



**Mecklenburgischer
Yacht-Club**

1908





Durupreis,
gegeben von Sr. Königlichen Hoheit dem Großherzog für die
Offene See-Verfahrt vor Warnemünde.

MECKLENBURGISCHER YACHT-CLUB.

PROTEKTOR:

— SE. KÖNIGLICHE HOHEIT —
GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ.



JAHRBUCH 1908.



ROSTOCK.

CARL HOLTSCHKE HOF-DRUCKEREI.

Vorwort.

Unser Jahrbuch bringt in gewohnter Weise das Jahresprogramm, das Mitgliederverzeichnis und die Yachtliste. Dem Bericht über die Generalversammlung ist eine Übersicht über unsere Kassenverhältnisse und der vom Vorsitzenden erstattete Jahresbericht beigelegt. Weiter wird der Verlauf der vom Club veranstalteten Regatten, sowie von den Secretärs der Club-Yachten berichtet, während ein Club-Mitglied seine Erfahrungen mit einer „Motorschraube“ schildert. Im Anhang bringen wir die Bedingungen des Ehrenpreises Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg mit der Aufzählung der bisherigen Gewinner und weiter die Daten für die Wettfahrten der Kieler Woche. Den Schluß bildet der Riß der Yacht Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs, die im Jahre 1907 in Rostock auf der Neptunwerft gebaut ist und auf der unser hoher Protektor den Ständer des Clubs führt.

Bei der Ausschmückung unseres Jahrbuches bitten wir unsere Mitglieder, uns dadurch behülflich zu sein, daß sie uns gute Photographien sportlichen Inhalts übermitteln.

Allen Mitarbeitern besten Dank!

Möge das Jahrbuch bei unseren Mitgliedern eine gute Aufnahme finden.

Rostock, im Februar 1908.

Der Vorstand.

Programm 1908.

- 6. Februar (Donnerstag): **Ordentliche Generalversammlung** im Rostocker Hof. Gemeinsames Abendessen.
- 10. Mai (Sonntag): **Ansegeln.** Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
- 27. Mai (Mittwoch): **Interne Binnen-Wettfahrt.** Start 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
- 13. Juni (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach der hohen Düne.** Abfahrt 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags.
- 24. Juni (Mittwoch): **Motorbootfahrt auf der Oberwarnow.** Näheres durch Rundschreiben.
- 7. Juli (Dienstag): **Ankunft der fremden Yachten in Warnemünde.** (Offene See-Wettfahrt des Kaiserlichen Yacht-Clubs von Travemünde nach Warnemünde).
- 8. Juli (Mittwoch): Bierabend in Warnemünde.
- 9. Juli (Donnerstag): **Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde.** Festessen.
- 18. Juli (Freitag): **Wettfahrt Warnemünde-Saßnitz.**
- 19. Juli (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde und in See.** Abfahrt 10 Uhr morgens.
- 15. August (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach dem Schnatermann.** Abfahrt 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags.
- 19. August (Mittwoch): **Interne Binnen-Wettfahrt.** Start 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
- 30. August (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde.** Abfahrt 10 Uhr morgens.
- 30. September (Sonntag): **Absegeln.** Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
- 24. September (Donnerstag): **Letzter Bierabend** im Clubhaus.
- 26. November (Donnerstag): **Gemeinsames Abendessen** im Rostocker Hof zur Feier des Stiftungstages (24. XI. 1884).

Vom Ansegeln bis zum Absegeln an jedem Donnerstag gemeinschaftliches Segeln. Abfahrt 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags. Die Abfahrt findet bei allen gemeinschaftlichen Fahrten vom Clubhaus aus statt. Die Namen des Clubs sind bei allen Fahrten ganz genaue Teilnahmen.

Clubabend vom 14. Mai bis 26. September jeden Donnerstag, abends 8 Uhr, im Clubhaus; während der übrigen Jahreszeit, jedes Donnerstag, abends 9 Uhr, im Rostocker Hof.

Der Vorstand behält sich notwendige oder wünschenswerte Änderungen des vorstehenden Programms vor.

Vorstand für 1908.

Ehren-Vorsitzender:

Seine Hoheit Herzog *Johann Albrecht* zu Mecklenburg,
Regent des Herzogtums Braunschweig.

Vorsitzender: Geh. Kommissionsrat *G. Boldt*, Hof-Buchdrucker.

Stellvertretender Vorsitzender: Kontreadmiral z. D. *A. v. Bassewitz*.

Schriftführer: Dr. jur. *P. Moncke*, Rechtsanwalt.

Stellvertretender Schriftführer: *P. Rohde*, Bankdirektor.

Kassenführer und Hauswart: *H. Gutschalk*, Kaufmann.

Bootwart: *A. Schmidt*, Kapitän.

Besitzer: *G. Barg*, Werftdirektor.

Adresse: *Dr. Moncke, Rostock.*

Mitgliederliste für das Jahr 1908.

A. Ehren-Mitglieder:

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

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

Ihre Hoheit Herzogin *Paul Friedrich* zu Mecklenburg (seit 1901).

Becker, A., Dr. jur., Bürgermeister, Rostock, Friedrichs-
straße 77 (seit 1885).

Maßmann, M., Dr. jur., Bürgermeister, Rostock, Köpcke-
straße 32 (seit 1900).

Raddatz, P., Vice-Konsul, Kaufmann, Rostock, Patriotischer
Weg 116 (Mitglied seit 1884, Ehrenmitglied seit 1899).

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

B. Ordentliche Mitglieder.

1. *Abel, W.*, Rittergutsbesitzer, Alt-Sührkow b. Teterow seit 1904.
2. *Anders, K.*, Kaufmann, Sansibar 1906.
3. *Arnus, H.*, Dr. phil., Handelskammer-Sekretär,
Rostock, Patriotischer Weg 99 1904.
4. *Badt, G.*, Gutsbesitzer, Hof Bellevue bei Schwerin 1901.
5. *Bade, P.*, Dr. jur., Amtsverwalter, Grabow 1904.
6. v. *Bar, B.*, stud. jur., Kl. Siemen b. Kröpelin 1906.
7. *Barg, G.*, Werftdirektor, Rostock, Neptunwerft 1901.
8. v. *Bassewitz, A.*, Kontreadmiral z. D., Rostock,
Stephanstr. 11 1899.
9. *Bauer, G.*, Dr. med., prakt. Arzt, Rostock,
St. Georgstr. 111 1906.
10. *Beck, C.*, Kaufmann, Rostock, Friedrichsstr. 107 1906.
11. *Becker, O.*, Kontreadmiral z. D., Dabersan 1901.
12. *Behm, Leutnant*, Rostock, Kaserne 1907.
13. *Berringer, G.*, Kgl. Regierungsbauführer, Rostock,
Augustenstr. 115 1906.
14. *Berringer, L.*, Rentier, Rostock, Augustenstr. 115 1899.
15. *Becklin, R. V.*, Rechtsanwalt, Vogt in Warne-
münde, Bismarckstr. 7 1906.
16. *Biermann, F.*, Rittergutsbesitzer, Groß Lüsewitz
b. Sautz 1907.
17. *Bisenbach, Th.*, Dr. phil., Apotheker, Straßburg
i. Els., Stöberstr. 4, II. 1902.
18. *Blanke, O.*, Kapitän, Rostock, Alexandrinenstr. 33 1902.
19. *Bohnien, F.*, Rittergutsbesitzer, Rostock, Kaiser
Wilhelmstr. 10 1906.
20. *Bockhehn, A. F.*, Rittergutsbesitzer, Groß Nieköhr
b. Gnoien 1907.
21. *Bohr, C.*, Schiffbaumeister, Rostock, Bismarck-
straße 8 1884.
22. *Boldt, C.*, Kaufmann, Rostock, Blücherplatz 5 1907.
23. *Boldt, G.*, Geh. Kommissionsrat, Hof-Buchdrucker,
Rostock, Blücherplatz 5 1884.
24. *Brandt, Th.*, Mühlenbesitzer, Rostock, Doberaner-
straße 12 1899.
25. *von Brückdorff, W.*, Freiherr, Obericmunt, Rostock,
Schröderstr. 45 1903.

26. *Brockelmann, E.*, Vize-Konsul und Kaufmann
Rostock, John Brinckmannstr. 7. seit 1900
27. *Brockelmann, H.*, Kaufmann, Rostock, Amberg 13 . . . 1901
28. *Dräger, G.*, Kaufmann, Rostock, Schwickmannstr. 16 . . 1897
29. *Hurchard, E.*, Schiffsbaumeister, Rostock, Koff-
felderstraße 10 1884
30. *Clement, A.*, Geh. Kommerzienrat, Bürgermeister,
Rostock, Fischbank 35 1900
31. *Clere, L.*, Architekt, Schwerin, Wismarschestr. 44 . . . 1900
32. *Cords, A.*, Konsul, Kaufmann und Reeder, Rostock,
St. Georgstr. 106 1891
33. *Crotogno, A.*, Kommerzienrat, Vize-Konsul und
Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 34 . . . 1899
34. *Craff, W.*, Assessor, Schwerin 1902
35. *Dahse, L.*, Kaufmann, Rostock, Mühlenstr. 12 . . . 1899
36. *Deichmann, O.*, Oberst z. D., Rostock, Moltkestr. 11 . . 1907
37. *Dieckmann, O.*, Kommerzienrat, Rostock, Kaiser
Wilhelmstr. 31 1896
38. *Dollmann, H.*, Ober-Ingenieur, Rostock, Neptun-
werft 1899
39. *Dogge, K.*, Dr. med., Sanitätsrat, Rostock, Augusten-
straße 26 1907
40. *Ehlers, H.*, Leutnant, Güstrow 1908
41. *Eilmann, R.*, Referendar, Rostock, Friedrichstr. 18 . . 1905
42. *Essea, C.*, Apotheker, Warnemünde 1907
43. *Evert, J.*, Segelmacher, Rostock, Strandstr. 92 . . . 1899
44. *Evert, M.*, Weinhändler, Rostock, Hopfenmarkt 29 . . 1885
45. *Evert, P.*, Weinhändler, Rostock, John Brinckmannstr. 7 . 1900
46. *Fahrenheim, A.*, Kaufmann, Rostock, Strandstr. 63a . . 1907
47. *Fielitz, H.*, Kaufmann, Rostock, Schlickmannstr. 27 . . 1906
48. *z. Fiercks-Samitz, Freiherr, Dresden A.*, Reichs-
bachstraße 6 1902
49. *Fischer, G.*, Schiffsbauer, Rostock, Kofffelderstr. 23 . . 1901
50. *Fischer, H.*, Kaufmann, Rostock, Kofffelderstr. 23 . . 1907
51. *Frack, O.*, Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Neuer
Markt 34 1907
52. *Friedrichs, A.*, Betriebs-Ingenieur, Rostock,
Neptunwerft 1905
53. *Frisch, A.*, Weinhändler, Rostock, An der Hege 8 . . . 1892

54. *Framm, Hauptmann a. D., Teterow* seit 1903
55. *van Gadow, H. J.*, Referendar, Rostock, Ludwigstr. 2 . . 1907
56. *Geber, A. K.*, Chemiker, Rostock, Niklotstr. 4 . . . 1907
57. *Geccelt, F.*, Weinhändler, Rostock, Steinstr. 16 . . . 1885
58. *Gehrke, H.*, Kaufmann, Rostock, Bismarckstr. 2 . . . 1905
59. *Goldmann, R.*, Hauptmann, Rostock, Prinz
Friedrich Karlstr. 8 1897
60. *Gottschalk, F.*, Hof-Juwelier, Rostock, Hopfen-
markt 21 1901
61. *Gottschalk, H.*, Kaufmann, Rostock, Gr. Wasser-
straße 17 1891
62. *Gramp, P.*, Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelm-
straße 8 1887
63. *Grünberg, C.*, Dr. med., Assistenzarzt, Rostock,
Patriotischer Weg 119 1907
64. *von Gullmann, M.*, Kommerzienrat, Köln a. Rh.,
Apstelkloster 23 1901
65. *Haack, F.*, Schiffsmaler, Rostock, Kofffelderstr. 8 . . . 1888
66. *Haase, O.*, Dr. phil., Fabrikbesitzer, Braunsf. Sachs. . . 1906
67. *Harnack, C.*, Weinhändler, Rostock, Burgwall 48/49 . . 1901
68. *Hagemister, C.*, Rentier, Rostock, Hermannstr. 3 . . . 1907
69. *Hahn, S.*, Gral. cand. jur., Paulenrust b. Gielow
i. Meckl. 1902
70. *Hinrichsen, F.*, Kaufmann, Rostock, Kofffelderstr. 8 . . 1907
71. *Höppner, H.*, Kaufmann, Rostock, Wismarsche-
straße 53 1907
72. *Hoffmann, Th. G.*, Gutsbesitzer, Schöninsel bei
Güstrow 1907
73. *Hoth, R.*, Rentier, Rostock, Hopfenmarkt 26 . . . 1902
74. *Hoyer, W.*, Kaufmann, Rostock, Kistenmacherstr. 12 . . 1903
75. *von Jarsky, Th.*, Oberstleutnant, Rostock,
Friedrichstr. 24 1907
76. *Joseph, A.*, Kapitän z. See z. D., Berlin W. 39,
Barbarossastraße 53 1903
77. *Kempowski, R.*, Kaufmann, Rostock, Kofffelderstr. 8 . . 1907
78. *Kreifack, O.*, Kaufmann, Rostock, Blutr. 9 . . . 1906
79. *Kieser, C.*, Rechtsanwalt, Rostock, Lindenstr. 5 . . . 1901
80. *Künn, Th.*, Kaufmann, Halensee, Georg Wilhelm-
straße 20, II 1902

81. *Knappe, H.*, Werltdirektor, Rostock, Neptunwerft seit 1903.
82. *Kortüm, F.*, Rentier, Rostock, Schillerplatz 1 1907.
83. *Kassel, C. L.*, Kaufmann, Rostock, John Brinckmannstr. 6 1900.
84. *Kämmel, G.*, Dr., Professor, Privatdozent, Rostock, Alexandinenstr. 39 1905.
85. *Kubrt, R.*, Referendar, Rostock, Kaiser Friedrichstraße 8 1904.
86. *Kündt, W.*, Dr. med., Nervenarzt, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 39 1903.
87. *Ladhoff, J.*, Maurermeister, Plau i. Meckl. 1908.
88. *Lehmann, C.*, Kaufmann und Wasserschou, Rostock, Schnickmannsstr. 26 1900.
89. *von Lehsten, E.*, Oberleutnant, Rostock 1904.
90. *von Lertzow, D.*, Dr. jur., Gr. Markow b. Neukalen 1902.
91. *Liedemann, H.*, Hotelbesitzer, Rostock, Neuer Markt 9/10 1902.
92. *von Löper, F.*, Major, Kolberg 1898.
93. *Lüders, W.*, Fabrikbesitzer, Rostock, Augustenstraße 112 1905.
94. *Ludwig, O.*, Schiffshaumeister, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 12 1884.
95. *Magnus, E.*, Bankier, Hamburg 1900.
96. *Mahlow, F.*, cand. chem., Rostock, Schröderplatz 2 1903.
97. *Mahn, G.*, Geh. Kommerzienrat, Vice-Konsul, Brauerei-Direktor, Rostock, Neue Wallstr. 2 1905.
98. *Malchow, G.*, Hoflieferant, Rostock, Hopfenmarkt 5 1890.
99. *Martius, H.*, cand. med., Rostock, Friedrichstrasse 7 1907.
100. *Mutz, R.*, Zahnarzt, Rostock, Neuer Markt 12 1899.
101. *Mengel, R.*, Rentier, Rostock, Moltkestr. 12 1906.
102. *von Michael, F.*, Dr. jur., Rittergutsbesitzer, Gr. Platten bei Kl. Platten i. Meckl. 1905.
103. *Mischke, R.*, Fregatten-Kapitän, Kiel, Düsternbrooker Allee 1904.
104. *Mirzajeff, M.*, Kaufmann, Rostock, Schröderstr. 21 a 1899.
105. *Möller, J.*, Schiffshaumeister, Rostock, Friedrichstrasse 36 1897.
106. *Möller, O.*, Navigationslehrer, Rostock, Paulstr. 11 1896.

