

1913

Bücherei  
des  
Großherzoglich  
Badischen Yacht-Clubs  
Abteilung Konstanz  
Abtlg.-C Nr.: 3. e.  
Jahrgang: 1913.....

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 1.

2. JANUAR 1913.

Nr. 1.

## Oktoberstage in märkischen Gewässern.

Von Gerhard Busse.



Wir drei hatten unser Vorexamen bestanden, nahezu zwei Monate hinter den Büchern gehockt und Staub geschluckt. War es ein Wunder, daß wir trotz Oktoberkühle und Herbstwinden wieder einmal das Skull in die Hand nahmen, um durch tiefe Atemzüge allen Dunst fortzuspülen und Herz und Sinne in glücklichem Vergessen von Vergangenheit und Zukunft an buntem Laub und brauner Kiefer zu laben. Nein, gewiß nicht, und trotz mancher bedenklichen Miene der alten Herrschaften wurde schnell zur Tat geschritten. Dienstag vormittag empfingen wir unser Urteil, ein paar Stunden später war ich auf der Abschiedstour bei Großmama und Tanten, Wertheim war das nächste Ziel, wo Schinken, Suppenwürfel und Konserven für vier Tage zu einem achtungsgebietenden Paket verschnürt wurden. Doch der gute Rucksack nahm auch diesen schweren Bissen auf, ohne sich den Magen zu verderben, und mit der Gewißheit, keinen Mangel leiden zu brauchen, legte ich mich aufs Ohr.

Am nächsten Morgen war ich zuerst im Grünauer Regattahaus und wartete auf den glücklichen Besitzer unseres Bootes, das den schönen Namen „Die bunte Kuh aus Flandern“ trägt. Der Morgen war schön, windstill, warm und klar, und ich erfreute mich an dem lieben Spreebild da vor mir, bis ich die holde Stimme des langen Mäxchen ein kräftiges „Hallo“ rufen hörte. Er hatte den falschen Zug gewählt, und war von Halensee erst bis nach Lichtenberg gefahren, ehe er seinen Irrtum einsah. Nun aber ans Werk! Der dritte, Philipp, durfte ein wenig länger säumen, denn das frühe Aufstehen ist er nicht gewöhnt, und gnädig hatten wir ihm eine Stunde Schlaf geschenkt.

Und eingepackt hatte Mäxchen! Es war unglaublich: Schnitzel und Kartoffeln und Eier, schöne große, und eine köstliche Flasche Rotspion — ich hatte meine natürlich vergessen — und Quaker oats — schon rümpfte ich meine Nase — und Schokolade en masse von den verschiedensten Sorten. Wenn wir nur alles in das Boot bekommen! Das Umziehen ging schnell, der Stapellauf der „bunten Kuh“ glücklich von statten, und schon konnten wir packen. „Guten Morgen“, da war auch Nummer drei. Wir gratulieren zum glänzend bestandenem Examen. „Gleichfalls, gleichfalls“. „Hast Du auch alles mitgebracht? Spiritus, Butter, Pfeffer, Salz, Tee, Zucker“, „Jawohl“. „Nun, dann zieh Dich um“, und Traviata pfeifend zog er ab. Er ist nämlich sehr musikalisch, von den Opern kennt er meist sogar den Text ganz genau. Wenn nur seine Stimme etwas mehr Schmelz hätte! Nun, die frische Luft wird schon alles überwinden. „Na, geht

alles rein?" „Wohl, wohl“. Die Kuh hat einen weiten Magen. „Abfahrt!“ Philipp steuerte, Max fuhr 2, Moi je 1, und schon flogen wir davon. Unser Tagesziel war Kummersdorf, das wir trotz der vorgeschrittenen Zeit noch bequem zu erreichen dachten. Wir fuhren recht flott und waren um 1 Uhr in „Neue Mühle“. Das Boot wurde mit dem famosen Wagen schnell hinübergezogen und wir stießen ab. Da wollte Philipp, er saß auf 1, zeigen, was er konnte, er streckte seine schönen Beine mit aller Kraft, und schon löste sich unter einem Krach das Fußbrett in seine beiden Teile. Die Schrauben waren durch, die das Brett an den Quersteg hielten. Ich drehte mich um, nahm mit jugendlichem Ungestüm die Teile zur näheren Untersuchung an mich, ein Plums, „ich fasse es schon“, sagte noch der Steuermann. Aber vergeblich, es waren nicht die Schlüssel mit dem beliebten Korkstück, sondern meine gute Uhr. Wir waren in Fahrt, die Stelle nicht zu merken, Wassertemperatur höchstens 8 Gr.,  $2\frac{1}{2}$  m tief, Schlammboden. Und doch wollte ich hinein, aber der besonnene Max hielt mich zu-

