

Verlagshaus



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



**300 JACHTEN STARTEN
ZUR KIELER WOCHE 1939**

Jahrgang II, Nr. 8

Verlagsort Kiel

Juni 1939

Monatsschrift des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

Juni 1939

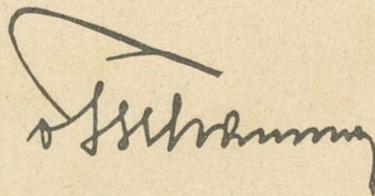
Nr. 8

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

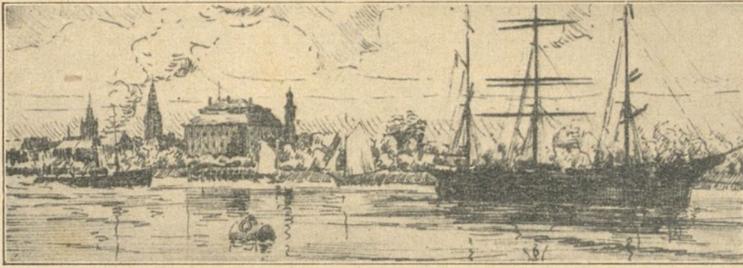
Zur Kieler Woche 1939!

Wieder wehen über der Förde die stolzen Fahnen der an der Kieler Woche teilnehmenden Nationen. Beste Segler der Welt treffen sich hier wie alljährlich, um mit ihren deutschen Sportkameraden in ehrlichem Wettstreit ihre Kräfte zu messen. Kriegsmarine, Stadt Kiel und die Segler haben ihr Möglichstes in der Vorbereitung als Grundlage guten Gelingens getan. Wenn schon alle Leibesübungen Quellen der Freude sind, so gilt dies in besonderem Maße vom Segelsport. Vereint er doch alles, was sich nur denken läßt, um kämpferischen Menschen Freude zu vermitteln: harte Kämpfe, Einsatz aller Kräfte des Leibes und des Geistes und höchsten sportlichen Könnens in der großen Weite der Natur, auf dem Wasser, unter freiem Himmel im sicher geführten Segelboot!

Der diesjährigen Kieler Woche wünsche ich ein gutes Gelingen, faire Kämpfe und schöne Siege!



Reichssportführer



Kieler Woche 1939!

„Kiel kallar!“ So stand es mit großen Buchstaben in der letzten Nummer der offiziellen finnischen Segelzeitung über der diesjährigen Kieler-Woche-Plakette.

„Kiel ruft!“ Diese zwei Worte sagen uns manches über die Bedeutung der wiedererstandenen Kieler Woche. Unsere deutschen Segler, insbesondere die Kieler, haben seit 1934 schon wieder so manche gute, große und schöne Kieler Woche erlebt, daß ihnen das kleine Wort „wiedererstandene“ ein wenig verspätet vorkommen mag. Und doch diese Feststellung erscheint uns vielleicht gerade erst heute gerechtfertigt. Denn um was ging es den verantwortlichen Seglern feinerzeit im Jahre 1934, als sie zur Kieler Woche 1934 aufriefen?

Die Kieler Woche sollte wieder der Sammelpunkt des gesamten deutschen Segelsports und zugleich das große alljährliche internationale Treffen werden, das es Jahrzehnte zuvor gewesen war. Die Kieler Woche 1934 brachte einen vollen Erfolg, der in den nachfolgenden Jahren zunächst nicht wieder in gleichem Maße erzielt wurde. Doch von Jahr zu Jahr konnte man in stetiger Entwicklung schließlich wieder bis heute das erreichen, was der damalige Anfangserfolg auf Antrieb gebracht hatte. Heute nun glauben wir feststellen zu können, die „Kieler Woche“ steht, und zwar dauerhaft! Denn das erscheint uns als das Entscheidende: Die „Kieler Woche“ ist heute wieder im gesamtdeutschen Sportleben und insbesondere in dem unserer Segler ein fester Begriff, eine Verpflichtung, ein lockendes Ziel. Sie ist eine Selbstverständlichkeit geworden, die nicht mehr aus dem deutschen Segler- und Sportleben fortgedacht werden kann.

Im Jahre 1933 hatte es einmal eine heftige Diskussion um die Frage gegeben, ob man in diesem Jahr nicht das 50jährige Jubiläum der „Kieler Woche“ feiern sollte. Man kam zu keinem klaren Entschluß, eine seltene Gelegenheit propagandistischer Art war ungenutzt geblieben und es wurde eine Kieler Woche ohne Eindruck, ohne sportliches Leben. Und damals gab es nicht wenige Leute, die meinten, die Kieler Woche sei tot, man solle doch nur die Folgerungen ziehen und sie endlich aus ihrem Siechtum befreien, sie endgültig aus dem Seglerleben austreichen. Sicherlich, es waren extreme, wenig wohlwollende Ansichten, aber sie waren doch einmal möglich! Das möge heute einmal ins Gedächtnis zurückgerufen sein, heute, wo wir mit Zuversicht und Sicherheit sagen dürfen: Solche Ansichten sind heute unmöglich! Heute kann es für die deutschen Segler ganz schlicht und ohne nähere Erklärung wieder heißen: Kiel ruft, und alle deutschen Segler wissen, worum es geht.

„Kiel kallar“, so hieß es aber eigentlich. Wir dürfen daraus ein Zweites entnehmen. Auch außerhalb unserer Grenzen braucht man heute nicht mehr als diese zwei Worte zu sagen und man versteht sie. Man weiß im Ausland, daß die „Kieler Woche“ die große deutsche Segelveranstaltung ist, bei der man nicht nur viele schöne Yachten, sondern auch die besten deutschen Segler trifft, gegen die zu kämpfen eine Freude ist. Damit erscheint uns aber die wichtigste Voraussetzung für den weiteren Ausbau unserer segelsportlichen Beziehungen zum Aus-

land erreicht zu sein. Viel mehr aber auch nicht! Denn wir müssen diesen Ruf und seine Ausdeutung nicht überschätzen. Nehmen wir ihn zugleich als aufmunternde Mahnung! Denn wir könnten uns eine stärkere Auslandsbeteiligung wünschen, als wir sie in den letzten Jahren erlebt haben und auch jetzt wieder erleben. In dieser „Kieler Woche 1939“ treffen sechs Nationen zusammen. Dänemark, Deutschland, Holland, Italien, Norwegen und Schweden sind es diesmal. Die Beteiligung im einzelnen ist, abgesehen von Italien, nicht gerade besonders stark. Denen, die gekommen sind, danken wir herzlich für ihre gute Sportskameradschaft. Daß sie gerade heute kommen, in einer Zeit, wo außerhalb unserer Grenzen gegen uns geschrieben und geredet wird wie niemals zuvor, beweist uns, daß sie es ehrlich und sportlich gut meinen.

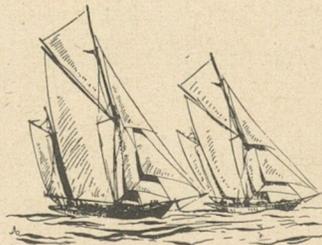
Wir können daher auch bei der Betrachtung des diesjährigen Kieler-Wochen-Ergebnisses, soweit es ihre internationale Seite betrifft, ein gut Teil auf dies Konto der Auslandshetze setzen und brauchen darum aus der Zahl der beteiligten Nationen und Mannschaften allein noch keine Schlüsse auf die internationale Anziehungskraft der „Kieler Woche“ ziehen. Unser Eingangszitat beweist uns ja auch gerade hier das Gegenteil. Aber eines gibt es zu bedenken: Die meisten unserer ausländischen Segelkameraden kamen erst nach dem ganz persönlichen Eingreifen deutscher Segler, die im internationalen Segelsport schon seit Jahren für uns wirken. Und das ist es, was auch seit Jahren immer wieder betont werden mußte: auf den ganz persönlichen Einsatz eines jeden deutschen Seglers kommt es an, wenn wir unsere segelsportlichen Beziehungen zum Ausland ausbauen wollen.

