



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



BERICHTE ÜBER DIE KIELER WOCHE

Jahrgang II, Nr. 9

Verlagsort Kiel

Juli 1939

Monatsschrift des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

Juli 1939

Nr. 9

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



Der Reichssportführer segelte auf einem 8-m-R-Boot an einem Regattatage mit

Der Reichssportführer telegraphierte an Admiral Götting, den Vereinsführer des Marine-Regatta-Vereins:

Sehr verehrter Herr Admiral!

Ich bitte Sie, nachfolgenden Gruß weiterleiten zu wollen:

In meinem mehrtägigen Aufenthalt in Kiel habe ich so viele sichtbare Zeichen kameradschaftlichen Entgegenkommens und gastlicher Freundlichkeit empfangen können, daß ich allen, die mir den Aufenthalt zu einem schönen Erlebnis werden ließen, auf diesem Wege aufs herzlichste danken möchte.

Der Höhepunkt des segelportlichen Geschehens im Großdeutschen Reich — die Kieler Woche — wird, solange ich Reichssportführer bin, meine Unterstützung und meine Vorliebe finden. Ich sende allen selbstlos an der Vorbereitung und Durchführung beteiligt gewesenen und den aktiven Seglern des In- und Auslandes meine Grüße und spreche Ihnen meine Anerkennung für die hervorragende Arbeit und die glänzenden Leistungen aus.

Heil Hitler!

Reichssportführer von Tschammer.

Ausklang

Die Kieler Woche — den ‚Höhepunkt des segelsportlichen Geschehens im Großdeutschen Reich‘ nennt sie der Reichssegelführer — ist vorbei. Die Deutschen Meisterschaften, Olympia-Trainingswettfahrt und die kommende Arbeit forgen dafür, daß unser kurzer nordischer Sommer rasch verraucht. Aber nun, wo wir etwas Abstand von den allgemeinen Dingen der Vorarbeit gewonnen haben, erfüllt uns doch wieder Freude über dieses wirklich bedeutende Ereignis. Die



Die Mannschaft des norwegischen siegreichen Drachbootes „Kringla“

Kieler Woche ist, abgesehen von allem Drum und Dran und ihrer sportlichen Bedeutung, vor allem auch eine einzig dastehende Gemeinschaftsleistung des deutschen Segelsports im NSRL, der Kriegsmarine, der Stadt Kiel sowie zahlreicher weiterer Behörden und Einzelpersonen. Es ist unmöglich, alle die organisatorischen vorbildlichen Einrichtungen aufzuzählen, die in Kiel nach langer Regattaerfahrung erstellt worden sind und die erst in unermüdlicher Arbeit und einem im Dienst der Sache stehenden aufopfernden Idealismus geschaffen werden konnten. Absolutes Aufgehen für den Sport bedeutet aber auch die Teilnahme an den sportlichen Veranstaltungen dieses Sommers, die besonders viel von jedem verlangen. Von allen Teilen des Reiches, aus Wien, Berlin, München, aus Böhmen und Danzig, kamen die prächtigen deutschen Sportsleute und dazu unsere alten Bekannten aus dem Ausland. Wochen über Wochen gehen dahin, wenn man die Trainingsregatten und die Arbeit für Finnland dazu rechnet. Da heute

in Deutschland ohnehin schon jeder für 1,5 Menschen zu tun hat, so ist der sportliche Einsatz doppelt zu werten. Auch dieses alles trägt dazu bei, jene eigenartige Stimmung in dieses Treffen so vieler junger Menschen aus allen Ländern hineinzutragen, die man nur mit den eigenen Worten des Reichsportführers als olympischen Geist bezeichnen kann. In diesen Tagen, da in der Welt wirklich eine unerhörte Atmosphäre von Haß gegen unser Land künstlich geschaffen wurde, ist der Sport stark genug gewesen, viele, die guten Willens sind, zu uns zu führen, um sich im Kampf Boot gegen Boot mit unseren Leuten zu messen.



Der norwegische Sechser, gefolgt von Dr. Lubinus „Irmis VI“ und der italienischen „Vega“
Im Vordergrund der deutsche Meister dieser Klasse, Dr. Collignon Berlin

Beim Fest der Kieler Woche im „Hotel Bellevue“ war (die Mädels in leichter Organdybefelung) die ganze Jugend auf den Beinen, um zu tanzen.

Die lustigen Holländer besetzten während der Pause die Instrumente. Erst ein ganz bedeutender Jazzpianist mit Originalgesang, dann war plötzlich jedes Instrument besetzt und die improvisierte Mannschaft spielte mit Riefenbeifall, bis ganz ‚klein und häßlich‘ die Berufsmusiker wiederkamen.

Im Olympiaheim, dem Schifferzimmer, ging es wieder international zu. Die blonden Norweger und Schweden saßen da und die Holländer und Dänen. Oben, wo bei der Olympiade die USA.-Segler an der ‚langen Back‘ ihre Songs zum besten gaben und die Argentinier mit der Tangoharmonika spielten, da hatten die Italiener ihren Stamplatz eingenommen, alles seit Jahren in Kiel liebe alte Bekannte.

Regatten, gestern, heute und morgen

Die ‚Kieler Woche‘ bildet immer das erste internationale Regattaereignis des Ostseefommers. Dann beginnt dicht an dicht das Programm der Skandinavien und Finnlands. Es ist auch für unsere Segler zeitlich unmöglich, auch nur die bedeutendsten der vielen Rennen mitzumachen.

In Hanko startete unmittelbar im Anschluß an die ‚Kieler Woche‘ Dr. Lubinus, Kiel, mit seinem 1939er Neubau „Irmi VI“, allerdings von Pech verfolgt. Ein



„Pimm“, der Starbootweltmeister, siegte auch bei den deutschen Meisterschaften wieder überlegen (Er „wienert“ wiederum sein Boot)

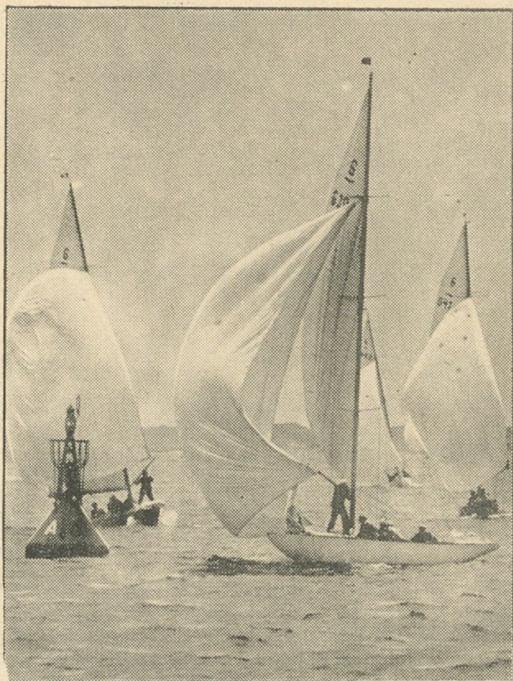
erster und ein zweiter Platz zeigten jedoch, daß das Boot gut ist, wie es auch in der diesmal ziemlich flautenreichen ‚Kieler Woche‘ schon erkennen ließ.

Die Deutschen Meisterschaften der 6-m-R.-Klasse schlossen mit dem abermaligen Siege von Dr. Collignon, Berlin, ab, der von Th. Thomßen, Kiel, außerordentlich hart bedrängt wurde. „Pimm“ (von Hütschler) zeigte bei den Starren wieder einmal das Format des Weltmeisters.

