



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



VOR DER KIELER WOCHE

Jahrgang II, Nr. 7

Verlagsort Kiel

Mai 1939

Monatsschrift des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

Mai 1939

Nr. 7

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

VOR DER KIELER WOCHE 1939



Wenn diese Zeilen gedruckt sind, ist auch in Kiel das erste große Ansegeln und die Parade aller Wassersporttreibenden gewesen. Die Frühjahrs-wettfahrten sind bereits im Gange, und auch die letzten Boote sind aufgetakelt und schwimmen in ihrem ureigensten Element.

In wenigen Wochen, vom 17.—24. Juni, steigt wieder die Kieler Woche. In den letzten Jahren hat diese größte deutsche internationale Segelveranstaltung immer eine gute Besetzung aus dem In- und Auslande gehabt und, ohne eine Riefenteilnehmerzahl aufzuweisen, durch die qualitativ hervorragende Klassenbesetzung besten Sport ge-

boten. Auch in diesem Jahr werden wieder einige Neubauten in allen R.-Klassen, von den Starbooten und einigen deutschen Einheitsklassen zeigen, was der deutsche Bootsbau und die Männer am Ruder können. Besonders gespannt wird man im Hinblick auf Finnland 1940 natürlich auf die Olympiaklassenneulinge und last not least auf die neuen deutschen „Zwölfer“ fein, — am 6. Juni ist der Meldeschluß. Wir wissen nicht, ob sich die leider hier und da im Ausland zutage getretene Wirkung einer üblen Hetzpropaganda gegen Deutschland auch auf die Meldungen zur Kieler Woche auswirken werden. Hierzu können wir nur das eine sagen: „In Deutschland ist es völlig ausgeschlossen, daß Ausländer, die als Gäste des deutschen Sports im Lande weilen, auch nur die geringsten Unannehmlichkeiten zu erleiden hätten.“ Wir haben uns nur gewundert, wenn wir gelesen haben, wie die politische Verhetzung fogar auf das Gebiet des völkerverbindenden Sportes sich erstrecken konnte. Freilich sind es in den seltensten Fällen die Sportsleute selbst, die gegen die Gesetze der Gastfreundschaft verstoßen, wie man es schon erlebt hat.

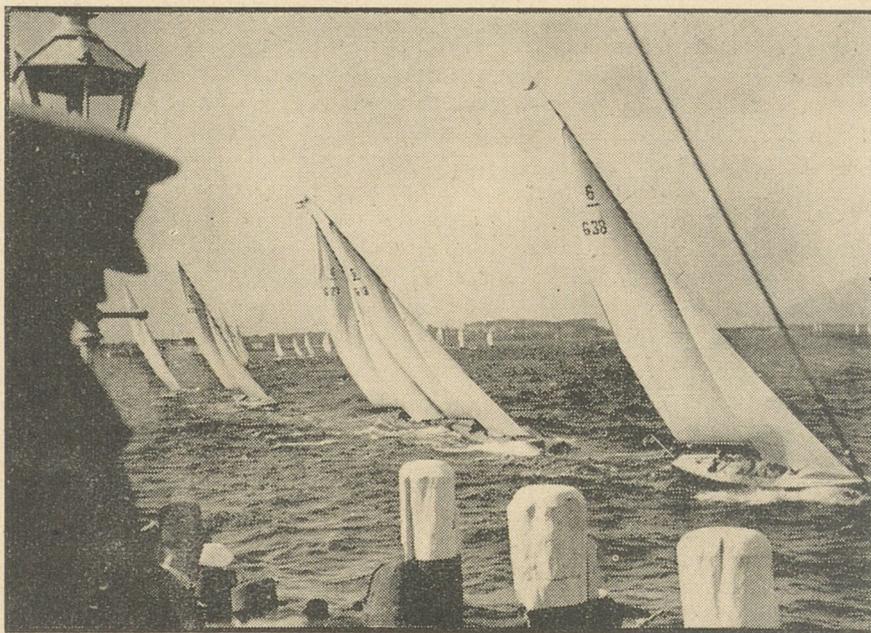
Gerade der Seemann und Segler, der oft Gelegenheit hat im Auslande mit Kameraden zusammenzutreffen, die gleichen Aufgaben in Beruf und Sport gegenüberstehen, hat einen klaren Blick für die Tatsachen erworben. So haben wir es schon nach dem Kriege auch im Auslande immer wieder erlebt, daß der Seemann und Soldat fast immer frei war von den Vorurteilen, die das Resultat einer Hetze waren, die man auch früher gegen unser Volk richtete, das seinen schweren Schicksalsweg ging.

So werden wir um so freudiger alle Sportskameraden, die aus dem Ausland kommen, bei uns begrüßen, zumal wir dabei auch Gelegenheit haben, mit Kiel und der schönen blauen Förde ein Stück unserer deutschen Heimat zu zeigen, ein Stück unseres Deutschland, dessen Volk inmitten einer erregten Welt ruhig seiner Arbeit nachgeht und im sportlichen Kampf Freude und Erholung sucht. Schr.

Die erste „Große Wassersportparade im Großdeutschen Reich“

fand am Sonntag, dem 7. Mai, vor Kiels langer Uferstraße, dem Hindenburgufer statt. Eine große Zuschauermenge sah die im steifen Ostwind etwa eine Stunde lang vorbeibraufenden gut 100 Jachten aller Klassen einmal zusammen. Admiral Carls, der Kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee, nahm die Parade von Bord der „Undine“ ab. Der MRV., die Organisationen wie SA., HJ. und die Kieler Vereine des NSRL. stellten neben den Ellerbeker Fischern die Teilnehmer. Jahr für Jahr soll diese Veranstaltung, die dank der guten Organisation der Kriegsmarine eine starke werbende Wirkung für den Segelsport hat, wiederholt werden, als ein Beweis der stattlichen Streitmacht des deutschen Segelsports in seinem schönsten Segelrevier, Kiel.

Die Kieler Vereine waren am Sonnabend zum traditionellen Ansegeln nach Eckernförde gestartet. Der starke Ostwind brachte die etwa 35 Jachten, an der Spitze die „Orion“, in Braßfahrt zum Ziel. Nach dem wie immer netten Kameradschaftsabend ging es am Sonntagmorgen zurück, um noch zur Zeit an der Parade teilnehmen zu können. Wer einmal bei steifem Ostwind aus der Eckernförder Bucht herausgekreuzt ist, kann sich vorstellen, daß die Rückfahrt fast die doppelte Zeit der Hinfahrt benötigte, gar nicht zu reden von dem Gestampfe auf Stollergrund und vor Bülk. Doch alles war pünktlich zur Stelle. Die beabsichtigte Teilnahme der Ruderer und Kanuten mußte wegen der bei starkem Ostwind recht kabbeligen See abgefast werden. Hoffen wir also für nächstes Jahr auf bessere Wetterverhältnisse für diese wirklich wertvolle Veranstaltung.



Die Kieler 6-m-R-Boote brausen vorbei

Foto: Urbahns

Neustädter

KdF.-Schunerjacht 1939 zum 7. Male auf Ausbildungsfahrt

Bereits auf der 7. diesjährigen Ausbildungsfahrt befindet sich zurzeit die Fahrtenabteilung Neustadt-Holstein des Hanseatischen Hochseesportverbandes in der NSG. „Kraft durch Freude“. Dieses Mal sind aus niederrheinischen Betrieben ausgefuchte Lehrlinge an Bord der von Kapitän Schicke geführten Schunerjacht „Edit“ (300 qm), die mit dem Ziel Skandinavien am Sonnabend in der Gauhauptstadt Kiel festmachte. Die Jungen gehören zwar in der Mehrzahl der Marine-HJ. an, sind aber noch nie auf See gefahren. Um so bewundernswerter war der Anblick während der großen Wassersportparade am Sonntag vor dem Kommandierenden Admiral der Marinestation der Ostsee, wie sicher und exakt die Lehrgangsteilnehmer die Segelmanöver der Großjacht trotz starker Böen auf der Innenförde ausführten.

Ansegeln des HSC. in Hamburg

Während in Kiel noch längst nicht alle Boote im Wasser waren, haben in vielen mittel- und süddeutschen Bezirken schon die ersten Regatten stattgefunden. Der Hamburger SC. hatte zwischen zwei Schlechtwettertagen am Sonntag, dem 30. 4. 1939, auf der Alster seine erste Wettfahrt. Ein ganzes Dutzend „Drachen“ waren dabei, und eine ganze Reihe von Neubauten machte den Favoriten der Vorjahre den Sieg streitig. Auch bei den 12-Fuß-Dingis, Scharpies und Olympiajollen sah man erfreulich große Felder.