107. *Moncke, F.*, Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Hermannstr. 5 seit 1899.
108. *Müller, J.*, Dr. med., Privatdozent, Rostock, Lloydstr. 10 1906.
109. *von Nattermann, C.*, Hauptmann a. D., Rostock, Hermannstr. 23 1906.
110. *Neumann, W.*, Assistenzarzt am Allerheiligen Hospital, Breslau 1903.
111. *von Ohlendorff, Freiherr, Rittergutsbes.*, Grosse i. M. 1902.
112. *Ohlerich, H.*, Vice-Konsul, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 22 1892.
113. *Ohlerich, R.*, Kapitän, Warnemünde, Friedrichstrasse 34 1901.
114. *de Parquier, E.*, Rittmeister a. D., Köln-Braunsfeld, Andr. Schmidtstr. 50 1905.
115. *Peeck, C.*, Dr. med., Arzt, Plau i. Meckl. 1899.
116. *Peters, W.*, cand. med., Rostock, Zochstr. 10 1901.
117. *Pfauschschmidt, H.*, Landwirt, Magdeburg, Auenstedterstr. 49 1905.
118. *Pflanz, V.*, Dr. med., Assistenzarzt, Rostock, Gertrudenplatz 2 1907.
119. *Pracht, A.*, Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Gr. Mönchenstr. 25 1907.
120. *Past, F. A.*, Konsul, Kaufm. u. Reeder, Gerstenmünde 1902.
121. *Quade, H.*, Maurermeister, Rostock, Friedrichstrasse 37 1897.
122. *Raddatz, W.*, Vice-Konsul, Kaufmann, Berlin, Leipzigerstr. 122/123 1901.
123. *Reismüller, H.*, Dr. med., Privatdozent, Rostock, Bismarckstr. 28 1908.
124. *Reisse, P.*, Bankbeamter, Schwerin, Bismarckstr. 14 1906.
125. *Reisner, E. O.*, Rechtsanwalt, Plau i. Meckl. 1908.
126. *Riedel, L.*, Rechnungsrat, Rostock, Hermannstr. 18 1900.
127. *Rohde, P.*, Bankdirektor, Rostock, Langestr. 74 1905.
128. *Rose, W.*, Kaufmann, Stuttgart 1902.
129. *Rosow, W.*, Rentier, Rostock, Alexandinenstr. 54 1907.
130. *Sachse, W.*, Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 93 1891.
131. *Sag, E.*, Mühlenbesitzer, Rostock, Doberanerstr. 116 1885.
132. *Sag, Kapitän zur See, Kiel* 1901.

131. *Saurenitz, W.*, Rechtsanwalt, Neubrandenburg seit 1906
134. *Seurenhaus, M.*, Gutsbes., Schöninsel b. Güstrow 1907.
135. *Schulhorn, Th.*, Dr. phil., Apotheker, Rostock, Neuer Markt 13 1902.
136. *Scheel, J.*, Rechtsanwalt, Rostock, Vogelsang 7 1893.
137. *Scheel, L.*, Yachtwerfbesitzer, Achterwehr, Fleuthudensee i. Holstein 1904.
138. *Scheel, W.*, Geh. Kommerzienrat, Konsul und Kaufmann, Rostock, Kessener Chaussee 1 1892.
139. *Scheel, W. S.*, Vize-Konsul, Kaufmann, Rostock, Gr. Mönchenstr. 29 1893.
140. *Scheele, G.*, Rentier, Stettin, Poelitzerstr. 27 1907.
141. *Schinkel, F.*, Werftdirektor, Rostock, Stephanstr. 16 1899.
142. *Schlar, K. F.*, Großherzogl. Distriktsbaumgister, Rostock, Mohrstr. 22 1908.
143. *Schmidt, A.*, Kaufmann, Rostock, Stephanstr. 14 1891.
144. *Schmidt, A.*, Kapitän, Rostock, Lagerstr. 24 1899.
145. *Schmidt, G. L.*, Dr. med., Schwerin 1906.
146. *Schmidt, M.*, cand. jur., Schwerin 1906.
147. *Schmidt, W.*, Dr. med., Augenarzt, Rostock, Alexandrinenstr. 61 1906.
148. *Schmidt, R.*, Kaufmann, Rostock, Burgwall 47 1902.
149. *Schneider, F.*, Schillbau-Ingenieur, Hamburg, Holtenhof, Bureau „Veritas“ 1907.
150. *Schröder, R.*, stud. arch. nav., Magdeburg, Fürstenwall, a. Zt. Glasgow, University 1906.
151. *Schröder, H.*, Kaufmann, Rostock, Schmiedestr. 6 1899.
152. *Schulz, W.*, Kaufmann, Rostock, Blutstr. 25 1904.
153. *Schultze, Fr. W.*, Ingenieur, Rostock, Hopfenmarkt 16 1888.
154. *Seeger, C.*, Rittergutsbesitzer, Kl. Niekörb, Gnoien 1907.
155. *Secken, B.*, Dr. phil., Navigationsschul-Direktor, Rostock, Friedholweg 29 1903.
156. *Sejger, F. B.*, Dr. med., Arzt, Rostock, Bei der Marienkirche 24 1907.
157. *Serenbock, F.*, Hof-Photograph, Rostock, Koßfelderstr. 7 1900.
158. *Struck, M.*, Kaufmann, Rostock, Neuer Markt 21 1900.
159. *Sesemühl, J.*, Kaufmann, Rostock, Bismarckstr. 23 1901.
160. *Techel, W. F.*, Kaufm., Rostock, Alexandrinenstr. 13 1906.

161. *Thode, G.*, Ingenieur, Rostock, Brandestr. 9 seit 1903.
162. *Thore, J.*, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 85 1907.
163. *Trost, J.*, Werftdirektor, Tönning, Eiderwerft 1904.
164. *Vick, W.*, Kaufmann, Rostock, Breitestr. 26/27 1892.
165. *Walther, O.*, Dr. med., Oberarzt an der Provinzial-Irrenanstalt zu Neustadt in Holstein 1903.
166. *Wagner, C.*, Kapitän, Rostock, Schmuckmannsstr. 17 1903.
167. *Werther, W.*, Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 104 1902.
168. *Westphal, R.*, Kaufmann, Rostock, Alexandrinenstr. 64 1899.
169. *Wen, F.*, Rentier, Dändorf bei Riholz 1896.
170. *Wiedede, O.*, Kammerherr, Kabinettsrat, Schwerin 1904.
171. *Winter, E.*, Geh. Kommerzienrat, Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 29 1888.
172. *Witte, R.*, Kaufmann, Rostock, Langestr. 77 1903.
173. *Wörpel, Th.*, Hof-Zahmarzt, Rostock, Alexandrinenstraße 60 1900.
174. *Zelck, O.*, Schiffsreeder, Rostock, Gr. Mönchenstr. 5 1903.

Die Mitgliederliste ist nach dem Meldetermin bis zum 1. Februar 1908 richtig gestellt.

Bewegung der Mitgliederzahl im Jahre 1907.

Zahl der ordentlichen Mitglieder am 1. Januar 1907	159
Zugang im Jahre 1907	34
Abgang im Jahre 1907 durch Todesfall ¹⁾	1
Abgang im Jahre 1907 durch Austritt	21
Zuwachs im Jahre 1907	12
Zahl der ordentlichen Mitglieder am 31. Dezember 1907	171
Zahl der Ehrenmitglieder am 1. Januar 1907 und 31. Dezember 1907	7
Gesamtzahl der Mitglieder	178

¹⁾ Vergleiche den Jahresbericht.

Der Mecklenburgische Yacht-Club ist rechtsfähiger Verein durch Eintragung in das Vereinsregister des Amtsgerichts Rostock und seit 1880 Mitglied des Deutschen Segler-Verbandes.



Yachtliste des Mecklenburgischen A. Segel

U.Nr.	Name der Yacht	Länge W.L. m	Segel- längen (m)	Typ	Tak- lung	Ma- terial	Bau- jahr
1	Aglaja	5,51	5,5	Kiel	Sloop	Holz	1904
2	Ariadne	9,40	10,00	"	Kutter	"	1908
3	Cecile	5,40	6,00	Schwert	Sloop	"	1907
4	Clara	28,00	25,00	Kiel	Schoner	Stahl	1900
5	Comet	7,12	7,25	"	Sloop	Holz	1906
6	Ellida	5,50	—	"	"	"	1906
7	Falke	5,75	—	Schwert	"	"	1905
8	Fledermaus	5,80	—	Kiel	"	"	1894
9	Flückhüter	5,57	6,30	Schwertkiel	"	"	1906
10	Freya	6,27	6,35	Kiel	Kutter	"	1894
11	Hu	6,50	5,70	"	Sloop	"	1900
12	Ingeborg	5,75	6,10	Schwert	"	"	1899
13	Käppen Pöti	6,23	6,10	Kiel	"	"	1901
14	Käte	7,00	6,50	"	"	"	1882
15	Kasper Ohm	6,15	6,05	"	"	"	1901
16	Lilli VIII	9,00	10,00	"	"	"	1907
17	Lu	6,25	6,10	"	"	"	1900
18	Margaretha	4,20	—	"	Jolle	"	1904
19	Meteor	6,00	—	"	Sloop	"	1887
20	Niobe	5,51	5,75	"	"	"	1906
21	Neck	5,98	6,00	"	"	"	1906
22	Perkeo	4,30	—	Schwert	Haari	"	1905
23	Vogel Grip	5,50	—	Kiel	Sloop	"	1907
24	James II	6,00	—	Schwertkiel	Kutter	"	1908
25	Puttchen	5,20	—	Schwert	Sloop	"	1906
26	Schmetterling	6,00	6,50	Schwertkiel	"	"	1908
27	Seehund	6,00	—	Kiel	"	"	1904
28	Secrose	5,88	5,90	"	"	"	1902
29	Windbeutel	5,39	5,40	"	"	"	1905

1) Von den nach Segellängen vermessenen Yachten ist die Länge in der Ver-

Yacht-Clubs. yachten.

Konstrukteur und Erbauer	Eigener	Heimat- hafen	Bem- erkungen
H. Heidemann, Hamburg	A. Friederichs	Rostock	
M. Gertz, Gertz & Harder, Hamburg	A. Josephi	Rostock	Größe in Segel- metern: II
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	Se. Kgl. Hoh. Groß- herzog Friedr. Franz H. v. Gülichsmo	Schwarta	
J. M. Sager, J. O. Fay & Co., Southampton		Köln & Rh.	$\frac{1}{2}$ A I
H. Heidemann, Hamburg	W. Hoyer	Rostock	
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	O. Blanke	Rostock	
Volgt, Berlin	H. Fischer	Rostock	
Scharstein, Neumühlen-Kiel	Fehr, v. Brückdorff E. v. Lehsten	Rostock	
H. Heidemann, Hamburg	Dr. C. Peck und E. O. Richter	Flan	
C. Hempke, Kiel	Dr. F. B. Seidler	Rostock	A. I. u. II. Küsten- fahrt
In Christiania	John. Luthoff	Flan	
H. Heidemann, Hamburg	G. W. Thode	Rostock	
M. Gertz, Gertz & Harder, Hamburg	Dr. F. Möncke	Rostock	
Sackow, Kiel, K. Sackow, Arg	A. Schmidt	Rostock	
M. Gertz, Gertz & Harder, Hamburg	W. Ross	Rostock	
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	G. Barg	Rostock	Größe in Segel- metern: II
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	H. & P. Evert	Rostock	
Preussens, Warnemünde	H. Ohlerich	Warnemünde	
J. Möller, Rostock	Th. Bornhöft	Rostock	
H. Heidemann, Hamburg	A. v. Bassewitz	Rostock	
G. Barg, Rambow-Starnberg (Warnem.)	J. Evert	Rostock	
H. Heidemann, Hamburg	Dr. W. Schmidt	Rostock	
Dethloff, Warnemünde	F. Schneider	Hamburg	
J. Möller, Rostock	J. Möller	Rostock	
H. Schuler, Friedrichshagen in Berlin	Dr. Otto Hane	Gr. Ham- mannsdorf	
H. Dohrmann, Neptunwerft, Rostock	H. Dohrmann	Rostock	
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	G. Boldt	Rostock	
G. Barg, Neptunwerft, Rostock	C. L. Kessel	Rostock	
H. Heidemann, Hamburg	Ferd. Reiss und Ludwig Claus	Schwarta I. M.	

messungslinie angegeben.