In Lysekil sind am 11. Juli die internationalen Lysekil-Regatten gestartet. Bei den ausgeschriebenen Wanderpreisen lasen wir „Marianne IV“ (Brinkmann) und „Sleipnir“ (K. Rogge, Kiel, Kommandant des Segelschiffes „Schlageter“) als Gewinner in den Jahren 1934 bzw. 1935.

Die vier deutschen 12-m-R.-Boote waren in Dänemark zur Oeresundwoche unter sich. Bei den Goldpokalrennen startet Th. Thomßen, Kiel, mit der „Gustel VIII“. Im finnischen Olympiarevier werden unsere besten R.-Bootsegler und die Elite der Olympiajollensegler starten.

Harter Kampf der 6-m-R-Boote bei Kiel A



Sechser-Neuigkeiten

Dritter Neubau in Norwegen

Die Elite Norwegens hat sich in diesem Jahre wieder den beiden großen Renn-Klassen zugewandt. Während Olav Ditlev-Simonfen wieder zur 8-m-R.-Klasse zurückgekehrt ist und mit einem neuen von Bj. Aas konstruierten Boot auf den Plan tritt, sind es Magnus Konow und Ragnvild Jacobsen in der 6-m-R.-Klasse, die mit Neubauten von Aas und Jenfen bislang schon eine starke Vertretung darstellten. Nun kommt noch als dritter Rolf Svinndal hinzu, der im vergangenen Jahre die Kronprinzenjacht „Norna“ zu guten Erfolgen im Eintonnerpokal und anderen Regatten führte. Svinndal war auch der Goldpokalvertreter 1938 Norwegens. Er steht jetzt an der Spitze eines Konfortiums, das den dritten diesjährigen Neubau der Sechserklasse in Auftrag gegeben hat, und zwar bei Johann Anker. Der Neubau wird die laufende Renn-Nummer 6 N 72 und den Namen „Noreg III“ führen, ein Name mit großer Vergangenheit in der Geschichte der Eintonner- und Goldpokalkämpfe der letzten Jahrzehnte.

Wird „Goose“ USA. in Europa vertreten?

Nachdem die große Sechserflotte auf der Oyster Bay sich in alle Winde zerstreut hat und auch kein Neubau dieses Jahres hinzugekommen zu sein scheint, ist der vorjährige Goldpokalsieger „Goose“ anscheinend der einzige würdige Vertreter der Staaten für die europäischen Pokalkämpfe. So wird man voraussichtlich dieses berühmte Boot als Herausforderer im Eintonnerpokal- und als Verteidiger im Goldpokalkampf sehen. Wenn nicht in Hankö und Helsinki immer gerade Leichtwetter herrscht, werden die europäischen Boote sie nicht so sehr zu fürchten haben, wie es im Laufe der Zeit die „Fama“ zu verbreiten gewußt hat.

„Sinkadus“ heißt Laurins neuer Sechser

Von dem Erstlings-6-m-R.-Boot des bekannten schwedischen Seglers und neuerdings auch Bootsbauers Laurin hörte man kürzlich einige Einzelheiten. Der Neubau wird die verhältnismäßig lange Wasserlinienlänge von 7,30 m erhalten. Die Ueberhänge sind, ein Zug der Zeit, sehr kurz gehalten, so daß der Bug fast mehr das Aussehen eines Seekreuzer-Buges erhält. Das Boot soll für das harte Wetter vor Grahara (Helsinki Segelbahn) bestimmt sein. Nun, auch dort gibt es reichlich Leichtwettertage.

„Sinkadus“, wie der Neubau heißen wird, erhält auch das von Amerika übernommene fog. Stromlinienförmige Rigg, dessen hervorragende Eigenschaft die fählernen Wantenstangen sind. — Der Eigner Harry Nyström wird selber steuern, auch Laurin wird zur Besatzung gehören, die durch den erfahrenen John Olsfon von der Westküste einen vorzüglichen Vordecksgast erhalten wird. Olsfon hat schon bei Salén und Mathiessen lange Jahre die Vorsegel bedient.

Der uns von Kiel 1938 her bekannte schwedische Sechser „Tidsfördrif II“ ist nebenbei in Gothenburg geblieben, hat jedoch nach dem Tode des Eigners Schultz seinen Besitzer gewechselt. Hakan Ekman ist nunmehr Eigner dieser erfolgreichen Jacht, die im kommenden Sommer von Georg Lindahl, einem erfolgreichen R.-Bootssegler, gesteuert wird.

Auch Sunden-Cullbergs „Marianne“ wird wieder auf dem Plane erscheinen. Es ist die Siegerin im Reichskanzlerpokalkampf 1935, von Holm gezeichnet, und unter Führung von Dan Sunden-Cullberg noch immer ein gefürchteter Gegner. Sie hat in diesem Frühjahr ein neues, modernes Rigg erhalten und so wieder wesentlich an Rennwert gewonnen.

Neubauten bei Tore Holm

Schwedens bekannter Konstrukteur hat auch in diesem Jahre wieder zahlreiche Neubaufträge erhalten. Merkwürdigerweise keinen für einen der vier neuen schwedischen Sechser, die zum größten Teil von Neulingen auf diesem Gebiet gezeichnet werden. Dafür hat jedoch Holm nicht weniger als drei neue 8-m-R.-Boote im Bau, die im Laufe dieser Monate fertiggestellt werden. Einer von ihnen, „Ameln“, wird durch verhältnismäßig sehr kurze Ueberhänge auffallen. Im übrigen stellen alle drei Neubauten eine Weiterentwicklung des erfolgreichen Olympia-Achters „Ilderim“ dar. Die Neuerungen sind nur geringfügig. — Neben einer großen Zahl von Seekreuzern, die vor allem im Hinblick auf die Wettfahrt „Rund um Gotland“ in Auftrag gegeben sind, ist der Starboot-Neubau für Albert Bonnier interessant. Dieses Boot ist bereits fertiggestellt und wartet nunmehr nur noch auf sein „German Rigg“, das in diesen Tagen aus Deutschland kommen soll.

AUS ALLER WELT

Einladung zum Drachepokalkampf 1939

Kürzlich hat die Königlich Gothenburger Segelgefellchaft die offizielle Einladung zu den Wettfahrten um den „Internationalen Drachepokal“ 1939 an alle Drachenbootsegler und Klubs ergehen lassen. Damit kommt der Kampf um diesen seit zwei Jahren nunmehr schon bestehenden Pokal zum ersten Male in dem Revier zum Austrag, das diese Klasse eingeführt hat, obwohl ein Norweger, Johan Anker, der Konstrukteur dieses überaus gelungenen Bootes ist. Die diesjährigen Wettfahrten finden in der Zeit vom 14. bis 19. Juli statt, und zwar die drei ersten vor Langedrag, die zwei letzten nach einem Ruhetag vor Marstrand. Vom 16. Juli ab beginnen auch die Internationalen offenen Wettfahrten der GKSS., die dann ebenfalls am 18. Juli in Langedrag nach Marstrand traditionellerweise verlegt werden.

Die Schweden rechnen mit Recht auf eine starke Beteiligung aus allen Drachenbootländern. Vor allem Norwegen wird aus dem verhältnismäßig nahe gelegenen Oslo ein starkes Aufgebot entsenden. Ob auch die schwedische Ostküste diesmal dabei sein wird, steht noch nicht fest, da der lange Anmarschweg schon immer diese beiden großen schwedischen Segelreviere weiter voneinander getrennt hat als von den anderen skandinavischen Ländern oder Deutschland. Schottlands Teilnahme an den Drachenregatten steht fest. Noch nichts Näheres ist über eine etwaige Beteiligung Hollands und Irlands bekannt geworden. Dagegen wird Deutschland, das im vorigen Jahre mit Erfolg Veranstalter und Teilnehmer gewesen ist, auch diesmal wieder mit einigen Booten vertreten sein.