Wichtige Änderungen in Kiel

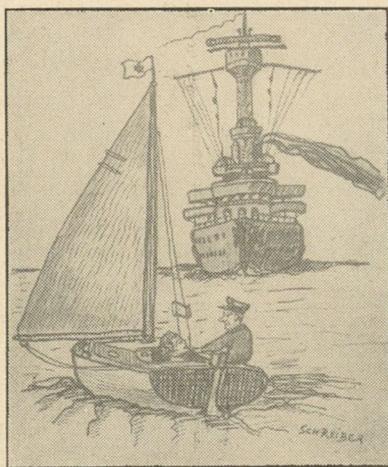
Verbesserung des Kieler Olympiahafens

Der Bezirk I im Gau Nordmark tagte am 13. April unter dem Vorsitz von Ahrens. Kiel, im Yacht-Club von Deutschland. Weit über 150 Segler aus den zwölf im Bezirk zusammengefaßten Vereinen hatten sich eingefunden, um zunächst mit einem gemeinsamen Eintopfeßen zum Winterhilfswerk des Deutschen Sports beizutragen. Nach einem Rückblick auf das vergangene Jahr hob Ahrens die besonderen zollrechtlichen Regelungen hervor, die vom Y.C.v.D. mit dem Oberfinanzpräsidium Nordmark getroffen sind, um gewisse Erleichterungen für die Sportflegler bei sogenannten Kurzfahrten von 60 Stunden zu schaffen. Die im vergangenen Jahre bereits mit Erfolg durchgeführte Vereinbarung ist auch wieder für dieses Jahr getroffen worden und soll möglichst mit der Zeit das gesamte Ostseeküstengebiet im Interesse des deutschen Fahrtensegelsportes umfassen. Auch die besonderen Verhältnisse, die heute für das Reichskriegshafengebiet Kiel und für die gesamte Kieler Bucht eingetreten sind, wurden eingehend erläutert, um von vornherein etwa auftretenden Schwierigkeiten zu begegnen. Von den deutschen Sportfleglern muß in heutiger Zeit natürlich ein höheres Maß von Selbstbeschränkung und Disziplin in diesen Gebieten erwartet werden als früher. — Für alle auswärtigen Segler ist es besonders wichtig zu wissen, daß bestimmte Gebiete um die Kieler Werften und vor allem um den Seeflughafen Kiel für Segelfahrzeuge völlig verboten sind, so daß das bekannte Bunkerkohlenschiff stets nur noch an seiner östlichen Seite passiert werden darf.

Neben diesen für den Sportflegler vielleicht nicht so erfreulichen, aber notwendigen Dingen konnte Ahrens jedoch einige bedeutame Neuigkeiten für Kiels Seglerwelt mitteilen. Endlich ist nunmehr das große allgemeine Winterlager an

der Kieler Förde gefichert. Und zwar handelt es sich um die bekannte in der Heikendorfer Bucht gelegene Waap'sche Werftanlage, die von der Stadt Kiel für Zwecke des Segelsports angekauft ist. Sie wird so ausgebaut, daß vor allem auch für die großen internationalen Regatten in Kiel stets ausreichende Slipanlagen, selbst für die Zwölfer, zur Verfügung stehen werden. Damit hat eine über zwei Jahre dringliche Frage eine befriedigende Lösung gefunden. Durch den Einsatz der Stadt Kiel wird gleichzeitig auch ein zweites Projekt verwirklicht. Für die Stars, die zur Weltmeisterschaft kommen, überhaupt für alle kleineren Fahrzeuge, fehlte am Olympiahafen eine bequeme und ausreichende Aufflipmöglichkeit. Sie wird jetzt durch eine breite Pier am Olympiahafen geschaffen. Diese Pier verläuft in gleicher Richtung wie der lange Schuppen. Die Front der Pier liegt nach dem Signalturm zu. Es werden dort Kräne zum Aufnehmen der Starboote und Schienen mit einem Wagen angebracht, so daß es möglich sein wird, etwa 20 Starboote bequem nebeneinander aufzunehmen, zu vermaßen oder noch einmal das Unterwasserschiff zu glätten. Uebrigens erhält das Gebäude der Jugendabteilung ein neues Dach und wird im Innern zweckmäßiger aufgeteilt und eingerichtet, so daß auch der durch die im Herbst 1937 erfolgte Zusammenlegung der beiden Kieler Jugendabteilungen entstandene Raumangel endlich behoben wird. In Kiel entstehen also durch die tatkräftige Hilfe der Stadt Kiel für den Segelsport wertvolle Bauten, die die Durchführung der kommenden großen Regatten in wirklich bester Form sicherstellen. Kiels Segelhafen, der allein im vergangenen Jahre von rund 600 auswärtigen Jachten, darunter nicht weniger als 172 Ausländer aus Italien, Schweden, Norwegen, England, Dänemark, Holland, Polen, Frankreich, USA. und Belgien, besucht wurde, repräsentiert somit in bester Art den deutschen Segelsport.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung betraf die Kieler Woche 1939. Korv.-Kapt. a. D. Crüsemann wies auf die wertvolle Neuerung hin, die vom Marine-Regatta-Verein mit dem fogenannten „Normen-Buch“ geschaffen ist. Dieses Heftchen enthält eine Zusammenfassung aller wichtigen Segelvorschriften, fämtliche Kieler Bahnen und einen Ueberblick über die Signale. Da der Inhalt dieses Heftchens bereits feststeht und sich in den kommenden Jahren nicht ändern wird, kann dieses schon frühzeitig an die Teilnehmer der Kieler Woche verandt werden. Bei ihrer Ankunft in Kiel erhalten sie dann nur noch das Verzeichnis der startenden Jachten, daß naturgemäß erst in den letzten Tagen vor der Kieler Woche fertiggestellt werden kann. Zum Schluß der Arbeitstagung wurden noch Fragen der Jugendsegelei, der geplanten Langfahrt-Regatten nach Helsinki und der Schlei- und Nordmark-Woche 1939 besprochen.



Sein Standpunkt: Nur keine Angst, „Dampfer“ müssen ausweichen.

Zu den Polizeiverordnungen für den Verkehr auf dem Wasser

(Siehe Bekanntmachung)

Auf vielen Wasserverkehrsstraßen wie dem Rhein, der Elbe und der Kieler Förde sind neue wasserpolizeiliche Verordnungen herausgekommen, die eine durchgreifende Neuregelung der Verkehrsvorschriften auf dem Wasser darstellen. Im Prinzip kommt es darauf hinaus, daß der Wassersport sich der Berufsschiffahrt absolut unterzuordnen hat. Dies ist auch besonders auf engen Fahrstraßen durchaus notwendig, denn wohin sollten die großen Fahrzeuge auf oft recht engen, noch dazu verkehrsreichen Gewässern kommen, wenn sie auf alle möglichen Sonntagskutscher achten müßten.

Auch die Zuteilung von Kennzeichen kann nicht verwundern, denn auch so wird schließlich dazu beigetragen, daß auf dem Wasser eine ähnliche Ordnung im Verkehr eintritt wie sie auf dem Lande längst selbstverständlich ist. Für die Angehörigen der Wassersportvereine des NSRL. gilt der Beweis zur Befähigung der Führung eines Fahrzeuges als erbracht.

Ein Blick in alte Kieler Tradition

Ein Haus voller Tradition, ein Arsenal historischer Erinnerungen ist das „Seemannshaus“ in der Flämischen Straße zu Kiel.

Betritt man das Innere des Hauses, so wird man gefangengenommen von der eigenen Atmosphäre, die jedem alten traditionellen Haus anhaftet: ehrfürchtig studiert man die am Eingang angebrachten goldbeschrifteten Tafeln, die Aufschluß geben über die Geschichte des Hauses, die ins 16. Jahrhundert zurückgreift.

Bevor man ins Gastzimmer gelangt, überrascht ein über dem Eingang befindliches weibliches Porträt. Es ist ein Relief der Kaiserin Katharina, die einen einstigen Besitzer des Hauses, Graf von Saldern, hier besucht hatte.

Das Gastzimmer ist ein heller freundlicher Raum mit der bekannten „Steuerradbeleuchtung“ (bestehend aus vier alten Steuerrädern alter Kriegsschiffe). Anschließend daran ein altes Biedermeierzimmer, das auf ruhmvolle Tage und ebenso berühmte Gäste zurückblicken kann. Hohe Fürstlichkeiten hatten hier einst ihre Zusammenkünfte. Und dann die entzückende kleine Schifferstube mit ihrem bemalten Gebälk, den bunten Scheiben, den reichgeschnitzten Stühlen; aus deren Mitte majestätisch der Präsidentenstuhl hervorragt; also auch hier Sitzungen und Versammlungen historischer Persönlichkeiten, zeugt doch ein sorgfältig aufbewahrter Teller und Löffel von dem Besuch des Generalfeldmarschalls Graf von Moltke, der hier gespeist hatte (1891). Alte Zinnbecher und Kupfergeräte, sowie die bunte Landsknechtsfigur an der Wand, geben dem Raum ein hanfeatistisches Gepräge.

Im oberen Stockwerk befindet sich der Ehren- und Versammlungsaal mit dem großen massiven Leuchter, einer Stiftung Dr. Rudolfs und der „Hoffnung von Lübeck“, die Admiral Stubenrauch aus Tübingen mitgebracht hatte. Es ist ein sehr schöner Raum, der auch heute noch als Fahnen- und Ehrenaal benutzt wird.

Manch Vorübergehender ahnt wohl kaum, was für eine Rolle dieses von außen

so steif erscheinende Haus in Kiels Geschichte gespielt hat. Doch dem aufmerksamen Besucher gewährt es einen interessanten Einblick in eine ruhmvolle und würdige Vergangenheit.

1569 wurde das Grundstück vom Freiherrn von Blome auf Oppendorf, damals Herzoglicher Rat und Amtsherr von Gottorp, angekauft und das Blomesche Haus gebaut, das von Herzog Adolf mit dem Rechte eines adeligen Reichshauses belehnt wurde. Es vererbte sich weiter auf Abel von Blome, Dietrich von Blome. Später gelangte es in die Hände des Klosterpropstes Kay von Rantzau (1792), wechselte dann wieder den Besitzer; nach Graf von Saldern erkaufte es sich Heinrich von Holstein. Es wurde umgebaut und diente mehrere Jahre als Appellationsgericht. 1895 erwarb es die am 25. Oktober 1895 vom Prinzen Heinrich von Preußen gegründete Gesellschaft Seemannshaus. Die Eröffnung fand am 1. November 1895 statt. Bis zu seinem Tode blieb Prinz Heinrich Schirmherr, dann übernahm Prinzessin Irene die Schirmherrschaft.