„Kiel kallar!“ Die erste psychologische Voraussetzung ist geschaffen, die Verwirklichung unserer Aufgabe auf diesem Gebiet harret aber der Arbeit unserer Segler! Daß im Vergleich zu den anderen ausländischen Regatta-Terminen der Zeitpunkt der „Kieler Woche“ wenig glücklich, wenn auch praktisch unabänderlich, ist, sei hier der richtigen Einschätzung des Möglichen dieser Aufgabe wegen, gleichfalls erwähnt. Es sei hier nur daran erinnert, daß in allen skandinavischen Ländern zur Zeit die großen Auswahlkämpfe in der 6-m-R.-Klasse für den Eintonner- und Gold-Pokal stattfinden, ganz abgesehen davon, daß im großen und ganzen der Segelsport in den nordischen Ländern kaum vor dem 1. Juni so recht wieder zum Leben erwacht.

Schließlich noch ein Wort zur rein sportlichen Seite dieser „Kieler Woche“. Das diesjährige Meldeergebnis weist die Namen von insgesamt 295 teilnehmenden Yachten auf. Das sind gut 65 Meldungen mehr als im vergangenen Jahre und 90 mehr als zur „Kieler Woche 1937“. Diese Zahl gewinnt dadurch an Bedeutung, daß es sich hierbei durchweg um hochwertige Boote handelt, die größtenteils im Laufe des vergangenen Winterhalbjahres neu erstanden sind. Die Konzentrierung dieser 295 Yachten auf einige große Klassen hat angehalten, so daß es wieder schöne große Regattafelder geben wird und damit interessante und hochwertige Kämpfe. Daß diese in den olympischen Klassen, 8-m-R.-, 6-m-R.-, Star- und Olympiajollenklasse, besonders möglich sind, darf im Hinblick auf die bevorstehenden olympischen Regatten als sehr erfreulich bezeichnet werden.

So darf man dieser „Kieler Woche 1939“ mit Zuversicht entgegensehen und lediglich noch auf ein rechtes Kieler Segelwetter hoffen.

Kurt Frey



Aus der Geschichte der Kieler Woche.



Die Kieler Woche als bedeutendste internationale Veranstaltung des deutschen Segelsports ist nun schon seit mehr als 50 Jahren ein feststehender Begriff.

Im Jahre 1882 fand die erste Wettfahrt zwischen Kieler und Hamburger Seglern des Norddeutschen Regattaver eins statt, der in diesem Jahre auf ein 70jähriges Bestehen zurückblicken kann. Schon in den 80er Jahren kamen immer mehr deutsche Yachten aus den Berliner und anderen Segelrevieren und vor allem die Segler der skandinavischen Nationen nach Kiel.

Mit dem Auftreten der deutschen Flotte kam immer mehr Leben in den Segel-sport. Der erste Marineregattaver ein wurde schon damals ein starker Förderer des Segelsports, und der damals gegründete Kaiserliche Yacht-Club wurde der größte deutsche Segelklub, der eine lange Zeit hervorragender sportlicher Tradition erleben sollte.

Dampfer und Begleitschiffe aller Art brachten Besucher zur Kieler Woche, die immer mehr Teilnehmer von vielen Nationen, darunter besonders seit dem Jahre 1894 auch viele englische Sportsleute, heranzog.

Der Kampf der weißen Segel auf den hervorragend geeigneten Gewässern der buchenumkränzten Kieler Förde ist in den vielen glanzvollen Folgen dieses halben



Die großen Schunerjachten geben den Kieler Wochen der Vorkriegszeit das Gepräge

Jahrhunderts nicht nur ein schöner und sportlich bedeutender Wettkampf gewesen, sondern auch jedesmal ein gesellschaftliches Ereignis ersten Ranges.

So konnte der Weltkrieg wohl diesem friedlichen Wettstreit der Segler einen schweren Rückschlag verletzten, aber schon bald wurden die alten, freundschaftlichen Bande wieder geknüpft. Unsere skandinavischen Freunde kamen zuerst

wieder; und nachdem das Deutsche Reich wieder stark und einig dasteht, ist auch der deutsche Segelsport wieder imstande gewesen, den Vorsprung der anderen Nationen aufzuholen.

Seit dem Jahre 1934, das als ein Markstein in der Geschichte der Kieler Woche und des Segelsports der Welt überhaupt mit einer riesigen Beteiligung von nahezu 500 Jachten aus aller Welt dasteht, ist wieder der alte Ruf Kiels als Segelsportplatz zurückgewonnen. Den Höhepunkt bildete dann die Wahl der Kieler Förde zum Austragungsort der Segelolympiade.



An Deck einer Großjacht um die Jahrhundertwende



Und 1939: Große Felder erprobter Jachten weniger Klassen

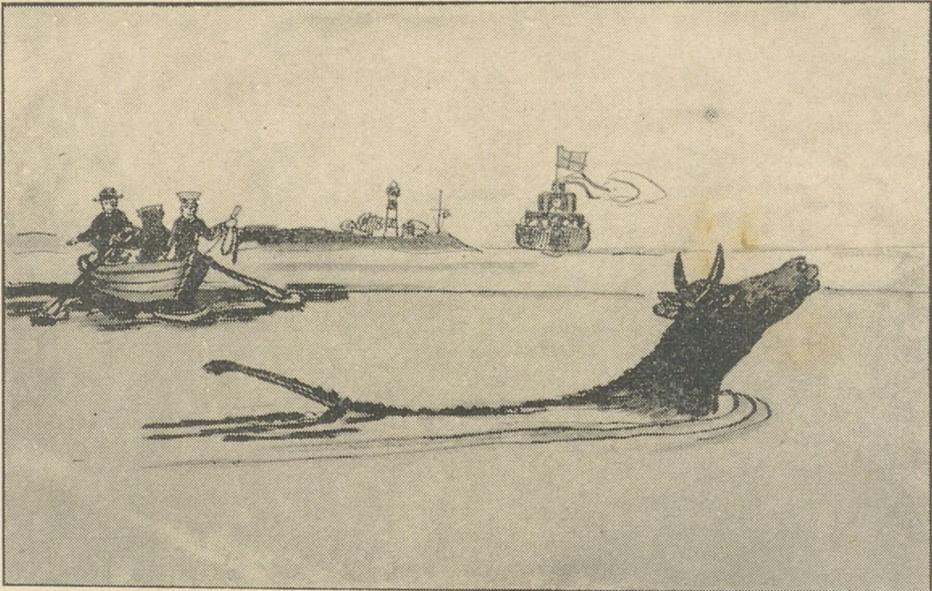
Die Seekuh

Mit frdl. Erlaubnis des Wilhelm-Limpert-Verlages
Berlin SW 68, dem vorzüglichen Buch „Der Norden
lacht“ entnommen. Schr.

Dies ist eine phantastische Geschichte. Das wird mich jedoch nicht abhalten, sie zu erzählen. Man wird vielleicht sagen, daß sie erfchwindelt und voller Unmöglichkeiten ist. Das tut aber nichts.

Das Ereignis trägt sich eines schönen Sommertorgens auf einer Insel im Schärenmeer zu. Vom Sund her, zwischen der Insel und dem Pers-Eiland, höre ich Stimmen, eifrige, zeternde Stimmen. Etwas ist los; auf die kleine Bootsbrücke gekommen, wo die Motorboote ihren Platz haben, habe ich einen überraschenden Anblick. Eine Kuh hat sich vom Pers-Eiland auf den Weg gemacht und schwimmt auf unsere Insel zu. Hier stehen zwei Männer und schreien, um sie zum Umkehren zu bewegen. Die Kuh aber, unberührt von all dem Geschrei, schwimmt ruhig durchs Wasser. Der eine von den Männern steht mit einer Stange da, um ihr den Weg zu versperren. Es ist der Fischer Käll, dem die Kuh gehört. Der andere begnügt sich damit, die Arme zu schwenken und sich in einer Sprache auszudrücken, von der er glaubt, daß sie eine Kuh versteht. Ich gehe näher heran, und da höre ich Käll sagen:

„Wenn ich meinen Kahn hier hätte, dann würde ich sie schon zur Vernunft bringen. Verdammte, daß er an der anderen Seite der Insel liegt!“



Schreiber

Als wenn die Kuh das Gefagte verstanden hätte, schlug sie eine andere Richtung ein und fing an, aus dem Sund hinaus in die große Bucht zu schwimmen.