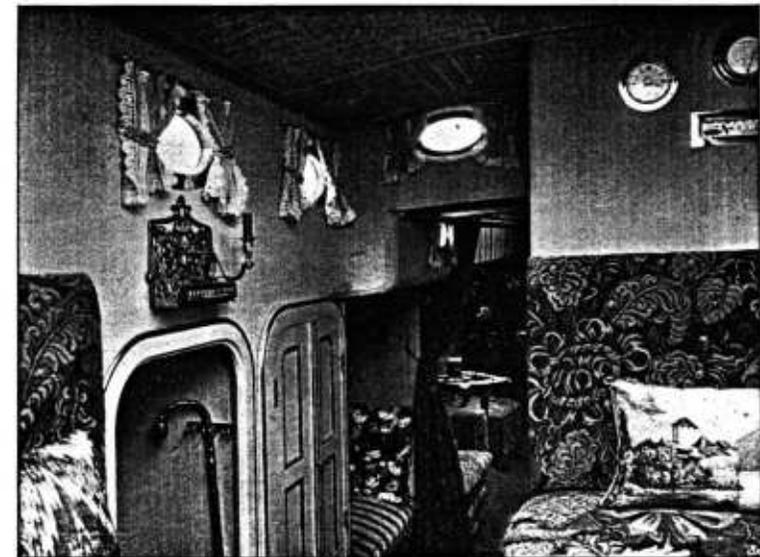


Schoneryacht Rakete VII. Blick in den Salon.

rück. Und mit Recht. Eine Lungenentzündung wäre das einzige Resultat gewesen. Tröste dich, Gerhard, und behalte deinen guten Humor. Im Bootshäusel waren ein paar Schrauben bald eingedreht, und nach 10 Minuten Fahrt stärkte ein kräftiges Frühstück die verzagende Seele. Das traurigste war nur, daß es die einzige Uhr im Boot war; wie sollen wir uns noch mit der Zeit ausfinden? Schon ahnte ich Nachtfahrten und ähnliche Scherze, und nur mit Recht, erst am dritten Tage hatten wir unsere meteorologische Gehirnkammer einigermaßen soweit in Ordnung gebracht, daß wir noch bei Tagesschein unser Ziel erreichten.

Mittag aßen wir kurz vor Prierosbrück, bei der Abzweigung der Storkower Gewässer. Suppe, Rührei mit Bratkartoffeln und Schinken, Schnitzel mit Butterbemme, Schokolade, Obst. Ich war etwas bedrückt, aber Trost der Kameraden, ein wenig Leichtsinns und Vertrauen auf einen guten Onkel hoch im Norden gaben bald wieder gute Stimmung. „Oh, es wird schon dunkel“. Wahrhaftig, und der Wolziger See

steht uns noch bevor. Na, dann man tau. Ein Schlepper holte uns ein, wir versuchten uns daranzuhängen, aber der Pickel gab nach. Dann hilft es nicht, wir kommen auch so herüber. Es war recht kalt und unfreundlich geworden. Ich wickelte mich in etliche Mäntel, zwei lange, lange Tücher waren um den Hals geschlungen, mehrere Decken auf den Knien. Das Hecklicht des letzten Schiffes gab den Weg an. Es verschwand nach einiger Zeit, aber die Richtung war fest, und nur 4 m südlich der Einfahrt langten wir am anderen Ufer an. Glücklicherweise war der See spiegelglatt, wie ich ihn bisher noch nie gesehen. Nun aber weiter den Kanal entlang! Mäxchen ergriff das Steuer, denn ich bin hühnerblind, leider Gottes. Und oft tönte ein „Halt“, „langsam weiter“, „Vorsicht backbord“ durch die Nacht, jeder Zillenbewohner wurde durch Fragen belästigt, bis wir ohne Schaden in dem Hafen von Kummersdorf Anker werfen konnten. Ein Licht erschien, sein Träger wies den Weg,



Schoneryacht Rakete VII. Blick in das Deckhaus.

die Rucksäcke wurden hervorgeholt aus den Tiefen der bunten Kuh, der Staubplan darüberbreitet, und um 8 Uhr saßen wir vergnügt bei Grog und belegten Broten, lasen Zeitung und vertellten uns etwas mit dem liebenswürdigen Strommeister aus Storkow. Wir schliefen ungewiegt.

