



**Mecklenburgischer
Yacht-Club**

1905



MECKLENBURGISCHER
YACHT-CLUB.

PROTEKTOR.
— SE. KÖNIGLICHE HOHEIT —
GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ.

JAHRBUCH 1905.



ROSTOCK.
CARL BOLDTSCHE Hof-BUCHDRUCKERIE

Vorwort.

Zu dem Entschluß, mit mehr Mitteilungen, wie es bisher in unserem Club üblich war, beim Jahresanfang hervorzu treten, trieb uns der Wunsch, auch den Mitgliedern, denen es nicht möglich ist, mit dem Clubleben ständig in Fühlung zu bleiben, davon Kunde zu geben, wie sich dieses abspielt und sie zu einer regeren Teilnahme davon zu veranlassen. Wir wollen alljährlich die Zusammensetzung des Vorstandes, die Mitgliederliste, die Yachtliste, den Jahresbericht, die Regattaberichte, Yachtreisen und das Protokoll der Generalversammlung mit dem Kassenbericht, der Bilanz und dem Rechnungshaushalt für das kommende Jahr veröffentlichen. Im Anhang wollen wir das bringen, was außerdem für unsere Mitglieder von Interesse sein kann. Diesmal haben wir in den Anhang die Haus- und Hafesordnung aufgenommen, ferner einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Clubs in den ersten 20 Jahren seines Bestehens und die Zeichnung der „Lemana IV“, die uns von dem Eigner in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt ist.

Das Programm für 1905 siehe umstehend.

Das Bild vor dem Titel zeigt unser neues Clubhaus. Das Bild ist nach einer photographischen Aufnahme unseres Mitgliedes, des Herrn stud. phil. Bliesenbach, ausgeführt.

Möge dies Jahrbuch unseren Mitgliedern willkommen sein!

Rostock, im Februar 1905.

Der Vorstand.

Programm 1905.

16. Februar (Donnerstag): **Ordentliche Generalversammlung** im Rostocker Hof. Gemeinsames Abendessen.
14. Mai (Sonntag): **Ansegeln**. Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
1. Juni (Donnerstag, Himmelf.). **Interne Binnen-Wettkahrt**. Start 2 Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
22. Juni (Donnerstag, Sonnenwende): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Oldendorf**. Abfahrt 2½ Uhr mittags.
3. Juli (Montag): Ankunft der fremden Yachten in Warnemünde. (Offene See-Weltfahrt des Kaiserlichen Yacht-Clubs von Travemünde nach Warnemünde.)
4. Juli (Dienstag): Bierabend in Warnemünde.
5. Juli (Mittwoch): **Offene See-Wettkahrt vor Warnemünde**. Festeessen.
6. Juli (Donnerstag): **Wettkahrt Warnemünde-Swinemünde**.
23. Juli (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde und in See**. Abfahrt 10 Uhr morgens.
10. August (Donnerstag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Oldendorf**. Abfahrt 2½ Uhr mittags.
21. August (Sonntag): **Interne Binnen-Wettkahrt**. Start 2 Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
3. September (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde**. Abfahrt 10 Uhr morgens.
14. September (Donnerstag): **Gemeinschaftliche Fahrt**. Ziel wird bei der Abfahrt (2½ Uhr mittags) bekannt gegeben. Bierabend im Clubhaus.
21. September (Sonntag, zweiter Herbsttag): **Absegeln**. Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
23. November (Donnerstag): Gemeinsames Abendessen im Rostocker Hof zur Feier des Stiftungstages (24. XI. 1894).

Vom Ansegeln bis zum Absegeln an jedem Donnerstag gemeinschaftliches Segeln. Abfahrt 2½ Uhr mittags. Die Abfahrt findet bei allen gemeinschaftlichen Fahrten vom Clubhaus aus statt. Die Dauern der Fahrt sind bei allen Fahrten gem. gesuchte Teilnehmer Clubhaus vom 4. Mai bis 28. September jeden Donnerstag, abends 8 Uhr, im Clubhaus; während der übrigen Jahreszeit jeden Donnerstag, abends 9½ Uhr, im Rostocker Hof, Clubzimmer.
Der Vorstand behält sich auswendig oder wissenschaftliche Änderungen des vereinbarten Programms vor.

Vorstand für 1905.

Ehren-Vorsitzender:

Seine Hoheit Herzog Johanna Albrecht zu Mecklenburg.

Vorsitzender: Geh. Kommissionsrat G. Böhl, Hof-Buchdrucker.

Stellvertretender Vorsitzender: G. L. Kossel, Schiffssreeder.

Schriftführer: Dr. jur. F. Moncke, Rechtsanwalt.

Stellvertretender Schriftführer: Dr. med. G. Walther, Assistenzarzt.

Kassenführer und Hauswart: H. Goetschaff, Kaufmann.

Bootswart: Kapitän A. Schmidt.

Beisitzer: O. Barg, Werftdirektor.

Adresse: Dr. Moncke, Rostock.

Mitgliederliste für das Jahr 1905.

A. Ehren-Mitglieder:

Ihre Hoheit Herzogin Johanna Albrecht zu Mecklenburg (seit 1900).

Seine Hoheit Herzog Paul Friedrich zu Mecklenburg (seit 1901).

Ihre Hohe Herrschaft Paul Friedrich zu Mecklenburg (seit 1901).

Becker, A., Dr. jur., Senator, Rostock, Hartestr. 25 (seit 1885).

Gripenig, H., Geh. Justizrat, Rostock, Paulstr. 42 (seit 1891).

Joseph, W., Kaufmann, Rostock, Alexandrinestr. 58 (Mitglied seit 1884, Ehrenmitglied seit 1899).

Magnum, M., Dr. jur., Bürgermeister, Rostock, Kolleidestraße 32 (seit 1900).

Rudolz, P., Vize-Konsul, Kaufmann, Rostock, Patriotenweg 39 (Mitglied seit 1884, Ehrenmitglied seit 1899).

Ruspe, F., Navigationslehrer, Rostock, Friedrichstr. 15 (seit 1887).

B. Ordentliche Mitglieder:

1. Ahrl, W., Rittergutsbesitzer, Alt-Sahlkow b. Teterow seit 1894.
2. Ahrens, O., Kapitän, Rostock, Burgwall 17 1892.
3. Asmus, H., Dr. phil., Handelskammer-Sekretär, Rostock, Patriotischer Weg 99 1894.
4. Are, W., Senator a. D., Rostock, Kaiser Wilhelmstraße 37 1890.
5. Bade, O., Gutsbesitzer, Bellevue bei Schwerin 1891.
6. Bade, P., Dr. jur., Amtsverwalter, Gräbou 1891.
7. Bahr, E., Eisenbahn-Betriebsinspektor, Rostock, Augustenstr. 72 1891.
8. Berg, G., Werftdirektor, Rostock, Neptunwerft 1891.
9. von Bussnitz, Kapitän zur See, Wilhelmshaven 1899.
10. Becker, G., Kontreadmiral a. D., Rostock, Stephanstraße 14 1901.
11. von Behr, Frau, geb. Freiin von Schlortheim, Diestelow bei Goldberg 1903.
12. Bernegger, L., Rentier, Rostock, Augustenstr. 113 1889.
13. Biesenbach, Th., cand. chem., Rostock, Kollfelderstraße 22 1902.
14. Bünke, O., Kapitän, Rostock, Alexandrinenstr. 35 1902.
15. Böhm, C., Schiffbaumeister, Rostock, Bismarckstr. 8 1894.
16. Böhl, G., Geh. Kommissionsrat, Hof-Buchdrucker, Rostock, Blücherplatz 5 1884.
17. Boneß, F., Maschineningenieur, Rostock, Gehlsheim 1904.
18. Bornhöft, Th., Mühlenbesitzer, Rostock, Doberanerstraße 12 1899.
19. Brockmann, E., Vize-Konsul und Kaufmann, Rostock, John Brückmannstr. 7 1900.
20. Brackelmann, H., Kaufmann, Rostock, Amberg 13 1901.
21. Brüger, G., Kaufmann, Rostock, Schnickmannstr. 18 1897.
22. Burchard, E., Schiffbaumeister, Rostock, Kollfelderstr. 10 1884.
23. Clement, A., Geh. Kommerzienrat, Senator und Kaufmann, Rostock, Fischbank 35 1880.
24. Cörls, A., Schiffreeder, Rostock, St. Georgstr. 106 1891.
25. Crotogino, A., Kommerzienrat, Vize-Konsul und Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 34 1899.

26. Crall, W., Assessor, Schwerin seit 1903.
27. Dahse, L., Kaufmann, Rostock, Mühlenstr. 12 1889.
28. Dieckmann, O., Kaufmann, Rostock, Gr. Wasserstraße 27 1896.
29. Dietz, E., Rentier, Rostock, Alexandrinenstr. 6 1893.
30. Doermann, H., Schiffbau-Ingenieur, Rostock, Friedrichstr. 82 1899.
31. Erasmi, H., Fabrikbesitzer, Lübeck 1901.
32. Everett, J., Segelmacher, Rostock, Strandstr. 92 1899.
33. Everett, M., Weinhandler, Rostock, Hopfenmarkt 29 1888.
34. Everett, P., Weinhandler, Rostock, John Brückmannstraße 5 1890.
35. Fehlau, H. F., Assessor, Rostock, Alexandrinenstraße 19 1893.
36. Fischer, G., Schiffreeder, Rostock, Kollfelderstr. 25 1903.
37. Fratzscher, F., Rittergutsbesitzer, Rostock, Bismarckstr. 15 1904.
38. Frisch, A., Weinhandler, Rostock, An der Hege 8 1892.
39. Fromm, Hauptmann a. D., Teterow, a. Z., Windhoek, Südwestafrika 1903.
40. Garthe, P. W., Kaufmann, Rostock, Mühlenstr. 9 1892.
41. Geercke, F., Weinhandler, Rostock, Steinstr. 16 1895.
42. Gehrke, H., Kaufmann, Rostock, Bismarckstr. 2 1898.
43. Goldenberg, H., Dr. jur., Referendar, Hamburg, Mittelweg 117a 1902.
44. Goetschauk, F., Goldschmied, Rostock, Hopfenmarkt 21 1901.
45. Gutschalk, H., Kaufmann, Rostock, Gr. Wasserstraße 17 1891.
46. Grunze, P., Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 8 1887.
47. Grutz, G., Graf, Kommerzienrat, Gmunden (Österreich) 1899.
48. von Guillezum, M., Kommerzienrat, Köln a. Rh., Apostelkloster 23 1901.
49. Haack, F., Schiffsmakler, Rostock, Kollfelderstr. 8 1888.
50. Haesack, C., Weinhandler, Rostock, Burgwall 48/49 1891.
51. Hahn, S., Graf, cand. jur., Faulenrost i. Meckl. 1902.
52. Hormann, R., Kontreadmiral a. D., Rostock, Bismarckstr. 25 1903.
53. Horn, H., Rentier, Rostock, Hopfenmarkt 20 1902.

54. Hoyer, W., Kaufmann, Rostock, Küchenmacherstr. 12 seit 1903.
55. Jancke, E., Dr. phil., Verlagsbuchhändler, Lichtenfelde, Boothstr. 29. 1902.
56. Janetzky, H., Schiffreeder, Rostock, Paulstr. 49. 1894.
57. Jenissen, F. E., Privatier, Rostock, St. Georgstr. 111. 1897.
58. Josephi, W., jun., Kaufmann, Rostock, Alexandrinestraße 58. 1902.
59. Josephi, Kapitän zur See, Kiel. 1901.
60. Kiesow, C., Rechtsanwalt, Rostock, Lindenstr. 5. 1901.
61. Klost, M., Kaufmann, Hallensee, Georg-W.-Straße. 1902.
62. von Klein, D., Oberleutnant, Wismar. 1901.
63. Kleinschmidt, W., Oberlehrer, Rostock, John-Brinckmannstr. 10. 1904.
64. Knapp, H., Werftdirektor, Rostock, Neptunwerft. 1903.
65. Köster, R., Dr. phil., Chemiker, Frankfurt a. O. 1902.
66. Kossel, C. L., Schiffreeder, Rostock, John-Brinckmannstr. 6. 1899.
67. Kreplin, C., Kapitän, Lübeck. 1901.
68. Kuhrt, R., cand. jur., Rostock, Kaiser Friedrichstr. 8. 1904.
69. Kunz, W., Dr. med., Nervenarzt, Berlin, Calmstraße 22, II. 1901.
70. Landré, G., Kaufmann, Rostock, Warnow-Ufer 6. 1902.
71. Lehmann, C., Kaufmann und Wasserschouer, Rostock, Schnickmannstr. 26. 1899.
72. von Lehsten, F., Leutnant, Rostock, Friedhofsweg 10. 1901.
73. Leonhardt, R., cand. chem., Rostock. 1903.
74. von Lerszow, D., cand. jur., Rostock, Alexandrinestraße 45a. 1902.
75. Lindemann, H., Gastwirt, Rostock, Neuer Markt 9/10. 1902.
76. Lippold, H., Hof-Zahnarzt, Rostock, Friedrich-Franzestr. 17. 1902.
77. von Loeper, F., Major, Rostock, Bismarckstr. 8. 1898.
78. Ludwig, O., Schiffbaumeister, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 12. 1894.
79. Magnus, E., Bankier, Hamburg. 1900.
80. Mählow, D. E., cand. chem., Rostock, Schröderplatz 2. 1903.
81. Mohn, G., Kommerzienrat, Vize-Konsul, Brauerei-Direktor, Rostock, Neue Wallstr. 7. 1895.
82. Mülzow, G., Haficeramt, Rostock, Hopfenmarkt 5. 1890.