In diesem Augenblick fühlte ich mich Herr der Situation, und mit den Händen als Megaphon, rief ich den beiden Männern zu:

„Wenn Sie herkommen, dann können wir mein Boot nehmen; wir werden dann schon mit ihr fertig werden!“

Die beiden Männer verließen ihren Platz, ich löste schnell das Boot, und in wenigen Minuten waren wir auf dem Wege zur Kuh, die ruhig weiter nach der Bucht schwamm. Hagberg, der andere Mann, ein Anstreicher, saß achtern, Käll ruderte, und ich stand am Steven, mit dem Bootshaken als Harpune. Eine Kuh

schwimmt nicht besonders schnell; wir hatten sie bald eingeholt und legten uns mit dem Boot vor sie, aber die Kuh scherte sich keinen Deut darum. Um sie nicht ins Boot zu bekommen, mußten wir wieder beidrehen und uns seitwärts legen. Käll fluchte ziemlich kräftig, trotz der frühen Morgenstunde, und Hagberg gab, mit der ganzen Routine seines Mundwerks, einen guten Rat nach dem andern. Und so fuhren wir nach der Bucht hinaus, die Kuh und wir, eine nette, kleine Gefellshaft auf einem Morgenausflug zu Wasser.

Ich hatte mich auf die Ruderbank gesetzt und fing an, über unsere Lage nachzudenken. Ich hatte noch nie eine Kuh gesehen, die sich so benahm wie diese. Die meisten Kühe, denen ich begegnet bin, haben auf dem Land gestanden und Gras gefressen. Ich kann mich nicht besinnen, jemals eine gesehen zu haben, die umhergeschwommen ist. Diese Kuh hatte offenbar ihre ganz besonderen Eigenheiten. Sie hatte sich in den Kopf gesetzt, diese Schwimmtour zu machen, und niemand wußte, wann sie umkehren würde. Mir gehörte die Kuh ja nicht. Ich konnte die Sache ja ruhiger nehmen als Käll, und ich fragte:

„Hat sie oft solche Einfälle? Und wie lange dauern sie?“

„Sie bleibt nicht gern auf dem Pers-Eiland, und wenn die Einzäunung schlecht ist, geht sie durch. Aber so weit wie heute ist sie noch nie ausgerückt.“

Eine längere Pause trat ein, und die Fahrt ging weiter. Eine leichte Brise kräufelte das Wasser, aber sonst war das Wetter ruhig und schön. Dann sagte ich:

„Vielleicht begibt sie sich zur Melkzeit nach Hause.“

Das hätte ich nicht sagen sollen. Hagberg lachte aus vollem Halse, und Käll antwortete wütend und mit lauter Stimme:

„Melkzeit! Sie wird erst heute abend gemolken, und bis dahin ist sie im offenen Meer, wenn sie so lange aushält.“

Hier erhob sich Hagberg. Er beugte sich über die Reling, und ehe wir es verhindern konnten, hatte er die Kuh beim Schwanz gepackt, während er rief:

„Wir wollen sie nach Hause bugfieren!“

Die nächste Folge von Hagbergs Unternehmen war, daß das Boot sich drehte und die Kuh uns bugfierte. Hagberg war ins Vorderschiff gelaufen, und da setzte er sich neben mich, noch immer mit einem soliden Griff um den Kuhschwanz. Unsere Geschwindigkeit hatte sich etwas verlangsamt, sonst ging es ruhig und glatt vorwärts. Käll zog die Riemen ein, und im Vorderraum fand ich ein Tauende, das ich schnell am Kuhschwanz befestigte, worauf ich das andere Ende an einer Riemendolle festmachte. Und so hatten wir die Angelegenheit so bequem geordnet, wie es ging. Käll sah bedrückt aus, und ich sagte:

„So eine Kuh kostet wohl eine ganze Menge Geld?“

„Mindestens dreihundert Mark! Himmelherrgott, wenn man sie bloß zum Umkehren kriegen könnte!“

Hagberg, der stumm dagefessen hatte, seitdem er seinen neununddreißigsten Vorschlag zur Lösung der Frage geliefert hatte, sagte plötzlich:

„Wenn wir Ihren Außenbordmotor auf rückwärts ankurbeln könnten, dann würden wir sie vielleicht stoppen können.“

„Ausgeschlossen ist es ja nicht“, sagte ich, „aber Sie müssen es auf eigenes Risiko tun.“

Ich nahm die Haube des Motors ab, stellte den Zündapparat auf rückwärts und kurbelte an. Im letzten Augenblick hoffte ich, daß der Motor nicht anspringen würde, aber es ging. Das Rad fing an, sich zu drehen, und der Zug hielt einen Augenblick an, aber nur einen Augenblick. Es zuckte in dem Schwanz der Kuh, dann aber schwamm sie weiter, obgleich vielleicht etwas langsamer. Die dreieinhalb Pferdekkräfte des Motors wurden von einer Kuhkraft geschlagen. Bei dieser unerquicklichen Tatsache stoppte ich den Motor ab, und mit eigener, aber sicherer Kuhkraft pflügten wir die Wogen weiter.

Nachdem Hagberg auf die Idee gekommen war, mit einem Riemen zu bremsen, brachten wir die Kuh dazu, etwas die Richtung zu ändern. Statt geradeaus in die Bucht zu schwimmen, folgte sie der nördlichen Uferseite der Insel.

Eine Brücke erhob sich aus dem Schilf. Da stand ein einsamer Mann, die Hände in den Hofentaschen. Er stand ganz still und sah auf die See hinaus. Plötzlich bemerkte er uns, und stracks lief er aufs Land hinauf. Es dauerte nicht lange, bis er, mit einer Flinte in der Hand, wieder zurück war. Wir stellten uns im Boot auf und winkten ihm heftig abwehrend zu. Der Mann aber kehrte sich nicht im mindesten an unsere Bewegungen. Endlich hatte er die große Seeschlange gesehen. Der große, der wirkliche Augenblick seines Lebens war da. Jetzt oder nie! Er drückte ab. Und schoß daneben. Der Schütze ließ die Flinte sinken, sah uns voll Enttäuschung an und trottete dann aufs Land hinauf. Anscheinend hatte er nur eine Patrone.

„Es gibt eine Vorsehung“, sagte Hagberg und seufzte tief.

„Manchmal sieht es so aus“, sagte ich. „Aber was für eine Absicht, glauben Sie wohl, hat die Vorsehung mit diesem kleinen Wasserausflug? Wie lange wird es dauern?“

Der Wind hatte sich gelegt und das Wasser lag jetzt blank wie ein Spiegel da. Da entdeckte ich den Rauch eines Dampfers hinter den Baumwipfeln unserer Insel. Im nächsten Augenblick kam der Dampfer hinter der Landzunge hervor. Der große, weiße Rumpf glitt gerade auf uns zu, und ich sah, wie eine Menge Menschen in heller Kleidung sich auf den Decks bewegte. Der Kapitän ließ stoppen, aber die Kuh, die Gefahr witterte, bog beizeiten ab, so daß wir längsfeits an den Dampfer zu liegen kamen. Die Passagiere stürzten hinüber nach Steuerbord, um zu sehen, was los war, und als sie uns entdeckten, entstand ein lebhaftes Durcheinander an Bord. Alles rief und schrie einander zu, Ferngläser und Kameras wurden auf uns eingestellt, und mitten durch den Lärm hörten wir die kräftige, fröhliche Stimme des Kapitäns:

„Hallo, welche Nationalität und welcher Bestimmungsort?“

Die Kuh antwortete damit, daß sie ruhig weiterschwamm. Als sie aber bis ans Achterdeck gekommen war, geschah etwas, was für unsere Fahrt entscheidend war. Auf einem Stuhl, oder vielleicht Tisch, neben der Achterkajüte stand eine Dame unbestimmbaren Alters mit dem denkbar kürzesten Röckchen an, mit Herrenschnitt und bemaltem Gesicht und dekollettiert bis zur Taille, vorn und hinten. Diese Dame stand mitten in dem schönen Morgenlicht, schwang die Arme und schrie aus vollem Halse vor Entzücken, während sie mit ihren spindeldürren Beinen einen Foxtrott tanzte. Bei diesem seltsamen Anblick machte die Kuh jäh halt, blieb einen Augenblick stille liegen, während sie, wie ich vermute, die Augen schloß — dann drehte sie ihren Körper herum und schwamm schnurstracks nach Hause.

