



Mecklenburgischer
Yacht-Club

1909



MECKLENBURGISCHER
YACHT-CLUB.

PROTECTOR:

— SE. KÖNIGLICHE HOHEIT —
GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ.

—
JAHRBUCH 1909.

—
ROSTOCK.

CARL BOLDSCHHE Hof-Buchdruckerei.

Vorwort.

Vor dem Titel bringt unser Jahrbuch in diesem Jahre, in dem der Club auf sein 25jähriges Bestehen zurückblicken kann, als besonderen Schmuck die Ständer der Segelflüge, die dem Deutschen Segler-Vorstande angehören. Es wird vielen Mitgliedern willkommen sein, sich aus den Ständern fremder Yachten, über deren Klubzugehörigkeit unterrichten zu können, vor allem in Warnemünde, dessen gastlicher Hafen so häufig von fremden Seglern aufgesucht wird. Es folgen in gewohnter Weise das Jahresprogramm, das Mitgliederversichtnis und die Yachtdate. Dem Bericht über die Generalsammlungen ist eine Übersicht über unsere Kassenverhältnisse und der vom Vorsitzenden erstattete Jahresbericht beigelegt, dem sich die Regattaberichte und die stets gern gelesenen Reiseberichte der Clubyachten anschließen. 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 Ruder Woche. Den Schluß bildet der Riß einer für unsere stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Geheimen Kommissionsrat G. Dabitz, Rostock, auf der Rostocker Neptunwerft neu erbauten Tuareggacht, der eine Beschreibung im Anhang beigelegt ist.

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

Allen Mitarbeitern besten Dank!

Möge das Jahrbuch bei unseren Mitgliedern eine gute Aufnahme finden.

Rostock, im März 1909.

Der Vorstand.

Programm 1909.

4. Februar (Donnerstag): **Ordentliche Generalversammlung** im Rostocker Hof. Gemeinsames Abendessen.
4. März (Donnerstag): **Außerordentliche Generalversammlung** im Rostocker Hof.
9. Mai (Sonntag): **Absegeln.** Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
26. Mai (Mittwoch): **Interne Binnen-Wettfahrt.** Start 2½ Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
12. Juni (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach der hohen Düse.** Abfahrt 2½ Uhr mittags.
23. Juni (Mittwoch): **Motorbootfahrt auf der Oberwarnow.** Näheres durch Handschriften.
6. Juli (Dienstag): **Ankunft der fremden Yachten in Warnemünde.** (Offene See-Wettfahrt des Kaiserlichen Yacht-Clubs von Travemünde nach Warnemünde). Bierabend in Warnemünde.
7. Juli (Mittwoch): **Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde.** Festessen.
8. Juli (Donnerstag): **Wettfahrt Warnemünde-Kopenhagen** (projektiert).
18. Juli (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde und in See.** Abfahrt 10 Uhr morgens.
14. August (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach dem Scheutermann.** Abfahrt 2½ Uhr mittags.
18. August (Mittwoch): **Interne Binnen-Wettfahrt.** Start 2½ Uhr mittags vor dem Clubhaus. Bierabend im Clubhaus.
29. August (Sonntag): **Gemeinschaftliche Fahrt nach Warnemünde.** Abfahrt 10 Uhr morgens.
19. September (Sonntag): **Absegeln.** Fahrt nach Warnemünde. Gemeinsames Mittagessen. Abfahrt 10 Uhr morgens.
30. September (Donnerstag): **Letzter Bierabend im Clubhaus.**
24. November (Mittwoch): **Silbungsfest** (28. XI. 1899). Näheres durch Handschriften.

Vom Absegeln bis zum Absegeln an jedem Freiertag gemeinschaftliches Segeln. Abfahrt 2½ Uhr mittags. Im Abfahrt folgt bei allen gemeinschaftlichen Fahrten vom Clubhaus aus aus. Die Herren und Damen sind bei allen Fahrten ganz gesondert Teilnehmern. Clubabend vom 9. Mai bis 20. September jeden Freiertag, abends 8 Uhr, im Clubhaus, während der übrigen Jahreszeit jeden Donnerstag, abends 8 Uhr, im Rostocker Hof. Der Vorstand beachtet sich entsprechende oder ähnlicherartige Änderungen des vorstehenden Programms vor.

Vorstand für 1909.

Ehren-Vorstände:

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

Vorsitzender: Kontradmiraal z. D. *A. von Bassewitz*.

Stellvertretender Vorsitzender: Geh. Kommissionsrat *G. Rodt*,
Holz-Buchdrucker.

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

Stellvertretender Schriftführer: Dr. med. *W. Schmidt*, Augenarzt.

Kassensführer und Hauswart: *H. Gottschalk*, Kaufmann.

Bootswart: *A. Schmidt*, Kapitän.

Beisitzer: *G. Barg*, Werftdirektor.

A. Friederichs, Betriebsingenieur.

J. Susemihl, Kaufmann.

Anmeldungen zur Aufnahme in den Klub müssen durch ein
Klubmitglied an den Vorsitzenden gerichtet werden.

Anmeldungen zum Yachtregister und Gesuche um Stander-
verhältnisse gehen an Herrn Werftdirektor *G. Barg*, Neptunwerft.

Die Clubbibliothek wird durch Herrn Betriebsingenieur
A. Friederichs verwaltet.

Über die Clubabzeichen und Auszüge gibt der Kassensführer
Auskunft.

Clubadresse: *Dr. Mäcke, Rostock*.

Der Mecklenburgische Yacht-Club ist rechtsfähiger Verein durch
Eintragung in das Vereinsregister des Amtsgerichts Rostock und
seit 1889 Mitglied des Deutschen Segler-Verbandes.

Mitgliederliste für das Jahr 1909.

A. Ehren-Mitglieder:

Seine Hoheit Herzog *Paul Friedrich* zu Mecklenburg seit 1901.
Ihre Hoheit Herzogin *Paul Friedrich* zu Mecklenburg . 1901.
Becker, A., Dr. jur., Bürgermeister, Rostock, Friedrichs-
hausstraße 77 1888.
Haffmann, H., Dr. jur., Bürgermeister, Rostock,
Kobblersstraße 32 1906.
Rasse, F., Navigationslehrer, Rostock, Friedrichstr. 15 . 1887.

B. Ordentliche Mitglieder.

1. *Abel, W.*, Rittersgutsbesitzer, Alt-Sülze vor h. Telenow seit 1904.
2. *Adams, G.*, Hauptmann, Rostock 1909.
3. *Anders, K.*, Kaufmann, Vieckwerder, Sarnitz . . . 1906.
4. *Bode, G.*, Gutsbesitzer, Huf Bollersee bei Schwerin . 1901.
5. *Bode, P.*, Dr. jur., Anwalt, Grabow 1904.
6. *von Bar, B.*, med. jur., Kl. Siemen bei Kröpelin . 1906.
7. *Barg, G.*, Werftdirektor, Rostock, Neptunwerft . 1891.
8. *von Bassewitz, A.*, Kontradmiraal z. D., Rostock,
Stephanstr. 11 1899.
9. *Bauer, G.*, Dr. med., praktischer Arzt, Rostock,
St. Georgstr. 111 1906.
10. *Beck, C.*, Kaufmann, Rostock, Friedrichsplatz 107 . 1906.
11. *Becker, G.*, Kontradmiraal z. D., Döberitz . . . 1901.
12. *Berringer, F.*, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 115 . 1908.
13. *Berringer, G.*, Kgl. Regierungshausführer, Rostock,
Augustenstr. 115 1906.
14. *Barrager, L.*, Rentier, Rostock, Augustenstr. 115 . 1899.
15. *Bemke, R. F.*, Rechtsanwalt, Vogt in Warmmünde,
Bismarckstr. 7 1906.
16. *Biermann, F.*, Rittersgutsbesitzer, Groß-Lienow
bei Sankt 1907.
17. *Biesenbach, Th.*, Dr. phil., Apotheker, Stralsund
i. Els., Stöberstr. 4, II. 1902.

18. Blanke, O., Kaptein, Rostock, Alexandrinenstr. 33 seit 1903.
19. Bohlen, F., Rittergutsbesitzer, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 10 1906.
20. Buchholz, A. F., Rittergutsbesitzer, Groß-Nickdör bei Grieben 1907.
21. Dehn, C., Schiffbauemeister, Rostock, Bismarckstraße 8. 1884.
22. Boldt, C., Kaufmann, Rostock, Bülcherplatz 5 1907.
23. Boldt, O., Geh. Kommissionsrat, Hof-Buchdrucker, Rostock, Bülcherplatz 5 1884.
24. Bornhöft, Th., Mühlenbesitzer, Rostock, Doberanerstraße 12 1889.
25. von Brockdorff, W., Freiherr, Oberleutnant, Rostock, Alexandrinenstr. 11 1905.
26. Brückelmann, E., Vice-Konsul und Kaufmann, Rostock, John Brückmannstr. 7 1900.
27. Brückelmann, H., Kaufmann, Rostock, Amberg 12 1901.
28. v. Bruch, A., Rittergutsbesitzer, Pötenitz b. Dammow 1908.
29. Brünner, U., Dr. jur., Erster Staatsanwalt, Rostock, Prinz Friedrich Karlstr. 1 1908.
30. Brüger, G., Kaufmann, Rostock, Schrickmannstraße 16 1907.
31. Bruck, W., Dr. med., Assistenzarzt, Rostock, Ohrenklinik 1900.
32. von Buchta, G., Dr. jur., Wirkl. Geh. Legationsrat, Rostock, Alexandrinenstr. 38 1900.
33. von Burk, M., Oberst und Regimentskommandeur, Rostock, Schillerstr. 18 1909.
34. Burchard, E., Schiffbauemeister, Rostock, Kollfeldenstr. 10 1884.
35. Clement, A., Geh. Kommissionsrat, Bürgermeister, Rostock, Fischbank 28 1900.
36. Cleve, L., Architekt, Schwerin, Wismarschestr. 44 1906.
37. Cordt, A., Kommt, Kaufmann und Reeder, Rostock, St. Georgstr. 106 1883.
38. Crostogus, A., Geh. Kommissionsrat, Vice-Konsul und Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstraße 24 1889.
39. Croll, W., Assessor, Schwerin 1903.

40. Dahse, L., Kaufmann, Rostock, Mühlenstr. 12 . seit 1889.
41. Delbrunn, O., Oberst a. D., Rostock, Mollstr. 11 1907.
42. Dieckmann, O., Kommissionsrat, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 31 1896.
43. Dobrman, H., Ober-Ingenieur, Rostock, Neptunwerft 1899.
44. Döge, K., Dr. med., Sanitätsrat, Rostock, Augustenstr. 26 1907.
45. Ehlers, H., Leutnant, Güstrow 1908.
46. Eilmann, R., Referendar, Rostock, Friedrichstr. 18 1905.
47. Esau, C., Apotheker, Warenünde 1907.
48. Ernst, P., Weinhändler, Rostock, John Brückmannstraße 7 1900.
49. Fabrenkel, A., Kaufmann, Rostock, Strandstr. 64a 1907.
50. Fielitz, H., Kaufmann, Rostock, Schrickmannstraße 27 1906.
51. Fischer, F., Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Neuer Markt 19 1900.
52. Fischer, G., Schiffveredler, Rostock, Kollfeldenstr. 23 1900.
53. Fischer, H., Kaufmann, Rostock, Kollfeldenstr. 23 1907.
54. Franck, O., Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Neuer Markt 17 1907.
55. Friedrichs, A., Betriebs-Ingenieur, Rostock, Neptunwerft 1905.
56. Frick, A., Weinhändler, Rostock, An der Hoge 8 1892.
57. Fromm, Hauptmann a. D., Teterow 1903.
58. von Gadow, H. J., Referendar, Rostock, Ludwigsstr. 2 1907.
59. Geber, A. K., Chemiker, Rostock, Feldstr. 68 1907.
60. Gerstl, F., Weinhändler, Rostock, Seestr. 16 1888.
61. Goldmann, R., Hauptmann, Rostock, Prinz Friedrich-Karlstr. 8 1907.
62. Gottschalk, P., Hol-Juwelier, Rostock, Hopfenmarkt 21 1901.
63. Gottschalk, H., Kaufmann, Rostock, Gr. Wasserstraße 17 1891.
64. Grunpp, P., Kaufmann, Rostock, Kaiser Wilhelmstraße 8 1883.
65. Grünberg, C., Dr. med., Assistenzarzt, Rostock, Patriotischer Weg 119 1907.

66. von Guilleaume, H., Kommerzienrat, Köln a. Rh., Apostelkloster 23	seit 1901.
67. Haack, P., Schiffsmakler, Rostock, Kolbfelderstr. 8	1888.
68. Haase, O., Dr. phil., Patrikbesitzer, Brunsd. i. Sacha	1900.
69. Haensch, C., Weinführer, Rostock, Burgwall 48/49	1891.
70. Hagemelster, C., Rentier, Rostock, Hermannstr. 3	1907.
71. Hahn, S., Graf, cand. jur., Falscherei b. Gläse L. Meckl.	1912.
72. Hirschman, F., Kaufmann, Rostock, Kolbfelderstr. 8	1907.
73. Hübner, H., Kaufmann, Rostock, Wismarsche- straße 50	1907.
74. Hoffmann, Th. G., Gutsbesitzer, Schüssel bei Gläse	1907.
75. Hoppe, H., cand. med., Rostock, Hallesstr. 4	1909.
76. Hoth, M., Rentier, Rostock, Hopfenmarkt 20	1902.
77. Hoyer, W., Kaufmann, Rostock, Kistenmacherstr. 12	1903.
78. von Jarosky, Th., Obersteuerrat, Rostock, Friedrichstr. 24	1907.
79. Joseph, A., Kapitän z. See z. D., Berlin W. 30, Barbarossastr. 53	1900.
80. Jungmann, R., Kapitän, Warnemünde, Am Strom	1900.
81. Kamowski, R., Kaufmann, Rostock, Kolbfelderstr. 8	1907.
82. Kerck, O., Kaufmann, Rostock, Bästr. 9	1906.
83. Kiese, C., Rechtsanwalt, Rostock, Lindenstr. 5	1901.
84. Klotz, Th., Kaufmann, Lichtenberg bei Berlin, Frankfurterchaussee 114	1902.
85. Kramm, A., Bankdirektor, Rostock, Augusten- straße 29	1908.
86. Kühn, H. H., cand. med., Schwerin	1908.
87. Knappe, H., Werksdirektor, Rostock, Neptunwerft	1903.
88. Körner, F., Rentier, Rostock, Schillerplatz 1	1907.
89. Kossel, C. L., Kaufmann, Rostock, John Brück- markt 6	1899.
90. Kramm, G., Dr., Professor, Privatdozent, Rostock, Alexandrinestr. 39	1905.
91. Kuhn, R., Referendar, Rostock, Kaiser Friedrich- straße 8	1904.
92. Kuhl, W., Dr. med., Nervenanst., Rostock, Alex- andrinestr. 11	1903.

93. Ladhoff, J., Maurermeister, Platz L. Meckl.	seit 1908.
94. Lehmann, C., Kaufmann und Wasserrechtler, Rostock, Schöckmannstr. 20	1890.
95. von Lehten, E., Obersteuerrat, Altona	1904.
96. von Lettow, D., Dr. jur., Gr. Markow b. Neukalen	1902.
97. Lindemann, H., Hotelbesitzer, Rostock, Neuer Markt 9/10	1902.
98. von Lintow, H., Obersteuerrat z. D., Rostock, St. Georgplatz 1	1909.
99. von Liper, P., Major, Kolberg	1888.
100. Lüdtwig, O., Schiffbauernmeister, Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 12	1894.
101. Lüders W., Fabrikbesitzer, Rostock, Augusten- straße 112	1903.
102. Magna, E., Bankier, Hamburg	1900.
103. Madow, F., Dr. phil., Rostock, Schröderplatz 2	1903.
104. Mahn, G., Geh. Kommerzienrat, Vice-Konsul, Brauerdirektor, Rostock, Neue Wallstr. 2	1895.
105. Mahlow, G., Hoflieferant, Rostock, Hopfenmarkt 5	1891.
106. Marins, H., cand. med., Rostock, Friedrichs- straße 7	1908.
107. Matz, R., Zahnarzt, Rostock, Neuer Markt 12	1899.
108. Meigel, R., Rentier, Rostock, Wolfstr. 12	1906.
109. von Michael, P., Dr. jur., Rittergutsbesitzer, Gr. Platten bei Kl. Platten L. Meckl.	1903.
110. Mitzlaff, H., Kaufmann, Rostock, Schröderstr. 21 a	1900.
111. Möller, J., Schiffbauernmeister, Rostock, Friedrich- str. 30	1897.
112. Möller, O., Navigationslehrer, Rostock, Paulstr. 11	1890.
113. Monck, F., Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock, Hermannstr. 5	1890.
114. Müller, J., Dr. med., Professor, Rostock, Lloyd- straße 18	1906.
115. von Natterweiller, C., Hauptmann z. D., Rostock, Hermannstr. 23	1906.
116. Neumann W., Dr. med., Arzt, Waldenberg in Schlesien	1902.
117. von Ohlendorff, Freiherr, Rittersgutsbesitzer, Gressen L. M.	1902.

118. *Göhrich, H.*, Vice-Konsul, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 27. seit 1902.
119. *Göhrich, R.*, Kapitän, Warenlade, Friedrichs-
str. 34. 1901.
120. *de Penquar, E.*, Rätswriter u. D., Cönn-Braun-
sch. Andr. Schindstr. 80. 1905.
121. *Preck, C.*, Dr. med., Arzt, Plan i. Meckl. 1899.
122. *Peters, W.*, cand. med., Rostock, Zuchtstr. 10. 1903.
123. *Petersen, O.*, Kaufmann, Lärslan, Adr. Otto Zeck,
Rostock. 1908.
124. *Pfenningschmidt, H.*, Landwirt, Magdeburg, Lamm-
stedterstr. 49. 1905.
125. *Pfanz, V.*, Dr. med., Assistentarzt, Rostock,
Gertrudenplatz 2. 1902.
126. *Precht, A.*, Dr. jur., Rechtsanwalt, Rostock,
Gr. Mönchenstr. 28. 1907.
127. *Prest, F. A.*, Konsul, Kaufmann und Roder,
Geestehöfde. 1902.
128. *Quast, H.*, Hausmeister, Rostock, Friedrichs-
str. 57. 1897.
129. *Radtz, W.*, Vice-Konsul, Kaufmann, Berlin,
Leipzigerstr. 122/123. 1901.
130. *Reinhold, H.*, Dr. med., Privatarzt, Rostock,
Bismarckstr. 28. 1908.
131. *Reiss, P.*, Bankbeamter, Schwerin, Bismarckstr. 14. 1906.
132. *Reissner, E. O.*, Rechtsanwalt, Plan i. M. 1908.
133. *Riedel, L.*, Hauptmann, Rostock, Hermannstr. 18. 1906.
134. *Rohde, P.*, Bankdirektor, Rostock, Langestr. 74. 1905.
135. *Sachs, W.*, Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 93. 1891.
136. *Sag, E.*, Mühlenbesitzer, Rostock, Dohrenstr. 116. 1905.
137. *Sag, Kapitän zur See*, Kiel. 1901.
138. *Sauerwein, W.*, Rechtsanwalt, Neubrandenburg. 1906.
139. *Sauerwein, H.*, Gärber, Schimmel u. Göttsch. 1907.
140. *Scharf, O.*, Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 107. 1908.
141. *Schäfers, Th.*, Dr. phil., Apotheker, Rostock,
Neuer Markt 13. 1902.
142. *Schätz, Dr. med.*, Assistentarzt, Rostock,
Universitäts-Krankenhaus. 1908.
143. *Schiel, J.*, Rechtsanwalt, Rostock, Vogelsang 7. 1903.

144. *Schiel, L.*, Yachtwerfbesitzer, Achterwehr,
Fleischhäuser i. Holstein. seit 1904.
145. *Schiel, W. S.*, Kommerzienrat, Konsul und Kauf-
mann, Rostock, Gr. Mönchenstr. 29. 1903.
146. *Schiele, G.*, Rastler, Sierlin, Poelitzerstr. 27. 1907.
147. *Schinkel, F.*, Werftdirektor, Rostock, Stephanstr. 16. 1898.
148. *Schlie, K. F.*, Großhändler, Distrikthausmeister,
Rostock, Mathenstr. 22. 1908.
149. *Schmidt, A.*, Kaufmann, Rostock, Stephanstr. 14. 1901.
150. *Schmidt, A.*, Kapitan, Rostock, Lagerstr. 24. 1899.
151. *Schmidt, F.*, cand. chem., Rostock, Kleinmüch-
terstr. 2. 1908.
152. *Schmidt, G. L.*, Dr. med., Schwerin. 1906.
153. *Schmidt, J.*, Kommerzienrat, Rostock, Graf-Schack-
str. 4. 1909.
154. *Schmidt, H.*, cand. jur., Schwerin. 1906.
155. *Schmidt, R.*, Kaufmann, Rostock, Bargestr. 47. 1902.
156. *Schmidt, W.*, Dr. med., Augenarzt, Rostock,
Alexandinerstr. 61. 1906.
157. *Schneider, F.*, Schiffbau-Ingenieur, Hamburg 21,
Omenburg IV. 1907.
158. *Schneider, R.*, stud. arch. nat., Magdeburg,
Pfortenwall, u. Zt. Glasgow, University. 1908.
159. *Schröder, H.*, Kaufmann, Rostock, Schindestr. 6. 1906.
160. *Schulz, W.*, Kaufmann, Rostock, Blüthstr. 25. 1904.
161. *Schwald, cand. med.*, Rostock, Neue Wenderstr. 17. 1908.
162. *Schwald, Fr. W.*, Ingenieur, Rostock, Breite-
str. 10. 1906.
163. *Sergie, C.*, Ritzergutsbesitzer, Kl. Nieköhrh. Gm. 1907.
164. *Siercken, B.*, Dr. phil., Navigationschul-Direktor,
Rostock, Friedhofsweg 29. 1903.
165. *Sölger, F. B.*, Dr. med., Arzt, Rostock, Bei der
Marienkirche 24. 1907.
166. *Spier, H.*, Dr. med., Stabsarzt u. D., Assistent-
arzt in der Augenklinik Rostock, Doh-
renstr. 140. 1908.
167. *Steenbock, F.*, Hol-Photograph, Rostock, Köp-
fstr. 7. 1900.
168. *Strack, H.*, Kaufmann, Rostock, Neuer Markt 21. 1909.