83. von Matthesen, M., Amtsverwalter, Rostock, Schröderstr. 20. seit 1903.
84. Marz, R., Zahnarzt, Rostock, Neuer Markt 12. 1899.
85. Mertz, H., Schiffreeder, Rostock, Gr.Wasserstr. 21. 1891.
86. Mischke, R., Korvetten-Kapitän, Kiel, Düsterbrooker Allee. 1904.
87. Mitzlauff, M., Kaufmann, Rostock, Schröderstr. 21a. 1899.
88. Möller, J., Schiffbaumeister, Rostock, Friedrich-Franzestr. 36. 1887.
89. Möller, O., Navigationlehrer, Rostock, Paulstr. 11. 1896.
90. Moncke, F., Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Stephanstr. 15. 1899.
91. Nennman, W., cand. med., Rostock. 1903.
92. Neyer, O., Brauereibesitzer, Schwerin. 1902.
93. Ohlendorff, Freiherr, Rittergutsbesitzer, Gresse (M.). 1902.
94. Ohlreich, H., Vize-Konsul, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 22. 1892.
95. Ohlreich, R., Kapitän, Warnemünde. 1901.
96. Peck, C., Dr. med., Arzt, Plau i. Meckl. 1899.
97. Peters, W., cand. med., Rostock, Friedrichstr. 23d. 1903.
98. Pies, F. A., Fischereireeder, Geestemünde. 1902.
99. Quandt, H., Maurermeister, Rostock, Friedrich-Franzstraße 37. 1897.
100. Radatz, W., Kaufmann, Rostock, Paulstr. 29. 1901.
101. Ruhnke, E., Frau, Kaufmanns-Wwe., Rostock, Kröpelinstr. 10. 1895.
102. Richter, C. A., Oberleutnant zur See, Kiel. 1904.
103. Riedel, L., Rechnungsrat, Rostock, Hermannstr. 18. 1900.
104. Rohde, P., Bankdirektor, Rostock, Langestraße 74. 1905.
105. Rose, W., Kornmäkler, Rostock, Wollenweberstr. 53. 1902.
106. Ruhmcke, W., cand. chem., Rostock, Blüterstr. 10. 1890.
107. Sacke, W., Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 93. 1891.
108. Seif, E., Mühlenbesitzer, Rostock, Doberanerstr. 116. 1895.
109. Seif, Kapitän zur See, Kiel. 1901.
110. Schallhorn, Th., Dr. phil., Apotheker, Rostock, Neuer Markt 13. 1902.
111. Scheel, J., Rechtsanwalt, Rostock, Vogelsang 7. 1893.
112. Scheel, L., Schiffbau-Ingenieur, Rostock, Neptunwerft. 1904.

113. Schiel, W., Geh. Kommerzienrat, Konsul und Kaufmann, Rostock, Kessiner Chaussee 1 seit 1892.
114. Schiel, W. S., Vice-Konsul, Kaufmann, Rostock, Gr. Mönchenstr. 29. — 1893.
115. Schinkel, F., Werftdirektor, Rostock, Stephanstr. 16. — 1899.
116. Schmitz, A., Kaufmann, Rostock, Hermannstr. 24. — 1889.
117. Schmidt, A., Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 12. — 1891.
118. Schmidt, A., Kapitän, Rostock, Lügerstr. 24. — 1880.
119. Schmidt, R., Kaufmann, Rostock, Bürgwall 47. — 1902.
120. Schreuder, M., Kaufmann, Rostock, Schmiedestr. n. — 1899.
121. Schröder, R., Rittergutsbesitzer, Schrödershof bei Jördenstorf i. Meckl. — 1900.
122. Schulte, W., Kaufmann, Rostock, Blutstr. 25. — 1904.
123. Schwedens, Fr. W., Ingenieur, Rostock, Hopfenmarkt 16. — 1896.
124. Sorken, B., Dr. phil., Navigationsschul-Direktor, Rostock, Friedholzweg 29. — 1903.
125. Staben, C., Schiffbaumeister, Ribnitz. — 1902.
126. Streenbeck, F., Hof-Photograph, Rostock, Kuhlefelderstr. 7. — 1900.
127. Strack, M., Kaufmann, Rostock, Neuer Markt 21. — 1900.
128. Szczerbi, J., Kaufmann, Rostock, Neuer Markt 27/28. — 1901.
129. Thode, G., Ingenieur, Rostock, Brandesstr. 9. — 1903.
130. Trost, J., Schiffbau-Ingenieur, Tönning, Eiderworth. — 1904.
131. Vick, W., Kaufmann, Rostock, Breitestr. 26/27. — 1892.
132. Vogl, Th., Brauereibesitzer, Rostock, Am Wendländerbühle 7. — 1899.
133. Walther, O., Dr. med., Assistenzarzt, Rostock, Giehsheim. — 1903.
134. Wecker, R., Kaufmann, Rostock, Paulstr. 8a. — 1900.
135. Wegener, H., sen., Gütermakler, Rostock, Hopfenmarkt 30. — 1891.
136. Wegener, C., Kapitän, Rostock, Schmickmannstr. 17. — 1903.
137. Westerh, W., Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 104. — 1902.
138. Westphal, R., Kaufmann, Rostock, Alexandrinenstraße 64. — 1899.
139. Wette, E., Verlagsbuchhändler, Rostock, Lindenstr. 6. — 1902.
140. Weis, F., Rentier, Düsseldorf bei Ribnitz. — 1896.
141. v. Wiede, O., Kammerherr, Kabinettsrat, Schwerin. — 1904.

142. Wien, W., Dr. jur., Rittergutsbesitzer, Hohenfelde bei Lalendorf i. Meckl. — seit 1901.
143. Wieser, M., Kaufmann, Rostock, Neuer Markt 22. — 1901.
144. Winter, E., Kommerzienrat, Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 29. — 1898.
145. Winter, R., Kaufmann, Rostock, Langestra. 71. — 1903.
146. Wörpel, Th., Hof-Zahnarzt, Rostock, Aleksandrinenstraße 66. — 1900.
147. Zetek, O., Schiffsreeder, Rostock, Gr. Mönchenstr. 26. — 1902.
148. Zschümmer, W., Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Gr. Mönchenstr. 5. — 1903.

Bewegung der Mitgliederzahl im Jahre 1904.

Zahl der ordentlichen Mitglieder am 1. Januar 1904.	144
Zugang im Jahre 1904.	16
Abgang im Jahre 1904 durch Todestall ¹⁾ .	4
Abgang im Jahre 1904 durch Austritt.	9 13
Zuwachs im Jahre 1904.	3
Zahl der ordentlichen Mitglieder am 31. Dezember 1904.	147

¹⁾ Vergleiche das Jahresbericht.

Der Mecklenburgische Yacht-Club ist rechtsfähiger Verein durch Eintragung in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Rostock.



Yachtliste des Mecklenburgischen

Lfd. Nr.	Name der Yacht	Länge w.L. m	Segel- flächen m²	Typ	Take- lung	Ma- terial	Bau- jahr
1	Alga	13,50	—	Kiel	Kutter	Holz	1885
2	Carlota	11,60	11,75	—	—	Stahl	1880
3	Clara	28,60	25,50	—	Schoner	—	1880
4	Elisabeth	5,60	—	—	Sloop	Holz	1880
5	Fenne	6,22	5,80	—	—	—	1881
6	Gretl	6,20	6,05	—	—	—	1886
7	Ingeborg	5,75	6,10	Schwert	—	—	1889
8	Iris	14,55	14,02	Kiel	Kutter	Stahl	1901
9	Käppen Pötz	6,23	6,10	—	Sloop	Holz	1901
10	Kasper Ohm	6,15	6,05	—	—	—	1901
11	Käte	7,00	6,50	—	—	—	1882
12	Klaibauermann	6,50	6,50	—	—	—	1884
13	Lesmona IV.	15,40	12,00	—	Yawl	—	1880
14	Libelle	6,35	6,25	—	Sloop	—	1902
15	Lu	6,25	6,10	—	—	—	1900
16	Marie	6,50	—	—	—	—	1885
17	Meteoor	6,00	—	—	—	—	1887
18	Neptun	6,00	—	—	—	—	1894
19	Nixe	8,33	8,65	—	Kutter	—	1898
20	Nordost	6,05	—	—	Sloop	—	1887
21	Obotrit	7,02	—	—	—	—	1885
22	Otto	5,70	—	Schwert	—	—	1890
23	Roland	5,40	—	—	—	—	1899
24	Sakuntala	5,06	4,90	Kiel	—	—	1898
25	Schmetterling	6,47	6,50	—	—	—	1902
26	Seerose	5,88	5,85	—	—	—	1902
27	Sport	6,00	—	—	—	—	1889
28	Walther	5,20	—	—	—	—	1897

Motorboote | Hans 7,50 m Länge, 6 PS.
Delphin 7,50 m Länge, 3 PS.

Yacht-Club im Jahre 1904.

Konstrukteur und Erbauer	Eigner	Heimathafen	Be- merkungen
Dinmark	W. Horer, Rostock	Rostock	neu
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	H. Ernaut, Lübeck	Lübeck	
J. M. Soper J. G. Far & Co., Southampton	W. von Güttenbaum, Röhr	Röhr	
Rostock	J. Susemihl, Rostock	Rostock	
Wormsmeide	J. Exert, Rostock	Rostock	
W. Corde	W. Joseph, Rostock	Rostock	neu
Heilmann, Hamburg	G. Thode, Rostock	Rostock	
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	R. Mischke, Kiel	Kiel	
Max. Oerig Oerig & Hader, Hamburg	F. Mancke, Rostock	Rostock	
Max. Oerig Oerig & Hader, Hamburg	W. Rose, Rostock	Rostock	
Saalkow, Kiel	A. Schmidt, Rostock	Rostock	
K. Saalkow, Arp	W. von Racht, Hamburg	F. Strembeck, Rostock	
Sophus Weber, Svendborg	G. Behr, Rostock	Rostock	erhält Hilfszettel
W. von Racht, Hamburg	R. Mischke, Rostock	Rostock	
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	R. Evert, Rostock	Rostock	
Kirchhof, Stralsund	F. E. Janssen, Rostock	Rostock	neu
Wormsmeide	T. B. Beernholt, Rostock	Rostock	
J. Müller, Rostock	G. Berg, Rostock	Rostock	
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	W. Haddatz, Rostock	Rostock	neu
Heilmann, Hamburg	C. Bohn, Rostock	Rostock	neu
W. Corde, Rostock	Dr. Ammon, R. Witte, Rostock	Rostock	
Heilmann, Hamburg	M. Kleinschmidt, Rostock	Rostock	
Bohn, Rostock	W. Böse, Rostock	Rostock	
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	Graf G. Grunz, Gmunden	Hürtgen	
H. Bohrmann Neptunwerft, Rostock	H. Bohrmann, Rostock	Rostock	
G. Berg, Neptunwerft, Rostock	C. L. Kossel, Rostock	Rostock	
Krüger, Berlin	P. Haddatz, Rostock	Rostock	
Bohn, Rostock	O. Blank, Rostock	Rostock	
(Neptun)	Eigner E. Burchard, Rostock		
(Dummer)	Eigner J. Susemihl, Rostock		

Jahresbericht über das 20. Clubjahr 1904

erstattet vom

Vorsitzenden in der ordentlichen Generalversammlung
am 16. Februar 1905.

Meine Herren!

Wenn wir einen Rückblick auf das verflossene Jahr werfen, können wir mit der Entwicklung des Mecklenburgischen Yacht-Club zufrieden sein. Die Zahl der ordentlichen Mitglieder, welche am 31. Dezember 1903 144 betrug, ist Ende 1904 auf 167 gesiegen. Neu eingetreten sind 16 Herren, ausgetreten 13, von letzteren verloren wir leider die Herren Albrecht, Crotogino, Schall und Weber durch den Tod. Außerdem hatten wir am 31. Dezember 1903 12 Ehrenmitglieder, wovon wir Herrn Steenbock sen. durch den Tod, die Herren Senator Paschen und Oesau durch freiwilligen Austritt verloren, so daß die Zahl der Ehrenmitglieder zurzeit 9 beträgt, die Gesamtzahl unserer Mitglieder beträgt demnach 158. Ich bitte Sie, zur Ehrung der Dahingeschiedenen sich von den Sitzen zu erheben, und diesen Herren auch ferner ein neues Gedanken zu bewahren.