B. Segelyachten

Uff. Nr.	Name der Yacht	Länge W.-L. m	Typ	Takelung	Material	Baujahr
30	Geisha	9,27 *) 9,00 *)	Kiel	Kutter	Holz	1901
31	Grell	6,20	"	Sloop	"	1886
32	Lesmona IV	15,40 *) 15,60 *)	"	Yawl	"	1900
33	Lilli	6,00	"	Sloop	"	1905
34	Nordost	5,05	"	Kutter	"	1887
35	Sophie	6,50	"	Sloop	"	1885

C. Motor

Uff. Nr.	Name des Bootes	Länge in der W.-L.	Material	Motor
36	Delphin	7,5 m	Holz	Daimler
37	Henny	8,50	Stahl	Ahrens, Otensen
38	Leni	8,40	"	Daimler
39	Nickelmann	8,—	"	Jastram, Hamburg
40	Warne	7,70	Holz	B. Zeller, Rostock
41	Bertha	11,—	"	Daimler
42	Godrun	6,50	"	Lecler

*) Länge in der Vertikaleingehölz.
*) Segellängen (R).

mit Hilfsmotor.

Konstrukteur und Erbauer	Motor	PS.	Eigener	Heimathafen	Bemerkungen
Frank, Engelbrecht, Zuthen.	Gardner	4 1/2	A. K. Geher	Rostock	A. K. K. Klein-Gier
W. Carls, W. Joseph, Rostock.	Daimler	3	A. Fahrenheim	Rostock	
S. Weber, Sprendberg.	Lecler	7	G. Boldt	Rostock	
G. Barg, Neptunwerft, Rostock.	Lecler	1	G. Barg	Rostock	
R. Heldmann, Hamburg.	Daimler	3	C. Böhm	Rostock	
Kirchhof, Stralsund, Warnemünde.	Daimler	3	Dr. Bauer	Rostock	ex „Marie“

boote.

PS.	Eigener	Heimathafen	Bemerkungen
1	J. Rosenmühl	Rostock	
7	E. Berchard	Rostock	
4	G. Fischer	Rostock	
6	E. Bröckelmann	Rostock	
3	M. Struck	Rostock	
9	H. Hoppner	Rostock	
3	G. Barg	Rostock	



Bericht über die ordentliche Generalversammlung vom 4. Februar 1908 im Rostocker Hof zu Rostock.

Anwesend waren aus dem Vorstande die Herren Buldt, v. Bassewitz, Dr. Moncke, Rohde, Gottschalk, Schmiel, Barg; außerdem 31 Mitglieder.

Es wurde festgestellt, daß die ordentliche Generalversammlung satzungsgemäß durch Inserate und schriftliche Ladung bewirkt ist.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Der Vorsitzende verlas den Jahresbericht, der durch Zuruf genehmigt wurde. Der Bericht soll im Jahrbuch zur weiteren Kenntnis gebracht werden.

Zu Punkt 2: Der Kassenvorführer berichtete über den Kassenbestand, sowie über die Einnahmen und Ausgaben des verfloßenen Jahres. Die Revisoren erklärten, an dem Bericht keine Ausstellungen zu haben. Es wurde dem Vorstand Entlastung erteilt. Der Haushaltsplan für das Jahr 1908 wurde, wie vom Vorstande vorgeschlagen, genehmigt. Das Liegegeld wurde mit 20 Mk. für den Platz festgesetzt.

Zu Punkt 3: Bei der Vorstandswahl wurden abgegeben je 31 Stimmen, davon erhielten 23 bzw. 26 Stimmen die satzungsgemäß ausscheidenden Herren Geh. Kommissionsrat G. Buldt und Kaufmann H. Gottschalk. Die übrigen Stimmen zersplitterten sich. Die Herren nahmen die Wiederwahl an.

Zu Punkt 4: Zu Revisoren für 1908 wurden die Herren P. Grampp und A. Cords gewählt.

Zu Punkt 5: Das vom Vorstand aufgestellte Jahresprogramm für 1908 fand allseitig Zustimmung.



Abrechnung für 1907.

	Einnahme		Ausgabe	
	fl.	g.	fl.	g.
Kassenbestand 1. Januar 1907	153	45	—	—
Mitgliedsbeiträge für 1907	3710	—	—	—
Eintrittsgeld von 31 Mitgliedern	330	—	—	—
Liegegeld von 24 Yachten	400	—	—	—
Gebühren für Standerzertifikate	13	—	—	—
Lasten:				
Abgaben	—	—	10	30
Zinsen für Anteile	—	—	36	—
Zinsen für Kontokorrent-Guthaben	38	05	—	—
Versicherung des Clubhauses	—	—	24	—
Verwaltung und allgemeine Unkosten:				
Seglerverband	—	—	20	—
Lithidieser Rohloff	—	—	50	—
Drucksachen und Porto	—	—	442	—
Inserate	—	—	57	55
Zeitschriften und kleinere Unkosten	—	—	166	42
Haus und Hafen:				
Erhaltung	—	—	158	38
Bootsdiener:				
Lohn, Invalidengeld sowie Unfallversicherung	—	—	871	16
Warnowregatten:				
Selbstgehalt	84	—	—	—
Preise	—	—	182	50
Unkosten	—	—	99	60
Inserate	—	—	19	00
Transport	4788	50	2097	81

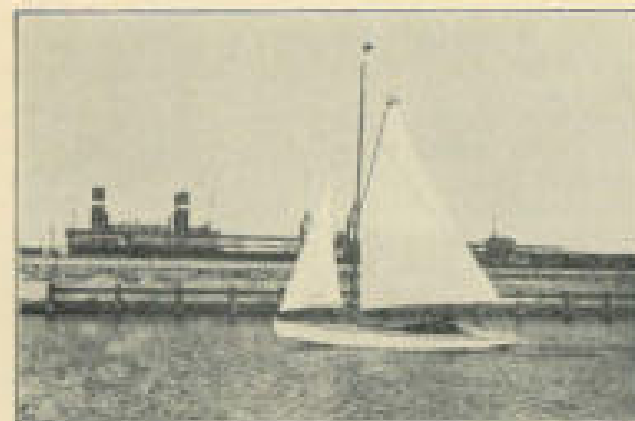
	Einnahme		Ausgabe	
	ℳ	¢	ℳ	¢
Transport . . .	6788	50	2007	81
Seeregatten:				
Schlepper	—	—	100	—
Startdampfer „Delphin“	—	—	345	—
Dampfer „Fürst Bülcher“	—	—	455	—
Bahnunkosten	—	—	298	32
Isoschale	—	—	9	50
Drucksachen	—	—	156	25
Einnahme für Programme	65	40	—	—
Preise und Einnahme für den Damenpreis	211	—	814	—
Meldegeider	685	—	—	—
Beitrag und Auslagen des N. R. V.	500	—	230	37
Beihilfe der Stadt Rostock	500	—	—	—
Bierabend in Warnemünde	—	—	202	53
Außerordentlicher Etat:				
Rostocker Gewerbank, Abzahlung	—	—	1600	—
Auf neue Rechnung vorgetragen	—	—	441	10
	6749	90	6749	90

Bilanz aus 1907:

	ℳ		ℳ	
	ℳ	¢	ℳ	¢
Schulden:				
184 Gutscheine der Mitglieder à 50 Mk.	9200	—	—	—
32 „ „ „ „ à 25 „	1300	—	—	—
Anleihe bei der Rostocker Gewerbank	1000	—	11500	—
Vermögen:				
Haus und Hafen	—	—	11500	—

Haushalt für 1908:

	Einnahme		Ausgabe	
	ℳ	¢	ℳ	¢
Einnahme:				
Beiträge von 106 Mitgliedern	3320	—	—	—
Liegegeld von 26 Yachten	520	—	—	—
Ausgabe:				
Lasten	—	—	250	—
Verwaltung und allgemeine Unkosten	—	—	600	—
Haus und Hafen	—	—	380	—
Bootsdiener	—	—	850	—
Warsowregatten	—	—	300	—
Seeregatten	—	—	1160	—
Außerordentlicher Etat	—	—	300	—
	3840	—	3840	—





Jahresbericht über das 23. Clubjahr 1907 des Mecklenburgischen Yacht-Club

erstattet vom

Vorsitzenden in der ordentlichen Generalversammlung
am 6. Februar 1908.

Meine Herren!

Das Jahr 1907 ist auch dem Mecklenburgischen Yachtclub in seiner weiteren Entwicklung förderlich gewesen. Die Mitgliederzahl ist von 159 am Schlusse des Jahres 1906 auf 171 gewachsen. Der Kassen-Abschluß ist befriedigend, unsere Finanzlage hat sich gebessert. Neu aufgenommen in unseren Club sind im Jahre 1907 34 Herren, dagegen ausgetreten 22 Herren, von letzteren verloren wir leider Herrn Regierungs-Landmesser z. D. A. Wolff durch den Tod. Ich bitte Sie, das Andenken an den Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen zu ehren.

Die Zahl unserer Mitglieder beträgt am Schlusse des Jahres 1907 171, dazu 7 Ehrenmitglieder, insgesamt also 178 Herren.

Den aufgestellten Haushaltsplan konnten wir in allen Teilen innehalten.

Die Rechnung ist von den Herren Konsul-Corads und Grampp revidiert und in allen Teilen korrekturfrei befunden.

Unser Herr Kassenvührer wird Ihnen nachfolgend ausführlichen Bericht erstatten.

Der verfllossene Sommer war, wie Ihnen allen erinnerlich, von sehr abnormer Witterung und daher unserem Sport nicht günstig. Mitte Mai hatten wir einige sehr warme Tage, wie in den Hundstagsferien, wer damit aber bei seinem Pfingstaussflug gerechnet hatte, hatte sich gründlich verrechnet. Die Pfingsttage waren recht kalt, und der am 2. Pfingsttage wehende Nordoststurm mit seinen fortwährenden Regenböen hat manchem Segler die Pfingstreise gründlich verdorben.

Wir eröffneten unsere Segelsaison am Himmelfahrtstag mit einer gemeinschaftlichen Fahrt nach Warnemünde, an der sich 13 Segelyachten und 5 Motorboote beteiligten. Kurz vor der Abfahrt war ein heftiger Gewitterregen niedergelassen und hatte manchen von der Teilnahme abgehalten. Für gemeinsames Mittagssmahl in Stralsunds Hotel vereinte die Mitglieder zu fröhlicher Tafelrunde, auch am Abend ließen die meisten Teilnehmer noch im Klubhause vereint.

Die programmäßig auf Mittwoch, den 29. Mai, angesetzte erste Interne Binnen-Werthfahrt war des stürmischen Wetters wegen auf Sonnabend, den 1. Juni, verlegt, konnte aber auch an diesem Tage sturmeschalliger nicht ausgesegelt werden, sondern mußte nochmals um 8 Tage verschoben werden. Am Sonnabend, den 8. Juni, fand dieselbe statt und nahm bei frischer NW-Brise einen günstigen Verlauf. Bezüglich des Berichtes verweise ich auf unser demnächst erscheinendes Jahrbuch. Preisverteilung und Bierabend im Klubhaus beschloß den Tag. Am Dienstag, den 2. Juli, hielt der Kaiserliche Yachtclub seine Regatta von Travemünde nach Warnemünde ab. Das Wetter war auch dieser Veranstaltung nicht hold, sondern zeigte ein recht trübes, regnerisches Gesicht, besserte sich aber im Laufe des Nachmittags. Bald nach 3 Uhr ging als erste Yacht, die Orion, durch das Ziel, bald nach 6 Uhr hatte die letzte Yacht die Werthfahrt beendet. Der Warnemünder Hafen bot wieder ein belebtes sportliches Bild. Auch die Besucher waren am Nachmittag zahlreich erschienen und verfolgten mit lebhaftem Interesse das Ertommen der Segler.

Am Abend fand ein Bierabend in Hoffmanns Hotel statt, zu dem außer unseren Mitgliedern auch die fremden Segler zahlreich erschienen waren.

Am Mittwoch, den 3. Juli, sollte die See-Wettfahrt vor Warnemünde stattfinden. Am Dienstag Abend fing es schon hart aus NW zu wehen an, und steigerte sich der Wind im Laufe der Nacht zu einem Sturm, welcher am nächsten Tage die Abhaltung der Regatta unmöglich machte, sodaß diese um 24 Stunden verschoben werden mußte. Die Yacht Orion, welche ihres großen Tiefganges wegen nicht in den Hafen konnte, sondern vor der Hafeneinfahrt zu Anker lag, hatte bei diesem Wetter einen harten Stand und stampfte gewaltig in den schweren Seen. Infolge dieser Witterung war unser Programm gründlich gestört. Auch unser Ehren-Vorsitzender, Se. Hoheit Herzog Johann Albrecht nebst hoher Gemahlin, welche ihr Erscheinen zugesagt hatten, wurden durch das schlechte Wetter am Kommen gehindert. Das einmal angesetzte Festessen wurde programmäßig im Hotel Berringer abgehalten und vereinte eine zahlreiche, fröhliche Gesellschaft, welche auch während der folgenden Reunion in vergnügtester Stimmung vereint blieb.

Glücklicherweise war es nur ein Sommersturm, welcher schon am nächsten Tage abblaute, sodaß am Donnerstag, morgens 11 Uhr, die Regatta stattfinden konnte. Die Beteiligung war nur gering, es gingen 13 Yachten an den Start, wovon indes noch 2 Yachten infolge Kollision ausscheiden mußten. Es waren dies die Steffiner Yacht Lott und die Berliner Yacht Pinguin. Erstere verlor dabei den Klüverbaum, während letztere den Mast brach und schwere Beschädigungen am Rumpf erlitt. Die Mannschaften blieben glücklicherweise sämtlich unverletzt. Die Regatta, wobei unseren Mitgliedern der Flüst Blücher als Begleitschiff zur Verfügung stand, nahm einen günstigen und schnellen Verlauf. Die Preisverteilung erfolgte sofort nach Beendigung derselben im Hotel Berringer. Auch über diese Regatten finden Sie detaillierte Berichte im Jahrbuch.

Am Freitag, den 5. Juli, morgens 8 Uhr, fand der Start für die an der Regatta Warnemünde-Sabina teilnehmenden Yachten statt. Es starteten elf Yachten in 3 Abteilungen. Der Wind wehte frisch aus SSW, sodaß die Fahrzeuge mit guter Fahrt davonzogen. Auch die am Tage vorher havarierte Lott, welche während der Nacht auf der Neptunwerft einen

neuen Klüverbaum erhalten hatte, kam rechtzeitig an den Start.