169. *Sternick, J.*, Kaufmann, Rostock, Bismarckstr. 25 1901.
 170. *Tschel, W. F.*, Kaufm., Rostock, Alexandrinenstr. 13 1906.
 171. *Thoms, J.*, Kaufmann, Rostock, Augustenstr. 44 1907.
 172. *Thode, G.*, Ingenieur, Rostock, Bräsestr. 9 1903.
 173. *Trost, J.*, Werksdirektor, Tönning, Elderswerth 1904.
 174. *Vick, W.*, Kaufmann, Rostock, Breitestr. 26/27 1902.
 175. *Waldker, O.*, Dr. med., Oberarzt an der Provinzial-Irrenanstalt zu Neuhaus in Holstein 1903.
 176. *Wahr, L.*, Ingenieur, Rostock, Friedrichs-
 straße 93/95 1909.
 177. *Wahr, R.*, Bankdirektor, Rostock, Lloydstr. 19 1908.
 178. *Wagner, C.*, Kapitän, Rostock, Schlickmannstr. 17 1903.
 179. *Wentker, W.*, Kaufmann, Rostock, St. Georgstr. 104 1902.
 180. *Wenzel, R.*, Kaufmann, Rostock, Alexandrinen-
 straße 64 1909.
 181. *Wey, F.*, Rentier, Dändorf bei Ribnitz 1906.
 182. *von Wickenheide, O.*, Kammerherr, Geh. Kabinetsschatz-
 Schreiber 1904.
 183. *Wilde, Leutnant*, Güstrow 1909.
 184. *Winter, E.*, Geh. Kommerzienrat, Kaufmann,
 Rostock, Kaiser Wilhelmstr. 29 1906.
 185. *Witte, R.*, Kaufmann, Rostock, Langestr. 77 1903.
 186. *Wörpel, Th.*, Hol-Zahnmach., Rostock, Alexandrinen-
 straße 46 1900.
 187. *Zelck, O.*, Schiffbroder, Rostock, Gr. Wölbchenstr. 7 1903.
 Die Mitgliederliste ist nach den Mitteilungen bis zum März 1909 richtig gestellt.

Bewegung der Mitgliederzahl im Jahre 1908.

Zahl der ordentlichen Mitglieder am 1. Januar 1908	171
Zugang im Jahre 1908	10
Abgang im Jahre 1908 durch Todesfall ¹⁾	3
Abgang im Jahre 1908 durch Austritt	7 10
Zuwachs im Jahre 1908	6
Zahl der ordentlichen Mitglieder am 31. Dezember 1908	177
Zahl der Ehrenmitglieder am 1. Januar 1908	7
Gestorben	2 5
Gesamtzahl der Mitglieder	182

¹⁾ Vergleichs des Jahresberichts.

Clubyachten.

I. Segelyachten nach neuer Vermessung.

Name	Größe in Segelmessung	Typ	Eigner	Baujahr	Heimathafen	Be- mählungen
1. <i>Arctur</i>	10,12 1,06 1,06	Kiel Kathar	A. Josephi	1908, W. Oerle, Hamburg	Kiel	Klaus Dorn, Lübeck
2. <i>Luis IS.</i>	1,23 2,52 1,10	Kiel Sloop	G. Burg	1908, G. Burg, Neptunwerft, Rostock	Rostock	1. H. Nym- bus

II. Segelyachten nach alter Vermessung.

Name	Größe in Segelmessung	Typ	Eigner	Baujahr	Heimathafen	Be- mählungen
3. <i>Clara</i>	25,90 2,60 6,21 3,89	Kiel Schoner	M. v. Galle- mann	1900, J. M. Söper, J. G. Fay & Co., Southampton	Kiel	Klaus Dorn, Lübeck

II. Segelyachten nach alter Vermessung (Fortsetzung).

Yacht-Nummer	Name	Displacement in Tons	Größe in Segel- Quadrat	Type Yachting	Eigner	Baujahr Konstrukteur und Erbauer	Material	Heimathafen	Bemerkungen
4	Leisnau V.	16,80 4,82 2,50	13,50	Kiel Ketsch	G. Barth	1906. G. Barg, Neptunwerft, Rostock	Stahl	Rostock	Klasse Germ. Lloyd (Klasse 1) 24 PS. Gerdner Petersen, Rostock.
5	Geisha	9,27 2,74 1,70	9,00	Kiel Sloop	A. K. Guther	1903. P. Franke, Eggenbrecht, Zurhaven	Holz	Rostock	Klasse Germ. Lloyd (Klasse 1) 24 PS. Gerdner Petersen, Rostock.
6	Canari	2,12 2,15 1,20	7,25	Kiel Sloop	M. Hoyer	1906. H. Heidt- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	
7	Freya	6,27 2,30 1,20	6,35	Kiel Kutter	Dr. F. B. Selger	1904. C. Kempha, Kiel	Holz	Rostock	Klasse Germ. Lloyd (Klasse 1)
8	Flückelhauser	5,57 1,92 0,52 (1,20)	6,30	Schwer- kiel Sloop	Dr. C. Peuck u. E. O. Reimer	1906. H. Heidt- mann, Ham- burg	Holz	Flau	

9	Klappen Pün.	6,23 2,04 1,00	6,10	Kiel Sloop	Dr. F. Mosche	1901. H. Gerns, Gerns & Harder, Hamburg	Holz	Rostock	
10	Lu	6,25 2,10 1,00	6,10	Kiel Sloop	P. Ernst	1906. G. Barg, Neptunwerft, Rostock	Holz	Rostock	
11	Ingsherg	5,75 2,22 0,45 (1,00)	6,10	Schwer- kiel Sloop	G. W. Thode	1909. H. Heidt- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	
12	Geisha	5,40 2,70 0,65 (1,20)	6,00	Schwer- kiel Sloop	Se. Kgl. Hoheit Großherzog Friedrich Franz IV.	1902. G. Barg, Neptunwerft, Rostock	Holz	Schwerin	
13	Sack	5,98 2,03 1,00	6,00	Kiel Sloop	J. Ernst	1906. G. Barg, Ranbeck, Starnberg	Holz	Rostock	
14	Sermas	5,88 1,92 1,00	5,90	Kiel Sloop	C. L. Kessel	1902. G. Barg, Neptunwerft, Rostock	Holz	Rostock	
15	Niobe	5,91 2,11 1,00	5,75	Kiel Sloop	A. v. Rasmussen	1906. H. Heidt- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	

II. Segelyachten nach alter Vermessung (Fortsetzung).

Leist. Nummer	Name	Größe in Fuß und Zoll Länge in Fuß	Größe in Segel- Stängen	Typ Yachting	Eigner	Baujahr Konstrukteur und Erbauer	Material	Heimats- hafen	Be- merkungen
16	Ba	6,50 2,01 0,85	5,50	Kiel Sloop	John Lauffhoff	1900 in Christiania	Holz	Pinz	
17	Agaja	5,51 1,72 1,05	5,50	Kiel Sloop	A. Friederichs	1904, H. Heid- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	
18	Windbeutel .	5,38 1,73 1,00	5,40	Kiel Sloop	P. Reize und L. Cline	1905, H. Heid- mann, Ham- burg	Holz	Schwerte	

III. Segelyachten ohne Vermessung.

Leist. Nummer	Name	Größe in Fuß und Zoll Länge in Fuß	Größe in Segel- Stängen	Typ Yachting	Eigner	Baujahr Konstrukteur und Erbauer	Material	Heimats- hafen	Be- merkungen
19	Käse	7,00 2,26 1,15		Kiel Sloop	A. Schmidt	1882, Saefkow, Kiel. K. Saefkow, Arg	Holz	Rostock	
20	Afrika	6,30 2,00 0,82		Kiel Sloop	O. Schacht	1885, Kirchhoff, Stralsund, Plessertin, Warnemünde	Holz	Rostock	ex. Regatta, ex Bark, 3 PS, Dahlemer Höl- lenmann.
21	Greif	6,20 2,22 0,70		Kiel Sloop	A. Fahrenheim	1886, W. Cordes, W. Josephi, Rostock	Holz	Rostock	3 PS, Dahlemer Höllemann.
22	Sandst	6,05 2,07 0,60		Kiel Sloop	C. Böhm	1887, H. Heid- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	3 PS, Dahlemer Höllemann.
23	Freiheit . . .	6,00 2,50 1,00		Kiel Sloop	P. Stoenbeck	1909, H. Dohr- mann, Stöfen, Warnemünde	Holz	Rostock	

III. Segelyachten ohne Vermessung (Fortsetzung).

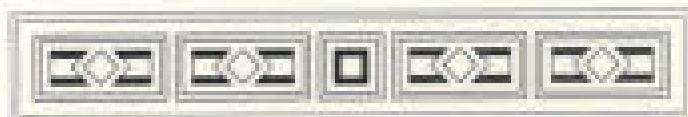
Lin. Nummer	Name	Länge in Fuß oder in Metern	Ordnung in Angst Stangen	Typ Yachting	Eigener	Baujahr Konstruktör und Erbauer	Material	Heimats- hafen	Be- merkungen
24	Wiking . . .	6,00 2,30 0,45 1,00	—	Schwert- kiel Sloop	H. Dohrmann	1908. H. Dohr- mann, Rostock	Holz	Rostock	
25	Seehund . . .	6,00 2,00 0,95	—	Kiel Sloop	G. Böttz	1904. G. Böttz, Neptunwerft, Rostock	Holz	Rostock	
26	James II . . .	5,86 2,22 0,54 1,00	—	Schwert- kiel Sloop	J. Möller	1908. J. Möller, Rostock	Holz	Rostock	
27	Fiedermann . . .	5,80 1,75 1,20	—	Kiel Sloop	Frühner von Brückhoff, E. von Lehten	1904. Schar- stein, Neu- mühlen b. Kiel	Holz	Rostock	
28	Elida	5,50 1,15 0,90	—	Kiel Sloop	O. Blanke	1906. G. Böttz, Neptunwerft, Rostock	Holz	Rostock	

29	Yagel Grip . . .	5,50 1,90 0,65	—	Kiel Sloop	P. Schneider	1907. J. Möller, Dethloff, War- nemünde	Holz	Hamburg	
30	Patschen . . .	5,20 1,70	—	Schwert Sloop	Dr. O. Haase	1906. H. Schube, Friedrichs- hafen b. H.	Holz	Gr. Har- manns- dief	
31	Falka	5,00 2,00 0,60 1,10	—	Schwert Sloop	H. Fischer	1905. Voigt, Berlin	Holz	Rostock	
32	Perken	4,20 2,00 0,30 0,90	—	Schwert Dauer	Dr. W. Schmidt	1903. H. Horn- mann, Ham- burg	Holz	Rostock	
33	Margaretha . . .	4,20 1,80 0,45	—	Kiel Sprint	H. Odenrich	1904. Phosentia, Warnemünde	Holz	Warn- münde	
34	Lisa	4,20 1,05	—	Kiel Lugger	R. G. Schreiber	—	Holz	Glasgow	

IV. Motoryachten und -boote.

1000 Nummer	Name	1000 Länge in m	PS.	Motor	Eigner	Baujahr Konstrukteur und Erbauer	Material	Heimats- hafen	Be- merkungen
25	Desola	11,00 2,50 0,90	22	Daimler, Marlen- felde	G. Fischer	1909. Neptun- werft, Rostock	Stahl	Rostock	
26	Bertha	10,00 2,00 0,60	8	Daimler, Marlen- felde	H. Höpner	1906. Metz, Zippendorf bei Schwerin	Holz	Rostock	
27	Betty	8,50 2,10 0,70	7	Alfred, Ornsmöns	E. Buchard	1907. J. Möller, R. Zeller, Rostock	Stahl	Rostock	
28	Levi	8,40 2,00 0,65	5	Daimler, Marlen- felde	H. Fischer	Stöcken, Hamburg	Stahl	Rostock	
29	Versilte	8,00 1,50 0,50	7	Daimler, Marlen- felde	G. Mühlhoff	1907. Engel- brecht, Zeuthen	Holz	Rostock	

40	Nickelmann . .	8,00 2,20 0,70	5	Jastram, Hamb- urg	E. Brockel- mann	v. Appen, Hamburg	Stahl	Rostock	
41	Julius	8,00 2,25 0,70	5	Lozier, Amerika	C. Anders	1906. W. J. Hacht, Hamburg	Holz	Zanzibar	
42	Delphin	7,50 2,10 0,65	4	Daimler, Marlen- felde	J. Sauerbühl	H. Heidtmann, Hamburg	Holz	Rostock	
43	Hadron	6,00 1,50 0,50	3	Lozier, Amerika	G. Bang	1907. G. Bang, Neptunwerft, Rostock	Holz	Rostock	



Bericht über die ordentliche Generalversammlung am 4. Februar 1909 im Rostocker Hof zu Rostock.

Anwesend waren aus dem Vorstände die Herren Boldt, v. Bassowitz, Dr. Moncke, Gottschalk, Schmidt, Barg; außerdem 50 Mitglieder.

Es wurde festgestellt, daß die Einladung zur ordentlichen Generalversammlung satzungsgemäß durch Inserate und schriftliche Aufforderung bewirkt ist.

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

Zu Punkt 2 und 3: Der Kassenträger berichtete über den Kassenzustand, 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 1909 wurde, wie vom Vorstände vorgeschlagen, genehmigt. Das Liegegeld war mit 20 Mk. für den Platz eingesetzt.

Zu Punkt 4: Bei der Vorstandswahl wurden abgegeben je 47 Stimmen, davon erhielten 45 Stimmen die satzungsgemäß ausscheidenden Herren Kommodore z. D. A. v. Bassowitz und Herr Kapitän A. Schmidt, während für den satzungsgemäß ausgeschiedenen Herrn Bankdirektor P. Rohde, der eine Wiederwahl abgelehnt hatte, Herr Dr. med. Schmidt mit der gleichen Stimmenzahl neu gewählt wurde. Die Herren nahmen die Wahl an.

Zu Punkt 5: Zu Revisoren für 1909 wurden die Herren P. Grunpp und A. Cords gewählt.

Zu Punkt 6: Das vom Vorstand aufgestellte Jahresprogramm für 1909 fand einstimmig Zustimmung. Es wurde beschlossen, das Stiftungsfest des Clubs im größeren Umfang zu feiern, insbesondere sollen die Damen des Clubs zur Teilnahme am Festessen aufgefordert werden. Die interne Segel-Regatta im August soll durch Bewilligung größerer Preise als Jubiläums-Regatta ausgestaltet werden.

Zu Punkt 7: Die Anträge des Herrn Steenbock auf Änderung der Vorstandswahl und entsprechende Satzungsänderung wurden angenommen.

Sein Antrag auf Einführung einer Vergütungs-Kommission wurde abgelehnt, sein Antrag auf Ordnung der Bibliothek zurückgezogen.

Bericht über die außerordentliche Generalversammlung vom 4. März 1909 im Rostocker Hof zu Rostock.

Anwesend waren aus dem Vorstände die Herren Boldt, v. Bassowitz, Dr. Moncke, Dr. Schmidt, Gottschalk, Schmidt, Barg; außerdem 67 Mitglieder.

Es wurde festgestellt, daß die Einladung zur außerordentlichen Generalversammlung satzungsgemäß durch Inserate und schriftliche Aufforderung bewirkt ist.

Der Vorsitzende teilte der Versammlung mit, daß er dies sein Amt neu übernommen habe, und daß er auf ein reges und den Segelsport förderndes Clubleben hoffe. Er gedachte sodann des vor kurzem verstorbenen Mitgliedes, des Herrn John Evert, zu dessen Ehren sich die Anwesenden von ihren Plätzen erhoben.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Der von 4 Herren als Zusatz zu § 16 eingearbeitete Antrag des Herrn Steenbock auf Satzungsänderung fand nicht die Billigung der Versammlung. Er wurde gegen 2 Stimmen abgelehnt. Mit gleicher Majorität wurde abends der hierauf bezügliche Beschluß der Generalversammlung vom 4. Februar 1909 aufgehoben, und der Antrag des Vorstandes, den Vorstand um

2 Mitglieder zu vergrößern, angenommen, indem beschlossen wurde, den Schlußsatz des § 13 der Satzungen dahin zu ändern, daß er lautet: „drei Besitzer“ statt „einen Besitzer“.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung: Bei der Wahl der neu zu wählenden Vorstandmitglieder wurden 39 Stimmen abgegeben, davon erhielten: Herr Justus Sussemitz 34 Stimmen, Herr A. Friederichs 52 Stimmen. Die übrigen Stimmen entfielen auf 8 Herren. Die beiden gewählten Herren nahmen die Wahl an.

Sodann gab der Vorstand bekannt, daß er beabsichtigt, bei der nächsten nächsten General-Versammlung die Statuten des Clubs einer Revision zu unterziehen. Die Versammlung bestimmte eine Kommission von 7 Mitgliedern zur Vorberathung der Arbeit und wählte aus den Mitgliedern die Herren Dr. Brümmer, Dr. v. Bachka, Dr. Kundt und Steenbock in diese. Der Vorstand wird aus sich 3 Mitglieder bestimmen, die wechseln können. Die Kommission hat das Recht, sich in etwa notwendig vorfindenden Ersatzstellen aus den Mitgliedern zu ergänzen.



Abrechnung für 1908.

	Einnahmen		Ausgaben	
	fl.	h.	fl.	h.
Kassenbestand am 1. Januar 1908	441	59	—	—
Mitgliedsbeiträge für 1908	2530	—	—	—
Einstiegsgeld von 15 Mitgliedern	150	—	—	—
Hafengebühren von 25 Yachten	400	—	—	—
Lasten:				
Abgaben	—	—	15	—
Zinsen für Anleihe	—	—	20	—
Zinsen für Kontokorrent-Guthaben	49	55	—	—
Versicherung des Clubhauses	—	—	12	—
Verwaltung und allgemeine Unkosten:				
Bücherverkauf	—	—	100	—
Lehndienst-Rohstoff	—	—	55	—
Druckkosten und Porto	—	—	512	74
Immatrikulation	—	—	25	50
Zeitschriften und kleinere Unkosten	—	—	117	94
Haus und Hafen:				
Erhaltung und Erweiterung	—	—	555	80
Baggerung beim Hafen	—	—	230	—
Neues norwegisches Boot	—	—	100	—
Bootsdiener:				
Lohn, Invalidengeld, sowie Unfall-Versicherung	—	—	871	10
Unfallrente für Kültzen	25	75	—	—
Extraausgabe für Bootsdiener	—	—	60	—
Transport	4096	40	2844	76

	Einnahmen		Ausgaben	
	ℳ	h	ℳ	h
Transport	4006	40	2844	76
Warnow-Regatten:				
Wettungsgelder	72	—	—	—
Preise	—	—	162	50
Unkosten	—	—	82	75
Inserate ⁹⁾	—	—	8	40
See-Regatten:				
Schlepper	—	—	100	—
Startdampfer „Dolphin“	—	—	313	80
Dampfer „Finné Blücher“	—	—	420	—
Bahnmarken	—	—	248	53
Inserate	—	—	5	75
Drucksachen	—	—	126	—
Einnahme für Programme	80	35	—	—
Preise und Einnahme für den Damenpreis	237	—	307	—
Hilfsgelder	520	—	—	—
Beitrag und Auslagen des N. R. V.	508	—	140	01
Beihilfe der Stadt Rostock	508	—	—	—
Bierabend in Warnemünde und Bewirtung der geladenen Gäste	—	—	254	80
Außerordentlicher Etat:				
Kontostück Gewerbebank, Abzahlung	—	—	1880	—
Auf neue Rechnung übertragen	—	—	601	65
Mark	6605	75	6605	75

Bilanz aus 1908.

	ℳ	h	ℳ	h
Schulden:				
184 Gutscheine der Mitglieder à 50 Mk.	9200	—		
52 Gutscheine der Mitglieder à 25 Mk.	1300	—	(1050)	—
Vermögen:				
Haus und Hof	—	—	1050	—

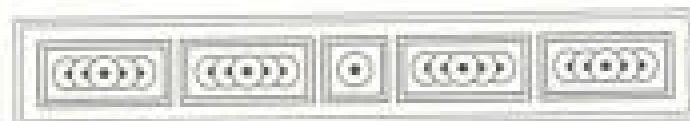
Haushalt für 1909.

	Einnahmen		Ausgaben	
	ℳ	h	ℳ	h
Einnahmen:				
Vortrag aus 1908	601	65	—	—
Beiträge von 170 Mitgliedern	3400	—	—	—
Hafengebühren von 25 Yachten	500	—	—	—
Ausgaben:				
Leuten	—	—	250	—
Versicherung und allgemeine Unkosten	—	—	600	—
Haus und Hof	—	—	700	—
Bootdiener	—	—	840	—
Warnow-Regatten	—	—	300	—
See-Regatten	—	—	1150	—
Außerordentlicher Etat	—	—	300	—
Vortrag für 1910	—	—	391	65
Mark	4501	65	4591	65





Clubhaus in Gellinshof.



Jahresbericht über das 24. Clubjahr 1908 des Mecklenburgischen Yacht-Club

erstattet vom

Vorsitzenden in der ordentlichen Generalversammlung
am 4. Februar 1909.

Meine Herren!

Über das verfllossene Segeljahr möchte ich Ihnen mit knappen Worten berichten. Gutes Wetter war dem Sport im allgemeinen günstig. Wenn trotzdem die offenen Regatten in allen Pölsen durchweg eine geringere Beteiligung hatten, so findet dies seine Erklärung durch die Einführung des internationalen Meßverfahrens. Eine Reihe starrer Yachten, welche bisher am Start erschienen, mußte ausscheiden, da deren Bauausführung nicht mehr den im verfllossene Jahr zum 1. in Kraft getretenen schärferen Bau-Vorschriften entsprach. Neubauten waren aber bisher nicht in genügender Anzahl entstanden. Bedauerlicherweise hatten gerade die bisher so beliebten Kreuzerklassen II und III, deren Yachten zum großen Teil dem Zeichenbrett des Herrn Burg entstammten und auf unserer Neptunwerft gebaut waren, deshalb auch den Namen Rostocker Klasse führen, keinen genügenden Ersatz gefunden. Diese Klassen waren seit Jahren in unserer See-Regatta vor Warnemünde die bestbesetzten, so daß auch unsere Regatta durch deren Anzahl zu beleben hatte. Eine schöne Versicherung

unserer Yachtlotte haben wir dagegen in dem Neubau des Herrn Kapitäns von See Josephi, der 10 Motor-Yacht Ariadne, welche fast alle deutschen Regatten gesichtet, und oft Gelegenheit hatte, unseren Ständer an fremden Plätzen zu zeigen.