Über unsere finanzielle Lage wird der Herr Kassenführer Ihnen später Bericht erstatten. Ich bemerke noch, daß unsere Kassenverhältnisse geordnete sind. Zur Vollendung des Hauss- und Hafenbaues mußten wir die von der Generalversammlung bewilligte Anleihe von 5000 Mk. aufzunehmen. Das Haus wurde im Jahre 1903 fertig gestellt. Der Hafenbau wurde zu Anfang des Jahres 1904 unter Leitung unseres Bootsmanns Herrn Kapitän Andreas Schmidt in Angriff genommen und rechtzeitig zu Beginn der Segelsaison fertiggestellt. Der Hafen hat eine

Landfront von ca. 70 Meter, wird seitlich von zwei 1½ Meter breiten, über 20 Meter langen starken Brücken begrenzt.

Nach der Wassersseite ist er durch zwei Brückenkopie bis auf ca. 45 Meter breite Einfahrt geschützt. Die durch Baggerung erzielte Tiefe beträgt nahe der Landfront 1 Meter 20 cm und verliert sich nach den Brückenkopien zu auf 1 Meter 50 cm. Er bietet Raum und sicheren Schutz für ca. 24 Fahrzeuge. Der Hafen entspricht allen Anforderungen, welche wir zu stellen berechtigt sind. Ich verleihe nicht, an dieser Stelle dem Ehrenm. Herrn Kapitän Schmidt, für die geleistete umfangreiche, praktische und unseren Bedürfnissen entsprechende Bauausführung den Dank des Mecklenburgischen Yacht-Club auszusprechen.

Unsere vorjährige Segelsaison eröffneten wir am 12. Mai mit einer gemeinschaftlichen Fahrt nach Warnemünde. Es nahmen 14 Yachten teil, welche bei hartem WNW. Warnemünde sehr schnell erreichten. An dem gemeinschaftlichen Mittagessen in Hosmann's Hotel beteiligten sich 26 Mitglieder. Auch für die Rückfahrt am Nachmittag befleißten die Segler keine Brise. Einzelne Boote hatten nach dem Essen noch eine kleine Seetour unternommen.

Am 1. Pfingsttage unternahmen die Yachten „Klahautermann“, „Nixe“, „Kaspar Ohm“, „Obertritt“, „Kappenhöft“ und „Semra“ an Stelle des angesetzten gemeinschaftlichen Segeln auf der Warnow, eine Fahrt nach Wismar. Die Hinfahrt gestaltete sich infolge blauer Ostbrise schnell und günstig. Die Rückfahrt am 2. Pfingstag war durch den jauischen härter gewordenen Ostwind leider nicht möglich, so daß die Yachten in Wismar überliegen mußten. Weitere Seetouren machten die größeren Yachten „Alga“ und „Lesmona IV“. Auf diese Touren, sowie auf die Details der Regatten einzugehen, sehe ich in diesem Bericht ab, weil der Vorstand beschlossen hat, an Stelle der bisherigen Spisconkarte ein Jahrbuch herauszugeben. Dieses Jahrbuch wird jedem Mitgliede zugesandt werden. Es wird Ihnen eine Übersicht über unsern Mitglieder- und Kassenbestand geben, ferner über Regatten, Seetouren etc. berichten, so daß unsere Mitglieder sich daraus über alle Vorkommnisse in unserem Club orientieren können.

Am 2. Juni, nachmittags 2 Uhr, fand die erste unserer Clubregatten auf der Warnow statt. Start und Ziel waren beim

Clubhaus. Die Bahn war die Ihnen allen bekannte Warnowbahn. Es wehte nur leicht aus WNW, so daß die Schiedsrichter sich für eine Abkürzung der Bahn entschieden. Die Regatta war stärker als je besetzt, es segelten 15 Yachten in drei Klassen. Die Preisverteilung erfolgte abends 7 Uhr im Clubhause, woselbst auch ein gemeinsames Abendessen stattfand.

Am Mittwoch, den 6. Juli, hielten wir die offene Seeregatta vor Warnemünde ab. Das Handicap des Kaiserlichen Yacht-Club hatte am Montag ein zahlreiches Yachtmaterial nach Warnemünde gebracht, darunter die großen Schoner „Meteor“, „Clara“, „Susanna“ und „Iduna“. Als begleitende Schiffe waren auch die amerikanischen Damplyachten „Utonawa“ und „Northstar“ eingekommen. Auf der Reede lagen die „Hohenzollern“ und der Kreuzer „Hamburg“, die große amerikanische Dampfyacht „Nahma“, sowie die Yachten „Hamburg“ und „Orion“, welche des Tiefgangs wegen den Hafen nicht aufsuchen konnten. Se. Majestät der Kaiser und Ihre Majestät die Kaiserin waren in Warnemünde und wurden von dem zahlreich dort versammelten Publikum auf das lebhafteste begrüßt. Leider verließen die Kaiseryachten den Hafen schon wieder am nächsten Tage, und mit ihnen viele der begleitenden größeren Yachten. Für die Regatta, welche, wie Ihnen allen noch erinnerlich, einen sehr schönen Verlauf nahm, blieb trotz des Ausfalls in den höheren Klassen noch genügend Material.

Es segelten 23 Yachten in 9 Klassen. Interessant und vorzüglich besetzt war die zweite Kreuzer-Klasse, wo 5 Yachten, nur erstklassiges Material, um den Preis Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs und um den Extrapreis unsers hohen Ehren-Präsidenten, Sr. Hoheit Herzog Johann Albrecht, kämpften.

Der glückliche Gewinner beider Preise war die in diesem Jahre auf der Neptun-Welt hieselbst erbaute „Olga“. Wegen der gleichzeitig stattfindenden Einzugsfeierlichkeiten mußten wir leider den Besuch unsers hohen Protektors und Ehren-Präsidenten entbehren. Die Preisverteilung erfolgte wie üblich im Anschluß an das Festessen im Hotel Bärringer.

Am Donnerstag, den 7. Juli, mittags 12 Uhr, fand vor Warnemünde der Start für das Handicap nach Swinemünde statt. Es beteiligten sich 9 Yachten, welche bei leichtem

WNW, unter vollem Segeldruck ihrem Ziel zustrebten und bald ausseren Blicken entchwanden.

Am Freitag, den 5. August, hielt Sr. Königl. Hoheit unser Großherzog mit hoher Gemahlin Einzug in Rostock. Zahlreich waren die Festlichkeiten. Einen der Glanzpunkte im Festprogramm bildete die Abendfahrt nach Warnemünde, wobei eine Illumination der Warnowufer stattfand. Hierdurch war dem Mecklenburgischen Yacht-Club Gelegenheit gegeben, seine Liebe und Dankbarkeit für seinen hohen Protektor zu zeigen und sich in hervorragender Weise an der Illumination zu beteiligen, die günstige Lage des Bootshauses und Hafens am Gehlsdorfer Ufer ermöglichte dies. Die Herren Bootshalter beteiligten sich vollständig. Die Yachten des Mecklenburgischen Yacht-Club waren vor den Anlegebrücken des Clubhauses verankert und lagen bis in die Nähe des Fahrwassers in vollem, über die Toppen gehenden Flaggeschmuck in Parade. Es war ein reizendes Bild, unser hoher Protektor nebst hoher Gemahlin zeigten hierfür auch ein sehr lebhaftes Interesse, als der Präsident auf der Hinfahrt unser Clubhaus passierte. Inzwischen veränderten die Yachten die Toilette, die Flaggen-gala wurde heruntergenommen, an deren Stelle traten Lampions. Leider kam eine wirkungsvolle Illumination nicht voll zur Geltung, weil eine kurz vor der Vorbeifahrt einsetzende Regenböe viele Lampions zerstörte. Dagegen hob das mit weithin sichtbarem Transparent geschmückte und von bengalischem Feuer beleuchtete Clubhaus sich sehr wirkungsvoll aus dem dunklen Hintergrund heraus.

Am 18. August folgte die zweite interne Warnow-Regatta. Auch diese Regatta war sehr gut besetzt. Es segelten 15 Yachten in 3 Klassen. Der Wind wehte frisch aus WSW und wurde im Verlaufe der Regatta stark böig, so daß die Segler teilweise ihre liebe Not hatten, reifen und Segel bergen mußten. Doch verließ alles ohne Unfall. Auch dieser Regatta folgte ein gemeinsames Abendessen im Clubhause, woselbst auch die Preisverteilung stattfand.

Am 25. September beendete der Club seine diesjährige offizielle Segel-Saison mit einer gemeinsamen Fahrt nach Warnemünde. Es beteiligten sich 11 Segelyachten und ein Motorboot. Das Wetter war herrlich und milde. Das gemeinsame

Mittagessen in Hosmann's Hotel war zahlreich besucht, so daß auch dieser Tag zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten endete. Der wunderschöne Herbst des vergangenen Jahres ermöglichte es den Seglern, länger als sonst dem Segeln zu huldigen, und bis in den Oktober hinein unseren gesunden, den Körper kräftigenden und abhärrenden Sport fortzusetzen.

Am 24. November hatten wir aus Veranlassung des 20-jährigen Bestehens unseres Clubs ein Festessen im Rostocker Hof. Der Vorstand wollte diesen Gedenktag nicht ohne eine kleine Festlichkeit vorüber gehen lassen, zumal 20 Jahre in der Entwicklung des noch jungen deutschen Segelsport von großer Bedeutung gewesen sind.

Unser Herr Schriftführer gab bei dem Festessen am 24. November einen Bericht über die Entwicklung des Clubs, welcher im Anhang des Jahrbuchs abgedruckt ist, er gibt Ihnen Auskunft über das Chableben der verlorenen 20 Jahre.

Mit dem Wunsche, daß es uns gelingen möge, den Mecklenburgischen Yacht-Club auf der erreichten Höhe zu erhalten, auch das Chableben sich stetig stärker entwickeln, so daß Hafen und Hafen voll den erhofften Zweck erfüllen, schließe ich diesen Bericht.



Club-Wettfahrten 1904.

1. Interne Binnen-Wettfahrt auf der Unterwarnow und dem Breitling

am Donnerstag, den 2. Juni 1904.

Starter und Zielrichter: Herr H. Gottschalk.

Zeitnehmer und Schriftführer: Herr O. Walther.

Schiedsrichter und Bahnrichter: Herr Werftdirektor Barg,
Herr Schiffsbaumeister Burchard, Herr Geh. Kommissions-
rat G. Boldt, Herr Komreadmiral z. D. Hornung, Herr
W. Josephi sen.

Bahn: Rote Flagge 15 Sm., grüne Flagge 14 Sm., weiße Flagge
11½, bzw. 8 Sm.

Wind: WNW. 3—4 Meter in der Sekunde.

Als Begleidampfer hatte der Club das Motorboot „Prinzess“
gechartert, das aber nur von sehr wenigen Mitgliedern benutzt
wurde. Den Richtern waren die Club-Motorboote „Hans“ und
„Greif“ zur Verfügung gestellt. Da die Schiedsrichter ein
Ablaufen des Windes erwarteten, wurde die weiße Flagge gehisst,
so daß die Yachten der ersten und zweiten Klasse vom Start
beim Clubhause bis zum Schnattermann und zurück, die dritte
Klasse nur bis zum Kilometerpfahl 4 und zurück zu segeln
hatten. Die reiche Vermehrung, welche das Yachtmaterial des
Clubs im Frühjahr erfahren hatte, brachte ein vorzügliches und
zahlreiches Material an den Start. In der ersten Klasse hatten
8 Yachten gemeldet, welche sämtlich starteten. In der zweiten
Klasse folgten 4, in der dritten Klasse 2 Yachten. Der Start
verlief sich glatt, die Yachten gingen gut geschlossen durch.
Die fast am Wind liegenden Fahrzeuge, welche bis Brancow
zu kreuzen hielten, boten ein sehr interessantes Bild. Die
größeren Yachten „Schmetterling“ und „Santa“ nahmen bald

die Führung, doch blieben alle Klassen, wie die weiter unten folgende Zeiten-Aufstellung zeigt, bis zum Schluß dicht geschlossen, so daß die Wettfahrt einen guten Maßstab für die Segleigenschaften der Yachten bei leichtem Wind abgibt.

Abends 7 Uhr erfolgte im Clubhause die Verteilung der Preise, die in silbernen Bechern und Cockpitschildern bestanden. Darauf schloß sich ein gemeinsames Abendessen, welches Segler und Mitglieder des Clubs noch längere Zeit in fröhlicher Stimmung vereinte.

Zeiten-Aufstellung.

Name der Yacht	Größe	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
1. Abteilung: Start 2 Uhr.				
Klabautermann	6,50 SL	2° 10' 43"	2° 30' 03"	—
Senta	6,50	2° 05' 51"	2° 25' 15"	II.
Schmetterling	6,50	2° 05' 32"	2° 24' 56"	I.
Libelle	6,25	2° 09' 25"	2° 27' 25"	—
Lu	6,10	2° 12' 00"	2° 29' 48"	—
Klippen Pötz	6,10	2° 10' 22"	2° 27' 30"	—
Kaspar Ohm	6,10	2° 15' 44"	2° 32' 34"	—
Seerose	5,85	2° 10' 37"	2° 26' 12"	III
2. Abteilung: Start 2 Uhr 5 Minuten.				
Obotrit	14,50 LB	2° 20' 46"	2° 00' 26"	—
Sport	14,20	2° 25' 07"	2° 13' 35"	—
Käthe	14,00	2° 10' 03"	2° 06' 22"	II.
Ingeborg	11,50	2° 17' 25"	2° 04' 02"	I.
3. Abteilung: Start 2 Uhr 10 Minuten.				
Fenne	11,30 LB	1° 46' 34"	1° 37' 33"	I.
Elisabeth	9,50	nicht gestartet		
Roland	8,90	1° 48' 32"	1° 37' 49"	—

2. Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde am Mittwoch, den 6. Juli 1904

gemeinsam mit dem Norddeutschen Regatta-Verein.