„Störtebeker V“

Kapitän Schlimbachs neues Schiff „Störtebeker V“ ist am 1. Juni vom Stapel gelaufen. Ludwig Dinklage, der bekannte Schriftsteller und Schiffsbauingenieur, hat die Ozeanjacht konstruiert. Das Schiff ist aus Schiffsbau Stahl gebaut, mit überdimensionierten Materialstärken, hat Teakholzdeck, Inneneinrichtung aus deutschen Hölzern und die bewährte Takelage mit Groß- und Befanmast. Neu ist ein 5-PS-Deutz-Diesel, der aber nur für schwierige Hafeneinfahrten in Funktion treten soll. Die Jacht ist 10,775 m lang, Wasserlinie 8,858 m. Größte Breite 2,85 m, Tiefgang 1,50 m bei 7,4 cbm Verdrängung und 60 qm Segelfläche.

Wieder wird Kiel Heimathafen sein und der Stander des Yacht-Clubs von Deutschland im Topp wehen.

Sportsmann und Zeitung

Die „Yacht“ beschäftigt sich in der Nr. 21 mit der Presseberichterstattung über segelsportliche Veranstaltungen und speziell mit dem Verhalten vieler Segler. Wir möchten allen Seglern, die an der Berichterstattung über Regatten etwas auszufetzen haben, empfehlen, sich einmal in aller Ruhe den betreffenden Leitartikel durchzulesen. Fast alles, was dem Segler Grund zu Beanstandungen zu geben scheint, ist aus der Natur der Zeitung und ihrem Leserkreis heraus zu erklären. Auch hier muß man sagen: „Alles verstehen heißt alles verzeihen!“

Die neue Rampeanlage

für Starboote und Jollen am Südende des Olympiahafens ist nahezu fertiggestellt. Es wird nun, besonders schon für die Weltmeisterschaft der Starboote, möglich sein, etwa 20 Boote hochzunehmen und nebeneinander aufzustellen zu Ueberholungs- und Vermessungszwecken. Auch die immer häufiger per Autoanhänger von auswärtigen Regattarevieren kommenden Boote können hier jetzt eingefetzt werden.



Vom Meer zum Fels! Ostmärkisches Segelrevier

Der neue Strander Fischereihafen

wurde am Sonnabend, dem 3. Juni, feierlich eingeweiht und ist jetzt für die großen Hochseeboote der Fischer aus Strande und Schilksee ein sicherer Schutz. Wir dürfen hoffen, daß vorbehaltlich seines Hauptzweckes auch viele Jachten dort einen schönen Wochenendplatz finden werden.

ZWEIGABTEILUNG NEUSIEDLERSEE

Mitgliederbeiträge:

Ordentliche Mitglieder Beitrag ohne Verbandsgebühren	30,— RM.
Ordentliche Mitglieder einmalige Eintrittsgebühr . . .	70,— RM.
Lebenslängliche Mitglieder Beitrag	300,— RM.
Verkehrsmitgliedsbeitrag	15,— RM.
Zeitmitgliedsbeitrag	20,— RM.
Jugendmitgliedsbeitrag	10,— RM.

Allgemeine Hinweise und Bekanntmachungen

Anordnung über den

Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen

vom 15. Mai 1939, erschienen im Reichsgesetzblatt Nr. 98 vom 26. Mai 1939

Auf Grund des Artikels VI des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen (NSRL.) vom 21. Dezember 1938 (Reichsgesetzblatt I Seite 1959) bestimme ich folgendes:

§ 1. Der NSRL. ist die umfassende Leibeserziehungsgemeinschaft des deutschen Volkes. Seine Aufgabe ist daher neben der Pflege des Wettkampf- und Leistungssports die Durchführung der Leibeserziehung auf breitester Grundlage.

§ 2. Aufgabe des NSRL. ist nicht die körperliche Erziehung in den Schulen und Hochschulen, sowie die dienstliche Körperkultur in der Partei, ihren Gliederungen und angeschlossenen Verbänden, in der Wehrmacht, der Polizei und dem Reichsarbeitsdienst, im Nationalsozialistischen Fliegerkorps und Reichsluftschutzbund, in den anerkannten Feuerwehren und in der Technischen Nothilfe. Diese gilt vielmehr als Leibeserziehung, die durch den Staat oder durch die Partei, ihre Gliederungen und angeschlossenen Verbände durchgeführt wird.

§ 3. (1) Deutsche Gemeinschaften, die zur Pflege der Leibesübungen oder zur Durchführung sportlicher Wettkämpfe gebildet werden, sind solche, die nach ihren Satzungen, ihrer Zielsetzung oder ihrer Betätigung ausschließlich oder in der Hauptfache zur Pflege der Leibesübungen oder zur Durchführung von Wettkämpfen gebildet sind oder künftig gebildet werden. — (2) Zu den Gemeinschaften des Abf. 1 gehören auch solche, die von den Organisationen des Staates, der Gemeinde und Gemeindeverbände und anderer Körperschaften gebildet sind oder künftig gebildet werden. — (3) Die Gemeinschaften bedürfen meiner Anerkennung. — (4) Die Entscheidung darüber, ob eine Gemeinschaft als deutsche Gemeinschaft nach Abf. 1 anzusehen ist, behalte ich mir im Zweifelsfalle vor.

§ 4. Jede Vertretung der deutschen Leibesübungen gegenüber dem Ausland erfolgt durch den NSRL. oder durch seine Vermittlung.

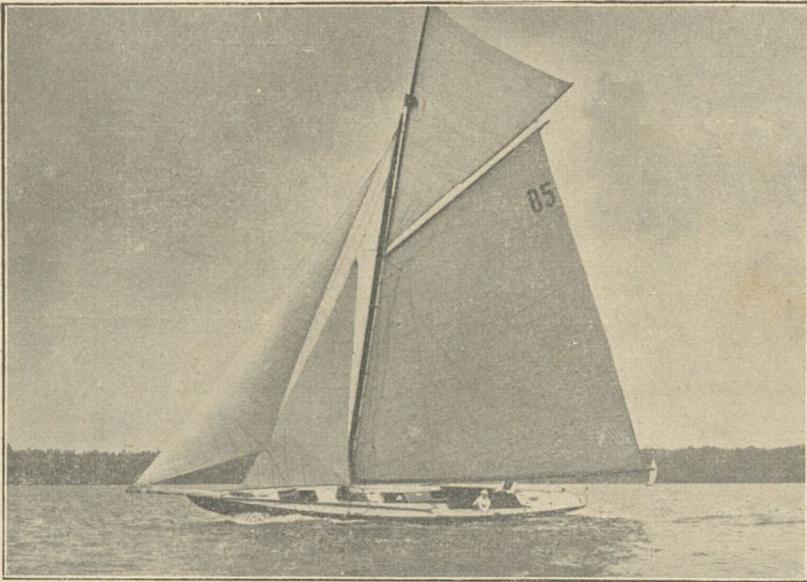
§ 5. Diese Verordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 15. Mai 1939.

v o n T f c h a m m e r u n d O f t e n , Reichsportführer.

Anmerkung: Eine bis auf den Abf. 2 im § 3 gleichlautende Anordnung für die Partei, ihre Gliederungen und angeschlossenen Verbände hat der Reichsportführer als Beauftragter für Leibesübungen in der NSDAP. im Stab des Stellvertreters des Führers erlassen. Der Wortlaut des Abf. 2 im § 3 lautet in dieser

Anordnung: „(2) Zu den Gemeinschaften des Abf. 1 gehören auch solche, die von der Partei, ihren Gliederungen und angeschlossenen Verbänden gebildet sind oder künftig gebildet werden.“



Die Rennjacht vor 30 Jahren!