Die Entwicklung des Mecklenburgischen Yacht-Club war auch im verfloßenen Jahr zufriedenstellend. Neu eingetreten sind im Laufe des Jahres 15 Herren, ausgeschieden 8. Der Tod hat leider nicht Ernste unter unseren Mitgliedern geholt, wir vermissen durch denselben unsere hohe Gönnerin, Ihre Hoheit Herzogin Johann Albrecht zu Mecklenburg, welche seit dem Jahre 1900 dem Mecklenburgischen Yacht-Club als Ehren-Mitglied angehört. Die hohe Frau nahm an den Besprechungen und Veranstaltungen unseres Clubs einen regsten Anteil. Mehrfach besuchte Ihre Hoheit die Segregation vor Warnemünde und trug dadurch wesentlich zur Förderung derselben bei. Ihre Hoheit war allen unseren Mitgliedern bekannt, ihr stets liebenswürdiges Wesen gewann ihr alle Herzen und dankbar werden wir dem ihrer gedenken. Ferner verstarben die Herren Konsul P. Ricklitz, ein unserer ältesten Mitglieder und Begründer des Clubs, sowie Herr Geh. Kommerzienrat W. Schoel und Herr Max Evert. Ich bitte Sie, das Andenken an die Verstorbenen durch Erheben von den Stützen zu ehren.

Die Zahl unserer Mitglieder beträgt am Schluß des Jahres 1906 177, gegenüber 171 Mitgliedern Ende 1905, außerdem 5 Ehrenmitglieder, insgesamt also 182 Mitglieder.

Die finanzielle Lage des Clubs ist zufriedenstellend, da wir mit den für den Haushaltplan angesetzten Summen überall ausreichen und in der Lage waren, von unseren Schulden zu tilgen.

Die Rechnung ist von den Revisoren Herren Konsul A. Corbis und Herrn Kaufmann P. Grunert revidiert und in allen Teilen einwandfrei befunden.

Unser Herr Kassendirektor wird Ihnen nachfolgend ausführlichen Bericht erstatten.

Wir eröffneten unsere Segelsaison am Sonntag, den 10. Mai, mit einer gemeinschaftlichen Fahrt nach Warnemünde. Es beteiligten sich 10 Segelyachten und 3 Motorboote. Frische

Westwinde und warmes Wetter gaben einen idealen Segeltag ab. Gemeinsames Mittagessen vereinte die Mitglieder im Strahlendorfs Hotel. Die Rückfahrt, welche erst gegen 5 Uhr nachmittags angetreten wurde, hatte unter abflauendem Wind zu leiden.

Die erste interne Bismarckfahrt fand am Mittwoch, den 27. Mai, statt. Es segelten 11 Yachten in drei Abteilungen, Frische WNW.-Brise in Stärke von ca. 5 Metern gab der Regatta einen guten Verlauf. Die Preisverteilung erfolgte bereits im Clubhaus, wo ein Abendessen die Teilnehmer und Mitglieder vereinte.

Am Dienstag, den 7. Juli, hatte der Kaiserliche Yachtclub seine Wettfahrt von Travemünde nach Warnemünde angesetzt. Es beteiligten sich daran 13 Yachten, welche infolge der hohen Westwinde schon rechtzeitig nachmittags in Warnemünde eintrafen. Als erste Yacht ging mitnachts 1½ Uhr der Schoner Germania durch die Ziellinie. Er hatte die 45 Seemeilen lange Bahn in 4 Stunden, 8 Minuten, 30 Sekunden durchsegelt. In schneller Folge kamen die übrigen Yachten. Windelind, die kleinste der Yachten, hatte die Strecke in 6 Stunden, 4 Minuten, 42 Sekunden zurückgelegt.

Warnemünde hatte sich herzlich gezeichnet und zahlreiche Besucher belebten Promenade und Voederlinde.

Wegen des ausführlichen Berichts verweise auf das demnächst erscheinende Jahrbuch.

Am Mittwoch, den 8. Juli, war Ruhetag für die Yachten. Der Mecklenburgische Yachtclub hatte wie in früheren Jahren einen Bierabend in Hosenmanns Hotel veranstaltet, an dem sich die fremden Segler zahlreich beteiligten, und wodurch unsere Mitglieder Gelegenheit hatten, die fremden Gäste persönlich kennen zu lernen.

Am Donnerstag, den 9. Juli, folgte die offene See-Regatta vor Warnemünde. Wie schon zu Anfang meines Berichtes erwähnt, hatten alle Regatten dieses Jahres unter den Folgen des veränderten Maßverfahrens zu leiden. Viele Klassen zeigten schwache Besetzung, zum Teil Einzelsegler. In 7 Klassen segelten 10 Yachten. Das Wetter war leider nicht so günstig geblieben wie in den Tagen vorher. Schwache Brise aus SSO., dazu leichter Linsregen ließen keinen

schiefen Verlauf erwarten. Glücklicherweise setzte der Wind in einigen Regatten etwas kräftiger ein, so daß die Regatta in 4 1/2 Stunden beendet war. Einen ausführlichen Bericht werden Sie gleichfalls im Jahrbuch finden.

Die Preisverteilung erfolgte vor Beginn des Dinners im Hotel Berringer. Die Baderverwaltung hatte in lebenswürdiger Weise eine Klausur am Regatta-Abend angesetzt, so daß auch die landstetige Jugend zu ihrem Recht kam.

Am Freitag, den 10. Juli, verschwanden unsere Gäste wieder. Sechs Yachten starteten morgens 8 Uhr für die Wettfahrt Warnemünde-Saßnitz, die übrigen eilten nach Kopenhagen, wo die dänische Woche stehen begonnen hatte, oder nach dem Heimathafen. Warnemünde hatte wieder sein alltägliches Aussehen angenommen.

Am Mittwoch, den 19. August, fand die 2. interne Binnen-Wettfahrt statt. Es wurde in 2 Abteilungen gegeselt. Von elf gemeldeten Yachten hatten sich neun dem Starter gestellt. Frische Brise aus WNW. gab guten Sport. In etwas weniger als 3 Stunden war die Regatta beendet. Auch über diese Regatta finden Sie Bericht im Jahrbuch. Die Preisverteilung fand im Anschluß an ein zahlreich besuchtes Abendessen im Clubhaus statt. Zwischen diesen sportlichen Veranstaltungen fanden gemeinsame Fahrten nach der Hohen Düne, Schwanensee, Warnemünde, sowie eine Motorbootfahrt nach Schwam statt, welche leider, wie in den Vorjahren nur geringe Beteiligung aufwies.

Die Segelsaison schloß am Donnerstag, den 21. September, mit einem Absogeln nach Warnemünde. Frische Südwest-Brise brachte die Yachten schnell dorthin und zu weiterer Vergnügungsfahrt in See. Ein Mittagessen im Strahlendorf Hotel verleihte die Teilnehmer bis zur gemeinsamen Rückfahrt, wo dann noch kurzer Aufenthalt in Oldendorf genommen wurde. Für die meisten unserer Mitglieder war damit das Segeln beendet, von den Yachten wurde eine noch der andern abgetakelt und fand während der Winterpause.

Bevor wir unser Clubhaus in Lichtdorf schränken und die Versammlungsbesuche wieder nach Rostock verlagern, fand am 24. September dasselbst noch ein gut besuchter Bierabend statt, der die Mitglieder zum letzten Mal im

vergangenen Jahr offiziell an der liebgewonnenen Stätte zusammenführte.

Den Stiftungstag unseres Clubs feierten wir am Donnerstag, den 26. November, durch ein Abendessen im Hotel Rostocker Hof.

Bevor ich schließe, möchte ich noch erwähnen, daß eine Anzahl Segler in Plass, welche zum Teil auch Mitglieder des Mecklenburgischen Yacht-Club sind, zum ersten Mal im vergangenen Jahre auf dem Plasser See eine Regatta veranstaltet haben. Mehrere Herren unseres Clubs haben der sportlichen Veranstaltung beigewohnt und waren von dem Verlauf und der dort gehaltenen lebenswürdigen Aufnahme sehr befriedigt. Möge es den Plasser Seglern vergünstigt sein, die begonnenen sportliche Veranstaltung dauernd und erfolgreich durchzuführen.

Mit dem Wunsche auf frohen und erfolgreichen Sport im kommenden Segeljahr schreibe ich meinen Bericht.





Club-Wettfahrten 1908.

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

am Mittwoch, den 27. Mai 1908,
für Clubyachten unter 8 Segellängen.

Starter und Zielrichter: Herr H. Gottschalk, Herr Kapl.
Ohlerich.
Zeitschmer und Schriftföhrer: Herr Kapl. Wegner.
Schiedsrichter und Bahnrichter: Herren Schiffbauinsp.
Boken, Schiffbauinsp. Burchard, Hofphotograph
Steinhock.
Bahnlänge: Abt. I—III 15 Sm.
Wind: WNW 5 m in der Sekunde.

Es war ein prächtiges Segelwetter und ihre Brise, von unten war's naß, aber von oben trocken.

Die erste Abteilung wurde im Start von „Klappen Pöör“ geführt, dieser mußte aber bald den um über eine Segellänge größeren „Komel“, dem das Wetter besonders behagte, vorbeilassen und demselben schließlich den Preis überlassen. Der dritte

Streiter, die „Lu“, dachte in ihrem Sinn: wer langsam geht, kommt auch noch hin.

Die Bräse war kreuzer, von dort ab Strecksegel über Steinhock, den Breitling hinunter ging über Backstag, hinauf zum Klosterpfahl 4 mil und bei und zurück Ziel platz vorn. Laken mit allem was an Zeug vorhanden und hatten wehte.

Die zweite Klasse ging ziemlich geschlossen durch die Linie. „Neck“ war aber am Winde hald voran und ließ die „Aglaja“, welche mit ihrer großen Vergütung des „Neck“ schon oft gewacht, mehr und mehr achteraus. Und die „Niede“ hat sich von hinten beguckt, wie der „Neck“ der „Aglaja“ den Preis weggeschluckt. Die „Seerose“ war zu alter Lebewesen zu Hause geblieben.

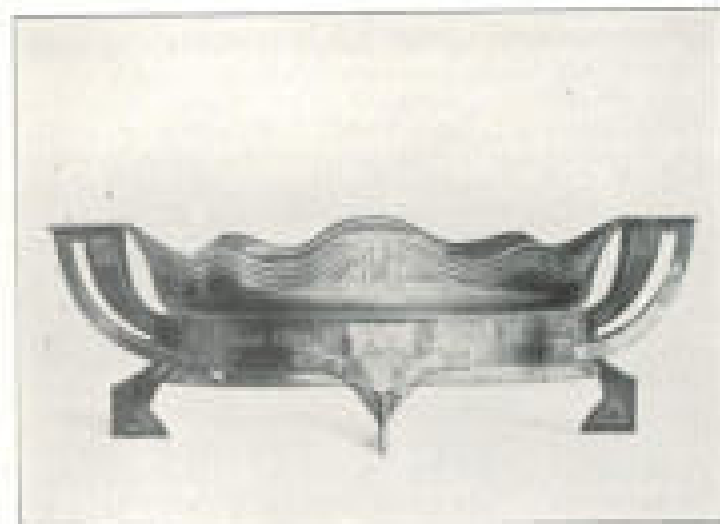
Einen vorzüglichen Start machte die dritte Abteilung, welche wie gewöhnlich aus Booten der verschiedensten Typen bestand, und demgemäß im Handicap segelte. „Edda“, eine steile Kieljolle, nahm sogleich die Führung und ließ sich diese nicht wieder entreißen, während sich „Kübe“, ein alter Saarkonischer Renner, und die Schwertschacht „Jagstberg“ abwechselnd die zweite Stellung erkämpften. „James II“, eine Klebschwertschacht, unternahm mit dieser Wettfahrt zugleich ihre Probefahrt. Sie kam nicht recht zur Geltung, hat aber im Laufe der Saison ihre Fähigkeiten sehr verbessert. Als guter letzter passierte die „Fledermaus“, ein toller Flossenhäuler alter Schule, das Ziel.

Die Wettfahrt verlief, durch das Wetter überaus begünstigt, zur größten Zufriedenheit aller Beteiligten, zeigte aber wieder deutlich das Fehlen moderner Regattaboote, deren Bestand in unserem Club leider sehr zurückgegangen. A. Friederichs.

Zeiten-Aufstellung.

Name der Yacht	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Abteilung I. Start 2 Uhr 30 Minuten.			
Komel	2 ^h 38 ^m 54 ^s	2 ^h 4 ^m 51 ^s	1.
Klappen Pöör	2 ^h 45 ^m 50 ^s	2 ^h 7 ^m 35 ^s	—
Lu	2 ^h 55 ^m 51 ^s	2 ^h 17 ^m 17 ^s	—

Name der Yacht	Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
Abteilung II. Start 2 Uhr 35 Minuten.			
Neck	2' 45" 9"	2' 5' 40"	I.
Seerose	—	—	nicht gest.
Niebs	3' 2' 45"	2' 21' 30"	—
Aglaja	2' 49' 50"	2' 6' 38"	II.
Abteilung III. Start 2 Uhr 40 Minuten.			
Käse	2' 59' 40"	2' 57' 40"	II.
Ingeborg	3' 2' 9"	3' 2' 9"	—
Ellida	2' 57' 40"	2' 54' 40"	I.
Fledermaus	3' 29' 8"	3' 22' 8"	—
James II	3' 19' 26"	3' 12' 26"	—



2. Offene See-Wettfahrt vor Warnemünde

am Donnerstag, den 9. Juli 1908

gemeinsam mit dem Norddeutschen Regatta-Verein.

Starten: Herr Andr. Schmidt.

Zielrichter: Herr H. Gottschalk.

Schiedsrichter: Herr Konradsmiral a. D. v. Bassewitz,
Herr C. L. Kessel, Herr P. Steenbock.

Der beste Freund des Seglers ist der Wind. Wenn St. Blasius das Regiment in den Lüften führt, ein strahlend blauer Himmel sich über Land und Meer spannt und Frau Sonne glitzernde Lichter über das Wasser wirft, so daß die schaumguckernden Wellen sich von dem Grün der Flut tiefenprächtigt abheben, wenn dann die schmucken Yachten mit ihren weißen Segeln gleich riesigen Schwärmen die See durch-

pflügen — dann kommt der Segelsport erst zu seinem vollen Rechte. Ein solch ideales Wetter war freilich leider nicht der Regatta beschieden, die von dem Mecklenburgischen Yacht-Club-Rostock und dem Norddeutschen Regatta-Verein-Hamburg gemeinschaftlich veranstaltet war. Als der Begleiddampfer „Fürst Blücher“ Vormittags 10 Uhr von der Schlickmannsbrücke in Rostock abfuhr, war das Wetter nicht einladend. Der Himmel, bedeckt mit dicken Gewölk, drohte Regen zu spenden und diese Befürchtung trat auch in vollem Umfange ein. Es wehte eine leichte Brise aus SSO., die aber im Laufe der Regatta nach SO. umging. Der leichte Spröfregen verwandelte sich allmählich in einen soliden Landregen, der fast während der ganzen Regatta anhielt, aber der fröhlichen Stimmung auf dem „Fürst Blücher“ keinen Eintrag zu tun vermochte.

An Bord des Begleiddampfers wohnten Mitglieder des Vorstandes, sowie die Schiedsrichter, ferner auf Einladung des Mecklenburgischen Yacht-Clubs Herr Bürgermeister Dr. Maßmann als Vertreter des Rats und viele Mitglieder der Bürgervertretung der Regatta bei. Weiterhin hatten die Mitglieder der beiden die Wettfahrt veranstaltenden Klubs sich mit ihren Damen und Gästen zahlreich eingeladen.

Nach der Ankunft in Warnemünde, das in reichem Flaggenschmuck prangte, legten sich noch weitere Gäste, die an der Regatta als Zuschauer teilnehmen wollten, an Bord des Begleiddampfers, dann ging der „Fürst Blücher“ in See.

Auf der leichtbewegten Flut kreuzten bereits die zum fröhlichen Kampfe bereiten Yachten verschiedener Größe, die stützliches Schauer, darunter die neue „Germania“ und die „Hamburg“ in der schwerigen Sicherheit ihrer Linie, weiter der schon im Jahre 1887 erbaute „Komet“, die zierliche „Sonnen“, die Liebecke „Arrgard“, sowie mehrere der von früheren Warnemünder Regatten her rühmlich bekannten Yachten, wie die „Paula“, insbesondere leuchteten auch die Neubauten aus dem Jahre 1908, die Yachten „Skua“, „Ariadne“, „Orchis“ und „Windkind“ die Aufmerksamkeit aller Sportinteressenten auf sich. Zu den aktiven Seglern gesellte sich die zahlreiche Zuschauerschaft auf den Dampfern „Hörsing“, „Wülf“

und „Nyctan“, sowie mehrere kleine Motorboote und zahlreiche Segelboote.

Die Startlinie für die Wettfahrt wurde durch den westlichen Molenkai und den einen Kilometer nördlich davon verankerten Startdampfer „Delphic“ gebildet. Die zwischen beiden liegende Boje mit roter Flagge diente zur Deckpothung und durfte an beiden Seiten passiert werden. Auf dem Startdampfer war die grüne Flagge gehißt. Die Yachten sammelten sich daher östlich von der Startlinie. Die Bahn der A1, AII, B1, B2 und C1-Klasse ging von der Startlinie nach dem 6 Seemeilen NW $\frac{1}{2}$ W. liegenden Markboot mit gelber Greifenflagge, dann um das 8 Seemeilen O $\frac{1}{2}$ N liegende Markboot mit schwarz-weiß-roter Flagge, beide Steuerbord lassend, zur Ziellinie. Die Bahnlänge betrug 21 Seemeilen. Die Bahn der 10 und 8 Meter-Klasse ging von der Startlinie nach dem 6 Seemeilen NW $\frac{1}{2}$ W. liegenden Boote mit der gelben Greifenflagge, dann um das 8 Seemeilen O $\frac{1}{2}$ N liegende Boot mit roter Flagge, beide Steuerbord lassend, zur Ziellinie. Die Bahnlänge muß 15 Seemeilen.

Für die Zuschauer war es angenehm, daß die Zahl der einzelnen Starts bei dieser Wettfahrt gleich denen bei allen vorausgegangenen Regatten der Kleinen Woche infolge der geringeren Anzahl von Einzelklassen sich etwas vermindert hatte. Dementsprechend wurde das Verfolgen der einzelnen Kämpfe leichter, da das ganze Feld gleich im Anfang nicht so weit auseinander gegangen wurde.

Die Yachten konnten bei der leichten Brise, deren Stärke auch im Verlauf der Regatta noch wiederholt wechselte, gleich vom Start ab volle Segel führen. Nach dem Passieren der Startlinie gingen sie mit ausgebaumtem Spinnaker bis zur ersten Wendemarke, rundeten diese und setzten hierauf über Backbord die Reise frei, auf der sie verschiedene Schläge machen mußten, um dann nach dem Passieren der zweiten Wendemarke mit raumten Kurs dem Ziele zuzustreben.

Der erste Start war auf 11 Uhr 35 Min. festgesetzt und für die A1-Klasse bestimmt. Der rote Ball an dem mit drei schwarzen und zwei weißen Feldern versehenen Mast des Startdampfers stieg langsam empor, bis er beim Beginn der fünften Minute im Masttopp stand — dann fiel ein Schuß und die

„Germania“ des Herrn Dr. Krupp von Bollen und Halbach ging über die Linie. Ihr folgte in ziemlich erheblichem Abstände ihre Rivalin, die „Hamburg“ des Vereines „Seefahrt“-Hamburg. — Der zweite Startschuß führte die Yachten der AII-Klasse und der 23 Meter-Klasse ins Treffen. Die „Susanne“ des Herrn Huldachowski-Berlin machte einen prachtvollen Start und zog in schneidiger Fahrt über, als zweiter kam der „Comet“ des Herrn Admiral Fischer-Wilhelmskronen, als dritte die „Arrgard“ der Herren v. Brocken und Seelbeck. — Die dritte Startgruppe (15 Meter- und 12 Meter-Klasse) wurde von der „Pasia“ der Herren Sanders, Duncker und Binder-Hamburg auf die Bahn geführt, die vor der ihr folgenden „Skaf“ der Herren H. und F. Horn-Schleswig einen ziemlichen Vorsprung hatte. — Der vierte und letzte Startschuß galt des Booten der 10 Meter- und 8 Meter-Klasse. Die „Ariadne“ des Herrn Kapitän v. S. Josephi und die „Orchide“ des Herrn Dr. A. Berliner gingen mit guter Fahrt fast gleichzeitig auf die Reise, etwas weiter zurück trat die „Windkinder“ des Herrn Dr. O. Poppe-Transvalde ins Rennen ein.

Die Regatta bot recht interessante Races und Segelmuster zwischen den Yachten der einzelnen Klassen, die an Bord des „Fürst Blicher“ von den Zuschauern mit großem Interesse verfolgt wurden. Der „Fürst Blicher“ begleitete die Yachten auf ihrer Fahrt nach dem Markboot mit der gelben Größen-Flagge. Hier stoppte er gegen 12¹⁵ Uhr und ließ die Fahrgäste diese Wendenmarke runden. Das Feld bot jetzt ein ganz anderes Bild als am Start. Als erstes Boot passierte die „Germania“. Es folgten „Susanne“, „Hamburg“, „Pasia“, „Arrgard“, „Comet“, „Skaf“. Obgleich „Susanne“ 3 Minuten später gestartet hatte, lag sie doch vor „Hamburg“, und hatte diese absolut ausgegletzt, trotzdem sie so sehr viel kleiner ist. Der nächste Kurs ging nach dem Markboote mit der schwarz-weiß-roten Flagge, das von den größeren Yachten zu runden war, während die Yachten der 10 Meter- und 8 Meter-Klasse den kleineren Dreieckkurs absegelten hatten. Auf dem langen Gange ging zuerst „Comet“ 3 Uhr 1 Min. 38 Sek. um die Wendenmarke mit der deutschen Flagge. „Susanne“ hatte ihren zweiten Platz behauptet, ihr folgten nach einander „Pasia“, darauf „Germania“, „Hamburg“, „Arrgard“ und „Skaf“.

Ein außerordentlich interessantes Bild bot sich den Teilnehmern an Bord des „Fürst Blicher“, der hierauf die Fahrt wieder aufgenommen hatte und nun nach dem Ziele dampfte, als sich die Regatta ihrem Ende näherte. Unter Führung der „Germania“ passierten die größten Yachten mit vollem Segelzug in kurzen Abständen die Ziellinie, während die kleineren bereits in den Hafen eingelaufen waren.

Auf der Westmole hatte sich ein zahlreiches Publikum versammelt, das die Yachten, die nun ihre Preisflaggen gehißt hatten, begrüßte. Gegen 4¹⁵ Uhr war die Regatta beendet. Der Richterdampfer verließ seinen Ankerplatz und ging an seine Aufgestelle im alten Strom.

Nach Schluß der Regatta fand ein gemeinsames Essen im Hotel Berringer statt. Während der Tafel erfolgte die Preisverteilung. Abends folgte eine von der Baderverwaltung veranstaltete allgemeine Reunion.