43 Seeregatten in diesem Jahre!

Wenn wir heute zehn Jahre zurückdenken, so erinnern wir uns wohl großer Regatten überall, aber stets auf kleinem abgesteckten Revier. Die Weite des Meeres wurde allein in Form der mehr oder minder sportlich aufgefaßten „Touren“-Segelei befahren. Und heute lesen wir von nicht weniger als 43 großen Seeregatten in den Gewässern um England, in der Nord- und Ostsee. Und welche Fülle herrlicher Jachten sind beteiligt! Unter diesen 43 Regatten, die fast durchweg nach der BORC.-Regel gewertet werden, finden wir auch unsere deutschen Nordseeeregatten im Frühjahr. Dann vor allem das berühmte Fastnet-Rennen mit dem Start am 5. August und die Wettfahrt „Rund um Gotland“. Eine Reihe von Wettfahrten fand Anfang Juli zwischen Holland und England statt, so eine am 7. Juli von Hook von Holland nach Ostende und von dort dann nach Dover und wieder zurück nach Den Helder. Interessant ist auch das englische Amateur-Rennen des Crouch Yacht Clubs, das den Namen Cork and Sunk-Race führt; hier sind nur Amateure zugelassen.

Norwegen trainiert seine Olympiajollensegler

Nachdem die Olympiajolle offiziell zum kommenden Olympia-Einhandboot bestimmt worden war, hatten auch die Norweger alsbald die vorbereitenden Maßnahmen für ihre Teilnahme auch in dieser Klasse ergriffen. Von der KNS. wurden im Winter drei Olympiajollen in Auftrag gegeben, die den fünf norwegischen Seglern, die sich zur Auswahl und zum Training gemeldet haben, zur Verfügung gestellt werden. Alle fünf sind erfahrene Segler, die lediglich noch mit der Olympiajolle nicht vertraut sind. Norwegischerseits wird auch erwogen, die Auswahl recht frühzeitig zu treffen und den Vertreter dann noch zu Trainingszwecken zu ausländischen Regatten zu schicken.

Wahrheit ist ein kostbares Gut - Etwas von Protesten

In einem klugen Artikel berichtet einer der bekanntesten norwegischen Segler von feinen Erfahrungen als langjähriger Schiedsrichter bei Segelregatten. Bekanntlich macht hierbei die Wertung der Zeugenauslagen die meisten Schwierigkeiten. Alfdan Hansen, der Verfasser des Artikels, bringt bei der Gelegenheit eine kleine Statistik, die er als Versicherungsmann im Laufe seiner Tätigkeit aufgestellt hat. Sie liegt zwar auf dem Gebiet des Autofahrers, beleuchtet aber doch recht deutlich den Wert oder Unwert von Zeugenauslagen. Denn bei 13 000 Kollisionen zwischen Kraftfahrzeugen hat Hansen festgestellt, daß nur in ganzen 15 Fällen davon die Zeugen sich gegen den Fahrer ausgesprochen haben, in dessen Wagen sie gefahren sind!

Yachtclub Uruguay, Montevideo, erhält neues Klubhaus

Der außerordentlich rege Yachtclub Uruguay erhält nunmehr ein großes, für europäische Begriffe geradezu riesiges neues Klubhaus, und zwar mit starker Unterstützung seitens des Staates. Auf diese Weise ist an der Mündung des La Platas nunmehr ein vorzüglicher Stützpunkt sowohl für die argentinischen Segler wie auch für die Uruguays geschaffen. Die Segler beider Länder pflegen schon seit vielen Jahren freundschaftlichen Verkehr, wobei sie sich auf dem Regattafelde in der 8- und 6-m-R.-Klasse treffen. Hierbei steht der uns von den Olympischen Regatten her bekannte Sechser-Segler Sieburger an hervorragender Stelle.

„Drottningholms“ merkwürdige Geschichte

Der bekannte große und schöne Passagierdampfer der Svenka Amerika Linjen, „Drottningholm“, ist wohl auch vielen deutschen Seglern bekannt. Während des Krieges war dieser Dampfer noch unter englischer Flagge, und zwar als Hilfskreuzer „Virginia“, gefahren. Seinerzeit besaß die schwedische Reederei nur die alte „Stockholm“. Diese aber wurde von eben jener „Virginia“ eines Tages auf-

gebracht und als Prife nach Kirkwall geleitet. Nach dem Kriege hat dann die Reederei kurzerhand die „Virginia“ aufgekauft und aus dem einstigen unfreundlichen Gegner den Stolz ihrer Reedereiflotte gemacht.

Aenderung des § 32 der Wettsegelbestimmungen?

Der englische Seglerverband für Rennsegelangelegenheiten, die Yacht Racing Association, hat bei ihrer Jahresitzung in diesem Frühjahr eine Aenderung des § 32 der Internationalen Wettsegelbestimmungen für ihre nationalen Regatten beschloffen. Da man englischerseits die Absicht hat, im Herbst diese Aenderung auch auf der Sitzung der IYRU. zur Sprache zu bringen und eine Neuregelung für die ganze Welt zu beantragen, mag es auch für uns Deutsche von Interesse sein, sich vorher mit diesem an sich nicht übermäßig bedeutamen, aber doch erwägenswerten Aenderungsvorschlag zu befassen.

Der § 32 handelt bekanntlich von dem Verhalten „beim Wind segelnder Jachten bei Annäherung an ein Hindernis im Fahrwasser oder eine Bahnmarke“. Und zwar ist hier vorgeschrieben: „Wenn sich zwei mit gleichen Schoten beim Winde segelnde Jachten dem Ufer oder einem Hindernis im Fahrwasser nähern, von dem die Leejacht nicht, ohne zu wenden, klar kommt, und wenn sie die Wendung nicht ausführen kann, ohne mit der Luvjacht zusammenzustoßen, so soll die letztere auf Zuruf des verantwortlichen Vereinsmitgliedes an Bord der Leejacht ihr sofort Raum zum Wenden geben. Die Leejacht ist dann verpflichtet, selbst sofort zu wenden, sobald ihrem Zuruf entsprochen wird.

Wird die Leejacht durch Abfallen von dem Hindernis freigehalten, so muß sie der Luvjacht, falls diese es verlangt, zum gleichen Zweck Raum geben. Ist aber das Hindernis eine Bahnmarke, so hat die Leejacht nicht das Recht, die Luvjacht durch Zuruf zum Wenden zu nötigen, wenn die Luvjacht die Bahnmarke, ohne zu wenden, runden kann.“

Auf diesen letzten Satz kommt es in diesem Zusammenhang an. In England hat man nämlich dieser Vorschrift dann wieder die Klausel angehängt: This clause does not apply to a mark at the start, zu Deutsch: Diese Regel gilt nicht hinsichtlich einer Startboje. Um den Sinn der englischen Aenderung zu verstehen, ist es notwendig, sich noch einmal kurz die Situation zu vergegenwärtigen, die mit diesem letzten Satz des § 32 gemeint ist.