Betr. Regelung des internationalen Sportverkehrs

Der Reichsportführer hat als Leiter des Reichsportamtes folgende Anordnung im Ministerialblatt veröffentlicht:

Nr. 53, S. 897 und 898

Anordnung über die Regelung der Sportbeziehung zum Ausland

Auf Grund der Verordnung über die Zuständigkeit des Reichsportamtes vom 1. September 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 961) wird gemäß § 3 Buchstabe e folgendes angeordnet:

§ 1

1. Die Teilnahme deutscher Sportler an Sportveranstaltungen im Ausland und die Durchführung von Sportveranstaltungen in Deutschland mit ausländischen Teilnehmern ist genehmigungspflichtig.
2. Die Genehmigung erfolgt durch das Reichsportamt.

§ 2

Der Antrag ist von dem deutschen Teilnehmer oder Veranstalter über die zuständige Spitzenorganisation dem Reichsportamt auf vorgeschriebenem Antragsvordruck einzureichen.

§ 3

Das Reichsportamt erteilt für die Teilnahme bzw. Durchführung eine Startgenehmigung.

§ 4

Diese Anordnung, die auch für das Land Oesterreich gilt, tritt am 1. Februar 1939 in Kraft. Bis dahin bleibt die bisherige Regelung bestehen.

Berlin, den 21. Dezember 1938.

Der Reichsportführer: von Tschammer und Osten.

Zusatz des Deutschen Seglerverbandes. Die Führungsabteilung des NSRL. hat genehmigt, daß die Anträge auf Erteilung einer Startgenehmigung zentral von dem Deutschen Seglerverband gestellt werden, weil im Regelfall Vereine mehrerer Gaue an den Begegnungen mit ausländischen Seglern teilnehmen. Der D.S.V. reicht die Anträge unmittelbar an den NSRL. und benachrichtigt seinerseits die zuständigen NSRL.-Gaue.

Die in Aussicht genommenen Auslands-Starts und der Start von Ausländern im Inland sind der Verbandsführung des D.S.V. **5 Wochen vor der Veranstaltung anzuzeigen.**

A 1: bei Wettfahrten im Ausland (auch See-Wettfahrten, deren Ziel im Ausland liegt) von dem Jachtführer der teilnehmenden Jacht, außerdem von dem Verein (der D.S.V.-Amtsstelle), der die Verhandlungen geführt hat.

A 2: bei dem Start von Ausländern im Reich von dem Verein (D.S.V.-Amtsstelle) der mit der Durchführung der internationalen Segel-Veranstaltung beauftragt ist oder die Veranstaltung von sich aus plant.

Dienstweg: Der Antrag ist unmittelbar an die Geschäftsstelle einzureichen. Je eine Abschrift ist an den D.S.V.-Bezirkswart und an den D.S.V.-Gauwart (bei See-Wettfahrten an die Kreuzer-Abteilung in Hamburg) zu senden.

Inhalt der Anzeige:

A 1: Wettfahrten im Ausland:

1. Genaue Anschrift (auch Telefon) des Antragstellers;
2. Tag (Tage), Ort und Land der Veranstaltung;
3. Offizielle Bezeichnung der Veranstaltung;
4. a) Name der teilnehmenden Jacht,
b) Vor- und Zuname, genaue Anschrift, Vereinszugehörigkeit des Jachtführers (Steuermanns),
c) Anzahl der Mitsegler und etwaiger Ersatzleute (gemäß den Klassenvorschriften);
5. Bezeichnung des ausländischen Veranstalters;
6. Angabe, ob Reise mit der Bahn, Dampfer, auf eigenem Kiel ausgeführt wird;
7. Ungefährer Zeitpunkt der Abreise und des Eintreffens am Ort der Veranstaltung;
8. Etwaige Unterlagen (bisheriger Schriftwechsel mit dem Ausland, gegebenenfalls auszugsweise — Auschreibung) in d r e i facher Ausfertigung;
9. Angaben über Devisenbedarf (Zahl der benötigten Dringlichkeitsbescheinigungen, — bei Ländern mit Reifeverkehrsabkommen: der Befürwortungen). (Vgl. die Amtl. Bekanntmachung betr. Devisen-Genehmigung nachstehend!)

Wenn der Antrag von einem Verein oder einer D.S.V.-Amtsstelle ausgeht, sind die Angaben 4a bis c für alle teilnehmenden Jachten zu machen; es ist anzugeben, wer als Mannschaftsführer vorgeschlagen wird.

A 2: Start von Ausländern im Reich:

1. bis 3. ebenso wie bei A 1;
4. a) Bezeichnung der Staaten, aus denen Ausländer erwartet werden;
b) (**soweit bereits bekannt!**) Name und Klasse der teilnehmenden Jachten, der Eigner, der Jachtführer, Vereinszugehörigkeit, Heimatsort (möglichst vollständige Angaben);
5. Voraussichtlicher Zeitpunkt und Ort des Eintreffens;
6. Voraussichtliche Dauer des Aufenthalts;
7. Etwaige Unterlagen (Schriftwechsel usw.) wie A 1, Ziffer 8.

Wenn 5 Wochen vor der Veranstaltung die Unterlagen für die Ziffer 4 (bei A 2 auch für Ziffer 5 und 6) noch nicht vollständig sind, ist eine **vorläufige Anzeige** mit allen bereits bekannten Angaben zu machen. Sobald dann weitere Unterlagen vorliegen, ist die vorläufige Anzeige durch **genaue** Angaben zu ergänzen.

Bericht über die Veranstaltung: Die 2 Vordrucke für die Berichterstattung werden zugleich mit der Startgenehmigung des Reichsportamts von der Geschäftsstelle des D.S.V. dem Mannschaftsführer überandt; dieser sendet nach Beendigung der Veranstaltung den Bericht (beide Vordrucke und einen weiteren Durchschlag, Maschinenschrift) an die Geschäftsstelle **unmittelbar** zurück.

Langfahrten: Für Kreuzfahrten im Langstrecken-Wettbewerb der Kreuzer-Abteilung ist eine besondere Startgenehmigung nur erforderlich, wenn die Fahrt über die Küsten der Ost- und der Nordsee hinausgeht.

Kewisch, Verbandsführer.

Internationale. Seewettfahrt Zoppot-Visby

Start: 1. Juli 1939, 12 Uhr, Seestegspitze Zoppot.

Bahn: Direkt Zoppot—Visby. Zwischenhafen anlaufen ist erlaubt. Aufenthaltzeiten werden den gefegelten Zeiten zugerechnet.

Ziel: Visby, genaue Angabe siehe Programm.

Meldegelder: Einsatz DG. 20,—. Für Reichsdeutsche beträgt der Einsatz RM. 10,—. Ueber die Art der Einzahlung des Meldegeldes von Reichsdeutschen erfolgt Auskunft sofort nach Eingang der Meldung. Die Zahlungsaufforderung ist unbedingt abzuwarten.

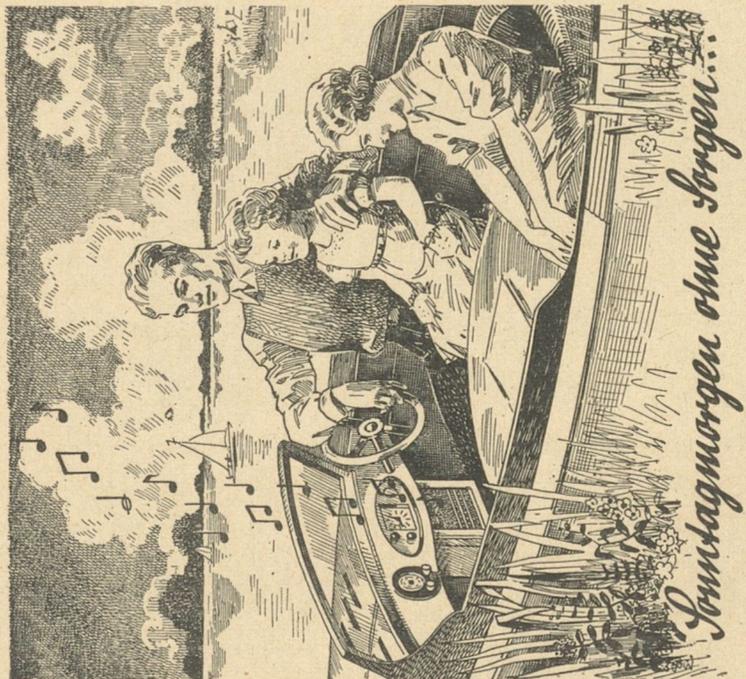
Meldestelle: Werner Pieper, Danzig, Brotbänkengasse 45/48. Tel. 245 35/36.

