--|----------|
| a) bei einer Schiffsgröße bis zu 100 Registertonnen netto einschließlich für jede Registertonne | 0,27 RM. |
| b) bei einer Schiffsgröße von mehr als 100 Registertonnen netto für die ersten 500 Registertonnen je | 0,36 RM. |
| für die überschießenden bis einschließlich 750 Registertonnen netto je | 0,27 RM. |
| für die weiter überschießenden bis einschließlich 1000 Registertonnen netto je | 0,18 RM. |
| für die weiter überschießenden bis einschließlich 1500 Registertonnen netto je | 0,14 RM. |

- für die weiter überschießenden bis einschließlich 2500 Register-tonnen netto je 0,11 RM.
für die darüber hinausgehenden Register-tonnen netto je 0,09 RM.
2. wenn sie leer oder in Ballast fahren, die um 20 v. H. verminderten Sätze zu 1.;
3. als Mindestbetrag
von Fahrzeugen zu I A 1. a) 9,— RM.
von Fahrzeugen zu I A 1. b) 22,50 RM.
- B. von Sportfahrzeugen, Dienstfahrzeugen und Kriegsfahrzeugen die Sätze zu I A 1. und 3.
- D. von allen Fahrzeugen außerdem ein Lotsgeld, welches vom Reichskanalamt festgesetzt wird.
5. **Tarif für die Benutzung der Reichshafenanlagen im Kaiser-Wilhelm-Kanal einschließlich der Außen- und Binnenhäfen in Brunsbüttelkoog und Holtenau.**
- E. Von der Bezahlung der Hafenanlagen sind befreit: Segelsportfahrzeuge.

Tarif für die Schleppgebühren im Kaiser-Wilhelm-Kanal

I. Bei Benutzung von Schleppern der Kanalverwaltung im Kanalpolizeibezirk (auch zum Schleppen für Hilfeleistung nach Festkommen oder bei sonstigen Havarien, zum Bugtieren) sind für jede angefangene Betriebsstunde jedes Schleppers für einen Schlepper der B-Klasse 20,— RM. zu zahlen.

Bestandene Prüfungen an der Seefahrtsschule Kiel

An der Seefahrtsschule in Kiel bestanden folgende Herren Ende März 1939 die Prüfung zum

Sporthochseefischer: Bruno Carstens, Gerhard Giese, Jonny Horstmann, Reinhold Körner, Walter Pietsch, Herbert Springer, Christ. Rudolf Weiß, sämtlich aus Kiel, Dr. Kurt Müller aus Pelzerhaken.

Sportseefischer: Karl Begert, Hans Frost, Herbert Haß, Heinrich Hoyer, Kurt Kepper, Hans Knobelsdorf, Friedrich Kunitz, Franz Lamprecht, Heinz Meier, Christian Möller, Ernst Mühlenhardt, Hans Peterfen, Paul Richert, Rudolf Schlotter, Adolf Schulz, August Sprenger, Walter Tietjen, Bernhard Treptow, Marx Vollstedt, Ernst Wiedenhöft, Hans Wohld, Andreas Zaage, sämtlich aus Kiel, James Albrecht, Paul Bieber, Heinrich Hacker, Bernhard Harder, Adolf Heydorn, Friedrich Hitzemann, Willi Offermann, Adolf Ruhland, Heinrich Trottenberg, sämtlich aus Brunsbüttelkoog.

Buchbesprechung

„Ein Mann erobert den Atlantik“ — Verfasser Kapitän Schlimbach, Verlag Broschek & Co., Hamburg 36, 136 Seiten mit 12 Abbildungen. Gebunden 4.00 RM. — Jahr 1958.