Es soll also demnach die Luvjacht, die das Mark anliegen kann, belohnt werden, weil man als Regelfall zugrunde gelegt hat, daß ihre im Vergleich zu der Leejacht günstigere Position auf Grund guten, wohlberechneten Segelns gewonnen ist. Und in der Tat darf man dies auch für den gar nicht ganz seltenen Fall als den echten Regelfall ansehen, wenn es auch sicherlich Ausnahmen gibt, wo an sich eine solche „Belohnung“ nicht gerechtfertigt erscheint. Aber bei der Abfassung aller solcher Regeln muß man ja doch von dem Regelfall ausgehen.

Wenn man nun aber bei Abfassung dieser „Belohnungs“-Vorschrift eben davon ausging, daß die Position der Luvjacht bewußt und geschickt erworben ist, so kann man dies für den Fall, daß die betreffenden Jachten beim Startanlauf auf eine Startboje in dieser Situation zulaufen, eben nicht als die Regel anfehen. Wenn auch beim Start ganz unzweifelhaft wieder das Geschick des Steuermanns die Gunst oder Ungunst einer Position schafft, so ist dieser aber doch in der Regel viel mehr auch von anderen, von ihm unabhängigen Faktoren abhängig, die es nicht gerechtfertigt erscheinen lassen, ihn auch hier für seine günstige Position zu „belohnen“. Jeder weiß, wieviele Manöver vor dem Start gemacht werden, freiwillig und viel häufiger noch unfreiwillig, zumal in größeren Feldern, so daß alle gute Berechnung nichts hilft.

Es läßt sich daher nicht leugnen, daß die Engländer bei ihrer Aenderung durchaus beachtenswerte logische Erwägungen angestellt haben, und der Schreiber dieser Zeilen möchte meinen, daß man diesen Vorschlag immerhin ernsthaft prüfen soll, bevor man ihr kurzerhand als zu komplizierend oder zu unwichtig oder als geradezu falsch ablehnt. Doch haben wir noch einen Sommer Zeit, darüber Erwägungen anzustellen. Sicher ist die Situation des § 32 dieser Art beim Start noch am seltensten, zumal heute bei den Amwindstarts zumeist eine Luvdrängelei entsteht und nicht solch ein Fall wie dieser.

Das billige Boot

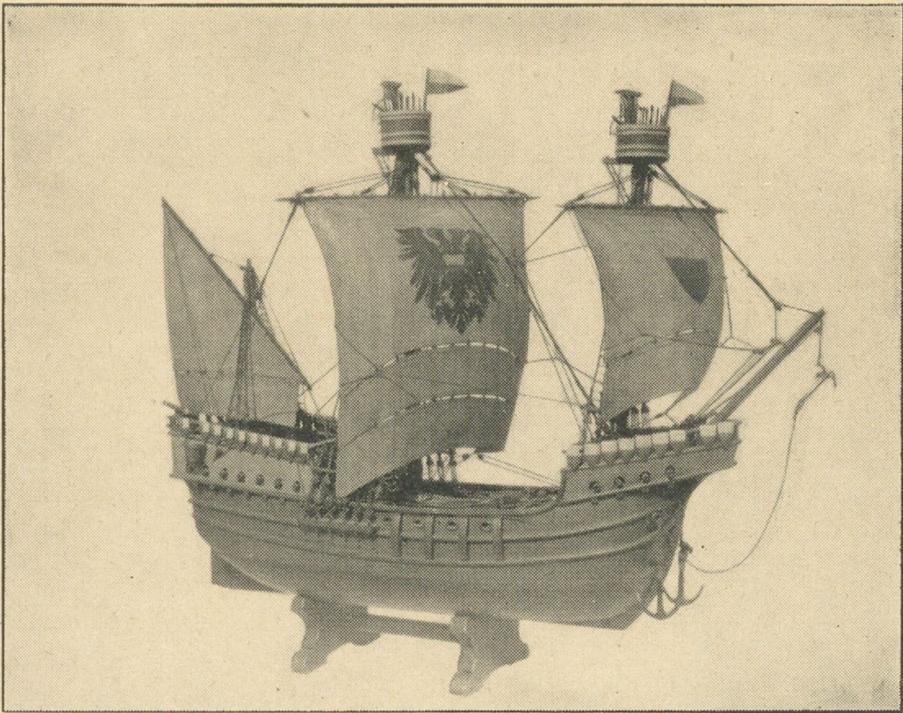
Nachdem in der „Yacht“ vor einiger Zeit viele bedeutende Konstrukteure ihre Meinung zu dem Thema des billigen Bootes gefagt haben (wobei sie meist zu dem Schluß kamen, daß die Segler selbst Schuld daran tragen, wenn eine Klasse sich allmählich verteuert), bringt jetzt auch die norwegische Segelzeitschrift „Seilas“ die Stellungnahmen von Vertens, Martens und Miglitsch aus der „Yacht“. Man sieht, das Problem interessiert überall.

Die Sensation der Bermudasregatten

war der Sieg eines über 10 Jahre alten englischen 6-m-R-Bootes „Achilles“ mit notdürftig hergerichtem Rigg über das neue amerikanische Wunderboot „Goose“.

8-m-R-Boot segelte von Bergen nach England

Es kann gut gehen, wie man sieht. Der Engländer Hr. Ruffel kaufte sich in Bergen, Norwegen, das 8-m-R-Boot „Apache“ und fuhr mit 4 Mann Besatzung luftig los und hatte Glück, denn teils ging es mit 7 sm Fahrt in steifer Brise rüstig voran, teils war es so still, daß man sogar ein Bad mitten in der Nordsee nehmen konnte. Wie es allerdings geworden wäre, wenn der Sturmwind der ersten Juliwoche dazwischen gekommen wäre, das ist fraglich.



Lübecker Hansekogge, Mod. 1:50, nach Plänen von Dr. ing. Busley
und eigenen Forschungen von O. Kallweit, Holtenau

O. Kallweit zeigte seine meisterhaften Schnitzarbeiten

Ein Mann, der in selten eindrucksvoller Weise die Verbindung zwischen dem Segelport und der Seefahrt in seinem ganzen Werdegang verkörpert, ist der Lotse O. Kallweit, Holtenau. Er machte 1905 die denkwürdige Atlantikfahrt der „Hamburg“ des „Vereins Seefahrt“ mit und erwarb auf dieser wundervollen Schunerjacht, die so oft bei der Kieler Woche siegreich war, die Kenntnisse, um später mit Erfolg bei der Handelsmarine zum Kapitän emporsteigen zu können. Heute ist er Lotse in Holtenau und führt so manchen Dampfer hindurch zwischen Ostsee und Nordsee. Seine große Liebe gehört aber den Segelschiffen. Bei der Kieler Woche brachte die Stadtbücherei, Kiel, eine kleine Ausstellung, bei der neben allem Schrifttum von See und Seefahrt auch die mit unendlicher Sorgfalt, teilweise nach mühevollen Quellenforschungen geschnitzten Segelschiffmodelle und alles dazu benötigte Handwerkszeug von O. Kallweit gezeigt wurden. Unser Bild gibt eine Hansekogge aus dem 16. Jahrhundert wieder.

La settimana di Kiel

„Questa grandiosa manifestazione velica“ schreibt Carlo Strena in der italienischen Segelzeitschrift „Vela e Motore“ in einem ganzseitigen Artikel über die Kieler Woche und gedenkt dabei auch Kiels als der „Città della Marina del Reich“, das er seit 1935 und der Olympiade so gut kennt.

Die internationalen Marinepokalwettfahrten der Starboote in Kiel

standen im Zeichen von stürmischen Westwinden. Was bei der Kieler Woche zu wenig war, gab es hier zu viel. Neun Nationen nahmen diesmal wieder teil. — Ein schöner Erfolg dieser Veranstaltung der deutschen Kriegsmarine, die sich seit 1935 jedes Jahr wiederholt. Nach den beiden ersten Wettfahrten standen Deutschland und England punktgleich.