Startet: Herr Kapitän A. Schmidt.

Zielrichter: Herr H. Gottschalk.

Schiedsrichter: Herr Kontradeniral z. D. Hornung, Herr Dr. jur. F. Moncke, Herr A. Burmester, Hamburg

Segelbahn: Die Bahn der A, B, I., II. und III. Klasse geht von der Startlinie nach der 6 Sm. NO&N. liegenden Spiere mit schwarz-weiß-rotem Toppball, dann um die 9 Sm. W&S. liegende Spiere mit gelbem Toppball, beide Backbord lassend, zur Ziellinie. Bahnlänge 21 Sm.

Die Bahn der IV. Klasse geht von der Startlinie nach der 4 Sm. N&W. liegenden Spiere mit rotem Toppball, dann um die 5 Sm. W&S. liegende Spiere mit gelbem Toppball, beide Backbord lassend, zur Ziellinie. Bahnlänge 15 Sm.

Wind: WNW., 4,42 m i. d. Sekunde.

Im Gefolge der Kaiser-Yachten waren am Dienstag, dem Ruhetag, eine Anzahl der großen Kreuzer nach verschiedenen Richtungen hin in See gegangen, aber die in Warnemünde gebliebenen eifrigen Segler waren zahlreich genug, und der Mittwoch brachte eine höchst gelungene, sehenswerte Wettfahrt, mit einer guten leichten Brise, schönem Wetter und spannend verlaufenden Einzelkämpfen.

Die Bahn war links herum abzusegeln. Die größeren Yachten konnten vom Start weg mit großen Toppsegeln und großen Fliegern nach dem östlichen Markboot laufen. Von dort war mit einem langen Backbord- und einem kurzen Steuerbord-Querschlag das Markboot im Westen anzukreuzen und schließlich ging auf dem dritten Kurs mit Spinnaker an Steuerbord heimwärts.

Zuerst starteten um 11 Uhr 10 Min. „Kommodore“ (+ 22) und „Lesmona IV“ (+ 2,80). Der Kutter hatte großes Scheitratoppsegel und großen Flieger nebst Ballonlock gesetzt, während die Yawl Devikant-Toppsegel und Flieger fuhr. „Lesmona IV“ ist ihrer ganzen Anlage und Einrichtung entsprechend gar kein

Rennboot, sondern ein bequemer Kreuzer; sie hat wohl die nötigen Materialstärken, entspricht aber in einigen anderen Punkten unserm Kreuzer-Vorschriften nicht und segelt deshalb in der Rennklasse. Begreiflicherweise zog „Kommodore“ sofort von seiner Genossin fort, die auch bald von den 3 Minuten später startenden zweiten Kreuzern eingeholt wurde. Die Startordnung war hier: „Iris“ (+ 15), „Thea“ (+ 16), „Olga“ (+ 18), „Hubertus“ (+ 24), „Helene“ (+ 104). Alle führten große Toppsegel und große Flieger und unter Anführung von „Iris“ gingen die vier erzähnten Yachten in dichtem Gedränge auf die Reise. „Helene“, deren Flieger erst nach dem Start gehiebt, nicht wie bei den andern ausgerissen wurde, blieb von Anfang an in der Nachhut.

5 Minuten später begannen die dritten Rennner und Kreuzer die Wettkahrt in der Ordnung „Gerda“ (+ 10), „Alice“ (+ 12), „Karin“ (+ 14), „Olly“ (+ 30), „Carlota“ (+ 32), „Sally“ (+ 42), „Freiheit“ (+ 58). Auch hier standen überall große Toppsegel, nur „Sally“, die über kein solches verfügt, hatte volle Untersegel.

In sehr lang ausgetragener Reise streiften die Yachten der 6 Meilen entfernten Wendemarke zu, unterwegs sich ihre Positionen zurechtliegend und in der nachstehenden Reihenfolge wurde das Markboot gerundet:

Comet	11° 40' 10"	Alice	12° 08' 18"
Kommodore	11° 48' 12"	Olly	12° 09' 32"
Thea	11° 52' 20"	Karin	12° 09' 40"
Olga	11° 54' 05"	Freiheit	12° 09' 50"
Hubertus	11° 55' 10"	Gerda	nicht gezeichnet
Iris	11° 56' 00"	Carlota	nicht gezeichnet
Helene	12° 05' 20"	Sally	nicht gezeichnet
Lesmona	12° 07' 12"		

Anfänglich hatte es den Anschein, als ob die Yachten die ganze 9 Meilen lange Strecke mit einem einzigen Steuerbord-Schlag würden absegeln können, es ergab sich indessen bald, daß noch ein sehr langer Steuerbord-Schlag notwendig war, um das westliche Markboot zu fassen. Einige Yachten versuchten sich sogar mit einem Steuerbord-Schlag nach See hinaus, um sich im freien Wasser genügend Höhe zu holen, ohne damit wesentliche Vorteile zu erringen.

Nach langem Kreuzen, das durch das Abflauen der Brise noch etwas nachteilig beeinflußt wurde, langte „Comet“ mit einem langen Steuerbord-Schlag als erste Yacht beim westlichen Markboot an. Ihr zunächst lag „Kommodore“, der sich innerhalb seiner Zeit recht gut gegen die größere Yacht gehalten hatte. Vortrefflich war auch „Olga“, die sich bei der leichten Brise ganz in ihrem Element befand und ihren Klassengegnerinnen weit davonließ. „Iris“ und „Hubertus“ waren die beiden nächstbesten. Sie kamen ganz kurz hintereinander bei der Wendemarke an und nur durch starkes Aufknallen und Hartanliegen gelang es der „Iris“, noch wenige Sekunden vor „Hubertus“ die Marke zu runden.

Die sonst bei lauer Brise und geringem Seegang nicht langsame „Olly“ lief diesmal gegen ihre Gegnerin „Alice“ sehr stark ins Hinterrennen, die mit einem enormen Vorsprung die Kreuzstrecke beendete. In der dritten Kreuzerstrecke schlug „Karin“ wiederum ihre Gegnerin sehr stark und ganz besonders bei ihr gutes Abschneiden gegen „Gerda“ auf, von welcher man in früheren Jahren bei ähnlicher Wetterlage ganz andere Leistungen zu sehen gewöhnt war.

Die Reihenfolge am westlichen Markboot war:

Comet	1° 09' 02"	Karin	2° 14' 40"
Kommodore	1° 19' 04"	Gerda	2° 17' 10"
Olga	1° 30' 59"	Olly	2° 18' 40"
Iris	1° 30' 30"	Jugend	2° 24' 00"
Hubertus	1° 30' 40"	Carlota	2° 24' 30"
Thea	1° 34' 30"	Lesmona	2° 30' 02"
Alice	2° 02' 30"	Sally	2° 30' 20"
Helene	2° 13' 10"		

Während die drei ersten Yachten in weiten Abständen mit Spinnaker am Steuerbord friedlich dem Ziele zustrebten, entwickelte sich ein heftiger Kampf zwischen „Iris“ und „Hubertus“, der mit unglaublicher Hartnäckigkeit und Zähigkeit geführt wurde. Beide Yachten gerieten dabei weit nach Land aus dem Kurs, so daß sie später fast um vier Strich abhalten mußten, um wieder die Ziellinie anzusteuern, und es dauerte gar nicht lange, so lagen sie wieder nach der andern Seite

ebenso weit aus dem Kurse. Das bestu Geschäft mache dabei „Thea“, die friedlich und unbeinträchtigt ihres Weges zog und die nicht nur ihren ganzen Zeitverlust am westlichen Markboot einbrachte, sondern auch noch schließlich vor den beiden kämpfenden Yachten durch die Ziellinie ging und so den zweiten Preis mit Beschlag belegte, worauf sie sonst kaum irgend einen Schatten von Anspruch hätte erheben können.

In den beiden andern Klassen war das Rennen schon mit der Beendigung der Kreuztour so gut wie entschieden.

Die Yachten der vierten Klasse hatten nur den kleinen Dreieckskurs abzusegeln, so daß die erste Wegstrecke mit gutem halben Winde abzusegeln und die zweite als Kreuzstrecke nur 5 Meilen Länge (statt 9 Meilen in den größeren Klassen) betrug.

Als erste Yacht eröffnete „Glückauf“ das Rennen, indem er 8 Sekunden nach dem Schuß die Linie durchquerte, dann folgte „Jenny“ (+ 10), „Alba“ (+ 12), „Elte“ (+ 14), „Betty“ (+ 20), „Lotti“ (+ 28), „Imula“ (+ 1,05), „Flock“ (+ 1,12). „Imula“ und „Lotti“ hatten ihre Toppsegel aufgebracht, alle andern Yachten führten ihre roten Untersegel nebst großen Vorsegeln.

„Glückauf“ ließ sich beim Laufen über die nur 4 Meilen lange Strecke die Führung bis zum ersten Markboot nicht rauben, wenn sich auch die beiden größten Yachten der Klasse „Lotti“ und „Imula“, mehr nach vorn schieben. „Alba“ und „Elte“ folgen dagegen ziemlich stark zurück.

Das Markboot wurde umsegelt:

Glückauf	11° 56' 10"	Betty	11° 59' 50"
Lotti	11° 57' 17"	Flock	12° 00' 04"
Jenny	11° 57' 58"	Alba	12° 00' 35"
Imula	11° 58' 54"	Elte	12° 01' 40"

Beim Kreuzen taten sich „Glückauf“, „Betty“, „Imula“ und „Flock“ besonders hervor. „Lotti“, die früher bei solcher Gelegenheit sehr schnell war, gelang es nicht einmal die „Jenny“ zu halten, während ihr die stets sehr gut geführte „Imula“ einfach davonlief. „Alba“ ist bei leichtem Winde nie recht lebendig und er blieb denn auch stark zurück, während „Flock“ seinen alten Gegner „Elte“ recht erheblich auskreuzte.

Die Zeiten am Ende der Kreuzstrecke waren:

Glückauf	1° 11' 18"	Loty	1° 18' 53"
Imula	1° 18' 40"	Flock	1° 27' 15"
Betty	1° 17' 30"	Elte	1° 37' 18"
Jenny	1° 18' 04"	Alba	1° 56' 40"

Die Heimfahrt gestaltete sich ganz glatt ohne jeden ernsten Kampf und ohne erheblichen Stellungswechsel bis zum Ziel.

Die Ergebnisse der Wertabrechnung können im allgemeinen als maßgeblich betrachtet werden.

Die Preiserteilung fand im Hotel Beringer statt und im Anschluß hieran ein Festessen.

Zeiten-Aufstellung.

Nr.	Name der Yacht	Größe S-L.	Anzahl	Gelegte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Renn-Yachten, Klasse II. Start 11 Uhr 15 Minuten.						
22	Leimona IV	15,60 (14,50)	4° 41' 45" 5° 26' 45" 6° 41' 16"		L	
Renn-Yachten, Klasse III. Start 11 Uhr 25 Minuten.						
30	Alice	12,00	3° 21' 20" 3° 56' 20" 5° 02' 54"		L	
31	Olly	11,90	3° 47' 28" 4° 24' 26" 5° 30' 39"			
33	Sally	11,00	4° 27' 37" 5° 02' 37" 6° 05' 10"			
Renn-Yachten, Klasse IV. Start 11 Uhr 30 Minuten.						
43	Glückauf	9,00	2° 30' 49" 3° 00' 09" 3° 37' 39"		L	
44	Jenny	8,30	2° 37' 07" 3° 07' 07" 3° 41' 31"			
45	Betty VI	8,25	2° 36' 55" 3° 04' 55" 3° 41' 06"		IL	
Klasse B. Kreuzer-Yachten, Kutter etc., Start 11 Uhr 10 Minuten.						
84	Comet	23,00 (21,00)	2° 13' 14" 3° 05' 14" 4° 34' 00"		L	

Nr.	Name der Yacht	Größe s.t.	Ankunft	Gelegte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Kreuzer-Yachten. Klasse I. Start 11 Uhr 15 Minuten.						
15	Kommodore	18,5	2° 30' 59"	3° 15' 39"	4° 40' 16"	1.
Kreuzer-Yachten. Klasse II. Start 11 Uhr 20 Minuten.						
20	Thea	16,00 (14,70)	3° 13' 19"	3° 52' 19"	5° 07' 40"	II.
22	Iris	14,00	2° 18' 15"	3° 58' 15"	5° 11' 35"	—
23	Hubertus	14,00	3° 18' 14"	3° 58' 14"	5° 11' 34"	III.
24	Helene	14,00	3° 41' 47"	4° 21' 47"	5° 35' 07"	—
25	Olga	14,00	2° 47' 27"	3° 27' 27"	4° 40' 47"	1.)
Kreuzer-Yachten. Klasse III. Start 11 Uhr 25 Minuten.						
30	Gerda	12,00	3° 46' 21"	4° 21' 21"	5° 27' 55"	II.
31	Freiheit	12,00	4° 07' 42"	4° 42' 42"	5° 49' 16"	—
32	Karin	12,00	3° 43' 32"	4° 18' 32"	5° 25' 06"	I.
33	Carlota	11,85	4° 10' 33"	4° 45' 33"	5° 51' 34"	—
Kreuzer-Yachten. Klasse IVa. Start 11 Uhr 30 Minuten.						
42	Inula	10,00	2° 29' 31"	2° 59' 31"	3° 40' 52"	1.
44	Lotti	9,30	2° 36' 33"	3° 06' 33"	3° 05' 50"	—
Kreuzer-Yachten. Klasse IVb. Start 11 Uhr 30 Minuten.						
47	Ette III	9,00	2° 57' 28"	3° 27' 28"	4° 04' 58"	—
48	Flock	9,00	2° 56' 03"	3° 26' 03"	4° 03' 33"	1.
4A	Alba	9,00	3° 22' 57"	3° 52' 57"	4° 30' 27"	—

*1 Die „Olga“ erhält den Ehrenpreis St. Adalbert Hebele des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin und außerdem den Herausforderungspreis Ehrenpreis St. Hebele des Herrenge Johann Albrecht zu Mecklenburg für die mit Zulvergütung schriftliche Kreuzer-Yachten der Klassen II und III.