Unser lieber Klubkamerad, Käppen Schlimbach, hat ein Buch geschrieben. Eigentlich würde das genügen als Buchbesprechung für alle diejenigen, die Käppen Schlimbach persönlich, die vielleicht seinerzeit den Bericht über seine Atlantik-Eroberung aus seinem Munde gehört haben, um das Buch als wertvoll und interessant zu kennzeichnen. Uebrigens hat unser Vereinsführer die Geleitwort dazu geschrieben, so daß eine Kritik im eigentlichen Sinne fehl am Platze wäre. Wir denken zurück an den Abend im vergangenen Winter, wo Schlimbach uns erzählte, welche Vorbereitungen notwendig sind für solche Einhand-non-stop-Fahrt und welche Strapazen der 61jährige und doch so jugendliche Käppen zu überwinden hatte. Damals haben wir eine Vorstellung seiner Zähigkeit und Tatkraft erhalten und die gleichen Eigenschaften lassen sein kerniges Buch erkennen. Erfreulich ist, daß der eigentlichen Beschreibung dieser Wanderung auf dem 36. Breitengrad noch die Lebensgeschichte von Käppen Schlimbach, dem Gesandten ohne Auftrag,

vorgesetzt worden ist. Schlimbach spricht dann davon, daß Hochseesegler die Waisenkinder des Sports sind, daß dieser Sport aber hoffentlich Volkssport und olympiareif wird. Nach kurzen Hinweisen auf seine erste Ozeanüberquerung 1951 in 51½ Tagen im Ost-West-Trip und der 2. Fahrt 1955, dem schweren West-Ost-Trip Newport — Bergen (Norwegen), der Atlantik-Erziehungsfahrt, führt Schlimbach die Gründe an, warum er „singel-handed“ fährt und gibt einen kurzen Rückblick auf die bisherigen internationalen Einhand-Ueberquerungen. Vom psychologischen Wert sind die Stimmungsschilderungen, wie er sich mit der Einsamkeit abfindet, die ihm wie ein Besuch in der Ewigkeit erscheint, oder wenn er von den Gedanken spricht, die allen Seglern einmal kommen, wenn sie mit sich und der Unendlichkeit allein sind.

Den Kern seiner Reiseschilderung bilden naturgemäß die Schiffsortbestimmungen an jedem Mittag, deren Aneinanderfügung geschickt unterbrochen wurden durch Schilderungen interessanter Erlebnisse oder Eindrücke. Etwas wehmütig stimmt auch den Leser die Erinnerung eines älteren Menschen, der die Stätte früheren Wirkens wieder sieht und zu der Erkenntnis kommt, daß die Jugend infolge einer Untersättigung an Eindrücken doch genußfähiger ist.

Bescheiden und selbstverständlich schildert dieser moderne Columbus seine Atlantikfahrt und schließt mit den Worten: „Der Herrgott, dessen Meere so groß sind, war ihm, dessen Schiff so klein war, gnädig.“ —

Dem Buch ist eine Erklärung seemännischer Ausdrücke für Mützensegler beigefügt, aus der wir nur ein Wort herausgreifen: „Shanties = Seemannslieder, manchmal nicht ganz salonfähig“. — Auch darin hat unser Käppen Schlimbach Recht!! Dr. M o m m s e n.



Der Bülker Leuchtturm an der Kieler Außenförde

ZWEIGABTEILUNG NEUSIEDLERSEE

Klubführer-Stellvertreter und Dietwart: Architekt Adolf Kirchner. Säckelwart: Adolf Schadlbauer. Oberbootsmann: Adolf Jirasko. Jugendführer: Hans Schadlbauer. Haus- und Wirtschaftsführer: Für das Klubhaus Ost Prof. Hubert Richter, für das Klubhaus West Frau Hansi Jirasko. Verwalter der Bootshalle: O. Kometa. Aufnahme-Ausschuß: Dr. Erich Teltscher-Friedrichskron, Professor Hubert Richter, Adolf Schadlbauer, Adolf Jirasko. Ältesten-Rat: Dr. Adolf Branowitz, Dozent Alfred v. Frisch, Baumeister Waldemar König, Hofrat Ing. Otto Nutz, Ing. Reg.-Rat Leopold Schmidt, Dr. Hugo Schmock, Dr. Erich Teltscher-Friedrichskron, Dir. Ing. Rudolf Walker. Kassenprüfer: Dr. Arthur Michalek, Dr. Felix v. Rodakowski.