Die gesamten Zeiten der Wettfahrt sind folgende:

**Zeitenaufstellung
der Wettfahrt vor Warnemünde am 9. Juli 1906.**

Nr.	Name u. Baujahr der Yacht.	Segel- nr.	Start	Ankunft	Gesamte Zeit berechnete Zeit	Preis
A I-Klasse.						
A 3	Hamburg 1898	28,94 (25,90)	11,35	4 ²⁷ 52 ⁰⁰	4 ²⁷ 52 ⁰⁰	
A 4	Germania 1906	31,15 (27,50)	11,35	4 ²⁸ 1 ⁰⁰ 2 ⁰⁰	4 ²⁸ 45 ⁰⁰	I.
A II-Klasse.						
A 7	Susanne 1904	22,25 (20,50)	11,40	4 ²⁵ 5 ⁰⁰ 6 ⁰⁰	4 ²⁵ 6 ⁰⁰	I.
A 6	Comet 1887	25,50	11,40	4 ²⁶ 38 ⁰⁰	4 ²⁶ 42 ⁰⁰	

Nr.	Name u. Baujahr der Yacht	Regatt Nr.	Start	Ankunft	Gesamte Zeit berechnete Zeit	Preis
23 m-Klasse.						
B.1	Amgard 1905	21	11,40	4' 20' 41"	4' 40' 41" 4' 40' 41"	I.
18 m-Klasse.						
D.2	Paula 1905	16	11,45	4' 9' 30"	4' 24' 30" 4' 42' 30"	I.*
12 m-Klasse.						
E.1	Skaf 1908	12	11,45	4' 31' 10"	4' 40' 10" 4' 40' 10"	
10 m-Klasse.						
G.2	Oerdis 1908	10	11,50	3' 40' 11"	3' 50' 11" 3' 50' 11"	
G.1	Ariadne 1908	10	11,50	3' 39' 8"	3' 49' 8" 3' 49' 8"	I.
8 m-Klasse.						
H.5	Winkelind 1908	8	11,50	3' 47' 54"	3' 57' 54" 3' 57' 54"	I.

* Die „Paula“ gewann außerdem noch die mit Vergütung schenkte Yacht der 10- und 12-m-Klasse den von Dr. Hohelförner (jetzt in Athen) in Berlin, Regatta von Wiesbaden, gestifteten Ehrenpreis, der dreimal von einem Yachtbesitzer mit einer ihm gehörenden Yacht gewonnen werden muß, bevor er in seinen Besitz gelangt. In der Regatta 1907 gewann die „Paula“ ebenfalls diesen Ehrenpreis, so daß er jetzt von ihr zum ersten Male gewonnen ist.



3. Handicap von Warnemünde nach Saßnitz am Freitag, den 10. Juli 1908, gemeinsam mit dem Stettiner Yacht-Club.

Bahnlänge: 76 Seemeilen.

Die Beteiligung war in diesem Jahre eine sehr viel geringere als sonst. Sieben Boote hatten im ganzen nur geteilt. „Marien“, die vor Kopenhagen segelte, teilte am Start, so daß nur 6 Yachten über die Bahn gingen — unter diesen „Elly“, eine Stettiner Tourenyacht, die als Regattaseglerin nicht in Betracht kommt und die nur geteilt hatte, um das Regattabild zu füllen. In diesem Jahre, wo die Zahl der Boote in Kiel schon sehr gering war, war es ja kein Wunder, wenn die Beteiligung an den Veranstaltungen nach Travemünde überaus zu wünschen übrig ließ. Das liegt am neuen Meßverfahren. Die alten Boote sind von der Regattabahn verschreckt — teilweise recht schade daran. — An einem Neutau hatten sich nur wenige Herren diesmal herangewagt, da man vielfach erst abwarten wollte, wie die neuen m-Boote ausfallen und wie sich die Besetzung in den einzelnen Klassen entwickelt wird. Daraus leiden die Regatten sehr.

Gestartet wurde um 8 Uhr 5 Minuten für die erste Abteilung. „Amgard“ und „Corvet“ segelten ohne Vergütung gegen einander. „Amgard“ hat sich gut gehalten. Bei einer Bahnlänge von 76 Sm. blieb sie nur 17 Min. hinter dem urtümlich größeren „Corvet“ zurück — eine ganz erfreuliche Leistung.

Die nächsten gingen 5 Minuten später über die Bahn. Hier hatten „Lott“ und „Hubertus“ zusammen. Sie versuchten sich gegenwärtig festzuhalten, wobei die andere einen gewissen Vorteil hatten.

Das Wetter war beim Start Sonnenschein und schön. Der Wind wehte anfangs günstig, so daß die erste Strecke mit einem guten Schrick in den Schoten abgelaufen werden konnte. Nach Umschiffung des Darß schiel die leichte Brise ganz ein und es setzte eine recht ausgelegte Flaute ein, die einige Stunden anhielt. Erst am späten Nachmittag kam eine neue Brise durch, und schneller und schneller eilten die Yachten dahin, vorbei an dem in der beginnenden Abenddämmerung rötlich überhauchten, hoch aufragenden Dornbusch und die wenig entfernte Nordküste von Rügen entlang. Zwischen 8 und 9 Uhr wurde Arkona passiert und dann die Schoten für den letzten Teil der Reise dicht geholt. In der Nähe von Jasmund unterbrachen noch einige Falthöhen das Eisener und schließlich stellte sich auch etwas Regen ein, so daß dem Segeln damit das ganze Programm der Wettregatta zugebieten wurde.

(Yacht- und H. V. C.)

Zeiten - Aufstellung.

Name der Yacht	Besitzer	Gesamte Zeit	Reckzeit Zeit	Preis
I. Abteilung.				
Comet	Adm. v. Fischel	14' 15" 00"	14' 15" 00"	I.
Armgard	C. A. v. Brocken	15' 2' 30"	15' 2' 30"	—
II. Abteilung.				
Hubertus	H. Behrke	19' 33" 00"	19' 33" 00"	—
Lotti	K. Krey	19' 22" 50"	19' 22" 50"	II.
Elly	Schimmelbusch	19' 39" 00"	19' 39" 00"	—
Wage III	O. E. Ernst	19' 22" 30"	19' 22" 30"	I.
Marlechen	E. Loeck	—	—	nicht gest.



4. Zweite interne Binnen-Wettfahrt auf der Unterwarnow und dem Breiöling

am Mittwoch, den 19. August 1908.

Starter und Zielfrichter: Herr H. Gutschalk und Herr Kapl. Ohlerich.

Zeitrahmer und Schriftführer: Herr Kapl. Wegner.

Schiedsrichter und Bahnrichter: Schiffbaumeister Dohn
Schiffbaumeister Burchard, Holphotograph Steinhock.

Bahnlänge: 15 Sm.

Wind: WNW, 3-5 m in der Sekunde.

Es hatten sich für die Wettfahrt 11 Yachten gemeldet, und zwar für die I. Abteilung 5 Yachten unter 8 Segellängen, für die II. Abteilung 6 Yachten im Handicap. Gezogen wurde nach den Wettregelbestimmungen des Deutschen Seglerverbandes, und zwar in Abteilung I nach den Vergütungsgrößen des Deutschen Seglerverbandes, aber unter voller Berücksichtigung der durch die Maßregeln festgestellten Größen. In der Handicap-Abteilung war die Ausbaumung und Führung eines Spinkers.

auch von Trippelgelein gesteuert. Um 2 Uhr 30 Min. fiel der Startball und zugleich ein Schuß als Signal für den Start der 1. Abteilung. Fünf Minuten später folgte die 2. Abteilung. Die Bahn ging vom Start zwischen Signalmast vor dem Klubhause und gegenüberliegenden Dalben mit Flagge nach Kilometerplatz IV, Markholt Schuatermanns und zurück zum Kilometerplatz IV, dann nochmals zum Markholt Schuatermanns und wieder zum Kilometerplatz IV. Von diesem konnte beim zweiten Passieren der Weg zum Ziel mit Sprinkler an Steuerbord zurückgelegt werden. Das Wetter war günstig. Schon lange vor Ankeroff hatten zahlreiche Sportsfreunde beim Klubhause der heimkehrenden Segler. Von den 11 angemeldeten Yachten startete „Klappen Pütz“ des Herrn Dr. Moncke nicht, und die „Aglaja“ des Herrn Friederichs mußte unterwegs die Beteiligung am Wettkampfe aufgeben, weil sie in ein Fischer-Netz geriet und dadurch zu einem Ankerhölzle gezwungen war. Die übrigen aber passierten, wie aus folgender Liste ersichtlich ist, in kurzen Zwischenräumen das Ziel.

R. A.

Das Ergebnis der Wettfahrt war folgendes:

Name der Yacht	Gesamte Zeit	Berechnete Zeit	Preis
I. Abteilung. Start 2 Uhr 30 Minuten.			
Comet	2' 42' 16"	2' 1' 13"	II.
Klappen Pütz	—	—	nicht gestartet.
Neck	2' 39' 53"	2' 0' 30"	I.
Niobe	2' 52' 12"	2' 10' 30"	—
Aglaja	—	—	aufgegeben
II. Abteilung. Start 2 Uhr 38 Minuten.			
Schmetterling	2' 49' 1"	2' 44' 1"	I.
Ellida	2' 49' 32"	2' 49' 32"	—
James II	2' 50' 30"	2' 51' 30"	—
Ingsberg	2' 51' 15"	2' 51' 15"	—
Klin	2' 58' 30"	2' 50' 30"	—
Perkeo	2' 54' 0"	2' 46' 0"	II.

Um 7 1/2 Uhr fand in dem Yachtclubhause die Preisverteilung statt. In der 1. Abteilung erhielt den ersten Preis „Neck“ (Besitzer Herr J. Evert) und den zweiten Preis „Comet“ (Besitzer Herr Boyer). In der 2. Abteilung errang den ersten Preis „Schmetterling“ (Besitzer Herr Dohmann) und den zweiten „Perkeo“ (Besitzer Herr Dr. Schmidt). Im Anschluß an die Preisverteilung fand ein gemeinschaftliches Abendessen im Klubhause statt, an dem außer zahlreichen Mitgliedern des Klubs dessen Angehörige und Freunde teilnahmen, von denen viele auch die Wettsegler im Motorboote „Frieda“ begleitet hatten.





Seereisen der Clubyachten 1908.

Ariadne.

Ariadne wurde am 1. Mai 1908 auf der Werft von Max Gertz in Hamburg in Dienst gestellt, am 2. und 3. Mai wurde sie nach Kiel überführt. Boje vor der Yacht-Club-Hafen. 5. Mai: Mit Übungsfahrten begonnen. 10. Mai: Match in der Förde mit „Mariacher“. Ankern vor Böck. Nachmittags Match mit „Lutli“. 11. Mai: Übungsfahrt. Match mit „Mariacher“. 13. Mai: Übungsfahrt. 14. Mai: Die harnlos an ihrer Boje liegende „Ariadne“ wird von zwei schimmerlosen Seglern im Mistboort gerannt, geht zur Reparatur nach Scharstein. 16. Mai: 12 Uhr a. m. Ansegeln des K. Y. C. nach Eckernförde. Von Böck ab Regen und absolute Flaute. „Ariadne“ und sämtliche kleinen Yachten

wurden vom Begleiddampfer geschleppt. 4 Uhr p. m. WNW-Wind 3-4. Vom Dampfer losgeworfen kreuzt „Ariadne“ alle Yachten bis auf „Hertha“ aus. 6 Uhr p. m. vor Borby geankert. 17. Mai: 10 Uhr a. m. nach Kiel gegangen, dort 5 Uhr p. m. an der Boje festgemacht. 18. Mai: Kreuzfahrt. Match mit „Luberg“. 20. 22. 25. 26. Mai: Kreuzfahrten in der Kieler Förde. 21. Mai: Match mit „Luberg“, die vor dem Wind ganz erheblich ausgeklüfft wird. 28. Mai: Himmelfahrt. Kreuzer vor Stollgrund. 30. Mai: 1 Uhr 15 Minuten p. m. Fahrt nach Eckernförde. Wind O. 4-5. 4 Uhr 15 Minuten vor Borby an Anker gegangen. 31. Mai: 10 Uhr a. m. Anker auf. Wind S. 9-1. Treffen in der Eckernförder Bucht die „Skua“ (Konsul H. v. n., Schleswig). Machen sofort Vergleichsregeln mit „Skua“ nach Programm. 1. Juni: Übungsfahrt. 2. Juni: Übungsfahrt. Match mit „Ostsee“. 3.-5. Juni: Übungsfahrten in der Förde. 7. Juni: Erster Pfingstfeier. 9 Uhr 30 Minuten nach längerem Zögern und Zögern Entschluß zur Pfingstpartie gefaßt. Wind unspringend N. SW. 12 Uhr Böck passiert. 3 Uhr 50 Minuten p. m. Schleimede geschieht. 7 Uhr im Sonderburger Hafen an Orkay festgemacht. Treffen hier mit „Witta“ zusammen. Spaziergang nach den Düppeler Schanzen. 8. Juni: Nachts beginnt ein Kampf mit dem neben uns liegenden Dampfer „Freye“ aus Sonderburg, der die edle Absicht hatte, seine wettreisende Barkasse bei uns an Deck Instrumachen, worauf sofort richtiger Geschloß erfolgte. Zum Lohn dafür bespuckte uns der Dampfer beim Morgenrauschen mit Schornsteinschub, was selbstverständlich armenen Ausbruch des Geschloßes zur Folge hatte. Die erst spät die Brücke öffnenden Wänter wurden gleichfalls mit Injurien aller Art reichlich bedacht. Treffen in Abend die dänische Yacht „Hvering“, mit der wir gemeinsam durch Auen- und Arb-Sund kommen. In Faxe-Sund passieren wir den ältlichen Panzer „Olfert Fischer“. 1 Uhr 45 Minuten Middelort passiert. 5 Uhr p. m. in Voile Bucht vor Marckberg geankert. Sofort Landung nach dem hübschen und großartig gelegenen Hotel Marckberg. 9. Juni: NW. 2. 3 Uhr a. m. Anker auf. Sehr schöne Fahrt bis Puck. Dort an Land gegangen und herrlichen Spaziergang gemacht. In der Zwischenzeit beliebte „Ariadne“ ebenfalls vor Anker spazieren zu gehen, wurde jedoch abhald von der Besatzung, die zum Abend

bei Aneten und Speck gesessen, wieder eingefangen, in Schlepp von „Jochet“ (Name unseres Bootes) gesessen und auf neue unter Land verankert. 1 Uhr 30 Minuten mit Hocher Brise weitergefahren. Im Arö-Sand wühlte Sachen nach Bojen. Natürlich entdeckt Eigner im letzten Moment vor Strandung die richtige Boje, die mit Wutzehol auf Korn gesessen wird. Dann ging es mit Hilfe des vortrefflich zugehenden Kompasses weiter. 8 Uhr p. m. in Hammel Wiek (Auen) verankert. 10. Juni: 6 Uhr a. m. Anker auf. Wind NNW 1—2. Nach Kiel gesegelt. 1 Uhr p. m. an Boje festgemacht. 11.—13. Juni: Überholung bei Scharstein. 16. Juni: Krennfahrt in der Förde. Crew kriegt die Hammelheise langgezogen. Maß noch ganz anders worden. Eigner und Chef des Stubes sind nach vollendeter Marierhader Kor in der Melbörmal. Dafür wird leider der Bauch des Großsegels immer größer, doch hat Schenhardt des Eigners noch zu viel Windfang. 1 O. führt unser Schiff oder vielmehr umgekehrt. Schiff wird aber nicht besser davon. 17. Juni: Krennfahrt in der Förde. 18. Juni: Wind 4—5. 8 Uhr 30 Minuten a. m. losgerichtet. 11 Uhr a. m. Schleimünde passiert. 9 Uhr p. m. in Flensburg am Bollwerk festgemacht. 21. Juni: NO. 1. 10 Uhr a. m. losgerichtet. Regatta des Flensburger Segelclubs. Regatta-Flasterbahn in der Flensburger Förde, 8,5 Sm., 2 Stunden 3 Minuten 47 Sekunden. „Arslane“ erhält den Ehrenpreis Sr. Hoheit des Herzogs Friedrich Paulus von Schleswig-Holstein. 1 Uhr p. m. vor Glücksburg gesteuert. 22. Juni: O. 4—5. 7 Uhr a. m. Regatta Glücksburg-Kiel, 30 Sm., 8 Stunden 45 Minuten 5 Sekunden, II. Preis. 5 Uhr 30 Minuten p. m. an Boje des K. Y. C. festgemacht. 23. Juni: 10 Uhr a. m. Sr. Königliche Hoheit Prinz Heinrich und Ihre Königliche Hoheit Prinzessin Heinrich von Preußen kommen an Bord und besichtigen die Yacht. 26. Juni: 10 Uhr Wettfahrt des K. Y. C. auf der Kieler Förde, 22 Sm., 3 Stunden 29 Minuten 42 Sekunden, III. Preis. 27. Juni: Der neue amerikanische hohle Mann wird eingeleitet. 28. Juni: 11¹/₂ Uhr Wettfahrt des N. R. V. auf der Kieler Förde, 22 Sm., 3 Stunden 23 Minuten 25 Sekunden. „Arslane“ wurde viertes Boot. 30. Juni: 8 Uhr a. m. Wettfahrt des K. Y. C. von Kiel nach Eckernförde, 20 Sm., 4 Stunden 21 Minuten 15 Sekunden, II. Preis. Verlassen durch unsere Start aller Volk, indem wir schon beim Vorbereitungscockill

die vor der Startlinie liegende Boje passieren und bis zum Schuß lustig bis zur Linie aufkreuzen. „Jochet“ halt um beim Kreuzen bis zum Feuerschiff und kommt durch einen Zägerschlag von uns noch zwei Minuten vor, ist bis Eckernförde, wohin wir glatt vor dem Winde segeln, nicht mehr zu holen. 1. Juli: 10 Uhr Wettfahrt des K. Y. C. von Eckernförde nach Kiel, 20 Sm., 6 Stunden 5 Minuten 11 Sekunden, O. 1—2. II. Preis. 3. Juli: 6 Uhr a. m. Wettfahrt des K. Y. C. und N. R. V. von Kiel nach Travemünde, 65 Sm., W. 3—4, 7 Stunden 37 Minuten 24 Sekunden, I. Preis. Lachen vor dem Wind „Jochet“ und „Ochse“ weg, da wir Vierkant-Tippsegel zogen, dessen Dreikant gerissen. Zum Schluß noch großes Kreuzen mit allen Segeln. 5. Juli: Regatta vor Travemünde, W. 3. 1. Juli: Wettfahrt des K. Y. C. von Travemünde nach Warnemünde, SW. 3—4, 65 Sm., 7¹/₂ Uhr p. m. in Warnemünde am Bollwerk festgemacht. 9. Juli: 11 Uhr Wettfahrt des M. Y. C. und des N. R. V. vor Warnemünde, I. Preis. 4 Uhr 6 Minuten zwecks Verproviantierung am Bollwerk festgemacht, dann Kurs auf Morn genommen. 10. Juli: 6 Uhr a. m. Gledner Feuerschiff passiert. 2¹/₂ Uhr p. m. Mornes Klut passiert. 9 Uhr 15 Minuten p. m. in Kopenhagen im Yachtklub festgemacht. „Arslane“ beteiligte sich, leider erfolglos, an der Regatta des Königlich Dänischen Yacht-Clubs am 12., 13., 15. Juli und machte am 15. Juli 3 Uhr p. m. im Hafen zu Malmö fest. 16. Juli: 10 Uhr Regatta vor Malmö. 1 Uhr 15 Minuten p. m. im Hafen von Malmö gesteuert. 6 Uhr p. m. Anker auf und Fahrt nach Bornholm angetreten. Sehr starke Brise, 7¹/₂ Ringe weggerafft. 17. Juli: SSO. 5, 4 Ringe weggerafft. 11 Uhr a. m. Hammer Odde passiert. Nach Ahinge aufgehohlet und dort 12 Uhr p. m. festgemacht. 19. Juli: Nach Guderm gesegelt, dort 4 Uhr 30 Minuten festgemacht. 21. Juli: 9 Uhr a. m. Anker auf, NW. 1—2, später NNO. 6—7, hoher Seegang, 3¹/₂ Rind. Nach Stolpeküste gesegelt und dort 11 Uhr 15 Minuten am Bollwerk festgemacht. 23. Juli: 2¹/₂ Uhr p. m. Stolpeküste verlassen und nach Seinemünde gesegelt. Dort am 24. Juli, 5 Uhr a. m. am Bollwerk festgemacht. 25. Juli: 9¹/₂ Uhr a. m. in See gegangen, NNO, später ONO. 3—4, durch den Grubwalder Bodden nach Stralsund gesteuert und dort 6 Uhr p. m. am Bollwerk festgemacht. 26. Juli: 9 Uhr 30 Minuten Stralsund verlassen,

5. Sep. PM. NNO. 3. 7 Uhr 30 Minuten p. m. in Warnemünde am Bollwerk festgemacht. 30. Juli: 2 Uhr p. m. kurze Fahrt in See gemacht, darauf die Warnow heraussegelt und um 4 Uhr 15 Minuten p. m. an der Schlickensandbrücke in Rosbuck (Geburtsort des Elgers) festgemacht. Wurde dort vom K. Y. C. und vielen Rostocker Freunden herzlichst begrüßt. 31. Juli: Nach Warnemünde zurücksegelt. 2. August: NW. 7, sehr böig mit starkem Regen und Hagelschauern. 2-4 Uhr p. m. Luftfahrt in See. 3. August: N. 7-8, sehr böig. P. S. Reel. 3-5 Uhr Luftfahrt in See. 4. August: NNO. 4-5. 8 Uhr 15 Minuten a. m. Warnemünde verlassen und nach Travemünde segelt. 2 Uhr 40 Minuten p. m. am Bollwerk zu Travemünde festgemacht. Die Gäste erklären, nicht wieder mitsegeln zu wollen, wenn die Fahrt wiederum so schnell verlaufen sollte. 9. August: 10 Uhr 30 Minuten a. c. Wettfahrt des K. Y. C. von Travemünde. 18 Sm., 2 Stunden 46 Minuten 38 Sekunden. „Ariadne“ wurde zweiter. Niedrige lediglich auf das schlechthabende Großsegel beim Wind (Bauch) zurückzuführen. Sind übereingekommen, daß demjenigen, der noch einmal das Wort Bauchsegel ausspricht, mit größter Vehemenz and Fahrt vor dem Bauch getrennt werden soll. 10. August: 7 Uhr a. m. Wettfahrt des K. Y. C. von Travemünde nach Kiel. SO-SW, Pass, später 4-5, 62 Sm., 10 Stunden 43 Minuten 28 Sekunden, 1. Preis. Beim Start war dicker Nebel. Manöverierten, um den Stordangler nicht aus Sicht zu verlieren, mit dicht gehaltenen Scheiten um ihn herum. 7 Uhr p. m. nach langer Kleinfahrt an unserer Boje vor dem K. Y. C. festgemacht. Großsegel sofort zum Klütern an Land gegeben. 12. August: 10 Uhr a. c. Wettfahrt des K. Y. C. auf der Kieler Fährde, 26 Sm., Wind umspringend, 6-7, sehr böig, 4 Stunden 45 Minuten 25 Sekunden. Unser Start war miserabel. Wurden ganz flüchtig von „Lüthi“ gehauen. „Ariadne“ wurde zweiter. 14. August: 7 Uhr Wettfahrt des K. Y. C. und F. S. C. von Kiel nach Glücksborg. O. 3-4, 48 Sm., 6 Stunden 8 Minuten 25 Sekunden, 1. Preis. Güter-Start. Die Lavinie geht wieder brand. Das Großsegel stand nach Abänderung sehr gut. 2 Uhr p. m. am Bollwerk im Flessburger Hafen festgemacht. 16. August: 11 Uhr Wettfahrt des F. S. C. auf der Flessburger Fährde, NW. 1-3, 15 Sm., 2 Stunden 38 Minuten 8 Sekunden, 1. Preis, Ehrenpreis des