**3. Handicap Warnemünde-Swinemünde
am Donnerstag, den 7. Juli 1904
gemeinsam mit dem Stettiner Yacht-Club.**

Der Start war zwischen dem westlichen Molenkopf in Warnemünde und dem nördlich verankerten Startdämpfer. Beim ersten Start, 12 Uhr 5 Minuten, passierten die Yachten „Hubertus“, „Asia“ und „Helene“ die Linie. Der zweite Start, der 5 Minuten später erfolgte, brachte die Yachten „Lotti II“, „Freiheit“, „Genda“, „Karin“, „Olly“ und „Glückauf“ auf die Bahn. Ein leichter Westnordwest gestattete den Yachten, alle Segel zu führen und bald waren sie dem Auge entchwunden.

**4. Interne Binnen-Wettfahrt auf der Unterwarnow
und dem Breitling
am Donnerstag, den 18. September 1904.**

Starter und Zielrichter: Herr H. Gottschalk.
Zeitnehmer und Schriftführer: Herr O. Walther.
Schiedsrichter und Bahnhörcher: Herr Schiffsbaumeister Burchard, Herr Kontreadmiral z. D. Hornung, Herr Josephi sen.

Bahn: Rose Flagge (doppelte Breitlingstour) 15 Sm., grüne Flagge (doppelte Warnowtour) 14 Sm., weiße Flagge (Plauenhahn) 11½ bzw. 8 Sm.

Wind: WSW, 6–7 m in der Sekunde.

Die zweite interne Wettfahrt des Clubs war vom Wind sehr, fast allen sehr begünstigt und gab den modernen Yachten Gelegenheit, zu zeigen, daß von ihnen trotz der vergroßerten Schnelligkeit die Sicherheit der Yachten aus alter Zeit erreicht und übertrroffen ist. Trotz der überaus heftigen Böen verlief die Wettfahrt ohne jeden Unfall. Die Yachten segelten in drei Abteilungen. Die Vergütungen regelten bei der ersten Abteilung die Maßbestimmungen des D. S. V. mit der Maßgabe, daß die Vergütungen nach den im Maßblatt angegebenen Rennwerten (auch bei Neuhäuten nach 1902) berechnet wurden.

Die Yachten in Abteilung 2 und 3 segelten nach dem Mel- und Vergütungsverfahren des D. S. V. aus dem Jahre 1898 (R = L \times B).

Beim ersten Start um 2 Uhr starteten alle gemeldeten 8 Yachten. „Käppen Pötz“ fing kurz vor dem Start einen Duc d’Alben mit seiner Großschotter, der aber trotz seines ramponierten Zustandes stehen blieb. Mit notdürftig geflickter Schoot, nur durch einen Block geschnoren, folgte er seinen Konkurrenten, konnte aber seine 6 Minuten Startverspätung nicht wieder ganz einholen. Die Spitze hielt die „Nixe“, das größte Wamowboot, das glücklicherweise durch das Entgegenkommen seines früheren Besitzers in die Hand eines opferwilligen Sportmannes gekommen, so dem Club erhalten bleiben soll. Ihre Vergütung konnte sie aber nicht heraussegeln, so daß die Neubauten der Neptunwerft, „Senta“ und „Schmetterling“, und „Kasper Ohm“, ein Boot von Max Oertz, unter geler Führung sich die Preise holten. Gesegelt wurde die doppelte Breitlingstour und auf dem freien, leider etwas flachen Wasser des Breitlings boten die Yachten, die unter den heftig eintallenden Böen bald einschliefen, bald wieder ausreichten, ein interessantes Bild. Einige hielten sich mit gestrichener Pick, andere wie die „Lu“, bei der dies liebe Stück Holz trotz allen Zuredens mit gut gewählten Ausdrücken nicht fallen wollte, segelten lange Zeit mit weit geführter Schoot, aber alle hielten ohne Untfall das Markboot am Schnattermann.

Die Yachten des zweiten und dritten Starts vervollständigen das Bild der weit auseinander gezogenen ersten Abteilung, wobei die brave „Käthe“ in sicherer Fahrt die vorzüglichen Segleigenschaften ihres Führers und ihres berühmten Zeichners geschickte Hand bewies. Auch der „Obotrit“ hielt sich wacker, aber die Schwertyacht „Ingeborg“ nutzte ihre Chancen aus und holte sich den ersten Preis. Der „Neptun“, ein „neuer Jollentyp“ von G. Barg, kam nicht recht zur Geltung, da die Besatzung nach Verlust sämtlicher Kopfbedeckungen das Rennen aufgab und still den sicheren Hafen ansteuerte. Sieger der dritten Abteilung war „Roland“, da „Elisabeth“ ihre große Leinwand nicht tragen konnte.

Die Preisverteilung erfolgte abends im Clubhaus, dessen gastliche Räume die Segler noch lange Zeit vereinten.

Zeiten - Aufstellung.

Name der Yacht	Größe	Zeit	Bewertete Zeit	Preis
1. Abteilung: Start 2 Uhr.				
Schmetterling	6,50 SL	2° 36' 11" . 3° 09' 31"	II.	
Senta	6,30	2° 32' 05" . 3° 04' 25"	I.	
Libelle	6,25	2° 41' 48" . 3° 11' 48"	—	
Käppen Pötz	6,10	2° 41' 39" . 3° 10' 12"	—	
Lu	6,10	2° 41' 02" . 3° 09' 35"	—	
Kasper Ohm	6,05	2° 36' 39" . 3° 04' 44"	II.	
Seerose	5,85	2° 47' 10" . 3° 07' 09"	—	
Nixe	8,65	2° 26' 01" . 3° 14' 04"	—	
2. Abteilung: Start 2 Uhr 5 Minuten.				
Obotrit	14,80 qm	2° 51' 24" . 2° 28' 19"	—	
Käthe	14,00	2° 48' 10" . 2° 21' 13"	II.	
Ingeborg	11,50	2° 48' 44" . 2° 17' 32"	I.	
Neptun	10,00	ausgegeben.		
3. Abteilung: Start 2 Uhr 10 Minuten.				
Fenne	11,30 qm	2° 17' 18" . 1° 52' 04"	II.	
Elisabeth	9,50	2° 32' 52" . 2° 04' 33"	—	
Roland	8,90	2° 17' 01" . 1° 47' 07"	I.	
Walther	8,50	nicht gestartet.		





Seereisen der Clubyachten 1904.

Lesmona IV.

Im Juli 1903 kaufte ich von Herrn S. Weber, Svendborg, die von ihm gebaute, 15,00 Segellängen große Yawl „Charis“, welche in meinen Besitz übergegangen, den Namen „Lesmona IV“ erhielt. Die geräumige Yacht bietet gute Unterkunft für meine aus fünf Personen bestehende Familie, ist ein bequemes handiges Tourenboot und wird von mir zu Fahrten in der Ostsee benutzt. In dem stürmischen August des Jahres 1903 bewährte sich die Yacht auf einer Reise nach Stockholm vorzüglich.

Lesmona IV überwinterte in Svendborg, wo einige Änderungen in der Inneneinrichtung ausgeführt wurden. Am 1. Mai d. J. wurde mir die Yacht secklar gemeldet.

Am Mittwoch, den 4. Mai, nachmittags 3 Uhr, verlassen Svendborg. Wind frisch aus SW. z. W., durchsegeln die Enge bei Thurø und gehen zu Anker, wo wir in dem geschützten Wasser zwischen Fünen und Langeland sehr gut liegen.

Am Donnerstag morgen 6^{1/2} Uhr verlassen unser Ankerplatz. Wind stief aus W. z. N., flotte Untersegelbrise. Gehen durch das Smörestræk, Lüb bei Lottræs, durch den Großen Belt, Fehmarn-Belt nach Travemünde, wo wir nachmittags 4^{1/2} Uhr einlaufen.

Freitag, den 6. Mai, morgens 9 Uhr, verlassen Travemünde mit Bestimmung nach Warnemünde. Gehen aufs Revier nach Rostock und auf das Slip der Neptunwerft, um vermessen zu werden. Verschließen unsere Ausrüstung, wechseln unsere alten Segel gegen die vom Mühlitz, Spandau, neu angefertigten aus, was uns bis Mitte Mai beschäftigt.

Vom 17.—20. Mai siegle ich kleine Touren zum Strecken der Segel nach Travemünde, Wismar und zurück.

Sonnabend, den 21. Mai, abends kommt meine Familie zur Pfingsttour an Bord. Sonntag, den 22. Mai (1. Pfingstag) verlassen morgens 5 Uhr Warnemünde. Wind stief aus O., führen Untersegel und Dreikant-Topp. Inland flotte Fahrt. Passieren 9 Uhr morgens Marienleuchte, 12 Uhr mittags Südspitze von Langeland. Wind flaut stark ab, kommt ganz achterlich, so daß wir erst abends 7^{1/2} Uhr Sonderburg erreichen.

Montag, 2. Pfingstag. Besuchen Döppeler Schanzen. Verlassen mittags 12^{1/2} Uhr Sonderburg mit Bestimmung nach Flensburg. Es weht sehr hart aus O., haben mit einem Kett im Großsegel und zweitem Klüver reichlich Segel. Auf der Fähre lasse ich das Großsegel wegnehmen und siegle mit Treiber und Vorsegeln nach Flensburg, wo wir nachmittags 4 Uhr am Bollwerk festmachen. Im Hafen die Yachten „Iris“ und „Jutta“.

Dienstag, den 24. Mai. Setzen morgens 8 Uhr Segel und kreuzen gegen leichten O.-wind, welcher später südlicher dreht, aus der Fähre. Sind abends 6^{1/2} Uhr in Kiel, wo wir vor der Seehafenanstalt anker.

Donnerstag, den 26. Mai. Verlassen morgens 8½ Uhr Kiel mit Bestimmung nach Wismar, wo wir abends 8½ Uhr ankommen. Yacht bleibt in Wismar liegen, da ich am Sonntag dort zu tun habe und dann weitersegeln will. Bis zum 8. Juni werden nur kleine Touren gemacht, um die Segel zu trimmen.

Sonnabend, den 11. Juni. Mit Familie nach Kopenhagen. Verlassen abends 8 Uhr Warnemünde. Wind leicht N.O., dreht, wie erwartet, südlicher, bleibt aber andauernd so schwach, daß wir erst Sonntag abend die erste Ansegelungs-Boje vor Drogden-Feuerschiff erreichen; anker in deren Nähe. Auch am Montag morgen ist es so still, daß wir erst mittags 11 Uhr in Kopenhagen sind. Dienstag, den 12. Juni, segeln nach Helsingør. Mittwoch zurück; anker vor Skodsborg.

Donnerstag, den 13. Juni. Morgens 6½ Uhr verlassen Kopenhagen. Wind SW. frisch, dreht südlicher und wird flau; müssen fortgesetzt kreuzen. Nachts 3 Uhr in Warnemünde. Setzen die Yacht instand und vervollständigen Proviant und Ausrüstung zur Reise nach Kiel.

Am Donnerstag, den 23. Juni, wollen segeln, stürmischer NW. und hohe See hindern uns jedoch.

Freitag mittag 11½ Uhr gehen aus Warnemünde, es weht noch hart, haben zwei Reff im Großsegel und Fock. See luft hoch, kreuzen dicht unter Land auf. Quer ab Heiligendamm, mittags 2 Uhr, können schon ausrollen. Wind Raum schnell ab, abends Windstille, treiben vor Staberhuk. Morgens leichter O., dann Gewitter mit steiler Brise, anker 9½ Uhr morgens in Kiel vor „Belle-vue“. Dr. med. Walther kommt als Guest für die Kieler Woche an Bord.