„Guten Morgen, Philipp!“ „Wie spät ist es?“ „Willst du mich veräppeln? Ich werfe dich gleich aus dem Bett.“ Aber schon erschien als Friedensengel von nebenan das Mäxchen. Er hatte nicht gut geruht, der arme Kerl. Das Bett war zu kurz — er besitzt das stattliche Maß von 1,94 m — so hatte er sich Strümpfe angezogen, um nicht zu sehr zu frieren. Außerdem waren die Keilkissen so steil, daß er immer herunterrutschte und nun unten zusammengeballt wie ein Igel den Schlaf suchen mußte. Nun, wir werden es heute Mittag nachholen. Vorerst aber wurde alle 6 Backen sauber geschabt, man ist doch Kulturmensch. Und das Wasser war so kalt! Die herrlich duftende, selten schmeckende Tasse Kaffee machte aber alles wieder gut. Jetzt

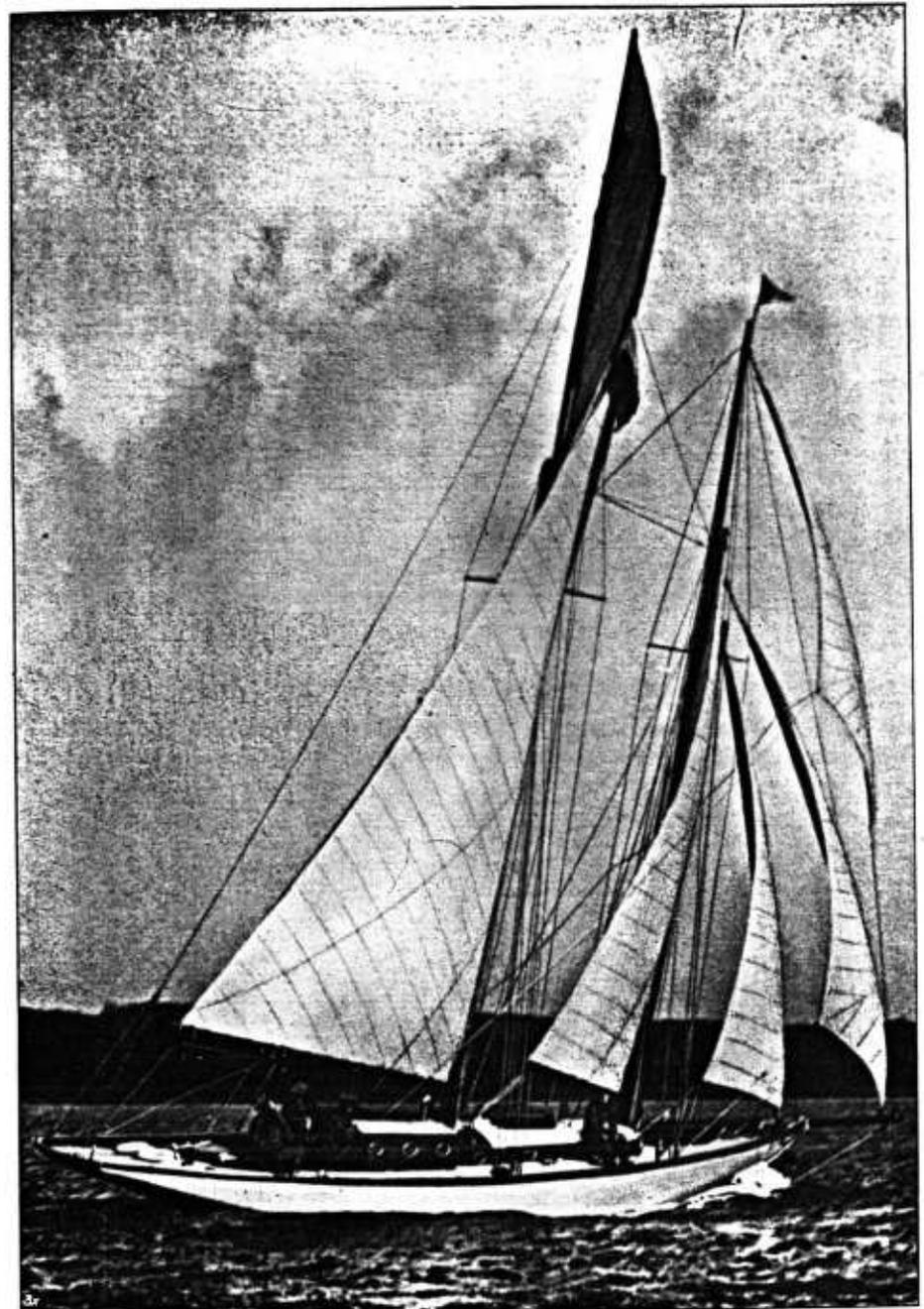
wollten wir noch den großen Berg besteigen, der auf der Karte verzeichnet war; die Sonne strahlte wundervoll klar und die Aussicht schien lohnend zu werden. Philipp wollte gar zu gern Tiroler Reminiszenzen auffrischen. Aber ach, wir fanden nichts, was auch nur einigermaßen diesen hohen Namen verdient hätte. So mußte das Photographieren diesen Genuß ersetzen. Ich lasse mich gerne photographieren, es tut bekanntlich nicht weh und macht doch später so viel Freude, besonders wenn man