Herrn Stadtrat Schuldt. Erste gut, alles gut! 19. August: 2 Uhr p. m. in See gegangen. WNW. 2-3. 5 Uhr 30 Minuten Sonderburg passiert, darauf durch den Alsenrand gesteuert. 6 Uhr 31 Minuten im nordwestlichen Teil des Alsenrand gesteuert. 20. August: 1 Uhr 30 Minuten Anker auf. W.-WSW. 2. Durch Arß Sand und Panß Sand gesteuert. 5 Uhr 30 Minuten p. m. im Fridericia Haken festgemacht. 21. August: 6 Uhr 30 Minuten O. 7-8. Nachte den Verlack, nach Hebinge resp. Kallundborg zu segeln. Da See zu hoch, wurde umgekehrt und nach Veile segelt. Weil Krischan in Veile sein Bollwerk leerte, konnten wir mit unserer schönen Fährzang nicht an denselben festmachen. Ankertes daher im Haken. 22. August: SW. 4-5. 7 Uhr 45 Minuten in See gegangen. Durch Kleinen Sand und Großen Belt gesteuert. 6 Uhr 30 Minuten p. m. in Kallundborg am Bollwerk festgemacht. 26. August: W-SW, 6-7, sehr böig. 9 Uhr a. m. in See gegangen. drei Reel im Großsegel. Steuerten durch den Großen und Langeland Belt. Passierten 2 Uhr p. m. Korsör. 11 Uhr 30 Minuten p. m. Pakkeborg. 31. August: W.-WNW. 4. Mit Hallwarden kam Hesselstein in Sicht. Steuerten in den Kieler Haken und gingen dort sofort zur Außendienststellung an die Werft von Scharstein. 1. September: „Ariadne“ bei Scharstein aufgeschleppt. Wir hatten einen herrlichen Sommer, verhältnismäßig wenig Windstille, keinen ernstlich störenden Nebel, selten Stürme und waren meistens von schönem Segelwetter begünstigt. Die Gesamtstrecke der abgesegelten Tour kommt auf 2066 Sm.

Joseph, Kapitän zur See z. D.





Lesmona IV.

Trotz recht günstiger Witterung des Sommers 1908 machte Lesmona IV doch nur kleinere Reisen in der westlichen Ostsee und zwischen den dänischen Inseln. Am dritten Ostersabtag, den 21. April, kam die Mannschaft an Bord, doch verzögerten sich die Aufbesserungsarbeiten infolge Reparaturen, so daß die Yacht erst am 20. Mai segelfähig wurde.

Kleinere Touren nach Travemünde, Wismar und vor Warnemünde füllten die Zeit bis Pfingsten.

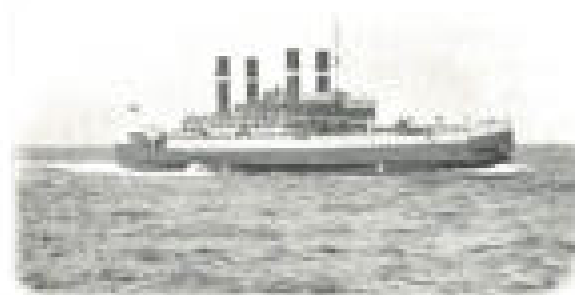
Unsere Pfingsttour traten wir, wie alljährlich, mit Familie an Bord, am zweiten Pfingsttag an. Die Reise erstreckte sich durch den Grübeland, Großen Belt, Langeland-Belt, Svendborg-zund, Alsensund. Wir besuchten die Städte Vordingborg, Korsör, Svendborg, Sønderborg, Travemünde, Wismar und kehrten am 16. Juni nach Warnemünde zurück.

Am Dienstag, den 23. Juni, segelte nach Kiel zum Besuch der Woche. Verlasse morgens 5½ Uhr Warnemünde und werfe nachmittags 2½ Uhr vor Bellevue Anker. Also eine

schnelle Reise mit einer Durchschnittsfahrt von 9 Meilen. Am 1. Juli segelte nach Warnemünde zurück. Nach der Warnemünder See-Regatta segelte am 11. Juli mit meinem Sohn an Bord nach Kopenhagen, welches am gleichen Tage nach Roter Dänischer Fahrt erreichen.

Am 26. Juli begannen die Ferienreisen mit dem Ziel Glücksburg, wo die Dames 8 Tage Aufenthalt nahmen. Holo dieselben am 4. August wieder ab, machten Station in Sønderborg und segelte von dort durch den Kleinen Belt nach Fridericia und Norden Fünen nach Korsör, von wo aus wir mit der Bahn Kopenhagen besuchten. Den Rückweg nahmen, da inzwischen stürmisches Wetter eingetreten ist, durch Smølands Fahrwasser, wo wir in Stubbekjøbing infolge des schlechten Wetters einen Tag Regen blieben. Am 14. August nahmen den Weg durch Grönsund, trafen dort aber in dem engen Fahrwasser auf Gegenwind und so hartes Strom, daß wir trotz Motorhilfe kaum vorwärts kommen. Nachdem wir uns in stundenlang harter Arbeit herausgekreuzt haben, geht es in Roter Fahrt bis Warnemünde und direkt nach Rostock. Segeln später nur noch Tagesfahrten. Anfang September stellen außer Dienst und bringen die Yacht an die Neptunwerft, wo inzwischen einen Neubau, welcher den Namen „Lesmona V“ erhalten wird, abgeschlossen hatte.

G. Boldt.





Geisha.

Der Sommer 1908 unterschied sich vom Sommer 1907 durch weniger Regentage, dafür waren jedoch, wenigstens auf unseren Reisen, mehr stürmische Tage als vergangenes Jahr zu verzeichnen. Im ganzen genommen waren wir jedoch mit der Saison 1908 recht zufrieden. Auch hatte unser Motor wieder recht zufriedenstellend gearbeitet, besonders wurde durch eine im Winter vorgenommene Änderung der Schraube die Fahrt bedeutend verbessert. Hauptsächlich hat uns der Motor bei den Hafenanlagen auf Bornholm gute Dienste geleistet, ganz abgesehen davon, daß wir durch den dieses Jahr eingebauten Dynamo nie in Verlegenheit mit unserer elektrischen Beleuchtung kamen, da wir unsere Akkumulatoren zu jeder beliebigen Zeit selbst aufladen konnten. Wie im Vorjahre seien auch dieses Jahr viele Fahrten auf die Nachstunden

und gemessen wir daher oft den großen Vorteil unserer elektrischen Positionslaternen und Kompaßbeleuchtung, die auch im stärksten Wind und Regen nicht versagen konnten. Eine gedrängte Übersicht über unsere Reisen mögen die folgenden Zeilen bieten, ohne durch höhere Zeitangaben der Abfahrten und Ankünfte, ferner ohne Angaben der Windstärke und Richtungen, Barometerstand etc. zu weitläufig zu werden.

Ende April wurde „Geisha“ zu Wasser gelassen und von ihrem Winterlager nach ihrem Liegeplatz im Christenhalv verholet. Am 3. Mai sahen wir an dem Ansegeln des R. Y. C. nach Warnemünde mit anschließendem kleinen Schlag in See teil. Nach dem Dinner in Warnemünde gemeinsame Rückfahrt. Vor Oldendorf wurde geankert und einige Stunden in holländischer Gesellschaft in der Gartenwirtschaft von Knut zugebracht. Bei einbrechender Dunkelheit machten wir dann wieder an unseren Liegeplatz im Hafen fest. Am 10. Mai fand das Ansegeln des R. Y. C. statt, woran sich „Geisha“ wieder beteiligte. Nach dem Dinner in Strandstrichs Hotel Rückfahrt bei zunehmender Flaute mit Motor. Bei Oldendorf nahmen wir den „Seehund“ in Schleppe. Vom 11. bis 16. Mai Vorbereitungen für die diesjährige erste Soutour zum Ansegeln in Lübeck. Am 16. Mai nachmittags Abfahrt mit Motor bis Warnemünde, widern ohne Aufenthalt bei aufbrechendem Winde gen Travemünde. Nach einigen Stunden frischer Fahrt trat jedoch Flaute ein, so daß wir erst Sonntag Nachmittag in Travemünde eintrafen und dann bei einbrechendem Regen mit den schon auf dem Rückwege befindlichen Yachtes aussetern mußten. Im Hafen des Segelhavens „Luhcke“ warfen wir Anker, um dann am nächsten Tage (18. Mai) nach Travemünde zurück zu segeln, wo wir auf der Werft von Schlichting bestrachten, da dort die Vorderwerke von „Geisha“ vorgerichtet worden sollte. Während dieser Arbeiten besuchten wir verschiedene Lübecker Sportfreunde, die dann auch zu einem Frühschoppen an Bord erschienen und „Geisha“ eingehend besichtigten. Am 20. Mai waren die Arbeiten auf der Werft fertig und wir warfen los, um nach dem nahe gelegenen Neuenhaff zu segeln. Die Fahrt verlief nicht schön, doch kamen wir bei der zunehmenden einbrechenden Dunkelheit Wähe, die Fahrwasserbezeichnung zu erkennen, weshalb wir auch glücklich kurz

vor dem Bollwerk noch festnahmen. Durch ungeschickten
Lohn gelang es uns jedoch bald, wieder loszukommen und
wir machten dann am Bollwerk fest. Den folgenden Tag
(21. Mai) benutzten wir zu Spaziergängen in der Umgegend.
Abends traten wir dann die Rückreise nach Stockholm an, wo
wir nach sehr stürmischer Überfahrt am 22. Mai ankamen.

Am 2. Juni Abfahrt zur Pflanzreise. In Warnemünde
redeten wir wegen zu starken Windes über Nacht liegen
bleiben. Am 3. Juni mittags besserte sich das Wetter gebessert
und wir segelten ab nach Kopenhagen, wo wir nach sehr
interessanter Fahrt am 4. Juni in den Mittagsstunden ankamen.
In Kopenhagen blieben wir bis 9. Juni, machten in dieser
Zeit mehrere Ausflüge in die Umgegend und besuchten
natürlich auch verschiedene Male das Tivoli. Am 9. Juni
verließen wir den Hafen und machten nach herrlicher Fahrt
bei schönem Wetter abends im Hafen von Helsingborg fest.
Am Nachmittag des folgenden Tages segelten wir wieder nach
der dänischen Küste des Sundes nach Helsingør, wo wir
einen Tag ankamten. Am 11. Juni warfen wir los, um
nach dem schwedischen Hafen Malmö bei Kalmar zu segeln,
wo wir bis 13. Juni blieben, und die Zeit zu Touren
in der Umgegend benutzten. Von hier ging es dann nach
Landkrona, wo wir nachts ankamen und morgens verschiedene
Male verholen mußten. Da wir noch einen Sonntag Abend im
Tivoli in Kopenhagen zubringen wollten und wir auch wußten,
daß an dem Tage gerade großes Feuerwerk stattfinden sollte,
benutzten wir die Gelegenheit und segelten Sonntag Mittag,
den 14. Juni, wieder nach Kopenhagen. Am Tage verließen
wir den Hafen und nahmen als nächstes Ziel den in der
Faustsicht gelegenen Hafen Faxö Ladeplatz, den wir nachts
erreichten. Stürmisches Wetter erschwerte die Einfahrt sehr.
Am 16. Juni ging es dann an Mön vorbei nach dem kleinen
Hafen Hessaas auf Falster, da wir uns vorgenommen hatten,
möglichst viele auch der kleineren Häfen kennen zu lernen,
um bei späteren Fahrten über exakte Ziffernwerke
möglichst orientiert zu sein. In der kommenden Nacht hatten
wir Gelegenheit, von hier aus ein besonders imposant
wirkendes Gewitter zu beobachten. Tags darauf verließen wir
Hessaas, um die Rückreise anzutreten. Einen Tag gaben wir

noch zu, den wir in Gedser verbrachten (18. Juni) und
traten dann am 19. Juni wohlbehalten in Warnemünde ein.
Die Yacht ging dann an ihren Liegeplatz in Motala, wo
sie bis 20. Juni verblieb. Wir fahren dann nach Travemünde,
um noch die dortigen Festlichkeiten der Küster Wache
mitzumachen, und kehrten am 6. Juli wieder nach unserem
Heimathafen zurück. Am 1. August traten wir unsere
Sommerreise nach Bornholm an. 1.8. August verbrachten
wir noch in Warnemünde, dann Abfahrt nach Sölde, wo wir
einen Tag verweilten. Am 16. August verließen wir Sölde
mit Kurs auf Rügen (Bornholm), wo wir nach guter Fahrt nachts
ankamen. Der folgende Vormittag ward zur Besichtigung des
dortigen Museums und der anderen Sehenswürdigkeiten ver-
wendet. Nachmittags ging es dann nach dem etwas nördlicher
gelegenen Haken Husö. Hier hatten wir jedoch das Pech,
durch aufläufigen Sturm, der ein Auslaufen aus dem Hafen
zur Unmöglichkeit machte, bis zum 14. August eingeschlossen
zu sein. Wegen des großen Zeitverlustes segelten wir am
14. August direkt nach Aßinge, ohne Hakenhusen anzutreten.
Am selben Tage ging es noch weiter, und gegen Abend
machten wir noch in Gdögen fest. Nach einem Aufenthalt von
etwa drei Stunden verließen wir auch diesen Hafen, um nach
Seltsundale zu laufen. Unterwegs kam jedoch eine hohe See
mit viel Wind auf, und unser Beiboot schlug zum stunden-
vielten Male in diesem Jahre voll. In dem hohen Seegang
war es uns trotz heftiger Anstrengung absolut unmöglich, das
Boot an Deck zu bekommen; wir waren gezwungen, dasselbe
loszulassen, um die Yacht vor Beschädigungen durch das
Boot zu schützen und da das vollgeschlagene Boot es
unmöglich machte, Kurs zu halten. Am 15. August machten
wir dann in Seltsundale fest und bestellten bei Oertze in
Hamburg ein neues Beiboot, das wir nach Salsbäa schicken
ließen. Am 25. August sollte es laut Telegramm von Oertze
fertig sein; wir blieben daher bis 23. August in Seltsundale
und fuhren dann nach Sölde. Am 26. August traf das Beiboot
hier per Elbe ein und wir verließen darauf Sölde mit Kurs
auf Wiek im Greifswalder Bodden. Dort blieben wir eine
Nacht und fuhren dann mit Motor nach Greifswald, wo wir
auch einen Tag verblieben. Am 28. August verließen wir

wieder des Hafens und nun ging es nach kurzem Aufenthalt in Wack durch den Bodden am Palmer-Ort-Pauernschiff vorbei nach Stralsund. Am 29. August traten wir die Heimreise an, mußten aber wegen zu viel Wind und See bei Dannewerke wenden und vor dem Winde wieder zurücklaufen. Das schlechte Wetter hielt jedoch an, so daß wir die Yacht unter Aufsicht der Mannschaft in Stralsund liegen lassen und mit der Bahn nach Rostock zurückkehren mußten. Am 18. September hatte sich das Wetter gebessert und wir fuhren wieder nach Stralsund, um „Geisha“ zu holen. Die Rückreise verlief recht gut und am 19. September lag „Geisha“ wieder an ihrem Platz im Heimathafen. Das Absegeln des R.Y.C. konnten wir leider nicht mitmachen, da wir erst die Nacht vorher angekommen waren, und die Yacht erst gründlich überholt werden mußte. Wir beteiligten uns daher nur noch am Absegeln des R.Y.C. am 21. September. Kurz darauf wurde „Geisha“ außer Dienst gestellt und nach ihrem Winterlager verbracht.

A. K. Orber.



Freya.

Da sich Freya auf der Tour nach den dänischen Inseln im Vorjahre die Zufriedenheit ihrer Mannschaft durchaus verdient hatte, war eine ähnliche Seereise für den Sommer 1908 beschlossene Sache.

Nach mannigfaltigen Vorbereitungen und eingehendem Kartestudium, das besonders den Gewässern am Stralsund und Rügen galt, war Freya am 18. Juni reedklar. Sonntag, den 14. morgens, wurde nach Warnemünde gesegelt. An Bord befanden sich der eine Eigner, Dr. Grünberg, Dr. Kundt, Herr P. Mahlow und drei Gäste. Der Unterzeichner segelte an Bord der „Seemur“, die uns freundlicher Weise bis Warnemünde das Gefährt gab, mit. Ein kleiner Schlag in See überzeugte die Mannschaft, daß für die am nächsten Tag in Aussicht genommene Reise alles gut verstanden und klar war.

Des Abends bezog die Mannschaft (Skipper Kundt, Vollmann Mahlow und der Unterzeichnete) Quartier an Bord. Thermometer und Barometer waren im Laufe des

Nachmittags gefallen. Die Nacht brachte einen streifen Nord-west, Kälte und Regen, so daß die Aussichten für den Beginn der Reise durchaus nicht vielversprechend waren.

Da aber gegen Morgen der Wind etwas abflaute und das Wetter aufklarte, wurde um 6 gefrühstückt und Segel gesetzt. Um 7 Uhr lief Freya mit vollen Unterseglern bei ständig flauer werdendem West aus den Molen von Warnemünde mit Kurs auf Darßer Ort. Noch stand von vorhergehendem Tage eine beträchtliche See; aber die von wolkenlosem Himmel herab strahlende Sonne verklärte das erregte Bild und wärmte zugleich unsere von der Nacht durchkühlten Knochen auf das angenehmste.

Den ganzen Tag über blieb auch das Wetter schön; die See nahm mehr und mehr ab, und ihr allseitig nach der Wind, so daß, als wir mittags um 12 Darßer Ort Leuchtturm auf Steuerbord passierten, der Spinnacker gesetzt werden konnte. Nachmittags hatten wir etwa zwei Stunden lang fast völlige Windstille. Es wurde daher halb sechs, ehe wir die Gellitz-tonne bei Barkhüt ankern konnten. Nur ging es im Fahr-wasser entlang der Westküste von Hiddensee, dessen hohe Nordspitze wir schon kurz nach Mittag in Sicht bekommen hatten, bei aufstehendem OStO. schnell vorwärts. Um halb sieben Uhr abends gingen wir auf der Reede von Barkhüt an Anker mit Aussicht auf eine etwas bewegte Nachtruhe.

Auf Anraten des Hauptmats kommendes Zorkummen nahmen wir aber wieder Anker auf und ließen in den kleinen Hafen von Barkhüt, wo wir am Bollwerk eines ruhigen und besetzten Liegeplatz fanden. Wir aßen an Bord und amnestierten bei dunkler Nacht noch eine kleine Expedition an Land. Der Inhaber des einzigen Gasthauses hatte sich bereits zur Ruhe begeben, öffnete uns aber bereitwillig und versorgte uns See-geschichten und Bier, für das er selber großes Interesse bekundete. Wir schöpften daraus die herrlichste Gewißheit, daß er einem späten Besuch nicht als unangenehme Störung empfand.

Der Morgen des 16. Juni begrüßte uns mit strahlendem Sonnenschein. Der kleine Hafen mit seinen wenigen Fischer- und Linsenbooten lag in friedlicher Verlassenheit vor uns. Östlich erhob sich das hohe Ufer von Barkhüt und vorläufig

dehnte sich trocken und gelb der „Bock“, auf dem sich zwei steinerne Landmarken wie drohende Finger erhoben. Ein im Osten aus dem Wasser ragendes schwarzes Wrack vervollständigte die Staffage eines Fahrwassers, das als recht unangenehme Straße bekannt ist. Aber die feierliche Ruhe dieses weltabgelegenen See- und Landschaftsbildes und der helle Glanz des Junimorgens waren nicht geeignet, unsere Sinnungen zu erwecken. Wir ruderten zu Zweit im Beiboot nach dem Bock hinüber, spärlich bekleidet, wie es uns die Einsamkeit erlaubte, und unternahm auf der weichen Schlickflache, die nur sehr oberflächlich mit Schwammwand überzogen war, einen erfrischenden Spaziergang. Die Spuren nackter Füße, die wir auf dieser Wanderung zurückließen, mußten vor-trefflich in die Einsamkeit der Gegend, deren herbe Schönheit sich wohlweisend in die Seele legte und uns mit tiefer Freude erfüllte, wie man sie als Kulturmenschen und Stadtbewohner so selten empfindet und deshalb um so lebendiger in der Erinnerung behält.

An Bord gab es reichliches Frühstück und eingehendes Karten-studium. Bei zunächst recht flauer SO-Brise ließen wir um 12 mittags aus dem Hafen. Dann mußten wir bei abflauernder Brise und steigender Hitze die schmale Vierendacht-Rinne (mit Kurs auf Stralsund) aufkreuzen. So wurde es 3 Uhr nachmittags, bis wir, halb gebreut und mit rotbraun gebräuntem Gesichtern Stralsund hafeneinfahren konnten und nicht weit von den Booten des Stralsunder Yacht-Clubs an einer Tonne festmachten. Der Rest des Tages wurde historischen Studien in Stralsund gewidmet, die ranglos zum Besuch des Rat-skellers und der alten Weinstube von Wall-Grube überleiteten.