Sonntag, den 26. Mai. Regatta des Norddeutschen „Regatta-Vereins“. Es weht recht hart aus WNW. Starten mit 5 Minuten Verspätung, gehen Regatta auf.

Dienstag, den 28. Juni. Regatta nach Eckernförde. Segeln gegen „Hertha“ und „Garm“. Yacht macht sich mit einem Reff im Großsegel sehr gut, wird aber, da wir nur vier Mann Besatzung haben, zu langsam bedient und bleibt 6 Minuten zurück.

Mittwoch, den 29. Juni. Segeln vom Eckernförder direkt nach Travemünde, wo wir 10½ Uhr abends einkommen. Donnerstag Ruhetag. Freitag segeln nach Warnemünde.

Mittwoch, den 6. Juli. Regatta vor Warnemünde. Segeln ohne Konkurrenz allein über die Bahn. Bei dem flauen Wind zeigt sich, daß die Yacht stark bewachsen, gehen daher am folgenden Tag auf das Slip der Neptunwerft zur Bodenreinigung, was besser vor der Kieler Woche geschehen wäre. Die Yacht wird nun für eine längere Ferienreise ausgerüstet.

Freitag, den 15. Juli, gehe ich mit meiner Familie an Bord und im Schlepp des Dampfers nach Warnemünde.

Sonnabend, den 16. Juli, verlassen morgens 4 Uhr den Hafen, sind abends 8 Uhr in Kopenhagen.

Sonntag Ruhetag, welchen zur Besichtigung Kopenhagens benutzen.

Montag, den 18. Juli, morgens 10 Uhr, nach Helsingør. Wind stürmisch aus NW. Haben zwei Reff im Großsegel, stecken unter Focken noch das dritte Reff ein.

Dienstag, den 19. Juli, Ruhetag, welchen zur Besichtigung von Helsingborg und Frederiksborg benutzen.

Mittwoch, den 20. Juli. Segeln morgens 8½ Uhr ins Kattegatt mit Bestimmung nach Gothenburg. Wind frisch aus NW., kreuzen bis Kullen, halte dann nach Halmstad ab, da der Wind für Gothenborg direkt entgegen. Nachmittags 3 Uhr erhalten den Lotsen, welcher uns in den Hafen bringt. Halmstad hat schönen, sicheren Hafen mit lebhaftem Schiffsverkehr, ist ein freundlicher Ort, wo wir im „Troll“ vorzügliche Verpflegung fanden.

Fahren von Halmstad mit der Bahn nach Gothenborg, besuchen die Trollhättan Fälle.

Sonnabend, den 23. Juli. Verlassen morgens 8½ Uhr Halmstad, Wind WNW., sehr frisch, führen volle Untersegel. Treffen im Kattegatt steile Brise und hohe See. Das Wetter ist unfreundlich und unbestimmt. Stecken zwei Reff in das Großsegel, setzen dazu Klöver Nr. 3. Segeln bis Kullen am Wind, von da ab raum. Weniger wird besser, reffen aus, sind nachmittags 4½ Uhr in Kopenhagen.

Sonntag segeln im Sund, besuchen Skodshorg, bleiben während der Nacht vor Anker liegen. Montag segeln bis Tarbeck, gehen dort an Land und segeln nachmittags nach Kopenhagen zurück.

Dienstag, den 26. Juli. Verlassen morgens 9 Uhr Kopenhagen mit Bestimmung nach Saßnitz. Wind flau aus SO, müssen fortgesetzt kreuzen. Sichtet erst 8 Uhr abends Rügen, gehen in der Wittower Bucht bei Dranske zu Anker. Morgens 7 Uhr setzen die Reise fort, unfreundliches, regnerisches Wetter, müssen fortgesetzt kreuzen, nachmittags 2½ Uhr in Saßnitz.

Donnerstag, den 28. Juli, segeln zurück nach Warnemünde. Die Yacht geht wegen Umtauchung und kleiner Reparaturen nach Rosack. Wegen der Einzugsleidlichkeiten Sr. Königl. Hinheit des Großherzogs bin ich gestrig, während der nächsten Tage in Rostock zu bleiben.

Beabsichtige die August-Woche zu besuchen. Verlasse Montag, den 8. August, morgens 9 Uhr Warnemünde. Es weht stürmisch aus NW. Da Wind und See zu schwer sind, um gegenüber zu kreuzen, kehre ich nach einer halben Stunde in den Hafen zurück. Auch Dienstag und Mittwoch weht es fortgesetzt stürmisch. Da mir die Zeit jedoch zu lang wird, verlasse ich Mittwoch morgens 10 Uhr den Hafen und halte nach Kopenhagen ab. Die Yacht führt zweitach gerefftes Großsegel und gereffte Fock, liegt damit vorzüglich auf dem Ruder. Passieren schon nach 1½ Stunden Cledser Feherschiff. Wind und See nehmen noch zu, beschließen deshalb in den Grönstrand einzulaufen. Erhalten 2½ Uhr den Lotsen, welcher uns in den Hafen von Stubbekjöbing, einem stillen Landstädtchen von 1500 Einwohnern, bringt.

Donnerstag, den 11. August. Wind flau, brauchen für die kurze Strecke bis Kopenhagen 12 Stunden. Freitag setzt der Wind wieder mit voller Kraft ein, bleiben auch Sonnabend in Kopenhagen, segeln Sonntag nach Helsingör.

Montag, den 15. August. Verlassen morgens 8½ Uhr den Hafen, segeln bis Kattegatt längs der Küste Seelands. Wind legt schnell zu, viel Regenböen, segeln wieder in den Sund zurück. Haben an den vollen Untersegeln zu viel, quer Skadsborg zwingt uns eine Havarie an der Gaffel, das Großsegel zu bergen. Segeln mit den Vorsegeln und dem Treiber. Rote Fahrt. Wind wird immer stürmischer; kurz vor Kopenhagen kann der erste Klüver den Segeldruck nicht mehr aus-

halten und geht aus den Lieken. Wind wird zu Sturm, weht auch Dienstag in gleicher Stärke.

Mittwoch, den 17. August. Verlassen 8½ Uhr den Hafen, um nach Warnemünde zurückzukehren. Haben uns mit zwei Reff im Großsegel auf viel Wind eingerichtet. Lauten bis Moen, welches wir mittags 2 Uhr passieren, Rote Fahrt, vom dort ab fast Windstille, gehen abends 8 Uhr im Grönstrand zu Anker. Nachts kommt SSO, durch, welcher unruhiges Wasser gibt. Verlassen morgens 7 Uhr den Ankerplatz, müssen gegen harten Wind aufkreuzen. Weiter sieht sehr schlecht aus, langdauernde Regenböen setzen ein. Halten ab, um wieder in den Grönstrand einzulaufen. Das Weiter wird etwas freundlicher, nehmen daher die Reise wieder auf, nachmittags 4 Uhr in Warnemünde.

Segle nur noch kleine Touren, vom 23. bis 25. August nach Travemünde und zurück, vom 28. bis 31. August nach Grönstrand. Auf der Rückreise halten nach Wismar ab, wo wir wegen Windstille auf dem „Hannibal“ zu Anker gehen. Rings um uns die ganze Flotte, welche nachts manövriert.

Mittwoch, den 31. August, morgens 6 Uhr, geht der größte Teil der Flotte in die Wismarsche Bucht. Die großen Panzer, welche vor der westlichen Einfahrt zu Anker gegangen sind, senden Landungstruppen in Booten an Land. Wir segeln im Revier umher und sehen uns die Generalprobe zum großen Kaiser-Manöver an, kehren dann nach Warnemünde zurück, wo wir nachmittags 5 Uhr eintreffen.

Sonnabend, den 3. September, segeln unsere letzte, vom Wetter ausnehmend begünstigte Tour. Wählen wieder das schön geschwungene Wasser des Grönstrands zum Ziel, anker abends vor Stubbekjöbing, setzen am nächsten Morgen die Reise durch Småalands Fahrwasser, Großen Belt nach Fehmarn fort. Ankern bei der Eingesegelungstonne vor Burg. Segeln Montag nach Travemünde und Dienstag mit frischer SO-Brise nach Warnemünde.

Sonnabend, den 10. September, segle zum letztenmal und gehe, da der Wind günstig direkt von See kommend an die Stadt, wo ich außer Dienst stelle.

G. Boldt.

Alga.

I. Reise Kopenhagen-Rostock, ausgeführt im Monat Juni 1904. Wir verließen Kopenhagen am Nachmittag gegen 4 Uhr und kamen bei der herrschenden frischen, südwestlichen Brise rasch voran. Auf der Höhe von Falsterbo ging der Wind gänzlich nach Süden herum, wodurch wir zum Kreuzen gezwungen wurden. Da starke Gegenströmung vorhanden war, so setzten wir unsern Motor in Betrieb und konnten bald Kurs auf Bögestrommen nehmen. Die Fahrt sollte durch die dänischen Inseln gehen. — Wind und Wetter wurden günstiger, und um nächsten Mittag erreichten wir Nykøbing. Der Rest des Tages, sowie die Nacht wurde in N. verbracht. Am nächsten Morgen entschlossen wir uns trotz gänzlich kontinuierl. Windes zur Weiterfahrt. Bei dem engen Fahrwasser war natürlich an ein Segeln nicht zu denken, folglich mußte der Motor wieder aushelfen. Nachdem wir Gjedser erreicht hatten, erhielten wir günstigeren Wind; so daß es uns möglich war, Warnemünde über einen Bug anzulaufen. — Dann hatten wir die schönste Segelfahrt der ganzen Saison hinter uns. Alle anderen erütersen sich mehr oder weniger nicht so genügend.

II. Reise nach Kiel projektiert Monat Juli. Östlicher Wind trieb uns schnell bis Fehmarn und ließ uns, aufwändig, mit gereiften Segeln Eckerföde entgegen fliegen. Schon sahen wir uns im sicheren Hafen von Kiel. Da machte uns plötzlich der Wind einen derben Strich durch die Rechnung, indem er von Osten vollständig nach Westen bewegung und abhäutlich, immer stärker und stärker werdend, uns kurz vor Stollengrund zur Umkehr zwang. — Wir hatten dabei wenigstens die Genugtuung, daß mit uns zugleich, wie auf Kommando, drei große Segler, welche gleichen Kurs mit uns hielten, beidrehen. — Durch Fehmatsund wollte ich bei dem Sturm und trübem Wetter — Regenschauer machten die Luft oft schon auf 100 Meter undurchsichtbar — nicht gehen. Heiligenhafen, das wir zu erreichen wünschten, mußte folglich aufgegeben werden. So ließen wir wieder um Fehmarn herum und versuchten Burgtakten zu gewinnen. Allein unsere Hoffnung machte sehr bald einer großen Enttäuschung Platz. Denn, sowie

wir bei Staberhuk um die Ecke bogen, stellte es sich heraus, daß wir auch hier nicht imstande waren, die kurze Strecke bis B. aufzukreuzen. Inzwischen war es Abend geworden, und da das Wetter aussah, als ob es noch tagelang so bleiben wollte, ließ ich nach Warnemünde abhalten. — Völlig durchnäßt und weißlich über unser Schicksal schimpfend, traten wir nach etwa 10stündiger Fahrt am nächsten Morgen wieder in Warnemünde ein.

III. Reise Travemünde und zurück. Monat August. Mit südlicher Brise und vollen Segeln bis zur Bunker Spitze geladen. Dann völlige Flauta. Nach mehrstündigem Warten leichter Nordwest und damit hart am Winde bis Fehmarn gesegelt. Von dort bis Duhmesböd mit zunehmender Brise. Darauf plötzlich starker West, der geblesiisch ein Reffen der Segel verlangte. Haarscharf am Winde, nicht ohne erlittene Unbill, erreichten wir Travemünde. — Unmittelbar hinter uns kam die „Clara“, die bekannte Yacht des Kölner Herrn, mit zerbrochenem Großbaum hinein. — Nach vierstündigem Aufenthalte rüsteten wir uns bei herrlichem Wetter und südlicher Brise zur Heimfahrt. — Der Wind blieb stetig und ebenso das Wetter. Mittin war der Heimathafen fest erreicht.

IV. Reise Wismar und zurück. Monat August. Mit südlichem Winde schnell bis Poel geladen. Dann völlige Flauta und daher Motor bis Wismar benutzt. — Wir wurden, da der dänische König mit seinem „Danebrog“ anwesend war, von einer großen Menschenmenge empfangen. — Die Rückreise erfolgte am übernächsten Tage bei günstigem westlichen Winde.