Jeder Kieler, der das Seemannshaus noch nicht kennt, sollte es sich einmal zum Voratz machen, dieses alte Kieler Gebäude zu besuchen — es wird sich bestimmt lohnen.

Evamaria St.



Foto: Schubert, Kiel

Stapellauf der „Gustel VII“
des Kieler Seglers Th. Thomsen
(Y.-C.v.D. und SA.-Gr. Nordmark)
auf der Werft von Wilke in Kiel

Von nordischen und anderen Küsten

Nordisches Segelprogramm 1939

Zu den umfangreichen deutschen Segelwettkämpfen des Jahres 1939, die schon stark im Zeichen der Olympischen Spiele 1940 stehen werden, kommt noch das Programm der nordischen Länder und Englands, deren hauptfächlichste Veranstaltungen immer auch von den deutschen Spitzenseglern aufgesucht werden. Vor der Kieler Woche (17. bis 24. Juni) liegen in der ersten Junihälfte internationale Regatten in Sandhamn. Ende Juni werden die 6-m-R-Boote in Hanko um den bekannten Eintonnerpokal kämpfen. Eben um diese Zeit bis Anfang Juli findet die Öresundwoche in Kopenhagen statt. In England läuft vom 1. bis 11. Juli die Clyde-Woche an. Weitere große internationale Segelereignisse vom 30. Juli ab sind die Rennen um die im Vorjahre von Schweden gewonnene Coppa d'Italia der 8-m-R-Klasse in Sandhamn und der Kampf um die „Marblehaed Trophy“ der internationalen 30-qm-Schärenkreuzerklasse.

Der August wird eingeleitet mit der schon erwähnten „Cowes Week“, die zeitlich mit der schwedischen Sandhamn-Woche (3. bis 6. August) und der Holland-Woche (5. bis 8. August) zusammenfällt. Das Weltereignis aber werden die Weltmeisterschaftskämpfe der Starboote in Kiel vom 20. bis 26. August sein. Neben diesen Veranstaltungen der Rennsegler stehen die großen Wettfahrten der Hochseesegler. In der Ostsee findet vom 7. Juli ab die Seewettfahrt „Rund um Gotland“ statt, die vom Königl. schwedischen Yacht-Club (KSSS.) im zweijährigen Turnus mit der von Deutschland geleiteten Ostseeregatta veranstaltet wird. Die längsten Kurse führen über 350 Seemeilen von Wisby auf Gotland zum Ovisi-Feuerschiff an der Nordspitze von Litauen bis nach Sandhamn, Schweden. Auch der berühmte Royal-Ocean-Racing-Club weist eine Reihe schwerer Seewettfahrten auf, deren bekannteste die Fastnet- und Burnhamregatten sind. Die Nordseeregatten werden in diesem Jahre zum ersten Male von Bremerhaven als Zubringerhafen gefegelt, da Helgoland künftig als Treffpunkt der internationalen Hochseejachten fortfällt.

Wieder gehen unsere aus der Kieler Woche als Hauptprüfung hervorgehenden Olympiaklassenfegler im Sommer nach Finnland, um dort das Revier kennenzulernen. Etwa acht bis zehn der besten Jollenfegler, sechs Starboote und die bewährtesten Kielbootfegler der R-Klassen werden an den finnischen Regatten vor Helsinki teilnehmen.

Aus dem Schärenkreuzer-Lager

Der 30-qm-Schärenkreuzer hat in den letzten Jahren in drei Segelportländern neue Freunde gefunden, deren Kreis zwar noch klein ist im Verhältnis zur Gesamtgröße der dortigen Seglerzahl, der aber auf der anderen Seite zäh an dem Aufbau dieser unzweifelhaft schönen Rennklasse festhält. Diese drei Länder sind die Vereinigten Staaten, England und die Schweiz. Die Schärenkreuzerfegler dieser Länder haben sich zu besonderen, eigenständigen Gemeinschaften zusammengeschlossen, die sich die Förderung dieser Klasse zum Ziel gesetzt haben. Sie stehen alle in enger Verbindung mit dem Ursprungsland des Schärenkreuzers, mit Schweden, das sich durch die „Bat-Tjänst A.-B.“ vor einiger Zeit auch eine gut fundierte Exportorganisation geschaffen hat. Wir finden daher auch heute immer wieder in allen drei genannten Ländern aus Schweden exportierte Boote und erst in neuerer Zeit machen sich die dortigen Segler in der Konstruktion selbständiger. So ist in den Vereinigten Staaten für dieses Unabhängigkeitsstreben folgende Meldung bezeichnend. Seit einigen Jahren wird dort in Fortsetzung der im Jahre

1929 mit deutschen und schwedischen Seglern begonnenen Wettkämpfen um den „Hoover-Pokal“ in letzter Zeit zwischen Schweden und USA. um den „Roofvelt-Cup“ gefegelt. Bisher konnte jedes Land mit Booten eigenen oder auch fremden Ursprungs starten. Nunmehr ist die Bestimmung denen des Gold- und Eintonner-Pokals für die 6-m-R-Klasse angeglichen worden, indem jedes Land nur mit einem in seinem Lande erbauten und gezeichneten Schärendreißiger vertreten sein darf. Auf diese Weise werden gerade die amerikanischen Schärenkreuzersegler, die bislang fast ausschließlich, wenn man von ihren ersten Booten aus den Jahren 1929/30, den Gegnern der deutschen Boote in Marblehead und Kiel, wie „Oriole“ und „Yankee“ absieht, gezwungen, wieder ihre eigenen Konstrukteure heranzuziehen. Daß gleichwohl der schwedische Export nach USA. darunter nicht leidet, beweist der kürzlich erfolgte Ankauf zweier schwedischer Neubauten 1939 durch amerikanische Segler. Beide sind von Knud H. Reimers gezeichnet und für Boston bestimmt. Der eine, „Evanthia“, ist bereits im Februar verfrachtet, der andere, für Charles P. Curtis bestimmt, ist gleichfalls abgefertigt.

In England ist seit zwei Jahren der 30-qm-Schärenkreuzer zu einer großen Beliebtheit gelangt, angesichts seiner guten Schwerwettereigenschaften nicht verwunderlich. Auch hier waren die schwedischen Boote zunächst allein herrschend, bis dann Uffa Fox die ersten Aufträge erhielt. Uffa Fox ist ja kein aboluter Neuling auf dem Gebiete des Schärenkreuzers. War er es doch, der im Jahre 1930 für das große Jubiläum der schwedischen KSSS. einen 22-qm-Schärenkreuzer durchaus gelungener Art konstruierte und mit diesem Boot auf eigenem Kiel von England durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Sandhamn fuhr. Auch damals trat er schon mit durchaus eigenen Auffassungen an seine Aufgabe heran, wie er dies jetzt wieder bei den beiden neuen Schärendreißigern „Waterwitch“ und „Sea Swallow“ getan hat. Natürlicherweise mußte er sich in den Grundprinzipien an die reichen Erfahrungen der schwedischen Konstrukteure halten. Aber eigene Ideen und nicht zuletzt auch besondere lokale Anforderungen der betreffenden englischen Segelreviere brachten ihn zu mancherlei interessanten Abweichungen von dem uns Gewohnten. So zeigt der Bootskörper seiner beiden genannten Neubauten insgesamt mehr die V-Form und vor allem fehlen auch die so außerordentlich langen Ueberhänge der modernen Schärenkreuzerbauten. Die Beplankung besteht aus einer inneren diagonal und einer äußeren horizontal gehaltenen Doppelschicht, die für das durchschnittlich härtere Wetter an der englischen Küste einen größeren Schutz gegen Lecks gewähren soll. Und vielleicht für uns das Amüfanteffte ist das Walboots-Deck, das uns ja von unseren Walbooten her nicht unbekannt ist. Beide Boote haben ein von vorn bis hinten in dieser Form leicht gewölbtes Deck, das einmal wie beim Walboot mehr ausnutzbaren Innenraum geben soll; weiterhin ist durch die dadurch verwendbaren durchgreifenden Decksbalken eine größere Gesamtfestigkeit des Bootskörpers erreicht und nicht zuletzt auch eine aerodynamisch günstigere Formgebung. Insgesamt sind dadurch die englischen Fox-Konstruktionen schwerer als die üblichen, aber der Unterschied soll nur gering sein und durch die Vorteile angesichts der lokalen Verhältnisse aufgewogen werden. In der Schweiz herrscht dagegen noch vollkommen das schwedisch-konstruierte Boot. Hier sind im vergangenen Winter nicht weniger als drei Neubauten nach Zeichnungen von Knud H. Reimers in Auftrag gegeben worden. Zwei der Boote werden in Zürich, das dritte in Genf erbaut.

Und schließlich meldet auch Deutschland einen Schärenkreuzerneubau, der für München bestimmt und bei der Bootswerft Rambeck am Starnberger See in Bau ist. Auch dieser Schärendreißiger ist nach schwedischen Rissen von Knud H. Reimers im Entstehen. Verglichen mit den anderen genannten Ländern, wobei auch in Schweden neuerdings wieder eine stärkere Aktivität auf dem Gebiet des Schärenkreuzers zu bemerken ist, kann das deutsche Interesse am Schärenkreuzer zur Zeit nur als gering bezeichnet werden, zumal auch die in Berlin vor allem beheimatete Dreißigerflotte angesichts der zur Zeit vordringlicheren Aufgaben in anderen Klassen keinen neuwertigen Ersatz gefunden hat.

K. F.

15 Jahre SKK-Svenska Kryssarklubben

Der Svenska Kryssarklubben entspricht etwa unserer deutschen „Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes“. Im April 1924 erfolgte nach vorausgegangenen Verhandlungen des begeisterten schwedischen Langfahrtsreglers Sven Grenander die Konstituierung dieses im Leben des schwedischen Segelsports so bedeutamen Klubs, der jedoch ähnlich wie die Kreuzerabteilung eine unabhängig von den Segelklubs über das ganze Land hin verbreitete Vereinigung aller Langfahrt- und Hochsee-Segler darstellt.