Eine ungewohnte Nachtruhe war uns diesmal nicht beschieden. Die Kajüte der Freya war derartig mit Mücken erfüllt, daß wir am 17. schon früh um 3 Uhr Segel setzten und mit Kurs auf den Strals-Sund aus dem Hafen ließen, die Insel Dänholm steuerbords lassend. Um sieben überfiel uns eine völlige Flaute und zwang uns, für einige Zeit bei Gustower Wick zu ankern. Hier öffnet sich die Ufer des Sundes auf beiden Seiten zu einer etwas weiteren Wasserfläche, die mit ihrer Umgrenzung von bewaldeten Hängen und leicht ansteigenden Wiesenflächen ein Landschaftsbild von außerordentlicher

Schönheit bot. Besonders erregte ein Landsitz auf dem Festlande mit seiner parkartigen Umgebung und zackigen Giebelfront, die unvergleichlich glücklich in den Charakter der Umgebung paßte, unsere ungeteilte Bewunderung. Nach zwei Stunden Ruhe kam Brief auf und gestattete uns, Anker auszumachen und mit Kurs auf Palmer-Ort Feuerschiff weiterzusegeln. Als Mittagsmahl wurden zwei an sich durchaus verschiedene Konserven zusammengemischt und heiß serviert. Ihr restloses Verschwinden war ein bereites Zeugnis für die zwar köhne, aber glückliche Kombinationsgabe des Kochs.

Gegen Mittag wurde Palmer-Ort Feuerschiff passiert und Kurs auf Wieck bei Greifswald, dessen alte Türme weithin über den Bodden griffen, abgesetzt. Wir liefen mit Backtagshose außerordentlich gute Fahrt und konnten um 4 Uhr im Hafen von Wieck festmachen. Auf See hatten wir heute nicht viel unter Hitze zu leiden gehabt; aber jetzt, im geschützten Hafen, brannte die Sonne erhellungslos auf den Decksplanken, und da auch hier wieder zahllose Wäcken in die Kajüte eindringen, räumten wir ihnen und der Sonne das Feld und suchten Schutz und Nachquartier in dem schattigen Restaurant Jakobs. Der ehrenwerte Besitzer, ein alter Bekannter aus der Zeit unserer Studienjahre, betrachtete uns mit unverfälschtem Mißtrauen, als wir in unseren etwas mangelhaften Bootkleidern und mit blasenbedeckten roten Gesichtern aus unter seine Gäste mischten, und begrüßte uns mit den wenig gastlichen Worten: „Wat wilt Sen in, in den Uping hier antokamen?“

Aber bald gewannen weichere Regungen bei ihm die Oberhand. Er gestattete uns zu bleiben und gewährte Nahrung und Unterkunft.

Der 18. Juni war Ruhetag. Der Vormittag verging unter beachtenswerten Versuchen, unsere äußere Erscheinung landläufig herzurichten. Dann fahren wir nach Greifswald und betrachten den Tag an verschiedenen erinnerungsreichen Stätten unserer Studienzeit im Kreise froher Musenstöße.

Am 19. segelten wir früh um 9 von Wieck ab mit Kurs auf den „aufstehenden“ Badestrand Lubmin bei Born OSt. Untenwegs brach das Steuerbord-Want. Schleimigstes Ober-Steig-Gebäck verhielte aber weitere Havarie und ließ das Vorhanden-

sein von Reserve-Schäkeln ausgenutzt empfanden. Wir ankerten auf der Lubminer Reede und setzten im Beiboot an Land, um den Geburtstag eines der Teilnehmer eindrucksvoll zu feiern. Der Nachmittag brachte sehr wechselnde Witterung. Bis zum Abend herrschte Platte, dann kamen Gewitter bei noch umlaufenden schwachen Winden, morgens gegen 3 gab es eine schwere Regenböe aus Südwest, die sich zu einem mäßigen Sturm entwickelte. Draußen auf der Reede ritt die „Freyja“ vor 20 Metern Ankerkette auf dem regengeweitschnittenen See und wir sahen voll Mitleid im Zerkeln des unbrennlichen Morgens ihren Mast hin- und herpendeln.

Da es unmöglich war, durch die Brandung an Bord zu kommen, fuhren wir auf einer trübselig himmelnden Kleinkahn nach Wieck durch regnerickendes Wald und sturmenrauschte Felder. Zum Glück klarte es im Laufe des Vormittags auf und wir kehrten nachmittags auf demselben Wege mit 2 Gläsern, meinem Bruder und einem seiner Korpshüter, nach Lubmin zurück. Von der steilen Lehmklippe hatten wir einen imposanten Blick auf die rotende Brandung. Der Wind hatte nur wenig nachgelassen. Die „Freyja“ stampfte noch wie am Morgen unermüdlich auf der Reede, und die Aussichten, an Bord zu kommen, waren verheißungsvoll. Endlich gelang dies mit Hilfe Lubminer Fischer, in deren Boot wir uns, unsere Gläser und unsere aus Wieck mitgebrachten Koffer verfrachteten. Unser Skipper hatte die schwere Aufgabe übernommen, das Beiboot zur „Freyja“ zu rudern und kam auch, von unseren Segenswünschen begleitet, glücklich durch die Brandung an Bord.

Jetzt ging es ans Segelsetzen, Ankeraufnehmen und an ein heißes Pumpen, und wir waren herzlich froh, als wir um 10 Uhr abends Anker auf hatten und Kurs auf Wieck setzen konnten, wo wir um 11 bei glänzender Dunkelheit nach recht bewegter, nasser Fahrt unsere Gäste glücklich an Land setzen konnten. Wider Erwarten erging uns der Herbergsmann milde und spendete Grog und gute Ratschläge zur Verhütung nachträglicher Erkältung.

Am 21. Juni sollte Wieck endgültig verlassen werden. Aus ONO. wehte eine tolle Brise, als wir um 10¹⁵ aus dem Hafen liefen, und im Greifswalder Bodden stand die dort übliche, kurze und stiele See. Der Himmel war leicht bewölkt,

es war kühl, die Wolken warfen dunkle, lange Schatten über das Wasser und gaben der See ein unfreundlich drohendes Aussehen. Ein großer Okerkahn, der prompt ausgerichtet einem Korn kreuzte, zwang uns zum Ausweichen, obwohl er vom Winde lag, während wir hart am Winde vorwärts arbeiteten. Der Kahnschiffer lehnte penäsig am Ruder und redete unsern Skipper zu einigen unverständigen Bemerkungen. Das trübsale Leben ist ihn. Wir sahen ihn heftig mit den Armen schwenken und vernahmen einige Worte in Hinterpommerscher Mundart. Dieses Zwiesgebrüll wurde fortgesetzt, bis die zunehmende Entfernung weitere Erörterungen als aussichtslos erscheinen ließ.

Langsam stieg Rügen's Küste und der vorgelagerte, bewaldete Vilm aus dem Wasser empor. Nach mittigen Späßen gelang es, die Frondelen-Grand-Tonne zu sighten. Dann gab es noch ein hartes Kreuzen bei viel Wind und reichlicher See, und um 4 Uhr konnten wir an dem gänzlich menschenleeren Ost-Ufer des Hales Lauterbach am Bollwerk festmachen. Wir hatten recht viel Wasser übergenommen und belegten das Bollwerk weit hin mit Postern, Decken, Kissen und Schuhen. Auf der andern Seite des Hales sahen wir einzelne Menschen; hier aber waren wir Alleinherren und erledigten uns deshalb aller irgend zeitlicheren nassen Kleider.

Mit dem Wasserfuß auf dem Rücken schritt der Vollmatrose, als hätte er nie einen anderen Beruf kennen gelernt, zum Bahnhof Lauterbach, um frisches Wasser zu lassen und einen Boten zu finden, der einen hier wohnenden Bekannten des Skipper's von unserer Ankunft benachrichtigen sollte. Bald gelang: als unser neuer Gast erschien, dargabte bereits ein lippiges Gericht, nach einem Rezept des Vollmatrosen bereitet, in den Schüsseln. Wir selbst waren zwar nicht in einer Empfangslorette, als den auf diesem Lande herrschenden Regeln entspricht; allein die herrlichen Däfte unserer Mahlzeit und die lockend zur Schau gestellten Rotweinflaschen ergänzten diesen offenkundigen Mangel an Etikette nur rechten Zeit auf das glücklichste. Auch leuchtete dem Anblickung aus unsern Mienen ein so freudiger Niederknien entgegen, daß er ohne Überwindung unserer Einladung zum Essen Folge leistete. Ein Spaziergang entlang den walddedeckten steilen

Ufern, mit wechselnden malerischen Ausblicken auf die Insel Vilm, beschloß den gesegneten Tag.

Auch am 22. Juni hatten wir uns nicht über Mangel an Wind zu beklagen. Mit unserm Bekannten von gestern als Gast an Bord liefen wir 8 Uhr 30 aus unserm freundlichen Hafen. Es wehte gehörig aus ONO, und auf dem Boden stand eine steile See von milchig braungelber Farbe. Lange schrägerade Schauerstreifen, die mit der Windrichtung parallel liefen, verneigten das Unfreundliche des Anblicks. Zwei Stunden lang war unser Gast in pecktignier Stimmung. Schließlich aber stürzte er mit des Neuen und Ungewöhnlichen auf ihn ein. Er erhob ausnahmslos den in diesem Falle üblichen Protest und verhielt sich längere Zeit weiteren Eindrücken gegenüber durchaus ablehnend. Erst als die stilleren Gewässer des Stralsunder Gelees Gelegenheit zu beschaulichere Betrachtung gaben, nahm er wieder an der Unterhaltung teil. Um 12 gingen wir an unserem alten Platz bei Gustower Wiek vor Anker und rüsteten ein Mittagessen von mehreren Gängen. Den Schluß bildete frische Erdbeeren, eine Spende unseres Gastes, die in geradem weißerlicher Stimmung verzehrt wurden.

Während des Essens hatte die Brise weiter zugenommen. Unter reichlichem Segeldruck ließen wir weiter mit Kurs auf Stralsund (försaal durch die Fahrwasser zwischen Dänholm und dem Festlande), nahmen außerhals der Stralsunder Hafen-Einfahrt Segel weg und ließen nur den Klüver stehen, vor dem wir um 2½ nachmittags Hafen hinein ließen. Während des Tages wurde der Wind dauernd frischer und erfüllte uns mit einiger Besorgnis für den morgenden Tag, der uns nach Rostock zurückbringen sollte.

Am Bollwerk wurden wir von einem Herrn vom Stralsunder Yacht-Club begrüßt. Er forderte uns in lebenswandler Weise auf, den heute gerade tagenden Club-Abend zu besuchen. Wir waren jedoch von der Arbeit der letzten Tage, wie wir jetzt erst merkten, ziemlich erschöpft und müde, so daß wir uns entschuldigen mußten und wenig schlafen gingen. Für die freundliche Einladung sage ich an dieser Stelle hiemit nochmals unsern besten Dank.

Am Morgen des 23. Juni liefen wir aus des Moles von Stralsund Hafen um 3 Uhr aus. Es wehte noch immer

frisch genug aus ONO, aber doch nicht mehr so bedrückend, wie am gestrigen Tage. Um 147 tauchten wir in der Prorer Wiek Größe mit einem Dampfer der Rostocker Rederei Fischer, der Kurs auf Stralsund hielt. Diesmal wurde die Vordrühl-Rinne sehr schnell durchlaufen. Mittags 12 Uhr hatten wir bei hoher achterlicher See darüber Ort davon, um 2 1/2 Meilen wir in den Molen von Warnemünde ein. Die Strecke entlang der mecklenburgischen Küste war ohne besondere Ereignisse verlaufen, aber die Fahrt platt vom Winde bei hohem Seegang erforderte aufmerksame Rudelführung. Der Anblick der tiefblauen See war ernst, von strahlendem Sonnenschein getilgt, so daß uns von diesem letzten Tage unserer Tour ein besonders prägnanter Eindruck verblieb.

Um 5 Uhr ergriff der wackere Köhler auf der Ostbrücke des Clubhauses in Geltsdorf die ihm zugeworfene Tonne mit dem Präsidentenrat: „Hurrah, mit Freya in weider hier.“

Am Schluß dieses schwachen Versuchs einer Beschreibung unserer schönen Reise sei es mir gestattet, unsern Skipper und dem Vollmatrosen herzlich zu danken für alles, was sie auch diesmal wieder in guter Kameradschaft und erster Sportarbeit geleistet haben. Besonders aber dem Ersteren gebührt der zurechtige Dank der Mannschaft. Und fürs nächste Mal sei der am liebgeordnete Spruch des alten Römern das Leitwort:

O. Fortes, peioraque passi mecum saepe vihi.

Nunc vno pellit curas. Cras ligens detrahens aequor.
F. B. Solger.



Comet.

Schöneres Wetter und mangels Zeit gestatteten wir im verfluchten Jahre nur eine einzige größere Segelfahrt. Sie ging nach Travemünde, und zwar in der Absicht, die dort am 12. und 19. Juli stattfindenden offenen Regatten des Lübecker Yacht-Clubs und des Yacht-Clubs „Lübeka“ mitzusehen. Am 8. Juli abends lag „Comet“ klar zur Fahrt, die am 9. in aller Frühe bei leichter Nordwestbrise begonnen wurde. Gegenwind mit abwechselnder Flaute ermöglichten keine schnelle Reise, immerhin war dieselbe am 18. gegen 3 Uhr morgens beendet. Die Regatta des Yacht-Clubs „Lübeka“ brachte „Comet“, trotz einmaliger falscher Umsegelung einer Boje, den 11. Preis. Bei einer um nur 100 Meter längeren Bahn wäre sogar der 1. herausgeholt worden. Die Zeit vom 12. bis 19. Juli mußte die Yacht wegen Masterglühung auf der Schlichting'schen Werft verlassen. Meines ursprüngliche Absicht, diese Zeit für Touren in der Travemünder Bucht zu verwenden, wurde dadurch leider vereitelt. Am 19. Juli gewann die Yacht in der Regatta des Lübecker Yacht-Clubs den

I. Preb. Leider wurde ihr derselbe nach Verlauf von einem Vierteljahr wieder abgenommen, weil durch gelegentlichen Nichtsetzen einer Prosenflage ein Formfehler gemacht worden war. Am 22. abends 9 Uhr, wurde bei frischem NNW, die Rückkehr angetreten, welche außerordentlich günstig verlief. Wannmünde war innerhalb 6 Stunden erreicht. Am nächsten Nachmittag lief die Yacht, triumphierend über die dahin gewonnenen 5 Preisflaggen ziehend, wieder in den Heimathafen ein. Der Rest der Saison brachte der Yacht zwei weitere Preise, einen I. in der offenen Regatta des Rostocker Clubs, und einen II. in unserer letzten internen Veranstaltung. Da der Herbst sehr schön war, so ließ er eine außerordentlich lange Ausstrahlung zu. Erst im November wurde abgetakelt und Winterquartier bezogen.

Hann.



LIII.

Die nachstehende Beschreibung einer gut verlaufenen Reise der Yacht LIII vom Sealer Bodden nach Rostock bei solchem recht unbehaglichem Wetter gibt ein gutes Bild von den besonderen Eigenschaften des Bootes und den verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten von Motor und Segel je nach der Wetterlage. Aus diesem Grunde wird der Reisebericht für viele Tourensegler von besonderem Interesse sein.

Eben war die Sonne in die Dünne getaucht, als einem großes rotes Feuerball gleich der Mond langsam am östlichen Rande des Sealer Boddens hinter dem Walde amporstieg. Allmählich zuckerte er auf dem Wasser ein silbernes Glitzern und Flimmern hervor. Leise plätschernden die Wellen an die Bordwand unserer LIII, die heute Abend zum letzten Male an ihrer Boje vor dem Altmagener Hafen liegen sollte.

Dreißig herrliche Sommertage waren verflissen, seitdem die LIII aus heimatlichen Rostocker Gewässer verlassen hatte, um sie mit den Wiesigen zu vertauschen. Das Ende der Monats- tage nahte, morgen sollte sie wieder den Heimweg antreten.

Der Hauptansehensplatz des Bootes während der sommerlichen Ferienuit waren die luftartigen Binsengewässer des Darß an der mecklenburgischen und pommerischen Grenze gewesen, welche sich von Barth bis am Eingange des Strelasundes bis zum Saaler Bodden nach Osten erstrecken. Es sind dies die Ketten großer Seen und Boddens, welche teils durch natürlich tiefe Kanäle, teils durch kleine flache Seen mit abgepöcktem Fahrwasser verbunden sind, mitunter nur durch eine schmale, blendend weiß schimmernde Dünenkette von der Ostsee getrennt. Abgesehen von der großen Fahrstraße wird dieses Wassernetzwerk bevölkert von tausenden Wasservögeln jeder Art und bietet dem Wassersportsmann nach jeder Richtung, sei es durch Rudern, Segeln oder die Wasserjagd, viel Interessantes.

Wir lagen behaglich auf Deck und genossen, eine von längeren Passagen unterbrochene leise Unterhaltung führend, die friedliche Stille und Schönheit dieses Abends. Freund Heinz Martin hatte sich seine Bordpfeife angezündet und meinte nachdenklich: Morgen um diese Zeit liegen wir wohl schon geborgen in der Darßer Bucht, und wenn es nicht gar zu hart weht, können wir ja die Nacht bis Warnemünde durchhalten. Ich stimmte ihm zu, denn wenn sich ein 7 m-Boot auch nicht recht für die Ostsee eignet, etwas konnten wir unserer Lilli mit ihrem wasserdichten Cockpit doch schon bieten.

In der elektrisch beleuchteten Kajüte unternahm Fröhjoh währenddessen doch einmal die Zündung des Hilfsmotors, der in diesen vier Wochen tadellos funktioniert hatte. — Die Yacht hatte trotz ihrer Jugend bereits mancherlei Versuche mit verschiedenen Motorsystemen über sich ergehen lassen müssen. Zum größten Ärger meines Bruders Fröhjoh besaßen alle die unangenehme Eigenschaft, gerade in kritischen Momenten zu versagen, so daß die Bauwerk schließlich der nutzlosen Versuche müde wurde und eine Zweisakt-Maschine nach eigenem Modell baute. In diesem Frühjahr war unsere Lilli mit dem neuen Motor ausgerüstet worden, und bis jetzt hatte er uns noch nicht im Stiche gelassen. Hoffentlich würde auch unsere morgige Fahrt keine verborgenen Macken aufzudecken, sollte er doch bei Windstille möglicherweise 24 Stunden ununterbrochen Dienst tun.

In die Abendstille klang ein Pfeil. Er kam von unserer Villa als Zeichen, daß die Mannschaft der Lilli an Land kommen sollte.

„Göthe, schaffe doch schnell noch die leeren Bierflaschen ins Beiboot!“ rief Fröhjoh mir zu, „damit wir Platz bekommen; für den cond. mod. Heinz werden wir morgen wohl noch ein Dutzend in die Bälge verstauben müssen.“ Heinz ließ lachend die Neckerei über sich ergehen, die ihm seine in dieser Jahreszeit doppelt verzeihliche Schwäche für köstliches Bier wieder einmal eintrug.

Als wir mit unserm Beiboot dem Hafen auszuweichen, begegnete uns der Fischer Permin in seinem Boot, wie er sich mit einer langen Stange zu den Fischerboddens hinüber stakte, da, wohl 20 an der Zahl, vom hellen Mondschein beleuchtet, auf der Reede lagen. „Guten Abend, Herr Permin!“ riefen wir zu ihm hinüber, „was gibt's morgen für Wetter?“ „Gut, gut“, meinte der alte Becker, „das Glas steht ja hoch, ich denke, das wird morgen voll Sämenschießes an 'n leichten West bläuen.“ Das war gute Botschaft und damit gingen wir an diesem Abend ruhig schlafen.

Am anderen Morgen, es war am Mittwoch, den 12. August 1908, schien die Sonne dießig durch einen dünnen Wolkenschleier am Horizont. Der Saaler Bodden wurde von einer leichten SO.-Brise gekräuselt, die allmählich aufseufzigen schien. — Unsere kleine Lilli hatte alles für eine Seereise von drei Tagen Erforderliche an Bord. Kompaß, Seekarten, Proviant, Spirituskocher und — last not least — reichlich Bier für Heinz. Seit 8 Uhr morgens waren wir unterwegs, als der leichte SO.-Wind gegen 10 Uhr so zunahm, daß wir Vorfahrt nur eben tragen konnten. Von Barth ab über See war er uns sehr willkommen, da unser Kurs dann NW. bis zum Darß und von dort bis Warnemünde fast Süd führte. Bis Barth kam uns diese Windrichtung aber doch recht angelegen. Durch das Labyrinth der Gudelauer bis Barth führt ein nicht sehr genau abgepöcktes Fahrwasser, das wir schon hinreichend kannten und in nicht gerade angenehmer Erinnerung hatten. Bei unseren alljährlichen Fahrten hatten wir mit den verschiedensten Booten jeder nur denkbaren Bodenerhebung bereits einen durchaus nicht beabsichtigten Besuch abgestattet.

Ein bisweilen zweistündiges, mühsamer auch Unergeres Arbeiten mit dem Staken etc. ließ uns dann zwar immer wieder in das Fahrwasser zurückgelangen, doch war es unnützlich, daß wir denarrigen Extratouren keinen Geschmack abgewinnen konnten.

Den Saaler Bodden bis zur Schnellig Boje bei Neuendorf durchsegelten wir noch, dann wurde aber das Fahrwasser zu eng, und unser Maschinist Frithjof mußte an die Arbeit.

Nach zweieinhalbstündiger Fahrt waren wir in Zingst angelangt, wo wir Station machen mußten, um unserer Maschine das notwendige Futter zu verschaffen, denn mit Bedauern hatten wir bemerkt, daß unser Benzinvorrat auf die Neige gegangen war. Barth wäre der einzige Ort gewesen, wo wir ein ansehnliches Automagazin hätten bekommen können. Unsere Maschine nahm es aber nicht so genau mit der Qualität ihres Brennstoffes, und so zogen wir es vor, den zweistündigen Abstecher nach Barth zu vermeiden. Wir gingen also in Zingst mit unserer Karre, die 40 Liter faßt, in den ersten besten Kesselsladen. Doch die Mannesmann hinter dem Ladentische schlug die Hände über den Kopf zusammen, als wir 40 Liter Benzin forderten. Für mehr als 10 Pf. hätte höher noch nie ein Kunde verlangt, und mehr als 10 Liter hätten sie überhaupt nie auf Lager. Wie hier ging es uns in allen vier Kesselsläden, die wir auf der Strecke nach Benzin absuchten und ihres ganzen Lagerbestandes beraubten, um den Maschinist dann unserer Maschine vorzusetzen.