Oktoberstage in märkischen Gewässern. Am Glubigsee.

versteht stets ein kluges, liebenswürdiges Gesicht zu machen, was sich leider, wie man sieht, selten vereinigen läßt. Nun galt es Semmeln zu ergattern und nach einem längeren Dauerlauf holten wir noch den Bäckerwagen ein, ohne den wir dem Hungertode unrettbar verfallen gewesen wären.

Das Boot mußte nach dem Wehr gestakt werden, und unter manchem „Hoh, —Ruck“, und manchem Schweißtropfen wurde das Schleusengeld verdient. „Alles fertig — los!“ So, nun läuft die Kuh wieder. Die Ufer des Kanals waren ganz herrlich, unvergleichlich schöner als im Sommer. Das gelbe zarte Gehänge der



Rakete VII. Schoneryacht des Herrn Konsul H. Kustermann. Entworfen von Max Oertz, erbaut von A. Rambeck.

Dache zur Überwinterung der Sommertische und Stühle unser Mahl bereiteten. Wir hatten nie so vornehm diniert. Jeder hatte einen Stuhl, alle einen Tisch, ein Dach über den Häupten und guten Humor in Herz und Augen. Die Kameraden fanden eine Bäckerei, kauften Brötchen und Apfelkuchen, Suppe, Eier mit Schinken, Spargel, Mirabellen und Torte: was kann man mehr verlangen. Und wenn die Wirtsleute gekommen wären, so hätten wir ihnen unsere leeren Geldbeutel gewiesen, sie hätten uns nicht vertrieben. Der Regen hatte wirklich nachgelassen. An die Stelle der strömenden Himmelswasser war ein feiner, dichter, perlender Nebel getreten, der wie Kohlensäure auf der nackten Haut prickelte, ein äußerst angenehmes Gefühl, besonders bei angestrengtem Rudern, das uns recht bald die nötige Innenwärme gab. Vorbei an Wildau, Zeuthen, Schmöckwitz ging es den heimischen Seen zu, und in schneller Fahrt erreichten wir wohlbehalten den Steg.



Die Sonderklasse unterwegs.

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 3.

16. JANUAR 1913.

Nr. 3.