Hochseekreuzer „Störtebeker 5“

Von Kapitän Ludwig Schlimbach

Bei dem Entwurf eines Fahrzeugs für das Hochsee segeln sollen der Konstrukteur und der Hochsee segler — einander ergänzend — zusammenarbeiten. Das haben Ludwig Dinklage und ich getan beim Entwurf des „Störtebeker 5“. Unsere Kameraden von der „langen Bahn“ werden beim Studium der nebenstehenden Zeichnungen verschiedene Fragen stellen, die ich vorweg beantworten möchte.

1. Warum Ketsch? — Die mehrfache Unterteilung von 60 qm Segelfläche ist notwendig — nicht nur für den Einhandsegler, sondern auch für denjenigen Skipper, der auf See, aus Sicht von Land, allein kampffähig bleibt, während seine Mannschaft fest in der Kajüte liegt. Man hat mir Fälle berichtet, in denen 80 vom Hundert der Besatzung aus diesem Grunde ausfielen.

Die Sucht, durch einmastige Befegelung das Letzte an Schnelligkeit herauszuholen und dabei 50 vom Hundert an Sicherheit aufzugeben, hat bei uns den Blick auf das Hochseemäßige getrübt. Warum forgen bei uns nicht die Hochsee segler für Einführung der Takelage-Vergütung, wie sie in den führenden amerikanischen Jacht-Klubs bei Regatta-Ausschreibungen Anwendung findet? Es wird niemand behaupten können, daß bei der dort geübten Regelung ein Teilnehmer benachteiligt wird.

2. Reffen und Kürzen des Tuchs: Betrachten wir uns das Kürzen der Leinwand an Hand des nebenstehenden Segelplans. Zuerst kommt der Klüver weg, was mit Hilfe des Rollerreffs von der Sitzkuhle aus in weniger als einer Minute geschieht. Zugleich wird durch Reffen des Befans dieser auf die Hälfte verkleinert. Damit ist auch das Gleichgewicht wiederhergestellt: der Skipper kann ruhig dem weiteren Wachsen des Windes entgegensehen. Muß er dann weiter Tuch kürzen, so kann er das Groß reffen, das auch nur ein Reff besitzt, welches das Segel



Die Hochseejacht „Störtebeker 5“
auf dem Slipp vor dem Ablauf

halbiert, oder er kann es auch ganz wegnehmen, wodurch er klar zum Beidrehen wird. Nur wenn es ganz steif kommt, wird er die Fock durch ein kleineres Sturmsegel ersetzen müssen. Hauptsache ist, daß das Schiff immer unter Beobachtung bleibt — immer steuerfähig — immer ruhig —, während beim Exerzieren mit Trysegeln, besonders beim einmäftigen Fahrzeug, dieses quer in die See treibt, unerwartete Sprünge macht und die an den Segeln arbeitende Mannschaft unnötig gefährdet.

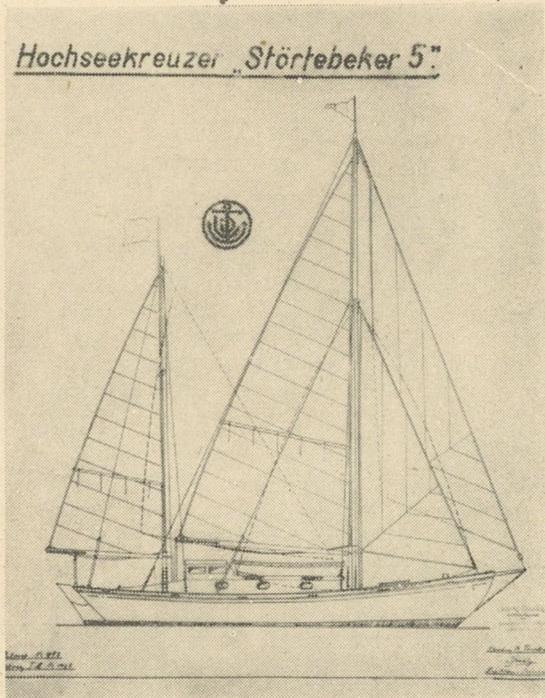
3. Plattgatt und Ruder außenbords: Ich halte die erwähnte Heckform für besser als irgendeine andere mit Ueberhang. Auch wenn ich gezwungen bin, über Heck in schwerem Wetter beizudrehen, wird mir die höhere Auftriebskraft dieses mäßig eingezogenen Hinterteils ein verhältnismäßig trockenes Schiff ermöglichen. Das Ruder leicht zugänglich zu machen und deshalb außen aufzuhängen, halte ich für den Langstreckenmann für sehr wichtig. Ich bin immer mißtrauisch gegenüber sogenannten Ruderkokern, in denen sich unbenutzt — namentlich bei älteren Fahrzeugen — Fehler entwickeln können, die im gegebenen Augenblick zur Katastrophe führen können. Selbst im Falle eines völligen Verlustes des Ruders kann man sich beim Plattgatter ein Notruder herstellen — notfalls aus einer Spindtür oder dergleichen —, während die Schwierigkeiten bei einem Schiff mit Ueberhang unvergleichlich größere sind.

4. Das eingedrückte Kajütsdach: Ein ausgewachsenes Beiboot aufrecht — nicht kieloben — auf Deck zu fahren, war bei einem 11-m-Boot immer schon eine schwierige Sache. Ich habe mir in der Weise aus der Verlegenheit geholfen, daß ich dem Kajütsaufbau anstatt der üblichen Wölbung nach oben einen Knick nach unten gab — ein Gedanke, der

ganz neu sein dürfte, und der erst durch die Praxis seine Bestätigung erfahren soll. Dadurch, daß das Beiboot in diesen Knick verfenkt wird, kommt es 30 bis 40 Zentimeter tiefer zu stehen und ermöglicht damit ein ungehindertes Ueberschwingen des Großbaums. Man ist also nicht genötigt, den Großbaum soviel höher zu setzen und das Großsegel unten zu kürzen. Ein aufrechtstehendes Beiboot ist nebenbei ein willkommener Platz für Fender, Leinen, Besen und allerlei Kram, der einem auf den meisten Fahrzeugen immer unter den Füßen herumtrudelt und bei schlechtem Wetter oftmals in den Bach fällt. Unter Deck ist dieser erwähnte Knick kein Hindernis, denn er befindet sich über der Stelle, wo in den meisten Booten der Tisch befestigt ist — und wo man meistens gar nicht gehen kann. An beiden Seiten des Tisches erfreut man sich voller Stehhöhe.

5. Die „Hundehütte“ (oder „Damenfalon“), die in der Zeichnung hinter dem Beiboot erscheint, habe ich nach reiferer Ueberlegung nicht aufbauen lassen, da sie mir als Einhandsegler doch die Sicht nach vorn etwas beeinträchtigt. Vielleicht wird sie nach meiner Rückkehr ausgeführt.