Für das laufende Klubjahr wurde die Abhaltung einer Verbandswettfahrt, resp. Bezirkswettfahrt, in Neusiedl am See vorgesehen.



KIELER WOCHEN 1939

Internationale und Verbandswettfahrten

17. bis 24. Juni 1939

MELDESCHLUSS 4. JUNI 1939, 18 UHR

Inhaltsverzeichnis

Großadmiral Raeder	1
Deutsches Memelland	2
Die Segelreviere der Ostmark	3, 4, 5, 6, 7
Kieler Woche 1939	7
Rückblick und Vorschau	8, 9
Allerlei von skandinavischen Segelsport	10, 11, 12, 13
Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot	13, 14
Liste der navigatorischen und seemännischen Ausrüstung für Langstreckenfahrt	15
Wichtige Bekanntmachungen und Hinweise	15, 16, 17, 18
Buchbesprechung	18, 19

v. Höveling's
Unterwasserfarben und Bootslacke
 Emil G. v. Höveling, Hamburg, Steinhöft 3

Anzeigenschluß für diese Zeitschrift:
 Am Ersten eines jeden Monats

Seekarten und Nautische Bücher
Wassersportkarte der Elbe. Logbücher für Yachten.
 Herausgegeben von der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Seglerverbandes mit Schutzumschlag RM. 1,80 u. 2,50
Eckardt & Messtorff
 Hamburg 11, Steinhöft 1

Für den Inhalt verantwortlich: Stadtspektor Curt E. Schreiber Kiel, Rathaus, Telefon 6000. Verantwortlicher Anzeigenleiter Fritz Quackenbrügger, Kiel, Bergstraße 11. Druck und Verlag: NS.-Gauverlag Schleswig-Holstein G. m. b. H., Abteilung Nordische Rundschau, Kiel. DA. 1. Vierteljahr 1939 über 1800. 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.

J. Robrecht, Kiel

Stammhaus gegründet 1849
Inh. Hans Thiele · Schloßgarten 15, Fernruf 5684

UNIFORMEN · SEGELSPORT-AUSRÜSTUNGEN
Klubanzüge, Oelzeuge, Gummimäntel, Sweater, Bordschuhe, Sporthemden, Segelmützen, Unterzeuge, Socken
Alleinverkauf der Stander und Abzeichen für M. R. V. und S. d. L.

"DESAG"

Deutsche Schiffsausrüstung G. m. b. H.

KIEL-HOLTENAU

Schleusengelände · Fernsprecher: Holtenau 222

In den Feinbrotläden
der gute Pott zum Grog zum Tee
Flensburg seit 1848
Pott Rum

Hettlage & Lampe

Holstenstraße 28-32

Sammelruf 8810



Dein Haus
für Deine Kleidung

Hinrich Gotthard

Kiel, Seegarten, Telefon 2947

Vertreter der „Standard“
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft

Treiböl, Esso, Benzin, Petroleum
Essolub, Motorenschmieröl
sowie alle technischen Artikel

FISCHEREIBEDARFSARTIKEL

Oelzeug, Sportangelartikel

M. HANSEN
KIEL · Schloßgarten

Gold

Silber
Ehrenpreise

Juwelen



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

Blankenburg

Kiel
Holstenstr. 69 **DAS PELZHAUS**
DER GROSSEN AUSWAHL

Yacht-Segel

in bekannter erstklassiger Ausführung
Friedrich Schulz, Segel-
macherei **Kiel-Wellingdorf**
Tadelloser Stand, Ia Verarbeitung, Billige Preise



Kieler Spar- und Leihkasse

Mündelsicher

Gründungsjahr 1796

Auskunft und Beratung in allen Vermögensangelegenheiten

Nebenstellen in allen Stadtteilen