## Das neue Clubhaus des Mannheimer Ruder-Vereins „Amicitia“.

Der am 26. Juni 1876 gegründete Mannheimer Ruder-Verein „Amicitia“ hatte anfänglich überhaupt kein eigenes Boothaus. Seine erste Unterkunft für Ruderer und Boote bestand in einem ihm vom Schiffbauer A. Dittweiler kostenfrei eingeräumten Schuppen. Bald aber wurden die Räume infolge der steigenden Mitgliederzahl und der schnell wachsenden Flotte des Vereins zu klein und man entschloß sich im Jahre 1878 ein eigenes Heim auf einem Platz nahe der Neckarbrücke zu errichten, welchen die Stadtverwaltung dem Verein gegen ein mäßiges Geld vermietete. Dieses erste Boothaus konnte im Spätjahr 1878 bezogen werden. Es war ein hölzerner Bau, der für die Zwecke des Vereins auch für lange Zeit ausgereicht hätte, wenn nicht um die Jahreswende 1882/83 ein plötzlich auftretendes Hochwasser von bis dahin unerreichter Höhe eingetreten wäre, das den hölzernen Bau vom Fundament vollständig ablöste und umwarf. Der Verein sah sich vor die schwere Aufgabe gestellt, diesen unerwartet eingetretenen Schaden wieder mit eigenen Mitteln zu beheben. Aber dank der Opferwilligkeit der Mitglieder, zum Teil auch der Unterstützung der Einwohnerschaft, gelang es, auf dem gleichen Platze bis zum September 1883 ein größeres, vollkommen aus Stein aufgeführtes Boothaus zu erbauen, das den damaligen Ansprüchen auch vollauf genügte. Es enthielt auch hübsche Versammlungsräume, welche während der Sommermonate zur Abhaltung von Clubsitzungen benutzt werden konnten. Erst nach 12 Jahren genügte dieser Bau nicht mehr allen Ansprüchen und infolge der starken Zunahme der aktiven Mitglieder ließ sich ein Erweiterungsbau nicht länger hinausschieben. Im April 1885 wurde der Umbau feierlich eingeweiht. Der Club besaß nunmehr einen prachtvollen Bootlagerraum und darüber ein großes Versammlungslokal von 70 Quadratmeter Fläche, einen ebensogroßen Umkleideraum und, daran anschließend, einen vortrefflich eingerichteten Wasch- und Brauseraum. Die neuen Anlagen hätten auch für fernere Zeiten vollkommen genügt, wenn nicht die Stadtverwaltung sich entschlossen hätte, eine neue Straße mit Promenadenweg anzulegen, welche gerade über das Clubgrundstück hinwegführte. Es war daher nötig, das Gebäude von seiner jetzigen Stelle zu entfernen und die Stadt war loyal genug, dem Verein einen neuen Platz im Luisenpark, einem Villenviertel in der östlichen Stadterweiterung, im Erbbaurecht zur Verfügung zu stellen.

Der Verein schrieb nun einen Wettbewerb aus, um einen möglichst einwandfreien Entwurf für den Neubau zu erhalten. Aus diesem Wettbewerb ging Herr Carl Wiener in Mannheim, ein Mitglied des Clubs, als Sieger hervor. Zu dem angenommenen Projekt ist kurz das folgende zu berichten:

F. L. Schumacher-Mannheim wurde nach dem Ausscheiden des Herrn Kraemer auf dem Frankfurter Rudertage am 26. Oktober 1902 mit einem Ausschußmandat betraut.

Dr. A. Strack-Hamburg ist Mitglied des Ausschusses seit dem 8. Oktober 1899; er übernahm den durch das freiwillige Ausscheiden des Herrn Dr. O. Gößler freigewordenen Sitz.

Hermann Wendt-Berlin, der jetzige Kassierer des Verbandes, wurde am 29. April 1905 in den Ausschuß kooptiert, nachdem ein Berliner Mandat durch den Tod des Herrn Wilhelm Geist freigeworden war.

■ ■ ■

## Reiseskizzen einer Seglerin.

(Von Käthe Bruns.)

### 4. Faaborg-Heiligenhafen. (Vergl. „Von Fluß und See“ 1913, Nr. 4)

„Gerarda“ und „Ostsee“, die beiden guten Kameraden, zogen nach Südosten dem Fehmarn-Sund zu. In den letzten Tagen hatte es mit steigender Sonne stets kräftig aus Westen und Südwesten geblasen, so daß wir uns für die Strecke Faaborg—Heiligenhafen auf eine bewegte Fahrt gefaßt machten.

Ich kochte als vorsichtige Bordfrau am Abend vorher einen großen Topf Nudeln, denn ich bin bei starkem Seegang nicht mehr in der Lage, in der Kambüse zu wirken. Die Nudeln brauchten nur vom Steward gewärmt zu werden und konnten schlimmstenfalls als Mittag- und Abendbrot dienen.