Als wichtigste Aufgabe sah die Vereinigung von Anfang an die Schaffung einer für Langfahrten speziell geeigneten Bootsflotte und damit auch die Aufstellung vernünftiger Meßformeln an. Bis dahin setzte sich ja wie bei uns heute noch größtenteils die Flotte der Langfahrtsregler aus ausgedienten Rennbooten oder völlig unmöglich zusammengebauten Booten undefinierbaren Charakters zusammen, wobei wir uns darüber ganz klar sind, daß nur so und mit jenem unscheinbaren Idealismus unserer heutiger in der ganzen Welt aufblühender Segelsport beginnen könnte und auch nur weiterblühen wird.

Für die langsame Züchtung solcher geeigneter Fahrtenjachten hat der SKK. im Laufe seines 15jährigen Bestehens nicht weniger als 12 Konstruktionswettbewerbe ausgeschrieben und hierbei über 50 Entwürfe mit Preisen belohnt, das heißt auch anerkennen können. Bedeutame Arbeit hat der SKK. auch auf dem Gebiet der Herausgabe von Segel- und Hafenbücher geleistet. Ueberall in den nordischen Ländern findet man im übrigen in den Häfen besondere für die Mitglieder des SKK. vorbehaltene Bojen. Auch besitzt der Klub in allen Segelsportländern offizielle Vertreter, die den Zusammenhalt der außerordentlich gewachsenen Organisation pflegen.

Sehr eng ist auch die Zusammenarbeit des SKK. mit der schwedischen Segelschule in Karlskrona und vor allem mit der KSSS. in Stockholm und der GKSS. in Gothenburg gestaltet. Diese wirkte sich in neuerer Zeit vor allem bei der Veranstaltung der Seewettfahrten aus, die zum Teil von der GKSS. und vor allem von der KSSS. veranstaltet wurden. Bei dem Rennen Rund um Gotland im Jahre 1937 kam z. B. die Ausgleichsformel des SKK. zur Anwendung, die nunmehr die Grundlage für die neuerdings in Gemeinschaft von KSSS. und SKK. ausgearbeitete „Baltic Rule 1939“ abgab. Der Svenska Kryssarklubben stellt mit seiner Zeitschrift „Pa Kryss“ und seinem Jahrbuch wertvolle Beiträge zur reichen schwedischen Segelfachpresse.

Schwedens Marine rüstet für Kiel 1939

Auch die schwedische Marine gehört seit Jahren zum ständigen Teilnehmer an den Internationalen Marine-Pokalregatten in Kiel, die diesmal Anfang Juli stattfinden werden. Eine offizielle Unterstützung der am Starbootsegeln interessierten schwedischen Seeoffiziere ist allerdings auch in diesem Jahre trotz mannigfacher Bemühungen nicht erreicht worden. Immerhin werden die diesjährigen schwedischen Vertreter schon wesentlich gerüsteter in den Kampf gehen können als bisher. Da Kapitänleutnant Kruzell, Schwedens vorjähriger Vertreter, in diesem Jahre dienstlich unabkömmlich ist, wird voraussichtlich wieder Kaptlt. Rosenberg zusammen mit dem Fähnrich Skaar nach Kiel kommen. Kaptlt. Rosenberg war 1937 Schwedens Teilnehmer in Kiel und ist daher mit unseren Verhältnissen bereits gut vertraut. Sein Mitsegler hat sich bereits auf der Marineschule in Karlskrona einen Namen als Segler gemacht. Beide Segler werden nun im Juni für 10 Tage nach Saltsjöbaden kommandiert, um an den dortigen allgemeinen Trainingswettfahrten der Starklasse teilzunehmen. Fähnrich Skaar ist im übrigen seit kurzem selbst Besitzer eines Starbootes, wenn auch älteren Baudatums. Auch ein anderer Fähnrich der schwedischen Marine, Oeström, wird mit seinem eigenen Starboot an den Saltsjöbadener Regatten teilnehmen.

Schwedens erster 50er-Seefahrtskreuzer beim „Rund um Gotland“

Bekanntlich stellt das diesjährige Auslofungsboot der KSSS. einen Seekreuzer nach der deutschen Regel dar. Erik Salander hat sich in den letzten Jahren eifrig mit der deutschen Seefahrtskreuzerregel beschäftigt und hatte daher auch den Auftrag erhalten, dieses zu Erfahrungszwecken gebaute Boot zu entwerfen. Die deutschen Segler werden daher bei der diesjährigen Wettfahrt „Rund um Gotland“ zum ersten Male auf einen im Ausland gebauten Seefahrtskreuzer stoßen; denn die polnischen Boote dieser Klasse sind bekanntlich bei Abeking & Rasmussen 1936 erbaut worden. Das Boot wird an den kommenden Regatten unter Führung von dem bekannten schwedischen Langfahrtssegler Gösta du Rietz teilnehmen und erst danach verlost werden. Dies ist das übliche Verfahren der schwedischen Segelvereine, die bekanntlich seit Jahren zum fortwährenden Aufbau und zur Weiterentwicklung des schwedischen Segelsports beiträgt.

Interessanterweise wird der schwedische Neubau, dem sich demnächst noch ein Schwester Schiff zur Seite gefellen wird, die übliche deutsche Klassenbezeichnung tragen, wobei dann sinngemäß noch die nationale Bezeichnung hinzutritt, also V. S. 1, wie die polnischen Boote P. V. oder VIII. 1, 2, 3 usw. als Kennzeichen führen.

Philipp J. Roosevelt, Kommodore des Seawanhaka Corinthian Yacht Club

Der uns von den Atlantik-Rennen her bekannte amerikanische Segler Philipp J. Roosevelt, ein weit entfernter Verwandter des amerikanischen Präsidenten, und im übrigen starker Gegner des „New Deal“, ist kürzlich zum Kommodore des außerordentlich regen Seawanhaka Corinthian Yacht Club gewählt worden. Dieser Klub hat bekanntlich in den letzten Jahren vor allem die 6-m-R-Bootssegerei gepflegt und war zuletzt auch offizieller Inhaber des heiß umstrittenen Gold-Pokals. Roosevelt ist Nachfolger des van S. Merle-Smith, der kürzlich zum Kommodore des New York Yacht Clubs gewählt wurde. Der Seawanhaka Club vereinigt im übrigen diejenigen Mitglieder des typisch exklusiven New Yorker Yacht Clubs, die auch in kleineren Booten als solchen von mindestens 30 Fuß Wasserlinienlänge segeln wollen. Bekanntlich können nur Eigner größerer Jachten über 30 Fuß Mitglied des NYC. Clubs sein.



Von der großen Ostseeregatta 1938
Die Seekreuzer am Ziel im Kieler Olympiahafen

RAMMEN UND RÄMMEN LASSEN

Harald Maria Jehnisch

Wir beruhigten uns langsam und fahen uns, schwach vor Lachen, in die Augen. Ich hatte meine Frau gerufen, um ihr eine Stelle in einer meiner Geschichten zu zeigen, wo ich weltentrückt und — fremd von der Schönheit „heranschwebender“ Positionslaternen redete. Ich nannte sie poetisch: Augen des Schiffes. Dahinter fand sich die prachtvoll trockene Bemerkung der Schr(iftleitung): „dann wirds aber Zeit abzudrehen“. Und diese treffende Bemerkung hatte uns zu der oben-erwähnten Tätigkeit der Lachmuskeln gereizt.

Zuerst faßte sich Dagmar und meinte: „Man könnte Wegerecht haben.“

„Glück ist selten“, redete ich dawider. Früh gedreht hat fast nie gereut. Denn ich . . .

. . . will behaupten, daß man nächstens immer der Klügere sein sollte, der dem Feinde aus der Peilung geht. Und wenn, dann reichlich und gründlich, sonst merkt der böse Gegner nichts von der edlen Absicht und knufft einen bestimmt. Es gibt bessere Methoden, zu einem neuen Schiff zu kommen.

Neulich las ich in einem schlauen Artikel, daß die dicken Schnelldampfer, die gut und gern ihre 27 Knoten laufen, aus Prinzip kleinen Dampfern aus dem Wege gehen, auch wenn sie nicht dazu verpflichtet sind. Denn der WO sagt sich, daß sein kleiner Feind nicht ahnen kann, wie bald der andere — ob seiner Schnelligkeit — bei ihm sein wird, und ein Bums kostet den Schnelldampfer mehr Zeit als ein zeitiges Ausweichmanöver. Deshalb zeigt er dem anderen seine grüne Funzel und macht den Bogen lieber selber, und was die dicken Dampfer tun, sollten wir ihnen in diesem Falle nachmachen, denn auch bei dunkler Nacht und klarer Sicht (und dito Kopf) ist Vorsicht keine Schande.

Es ist gewiß wahr, daß unsere „Berufskollegen“ oft sehr unkollegial an uns vorüberbrausen und sich nicht überlegen, daß 20 oder 30 Meter ein verdammt geringer Zwischenraum sind, wenn man bei Nacht nicht weiß, ob der andere schlummert oder einen längst gesichtet hat, aber schließlich (und nicht ohne Recht, wie ich meine) sind sie der Ansicht, daß wir zu unserem Vergnügen zur See fahren und deshalb ruhig einmal ein Manöver mehr machen können, als unbedingt nötig, um den Berufsseemann nicht vor den Steven zu kommen.