Meldeschluss: 24. Juni 1939, 12 Uhr.

Preise: Klassenpreise nach Vorschriften des Deutschen Seglerverbandes. Angaben über Sonderpreise erfolgen im Programm.

Vergütung: Nach der RORC.- bzw. KR.-Formel.

Gruppeneinteilung: Diese behält sich die Kreuzerabteilung des D.S.V., Gruppe Ostsee-Ost, Vertreter Kurt Lietz, Danzig, vor.



Sonnagnorgen ohne Sorgen...

Im Sonnenglanz des jungen Tages gleißt der See. Leise plätschern die Wellen. Und traut und schön, wie wenn der Wind ein Lied erzählt, tönt eine frohe Weise aus dem Bordempfänger. . . . Naturerleben und Kunstgenuß können Sie vereinen durch einen PHILIPS-Motorbootempfänger.

Fordern Sie unseren Prospekt A



DEUTSCHE PHILIPS G. M. B. H., BERLIN W 62

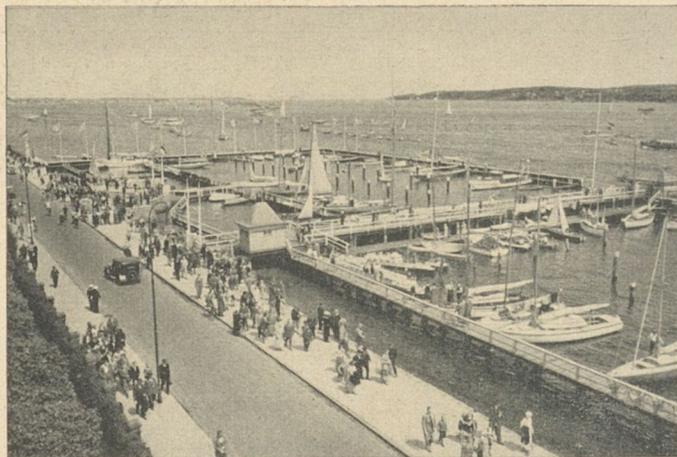
Ausschreibung der Deutschen Meisterschaft 1939 in der 6-m-R-Klasse am 26., 27. und 28. Juni 1939 (evtl. 29. Juni)

Mit der Durchführung beauftragt: Yacht-Club von Deutschland

Bewerber: Als Bewerber um die Deutsche Meisterschaft 1939 ist im Rahmen der nachstehenden Bestimmungen jedes Mitglied eines dem Deutschen Seglerverband angeschlossenen Seglervereins (Segelabteilung) oder jeder Inhaber eines Mitgliedsausweises des Nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen zugelassen. Die Bewerber und die Mitsegler müssen die *Amateur-Eigenschaft* besitzen. Bewerber, die nicht dem DSV. angehören, haben der Meldestelle den Nachweis über ihre segelfortlichen Fähigkeiten und Kenntnisse zu erbringen.

Die Meldung der Bewerber und der von ihnen zu benutzenden Boote muß bis zum vorgeschriebenen Termin schriftlich bei der amtlichen Meldestelle erfolgen. Die Meldung muß enthalten: a) Bootsname und Segelnummer, b) Name und Anschrift des Eigners oder Charterers, c) Name und Anschrift des Bewerbers, d) Name und Anschrift der Mitsegler, e) Angabe des Vereins (der Vereine), dem der Eigner (Charterer), die Bewerber und Mitsegler angehören. Mit der Abgabe der Meldung unterwirft sich der Bewerber den allgemeinen und besonderen Bedingungen, die für die Ausfegelung der Meisterschaft bestehen. Sämtliche Boote müssen einen Meßbrief haben, der von einem amtlichen Vermesser des Deutschen Seglerverbandes ausgestellt ist und an allen Wettfahrttagen der Wettfahrtleitung und den Schiedsrichtern auf deren Verlangen vorgewiesen werden muß. Austausch der Segel und Boote ist verboten. Zugelassen sind für jedes Boot zwei Großsegel, die die Unterscheidungsnummer und das Unterscheidungszeichen des Bootes tragen müssen und vor der ersten Wettfahrt von der Wettfahrtleitung abgestempelt werden.

Startgeld wird nicht erhoben. — Preise werden nicht gegeben.

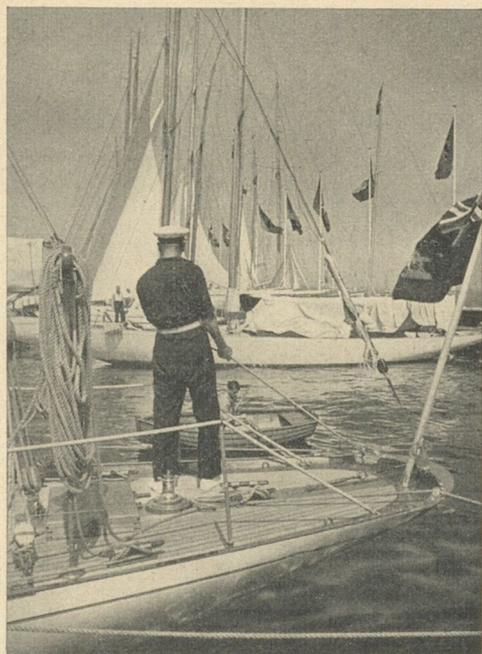


Das Hindenburgufer mit dem Olympia-Jachthafen

Ausfegelung: Die Deutsche Meisterschaft 1939 in der 6-m-R-Klasse wird in drei Wettfahrten nach dem Siegssystem ausgesegelt. Deutscher Meister wird der Steuermann derjenigen Jacht, die aus zweien der drei Rennen als Siegerin hervorgeht. Siegt in diesen Rennen jedesmal eine andere Jacht, so findet unter diesen dreien eine vierte Wettfahrt als Entscheidungsfahrt statt. Erfolgt die Entscheidung bereits in den ersten beiden Rennen, so findet keine weitere Wettfahrt statt.

Mindestgeschwindigkeit: Eine Wettfahrt ist nur dann gültig, wenn das schnellste Boot über den Kurs eine Mindestgeschwindigkeit von zwei Seemeilen je Stunde erreicht hat.

Meisterschaftsabzeichen: Der Deutsche Meister erhält das Meisterschaftsabzeichen in Gold des NS.-Reichsbundes für Leibesübungen mit der Jahreszahl und eine Meisterschaftsurkunde der Reichsführung des NSRL. Der Steueremann des zweiten Bootes und die Mitsegler des siegreichen Bootes erhalten das Leistungsabzeichen in Silber mit der Jahreszahl nebst einer Besitzurkunde des NSRL. Die Mitsegler des zweiten Bootes und die Steuerleute weiterer Boote (nach Entscheidung des Verbandsführers auf Grund der Bestimmungen des NSRL. für die zu den Deutschen Meisterschaften zugelassenen Bootsklassen) erhalten das Leistungsabzeichen in Bronze des NSRL. mit der Jahreszahl.



Segeljachten aller Nationen treffen im Olympiahafen die letzten Vorbereitungen für die harten Wettkämpfe auf der Förde

Die Reihenfolge des zweiten und der weiteren Boote wird nach der niedrigsten, in allen Wettfahrten erreichten Punktzahl ermittelt. Dabei erhält jedes Boot für jede Wettfahrt soviel Punkte, wie sein Platz in der Reihenfolge des Bootes beträgt, also ein Punkt für den ersten Platz, zwei Punkte für den zweiten Platz usw. Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere Platz der letzten Wettfahrt. — Ausnahme: Hat eine Entscheidungswettfahrt zwischen den drei Siegern der ersten drei Wettfahrten stattgefunden, so ist die Reihenfolge der Entscheidungswettfahrt für den zweiten und dritten Platz maßgebend. Für etwa weitere Boote gilt das vorstehend angegebene Punktsystem. Der Verein, dem der Steueremann des siegreichen Bootes angehört, erhält eine Meisterschaftsurkunde, aber nur dann, wenn ihm auch sämtliche Mitglieder angehören.