Diese Vorsicht scheint ein ausgezeichnetes Mittel zu sein, um den Sturm zu beschwören. In den frühen Morgenstunden regte sich überhaupt kein Blatt. Mit langer, malerischer Spiegelung sah uns der knuffige Faaburger Kirchturm nach, die Fischerboote töfftöfteten ohne Segel hinaus, und weiße Schmetterlinge umspielten uns in der warmen, windstillen Luft.

In Anbetracht der zu erwartenden schweren See und des langen Weges hatten wir die kleine „Ostsee“ eine Stunde früher auf die Reise geschickt. Sie hatte eine Morgenbrise erwischt, draußen etwas mehr gefunden und war schon weit voraus gelaufen. Kaum sah man das weiße Segel fern am leuchtenden Horizont.

Woher der Wind kam, war nicht mit Sicherheit festzustellen. Bald fuhren wir Spinnaker, bald kreuzten wir, zwischendurch kam mal ein Hauch Backstagsbrise. Trotz aller Segelmanöver blieben wir stundenlang angesichts der begrünten Uferdünen Aeroes und hörten einen lehrreichen Vortrag unseres Mitseglers über Strandmoränen und ihre Entstehung. Unser Mitsegler ist in seinem Zivilverhältnis Landeskultur-Gelehrter und versteht so etwas also aus dem FF. Ich kam mir hinterher ganz gebildet vor, leider habe ich heute schon das meiste wieder vergessen.