Schwieriger als bei Nacht ist das Verhalten in der „Waschküche“ (lies Nebelbank). Da lassen wir unser Tutehorn (mit Lungen- oder Preßluft) so pfeifen, wie es die Stellung des Großbaumes verlangt. Da im Nebel meist Flaute ist, mal fo: —, mal fo: — —, mal fo: — — —. In der Vorschrift heißt es ganz klar: Ein Fahrzeug, das den Wind von Stb. einhat . . . Haben wir!! Bitte, sehen Sie unseren Großbaum an!! Wenn wir dann aber schnell über Stag wollen, weil ein Dämpfling voraus auftaucht, dann liegen wir plötzlich „in demselben“ und es splittert. Als ich zum ersten- und bisher einzigen Mal dieses Vergnügen — des Im-Nebel-Schwabbers, nicht des Splitters — hatte, ließ ich — . . . geben. Ich hielt das für zutreffend, der SSO. nach aber unzulässig, bis ich mich informieren konnte, welche Fahrzeuge — . . . mit dem Nebelhorn geben dürfen und müssen. In Artikel 15 SSO. heißt es unter c):

. . . und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, welches einem sich nähernden Fahrzeuge nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie dieser Vorschriften verlangen, muß statt der unter a und c vorgeschriebenen Signale mindestens alle zwei Minuten drei aufeinanderfolgende Töne geben, zuerst einen langgezogenen Ton, dann zwei kurze Töne.

N. B. Die Entschuldigung: . . . weil ich kein Nebelhorn an Bord hatte, ist nicht ganz stichhaltig und überdies strafbarer (in der realsten Bedeutung des Wortes) Leichtsinns.

Bei den Jachten untereinander sind die Umstände leider oft ähnlich. Sichtet man eine Seitenlampe (was an sich schon nicht leicht ist), stellt man dann fest, daß es der andere ist, der Raum geben müßte, dann, ja dann wird der Verdacht, daß „Jenner“ nicht aufpaßte, dadurch bestärkt, daß er einen vierkant rammt. Peng! Sachlich: Ueber die Positions Lampen und ihre (Nicht-)Sichtbarkeit ist schon viel geschrieben worden. Manche Kapitäne lassen dann die Segel beleuchten oder morfen wie wild in die Nacht. Ist der andere Kapitän zu der Ueberzeugung gelangt, daß diese Lichterscheinung mit dem Ungeheuer von Loch Ness nicht identisch ist, kann meist nur ein ganz schnelles Manöver die Lage retten. Drum: Früh gedreht hat fast nie gereut. Besser und sicherer als attestierte Lampen ist feemännische Bereitschaft.

Und zu guter Letzt: Die Ramming beim Ueberholen. Geht da in engem Fahrwasser ein Dampfer am anderen vorbei. Der eine läuft 12 fm, der andere meinetwegen 8. Und wie das große Brüderchen an dem anderen vorbei ist, fängt der Kleine plötzlich an zu laufen und kriegt den Großen doch noch. Ueberchrift: Sog + Eigenschaft = ??

Einer meiner Freunde erzählt von einem ähnlichen Fall, bei welchem er seinen „Unterfatz mit Jachtlinien“ nur durch sofortiges Ankern stoppen konnte.

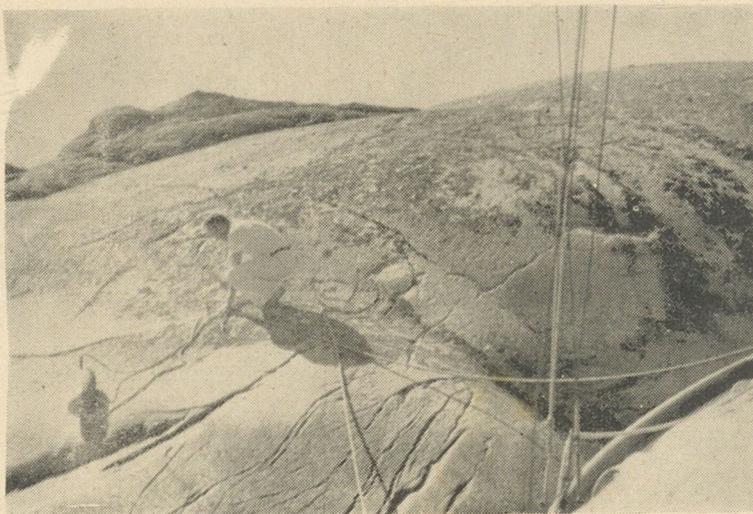
Aber „sofortiges Ankern-können“ ist ein gutes Zeichen für die Seemannschaft der Crew. Deshalb gilt auch hier (nicht nur beim race) das Wort: Klar fein ist alles.

H. M. J.

Die Fahrt zu den roten Vögeln

(Schluß.)

Von Hunnebostrand aus segelten wir weiter zum garantiert nördlichsten Punkt unserer Reise durch den Hamborgfund und einsamste Schären. Wenn der Wind zu vorlich kam, wurde, da das Kreuzen in diesem Gewässer nicht gerade ratsam erschien, der „Randaddel“ angeworfen. (Bei der „Gudrun“ hieß er „Chlorofotacki“ — es gibt eben verschiedene Motormarken, Mucken haben sie aber alle.)



Bei kaum erträglicher Hitze liefen wir dann Steenholm an, die kleine Schäre nahe dem Orte Fjelbacka, auf der sich das Grab Gorch Focks befindet. Einen Hafen hat sie nicht, so daß wir vorsichtig mit halber Kraft bis zu einem Felsen motorten und der Käpten dann in eine Felspalte zwei Mauerhaken schlug, die für spätere Seglerbefuche zur Erleichterung beim Anlegen dort gelassen wurden. (Siehe Bild.) In einer kleinen Bodensenkung zwischen zwei etwa 50 Meter hohen Felsen liegt,

vom Wasser her sichtbar, der Friedhof. Fünfzehn Gefallene der Skagerrakchlacht ruhen hier, und die schwarz-weiß-rote Flagge im Flaggenstock der „Niobe“ weht über ihnen. „Gorch Fock (Rudolf Kienau), der Dichter der See, gefallen auf der ‚Wiesbaden‘ in der Skagerrakchlacht“, lautet die Grabauffchrift. Neben ihm unbekannte Gefallene mit namenlosem Kreuz. Auch zwei englische „unknown victims of the great war“ ruhen friedlich im Tode vereint neben ihren ehemaligen Kampfgenossen. Der Stander des Yacht-Clubs von Deutschland, der auch über den Gräbern weht, will ein Symbol sein für die Worte Gorch Focks: „Seefahrt ist not“. Wir ehrten diese Weihestätte mit dem deutschen Gruß und dachten daran, daß vielleicht manche deutsche Mutter getröstet sein könnte in dem Bewußtsein, daß unter den Namenlosen dieser Gräber einer der ihren sein könnte, der hier als unbekannter Soldat der Skagerrakchlacht seine letzte Ruhe gefunden hat.

Daß die Welt klein ist, merkten wir wieder im H a m b o r g f u n d. Hoch oben in Nordschweden passierten wir die aus ihrem alten Segelrevier, dem Uddevalla-Fjord, kommende Travemünder Jacht „Nirvana VII“, auf der wir manche frohe Stunde verlebt hatten, zuerst als beedigter Kurpfuscher, später als Mitsegler. Der Kapitän des Kulturschiffes saß an der Pinne, auf dem Vorschiff dagegen zwei entzückende Nixen, die er als „Smutjes“ angeheuert hatte. Mit guten, beiderseitigen Wünschen zogen wir winkend aneinander vorbei. Schiffe, die sich tags begegnen! Kurs: Süd-Süd-West — heiß vor Spinnacker! Das Leben geht weiter, und das ist richtig und notwendig. Bei Swartekär, der schwarzen Schäre, grüßten wir zuletzt schwedischen Boden und holten dann die schwedische Flagge nieder aus dem Want. Nachtfahrt über das Kattegatt. Lange Zeit peilen wir die Lichter von Väderöbrö und Hallö, die uns nachts eine gute Kreuzpeilung ermöglichten. Der Seetörn von Svarte bis Skagen beträgt 55 sm. Am nächsten Vormittag herrschte auf dem Skagerrak teilweise völlige Windstille. Lotungen bis 50 m ergaben keinen Grund. Angesichts des starken Nordstromes konnte ein genauer Standort nicht ausgemacht werden, mangels irgendwelcher geeigneter Peilobjekte und da auch ein Koppelkurs nicht berechnet werden konnte angesichts der geringen und unterschiedlichen Fahrtgeschwindigkeit. Wir lernten zum erstenmal den eigentümlichen Reiz der Situation kennen, daß man irgendwo auf dem Weltmeer umherchwabbert, ringsherum nur eine gepflegte Gegend mit viel Horizont sieht, und als einzig Feststehendes die Tatsache hat, daß man möglicherweise bei starker Stromversetzung in die Nordsee abgetrieben wird. Das Anwerfen des Motors hatte bei dieser großen Entfernung von Land auch keinen Sinn. Es war also eine vorzügliche Schule der Geduld, und der Käpten meinte, daß gerade die Juristen an Bord sich besonders gut dazu eigneten, Messingkocher zu putzen. Allmählich kam die Idee einer Brise auf, die durch wehenden Tabakrauch einwandfrei ausgemacht werden konnte. Sie verstärkte sich schließlich und mit 4 Seemeilen Fahrt gelang es uns, die Strömung etwas auszufegeln. Der Käpten kletterte auf dem höchsten Punkt des Aufbaus herum, brachte schaurige Flüche gegenüber Neptun, und siehe da, sie halfen. Nachmittags, 15 Uhr, kam der hohe Leuchtturm von Skagen am Horizont in Sicht. Die Luxaugen des Käpten, unterstützt durch das Auge Gottes, das Zeiß-Glas, hatten ihn entdeckt. Diesmal war es kein — Schornstein. Es war richtig und reell der Leuchtturm. Immerhin dauerte es noch sechs Stunden, bis wir im Südhafen von Skagen vor Anker lagen. Am nächsten Tag per Autobus von Skagen nach der Nordspitze, Bad-Hotel Greenen. An der äußersten Nordspitze des Strandes sieht man, wie die Wellen von Westen und von Osten gegeneinander rollen, an der großen Wasserscheide, wo die Tiede ihre Wirkung verliert. Ein Jugendtraum wird Wahrheit, einmal mit einem Bein in der Nordsee und mit dem anderen in der Ostsee stehen zu können. Ein rühriger Schnellfotograf hat sich 5 Meter von der Spitze Jütlands aufgestellt und knipft am laufenden Band an dieser historischen Stelle der Welt, die früher Lieblingsplatz eines indischen Maharadschas war.