Am Mittwoch, den 21. August, fand die zweite interne Binnen-Wettfahrt statt. Es wehte hart aus WNW, sodaß zum Teil sehr stark gerech werden mußte. In 3 Abteilungen segelten 13 Yachten, welche hart um die Ehren des Tages kämpften. Preisverteilung und daran anschließendes Abendessen im Klubhaus beschloß den interessanten Tag. Siehe ausführlichen Bericht im Jahrbuch. Die zwischen diesen sportlichen Veranstaltungen angesetzten gemeinschaftlichen Fahrten hatten, wie in früheren Jahren, nur geringe Beteiligung gefunden und waren zum Teil des schlechten Wetters wegen ausgefallen.

Am Sonntag, den 18. September, beschloß der Mecklenburgische Yachtclub seine Segelsaison mit einer Fahrt nach Warnemünde. Das Absegeln war vom herrlichsten Wetter begünstigt und die Beteiligung eine sehr lebhafte. Ein gemeinsames Mittagmahl in Strahlendorfs Hotel hielt die Teilnehmer bis zu der gegen 3 $\frac{1}{2}$ Uhr erfolgenden Rückkehr in fröhlichster Stimmung vereint. Die schöne Herbstwitterung des Monats September gestattete den Seglern noch lange Zeit die Ausübung ihres Sports.

Offiziell schlossen wir am 1. Oktober unser Gehlsdorfer Klubhaus und verlegten unsere Klubabende wieder nach dem Hotel Rostocker Hof. Als Abschied von unserem liebgewordenen Gehlsdorfer Heim hatten wir am 26. September dort noch einen gut besuchten Bierabend.

Wie in den Vorjahren feierten wir den Stiftungstag unseres Klubs am 21. November durch ein Abendessen im Hotel Rostocker Hof.





Club-Wettfahrten 1907.



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

am Sonnabend, den 8. Juni 1907,

für Clubyachten unter 7 Segellängen.

Starter und Zielrichter: Herr H. Gottschalk, Herr Kapl.
Oblerich.

Zeitnehmer und Schriftführer: Herr Kapl. Wegner.

Schiedsrichter und Bahnrichter: Herren Kontreadmiral
v. D. Becker, Schiffsbaumeister Burchard, Ober-
Ingenieur Dohrmann, Schiffsbaumeister Möller.
Bahnlänge: Abt. I–III 15 Sm.; Abt. IV 11½ Sm.
Wind: NW 5–8 m in der Sekunde.

Die Wettfahrt, die ursprünglich für den 29. Mai geplant war,
wurde wegen Behinderung verschiedener Segler auf den 1. Juni
verschoben. An diesem Tage war das Wetter jedoch so
ungünstig – der Regen war weniger ein Hindernis wie die
außergewöhnliche Kälte –, daß die Regatta übermals verlegt
wurde und zwar endgültig auf den 8. Juni. Es hatten 13 Yachten
zur Wettfahrt gemeldet, wovon eine natürlich nicht an den
Start kam. Der Wind wehte aus NW, mit einer ziemlich
gleichmäßigen Stärke von 5–8 m, bei der die größeren Boote
alle Segel noch gerade tragen konnten.

In der ersten Abteilung starteten die Yachten ziemlich
gleichmäßig. Bald nach dem Start nahm dann Kasper Ohm
die Führung, und während Lu und Käppen Pöhl unter dem
Westlicher günstig einfallenden Wind zu finden hofften, traf
Kasper Ohm bei Langenort guten Wind, der ihm ermöglichte,
von dort in einem Schlag den Eingang zum Breitling anzuliegen.
Er erzielte damit einen Vorsprung, der nicht wieder einzuholen war.

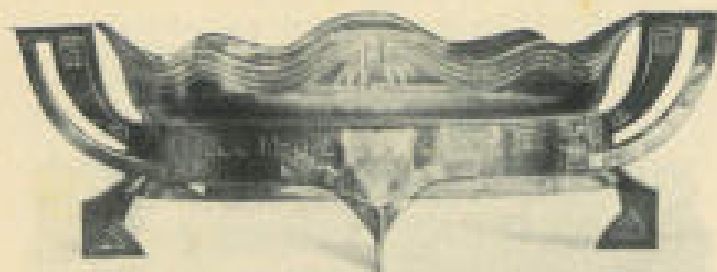
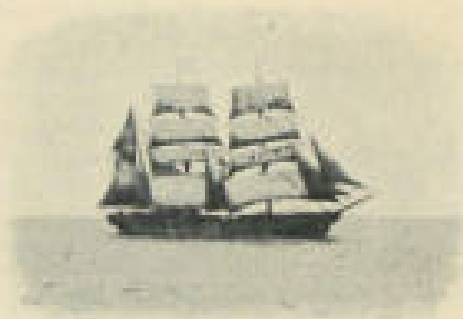
Aus der zweiten Abteilung sonderte sich bald die Seerose
aus, die gleichfalls in den richtigen Wind gesteuert wurde und
unter ihrem geschickten Führer so gute Segel Eigenschaften
zeigte, daß sie das absolut schnellste Boot an diesem Tage
wurde. Gleichfalls gut bewährte sich Neck, der aber der
kleineren Aglaja infolge Vergütung den zweiten Preis lassen
mußte.

In der dritten Abteilung zeigte sich das neueste Boot des
Clubs „Perkon“ als guter Segler, der beim Handicap allem
wohlwollend bedacht war und so der Ingeborg den ersten
Preis abnahm, die hier am günstigsten gesegelt hatte. Recht
gut bewährte sich auch die Ellida, während Räte und Sechund
als die letzten Boote einkamen.

Der Begleiddampfer hatte regen Zuspruch besonders bei
den Damen des Clubs gefunden. Der Bierabend, der sich der
Preisverteilung im Clubhaus anschloß, hielt die Mitglieder noch
lange in den gastlichen Räumen zusammen.

Die gesegelten und berechneten Zeiten waren folgende:

Nr.	Name der Yacht	Größe S.-L.	Gesegelte Zeit	Vergütung	Berechnete Zeit	Preis
Abteilung I. Start 2 Uhr 30 Minuten.						
1	Käppen Pöts	6,10	2 ^h 35 ^m 1 ^s	—	2 ^h 35 ^m 1 ^s	—
2	Lu	6,10	2 ^h 33 ^m 44 ^s	—	2 ^h 33 ^m 44 ^s	—
3	Kasper Ohm	6,05	2 ^h 29 ^m 51 ^s	—	2 ^h 29 ^m 51 ^s	I.
Abteilung II. Start 2 Uhr 35 Minuten.						
4	Neck	6,00	2 ^h 32 ^m 28 ^s	+ 25 ^m 41 ^s	2 ^h 58 ^m 9 ^s	—
5	Seerose	5,90	2 ^h 27 ^m 23 ^s	+ 34 ^m 44 ^s	2 ^h 52 ^m 7 ^s	I.
6	Niobe	5,75	2 ^h 40 ^m 25 ^s	+ 23 ^m 14 ^s	3 ^h 3 ^m 39 ^s	—
7	Aglaia	5,50	2 ^h 35 ^m 23 ^s	+ 29 ^m 56 ^s	2 ^h 55 ^m 59 ^s	II.
Abteilung III. Start 2 Uhr 40 Minuten.						
8	Käte	—	2 ^h 45 ^m 4 ^s	— 2 ^m	2 ^h 44 ^m 4 ^s	—
9	Ingeborg	—	2 ^h 39 ^m 40 ^s	—	2 ^h 39 ^m 40 ^s	II.
10	Ellida	—	2 ^h 42 ^m 34 ^s	— 2 ^m	2 ^h 40 ^m 34 ^s	—
11	Seehund	—	2 ^h 50 ^m 54 ^s	— 7 ^m	2 ^h 43 ^m 54 ^s	—
12	Fledermaus	—	—	—	—	nichtgest.
13	Perken	—	2 ^h 41 ^m 32 ^s	— 10 ^m	2 ^h 31 ^m 32 ^s	I.



Chrimps, gegeben von der Seemacht Rostock für die Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde.

2. Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde

am Donnerstag, den 4. Juli 1907,

gemeinsam mit dem Norddeutschen Regatta-Verein.

Starter: Herr Andr. Schmidt.

Zielrichter: Herr H. Gottschalk.

Schiedsrichter: Herr Kontradmiraal z. D. Becker, Herr Kapit. z. See z. D. v. Bassewitz und Herr Kapit. z. See z. D. Josephi.

Segelbahn: Die Bahn der A, B, I, II und III. Klasse ging von der Startlinie nach der 6 Seemeilen NOzN. liegenden Spiere mit schwarz-weiß-rottem Ball, dann um die 9 Seemeilen WzS. liegende Spiere mit gelbem Ball, beide Backbord lassend, zur Ziellinie. Bahnlänge 21 Seemeilen.

Die Bahn der IV. Klasse ging von der Startlinie nach der 4 Seemeilen NzW. liegenden Spiere mit rotem Topphall, dann um die 5 Seemeilen WzS. liegende Spiere mit gelbem Topphall, beide Backbord lassend, zur Ziellinie. Bahnlänge 15 Seemeilen.

Wind: NWzW, 8,1 m in der Sekunde.

Am Dienstag, dem 2. Juli 1907, hielt der Kaiserliche Yacht-Club seine Wettfahrt Travemünde-Warnermünde ab, bei der die Yachten gegen zumeist steilen Nordost-Wind die ganze Strecke aufkreuzen mußten, was bei dem erheblichen Seegang Yachten und Mannschaften redlich in Anspruch nahm. Als erste Yacht kam wie im Vorjahre der „Orion“ ein, der die 43 Seemeilen in 3 Stunden 30 Minuten 24 Sekunden zurückgelegt hatte und dann auf der Reede vor Anker ging. Als letzte Yacht hatte „Schneewittchen“ gegen 6 Uhr abends nach 8 Stunden 45 Min. die Ziellinie passiert, so daß, nachdem alle Segler gekommen waren, der Regatta für den folgenden Tag nichts im Wege stand.

Aber am nächsten Tage herrschte das richtige Sommerwetter des Jahres 1907: Sturm und Regen. So ein klein wenig Sturm, bei dem nur die Passagiere des Begleiddampfers sekrank werden, würde ja die Wettfahrt nicht gestört haben, aber der Sturm vom 3. Juli war doch im Programm nicht vorgesehen und das Schiedsrichter-Kollegium ließ daher die Regatta ausfallen und verlegte sie auf den folgenden Tag, womit sich die Herren des Stettiner Yacht-Clubs, die ihre Regatta-Vorbereitungen entsprechend ändern mußten, entgegenkommend einverstanden erklärten. Das Diner mit der Preisverteilung des Kaiserlichen Yacht-Clubs fand trotzdem statt, die Yachten mit Ausnahme des „Orion“ lagen ja im sichern Hafen. Der arme „Orion“ machte sich während dessen auf der Reede durch Stampfen Bewegung und die wilden Sprünge, die man ihn vollführen sah, riefen lebhaftes Bedauern für diesen treuen Gast unserer Regatten hervor, der wegen seines Tiefgangs von 5,8 m den Hafen nicht aufsuchen konnte. Der Führer der Yacht, Herr Kapitänleutnant Wieting, gibt in seinem Bericht über die Seefahrten der Yacht folgende Beschreibung der ungemütlichen Situation:

„In der Nacht zum 3. Juli nahm der NW-Wind beständig an Stärke zu. Da nicht anzunehmen war, daß mitten im Sommer, ohne vorherige Ankündigung (es war im Gegenteil mäßige Luftbewegung vorausgesagt) ein regelrechter Sturm aufkommen würde, außerdem am nächsten Tage die Regatta stattfinden sollte, wurde bis auf 80 m Kette gesteckt und ruhig

der Morgen abgewartet, in der Hoffnung, daß sich der Wind bei Tagwerden wieder legen würde. Leider tat er uns nicht diesen Gefallen, sondern nahm an Stärke immer mehr zu; auch stand morgens schon recht hohe See, in der „Orion“ ordentlich stampfte und häufig so viel Wasser übernahm, daß das ganze Deck unter Wasser war und dieses über die Keeling abließ. Nicht allein, daß die See vorn überkam, auch das Heck steckte „Orion“ so weit weg, daß der Treiberbaum aufgedrückt werden mußte. Ein Ankersaufgehen war bei der hohen See unmöglich. Der Anker hätte geschluppt werden müssen. Auf dem Vorderdeck konnten sich außerdem keine Leute aufhalten; besonders aber wäre es fraglich gewesen, ob das Stagsegel, das einzige Segel, mit dem „Orion“ hätte abfallen können, den ersten starken Druck des Windes auf das noch zunächst bewegungslose Fahrzeug aushalten würde. Falls das Stagsegel aber gebrochen wäre, war die Situation des „Orion“ auf Legerwall eine äußerst gefährliche. Es wurde daher beschlossen, so lange wie möglich vor einem Anker liegen zu bleiben. Von dem Fallenlassen des zweiten Ankers wurde abgesehen, da jedes Manövrieren mit der außerordentlich beanspruchten Kette des ersten Ankers eventuell nur ein Treiben hervorrufen konnte. Daß dieses bisher nicht geschehen war, konnte man an den Landpeilungen sicher feststellen.

Für den Fall, daß der Wind soweit herumgehen sollte, daß „Orion“ unser Segel von Land freilegen konnte, war die Kette klar zum Schlupfen gemacht, Dreikant-Treiber und ein Stagsegel als Sturmsegel am Mast untergeschlagen. — Ein Sturm, wie ihn selbst der Winter nicht besser auf Lager hat, wüßte noch den ganzen Tag und die folgende Nacht.

Erst nach 12 Uhr nachts schien Aussicht auf Besserung vorhanden.

Morgens 4 Uhr am 4. Juli blaute es stark ab, auch drehte der Wind auf SW, ein Zeichen für „Orion“, die unfreundliche Reede von Warnermünde zu verlassen. Schnell wurden die Sturmsegel gesetzt, der Anker, welcher gut gefaßt hatte, mühsam gelichtet und Kurs auf Fehmarn genommen.

Erst in Schutz von Fehmarn wurde „Orion“ von „Schneewittchen“, die aus dem Hafen von Warnermünde ausgelaufen und ihm gefolgt war, in Schleppe genommen.