V. Reise Saßnitz und zurück. Monat August/September. Mit westlichem Winde ohne Zwischenfall in ca. 16 Stunden bis Saßnitz gesegelt. Während der letzten Stunden hatten wir bereits mit stürmischem Weiter zu kämpfen. Später wurde ein färmlicher Sturm daraus, der volle 8 Tage anhielt und uns zum Bleiben zwang. Endlich trat eine Änderung ein, Wind und See hatten sich beruhigt und eine leichte Brise kam von Osten her. Alle Yachten ließen aus und auch ich, wenn auch widerwillig meinen drängenden Gütern nachgebend, da das Wetter keineswegs verlockend aussah. Meine Vermutung, daß

das Wetter noch nicht ausgelebt, sollte sich sehr bald bestätigen. Bei Arkona setzte zunächst Flaute ein, die jedoch schon nach zweistündigem Warten von einer frischen östlichen Brise abgelöst wurde. So hatten wir den Dornbusch bald weit hinter uns und rechneten schon die Stunden aus, die wir noch bis Warnemünde gebrauchen würden. — Da kam das Unglück! — Plötzlich wieder völlige Flaute. Wie ein Spielball wurden wir nachlos von der toten See geworfen. Alles drohte zu zerschlagen. Die Segel mussten selbstverständlich gänzlich geborgen werden. Zwei Mann waren dauernd beschäftigt, den Großbaum, der über Bord zu gehen drohte, zu hulden. Endlich setzte zu unserer Freude eine leichte westliche Brise ein, mit der wir uns bis Pritschau aufkreuzten. Dann, nachdem wir den Darß nahezu erreicht hatten, sprang der Wind auf Süd-Süd-West und kam mit solcher Vehemenz daher, daß es uns nicht möglich war, weiter auf Warnemünde zu segeln. Resigniert drehten wir daher dem Winde den Rücken und nahmen Kurs auf Moen, unter dessen Schutz ich zunächst ankern ließ. Meine Gäste hatten genug von der Segelei, sie rückten aus, so sehr ich es ihnen auch schimpflich machte. — Von Moen ging ich, wie auf der ersten Reise, durch Bögenströmmen. Ein stürmischer West kannte uns erst einige Tage an Stubbekjöbing, später noch an Nyköring. Endlich, nach fast 14-tägiger Reise, ließen wir in den Heimathafen ein.

Hoyer.



Bericht über die ordentliche Generalversammlung am 16. Februar 1905 im Rostocker Hof zu Rostock.

Anwesend von Vorstände die Herren Boldt, Dr. Moncke, Dr. Walther, Schmidt, Barg; außerdem 20 Mitglieder.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Der Vorsitzende verlas den Jahresbericht, gegen den keine Einwendungen erhoben wurden. Der Bericht soll im Jahrbuch zur weiteren Kenntnis gebracht werden.

Zu Punkt 2: Der Kassenführer berichtete über den Kassenbestand und die Einnahmen und Ausgaben des verflossenen Jahres. Die Revisoren erklärten, an dem Bericht keine Ausschreibungen zu haben. Es wurde dem Vorstand Entlastung erteilt.

Zu Punkt 3: Der Rechnungshaushalt für 1905 wurde wie vom Vorstand vorgeschlagen, genehmigt. Er schließt in Einnahme und Ausgabe mit 3340.— Mk. ab. Gegen die Verrechnung des Liegegelds in Höhe von 20 Mk. für den Platz wurden Bedenken nicht erhoben.

Zu Punkt 4: Bei der Vorstandswahl wurde Herr Geh. Kommissionsrat G. Boldt wiedergewählt und für den verstorbenen Herrn M. Weber Herr H. Gottschalk in den Vorstand neu gewählt.

Zu Punkt 5: Zu Revisoren für 1905 wurden die Herren P. Grampp und A. Coritz gewählt.

Zu Punkt 6: Der Obmann der Haus- und Hafenkommission verlas die von dieser ausgearbeiteten Haus- und Hafenordnung. Die Versammlung regte Änderungen nicht an. Der Obmann stellte abdann den Antrag, den § 10 der Geschäftsordnung ganz zu streichen und an der entsprechenden Stelle zu schreiben:

C. Clubhaus und Clubhafen.

§ 10.

Für die Verwaltung der Clubhäuser und der Hafenanlagen wählt der Vorstand aus seiner Mitte einen Hauswart

das Wetter noch nicht ausgehebt, sollte sich sehr bald bestätigen. Bei Arkona setzte zunächst Flaute ein, die jedoch schon nach zweistündigem Warten von einer frischen östlichen Brise abgelöst wurde. So hatten wir den Dornbusch bald weit hinter uns und rechneten schon die Stunden aus, die wir noch bis Warnemünde gebrauchen würden. — Da kam das Unglück! — Plötzlich wieder völlige Flaute. Wie ein Spielball wurden wir machtlos von der toten See geworfen. Alles drohte zu verschlagen. Die Segel mußten selbstverständlich gänzlich geborgen werden. Zwei Mann waren dauernd beschäftigt, den Großbaum, der über Bord zu gehen drohte, zu halten. Endlich setzte zu unserer Freude eine leichte westliche Brise ein, mit der wir uns bis Prenow aufkreuzten. Dann, nachdem wir den Durß nahezu erreicht hatten, sprang der Wind auf Süd-Süd-West und kam mit solcher Vehemenz daher, daß es uns nicht möglich war, weiter auf Warnemünde zu segeln. Resigniert drehten wir daher dem Winde den Rücken und nahmen Kurs auf Moen, unter dessen Schutz ich zunächst ankern ließ. Meine Gäste hatten genug von der Segelreise, sie rückten aus, so sehr ich es ihnen auch schimpflich machte. — Von Moen ging ich, wie auf der ersten Reise, durch Bögenstrümmen. Ein stürmischer West hantte uns erst einige Tage an Stuhbeckbing, später noch an Nykjobing. Endlich, nach fast 14tägiger Reise, ließen wir in den Heimatshafen ein.

Hoyer.



**Bericht über die ordentliche Generalversammlung
am 16. Februar 1905 im Rostocker Hof zu Rostock.**

Anwesend vom Vorstande die Herren Boldt, Dr. Moncke, Dr. Walther, Schmidt, Barg; außerdem 30 Mitglieder.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Der Vorsitzende verlas den Jahresbericht, gegen den keine Einwendungen erhoben wurden. Der Bericht soll im Jahrbuch zur weiteren Kenntnis gebracht werden.

Zu Punkt 2: Der Kassenführer berichtete über den Kassenbestand und die Einnahmen und Ausgaben des verflossenen Jahres. Die Revisoren erklärten, im dem Bericht keine Ausstellungen zu haben. Es wurde dem Vorstand Entlastung erteilt.

Zu Punkt 3: Der Rechnungshaushalt für 1905 wurde wie vom Vorstande vorgeschlagen, genehmigt. Er schließt in Einnahme und Ausgabe mit 3340.— Mk. ab. Gegen die Verrechnung des Liegegelegs in Höhe von 20 Mk. für den Platz wurden Bedenken nicht erhoben.

Zu Punkt 4: Bei der Vorstandswahl wurde Herr Geh. Kommissionsrat G. Boldt wiedergewählt und für den verstorbenen Herrn M. Weber Herr H. Gottschalk in den Vorstand neu gewählt.

Zu Punkt 5: Zu Revisoren für 1905 wurden die Herren P. Grampp und A. Cordz gewählt.

Zu Punkt 6: Der Obmann der Haus- und Hafenkommission verlas die von dieser ausgearbeiteten Haus- und Hafenordnung. Die Versammlung regte Änderungen nicht an. Der Obmann stellte alsdann den Antrag, den § 10 der Geschäftsordnung ganz zu streichen und an der entsprechenden Stelle zu schreiben:

C. Clubhaus und Clubhafen.

§ 10.

Für die Verwaltung der Clubhäuser und der Hafen-
anlagen wählt der Vorstand aus seiner Mitte einen Hauswart

und einen Bootswart, deren Rechte und Pflichten aus der vom Vorstand erlassenen Haus- und Hafensordnung hervorgehen.

Nachdem der Obmann seinen Antrag eingehend begründet hatte, nahm die Versammlung seinen Antrag an.

Zu Punkt 7: Genehmigt wurde der Antrag des Vorstandes, Cockpitschilder bei den internen Regatten nicht mehr zu geben.

Abrechnung für 1904.

	Einnahme	Ausgabe
	ℳ	ℳ
Kassenbestand 1. Januar 1904	821 72	—
Mitgliederbeiträge für 1904	2990	—
Liegegeld von 22 Yachten für 1904	440	—
Eintrittsgeld von 16 Mitgliedern	160	—
Lasten:		
Abgaben	—	15
Zinsen für 3000 Mk. Anleihe zu 5%	—	150
Zinsen für Kontokorrent-Guthaben	17 10	—
Versicherung des Clubhauses	—	20
Verwaltung und allgemeine Unkosten:		
Seglerverband	—	110 45
Lohndiener Röhlöff	—	50
Drucksachen und Porti	—	304 28
Ständer angeschafft und verkauft	12 50	35
Zeitschriften und kleinere Unkosten	—	69 60
Einzugsgelder und Beitrag der Yachteiniger	49	213 55
Haus und Hafen:		
Erhaltung	—	49 12
Bootsdiener:		
Lohn und Invalidengeld	—	815 70
Warnowregatten:		
Preise	—	234 25
Meldegelder	90	—
Unkosten	—	54 95
Transport	4583 32	2131 96

	Transport	Einnahme	Ausgabe
		ℳ	ℳ
Seeregatten:		4583 32	2131 96
Schlepper 1903 und 1904	—	—	170 —
Startdampfer „Delphin“	—	—	320 —
Schiedsrichterdampfer „Furst Blücher“	—	—	420 —
Bahnunkosten	—	—	229 80
Drucksachen und Einnahme für Programme	—	80 55	183 50
Preise und Einnahme für den Damenpreis	—	190 —	1407 —
Meldegelder	—	1230	—
Beitrag und Auslagen des N. R. V.	—	500	206 40
Beihilfe der Seestadt Rostock	—	500	—
Bierabend in Warnemünde	—	—	204 60
Außerordentlicher Etat:			
1. Hausbau (1903: Mk. 12.200,—)	—	—	231 74
2. Schuppenbau	—	—	305 —
3. Hafenbau	—	—	
Baggerung (1903: 812,79 Mk.)	—	—	1200 —
Brückenbau	—	—	1856 95
Anleihe neu aufgenommen	—	2000	—
Auf neue Rechnung vorgetragen	—	—	16 92
		9083 87	9083 87

Bilanz aus 1904:

Schulden:	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
184 Gutscheine der Mitglieder	9200	—		
Anleihe bei der Rostocker Bank	5000	—	14200	—
Vermögen:				
Haus und Hafen	—	—	14200	—

Haushalt für 1905:

	Einnahme		Ausgabe	
	£	s	£	s
Einnahme:				
Beiträge von 130 Mitgliedern	3000	—	—	—
Liegegeld von 17 Yachten, à 20 Mk.	340	—	—	—
Ausgabe:				
Lasten	—	—	280	—
Verwaltung und allgemeine Unkosten	—	—	600	—
Haus- und Hafen	—	—	200	—
Bootsdienst	—	—	850	—
Warnowregatten	—	—	200	—
Seeregatten	—	—	610	—
Schuldenabfölung	—	—	400	—
Außenordentlicher Etat	—	—	200	—
	3340	—	3340	—



Anhang.

Mecklenburgischer Yacht-Club, Haus- und Hafenordnung.

§ 1.

Die Verwaltung des Clubhauses und des Clubhafens ist dem Hauswart und dem Bootswart übertragen, deren Anordnungen zu befolgen sind. In Behinderungsfällen vertreten sie sich gegenseitig.

§ 2.

Das Clubhaus ist zur allgemeinen Benutzung für die Mitglieder geöffnet vom 1. April bis 1. Oktober. Außer dieser Zeit ist die Benutzung des Clubhauses nur mit Genehmigung des Hauswarts gestattet.

Gäste dürfen eingelädt werden, doch sind die Einführenden für ihre Gäste verantwortlich.

§ 3.

Der Clubhafen dient, soweit Platz ist, zur Aufnahme von Fahrzeugen der Mitglieder.

Wünscht ein Mitglied für sein Fahrzeug im Hafen einen Platz, so hat er dieses beim Bootswart zu beantragen unter Vorlegung des für das betreffende Fahrzeug gültigen Stander-Zertifikats. Dieser Antrag ist in jedem Jahre möglichst bis zum 1. April zu erneuern. Der Bootswart weist dann unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche für das betreffende Fahrzeug einen Platz an. Im Bedarfsfalle kann er während der Saison einen Tausch der Liegeplätze vornehmen.

Sollte ein Bootsbesitzer für sein Fahrzeug noch kein Stander-Zertifikat besitzen, so kann die Aufnahme in den Hafen vorläufig genehmigt werden, doch ist ein Stander-Zertifikat innerhalb 4 Wochen zu beschaffen; widrigensfalls der Bootswart gemeinsam mit dem Hauswart das Recht hat, die weitere Benutzung des Hafens zu untersagen.

§ 4.

Jeder Bootsbesitzer, dessen Fahrzeug im Clubhafen liegt, erhält, soweit der Platz reicht, einen Schrank oder eine Gelegenheit im Schuppen angewiesen zur Unterbringung von Bootsmaterialien und Kleidungsstücken. Gegebenenfalls kann für Kleider auch im Clubhaus ein Platz angewiesen werden.

§ 5.