Der Wind war im Laufe des Tages nach SW. angesprungen und immer heuer geworden. Auf dem Barthier Bodden schlief er ganz ein, dafür wurden wir durch einen heinen Spröhlregen erfreut, der Frithjof mit Eiern, Kise und Brot aus dem Cockpit in die Kajüte trieb, um dort für uns beide draußen am Ruder einen Imbiß zu bereiten. Eine Stunde hatte unsere Großboje schon schlief im Wasser geschleppt, und Heino war ungeduldig auf Deck herum marschiert, indem er meinte, das Segeln ohne Wind im Regen wäre auf die Dauer langweilig, als sich im Westen ein schwarzer Wadestrich auf dem Wasser zeigte. Schon nach einer Viertelstunde jagten wir vor einem steifen NW. durch die Graben, den letzten Bodden vor der langen Barkkoller Klippe, die in den Strelasund mündet, gegenüber der Insel Hildeshausen, ca. 10 Sm. nördlich von Stralsund.

Daß wir jetzt in dem langen, engen Fahrwasser vor dem Winde nur so dahinschossen und bis Bartholtz Herms sparen konnten, nahmen wir mit dem wenig freudigen Gesicht auf, von Bartholtz bis zum Dorß gegen eine hohe See ankruzen zu müssen und womöglich vor Abend Zingst von der Seeseite nicht mehr erreichen zu können, wo wir noch einen lustigen Abend an Land verleben wollten. — Doch es sollte noch ganz anders kommen!

Wir waren vielleicht eine Stunde so dahingeflegt. Mittlerweile war es 3 Uhr geworden und wir rechneten darauf, in ein bis zwei Stunden auf offener See zu sein. Plötzlich wurden wir von einem Fischerfahrzeuge aus, das außerhalb des Fahrwassers verankert lag, angesprochen. Auf dem Deck stand ein Mann, winkte mit beiden Armen, als wenn er Seine nach hinten schleudern wollte und schrie: „Halt, halt da!“ Anfangs zögerten wir, unsere flotte Fahrt zu unterbrechen, aber da wir im Topp des Fahrzeuges einen langen roten Ständer bemerkten, drehten wir bei. Wir hatten wenig Lust, in dem Regen, der seit einiger Zeit stärker eingesetzt hatte, das Fischerboot anzukruzen. Auch war die Brise reichlich stark für unser Zeug am Winde. Dem war aber bald abgeholfen. Frithjof, dem in der Putry bei dem plötzlichen Beidrehen und dem damit verbundenen Überholen des Fahrzeuges die Spiegelleiter über Bord gegangen waren, erschien ganz ersetzt mit seinem Kopf in der Schießklappe und rief: „Maan über Bord?“ — „Nein, aber der Fischer dort will etwas von uns. Du kannst Deinen Motor mal langsam angehen lassen.“ — „Kleinigkeit“, meinte Frithjof, und schon sauste die Lili gegen See und Wind dem Fischer längsweg. Hier erfuhrten wir, daß das Fahrwasser wegen Schießübungen der Truppen an der Küste gesperrt sei. Bald sahen wir auch, wie einige hundert Meter vor uns die Geschosse des Wasser aufgriffen ließen.

„Und wie lange müssen wir hier nun sitzen?“

„Ja, meinte der Fischer, vor Klock müß wir's mit dem Scheitern wöll sich uphören.“

Na, das war ja recht angenehm. — Ich denke, Heino, wir waren jetzt erst in aller Ruhe unten in der Kajüte zu Mittag, so haben wir wenigstens einen Vorteil von diesem unheimlichen Aufenthalt.“

Nach einer Stunde klatsche und prassle der Regen draußen auf unser Kajütdach, aber unten bei uns war es sehr gemütlich. Heino entkorkte eine Flasche nach der andere, Frithjof spielte auf der Harmonika einen Gassenhauer nach dem andern, und ich lag läng ausgestreckt auf der Solahank und freute mich, bei diesem Wetter nicht am Ruder sitzen zu brauchen.

Allmählich hörte der Regen auf. Wir gingen an Deck und verplauderten ein Weilchen mit unserem Fischer, dem wir auch einige Flaschen Bier hinüberreichten. In dieser Stunde Wartezeit hatten sich neben uns noch drei Fischerfahrzeuge festgelegt, um das Ende der Schießübungen abzuwarten, deren Vortau wir durch das Glas beobachten konnten. Plötzlich wurde an Land durch Streichen einer roten Flagge an einem Mast das Zeichen für den Schluß des Schießens gegeben und sofort war unsere Lilli als erstes Boot in Fahrt. Vier Barthöts waren wir den anderen bereits einige hundert Meter voraus.

„So, Kinder, Barthöts wäre passiert. Jetzt steuern wir direkt nach Hiddensee hinüber. Das Fahrwasser, denke ich, können wir hier abschneiden — und dabei drehe ich das Ruder ein wenig auf — sonst müßten wir es noch zweimal halten. Vor dem Gellen werden wir es zwar noch hart am Wind haben, dann müssen wir eben einige Reffs . . .“

Plötzlich ein starkes Rauschen und knisterndes Scheuern unter dem Kiel — — — „Donnerwetter, Jargens, nun sitzen wir fest und mit dieser Fahrt vor dem Winde!“ Da lag nun unsere Lilli mit ihrem Tiefgang von 1,10 m. Heino maß mit einem dünnen Hootshaken, unserem einzigen Schußminutent, die Wassertiefe; vorne 30 cm, hinten höchstens 90 cm. — Als wir dann vorne auf der äußersten Spitze am Sag alle drei aus Leibeskräften leider vergebliche Anstalten machten, wenigstens erst einmal die Nase der Lilli in den Wind zu drehen, nahmen wir natürlich mit sehr gemischten Gefühlen das spöttische Winken der Fischer auf, die jetzt in einiger Entfernung die Fahrnisse passierten, und vor denen wir noch eben einen so großen Vorsprung gehabt hatten. Was nun tun? — In den Wind wollte Lilli sich absolut nicht drehen lassen, und wäre es gelungen, viel hätten wir auch dann nicht gewonnen, da sie direkt vor dem Winde aufgelaufen war. Aber was unsere

Muskeln nicht vermochten, sollte das unser Eiertumskel, der Motor, nicht zustande bringen? Also Dick festsetzen! Klau- fall und Pickfall los! Nieder mit Fock und Großsegel! So, nun Maschine Vordampf rückwärts! Weiß broden das Wasser unter dem Heck hervor. Frithjof sitzt am Ruder, um die Steigung der Maschine abwechselnd zu vergrößern und zu verkleinern, so daß die Maschine entweder ganz ruhig mit 200 Umdrehungen arbeitet, um dann plötzlich wieder mit 800 per Minute loszurufen. Die Lilli legt aber nicht immer da, als fürchte sie sich, heute abend in See gehen zu müssen.

Als wir ungefähr 10 Minuten hindurch ohne jedes Erfolg gestakt, geschaukelt und gemotort hatten, kam mir der Gedanke, das Boot so stark wie möglich Übersholen, um den Kiel frei zu bekommen, aber wie? Anker aus und Taufe an den Mast? Nein, das muß doch einfacher gehen. Dann wurde das Großsegel festgezerrt, und der Großbaum quer abgeführt. Frithjof glug wieder an seine Maschine, ich übernahm das Ruder und Heino hüfte sich mit samt dem Beiboot an den äußersten Ende des Großbaumes in die Höhe. Das Beiboot löstete sich halb aus dem Wasser, die Lilli hobte bis zum Schandackel über und war in wenigen Minuten frei. Die Maschine wurde in Gang gelassen, das Großsegel wieder mit drei Reffs und dazu der kleine Klöver gesetzt; gleich darauf waren wir wieder in Fahrt.

Als wir den Gellen passierten, war es mittlerweile 6 Uhr geworden. Die See lief ziemlich hoch, die kleinen Segel konnten wir eben tragen. Also vorwärts denn! Zurück nach Barthöts, um dort zu übernachten, wollten wir auf keinen Fall. Wenn auch Warnemünde als Ziel für diese Nacht aufgegeben werden mußte, den Darß wünschten wir doch unter allen Umständen zu erreichen. — Im Westen ging die Sonne zur Neige, carminrot sank sie ins Meer, eingehüllt in eines durchsichtigen Wolkenschleiers von derselben Farbe. — Es lag eine wunderbare und doch unheimliche Stimmung auf dem schwarz-blauen Meer, von dem sich die weißen Wellenköpfe scharf abhoben. Die sinkende Sonne hatte nicht mehr die Kraft, dem Wasser eine Flürbung zu geben. Allmählich wurde es dunkel. Im Nordwesten drohte eine schwarze Wolkenswand,

aber dort, wo die Sonne verschwand, war, hatte der Himmel immer noch eine unheimliche Purpurfarbe.

Der Wind hatte sich augenblicklich geändert und pflügte in den Werten. Wir hatten Luken und Klappen dicht geschlossen und saßen, in Ötzenz gehüllt, alle drei im Cockpit. Solange unsere Lilli ihre Segel noch tragen konnte, wollten wir zum Dreck aufkreuzen, und lagen jetzt einen Schlag in See hinaus auf Dornbusch Leuchtfener, das zu uns herüber blinkte. Zu weit wollten wir uns aber nicht von der Küste entfernen; wir gingen deshalb bald wieder über Segel und lagen ungefähr die Höhe von Zingst an. Da wir auf diesem Weg gut ein bis zwei Stunden liegen konnten, übergab ich Heino das Ruder und ging mit Frithjof zur Koje, um Heino in der Nacht abholen zu können.

Se unheimlich sich unsere Lage oben gestaltete, so unheimlich war es unten in unserer gemütlichen kleinen Kajüte. Das gleichmäßige Ticken der Wanduhr und das Knurren des Motors verbanden sich mit dem Rauschen der höher gehenden See, deren Spritzer mit klatschenden Geräusch an der Bordwand unserer sich tapfer ihren Weg bahrenden kleinen Lilli berührten, zu einem einzigen beruhigenden Grundakkord, der uns bald in einen tiefen Schlaf sinken ließ, trotzdem wir in unserer Koje bei dem Stampfen des Fahrzeuges hin- und hergeworfen wurden.

Eine halbe Stunde hatte ich wohl geschlafen, als ich plötzlich wie im Traume meinen Namen rufen hörte und mir gleich darauf Wasser ins Gesicht spritzte. Sofort war ich wach. — Die Schieberklappe stand halb offen, Heinos Kopf erschien auf einen Augenblick in der Kajüte und mit ihm klatschten einige Eimer Seewasser hinein. „Gutthier, kommen schnell heraus! Wir bekommen schwarzes Wetter! Die See geht schon so hoch, daß wir die Segel nicht mehr tragen können“. Das Letzte rief er, als er schon wieder am Ruder stand und die Lilli etwas abfallen ließ. Ich hatte kaum meinen Kopf zur Kajüte hinausgestreckt, als ich eine Drücke von einer überkommenden See empfing, die mich völlig durchschüttelte. Ich war im Cockpit und sah um mich. Es war vollkommen dunkel geworden. Meer und Himmel trugen die gleich-

schwarze Farbe. Die Fußbreiter im Cockpit schwammen bereits, und man stand bis an den Knöcheln im Wasser, das nicht so schnell ablaufen konnte, als es bei dem stark stampfenden Fahrzeug durch überkommende Seen eindrang. Das Darüber Leuchtfener suchten wir in NW. vergeblich. Dafür erhielt ein Wetterleuchten den Horizont und ein fernes Grollen war hörbar. In der Dunkelheit und bei dem hohen Seegang war an weiteren Helfen nicht zu denken, stehen bleiben durften die Segel aber nicht. Heino fuhr schon immer mit loser Schot und konnte das Boot kaum halten. Dazu kam, daß unser Helfboot halb voll Wasser geschlagen war und heftig an der Leine ruckte. Segel nieder und mit der Maschine durchhalten! war die einzige Lösung, denn die Barhöher Einleit in der Dunkelheit wieder zu finden, war unmöglich, weil sämtliche Leuchtfener in dichten Regen verschwanden.

Ich öffnete die Schieberklappe, wobei wieder einige Eimer Seewasser in die Kajüte drangen, die bereits eckelisch erhellte war. „Frithjof, hier steht's bis aus. Wir bekommen Sturm und Gewitter. Laß die Maschine mit halber Kraft angehen, damit wir uns beim Segelbergen im Wind halten können.“ Im nächsten Augenblick war die Klappe wieder dicht geschlossen und bald darauf hatten wir die Lilli in den Wind gedrückt. Die von Nässe nassen Segel schlugen und klatschten wild, die Schoten und Blöcke klapperten, doch unsere Maschine arbeitete im ruhigen, gleichmäßigen Tempo und deutlich hörten wir die Kraft, mit der das Boot gegen die herannauchenden Seen anstämpfte.

Das Großsegel war — wenn auch mit vieler Mühe — bald geborgen und gut festgemacht, anders die Fock, die absolut nicht fallen wollte, so daß ich hinaus mußte. Frithjof stand am Klüverfall bereit, und ich wartete den nächsten Moment ab, in dem das Boot weniger unter als über Wasser arbeitete, um nach vorne bis an das Segel zu gelangen. Dort kam ich mir vor, wie ein Ball auf dem Tennisschläger. Bald hob sich das Vorschiff mit mir hoch in die Luft, bald stand ich bis an die Knieer im Wasser, und ich konnte meine ganze Kraft aufwenden, um mich mit beiden Händen an dem dünnen Stag halten zu können. Auf Augenblicke nur lag die Lilli einigen-

maßen ruhig, so daß ich eine Hand frei bekam und einen Stabreiter zu lösen vermochte. Und immer nur nach jeder See konnte ich Frithjof rufen: „Pier weg“. Gerade, als ich mich auf die Knie gelegt und tief niedergebengt den untersten Schüssel zu lösen versuchte, sah ich in der Dunkelheit des weißen Kamm eines großen Brechers sich vor uns aufräumen. Ich hatte noch gerade so viel Zeit nach atmen zu rufen: „Achtung, Brecher voraus“ — da hatte er unsere arme Lili schon unter sich begraben. Der Vorstoß tauchte weg, daß mir das Wasser bis an die Brust ging, Frithjof wurde gegen die Wannen geschleudert, und unseren Heino hinter am Ruder hörte ich laut nach Luft schnappen. Ich weiß nicht, wie weit ihm das Wasser über den Kopf weggegangen ist; jedenfalls saß er in seinem Cockpit wie in einer gefüllten Badewanne. Nach zwei kleinen Brechern folgten dem großen, ehe ich meinen Schüssel lösen konnte. Schließlich war die Arbeit an Deck aber doch beendet und Frithjof ging zur Maschine hinunter, um Zündung, Öler und Vergaser sorgfältig zu beobachten, denn jetzt war die Maschine die einzige Rettung. Wenn sie versagte, strandeten wir ohne Gnade und hatten auf Hilfe nicht zu rechnen.

Das Wetter wurde von Minute zu Minute schlimmer und die von peitschendem Regen begleiteten Böen immer stürmischer. Das Gewitter war inzwischen ganz heraufgekommen; Donnerschläge rollten und alle Augenblicke erleuchtete ein Blitz die dunkle Nacht. Doch konnten wir so wenigstens beobachten, in welcher Entfernung von uns sich die Küste befand. Nach einer Stunde hatte sich das Gewitter vorzogen, dafür setzte der Regen in doppelter Gewalt ein. Hier und wieder prauschten dichte Hagelkörner auf unser Deck und trafen schmerzhaft Hände und Gesicht, so daß es zermügend war, Ausguck zu halten. Das Licht, aus dem die Skylight in die Nacht hinausströmte, war erloschen. Frithjof hatte sich niedergelegt, stand aber jede viertel Stunde wieder auf, um nach dem Motor zu sehen, der in gleichmäßiger Ruhe weiter arbeitete. Wieviel Fahrt wir gegen diese See liefen, und ob wir überhaupt vorwärts kamen, konnten wir in der Dunkelheit nicht erkennen. Schon längst hätte das Darßer Leuchttower in Sicht kommen müssen, doch die regendichte

Luft vermochte es nicht zu durchdringen. Seit geraumer Zeit hatte auch bereits kein Blitz mehr die Küste erreicht, und wir konnten ohne Gefahr unseren Kurs nicht mehr einhalten. Seekarte und Kompaß lagen in der Kajüte. Um draußen nach dem Kompaß steuern zu können, war es zu dunkel. Ich ging daher hinunter, um von dort jede Kursabweichung zu meiden. Wie groß war aber mein Schreck, als ich mit einem Blick auf den Kompaß gewahrte, daß wir statt Nordwest- fast Südwestkurs anlagen. „Um Gotteswillen, Heino, vier Strich mehr Steuerbord, wir gehen senkrecht auf die Küste.“

Da plötzlich eine starke Erschütterung des Fahrzeuges; die Maschine setzt mehrere Male aus. Heino hat das Ruder hart Backbord übergelegt. Wieder werden wir von einer großen Welle gehoben, die Lili macht eine halbe Wendung mit Kurs auf Norden und unsere Maschine setzt wieder ihren ruhigen Gang fort, als wenn nichts passiert wäre. Uns allen war klar, daß wir sechsen hart auf Grund gestoßen waren, und daß wir in höchster Gefahr schwebten. Dabei war das ganze nur das Werk einer Sekunde gewesen. Plötzlich brach eine Sturzwelle über unser Deck und im nächsten Moment ließ ein zweiter stärkerer Stoß das ganze Fahrzeug erzittern. Die Flaschen im Schrank klirrten, und Frithjofs Ölkasten fiel um. Alle unsere Gedanken waren in ständiger Spannung auf die Maschine gerichtet, die wieder mehrere Male aussetzte und im nächsten Augenblicke stehen zu bleiben drohte. Das hätte die Strandung und unser aller Ende bedeutet. Angestrengt lauschten wir ihren Gang. Ein zweites und noch ein drittes Mal stieß Lili auf. Frithjof war am Rad gesprungen und hatte die Steigung verringert. Doch die Maschine arbeitete wieder mit ruhiger Kraft und kämpfte uns langsam aber sicher durch die Brandung der rettenden Darßer Bucht empor.

Um 1 Uhr in der Nacht brach der Mond durch das sturmzerissene Gewölk. Gleich einem leuchtenden Auge blickte das Darßer Leuchttower in die Finsternis auf das Meer hinaus und beobachtete dort unten in der schützenden Bucht zahlreiche Fischerfahrzeuge und eine kleine weiße Yacht, die alle vor dem Sturme hieher geflüchtet waren. In der Yacht aber lagen drei glücklich gerettete junge Menschen in dem tiefen, trübseligen Schlaf der Erschöpfung.

Am anderen Morgen gegen 9 Uhr prasselte der Regen wieder auf unser Deck, der Sturm heulte in der Takelage und ließ die Flaggenteile in einem monotonen Klatsch, Klatsch, Klatsch gegen den Mast schlagen. Doch wir da unten waren geborgen und taten uns glücklich bei einem warmen Frühstück. Um 10 Uhr ließ schließlich der Regen nach und die Sonne strahlte durch, aber der Sturm hielt an. Kleider, Örtchen und was sonst noch trocknungsbedürftig war, wurde in die Wannen gehängt. Dann holten wir Anker auf und liefen so nahe an die Küste, als die Wassertiefe es zuließ. Wir wollten eine möglichst kleine Strecke haben, wenn wir mit dem Beiboot an Land ruderten, um den Umrigen telefonische Nachricht vom Leuchtturm aus zu geben.

Heino und ich waren ins Beiboot gestiegen, als ich bemerkte, daß nur ein Riemen an Bord war. Der andere mußte also über Bord geweht sein. Bald sah ich ihn auch in ca. 30 m Entfernung in die See hinausstreben. Es blieb weiter nichts übrig, als ihn mit dem Beiboot wieder zu holen, und schon wollte Heino die Fangleine stricken, als mir plötzlich der Gedanke kam, daß wir bei dem starken Sturm rettungslos in die offene See hinausstreben würden, wenn wir den Riemen verfehlten. Nur einen Kilometer weit stand schon eine für unser Beiboot gefährliche See, und ehe Frithjof allein die Lili mit Anker auf und angestellter Maschine klar zur Rettung geholt und am Ruder bereit gestanden hätte, wären wir weiter als einen Kilometer nach draußen getrieben. Heino mußte also die Jagd nach dem Riemen ohne mich antreten, der ich auf unserer Lili zurückblieb, um im Falle der Not mit Frithjof gemeinsam schnelle Anstalten zu Heinos Rettung treffen zu können. — Mit einem Riemen das Boot am Spiegel lenkend, trieb Heino mit dem Beiboot oder besser das Beiboot mit Heino in ausdauernder Fahrt auf den Ausläufer zu und erreichte ihn auch glücklich in ca. 100 m Entfernung. In nicht viel mehr als einer Minute war das Boot vor dem Sturm diese Strecke dahin getrieben, doch bedurfte es 15 Minuten angebrachten Ruderns, ehe es Heino gelang, die Lili wieder zu erreichen. Natürlich war er vom Spritzwasser total durchnäßt worden und außerdem mußten wir tüchtig ösen, um das Boot von dem übergrünem Wasser zu befreien.

Während Frithjof an Bord blieb, machten wir uns nach diesem Intermezzo auf, um meinen Vater vom Leuchtturm aus telefonisch zu benachrichtigen, daß wir glücklich hier eingetroffen seien. Wir zogen das Beiboot auf den flachen Strand und gingen durch das sich bis zum Strande erstreckende Darüber-Gebölz nach dem Leuchtturm. Hier erfuhren wir, daß mein Vater schon angefragt und die Nachricht erhalten habe, daß unten in der Bucht eine kleine weiße Yacht mit Beiboot verankert liege, die über Nacht eingetroffen sein müsse. Wir hatten uns eine Tasse Kaffee geben lassen und schrieben noch einige Postkarten an unsere Freunde, als des schulle Klingeln des Telefons im Nebenraum ankündigte, daß die gewünschte Verbindung mit Wustrow hergestellt sei. „Hier Günther — Dank.“

„Na, Jüngers, freut uns, daß Ihr geborgen seid. Wir alle hier im Dorf hatten Euch schon aufgegeben. Ihr seid also noch vor 10 Uhr gestern Abend in Darß gewesen, ehe der Sturm losbrach?“

„Leider nein, Vater, wir haben eine böse Nacht gehabt. Um ein Uhr erst ankerten wir hier unten.“

„Nur gut, daß wir es nicht gewußt haben. Wir haben Euch entweder um 10 Uhr am Darß oder verloren geglaubt.“

Nachdem ich meinem Vater in kurzen Worten den Verlauf geschildert und ihm mitgeteilt hatte, daß dem Roter allein unsere Rettung zu danken sei, begaben wir uns wieder an Bord der Lili, wo Frithjof schon angekommen hatte, unser Mittagessen zu bereiten.