Schwer hatte „Orion“ zu leiden gehabt, überall hatten Wind und Wasser ihre Spuren hinterlassen. Viel wurde die Ankerkette bewundert, es war erstaunlich, wie sich alle Glieder gereckt und gedehnt hatten. Das Zink war überall abgeplatzt und einige Glieder, z. B. das, welches in der Kille gelegen, hatten sich die Formen ihrer Unterlage angeeignet. Ein Nachmessen ergab, daß sich die Kette auf 80 m, welche zum Tragen gekommen waren, um ca. 6 m gereckt hatte, sicherlich ein Beweis für die Vorzüglichkeit des Materials. Ein Brechen der Kette hätte unter Umständen für den alten „Orion“ schlechte Folgen gehabt.

Am 4. Juli, nachm. 3 Uhr, machte er an seiner Boje in Kiel fest.“

Außer dem „Orion“ hatte uns auch die „Hamburg“ von der Regatta verlassen, die sich in Kiel für die Wettfahrt Helgoland-Ostende in Bereitschaft setzen wollte. Im übrigen war die Beteiligung eine gute, wenn man die geringe Anzahl der Neubauten des Jahres in Betracht zieht, die naturgemäß die zuverlässigsten Regattagäste sind. Dies Nachlassen der Regatten-Beteiligung ist eine der Begleiterscheinungen des Überganges von der alten Meßformel zur neuen, International vereinbarten Meterformel, die aber bald überwunden sein werden. Bedauerlicher Weise werden alte Bekannte wie der „Orion“ in Zukunft kaum wieder Regatten mitsegeln können, da sie sich der neuen Meterformel schwer anpassen lassen würden.

Von dem Sturm am 3. Juli war am 4. Juli eine flotte westliche Brise zurückgeblieben mit verhältnismäßig geringem Seegang, so daß die schnellste der kleineren Yachten ihre 15 Sm. in 2 Stunden 21 Minuten 12 Sekunden und die schnellste größere Yacht ihre 21 Sm. in 2 Stunden 41 Minuten 41 Sekunden absegeln konnte.

Leider ereignete sich bei dem Start, zu dem sich 13 (!) Yachten einfanden, ein Unfall. Während sich die zur zweiten Klasse gehörige Kreuzer-Yacht „Lotti“ des Herrn Krey-Stettin, die früher als „Iris“ des Herrn Mischke beim Meckl. Yacht-Club registriert war, zum Start vorbereitete, lief ihr die Yacht „Pinguin“ des Herrn Kommerzienrat Behringer-Wansow vor den Bug. Mit voller Fahrt schob sich die „Lotti“ auf den kleineren „Pinguin“, dem bei dem wuchtigen Anprall

der Mast mit allen Segeln über Bord ging, während der „Lotti“ der Kliverbaum kurz vor dem Steven abbrach, mit dem sie das Vorschiff des „Pinguin“ unter Wasser drückte, das gleichzeitig durch ihr Wassersteg arg zerschnitten wurde. Beide Yachten kamen aber bald frei von einander und wurden zur Reparatur nach Rüstuck geschleppt. So schieden wieder 2-Segler aus, während vorher schon „Clara“ wegen gesprungenen Mastes zur Reparatur hatte gehen müssen.

Die Yachten der kleineren Klassen hatten zum Teil ihre Großsegel etwas gereift, als sie die Wettfahrt begannen, die sie um das sog. kleine Kurs-Dreieck führte. Sie konnten unter Führung von „Glückauf“ und „Kranich“ mit raumen Schoten bis zum mittleren Markboot landen, hatten von da bis zum westlichen Markboot mit langen Steuerbordschlagen zu kreuzen, in denen sich „Grünau“ allmählich etwas nach vorn schob, während „Lilly“ abfiel und gingen nach dessen Rundung raumschots mit Backbordschoten und großen Vorsegeln in einem langen Schlag zum Ziel.

Die größeren Yachten liefen nach dem Start, der „Paula“ am besten gelang, zum östlichen Markboot, unter Führung des „Comet“, der sich als Solist in seiner Klasse einen reichlich eiligen Start geleistet hatte, mit Spinnaker an Steuerbordside. In der Kreuztour zum westlichen Markboot liefen die großen Yachten „Comet“ und „Kommodore“ ihren Genossen schnell davon und nur „Paula“ blieb einigermaßen in ihrem Kielwasser.

Vom Begleiddampfer aus wurden die Yachten am westlichen Markboot wie folgt gezeitet: Als erste Yacht passierte „Kranich II“ um 1 Uhr 20 Minuten, dann kamen in nachstehender Reihenfolge:

Grünau	um 1' 23' 30"
Glückauf III	„ 1' 26' 31"
Skud	„ 1' 27' 30"
Lilly	„ 1' 29' 30"
Comet	„ 1' 42' 32"
Kommodore	„ 1' 52' 30"
Paula	„ 2' 8' —
Carola	„ 2' 29' —

Den Schluß bildeten „Schneewittchen“ und „Greif“, und ohne wesentliche Änderungen in der Reihenfolge kamen die Yachten

ein, die letzte um 3 Uhr 38 Minuten 14 Sekunden. Den Ehrenpreis Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs sowie den Herausforderungspreis Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht errang die „Paula“, während der Ehrenpreis der Stadt Rostock wegen des Ausbleibens der „Hamburg“ und des „Meteor“ nicht ausgesegelt wurde. Den Damenpreis erhielt der „Comet“, während die Ehrenpreise der Badeverwaltung Warnemünde an den „Kommodore“ und „Kranich“ fielen. Der Ehrenpreis der Aktiengesellschaft „Neptun“ kam an die „Glückauf III“. Dem „Orion“ sandte der Mecklenburgische Yacht-Club den für ihn bestimmten Preis in seinen Heimat-hafen, mit der Bitte, ihn zum Zeichen des Gedenkens der Mitglieder des Mecklenburgischen Yacht-Clubs an seine ungemütlichen Stunden auf der „unfreundlichen“ Warnemünder Reede entgegen zu nehmen, einer Bitte, der Se. Exzellenz Admiral v. Prittwitz und Gaffron nachkam, indem er den Preis als Anerkennung für die gute Haltung seiner Mannschaft in den schweren Stunden annahm und als Gegengeschenk dem Club ein Bild des „Orion“ stiftete, das im Clubhaus seinen Platz gefunden hat.

Die genauen Zeiten der Wettfahrt sind folgende:

**Zeitenaufstellung
der Wettfahrt vor Warnemünde am 4. Juli 1906.**

Nr.	Name der Yacht	Segelt St.	Ankunft	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Klasse A. Kreuzer, Start 11 Uhr 35 Minuten.						
A 1	Meteor	32,00	nicht gestartet			
A 2	Hamburg	32,00	„			
Klasse A. Rennyachten, Start 11 Uhr 40 Minuten.						
A	Orion	29	nicht gestartet			
Klasse B. Kreuzer, Start 11 Uhr 40 Minuten.						
B 1	Clara	26	nicht gestartet			

Nr.	Name der Yacht	Segelt St.	Ankunft	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Klasse B. Kreuzer, Start 11 Uhr 40 Minuten.						
B 3	Comet	24	2 ^h 16 ^m 41 ^s	2 ^h 41 ^m 41 ^s	—	I.
Klasse I. Kreuzer, Start 11 Uhr 40 Minuten.						
I 0	Susanne	21	nicht gestartet			
Klasse I. Kreuzer, Start 11 Uhr 40 Minuten.						
I 2	Kommodore	18	2 ^h 29 ^m 1 ^s	2 ^h 49 ^m 1 ^s	—	II.
Klasse II. Kreuzer, Start 11 Uhr 45 Minuten.						
20	Ingeborg	16,00	nicht gestartet			
21	Paula	16,00	2 ^h 47 ^m 1 ^s	3 ^h 2 ^m 1 ^s	3 ^h 13 ^m 16 ^s	I.
22	Schneewittchen	14,00	3 ^h 15 ^m 18 ^s	3 ^h 30 ^m 18 ^s	3 ^h 32 ^m 20 ^s	
23	Carola	12,90	3 ^h 16 ^m 47 ^s	3 ^h 25 ^m 47 ^s	3 ^h 22 ^m 5 ^s	II.
24	Lotti	14,00	Havarie			
Klasse III. Kreuzer, Start 11 Uhr 45 Minuten.						
30	Greif	12,00	3 ^h 28 ^m 14 ^s	3 ^h 53 ^m 14 ^s	3 ^h 44 ^m 11 ^s	I.
Klasse IV. Kreuzer, Start 11 Uhr 50 Minuten.						
41	Skeaf	10,00	2 ^h 17 ^m 36 ^s	2 ^h 27 ^m 36 ^s	3 ^h 36 ^m 32 ^s	II.
42	Lilli	10,00	2 ^h 19 ^m 19 ^s	2 ^h 29 ^m 19 ^s	3 ^h 38 ^m 15 ^s	
44	Pinguin	10,00	nicht gestartet			Havarie
47	Glückauf III	9,90	2 ^h 18 ^m 43 ^s	2 ^h 28 ^m 43 ^s	3 ^h 31 ^m 13 ^s	I.
Klasse IV. Rennyachten, Start 11 Uhr 50 Minuten.						
43	Grünau	9,00	2 ^h 13 ^m 49 ^s	2 ^h 23 ^m 49 ^s	—	
44	Kranich II	9,00	2 ^h 11 ^m 12 ^s	2 ^h 21 ^m 12 ^s	—	I.
45	Kranich III	9,00	nicht gestartet			



3. Handicap von Warnemünde nach Saßnitz

am Freitag, den 5. Juli 1907,
gemeinsam mit dem Stettiner Yacht-Club.

Bahnlänge: 28 Seemeilen.

Wind: SW., 5 m in der Sekunde, nachträglich herumgehend auf NW., Rau und Gewitter.

Starter: Herr Kapt. A. Schmidt und H. Gottschalk.

Schiedsrichter: Herren M. Braconier, Kgl. Baureis Kuntze, Landrat und Schiffsahrtsdirektor v. Boettlicher, Direktor Schiffmann, Direktor O. C. Preuß.

Es beteiligten sich die gemeldeten 13 Yachten, natürlich nicht alle, sondern nur 9, nämlich in

Abteilung I: Comet, Kommodore.

Abteilung II: Lotti, Carola, Schneewittchen.

Abteilung III: Greif, Hedwig, Glückauf, Grünas.

„Lotti“ hatte die Folgen des Unfalls vom gestrigen Tage überwunden und auf der Neptunwerft einen neuen Kibverbaum erhalten.

Das Wetter war der Wettfahrt insofern wenig günstig, als Windstille, Flaute und leichte Gewitterböen miteinander abwechselten, so daß die Yachten 20 Stunden und mehr gebrauchten, um die Strecke abausegeln. Als erste Yacht traf am Sonnabend früh in der vierten Morgenstunde der „Comet“ ein, dem „Schneewittchen“ bald folgte, während die übrigen Yachten in langen Abständen im Laufe des Sonnabend Vormittag folgten. „Kommodore“, der in einer Gewitterböe die Stenge verloren hatte, kam mit großer Verspätung ein.

Die Preise des Rennens fielen an „Comet“ in der I. Abteilung, an „Schneewittchen“ und „Carola“ in der II. Abteilung und an „Grünas“ und „Hedwig“ in der III. Abteilung.

(Wassersport.)





4. Zweite interne Binnen-Wetffahrt auf der Unterwarnow und dem Breitling am Mittwoch, den 21. August 1907.

Starter und Zielrichter: Herr H. Gottschalk und Herr
Kapt. Ohlerich.

Zeitnehmer und Schriftführer: Herr Kapt. Wegner.

Schiedsrichter und Bahnrichter: Herren Komreadmiral
z. D. Becker, Schiffsbaucomité Bohn, Schiffsbaumeister
Burchard, Ober-Ingenieur Dohrmann, Schiffsbau-
meister Müller, Rittmeister a. D. du Pasquier.

Bahnlänge: 15 Sm.

Wind: WNW, 8—11 m in der Sekunde.

Von den gemeldeten 16 Yachten beteiligten sich nur 13,
von denen natürlich eine Unglück hatte. Die Yachten segelten

in 3 Abteilungen: In Abteilung I sollten sich die 3 gleich-
wertigen Flossenkiel-Yachten „Küppen Pönn“, „Kasper Ohm“
und „Lu“ wie in früheren Regatten ohne Vergütung messen.
Zu ihnen gesellte sich als neuer Zuwachs dieses Sommers
der „Comet“, eine weit größere Yacht, und durch ein Versehen
wurde der Satz der Wettsegel-Bestimmungen, daß in Ab-
teilung I die Yachten ohne Vergütung segeln sollten, aus dem
vorjährigen Drucksatz beibehalten. Absicht des Vorstandes
war es nicht, Yachten von 6,10 SL mit einer Yacht von
1,25 SL in absoluter Schnelligkeit konkurrieren zu lassen.
Das wäre doch gegen sein seglerisches Gewissen gewesen.

In Abteilung II segelten die Flossenkiel-Yachten bis zu
6 SL nach den Vergütungsbestimmungen des Deutschen Segler-
Verbandes unter voller Berechnung ihres Rennwertes und in
Abteilung III die Schwertjachten und älteren Boote nach einem
Handikap, das der Vorstand aufgestellt hatte und den Seglern
erst nach dem Start bekannt gegeben wurde.

Es wehte eine kräftige Brise, bei der bis nach Bramow
gekreuzt werden mußte, von da lagen die meisten Yachten des
Breitling duc d'Alben an. Zum Markboot am Schnatermann
ging es raumschots, fast plat vor dem Wind. Beim Start hatten
alle Boote gereift bis auf „Kasper Ohm“, der aber von seinem
zu großen Segel keinen Vorteil hatte, da er sie nicht tragen
konnte und meist die Großschone hieren mußte, auch nicht
genügend Fahrt machte, indem die Yacht oft so stark überlag,
daß sie das halbe Deck und den Großbaum durch das Wasser
schleppen mußte. Nach der ersten Breitlingstour ereifte den
„Kasper Ohm“ sein Geschick: Mast und Segel gingen über
Bord und friedlich und freundlich verspernte sah die Besatzung
aus ihrer havarierten Yacht dem weiteren Verlauf des Rennens zu.