Jedes Bootsbesitzer hat für jedes ihm gehörige, im Hafen liegende Fahrzeug an den Bootswart bei Anweisung des Platzes eine Gebühr zu entrichten, deren Höhe für jedes Jahr in der Generalversammlung festgesetzt wird.

Für Fahrzeuge, die den Hafen erst nach dem 1. Juli benutzen, ist nur die halbe Gebühr zu entrichten.

§ 6.

Mitgliedern, die nicht Bootsbesitzer sind, kann gegen Zahlung von 3 Mark für die Saison ein Kellerraum im Clubhaus angewiesen werden, soweit der Platz reicht.

§ 7.

Jedes Mitglied haftet für jeden von ihm oder seinen Gästen angerichteten Schaden am Club-, in Clubhafen befindlichem

Privateigentum. Die Motorbootbesitzer haften auch für ev. durch ihr Boot entstehenden Feuerschaden.

Der Club übernimmt keinerlei Verantwortung für die im Hafen liegenden Fahrzeuge oder für Geräte und Kleidungsstücke.

§ 8.

Gegen die Entscheidungen des Hauptschiffs bzw. Bootswarts ist Berufung an den Vorstand angängig.

§ 9.

Der Vorstand und, bis zur Entscheidung des Vorstandes, der Hauptschiff und der Bootswart sind berechtigt, Mitgliedern, welche zu wiederholten Malen die Sicherheit des Hafens oder des Hauses gefährdet haben bzw. sich den Anordnungen des Hauptschiffs oder Bootswarts widersetzt haben, die Benutzung des Hauses und Hafens dauernd zu untersagen.

§ 10.

Die Pflichten des vom Club angestellten Bootsmannes sind aus seiner im Clubhause aushängenden Dienstanweisung zu erschöpfen.

Der Vorstand.

Die Entwicklung des Clubs in den ersten zwanzig Jahren seines Bestehens.

Der 24. November 1884 ist der Gründungstag des Clubs. Der Club verdankt sein Bestehen vor allem den Bemühungen von 3 Herren: Dem verstorbenen Herrn Schiffbaumeister Gust. A. Mittlaff und den beiden Ehrenmitgliedern des Clubs, Herrn W. Josephi und Herrn P. Raddatz. Von Herrn Mittlaff und Herrn Raddatz ging die Idee aus, nach dem Vorbild des Segelclub „Rhe“ in Königsberg, in Rostock eine Vereinigung zu schaffen, Herr Josephi nahm diese Idee begeistert auf und war mit seinen beiden Freunden für die Gründung des Clubs tätig. Am 24. November 1884 versammelten sich auf ihre Veranlassung 12 Herren in dem Daniels'schen Lokal, nämlich außer den genannten 3 Herren, Herr G. Boldt, der jetzige

Vorsitzende, Herr Janetzky, Herr Schwartz, der verstorbene H. Lübske-Schmitz und die 5 Schiffbaumeister Böhm, Burchard, Ludewig, Teßdorff, Cordes, von denen dem Club die beiden zuletzt genannten durch den Tod entzogen sind. Diese Herren gründeten den „Rostocker Segel-Club“ und wählten im den Vorstand Herrn W. Josephi als Vorsitzenden und neben ihm die Herren Boldt, Cordes, Mittlaff und Raddatz.

Am 2. Februar 1885 wurde die erste ordentliche Generalversammlung des inzwischen auf 24 Mitglieder angewachsenen Clubs abgehalten, in der die Statuten beraten und die Bestrebungen des Clubs festgelegt wurden. Außerdem beschloß diese Versammlung einstimmig, dem Club den Namen „Rostocker Segel-Club Greif“ zu geben. Der Club hielt alle 14 Tage Clubabende ab, die aber schwach und schwächer besucht wurden und bald ganz eingingen. Am 16. August 1885 veranstaltete der Club seine erste Regatta, der als Bahn ein Dreieckkurs von 4 Seemeilen auf dem Breitling diente, mit Ziel und Start beim Warnemünder Durchstich. An der Regatta beteiligten sich 9 Clubboote; nämlich die Kielboote „Mathilde“ (Josephi), „Marie“ (Janetzken), „Oberrit“ (Cordes), „Argo“ (Boldt), „Falke“ (Lübske), „Seemöch“ (Beckery) und die Schwerboote „Sport“ (Raddatz), „Puck“ (Mittlaff) und „Undine“ (Brockhoff). Den ersten Preis holte sich die „Marie“.

Die Vergütung der Boote wurde nach einem von Herrn Mittlaff ausgearbeiteten Verfahren berechnet, dessen Grundlage die Berechnung des Segelareals bildete. Mit dem Verlauf dieses ersten öffentlichen Auftritts durfte der Club nach dem Bericht des Vorsitzenden sehr zufrieden sein und mit Genugtuung konnte im Jahresbericht ein Anwachsen der Mitgliederzahl im ersten Jahre des Bestehens auf 35 konstatiert werden; 9 Boote zeigten den Clubstand in vielen gemeinsamen Fahrten.

Trotzdem der Vorsitzende im nächsten Jahresbericht den großen Mangel an Interesse beklagen mußte, denn der Segelsport in Rostock begegne, brachten die nächsten 8 Jahre, in denen der alte Vorstand — siegs wiedergewählt und im Jahre 1889 durch den Herrn Brockhoff verstärkt — ununterbrochen sein Amt mit regem Eifer ausübte, weitere Fortschritte. Am 24. Mai 1888 übernahm der Großherzog Friedrich Franz III. das Protektorat und sicherte dem Club sein Interesse an dessen

Gedeihen und sportlichen Bestrebungen zu. Im Jahre 1889 trat der Club als einer der ersten dem Deutschen Segler-Verband bei. Der Club war im Jahre 1892 auf 123 Mitglieder mit 22 Fahrzeugen angewachsen, er hatte in der verlorenen Zeit jährlich seine Warnow-Regatta abgehalten und sich am 21. August 1888 mit verschiedenen Yachten an der See-Regatta beteiligt, die die Warnemünder Badeverwaltung veranstaltete. Im Jahre 1889 war das große sportliche Ereignis der Kampf um den Wander-Pokal, für den im Kreise der Mitglieder über 400,-^{RM} gesammelt waren und der dreimal hintereinander von demselben Mitglied mit demselben Boot mit Vergeltung gewonnen werden sollte. Die Bestimmungen verließen dem Pokal ein langes Wandern. Aber es kam anders: dreimal hintereinander gewann G. Böldt den Pokal mit seiner „Lesmora 1“, einer Yacht von 6,20 m in der Wasserlinie und im Jahre 1891 mußte der Pokal dem Sieger zum dauernden Besitz überreicht werden. Die Pokalregatten sollten auf See gesegelt werden und in den beiden ersten Jahren wurde vor den Molen von Warnemünde im Dreieckkurs von 8 Seemeilen abgesegelt. Im Jahre 1891 war schon die Warnow-Regatta mit ziviel Wind gesegnet gewesen und das böige Wetter verhinderte die Ablösung der Pokal-Regatta auf See, so daß sie auf dem Breitling und der Warnow zum Austrag kam. In diesem Jahre wurde noch ein zweiter Wanderpreis gestiftet und zwar für das absolut schnellste Boot auf der Warnow, den Herrn Schiffshaumeister Böhm mit seinem „Nordost“ 3 mal und zwar endgültig im Jahre 1895 gewann, nachdem er ihm nur einmal durch Herrn G. Berg mit seiner „Lilli“ im Jahre 1893 abgerungen war.

1892 machte der Club eine Krisis durch. Der Vorstand wollte nicht tanzen lassen und daher den Beitrag erhöhen, um die sportlichen Bestrebungen mehr fördern zu können. Hiermit fand er keine Gegenliebe. Gegen seinen Antrag setzte die Opposition die Ablösung eines Stiftungfestes mit Ball durch Generalversammlungs-Beschluß durch und lehnte gleichzeitig in zwei hintereinander abgehaltenen Generalversammlungen den Antrag des Vorstandes, das Eintrittsgeld von 3 auf 5,-^{RM} und den jährl. Beitrag von 6 auf 10,-^{RM} zu erhöhen, ab. Der langjährige Vorstand kam nach langen internen

Verhandlungen zu der Überzeugung, daß die von der Opposition vorgeschlagene Bahn dem Club andere Ziele gab, als wie ihm bei der Gründung vorgeschwebt hatten, und daß dem sportlichen Leben des Clubs der Niedergang drohe. Diese Bahn des Niedergangs wollte er nicht mit seinem Namen decken und so legte er einmütig am 3. März 1892 sein Amt nieder und neue Mitglieder traten in den Vorstand.

Die nächsten Jahre sind für den Club die Jahre des Stillstands. Zwar hielt sich die Mitgliederzahl einigermaßen auf der Höhe, aber dies war auch nur dadurch möglich, daß im Jahre 1894 eine Trennung in aktive und passive Mitglieder vorgenommen wurde, so daß im Jahre 1898 zwar noch 111 Mitglieder gegen 123 im Jahre 1892 vorhanden waren, darunter aber nur 36 aktive. Der neue Vorstand tat zwar sein möglichstes, um das sportliche Leben zu fördern und hätte im Jahre 1893 den manhaften Entschluß, daß die Vergnügungen hinter den sportlichen Bestrebungen zurückzustehen hätten, aber die Unzufriedenheit der Rostocker Verhältnisse war stärker als sein guter Wille. So ist in dieser nächsten Zeit nur die Besitzergreifung von dem Christinenhafen im Jahre 1893 bemerkenswert, nachdem seit dem Juni 1889 dem Club die Anlegestelle an der alten Ballaststelle im Fischerhafen von der Stadt zur Verfügung gestellt war. Mit dem Christinenhafen erhielt der Club auch seinen ersten Bootsschrein, den Matrosen Drews, dem laut Protokoll 2 Glas Bier und eine Abschrift des Vertrages bewilligt wurden. Am Christinenhafen erbauete der Club auch sein erstes Heim, den jetzigen Materialenschuppen, der nahezu 1000,-^{RM} kostete. Seit 1897 werden jährlich zwei Warnow-Regatten abgehalten.

Dies waren die einzigen Fortschritte des Clubs in einer Zeit, in welche die Begründung der Kieler Woche und die großartige Entfaltung des Segelsports an den deutschen Ostseeküsten fällt. Fast wurde hier der Anschluß verpaßt. Der verstorbene C. Crologlio war, bevor er Mitglied des Clubs war, von den ihm bekannten leitenden Persönlichkeiten des Norddeutschen Regattaver eins zu Hamburg aufgefordert, für eine offene Seerregatta vor Warnemünde zu werben und es bedurfte vieler Diplomatie, um für diese Veranstaltung dem Club die maßgebende Rolle zu sichern. Das Jahr 1899 sah die erste

offene See-Wettfahrt vor Warnemünde, gemeinsam von dem „Rostocker Segelclub Greif“ und dem „Norddeutschen Regatta-Verein“ veranstaltet, die sich seitdem alljährlich wiederholt hat und vom Jahr zu Jahr einen regeren Besuch aufzuweisen hat.

Von diesem Anschluß an das großartige sportliche Leben und Treiben, dessen Mittelpunkt die Kieler Woche blieb, an hält ein neues, regnes Interesse seinen Einzug in den Club. Der Vorstand, dessen Zusammensetzung im Laufe der Jahre mehrfache Änderungen durchgemacht hatte, setzte am 1. Februar 1900 bei der Generalversammlung den Beschuß durch, daß der Hauptwert des Clubs auf sportliche Ausbildung und Förderung des Segelsports gelegt werden sollte. Diesmal wurde der Beschuß durchgeführt und seit 1900 findet daher kein Tanzkränzchen mehr statt, dessen Veranstaltung dem Club eine große Anzahl von Mitgliedern zugeliefert hatte, die dem Segelsport selbst nur wenig Interesse entgegenbrachten. Im gleichen Jahre erfolgte die Statutänderung, welche die Einteilung der Clubmitglieder in aktive und passive wieder beseitigte, den jährlichen Beitrag auf 20,- erhöhte und dem Club unter dem Fördernden Protektorat des Herzog-Regenten Johann Albrecht den Namen „Mecklenburgischer Yacht-Club“ gab. Eine große Anzahl bisheriger Mitglieder trat aus, aber auch verschiedene frühere traten wieder ein und mit ihnen viele sportliebende neue Mitglieder, so daß der Club bald seine frühere Mitgliederzahl wieder erreichte. Seit 1901 sieht der Club unter dem Protektorat Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs Friedrich Franz, während Sr. Hoheit der Herzog Johann Albrecht geruht hat, den Ehrenvorsitz zu übernehmen. Die stetig wachsende Mitgliederzahl, das steigende Interesse, das der Club auch außerhalb der Mauern Rostocks findet, und die erfolgreiche Modernisierung des Yachtmaterials, zu dem außer den langbewährten Clubbooten aus der guten ersten Zeit des Clubs zahlreiche Vertreter des neuen Yachttyps gekommen sind, lassen hoffen, daß der Club jetzt auf dem rechten Wege zu dem Ziel ist, das den Gründern vorschwebte, und daß er zu weiterer sportlicher Betätigung und Bedeutung gelange.