15 Minuten zu Fuß entfernt liegt der hohe neue Leuchtturm und der Semaphor für Wind- und Richtungsmeldung in Nord- und Ostsee, sowie das berühmte Grandhotel; im Keller eine Frühlingsbar, auf der Terrasse Tanzmusik und innen ölgemalte Nackedeis. Skagen selbst bietet am Tage und abends wohl alles, was man von einem Badeort erwarten kann. Das freute auch die charmante Besatzung der „Gudwin“, die wegen Motorreparatur hier überliegen mußte. Auch unser Käpten freute sich augenscheinlich über diese Verzögerung. Ausweislich des Halsamulets hieß der Smutje der „Gudwin“ „Bui“. Der Käpten machte sich sehr landfein, um diesen Namen näher zu deuten. Es war übrigens gerade Vollmond! . . . Nachts war Hochbetrieb in der Fischauktions-Halle von Skagen, wo enorm große Tunfische von mehreren Zentnern Gewicht, sowie Jungfern-Hummern (große Garnelen) durch einlaufende Fischdampfer eingeliefert wurden. Im Skagenhotel zeugten viele alte Gallionsfiguren und Namensbretter vom Schiffsfriedhof Skagen und von den Wracks in der berüchtigten Jammerbucht.

Die schönen Tage von Skagen hatten ein Ende. Der Urlaub lief ab und doch lag der Höhepunkt noch vor uns. In Grenaa gab es bei einem Fischhändler im Hafen tatsächlich noch Hummern, trotz vorgerückter Saison. Eigentlich hatten wir immer gehofft, wir würden einmal Ambra unterwegs bergen können, jenen dunkelgrauen Stoff, der sich im Walfischkropf durch Fremdkörper bildet und bisweilen auf der Meeresoberfläche schwimmt, der schönste und teuerste Riechstoff der Welt, seit der Zeit der Weisen aus dem Morgenlande. Ambra bekamen wir nicht, aber dafür endlich die langersehnten roten Vögel! Die Waschkanne des Kapitäns wurde mit etwas Ata sterilgeputzt, eine spezielle kardanische Aufhängevorrichtung für sie konstruiert, der Käpten sprach einige letzte feierliche Worte an die bemoosten Hummern, die im Cockpit luftwandelten. Erwidern konnten sie nichts, da ihre Scheren vorsichtshalber mit kräftigem Draht zugebunden waren. Immer fieberhafter wurden die Vorbereitungen für das große Kapitänessen an Bord, Teddy mußte angefichts der harten Brise weiter unter Landfchutz segeln, damit das Kochen der Hummern nicht doch durch Lage des Bootes beeinträchtigt würde, und dann kam der erste fertig gekochte rote Vogel strahlend in feiner Briefkastenröte an Deck. Mit des Geschickes Mächten usw. . . . deshalb wurde er vorsichtshalber im Rettungsring auf dem Lutz festgezeit, und sein Geschick ereilte den zweiten. Da stellte sich zu unserem Kummer heraus, daß auf der Proviantliste das Oel gefehlt hatte, und Hummer ohne Majonnaise ist wie ein Rollmops ohne Zahnstocher. Kaum war die Festmacherleine um den Poller, als der beauftragte Besorger an Land stürzte, um in einem kleinen dänischen Hafen trotz des Sonntagabends spise-olie zu ergattern. Selbst mit Rapsöl läßt sich Majonnaise machen. 45 Minuten lang mußten sämtliche Besatzungsmitglieder nacheinander Gelbei mit Oel rühren. Egon war ein Majonnaisemeister, der jeden Hofkoch in den Schatten gestellt hätte. Er bestand darauf, je länger gerührt wird, desto besser, und dann war die Festtafel fertig, die dazu gehörigen Getränke gekühlt und die Flaschen entkorkt, und es begann eine große Hummernschlacht. „Fiß bis du patzt!“ In Ermangelung von Hummerngabeln tun es auch Marlöpiker, sei nebenbei bemerkt. Es war ein Götteressen, noch Kinder und Kindeskinden werden von diesen Hummern reden.

Am nächsten Tag Kurs gen Kiel. Totenflaute. Wenn der Rost aus dem Benzintank in den Vergaser kommt und man periodisch alle 20 Minuten das Benzinzuleitungsrohr durchpusten und Benzin gurgeln muß, wenn die Oelwanne sich lockert, das — sind noch angenehme Gerüche. Aber wenn ein letzter Hummer, der ein lebendes Mitbringe sein sollte, eingerollt in eine lästernde Auslandspressle, sich deren Inhalt so zu Herzen nimmt, daß er daran stirbt und nun in den Sonnenstrahlen zu riechen anfängt, und am nächsten Tage duftet, gaast, stinkt und penetrant wird, und Befehlshaber, die keine Geruchsnerven haben, dann sagen, sie riechen immer noch nichts, dann . . . ist es auch wieder ganz schön, wenn man im Heimathafen ist.

Vielleicht ist es das Schönste am Segelsport, daß er immer Ueberraschungen bietet, daß sich nicht alles programmäßig abwickelt, sondern irgendwie anders kommt, als man denkt. Man wird ständig vor neue Situationen gestellt, und das macht gerade die Freude, diese zu meistern und Herr zu sein über Raum und Zeit.

T e d d y.

Altes Erbe

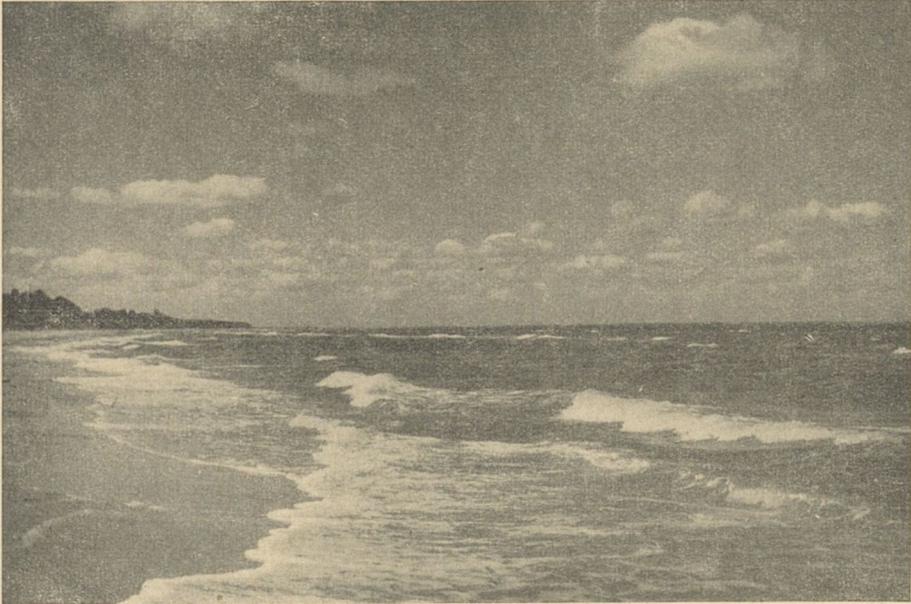
Immer, seh' ich das Meer, treibt mich das Verlangen,
In die brandenden Weiten mich hinzutragen,
Unter das Wehen der Winde die weißen Schwingen
Meiner Segel zu spreiten, mit ihnen zu jagen.

Immer hinter dem Meer blühen wärmere Länder,
Üppige Trauben auf Bergen, die bräunlich verriunen,
Wandern die Blicke durch ziehend graues Gewölk
In ein Geleucht gleich Sonne auf Türmen und Zinnen.

Immer, seh' ich die Sturmsee, locken die Alten,
Wacht aus vielen Ahnen ein zitternder Ruf,
Fährt mein Schiff schon, mit den reitenden Böen
Stirgende Strände zu suchen auf schäumendem Suf.

Hans Friedrich Blund

Entnommen aus dem Band „Balladen und Gedichte“. Hansseitsche Verlagsanstalt, Hamburg



Das Pulver

„Tja — das war eine traurige Geschichte mit Steuermann Holm!“ erzählte der Schiffer Johannsen bedächtig und trank feinen Grog aus. „Er wurde ernstlich krank, und da sagte der Doktor zu uns, wir sollen ihm ein Pulver Nr. 8 aus der Schiffsapotheke geben. Aber von den Pulvern Nr. 8 war keins mehr da. Und da haben wir ihm dafür zwei Pulver Nr. 4 gegeben, und dann . . . ja, dann legte er sich hin und starb!“

(Dagens Nyhoeter.)

Allgemeine Bekanntmachungen und Hinweise

An alle Jachteigner!