Hochseekreuzer „Störtebeker 5“



6. Inneneinrichtung: Diese wird so einfach, daß darüber kaum etwas zu berichten ist. Der Niedergang ist ganz nach Backbord gerückt. In der Nähe der Treppe ist der Kochraum. Er ist über einen Meter lang und enthält zwei Primuskocher. Anschließend der „Elektrolux“ (besser genannt „Petrolux“, da mit Petroleum betätigt) — ein Luxus, den ich mir nur wegen meiner Vorliebe für eisgekühlte Cocktails erlaubt habe. Dann kommt eine 2 Meter lange Sitz- und Schlafbank, die durch ein Kleiderspind vom Vorderbott getrennt ist. An Steuerbord — dem Kochraum gegenüber — vollkommen abgeschlossen, der Motorraum für den kleinen Deutz-Diesel. Hier befindet sich auch das WC., Waschstand, Oelzeughänger, Lampenspind — kurzum Platz für alles, was riechen könnte. Ferner ist an Steuerbord eine Sitz- und Schlafgelegenheit wie an Backbord — ebenfalls ein Spind. Vor dem Schott ist Schlafraum für zwei Mann in Hängekojen, die allerdings den Reservefegeln und anderen nützlichen Dingen als Aufbewahrungsort dienen müssen.

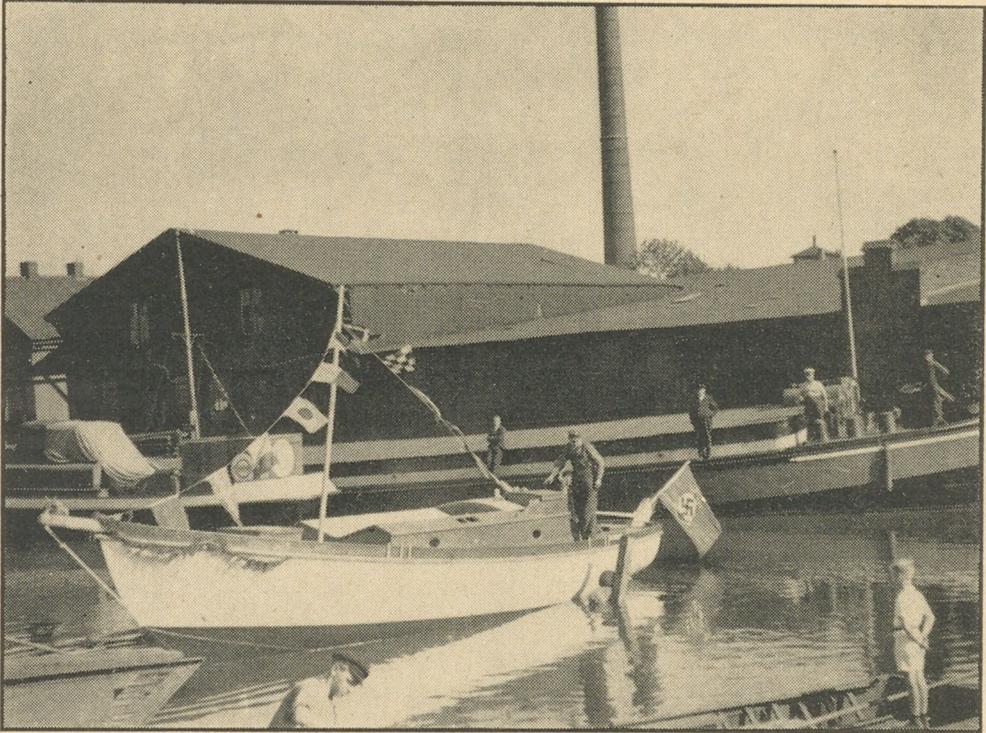
Die „Störtebeker 5“ ist ein Viermännerfchiff oder auch Zweifamilienfchiff und bietet viel Raum. Aber warum soll ich nicht reichlich Platz haben zum Austoben, wenn ich wieder allein losgondle und sonst keinen Streit anfangen kann? Soweit mein Freund Kapitän Schlimbach. Als geistiger Vater der „Störtebeker 5“ sei mir gestattet, noch ein paar technische Daten dazu zu geben. Zunächst wurde das Schiff vollkommen aus Eifen gebaut. Die Gründe hierfür waren in erster Linie, weil uns zum Bau nur eine ganz kurze Zeit zur Verfügung stand — begann ich mit den Zeichnungen doch erst im November vorigen Jahres, nachdem wir uns auf dem Kameradschaftsabend der Hochseefegler in Bremen über die Einzelheiten einig geworden waren —, und weiter der leichteren Materialbeschaffung wegen. Da das Schiff in heißere Zonen kommt als unsere hiesigen Gewässer, mußten wir, um der Gefahr des Austrocknens zu begegnen, schon ausgesucht gute Hölzer — Mahagoni oder Teak — nehmen. Das wäre sehr kostspielig gewesen. So blieben wir bei Eifen. Auch hier mußten wir schließlich nehmen, was wir bekommen konnten. Wir hatten Glück, denn das Material, das uns zur Verfügung gestellt wurde, war eine Kleinigkeit stärker, als ich es vorgehen hatte. Aber das ist kein Fehler. Es kam uns ferner darauf an, das Schiff in Hamburg zu bauen, sollte es doch — abgesehen von dem Selbstbau „Windspiel“ des Einhandfeglers Heinrich Garbers — die erste in Hamburg entworfene und gebaute Ozeanjacht sein. In dem Bootsbaumeister Wilhelm Herzberg, Hamburg-Harburg, fanden wir bereitwillige Unterstützung unserer Absichten. Ich konnte Herzberg mit gutem Gewissen als Bauwerft empfehlen, hatte er doch schon verschiedentlich eiserne Schiffe zur vollsten Zufriedenheit meiner Auftraggeber ausgeführt. Für einen Einhandfegler ist es immer ein beruhigendes Gefühl, zu wissen, daß er sich auf die Bauwerft verlassen kann. Meister Herzberg hat uns in dieser kurzen Bauzeit wieder ein vorzügliches Werkstück geliefert.

Ich freute mich, daß ich bei der Formgebung eines Einhand-Hochseekreuzers in Kapitän Schlimbach einen Gesinnungsgenossen gefunden hatte. Auch er war begeistert von dem Plattgatt, das bei den hochseesporttreibenden Ländern England und Amerika schon überall gebräuchlich ist und auch hier mehr und mehr an Boden gewinnt. Es ist sonst schon foviell dafür und dagegen geschrieben worden, daß sich an dieser Stelle jedes weitere Wort erübrigt.

Das Innere des Schiffes ist durch zwei wasserdicht verschließbare Schotten in drei Teile eingeteilt worden: Vorschiff bis Hinterkante Mast, Kajüte bis Vorkante Brückendeck, und Achterschiff. Da sich Schlimbach im letzten Augenblick noch entschloß, einen kleinen fünfpferdigen Diesel einzubauen, das Schott aber schon stand, erfüllt das hintere Schott seinen Zweck, auch den Motorraum abzuschließen, nicht ganz. Ein Teil der Maschine ragt in die Kajüte hinein, ist aber durch einen eisernen Kasten vollkommen vom Wohnraum abgeschlossen. Ueber diese „Geruchsecke“ ist ja schon im vorhergehenden Aufsatz gesprochen. Die Maschine steht schräg im Schiff, so daß die Welle seitlich an Backbord heraustritt.

Deck und Aufbauten führten wir in Teak aus, weil dieses Holz am besten steht. Nichts ist auf See häßlicher als ein leckendes Deck.

Die Aufstellung des Beiboots ist ein Thema für sich. Ob diese Anordnung, wie wir sie hier erstmalig ausgeführt haben, uns restlos glücklich macht, ist noch eine offene Frage. Die von Schlimbach angeführten Gründe überzeugen. Für mich kam es darauf an, die durch den doppelten Knick in den Kajütsbalken erlittenen Schwächungen durch sinnvolle Konstruktionen aufzuheben. Ich glaube, daß mir dieses durch die stählernen Balken, die mit Spanten und Decksbalken ein Ganzes bilden, gelungen ist. Die Gefahr, daß sich in der „Badewanne“ auf dem Kajütsdach Wasser anammelt, besteht nicht, da die Kuhle Gefälle hat und das Wasser stets ablaufen wird.