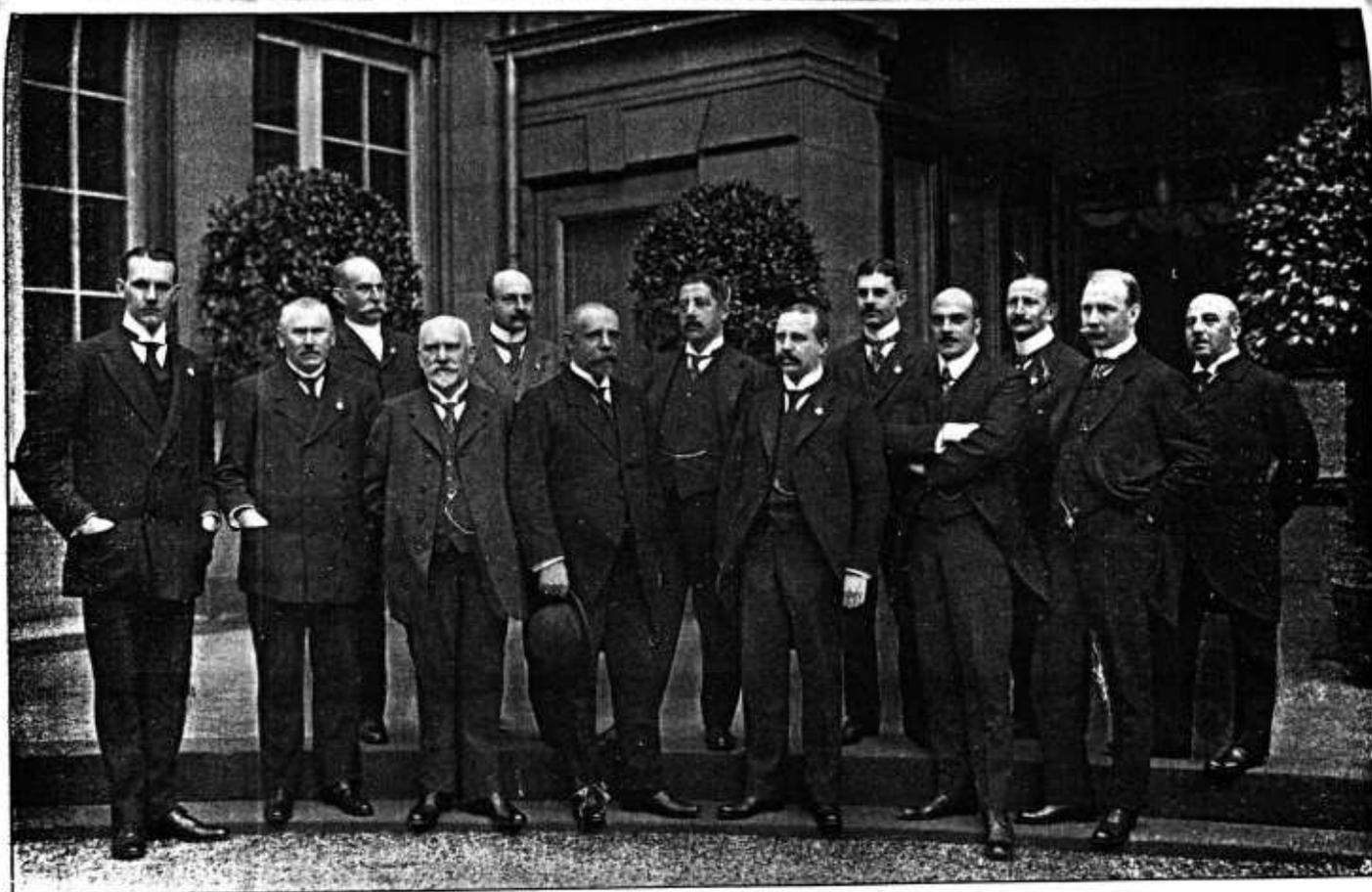
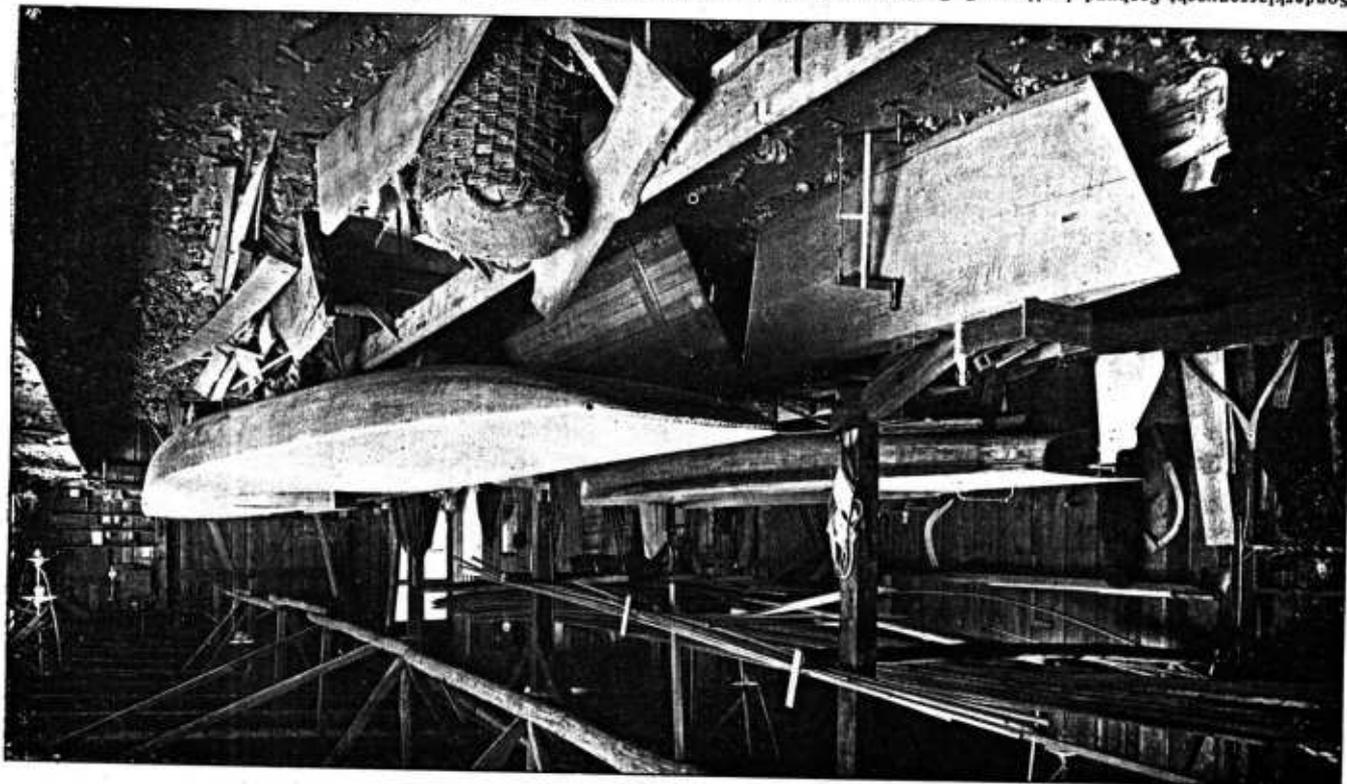
Die „Ostsee“ war mittlerweile zu einem winzigen Punkt geworden, und unser Eigner jammerte, daß er nicht für Flaute ein Rendezvous unter Marstal oder Bagenkop verabredet hatte, anstatt beim fernen Heiligenhafen. Nun hieß es durchsegeln, wenn's auch noch so lange dauerte, gemäß der einmal getroffenen Verabredung.