Auf Grund einer vom Polizeipräsidenten in den hiesigen Tageszeitungen veröffentlichten Schiffahrtspolizeilichen Anordnung betr. Zulassung von Kleinfahrzeugen auf der Kieler Förde, machen wir hiermit bekannt:

Von der Erteilung einer Zulassungsbefcheinigung an die Eigner des Y. C. v. D. wird unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs abgesehen. Es ist vom Club eine Liste der bei ihm eingetragenen Jachten beim Polizeipräsidenten eingereicht. Auf Grund dieser Liste wird jeder Jacht eine Zulassungsnummer erteilt. Die Nummern werden wir den Jachteignern noch mitteilen.

Auf den § 5 der Schiffahrtspolizeilichen Anordnung, nach welchem im Innern jedes Fahrzeuges ein Schild mit Namen und Wohnung des Eigners, sowie seiner Zulassungsnummer anzubringen ist, machen wir besonders aufmerksam. Wir machen es unseren Mitgliedern zur Pflicht, beim Befahren der Kieler Förde jederzeit als Erkennungszeichen den Clubstander zu setzen und einen gültigen Personalausweis bei sich zu führen.

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung

Gemäß § 8, Ziffer 7 und 8, der vom Kommandierenden Admiral der Marinestation der Ostsee erlassenen Hafenordnung zur Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Kiel vom 1. Oktober 1927 in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1939 — Reg.-Amtsblatt 1939, S. 63 — ist das Befahren des Kieler Reichskriegshafengebietes fortan nur solchen Kleinfahrzeugen und deren Führer gestattet, die bei der Schiffahrtspolizeibehörde angemeldet und von dieser zugelassen sind.

Zur Durchführung dieser Bestimmungen ordne ich auf Grund der §§ 2 und 3 der Polizeiverordnung über den Hafen- und Schiffahrtsverkehr auf der Kieler Förde vom 1. Juli 1933 — A.Bl. S. 218 — hiermit folgendes an:

Alle Kleinfahrzeuge (Motor-, Segel-, Ruder- und Paddelboote, Segeljachten usw.), die nicht der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen, sind bei dem Wasserfchutzpolizei-Revier Kiel, Am Wall 42 I, unter Angabe der Gattung, der Bauart, der Größe (Länge, Breite) des Fahrzeugs sowie des Namens und der Wohnung des Eigentümers zu melden. Jedem Fahrzeug wird ein Kennzeichen zugeteilt, das beim Befahren der Förde sichtbar zu führen ist.

Die Führer solcher Fahrzeuge, soweit sie nicht Mitglied eines dem Reichsbund angehörenden Wassersportvereins sind, haben (evtl. durch Ablegung einer Prüfung vor der Wasserfchutzpolizei) den Nachweis zu führen, daß sie die zur Teilnahme am Verkehr auf dem Wasser erforderlichen Kenntnisse besitzen und auch körperlich in der Führung des Fahrzeugs nicht behindert sind. Auf Grund des Nachweises wird diesen Personen eine auf Person und Fahrzeug lautende Zulassungsbefcheinigung ausgestellt, zu der ein Lichtbild beizubringen ist. Die Zulassungsbefcheinigung ist von dem Fahrzeugführer beim Befahren der Kieler Förde stets mitzuführen und den Beamten der Wasserfchutzpolizei auf Verlangen vorzuzeigen. Jede Veränderung am Fahrzeug, dessen Verkauf oder die Wohnungsveränderung des Eigentümers ist dem Wasserfchutzpolizei-Revier schriftlich anzuzeigen. Im Innern jedes Fahrzeugs ist an gut sichtbarer Stelle ein Schild mit Namen und Wohnung des Eigentümers sowie mit der Nummer der Zulassungsbefcheinigung anzubringen und jederzeit gut leserlich zu erhalten.

Wer die Verkehrsvorschriften auf dem Wasser nicht beachtet, ist, soweit nicht Befrafung auf Grund des letzten Absatzes dieser Anordnung erfolgt, auf Verladung verpflichtet, an einem Unterricht der Wasserfchutzpolizei über das Ver-

halten im Verkehr auf der Kieler Förde teilzunehmen. Erweist sich jemand ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen, so kann die erteilte Zulassung widerrufen werden. Ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen ist besonders, wer unter erheblicher Wirkung geistiger Getränke oder Raufgifte stehend am Verkehr teilgenommen oder sonst gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder andere Strafgesetze erheblich verstoßen hat.

Zu widerhandlungen gegen die eingangs bezeichneten Bestimmungen der Hafenzpolizei zur Seepolizei-Verordnung und gegen die zur Durchführung dieser Bestimmungen gegebenen Anordnungen dieser Bekanntmachung werden nach § 2 der Seepolizei-Verordnung für das Reichskriegshafengebiet von Kiel vom 1. Oktober 1927 bzw. nach § 94 der Polizeiverordnung über den Hafen- und Schifffahrtsverkehr auf der Kieler Förde vom 1. Juli 1933 — A. Bl. S. 218 — verfolgt.

Kiel, den 14. April 1939.

Der Polizeipräsident als Hafen- und Schifffahrtspolizeibehörde.

In Vertretung gez. Dr. Deutschbein.

Wechsel der Schriftleitung

Der Unterzeichnende hat in der vorigen Ausgabe der Monatschrift seinen Schwanengefang gefungen. Eingeweihte werden ihn zu finden wissen. Wie bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht, ist der bisher für die Schriftleitung Verantwortliche infolge sehr starker anderweitiger Belastung zu seinem Bedauern nicht mehr in der Lage, die redaktionelle Tätigkeit im bisherigen Umfange weiter zu führen, da der Unterzeichnende gleichzeitig als Gaubeauftragter der Reichsfachschaft für das Dolmetscherwesen in der Deutschen Rechtsfront für die gesamte Provinz Schleswig-Holstein und als beedigter Dolmetscher der italienischen und englischen Sprache erhebliche fachschaftliche Belange wahrzunehmen hat. Es tritt daher eine Aenderung in der Schriftleitung dahingehend ein, daß der bisherige Stellvertreter, Curt Schreiber, für die Schriftleitung allein verantwortlich zeichnet und der Unterzeichnende als Stellvertreter im Falle der Urlaubsabwesenheit oder Behinderung von Pg. Schreiber einspringt.

Dr. Mommsen.

Dr. jur. Theodor Mommsen (Kiel) gibt Nachricht von seiner Vermählung mit Fräulein Bettina Maria Bauer (Wien). Wir beglückwünschen Dr. Mommsen herzlich zu seiner Vermählung mit einer Vertreterin der Ostmark. Es ist sozusagen eine großdeutsche Hochzeit.

MITGLIEDERLISTE DES Y.-C. V. D.

Fortsetzung der Mitgliederliste

V. M.	680.	Verch, Franz	—	Geschäftsf.	Kiel	Kieler Kohlen-Kontor
O. M.	681.	Verstegh, Charles-William	—	Kaufmann	Soerabaia/Java	Hotel Ngemplak
A. M.	682.	Venohr, Richard	—	Bank-Direktor	Kiel	Wall 1
A. M.	685.	Vibrans, Walter	—	Direktor	Kiel	Holtenuauer Str. 180
A. M.	684.	v. Viebahn, Friedrich-Wilhelm	—	Direktor	Stuttgart	Relenbergstraße 2
V. M.	685.	Virch, Hermann	—	Direktor	Kiel	Niemannsweg 84
O. M.	686.	Vogt, Wolfgang	—	Stud. arch.	Kiel	Niemannsweg 81
O. M.	687.	Vöge, Heinrich	C	K.-Kpt. Ing. E.	Kiel	Adolfplatz 15
O. M.	688.	Vollbehr, Heinr.	—	Torp. Stabs-Ing. a. D.	Kiel	Adolfstraße 56
O. M.	689.	Wach, Hans	C	Dr. Ing.	Kilchberg/Zürich	Seestraße 57
A. M.	690.	Wagner, Johannes	C	Dr. Betr.-Dir.	Kiel	Hamb. Chaussee 65
A. M.	691.	Wahlen, R.	—	Kaufmann	Hamburg 59	Adolf-Hitler-Str. 16