Wettfahrtrevier und Bahn: Kieler Außenförde und Olympiabahnen.

Wettfahrtabzeichen: Sämtliche am Rennen teilnehmenden Boote haben einen Rennfander zu führen. Das Setzen eines Klubstanders oder einer Schiffsflagge (Nationale) außer einer Einspruchsflagge nach § 43 WB. gilt als Zeichen des Ausscheidens. Als Wettfahrtabzeichen gelten die gültigen Klassen-

zeichen und Nummern. Beim Deutschen Seglerverband nicht eingetragenen Booten wird von der Wettfahrtsleitung eine Nummer zugeteilt.

Wettregelbestimmungen: Gefegelt wird nach den internationalen Wettregelbestimmungen der I.Y.R.U. nebst Zusätzen des D.S.V. Die Bestimmungen des Wettfahrtprogramms sind, soweit sie eine Ergänzung der vorgenannten Wettregelbestimmungen bedeuten, gleichfalls für die Bewerber verbindlich.

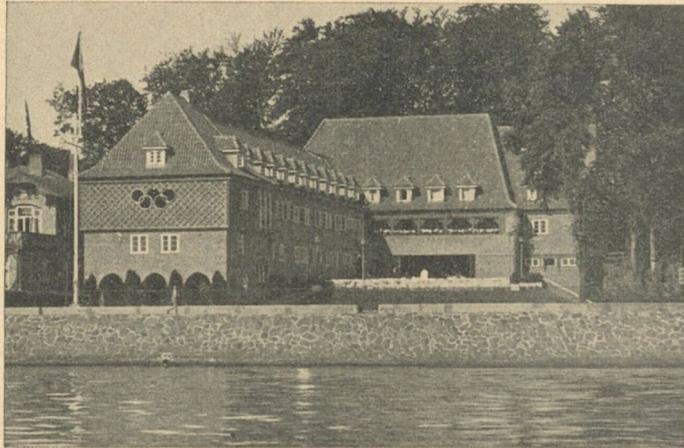
Startzeiten: 26., 27. und 28. Juni 1939, Reservetag 29. Juni 1939.

Meldestelle: Yacht-Club von Deutschland.

Meldefschluß: 17. Juni 1939.

Wettfahrtbüro: Yacht-Club von Deutschland.

Programm: Das amtliche Programm wird den Teilnehmern rechtzeitig zugefandt.



Das Olympiaheim am Hindenburgufer

Ausreibung der Wettfahrten auf der Kieler Förde um die Deutsche Meisterschaft 1939 der Starboote am 26., 27. und 28. Juni 1939 (evtl. 29. Juni 1939)

Mit der Durchführung der Wettfahrten ist der Yacht-Club von Deutschland beauftragt

Bewerber: Als Bewerber um die Deutsche Meisterschaft und als Mitsegler ist im Rahmen der nachstehenden Bestimmungen jedes Mitglied eines dem Deutschen Seglerverband angeffloffenen Seglervereins (Seglerabteilung) oder jeder Inhaber eines Mitgliedsausweises des Nationalsozialistifchen Reichsbundes für Leibesübungen zugelassen. Der Bewerber und die Mitsegler müssen die Amateur-Eigenschaft besitzen. Bewerber, die nicht dem D.S.V. angehören, haben dem zuständigen Gauwart des D.S.V. den Nachweis ihrer segelfportlichen Fähigkeit und Kenntnisse zu erbringen.

Meldung: Die Meldung der Bewerber und der von ihnen zu benutzenden Boote muß zum vorgeschriebenen Termin schriftlich bei der amtlichen Meldestelle erfolgen. Die Meldung muß enthalten: a) Bootsname, Unterscheidungszeichen und Unterscheidungsnummer, Baujahr, Werft und den Konstrukteur, b) Name und Anschrift des Eigners oder Charterers, c) Name und Anschrift des Bewerbers, d) Name und Anschrift des Mitseglers, e) Angabe des Vereins (der Vereine), dem der Eigner (Charterer), die Bewerber und Mitsegler angehören. Mit der Abgabe der Meldung unterwirft sich der Bewerber den allgemeinen und besonderen Bedingungen, die für die Ausfeglung der Meisterschaft bestehen. Sämtliche Boote

müssen einen Meßbrief des Starverbandes haben, der an allen Wettfahrttagen der Wettfahrtleitung und den Schiedsrichtern, auf deren Verlangen vorgewiesen werden muß. Austausch der Segel und Boote ist verboten. Zugelassen sind für jedes Boot zwei Großsegel, die die Unterscheidungsnummer und das Unterscheidungszeichen des Bootes tragen müssen und vor der ersten Wettfahrt von der Wettfahrtleitung abgetempelt werden.

Startgeld wird nicht erhoben.

Preise werden nicht gegeben.

Ausfeglung: Die Deutsche Meisterschaft wird in drei Wettfahrten nach dem Siegsystem ausgefegelt. Deutscher Meister des Jahres wird der Steuermann derjenigen Jacht, die aus zweien der drei Rennen als Siegerin hervorgeht. Siegt in diesem Rennen jedesmal eine andere Jacht, so findet unter diesen dreien eine vierte Wettfahrt als Entscheidungswettfahrt statt. Erfolgt die Entscheidung bereits in den ersten beiden Rennen, so findet keine weitere Wettfahrt statt.

Mindestgeschwindigkeit: Eine Wettfahrt ist nur dann gültig, wenn das schnellste Boot ohne Zuschlag für die Kreuzstrecken eine Mindestgeschwindigkeit von zwei Seemeilen je Stunde erreicht hat.

Meisterschaftsabzeichen: Der Deutsche Meister erhält das Meisterschaftsabzeichen in Gold des NS.-Reichsbundes für Leibesübungen mit der Jahreszahl und eine Meisterschaftsurkunde der Reichsführung des NSRL. — Der Steuermann des zweiten Bootes und die Mitsegler des siegreichen Bootes erhalten das Leistungsabzeichen in Silber mit der Jahreszahl nebst einer Besitzurkunde des NSRL. Die Mitsegler des zweiten Bootes und die Steuerleute weiterer Boote (nach Entscheidung des Verbandführers auf Grund der Bestimmungen des NSRL. für die zu den Deutschen Meisterschaften zugelassenen Bootsklassen) erhalten das Leistungsabzeichen in Bronze der NSRL. mit der Jahreszahl.

Die Reihenfolge des zweiten und der weiteren Boote wird nach der niedrigsten, in allen Wettfahrten erreichten Punktzahl ermittelt. Dabei erhält jedes Boot für jede Wettfahrt soviel Punkte, wie sein Platz in der Reihenfolge der Boote beträgt, also 1 Punkt für den ersten Platz, 2 Punkte für den zweiten Platz usw. Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere Platz der letzten Wettfahrt. — Ausnahme: Hat eine Entscheidungswettfahrt zwischen den drei Siegern der ersten drei Wettfahrten stattgefunden, so ist die Reihenfolge der Entscheidungswettfahrt für den zweiten und dritten Platz maßgebend. Für etwa weitere Boote gilt das vorstehend angegebene Punktsystem. Der Verein, dem der Steuermann des siegreichen Bootes angehört, erhält eine Meisterschaftsurkunde, aber nur dann, wenn ihm auch sämtliche Mitglieder angehören.

Wettfahrtunterscheidungszeichen: Sämtliche am Rennen teilnehmenden Boote haben einen Rennstander zu führen. Das Setzen eines Klubstanders oder eine Schiffsflagge (Nationale) außer einer Einspruchsflagge nach § 43 WB. gilt als Zeichen des Ausscheidens. Als Unterscheidungszeichen gelten die gültigen Klassenzeichen und Nummern.