Auf dem Breitling war die Brise zum Sturm ausgewachsen,
und das graugrüne Wasser zeigte einen recht kräftigen See-
gang, der schon nicht mehr anders als mit „Bollensee“ zu
bezeichnen war. Gleichzeitig drohte von Nordwesten her über
See eine bläulich-schwarze Wolkenwand, die im Verein mit dem
weißköpfigen tobenden Breitlingswasser ein nicht oft wieder-
kehrendes Bild von malerischer Wirkung abgab. Die Schiedsrichter
und Bahnrichter, die sich auf dem Begleitschiffe befanden, waren
daran auch so begeistert, daß sie die Bahn nicht abkürzten

ließen, sondern die Yachten zweimal über den Breiüling schickten, wofür sie nur wenig Lobsprüche ernteten. Denn obwohl mit Ausnahme der erwähnten Havarie alles gut ging, ein Zeichen, daß die Yachtbesitzer und nicht zum geringsten der Bootsdienstler Kölsch das Material gut in Ordnung gehalten hatten, war die Beschäftigung mit der Segelerei auf dem Breiüling schon mehr in Arbeit ausgeartet. Zum Beispiel gelang ein Halsen beim Markboot am Schnutermann, das mehrere Yachten versuchten, nicht. Unter dem gewaltigen Druck des Sturmes genügte die Ruderkraft nicht, die Yachten zum Ablassen zu bringen, und sie mußten über Stag gehen, was vielleicht auch ganz gut war.

Im einzelnen zeichnete sich „Käppen Pött“, der sich mit der schweren See vorzüglich abfind, durch gute Ruderführung aus, die in Händen des Herrn Mittelaff lag, während „Seerose“, da sie ihren segelgewandten Eigner nicht an Bord hatte, die Vergütung gegenüber der „Aglaja“ nicht heraussegeln konnte. Diese, sonst ein gefürchteter Flaniensegler, nahm an ihrer Vergütung auch dem in dieser Abteilung absolut schnellsten Boot, dem „Neck“, den ersten Preis weg.

In Abteilung III bewährte sich „Seehund“ als gutes „schweres Wetterboot“, während die „Ingeborg“ unter Führung des Herrn Rohde wie üblich als erste einkam. „Käte“ protestierte gegen See und Wetter durch reichliche Einnahme von Wasser, mit dessen Beseitigung der Kapitän seine eigens dazu mitgenommenen Gäste in eifriger Tätigkeit erhielt. Wasser ist eben nicht jedermanns Geschmack. Den Trostpreis, den Herr Steenhock liebenswürdigerweise gestiftet hatte, erhielt die „Fledermaus“.

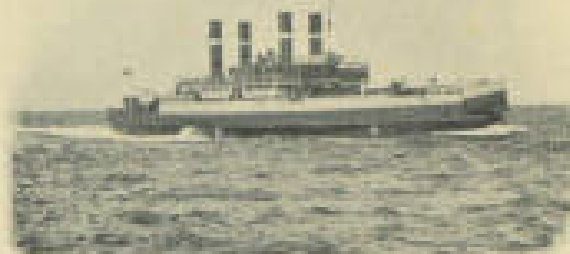
Die gesegelten und berechneten Zeiten waren folgende:

Nr.	Name der Yacht	Segel- Nr.	Ankunft	Gesegelte Zeit	Vergütung	Berechnete Zeit	Preis
1. Abteilung. Start 2 Uhr 30 Minuten.							
1	Comet	1,25	4 ^h 48 ^m 5 ^s	2 ^h 18 ^m 5 ^s	48 ^m 14 ^s	2 ^h 6 ^m 19 ^s	I.
2	Käppen Pött	6,10	4 ^h 51 ^m 40 ^s	2 ^h 21 ^m 40 ^s	55 ^m 42 ^s	2 ^h 57 ^m 28 ^s	II.
3	Lu	6,10	nicht gestartet				
4	Kasper Ohm	6,65	Havarie				

Nr.	Name der Yacht	Segel- Nr.	Ankunft	Gesegelte Zeit	Vergütung	Berechnete Zeit	Preis
2. Abteilung. Start 2 Uhr 35 Minuten.							
5	Neck	6,00	4 ^h 58 ^m 40 ^s	2 ^h 23 ^m 40 ^s	34 ^m 20 ^s	2 ^h 58 ^m 6 ^s	II.
6	Seerose	5,90	5 ^h 1 ^m 0 ^s	2 ^h 26 ^m 0 ^s	33 ^m 8 ^s	2 ^h 59 ^m 8 ^s	
7	Niobe	5,75	nicht gestartet				
8	Aglaja	5,50	5 ^h 2 ^m 40 ^s	2 ^h 17 ^m 40 ^s	27 ^m 36 ^s	2 ^h 55 ^m 16 ^s	I.
3. Abteilung. Start 2 Uhr 40 Minuten.							
9	Ingeborg		5 ^h 12 ^m 54 ^s	2 ^h 32 ^m 54 ^s	0	2 ^h 32 ^m 54 ^s	III.
10	Käte		5 ^h 17 ^m 41 ^s	2 ^h 37 ^m 41 ^s	3	2 ^h 34 ^m 41 ^s	
11	Freya		nicht gestartet		3		
12	Perkeo		5 ^h 15 ^m 0 ^s	2 ^h 35 ^m 0 ^s	4	2 ^h 31 ^m 0 ^s	II.
13	Seehund		5 ^h 13 ^m 6 ^s	2 ^h 33 ^m 6 ^s	10	2 ^h 23 ^m 6 ^s	I.
14	Fledermaus		5 ^h 30 ^m 20 ^s	2 ^h 59 ^m 20 ^s	4	2 ^h 55 ^m 20 ^s	
15	Falka		aufgegeben		0		
16	Ellida		5 ^h 16 ^m 8 ^s	2 ^h 36 ^m 8 ^s	3	2 ^h 33 ^m 8 ^s	

Die Preisverteilung fand abends im Clubhause statt; daran schloß sich ein Bierabend, der gut besucht war und die Teilnehmer lange zusammen hielt.





Seereisen der Clubyachten 1907.

Comet.

Schon seit langer Zeit befand ich mich auf der Suche nach einer 7 Segelstangen großen, modernen Yacht, welche sich durch Tiefgang und Einrichtung in gleicher Weise für Warnow und kleine Küstenfahrt eignen sollte. Eine solche Yacht fand ich in der 1906 bei Haidmann-Hamburg erbauten „Anna Agnes“, die später von mir den Namen „Comet“ erhielt. Der Kauf wurde am 13. Juli gefekt und noch am gleichen Tage die Reise nach Rosinck angetreten. Die Yacht lag auf der Außenalster und mußte zu diesem Zweck zunächst durch die Floethen nach der Elbe gebracht werden. Diese Fahrt gestaltete sich mir und meinem mitfahrenden Freunde, trotz der mannigfachen damit verbundenen Widersprüchlichkeiten, doch ganz interessant. Ein etwas beklommenes Gefühl beschlich uns allerdings in dem Moment, wo wir, nur auf die Kräfte unserer Arme und Ruder angewiesen, da der Mast ja gelegt war, uns urplötzlich mitten im brandenden Verkehr des Hamburger Hafens befanden und als unangenehme Beigabe viel Strömung, Wind und See zu bekämpfen hatten. Nachdem man uns von verschiedenen Anlegeplätzen verschreckt hatte,

landeten wir endlich an einer Zollstation, und auch dort nur auf besondere Erlaubnis den erwünschten Unterschupf. Gegen 10 Uhr kam dann unser Schlepper langsam und nun gings in flotter, wenn auch nasser Fahrt Brunsbüttel entgegen. Etwa um 4 Uhr morgens trafen wir dort ein und wurden sofort durchgeschleust. Wegen der Sonntagsruhe im Schleppverkehr mußten wir den Tag über in Brunsbüttel bleiben, was uns, da wir sehr müde waren und auch den Ort noch nicht kannten, ganz gelegen kam. Am Montagmorgen um 7 Uhr begann die anfangs langweilige, später aber recht interessante Schleppfahrt durch den Kaiser Wilhelm Kanal und endete um 9 Uhr abends in Hültenau. Im Kanal begegneten wir der aus Kiel kommenden Kaiser-Yacht „Meteor“. Der nächste Tag sah uns in Kiel und der übernächste, früh morgens um 7 Uhr, auf der Reise nach Fehmarn. Es wehte anfangs recht frisch aus NO., sodaß wir Mühe hatten, bis zum Bülker Feuerschiff aufzukreuzen. Später konnten wir längs liegen und trafen schließlich gegen 9 Uhr abends mit völliger Flaute in Burgstaaken ein. Im Sund hatten wir noch das Vergnügen, mit der Marineyacht „Comet“ zusammenzutreffen, die bei der herrschenden Flaute Mühe hatte, uns zu entriren. Während des nächsten Tages zwang uns ein scharfer Ostwind, im Hafen zu bleiben. Erst am 19. morgens 10 Uhr, konnte die Weiterreise angetreten werden. Bei dem immer noch „viel versprechenden“ Wetter, der Wind hatte sich inzwischen nach Westen gedreht, nahmen wir vorsichtigerweise erst Kurs auf Dahme, Kitz etc. und trafen dann endlich nach wunderbarer Fahrt, da das Wetter sich im Laufe des Tages aufgeklärt hatte, um 10 Uhr abends in Warnemünde ein.

Die Absicht, kleine Touren zu unternehmen, konnte leider wegen des in den Sommermonaten herrschenden stürmischen und schlechten Wetters nicht ausgeführt werden.

W. Hoyer.

1907

Freya.

Ein Fahrzeug, grade so groß, um noch ohne bezahlte Hand gesegelt zu werden, dabei geeignet, bei bescheidenen Ansprüchen 2-3 Herrenseglern leidlich bequeme Unterkunft

für kleine Küstentouren bei nicht zu schlechtem Wetter zu hüten, keinerlei Rücksicht auf Remmbarkeit — das waren die Voraussetzungen, unter denen der Ankauf von Freya, 6,35 S.-L. A. L. um 14. Juli perfekt wurde.

Am Nachmittag des 14. führen die Eigner, Dr. Grünberg und der Unterzeichnete, in Begleitung der angeheuertten Mannschaft Dr. Kandi und „des Vollmatrosen“ Herrn F. Mahlow, sowie des lebenswürdiger Weise als Gast erschienenen Herrn C. L. Kossel nach Wismar unter den reizendsten Wetterverhältnissen: Dick, regnerisch, tollfaut! In Wismar, wo auf dem Bahnhofe die Eskimogestalt des Vollmatrosen in Ölfenz herechtigte, wenn auch wohlwollendes Aufsehen erregte, Übernahme und Ständerheißung unter dreifachem Hurra auf M. Y. C.! — Über den Rest des Abends differieren die Ansichten so, daß der Versuch einer Beschreibung keinen Erfolg verspricht.

Am 15. Juli 4 Uhr a. m. geparkt, nach Frühstück an Bord, 6 Uhr unter Segel! — Bei WSW. ging nach wenigen Kreuzschlägen im Hafen unter Vollzeug mit dauernd nachgeschickten Schoten aus der Wismarbucht — Matchlichte auf Deck und leuchtendes Frühstück verkürzten die Stunden bis Garz, wo bei leicht zunehmender See tells von Seiten des einen Eigners, teils aus navigatorisch erforderlichen Gründen von Seiten Freya's „gehalst“ wurde — schön war's aber doch und die Freude über das vorzügliche trockne Segeln des Bootes im Seegang groß.

Mit Ottenkurs bei Backstagsbrise der Küste entlang — vor Langerwehe schützten interimistisches Frühstück und nicht zu seltene Topfegelmanöver — kamen bald Brunsbüttel — Arndsee, dann Heiligenlamm in Sicht — eine im Westen etwas bedrohlich hochkommende Bank veranlaßte zur Abrechslung wieder einmal Wegnehmen des Topsegels und Einreflen des Großsegels — und 1½ Uhr p. m. liefen wir in die Warnemünder Mole ein, um dann zu ruhigem Abkochen auf dem Breitling zu Anker zu gehen! Ein — in der Annahme einer dauerhaften Grundberührung — mit Unterstützungsangebot zu Hilfe eilendes Clubgenossen-Motorboot wandte sich zwar auf unsere dankende Auskunft: „Wir kommen eben aus Wismar“ mit einem schneidenden: „Dahin wollen wir auch

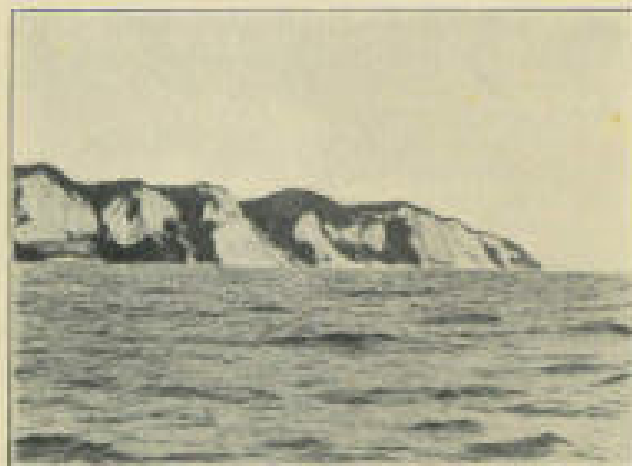
gerade“, von uns ab — trotzdem traten wir abends gegen 7 Uhr aufs vollste beladung von der ersten Freya-Reise und beruhigt über „Kötzing's“ Stellungnahme zu dem neuen Kinde durch seine Äußerung: „Na Kinnings, dat's doch noch 'n Schöpp“ im Clubhafen ein — Virat Seggens!

In den folgenden Wochen machte sich der „kleine Bernd im Nebenamt“ in der jedem Segler genugsam bekannten Weise unheimlich bemerkbar, wodaß Freya nur an den Sonntagsnachmittagen bewegt werden konnte; einer derselben bot uns dafür die Gelegenheit, einmal bek. man kann wohl sagen, recht schlechtem Wetter — NNW., zwei Ringe am Mast, Sturmklöver — die Nase in See zu stecken. Auch hierbei bewährte sich Freya in der zumal auf der Barre ziemlich groben See ganz hervorragend.