A. M.	692.	Wallis, Wilhelm	—	Kpt. z. S. a. D.	Kiel	Schillerstraße 16
V. M.	693.	Walter, Helmut	—	Ing.	Kiel-Wik	Fa. Walter u. Co.
J. M.	694.	Warnecke, Liselotte			Kiel	Holtenuauer Str. 165
O. M.	695.	Wasserburger, Theo	—	Ober-Ing.	Berlin SW. 11	Trebbiner Straße 14
Z. M.	696.	Wassily	—	Dr. med.	Kiel	Kehdenstraße 6
V. M.	697.	Weber, Dr. Karl	K.F.	Physiker	Kiel	Hospitalstraße 4
O. M.	698.	Wedemeyer, Halmar	C	Reg.-Rat	Hamburg	Magdalenenstraße 92
A. M.	699.	Wegener, Adolf	—	Konsul	Kiel	Niemannsweg 84
V. M.	700.	Wegener, Herbert	—	Kaufmann	Kiel	Düsternbrook 77, pt.
O. M.	701.	Wegener, Wilhelm	C	Stadt-Sekr.	Kiel	Hohenstaufenring 10
J. M.	702.	Wehrmann, Hans	C	Refr.	Kiel	Beselerallee 8
A. M.	703.	Weißhuhn, Friedr.	Gr.F.	Kaufmann	Kiel	Bismarckallee 52
V. M.	704.	Weller, Otto	—	Baumeister	Berlin W.	Luitpoldstraße 51
O. M.	704a	Wels, Wilhelm	—	Ing.	Kiel	Düppelstraße 17
Z. M.	705.	Westermann, Ilse	—	Stud. med.	Kiel	Moltkestraße 70a
O. M.	706.	Werk, Wilhelm	—	Stadtrat	Kiel	Wilhelmshavener- straße 25
Z. M.	707.	Wetzel, Liselotte	—	Sekretärin	Kiel	Düppelstraße 71
Z. M.	708.	Wetzel, Heinz	—	Stud. med.	Kiel	Düppelstraße 71
O. M.	709.	Wetzel, Franz	—	Konstrukteur	Kiel-Ellerbek	Budholz Straße 39
V. M.	710.	Wichmann, Karl	—	Dr. jur. Notar	Hamburg	Gr. Burstah 4
A. M.	711.	Wichmann, August	—	Vizepräsident	Kiel	Tirpitzstraße 138
				Ob.-Land.-Ger.		
A. M.	712.	Wichmann, Heinz	—	Kaufmann	Kiel	Roonstraße 7
O. M.	715.	Wiese, Eduard	—	Kaufmann	Kiel-Dietrichsd.	Grenzstraße 15
V. M.	714.	Wiederhold, Rudolf	—	Kaufmann	Kiel	Goethestraße 12
J. M.	715.	Wiesinger, Christa			Kiel-Kitzeberg	Drosselhorn
V. M.	716.	Willer, Anton	—	Kaufmann	Kiel	Herzog-Friedrich- Straße 1—9
O. M.	717.	Wilke, Benjamin	—	Bootsw.-Bes.	Kiel	Flüggendorfer Str. 13
O. M.	718.	Wilscheck, Werner	C	Dr.	Siegburg	Claus-Clemens- Straße 58
O. M.	720.	Winter, Gustav	—	Ing.	Berlin- Charlottenbg. 9	Kurländerallee 2
O. M.	721.	Wißmann, Herbert	C	Kaufmann	Bln.-Köpenick	Wendenschloß, Rückertstraße 7
V. M.	722.	Witte, Friedr.-Wilh.	—	Kaufmann	Kiel	Schloßgarten 4
O. M.	723.	Woisin, H. S.	—	Dr. Ing.	New-York	80 Broad Street American Lurgi Corporation Tirpitzstraße 65
Z. M.	724.	Wolff, Karl-Heinz	—	Student	Kiel	Goßlerstraße 81
A. M.	725.	Wolters, Georg	—	Mar.-Maler	Hamburg 20	Lorentzendamm 19
O. M.	726.	Wulff, Karl	—	Kaufmann	Kiel	Ulmenstraße 18
A. M.	727.	Wustrau-, Harry	C	Mar.-Baurat a. D.	Flensburg	
O. M.	728.	Wykrzykowski, Hans	—	Kaufmann	Kiel	Beselerallee 35
O. M.	729.	Zenker, Karl-Adolf	C	Kaptl. z. S.	Kiel	M. R. V. i
Z. M.	730.	Ziemke, Heim	C	and. med.	Kiel	Waitzstraße 6
O. M.	731.	Ziegenbein, Willy	—	Magistratsrat	Kiel-Kitzeberg	

Berichtigung

O. M. Tiefholz, Karl-Heinz Mar.-Baurat Kiel, Düppelstraße 68

Verzogen

Natusch, früher Gerhardstraße jetzt Kiel Tirpitzstraße 62 IV.
 R. von Dossow jetzt Charlottenburg 9 Meiningenallee 1 I.
 Fengler, M., K.-Kapt. a. D. jetzt Stuttgart-Röblingen Flughafen
 Schlegel, Heinz, Unterarzt am // - Lazarett jetzt Berlin W. 35 Ludendorffstr. 101 pt.
 Croseck, H., Dr. Ing., jetzt Bln.-Zehlendorf W., Fürstenhof 20

Ausgetreten

Howaldt, Christa-Anita, Kiel, Holtenuauer Str. 105

Neue Mitglieder

Meyer-Draeger, Rudolf Kaufmann Kiel, Tirpitzstraße 97
 Röder, Heinz, // - Rottenführer Bln.-Lichterfelde Leibstandarte „Adolf Hitler“, 7/II.

Verstorben

Ober-Postrat Joost, Kiel, Tirpitzstraße 77

Buchbesprechung

Im Eigenverlag des NRV., Hamburg 21, ist ein neuer deutsch-englischer Yachtdiktionär erschienen, der, wie sein Vorwort sagt, der deutsch-englischen Segelei und damit deutsch-englischer Verständigung im allgemeinen dienen soll. Abgesehen von diesem Zweck, der den höchsten Aufgaben des völkerverbindenden Sports überhaupt entspricht, hat das von Otto O. Ernst geschriebene Büchlein, das von dem NRV. direkt zum Preise von 1,50 RM. vertrieben wird, uns schon längst gefehlt. Denn wenn wir auch an unseren Küsten sehr viele englisch Sprechenden haben, so fehlt doch gerade die Kenntnis der segeltechnischen Vokabel. — Fragen Sie z. B. einmal Ihren Englischlehrer wie „kreuzen“ heißt! — Wir bitten unsere Mitglieder, Bestellungen direkt beim NRV. vorzunehmen.

Curt E. Schreiber.

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt des Kieler Verkehrsamts über die „Kieler Woche 1939“ bei.

Drucksachen für den Geschäfts- und Privatbedarf
durch die Druckerei der **NORDISCHEN RUNDSCHAU**



MÖLLER GROSSWÄSCHEREI
PRÜNE 43 - FERNRUF 5725

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

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

Yacht-Segel
in bekannter erstklassiger Ausführung
Friedrich Schulz, Segel-
macherei Kiel Weilingdorf
Tadelloser Stand, 1a Verarbeitung, Billige Preise

Blankenburg
Kiel
Holstenstr. 69
DAS PELZHAUS
DER GROSSEN AUSWAHL

Anzeigenschluß für diese Zeitschrift:
Am Ersten eines jeden Monats

Für alle Anschaffungen

Defaka

Kiel • Holtenauer Straße 33



Blick von Schilksee auf das Segelrevier der Kieler Außenförde.
Im Hintergrund das Ehrenmal Laboe.

Inhaltsverzeichnis

Vor der Kieler Woche 1939	1
Die erste „Große Wassersportparade im Großdeutschen Reich“ .	2
Neustädter KdF.-Schuenerjacht 1939 zum 7. Male auf Ausbildungsfahrt	3
Ansegeln des HSC. in Hamburg	3
Wichtige Änderungen in Kiel	3, 4
Zu den Polizeiverordnungen für den Verkehr auf dem Wasser .	5
Ein Blick in alte Kieler Tradition	5, 6
Von nordischen und anderen Küsten	7, 8, 9, 10
Rammen und Rammen lassen	11, 12
Die Fahrt zu den roten Vögeln (Schluß)	12, 13, 14, 15
Altes Erbe	15
Allgemeine Bekanntmachungen und Hinweise	16, 17
Mitgliederliste des Y.-C. v. D.	17, 18
Buchbesprechung	19

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

In den Feinkorläden
der gute Pott zum Grog zum Tee
Flensburg seit 1848

Pott Rum

Robert G. Ernst, Kiel

Yachten- und Schiffsbedarfsartikel

Wall 24 (Nähe Holstenstraße) Fernsprecher 4254

Yachtenbeschlüge, Drahtseile, Anker, Ketten, Nautische
Instrumente, Schiffs- und Yachtenkompass, Kompaßhauben

Fahnen

Tauwerk

Oelzeug

M. HANSEN

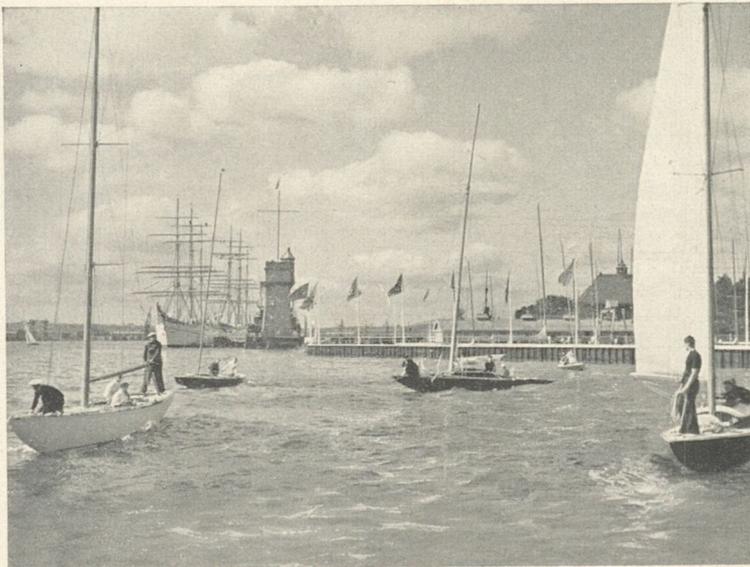
KIEL · Schloßgarten

Silber

Ehrenpreise

Gold

Juwelen



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

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

Herbert



8 Uhr — 8 Glasen!

Hamburger Glasenuhren

für Bord- und
Heimzwecke

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

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.

Kieler Spar- und Leihkasse

Mündelsicher

Gründungsjahr 1796

Auskunft und Beratung in allen Vermögensangelegenheiten

Nebenstellen in allen Stadtteilen

Hettlage & Lampe

KIEL

Kleidung

FÜR DEN WASSERSPORT

Blaue Seglerhosen für Damen u. Herren
9.50 10.10 13.80 16.— 19.50

Weißer Seglerhosen für Damen u. Herren
4.90 5.75 7.50 9.50 12.50

Arbeitspäckchen, Mar.-Moleskin
für Damen und Herren für Knaben und Mädchen

Blusen 5.35 5.55 6.50 4.85
Hosen 4.95 5.65 4.60

Oljacken, Ölmäntel, Ölhosen, Süd-
wester, Sweater, Schuhe u. Mützen