Noch zwei Tage haben wir hier im Schutz vor dem wütenden Sturm liegen müssen. Dann trat in der Nacht vom Freitag auf den Samstag plötzlich Windstille ein, die wir sofort benutzten, um in ungefähr fünf Stunden nach Warnemünde und von dort in einer weiteren Stunde nach Rostock zu laufen. Auch während dieser Zeit hatte unser braver Motor, dessen Wert wir in den langen Stunden der Sturmnacht richtig einschätzen gelernt hatten, ruhig seine Pflicht getan und ohne Tadel gearbeitet. Und als ein zuverlässiger Freund, den wir nicht mehr missen möchten, hat er sich auch auf unseren Seetouren gezeigt.

Günther Berg.



Ehrenpreis Sr. Hohheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg,
Besatz von Braunschweig.



Anhang.

Ehrenpreis Sr. Hohheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg.

Der am 14. Mai 1902 dem Mecklenburgischen Yacht-Club von seinem hohen Ehrenvorsitzenden gestiftete Ehrenpreis gelangt am Mittwoch, den 7. Juli 1900, auf der offenen See-Wettfahrt vor Warnemünde zum Aussegnen. Der Preis wird unter folgenden Bedingungen ausgeschrieben:

Herausforderungspreis: Ehrenpreis Seiner Hohheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg für die nach Zeitverginung schnellste Kreuzeryacht der Klasse 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 Schiffbesitzer C. Frers in Kiel mit seiner Kreuzer-Yacht „Valuta“, Größe 11,70 SL., gebaut 1899 in Rostock;

im Jahre 1903 von Herrn Korvetten-Kapitän R. Miachke in Kiel, Mitglied des M. Y.-C., mit seiner Kreuzer-Yacht „Jen“, Größe 14 SL., gebaut 1893 in Rostock.

im Jahre 1904 von Herrn General-Kornel v. Bary in Anwerpen 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 Herrn Warburg und Jorjan in Hamburg mit ihrer Kreuzer-Yacht „Alce“, Größe 14 SL, gebaut 1905 in England;

im Jahre 1907 von Herren Sanders, Duncker und Binder in Hamburg mit ihrer Kreuzer-Yacht „Paula“, Größe 14 SL, gebaut 1905 in Rostock;

im Jahre 1908 von Herren Sanders, Duncker und Binder in Hamburg mit ihrer Kreuzer-Yacht „Paula“, Größe 16 SL, gebaut 1905 in Rostock.

DECE

Wettfahrten der Kieler Woche.

A. Vor der Kieler Woche.

1. Wettfahrten um den Coupe du Cercle de la voile de Paris, beginnend Montag, den 14. Juni 1909.
2. Helligoland Cup Committee. Freitag, den 18. Juni 1909. Wettfahrt von Dover nach Helligoland. Helligoland Cup Seiner Majestät des Deutschen Kaisers.
3. Kaiserlicher Yacht-Club und Flessburger Segel-Club. Montag, den 21. Juni 1909, morgens 7 Uhr. Wettfahrt von Glücksburg nach Kiel, ca. 50 Sm. Für Yachten der A bis B m Klassen, für Schwertjachten der 12 bis 5 m Klassen, für alte Rennyachten der früheren Klasse IV.
4. Norddeutscher Regatta-Verein. Dienstag, den 22. Juni 1909, mittags 12 bzw. 12½ Uhr, offene Wettfahrt auf der Unterelbe für Yachten wie unter Nr. 3. Bahnlänge 25 bzw. 30 Sm.

B. Kieler Woche.

5. Kaiserlicher Yacht-Club. Dienstag, den 22. Juni 1909, vormittags 9 Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote.
6. Kaiserlicher Yacht-Club. Mittwoch, den 23. Juni 1909, 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 Rennyachten der früheren Klassen V und VI. Bahnlänge 10 Sm.
7. Kaiserlicher Yacht-Club. Donnerstag, den 24. Juni 1909, vormittags 9 Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote.
8. Kaiserlicher Yacht-Club. Donnerstag, den 24. Juni 1909, nachm. 2 Uhr, interne Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Kriegsschiffsboote. Mittags 12 Uhr Wettfahrt der Sonderklasse.
9. Kaiserlicher Yacht-Club. Freitag, den 25. Juni 1909, 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 26. Juni 1909, 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 27. Juni 1909, vormittags 11¼ 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 28. Juni 1909, 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 29. Juni 1909, vormittags 8 Uhr, offene Wettfahrt von Kiel nach Eckernförde für Yachten wie unter Nr. 3.

14. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Mittwoch, den 30. Juni 1909, vormittags 8 und 9 Uhr, Handicap von Eckernförde nach Kiel für Yachten der Klasse A, 21 und 29 m.
15. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Mittwoch, den 30. Juni 1909, vormittags 10 Uhr, offene Wettfahrt von Eckernförde nach Kiel für Yachten der 12 bis 8 m Klassen, für Schwertschiffe der 12 bis 8 m Klassen, für alte Rennschiffe der früheren Klasse IV, Bahnlänge ca. 17 Sm.
16. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Donnerstag, den 1. Juli 1909, vormittags 9 Uhr, offene Wettfahrt auf dem Kieler Hafen für Yachten wie unter Nr. 6. Mittags 12 Uhr Wettfahrt der Sonderklasse.
17. **Kaiserlicher Yacht-Club und Norddeutscher Regatta-Verein.** Freitag, den 2. Juli 1909, morgens 6 und 8 Uhr, offene Wettfahrt von Kiel nach Travemünde für Yachten der 6 bis 8 m Klassen, für Schwertschiffe der 12 bis 8 m Klassen, für alte Rennschiffe der früheren Klasse IV, Bahnlänge 61 bzw. 65 Sm.

C. Wettfahrten der Sonderklasse.

(Zusammenstellung.)

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

Donnerstag, den 24. Juni 1909, mittags 12 Uhr,	
Samstagsd., „ 26. „ 1909, „ 12 „	
Montag „ 28. „ 1909, „ 12 „	
Donnerstag „ 1. Juli 1909, „ 12 „	

Offene Wettfahrten auf der Kieler Förde.

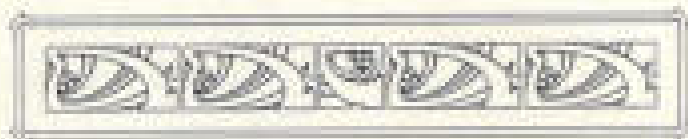
D. Nach der Kieler Woche.

22. **Norddeutscher Regatta-Verein und Lübecker Yacht-Club.** Sonntag, den 4. Juli 1909, vormittags 11 Uhr 45 Min., offene Wettfahrt auf der Lübecker Bucht von Travemünde für Yachten wie unter Nr. 3.

23. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Dienstag, den 6. Juli 1909, 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.** Mittwoch, den 7. Juli 1909, vormittags 11 Uhr, offene Wettfahrt von Warnemünde für Yachten wie unter Nr. 3. Bahnlänge 21 bzw. 15 Sm.
25. **Mecklenburgischer Yacht-Club und Königlich Dänischer Yacht-Club.** Donnerstag, den 8. Juli 1909, Handicap von Warnemünde nach Kopenhagen. Bahnlänge ca. 80 Sm.
26. **Kaiserlicher Yacht-Club.** Montag, den 12. Juli 1909, nachmittags 3 Uhr, Handicap von Helgoland nach England. Bahnlänge ca. 100 Sm.

Die Wettfahrten der August-Woche begannen am Sonntag, den 9. August 1909, vormittags 11 Uhr 45 Min., mit einer Wettfahrt von Travemünde und endeten am Sonntag, den 16. August 1909, mit einer Wettfahrt auf der Flensburger Förde.





Lesmona V.

Tourenyacht mit Hilfsmotor.

Die Yacht Lesmona V., deren Reise in diesem Jahrbuch veröffentlicht sind, befindet sich für Rechnung des Herrn Geheimen Kommissionsrat G. Boldt, Rostock, auf der Neptunwerft in Bau.

Die Abmessungen sind folgende:

Größe Länge	23,00 m
Länge in der W.L.	16,50
Größe Breite	4,80
Größer Tiefgang	2,50

Die Yacht wird nach Klasse des Herrn Lloyd für große Küstenfahrt aus Stahl erbaut. Das Deck und die Aufbauten werden aus Oregon- und Teakholz, die Einrichtung zum größten Teil aus Mahagoni erbaut.

Der Entstehung der Lesmona V. lag der Wunsch des Bauherrn zugrunde, zukünftig bei schwerem Wetter die See taufen und dabei in Morgenschuhen längsdeck spazieren gehen zu können, wie anderseits die Möglichkeit zu haben, auch bei der schlimmsten Flaute noch vor Dunkelwerden einen Hafen zu erreichen. So zeigt denn das Fahrzeug insbesondere in Linien und Takelage den Typus einer ausgeprägten Tourenyacht. Die Yacht soll insbesondere die weite östsee durchstreifen und ist mit Rücksicht auf die meist flachen dänischen Gewässer von nur geringem Tiefgang. Die für ein ausgezeichnetes Arbeiten in See überall scharf gehaltenen und tiefgezogenen Sperrkille brachen gleichzeitig den Vorteil einer ausgedehnten Stützfläche unter Deck, einer besseren Ausnutzung der Schiffswiden und somit einer bequemeren Wohnlichkeit für längere Touren.

Die Yacht ist mit der auf Lastfahrzeugen seltener, aber für überseeische Zwecke überaus bequemeren Ketschtakelage versehen, und auch diese Takelage ist, um mit einer geringen Mannschaft fahren zu können, sehr klein gehalten. Um hierdurch aber auch bei schlechtem Wetter das Reflen solange wie möglich vermeiden zu können, sind die Masten, Spieren und sämtliches Gut von besonderer Schwere.

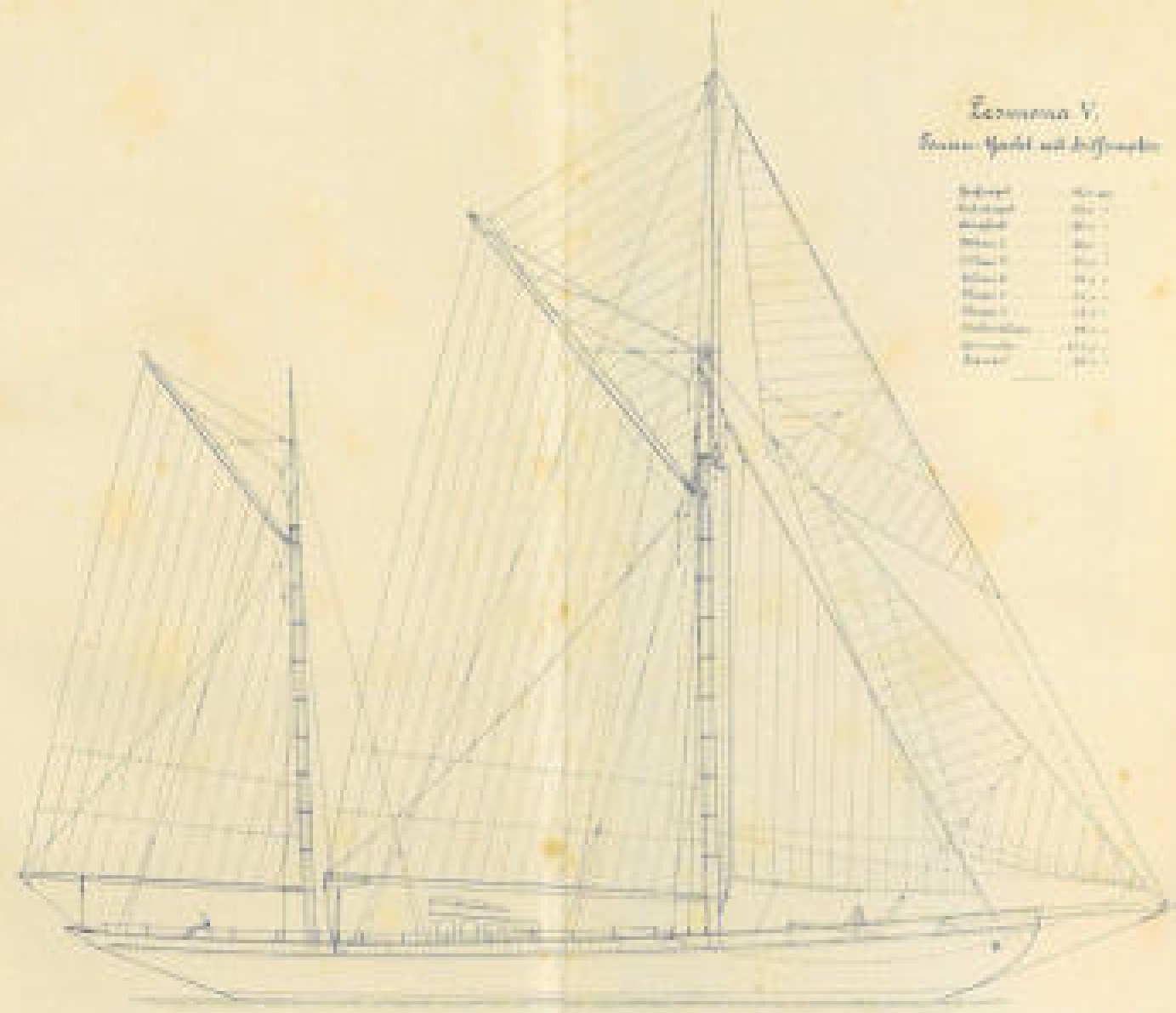
Als Hilfsmaschine wird ein Gardner Petroleum-Motor von 25 PS. mit einem Zehnpropeller auf reversierbarer Welle eingebaut. Der Motorantrieb ist auf Wunsch des Eigentümers besonders großer und wertvoller Raum gespendet, welcher durch erhöhte Wände und einen eigenen Niedergang von den übrigen Räumlichkeiten gänzlich abgeschlossen ist. Steuerung und Ein- und Ausschaltung des Motors kann natürlich von Deck aus geschehen.

Der Niedergang zu den Wohnräumen führt durch ein mit zwei Sofas versehenes Deckhaus auf einen neben dem Moterraum liegenden Korridor und über diesen nach hinten in den Damessalon, gerade aus in die Toilette und nach vorn in den Hauptsalon. Vor diesen liegt an H.B. die Pantry, an St.B. die Eigner-Kabine. Diese würde wohl mancher Yachtbesitzer gern mit dem Moterraum vertauscht sehen. An die Salongantry reißt sich nach vorne die Mannschaftspantry, durch welche man in den mit 4 Kojen versehenen Mannschaftsraum gelangt.

In den Wohnräumen, vor allem im Salon, ist das Hauptaugenmerk auf die für längeren Aufenthalt an Bord so überaus wesentliche bequeme Einrichtung des Mobiliars gerichtet und auf eine angenehme Tönung und harmonische Zusammenfassung des Holzes und der Polsterungen zur Erreichung einer größtmöglichen, sozusagen genussvollen Häuslichkeit. Sämtliche Räume, auch das Deckhaus und der Kesselraum, erhalten elektr. Beleuchtung; die Akkumulatoren können durch einen über dem Motor angebrachten Dynamo direkt gespeist werden.

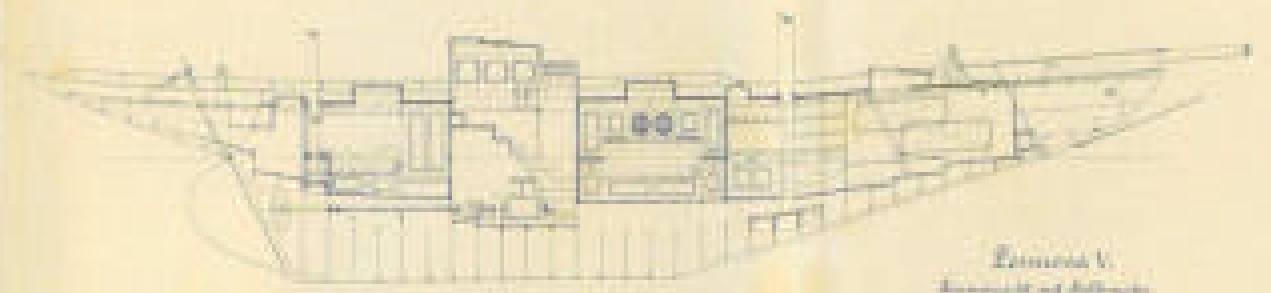
Die Yacht kommt mit beginnendem Frühjahr zur Ablieferung.

G. Berg.

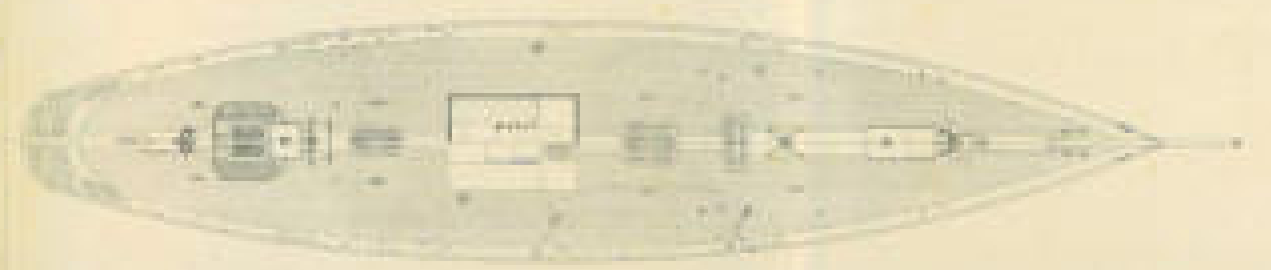
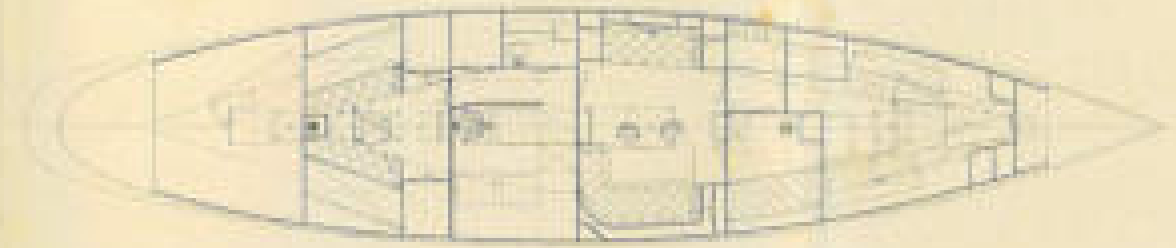


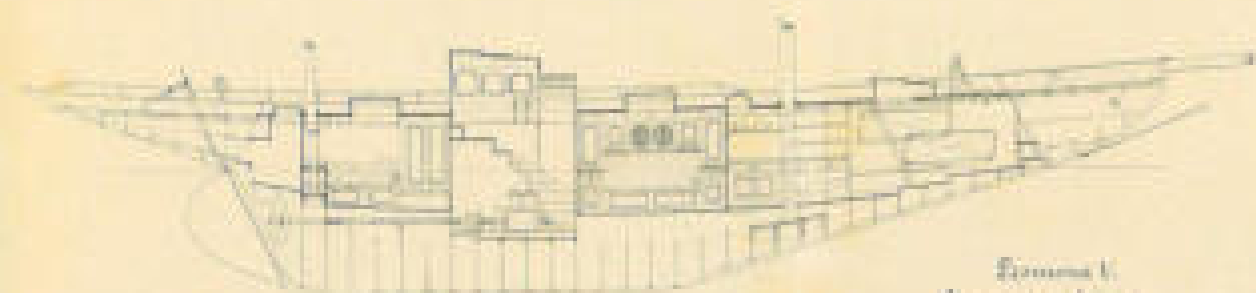
*Esmeralda V.
Seiten-Ansicht mit Aufwinden*

1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20
21	22
23	24
25	26
27	28
29	30
31	32
33	34
35	36
37	38
39	40
41	42
43	44
45	46
47	48
49	50
51	52
53	54
55	56
57	58
59	60
61	62
63	64
65	66
67	68
69	70
71	72
73	74
75	76
77	78
79	80
81	82
83	84
85	86
87	88
89	90
91	92
93	94
95	96
97	98
99	100

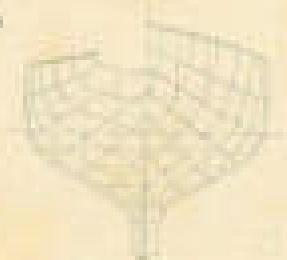
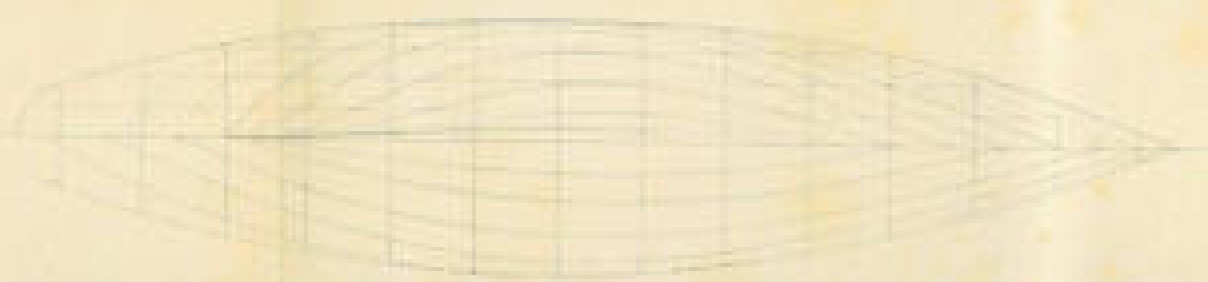
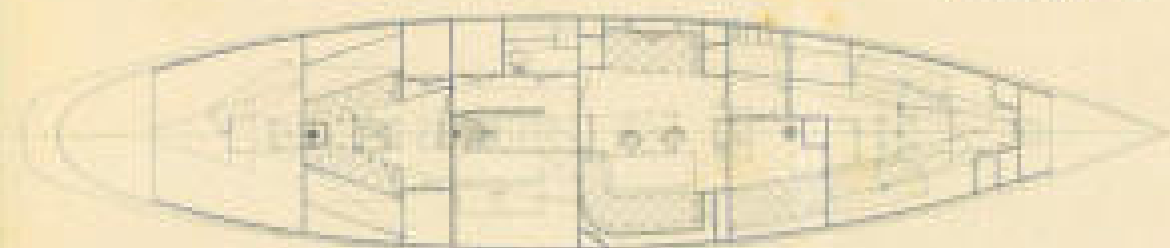


*Esmeralda V.
Seiten-Ansicht mit Aufwinden*





Luzerna V.
Seitenansicht mit Aufbauten



Luzerna V.
Seitenansicht mit Aufbauten

Deckfläche	11.17
Wasserverdrängung	11.17
Wasserverdrängung	11.17