Eine kleine Seetour sollte es aber doch noch werden, und als die Mitte des September gutes Wetter bei stetem Barometerstand brachte, ging mit Beschleunigung an die nötigen Vorbereitungen. Da der eine Eigner eine Italienreise vorgezogen hatte, bestand die Mannschaft aus dem Unterzeichneten, dem „Skipper“ Dr. K. und der lieblichen Gestalt des erwähnten Vollmatrosen, zugleich „Mädchen für Alles“. Ungefähr stand als Programm für eine 3tägige Tour fest: Wenn möglich am ersten Tage, Freitag, den 12. September, die dänischen Inseln zu bekommen, je höher hinauf, desto besser, am Abend geeigneten Unterschlupf finden, und in den nächsten beiden Tagen dann zurück, um eventuell (mit großem Fragezeichen) zum Sonntag, den 15. mittags, zum Absegel-Essen des Clubs in Warnemünde zu sein.

Um die nach den Wetterverhältnissen von ca. 6-10 Uhr a. m. zu erwartende Morgenbrise aus Südost nicht ungenützt zu lassen, ließ es in den sauren Apfel des sehr frühen Aufstehens und eines schloppenden Motorbootes heißen. 4 Uhr 45 Minuten a. m. ging Freya im Schlepp desselben bei ziemlichem Flutsturm aus dem Clubhafen; letztes Vertrauen und Aufklären beschäftigten uns bis zum Breitling, wo programmäßig mit Sonnenaufgang der erste leichte Hauch der erwarteten Südostbrise durchkam; im Strum wurden Segel gesetzt, und Punkt 6 Uhr verließ Freya die Molen von Warnemünde.

Bei herrlichem Spätsommerwetter gings auf Kurs N. u. O. mit Backstagsbrise mit vollem Zeug in rauschender Fahrt seawärts, sodaß die Konturen der hinter uns liegenden Küste schnell undeutlicher wurden und unsere Befürchtung, die gewöhnlich bei diesem Wetter im Herbst auftretende Vormittagsflaute würde uns noch im Angesicht Warnemündes treffen, sich als grundlos erwies, ebenso grundlos, wie die Furcht vor der Flaute selbst. Die Brise stand durch, und bereits 11 Uhr a. m. konnten wir Gjedser Odde quorah pellen. Bei den



Miet.

idealen Wetterverhältnissen einigen wir uns schnell dahin, unsere Reise an der Ostküste Falsters hinauf fortzusetzen, in der Hoffnung, im Laufe des Tages Hessaes, einen kleinen Hafen an der Nordostecke Falsters, zu erreichen. Wider Erwarten frische um Mittag herum die Brise mehr und mehr auf, sodaß wir nach einiger Zeit Topsegl hergen mußten, und ging gleichzeitig langsam und stetig höher.

Das wechselnde Panorama der Ostküste Falsters im Verein mit der wunderbaren Beleuchtung des sonnigen Herbsttages entschädigte uns reichlich für das wegen zunehmender See

nur kalt zu genießende Mittagessen. Bereits 2 Uhr kam das malerisch versteckt in einem waldigen Uferreinschnitt eingebettete Hessaes in Sicht. Schiffsraz: Da Wind, Wetter, Barometerstand nach wie vor hervorragend günstig, hinein in den Grönsund mit der Parade: Stubbekjöbing! Das längere Zeit vergebliche Suchen des Einsegelungsprickens wurde für den Mann am Ruder wesentlich genüßreicher durch das fröhliche Pfeilen der Schadenfreude, endlich war er aber da (der Pricken), und wieder gings mit Backstagsbrise vor dem allmählich auf NO. gegangenen Winde in den Grönsund hinein. Erst schien es hier nach einiger Zeit, als sollte unser Vorwitz gestraft werden; eine plötzlich einsetzende Totenflaute ließ uns reichliche Zeit, die wald- und wiesenbedeckten Ufer des Sundes in verhältnismäßiger Ruhe zu betrachten, die nur durch die auf der geringen Wassertiefe doppelt unangenehme tote See ein wenig beeinträchtigt wurde. Ein vorzeitiger Dämmer-schoppen half uns über die Stunden von 3—4 hinweg, dann kam die Brise wieder durch und Punkt 4 $\frac{1}{2}$ Uhr machten wir im Hafen von Stubbekjöbing fest. — Spaziergang in dem idyllischen Städtchen, Abkochen an Bord, Sherryverbrüderung mit vom Hafenfeuer magisch beleuchteten Dänsekemälchen beschloß den Tag, dem eine traum- und bewegungslose Nacht an Bord folgte.

Sonabend, den 14., 5 Uhr a. m. gepurrt, dem Vollmatrosen gelang es, ohne mitgenommenes Maß, einen für die Kajütlampe passenden Zylinder zu erhandeln, für welchen Aufwand an Schläue er sich schadlos hielt, indem er nur eine Flasche Aquavit und 6 kümmerlich kleine Brötchen einkaufte. 6 $\frac{1}{2}$ Uhr unter Segel und bei flauer Südbrise aus dem Hafen, Toilette und Frühstück unterwegs! Da Barometerstand und Wetter unverändert, wurde beschlossen, den gleichen Weg zurückzusegeln und wenn möglich, gegen Abend Gjedser anzulaufen. Noch im letzten Teil des Grönsundes frische es erheblich auf, der Wind ging auf Südwest, und als Pomle-Nakke (die Nordostspitze Falsters) passiert war, zwangen uns zunehmender Wind und See zum Reflen. Trotz der augenblicklichen Wetterverhältnisse ließ uns der nahezu gleichgebliebene Barometerstand die Hoffnung auf ein Zurückfallen des Windes auf Osten, und in der Tat brachte der Vormittag eigenartige Wetterver-

hältnisse: leiser Donner und Gewitterwolken im O., Regenhöhen mit mehr oder weniger Wind aus SW. Hielten uns auf der Kreuztour nach SSW. in dauernder Gesundheit und Eiland fördernden Bewegung. Nach einigen heftigen Regenhöhen brachte uns der Mittag eine einstündige absolute Flaute, die mit Losen, Essen und Trinken mitbringend verwandt wurde; dann endlich raffte sich das Wetter zu einem Entschluß auf, der West kam durch, ging bald auf Nordwest, und mit ca. 7 Knoten Fahrt gieng mit vollen Untersegeln an der Küste Falsters entlang gen Süden. Bald nach 4 Uhr wurde Gjedser-Öde gerundet und dann gab es noch als Abschluß ein anderthalbstündiges etwas nübliches Kreuzen gegen die der Küste entlang laufende, teilweise ziemlich steile und unangenehme See. 6 Uhr kamen wir Gjedser Hafen binnen und hatten gerade festgemacht, als recht intensiver Dauerregen und absoluteste Köch- und sonstige Faulheit uns die schützenden Räume des Bahnhofs-Restaurants aufsuchen ließ. — Der Antritt der wohlverdienten Nachtruhe an Bord verzögerte sich leider recht erheblich dadurch, daß wir — einmal, aber nie wieder — unsern Liegeplätze in dem an sich wenig empfehlenswerten Hafen nicht genügend weit vom Fährbett gewählt hatten. Der Sog der endlos lange rückwärts schlagenden Nachtlähre beschäftigte uns recht intensiv mit Abhalten der Freya vom Bollwerk. Trotzdem war morgens nach einigen traumlosen Stunden die Mannschaft pünktlich hoch, und 6 Uhr a. m. verließen wir bei livem NW den Hafen. — Über alles Erwarten nach Wunsch gelang der letzte Tag mit frischer Backstagsreise gieng bei allmählich erheblich zunehmender See der heimatlichen Küste zu; auch in dieser Lage bewährte sich unsere Freya auß vortrefflichste durch ihr ruhiges und bequemes Liegen auf dem Ruder. Rostocks Türme, Warnemündes Bauten kamen näher. Punkt 11 Uhr liefen wir in die Molen ein, einige Minuten vor den ersten beim Absegeln aus Rostock kommenden Clubgenossen, von denen der freundliche Helfer beim Ankern auf dem Breitling für unsere Ankunft: „Wir kommen grade aus Gjedser“, nur ein bedauerndes Achselzucken hatte! — Die Teilnahme am gemeinsamen Mittagessen beschloß in erfreulichster Weise die erste „Seereise“ der Freya! F. R. Selger.

MEIN

Lesmona IV

wurde zum Himmelfahrtstag, den 9. Mai, seeklar und machte das an diesem Tage stattfindende Ansegeln des Mecklenburgischen Yachtclub mit. Am folgenden Tage machten wir die erste Reise nach Travemünde. Als Pfingsttour war Sondernburg oder Flensburg, weil mein ältester Sohn in der Nähe eine militärische Übung ableistete, in Aussicht genommen. An Bord meine Frau, Tochter und eine junge Dame. Das Wetter war unfreundlich kalt, es wehte scharfer NW, sodaß wir die Reise vorläufig aufgeben und in Travemünde Schutz suchen mußten. Mein Sohn mit noch einem Kameraden besuchte uns dort. Am 1. Pfingsttag war das Wetter besser, sodaß wir Kiel erreichen konnten. Der zweite Pfingsttag war dagegen um so schlechter. Der Aufenthalt an Bord infolge Kälte und der fortgesetzt niedergehenden Regenhöhen höchst ungemütlich. Wir siedelten deshalb in das Hotel See-Badeanstalt über. Dann besuchten wir Eckernförde, Svendborg und gingen durch den Gr. Belt nach Warnemünde zurück. Fortgesetzt schlechtes Wetter ließ uns wenig zum Segeln kommen. Am Dienstag, 4. Juni, trat ich mit W. Rossow als Gast an Bord eine Reise nach Kopenhagen an. Hatten leidlich gut Wetter und am Sonntag, den 9. Juni, einen ideal schönen Segeltag im Sund, wo wir nachmittags vor Skodsborg ankerten. Die Rückreise nahm dafür 2 Tage in Anspruch. Mittwoch, den 19. Juni, treten die Reise zur Kieler Woche an. Kapitän z. S. Josephi als Gast an Bord. Laufen nachmittags, weil es stürmisch wehen wird, auf Heiligenhafen Reede und gehen dort für die Nacht zu Anker. Setzen am nächsten Tage die Reise fort und ankern nachmittags vor Bellerue. In Kiel machen die Festlichkeiten der Woche mit, begleiten auch einige Regatten. Mittwoch, den 26. Juni, segeln nach Travemünde und Freitag nach Rostock zurück. Während der Warnemünder Regattatage blieben dort liegen.

Am Sonntag, den 7. Juli, mache einen Ausflug nach Rügen, von dem ich schon am Donnerstag zurückkehre. Am Freitag, den 19. Juli, treten wir mit der Familie an Bord eine Reise nach Kopenhagen an. Da das Wetter ungünstig wird, gehen in den Grünsund nach Stubbecksjöbing, von dort tags darauf

nach dem fährstarken Matrosen, wo wir die Yacht einige Tage liegen lassen, und per Bahn nach Kopenhagen fahren. Segeln dann durch Smaaland Fehmarn nach Svendborg, Sønderburg, Kiel. Rückkehrend laufend Birstücken an und sind am Sonntag, den 29. Juli, wieder in Rostock. Am Montag, den 5. August, machen nochmals eine Reise nach Swinemünde. Kapitän Schmidt als Gast an Bord. Stürmische Winde, Gewitter und Windstille wechselten fortgesetzt. Liegen mehrere Tage in dem sehr unruhigen Hafen von Saßnitz, wo auch die Torpedo-Divisionen der von Swinemünde heimkehrenden Flotte einlaufen, um dort Kohlen zu nehmen. Der Aufenthalt in Saßnitz gehörte gerade nicht zu den Annehmlichkeiten, dazu Zoll-Pöckereien, viel Kohlenschmutz und kein fester Liegeplatz, sodaß allen Seglern nur geraten werden kann, Saßnitz möglichst zu meiden. Freitag, den 9. August, laufen in 5 Stunden von Saßnitz nach Swinemünde, wo wir guten Liegeplatz finden und einige vergnügte Tage verleben. Montag, den 12. August, verlassen den Hafen. Gehen abends bei Wittower Posthaus auf Rügen vor Anker. Nachts wird es hart wehen. Gehen tags darauf unter Lotsenhilfe mit 2 Reif im Großsegel nach Stralsund. Kommen fest, werden aber vom Regierungsdampfer Hertha abgeschleppt, wofür wir an dieser Stelle nochmals unseren verbindlichsten Dank aussprechen. In Stralsund müssen einklarieren, finden aber beste Aufnahme und guten geschützten Liegeplatz. Es folgen dann fortgesetzt stürmische Tage. Gehen mehrmals auf Barthöft Reederei zu Anker, können aber der wütrigen stürmischen Winde halber nicht nach See kommen und kehren in den Stralsunder Hafen zurück. Fahren per Bahn nach Hause und lassen die Yacht von der Mannschaft nach Hause segeln, wo dieselbe erst am Dienstag, den 27. August, wieder eintrifft. Eine Tour nach Travemünde beschloß die diesjährige Segelsaison, welche, wie keine zuvor, unter ungünstiger Witterung zu leiden hatte. Am 5. September begannen wir mit dem Abtackeln und stellten am 13. September außer Dienst.

G. Boldt.



Die Motorschraube.

Veranlaßt durch die in unserer Gegend an einem schönen Sommerabend so häufig auftretende Windstille, bestellte ich Ende Juni bei Cudell & Co. in Berlin eine von dieser Firma in den Handel gebrachte Motorschraube. Die von mir bestellte sogenannte Haupttype der Motorschraube besteht aus einem $2\frac{1}{2}$ HP. wassergekühlten Motor, welcher in einer eisernen Mulde fundamentiert ist, die wiederum in einer mit einem Zapfen versehenen Gabel ruht. Es kann somit der Motor überall angesetzt werden, wo sich eine zur Aufnahme des Zapfens geeignete Facenplatte vorfindet, und ermöglicht ferner der in der Facenplatte drehbare Zapfen die Steuerung des Bootes allein durch die Motorschraube, während durch eine weitere Klemmvorrichtung der Propeller auf die gewünschte Tiefe eingestellt werden kann. Am der Mulde ragt nach vorne ein mit einem Handgriff gekröntes Stahlrohr hervor, auf welchem der Benzin-Behälter, sowie die Magostründung angebracht sind. In das hintere Ende der Mulde wird ein Rohr eingeschoben, welches die Welle enthält und an dessen Ende sich der Propeller befindet. Die Länge der zusammengesetzten Motorschraube beträgt 2,50 Meter, das Gewicht ca. 40 kg.