Wettsegelbestimmungen: Gefegelt wird nach den internationalen Wettsegelbestimmungen der I.Y.R.U., nebst Zusätzen des Deutschen Seglerverbandes. Die Bestimmungen des Wettfahrtprogramms sind, soweit sie eine Ergänzung der vorgenannten Wettsegelbestimmungen bedeuten, gleichfalls für die Bewerber verbindlich.

Starzeiten: 26., 27. und 28. Juni, 10.30 Uhr. Reservetag: 29. Juni 1939.

Meldestelle: Yacht-Club von Deutschland, Kiel.

Meldefschluß: Sonnabend, den 17. Juni 1939.

Wettfahrtbüro: Das Geschäftszimmer des Yacht-Club von Deutschland. Das amtliche Programm wird den Teilnehmern rechtzeitig zugesandt.

Der Clubführer des Yacht-Club von Deutschland.

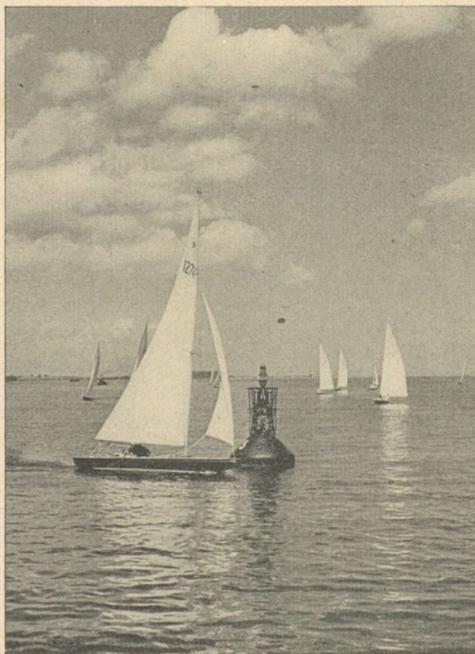
Ausschreibung der II. Internationalen und Verbands-Seewettfahrt von Kiel nach Korsör

Start: Montag, den 3. Juli 1939, 17 Uhr vor Laboe (Kieler Förde).

Bahn: Vom Start vor Laboe nach Korsör auf Seeland; Langeland ist westlich zu lassen. Bahnlänge 68 sm.

Klassen: 1. Internationale R-Klassen von der 6-m-R-Klasse aufwärts. 2. Schärenkreuzer von 22 m² und darüber. 3. Alle Seefahrerklassen. 4. Drachenboote. 5. Nationale Kreuzerklaffen von 60 m² und darüber. 6. 30-m²-Einheitsküftenkreuzer und Einheitsfeekreuzer des D.S.V. 7. Wal-Boote. 8. Ausgleichsjachten: Gedeckte Kiel- und Kielfchwertjachten von mindestens 5,0 K-R oder 6,50 m Wasserlinie und mit wasserdichter, selbsttlenzender Kuhl. Jachten, die nach Ansicht der Wettfahrtleitung für die Teilnahme an der Wettfahrt ungeeignet erscheinen, können zurückgewiesen werden.

Maßgebende Vorschriften: Internationale Wettregelbestimmungen mit den Zufätzen des D.S.V., die Bestimmungen dieser Ausschreibung und des Programms.



Auf dem Segelrevier vor Möltenort u. Laboe

Ausgleich: Die Einteilung der Ausgleichsjachten in Gruppen erfolgt, soweit möglich, unter Zugrundelegung ihrer Vermessungsgröße nach K-R oder R.O.R.C. Für Jachten, bei denen eine Gruppierung nach ihrer K-R- oder R.O.R.C.-Größe hinsichtlich der Typengleichheit innerhalb einer Gruppe Schwierigkeiten macht, ferner für noch unvermessene oder nach ausländischen Meßformeln vermessene Jachten behält sich die Wettfahrtleitung eine andere Form des Ausgleichs vor.

Einfätze: Für jede Jacht 5 RM.

Befatzung: Klassenboote nach Vorschrift, Ausgleicher unbefchränkt.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern anerkannter Vereine. Mindestens ein Mitglied der Befatzung muß im Besitz des Führerscheins für Seefahrt nach den Bestimmungen des D.S.V. oder eines wenigstens gleichwertigen Befähigungsnachweises sein.

Preise: Klassenpreise nach Vorschrift des D.S.V., Sonderpreise siehe Programm.
Meldung und Meldestellen: Vorschriftsmäßige Meldungen sind unter Verwendung des anhängenden Meldeformulars zu richten an den Yacht-Club von Deutschland, Kiel, Düsternbrooker Weg 128, oder an die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne, z. Hd. von Herrn W. Burmester, Hamburg 19, Oevelgönner Straße 27 A. Bei Ausgleichsjachten muß die evtl. festgefahrene Unterscheidungsnummer oder -marke mit angegeben werden.

Meldefluß: Sonnabend, den 24. Juni 1939.

Unterscheidungsnummern für Ausgleichsjachten, die noch keine besitzen, können ab Donnerstag, den 29. Juni, in der Geschäftsstelle des Yacht-Clubs von Deutschland, Kiel, Düsternbrooker Weg 128, oder im Vereinsheim der S.V.A.Oe., Restaurant Hoppe, Oevelgönne 6, Altona, oder notfalls in Laboe am Tage der Wettfahrt entgegengenommen werden.

Programm: Wird allen Teilnehmern durch die Post zugestellt.

Yacht-Club von Deutschland: Mentzel, Vereinsführer.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne: Kurt von Brook, Vereinsführer.

Besondere Veranstaltungen anlässlich dieser Wettfahrt: Kameradschaftliches Beisammensein aller an der Wettfahrt teilnehmenden Segler und ihrer Freunde am Sonntag, dem 2. Juli, um 20 Uhr, in den Räumen des Yacht-Clubs von Deutschland.

Preisverteilung: Am Dienstag, dem 4. Juli, im „Skovhufet“ in Korför. Näheres im Programm.

Die Mützenabzeichen, welche zunächst wegen der Neuanfertigung verhältnismäßig teuer waren, sind jetzt im Preis herabgesetzt und kosten pro Stück 3,50 RM.

Charles G. E. Cahier, der in London lebende schwedische Vertreter der Swenska Seglerkolon, lädt in einem Brief an die Geschäftsstelle des Y.-C. v. D. alle deutschen Segler ein, Schloß Helgerum in Schweden anzulaufen.

Der International Country Club habe dort schöne Zimmer zu vermieten. Man könne fischen, jagen, segeln und außerdem nach naturwissenschaftlichen Grundsätzen leben.

Also auf nach Schloß Helgerum!

Neuer Vermesser in Kiel

An Stelle des von Kiel nach Berlin verletzten Vermessers Herrn Matthiesen ist als sein Nachfolger Herr Schiffbau-Ing. Schreiber, Kiel-Gaarden, Neumühlener Straße 40, für Kiel ernannt worden.

Technische Abteilung: E. Eifenhardt.

Für den Inhalt verantwortlich: Stadtinspektor Curt E. Schreiber Kiel, Rathaus, Telefon 6000 Stellvertreter: Dr. jur. Mommsen Kiel, Weddigenring 9, Telefon 4300 Verantwortlicher Anzeigenleiter Fritz Quackenbrügger, Kiel, Bergstraße 11. Druck und Verlag: NS.-Gauverlag Schleswig-Holstein G. m. b. H., Abteilung Nordische Rundschau, Kiel. DA. 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.

Blankenburg

Kiel DAS PELZHAUS
Holstenstr. 69 DER GROSSEN AUSWAHL

Yacht-Segel

in bekannter erstklassiger Ausführung
Friedrich Schulz, Segel-
machelei Kiel-Wellingdorf
Tadelloser Stand, 1a Verarbeitung, Billige Preise

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



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

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

Settlage & 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

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



Robert G. Ernst, Kiel Yachten- und Schiffsbedarfsartikel
Wall 24 (Nähe Holstenstraße) Fernsprecher 4254

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

Fahnen

Tauwerk

Oelzeug

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

Schleusengelände · Fernsprecher: Holtenu 222

In den Feinkostläden der gute Pott zum Grog zum Tee
Pott Rum
Hamburg seit 1848

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