Vielleicht hätte man statt des festen Dingis ein Gummiboot nehmen sollen und wäre damit allen Schwierigkeiten aus dem Wege gegangen. Außerdem läßt sich ein Gummiboot auch leichter von einem Mann zu Wasser werfen, was bei einem Dingi immer eine ziemliche Schinderei ist. Aber wir wollen die Praxis beweisen lassen, wer recht hat.

Die Abmessungen des Schiffes betragen: Länge über alles 10,775 m, Länge in der Wasserlinie 8,850 m, größte Breite auf Spant 2,850 m, Breite in der Wasserlinie 2,600 m, geringster Freibord 0,720 m, Freibord vorn 1,300 m, Freibord achtern 0,900 m, größter Tiefgang 1,600 m, Verdrängung 7,4 cbm, Großsegel 23,32 qm, Befan 11,40 qm, Vorsegel-Dreieck 23,94 qm, Amwindfläche 58,66 qm, Fock 9,13 qm Klüver 13,77 qm, Spinnaker 23,00 qm, Befanstagsegel 15,30 qm.

Am 1. Juni 1939 lief das Schiff im Beisein bekannter Hamburger Segler vom Stapel und wurde von Frau Ellinor Coester auf den Namen „Störtebeker 5“ getauft.

Ludwig Dinklage.

Allgemeine Bekanntmachungen und Hinweise

Die Industrie- und Handelskammer Kiel fandte uns folgendes Schreiben:

Betrifft: Belieferung von Sportfahrzeugen mit Auslandsware

In den amtlichen Bekanntmachungen des Deutschen Seglerverbandes in der Zeitschrift „Die Yacht“ Nr. 21 vom 27. 5. 39 ist eine Mitteilung über die Belieferung von Sportfahrzeugen mit Transitproviand auf Grund einer Genehmigung des Reichsportamtes abgedruckt. Inzwischen sind hier wiederholt derartige Genehmigungen des Reichsportamtes vorgelegt worden. Durch Rücksprache mit dem Reichswirtschaftsministerium haben wir festgestellt, daß der Erlaß des Herrn Reichswirtschaftsministers vom 14. 7. 38, der das Reichsportamt zur Ausstellung solcher Genehmigungen ermächtigte, durch die Neuregelung des Schiffsausrüstungsgeschäftes, die zu Beginn des Jahres in Kraft getreten ist, aufgehoben ist. Die Belieferung von Sportfahrzeugen auf Grund solcher Genehmigungen des Reichsportamtes kann daher nicht mehr erfolgen.

Die Belieferung von Schiffen mit Auslandswaren erfolgt jetzt nur noch auf Grund von Abgabebefcheinigungen, die durch die Industrie- und Handelskammer ausgestellt werden. Von dieser Belieferung sind nichtgewerbliche Schiffe grundsätzlich ausgeschlossen. Nur in besonderen Fällen, in denen Waren, die zur Ausrüstung der nichtgewerblichen Schiffe unbedingt erforderlich sind, im Inland nicht zu haben sind, können Abgabebefcheinigungen dafür ausnahmsweise ausgestellt werden, wenn feststeht, daß der Bedarf der gewerblichen Schifffahrt zuvor gedeckt ist.

Wir gestatten uns, Ihnen zur Unterrichtung Ihrer Mitglieder hiervon Kenntnis zu geben.

Die Industrie- und Handelskammer.

gez. Hüseler, Syndikus.

Zur Schleiwoche

die immer gut besucht ist, haben rund 120 Boote gemeldet. Von den internationalen Klassen sind die Drachen, Scharpies und Olympiajollen vertreten. Bei den Nationalen vor allem die 50-qm-, 30-qm-Vertenskreuzer und die 30-qm-Jollenkreuzer.

Sondersegelkursus „Fahrten in Fallböen!“

Umfrage wegen Beteiligung an den Ostmark-Herbstregatten

Nachdem unsere Ostmarkgäste nunmehr von der Kieler Woche zurückgekehrt sind — laut Originalbericht schwer begeistert von Kiel und den Kielern —, ist

jetzt von dem Gauvogelwart für das Salzkammergut, Herrn Univerf.-Prof. von Frifch, Wien VIII, der Vorfchlag gemacht worden, im Anfchluß an die Herbftregatten auf den fünf Salzkammergutfeen einen fechs- bis achttägigen offiziellen Kurfus für norddeutfche Segler und Seglerinnen mit dem Motto „Fahrten in Fallböen“ abzuhalten. Fallböen find bekanntlich eine typifche Erfcheinung der Alpenfeen. Sie find uns Norddeutfchen nahezu unbekannt, fo daß diefer praktifche Lehrgang ficher viel Interessantes und Lehrreiches über die Eigenheiten der oftmärkfifchen Segelgewäffer bieten und darüber hinaus die kameradfchaftlichen Beziehungen im großdeutfchen Sinne noch enger gefalten wird.

Die Kofthen dürften fich durch wahrfeheinlich gewährte 50 % Fahrpreisermäßigung nur gering ftellen.

Zeitpunkt vorausfichtlich:

Abfahrt ab Kiel: 26. Auguft, 11 Uhr vorm.

Rückkehr: bis 3. September 1939.

Nähere Auskunft und Anmeldung bis 11. 8. bei Dr. Mommfen, Tel. 4300, danach im Sekretariat des Y.-C. v. D. T—dy.



Klubsteg am Attersee (Ostmark)

Aus dem Klubleben

Am 20. Mai 1939 farb in Wiesbaden unfer Ehrenmitglied,
der Kaufmann Max Mitzlaff in Seefadt Roftock

Wir verlieren in ihm einen unferer treueften Mitglieder, der durch fein

kameradschaftliches, stets gleichbleibend gütiges Wesen sich der allerhöchsten Wertschätzung erfreute und der bis ins hohe Alter hinein seine Liebe für den Segelsport aktiv betätigt hat.

Yacht-Club von Deutschland (Zweigabteilung Mecklenburg).

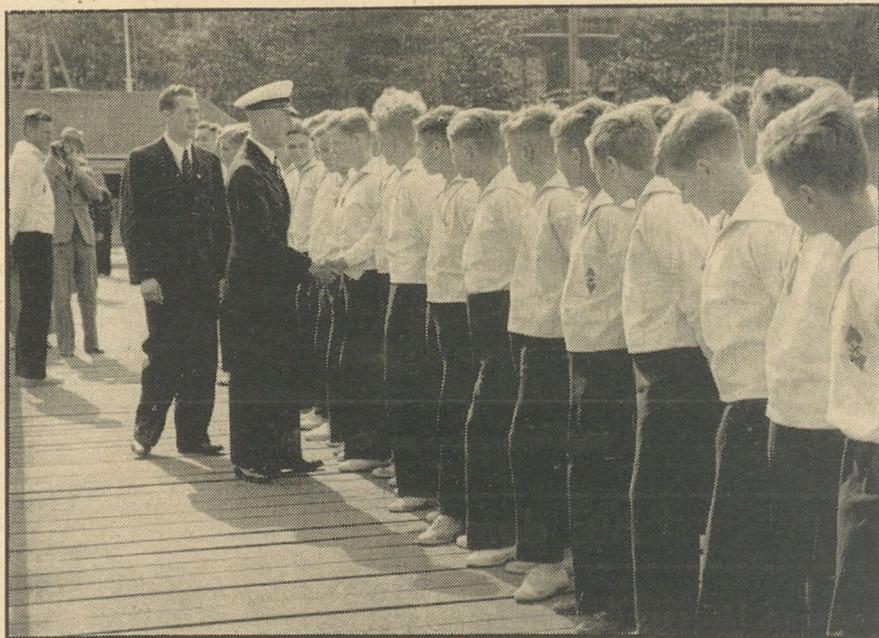
E d l e r v o n G ö r b i t z .