Der Motor ist ähnlich wie ein Fahrradmotor konstruiert und macht wohl gegen 12–1400 Umdrehungen pro Minute. Eine für einen Bootsmotor kolossale Umdrehungsgeschwindigkeit. Die Wasserkühlung wird durch eine Kolbenpumpe betätigt. Das Anwerfen erfolgt nicht, wie üblich, vermittelt einer Kurbel, sondern wird durch Abziehen eines auf eine Vorlegscheibe aufgewickelten Riemens bewirkt, was zuerst als neu imponierte, sich aber nicht bewährt hat. Im unbenutzten Zustande lagerte die Motorschraube im Kokpit unter einem Zinkkasten, und zeigte es sich hier, daß dieselbe infolge ihrer Länge, obgleich der hintere Wellenabsatz abgenommen wurde, mehr Raum beanspruchte, als ein fest eingebauter Motor. Auch mußte ihr gerade der beste Platz im Boot eingeräumt werden, da sonst das Herausnehmen und Übersetzen auf Schwierigkeiten gestoßen wäre. Hierdurch wurde wiederum eine schlechte Ballastverteilung herbeigeführt, welche die Segel Eigenschaften des Bootes stark beeinträchtigte.

Das Übersetzen des Motors ging, nachdem ich mich eingearbeitet hatte, verhältnismäßig gut von statten. Leider jedoch wurden durch den Hin- und Hertransport, der natürlich oft auch im Dunkeln, wenn ich des Abends spät zurückkehrte, ausgeführt werden mußte, die feinen Röhren, wie die Benzinzuleitung, Saugröhre der Wasserpumpe etc. stark beansprucht, und waren daher öfters leck. Noch stärker wurde aber unsere Kleidung durch das Anfassen des fertigen Motors mitgenommen, und auch die Segel haben manchen Fleck davongetragen.

Die Leistung des Motors sollte 2½ HP. betragen, und so hatte ich auf ungefähr 8 Minuten pro Kilometer gerechnet, aber es kommt ja immer anders, als der Mensch denkt, denn mit nur 12 Minuten pro Kilometer vermochte der Motor das Boot fortzubewegen, und war ich mithin in meiner Erwartung stark getäuscht. Der Grund ist in der für einen Bootsmotor kolossalen Umdrehungsgeschwindigkeit zu suchen, infolgedessen die Schraube, welche auch aus diesem Grunde in äußerst kleinen Abmessungen gehalten ist, teilweise im luftleeren Raum arbeitet. Hinzu kommt, daß das Boot am Hintersteven für die Motorschraube zu hoch über Wasser lag, wodurch eine etwas allseitige Neigung und damit ungünstige Wirkung des Propellers im Wasser hervorgerufen wurde.

Ein Umstand, der manches Ärgernis verursacht hat, war das außerordentlich schwere Anlaufen des Motors. Jedoch ist dasselbe hauptsächlich wohl durch die Magnetründung hervorgerufen worden, welche beim Abziehen keinen genügend starken Funken entwickelte. Eine ganz erklärliche Sache, wenn man bedenkt, daß der Motor 12—1400 Umdrehungen pro Minute macht, die man beim Andrehen niemals erreichen kann, und der Magnet so konstruiert ist, daß er erst bei einer gewissen Umdrehungszahl einen genügend starken Funken gibt. Wie mir übrigens von einem Herrn aus der Automobilbranche mitgeteilt wurde, sind gerade des leichteren Anlaufens wegen die Automobil-Motore meistens mit Doppelzündung ausgestattet.

Durch die große Umdrehungszahl und begünstigt dadurch, daß der Motor in der Faconplatte nur auf einem Zapfen ruhte, wodurch sämtliche Teile sich in starker Vibration befanden, war die Abnutzung auch demgemäß. Nicht nur,

daß ich den Schraubenschlüssel stets in der Hand haben mußte, um sich lockende Schrauben nachzuziehen, welche sehr leicht durch die exponierte Stellung des Motors auf Nimmerwiedersehen in den Fluten verschwinden konnten, ist es mir doch in der Dunkelheit, wo man nicht so genau alles sieht, passiert, daß ich den ganzen Auspuffkopf verloren habe. Ebenfalls nutzte sich die Wasserpumpe so stark ab, daß am Schluß der Saison nur noch das halbe Quantum Kühlwasser aufgezogen wurde, wie im intakten Zustand.

Jedenfalls hat das von mir benutzte System der Motorschraube noch manch eingreifende Verbesserung nötig, um auf die Bezeichnung „praktisch“ einen Anspruch erheben zu können. Schon der zum Schutz des Propellers angebrachte Krautfänger erwies sich nur als sehr hinderlich, und machte das Boot nach Abnahme desselben, was leider erst im Herbst geschah, merklich mehr Fahrt, ohne daß, wie vorher, jedes Stück treibendes Kraut aufgefischt wurde. Auch der Ansicht, daß die Motorschraube, da sie weit hinter dem Boot arbeite, eine bessere Leistung als eine Schiffschraube aufzuweisen vermöge, kann ich nicht beipflichten, da meiner Ansicht nach das schräg ins Wasser eintauchende Wellenrohr genau so das Wasser aufrührt, wie ein Schiffskiel.

Es ist also augenblicklich die Anschaffung einer Motorschraube noch nicht zu empfehlen, wenn auch nicht verkannt werden soll, wie manch ein Vorteil mit derselben verbunden ist. So wären uns doch die vielen Touren nach Mariengraben-Heide mit Abkochen daselbst nicht möglich gewesen, wenn wir keinen transportablen Motor gehabt hätten, der, auf unser Beiboot übersetzt, uns schnell (6 Minuten pro Kilometer nach Abnahme des Krautfängers) in die schöne „Rostocker Heide“ brachte, während der „Seehund“ auf dem Breiing verankert lag.

So wollen wir denn hoffen, daß die Zukunft uns noch eine wirklich praktische Motorschraube beschert, was durchaus nicht aussichtslos ist. Diese hat ausgedient und wird vielleicht einst als festeingebauter Beibootmotor wieder zum Vorschein kommen.

Boldt jun.





Ehrenpreis Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg.



Anhang.

Ehrenpreis Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg.

Der am 14. Mai 1902 dem Mecklenburgischen Yacht-Club von seinem hohen Ehrenvorsitzenden gestiftete Ehrenpreis gelangt am Donnerstag, den 9. Juli 1908 auf der offenen See-Weithfahrt vor Warnemünde zum Aussegehn. Der Preis wird unter folgenden Bedingungen ausgeschrieben:

Herausforderungspreis: Ehrenpreis Seiner Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg für die nach Zeitvergütung schnellste Kreuzeryacht der Klassen II und III. Der Preis muß dreimal (ohne Reihenfolge) von einem Yachtbesitzer mit einer ihm gehörenden Yacht gewonnen werden, bevor derselbe in den Besitz desselben übergeht.

Die Ausschreibung der Wettfahrt wird rechtzeitig bekannt gemacht.

Gewonnen ist der Preis:

im Jahre 1902 von Herrn Schiffsbroder C. Ivers in Kiel mit seiner Kreuzer-Yacht „Valuta“, Größe 11,70 SL., gebaut 1899 in Rostock;

im Jahre 1903 von Herrn Korvetten-Kapitän R. Mischke in Kiel, Mitglied des M. Y.-C., mit seiner Kreuzer-Yacht „Jris“, Größe 14 SL., gebaut 1903 in Rostock;

im Jahre 1904 von Herrn General-Konsul v. Bary in Antwerpen mit seiner Kreuzer-Yacht „Olga“, Größe 14 SL., gebaut 1904 in Rostock.

im Jahre 1905 von Herrn L. Weidie in Hamburg mit seiner Kreuzer-Yacht „Carola“, Größe 12,90 SL., gebaut 1905 in Hamburg.

im Jahre 1906 von Herren Warburg und Jorjan in Hamburg mit ihrer Kreuzer-Yacht „Alice“, Größe 14 SL., gebaut 1905 in England.

im Jahre 1907 von Herren Sanders, Duncker und Binder in Hamburg mit ihrer Kreuzer-Yacht „Paula“, Größe 16 SL., gebaut 1905 in Rostock.

DECK

Wettfahrten der Kieler Woche.

A. Vor der Kieler Woche.

1. Wettfahrten um den Coupe du Cercle de la voile de Paris beginnend Montag, den 15. Juni 1908.
2. Heligoland Cup Committee. Sonntabend, den 20. Juni 1908, Wettfahrt von Dover nach Heligoland. Heligoland Cup Seiner Majestät des Deutschen Kaisers.
3. Kaiserlicher Yacht-Club und Flensburger Segel-Club. Montag, den 22. Juni 1908, morgens 7 Uhr, Wettfahrt von Flensburg nach Kiel, ca. 50 sm. Für Yachten der A 1 bis B in Klassen, für Schwertjachten der 12 bis 8 m Klassen, für alte Rennjachten der früheren Klasse IV.
4. Norddeutscher Regatta-Verein. Dienstag, den 23. Juni 1908, mittags 1 bzw. 2 Uhr, offene Wettfahrt auf der Unterelbe für Yachten wie unter Nr. 3. Bahnlänge 25 bzw. 20 sm.

B. Kieler Woche.

5. Kaiserlicher Yacht-Club. Dienstag, den 23. Juni 1908, vormittags 9 Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote.

6. Kaiserlicher Yacht-Club. Mittwoch, den 24. Juni 1908, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Yachten der 8 bis 5 m Klassen, für Schwertjachten der 8 bis 5 m Klassen, für alte Rennjachten der früheren Klassen V und VI. Bahnlänge 10 sm.
7. Kaiserlicher Yacht-Club. Mittwoch, den 24. Juni 1908, nachmittags 1½ Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote.
8. Kaiserlicher Yacht-Club. Donnerstag, 25. Juni 1908, vorm. 9 Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote. Mittags 12 Uhr, Wettfahrt der Sonderklasse.
9. Kaiserlicher Yacht-Club. Freitag, den 26. Juni 1908, vormittags 10 Uhr, offene Wettfahrt auf der Kieler Förde und auf dem vor derselben liegenden Teil der Ostsee für Yachten wie unter Nr. 3. Bahnlänge 33 bzw. 22 sm.
10. Norddeutscher Regatta-Verein. Sonnabend, den 27. Juni 1908, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Yachten wie unter Nr. 6. Mittags 12 Uhr Wettfahrt der Sonderklasse.
11. Norddeutscher Regatta-Verein. Sonntag, den 28. Juni 1908, vormittags 11½ Uhr, offene Wettfahrt auf der Kieler Förde und auf dem vor derselben liegenden Teile der Ostsee für Yachten wie unter Nr. 3.
12. Kaiserlicher Yacht-Club. Montag, den 29. Juni 1908, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Yachten wie unter Nr. 6. Mittags 12 Uhr Wettfahrt der Sonderklasse.
13. Kaiserlicher Yacht-Club. Dienstag, den 30. Juni 1908, vormittags 8 Uhr, offene Wettfahrt von Kiel nach Eckernförde für Yachten wie unter Nr. 3.
14. Kaiserlicher Yacht-Club. Mittwoch, den 1. Juli 1908, vormittags 8 und 9 Uhr, Handicap von Eckernförde nach Kiel für Yachten der Klasse A, 23 und 19 m.
15. Kaiserlicher Yacht-Club. Mittwoch, den 1. Juli 1908, vormittags 10 Uhr, offene Wettfahrt von Eckernförde nach Kiel für Yachten der 15 bis 8 m Klassen, für Schwertjachten

der 12 bis 8 m Klassen, für alte Rennyachten der früheren Klasse IV.

16. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Donnerstag, den 2. Juli 1908, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Yachten wie unter Nr. 6. Mittags 12 Uhr Wettfahrt der Sonderklasse.

Kaiserlicher Yacht-Club und Kaiserlicher Automobil-Club. Donnerstag, den 2. Juli 1908, nachmittags 5 Uhr, Motorboot-Wettfahrt auf der Kieler Förde.

17. **Kaiserlicher Yacht-Club und Norddeutscher Regatta-Verein.** Freitag, den 3. Juli 1908, morgens 6 und 8 Uhr, offene Wettfahrt von Kiel nach Travemünde für Yachten der A bis 8 m Klassen, für Schwertyachten der 12 bis 8 m Klassen, für alte Rennyachten der früheren Klasse IV. Bahnlänge 81 bzw. 65 sm.

Kaiserlicher Yacht-Club und Kaiserlicher Automobil-Club. Freitag, den 3. Juli 1908, vormittags 9 Uhr, Motorboot-Wettfahrt von Kiel nach Travemünde.
Sonntag, den 4. Juli 1908, vormittags 9 Uhr, Motorboot-Wettfahrt von Travemünde nach Kiel.

C. Wettfahrten der Sonderklasse.

(Zusammenstellung.)

- 18—21. **Kaiserlicher Yacht-Club und Norddeutscher Regatta-Verein.**

Donnerstag, den 25. Juni 1908, mittags 12 Uhr,	
Sonntag, „ 27. „ 1908, „ 12 „	
Montag, „ 29. „ 1908, „ 12 „	
Donnerstag, „ 2. Juli 1908, „ 12 „	

Offene Wettfahrten auf der Kieler Förde.

D. Nach der Kieler Woche.

22. **Norddeutscher Regatta-Verein und Lübecker Yacht-Club.** Sonntag, den 5. Juli 1908, vormittags 11 Uhr 45 Min., offene Wettfahrt auf der Lübecker Bucht vor Travemünde für Yachten wie unter Nr. 3.

23. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Dienstag, den 7. Juli 1908, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt von Travemünde nach Warnemünde für Yachten wie unter Nr. 3. Die Bahn geht von Travemünde nach Warnemünde. Bahnlänge 43 Sm.

24. **Norddeutscher Regatta-Verein und Mecklenburgischer Yacht-Club.** Donnerstag, den 9. Juli 1908, vormittags 11 Uhr, offene Wettfahrt vor Warnemünde für Yachten wie unter Nr. 3. Bahnlänge 21 bzw. 15 Sm.

25. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Mittwoch, den 8. Juli 1908, nachmittags 3 Uhr, Handicap von Helgoland nach England. Bahnlänge ca. 330 Sm.

Die Wettfahrten der August-Woche beginnen am Sonntag, den 9. August 1908, vormittags 11 Uhr 45 Min., mit einer Wettfahrt vor Travemünde und enden am Sonntag, den 16. August 1908 mit einer Wettfahrt auf der Flensburger Förde.



„CECILE“
SCHWERTYACHT
SR. K. H. DES GROSZHERZOGS FRIEDRICH FRANZ IV.
M. Y. C.