Fräulein Sofie Fittje, Tochter des Ober-Reg.-Med.-Rates und Geschwaderarztes z. V. Dr. Hermann Fittje, Hannover, Dietrichstraße 4, und Benno Scheide, SA.-Sturmbannführer, Göttingen, Herzberger Landstr. 37, haben sich verlobt.

Bestandene Prüfungen

An der Städt. Seefahrtsschule in Kiel bestanden am 3. Juli die Prüfung zum Sportfreeschiffer die Herren Fischer und Siebert aus Kiel, Dr. Heimfoeth aus Leverkusen; zum Sporthochfreeschiffer: Dr. Heimfoeth aus Leverkusen.

Der Estländische See Yacht Club fandte uns sein Jahrbuch 1939, das von dem überaus regen Sportbetrieb des Clubs Zeugnis ablegt. Der „E. S. Y. C.“ konnte im Vorjahr bekanntlich sein 50. Jubiläum feiern. Bei den Regatten hatte Dr. Lubinus, Kiel, den Hochfreeschwanderpokal mit seinem 6-m-R-Boot (!) erobert. Commodore des Clubs ist Carl Baron Schilling.



Der Vereinsführer Bürgermeister Mentzel übergab der Jugendabteilung einen schön gestalteten Schulungsraum am Olympiahafen. (Links: Kurt Frey, der Jugendwart des Y.-C. v. D., Kiel).

Buchbesprechung

„Die frohe Reise“. Herausgegeben von Norbert Jaques. (110 Seiten mit 20 Zeichnungen, 29 Fotos und 8 Farbtafeln. Verlag Knorr & Hirth, München. Leinen 2.80 M.)

Ein Segler liest gewiß am liebsten etwas von der See und Seefahrt, von Abenteuern an fernen Küsten, zu denen ihn sein eigenes Boot vielleicht nie tragen wird. Weil aber die Sehnsucht nach der Weite, die Reiselust gerade jetzt zur Ferienzeit so viele Tausende gepackt hat, so lassen wir uns einmal von bekannten deutschen Dichtern von der Schönheit unserer Heimat erzählen, wie sie uns das modernste und bequemste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, vermittelt.

Norbert Jaques hat viel von der Welt gesehen und ist berufen wie kaum einer, die Wunder des Erlebens zu schildern. Wer nicht fort kann, möge sich durch ausgezeichnete Reiseschilderungen forttragen lassen, irgendwohin in unsere schöne Heimat. Man bekommt ordentlich Reisefieber, wenn man das Buch liest. Curt E. Schreiber.

Inhaltsverzeichnis

Telegramm des Reichssportführers	1
Ausklang	2, 3
Regatten, gestern, heute und morgen	4
Sechser-Neuigkeiten	
Dritter Neubau in Norwegen	5
Wird „Goose“ USA. in Europa vertreten?	5
„Sinkadus“ heißt Laurins neuer Kreuzer	6
Neubauten bei Tore Holm	6
Aus aller Welt	
Einladung zum Drachepokalkampf 1939	7
43 Seeregatten in diesem Jahre!	7
Norwegen trainiert seine Olympiajollensegler	8
Wahrheit ist ein kostbares Gut — Etwas von Protesten	8
Yachtclub Uruguay, Montevideo, erhält neues Klubhaus	8
„Drottningholms“ merkwürdige Geschichte	8, 9
Aenderung des § 32 der Wettsegelbestimmungen?	9, 19
Das billige Boot	10
Die Sensation der Bermudasregatten	10
8-m-R-Boot segelte von Bergen nach England	10
O. Kallweit zeigte seine meisterhaften Schnitzarbeiten	11
La settimana di Kiel	11
Die international. Marinepokalwettfahrten d. Starboote in Kiel 12	
Hochseekreuzer „Störtebeker V“	12—15
Allgemeine Bekanntmachungen und Hinweise	16, 17
Aus dem Klubleben	17, 18
Buchbesprechung	19

Für alle
Anschaffungen

Defaka

K I E L , H O L T E N A U E R S T R A S S E 3 3



MÖLLER GROSSWÄSCHEREI
PRÜNE 43 - FERNRUF 5725

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

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

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

Fahnen

Tauwerk

Oelzeug

M. HANSEN
K I E L · S c h l o ß g a r t e n
S i l b e r
E h r e n p r e i s e

Gold

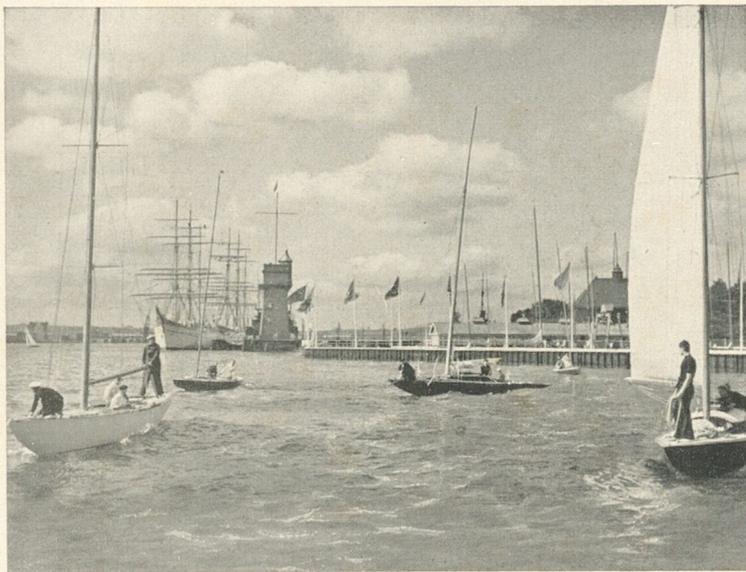
Juwelen

Seekarten und Nautische Bücher

Wassersportkarte der Elbe. Logbücher für Yachten.

Herausgegeben von der Kreuzer-Abteilung des Deutschen
Seglerverbandes mit Schützenschlag RM. 1,80 u. 2,50

Eckardt & Messtorff
Hamburg 11, Steinhöf 1



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

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

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 Feinhordläden
der gute Pott zum Grog zum Tee
Tienburg seit 1848

Pott Rum

LECIDEX

Traubenzucker

mit Lecithin

Ein bewährter Kräfte- u. Energiespender



in Pulver
Packung 250 g
95 Rpf.



in Tabletten
Packung 45 g
30 Rpf.

In allen Drogerien u. Reformhäusern erhältlich, wo nicht,
Bezugsquellennachweis durch:
**Glanzt-Gesellschaft Pfeiffer & Co., Abt. Nährmittel,
Horchheim bei Worms**

Gerlach

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, Olmäntel, Olhosen, Süd-
wester, Sweater, Schuhe u. Mützen



Blankenburg

Kiel DAS PELZHAUS
Holstenstr. 69 DER GROSSEN AUSWAHL

Yacht-Segel

in bekannter erstklassiger Ausführung
Friedrich Schulz, Segel-
macherei 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 Standert 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