Um meine Herren zu erfreuen und weil wir doch nicht den ganzen Tag die Strandmoränen studieren konnten, kochte ich um den Nudeltopf ein anmutiges Geranke von Vor- und Nachspeisen. Und siehe da! Äolus erwachte, schon rauschte leise das Bugwasser, bald zog „Gerarda“ stetig wie ein Dampfer nach Südosten. In grauer



Sonderklassenyacht Wittelsbach IX des Herrn Chir. Al-Berlin und Motoryacht Pik-Ad IX des Herrn Rudolph, Hertzog-Berlin im Bau auf der Yachtwerft C. Engelbrecht, Inh. Fritz Naglo, Zeuthen bei Berlin.

Sonderklassenacht Seehund der Herren O. Berghoff und C. Splindler, entworfen von Kurt Jaekel, erbaut auf der Werft von Grasnick, Grlau bei Berlin.



Der Ausschuß des Deutschen Ruder-Verbandes.

Von links nach rechts: Obere Reihe: F. L. Schumacher, Justizrat E. Gerson, Kommerzienrat E. Ladenburg, Dr. O. Ruperti, H. Wendi, Dr. A. Strack.  
Untere Reihe: Rechtsanwalt O. Cordes, M. Moriz, W. Lüders, Geh. Kommerzienrat Georg W. Büxenstein, Paul Th. Pietzcker, Geh. Regierungsrat H. Pauli, W. Jantzen.  
(Aufnahme von K. K. Holphotograph Ciolina, Frankfurt a. M.)

Nebelferne tauchte das deutsche Vaterland auf und die Mastspitze der durchgebrannten „Ostsee“.

Sogleich begann der Landeskulturgelehrte, als Navigationsoffizier unseres stolzen Geschwaders, auszurechnen, wann wir sie eingeholt haben würden. Müßige Betrachtungen! Auf See gibt es nur eins, das unverrückbar feststeht und das heißt: „Es kommt immer anders!“

Lauter rauschte jetzt das Kielwasser. Wie ein riesiger Raubvogel mit weit ausgebreiteten Schwingen verfolgte „Gerarda“ die kleine „Ostsee“. Diese war merkwürdig weit nach Süden in die Nähe der Küste gelaufen, hatte dort die Piek gefeiert und sah infolgedessen ganz flügelahm aus.

Die Dunkelheit brach herein. An Backbord tauchte das Feuer von Westmarkelsdorf auf, voraus kam Flügge in Sicht, während auf dem Festland allerlei kleine Lichter flimmerten — es mochten ankernde Fischer sein oder die Häuser von Heiligenhafen. Das Leuchtfeuer von Heiligenhafen-Reede kann man erst sehen, wenn man querab davon ist.

Sowohl im Vorschiff wie im Salon war zeitiges Abendessen befohlen, damit alle Mann für das Ansegelungsmanöver klar waren. Nichts ist verkehrter, als eine Mahlzeit hinauszuschieben, bis man da oder dort angelangt ist. Das dauert oft um Stunden länger, als man angenommen hat, und mit leerem Magen ist schlecht arbeiten.

Als wir nach dem Essen hinaufkamen, war es vollständig finster geworden. Der Wind hatte noch zugelegt, schon krönten weiße Schaumköpfe das aufgewühlte Wasser. Der Eigner läßt Großsegel festmachen — der unschätzbare Vorteil der Yawl-Takelage! — und vor Treiber und Vorsegeln geht es sausend in die Nacht hinein. Gespenstig taucht neben uns eine dunkle Masse auf und verschwindet wieder, die „Ostsee“, immer noch mit gefeierter Piek. Wie wir hinterher hörten, hatte sie in einer Bö die Ruderpinne gebrochen und mußte daher sehr vorsichtig segeln.

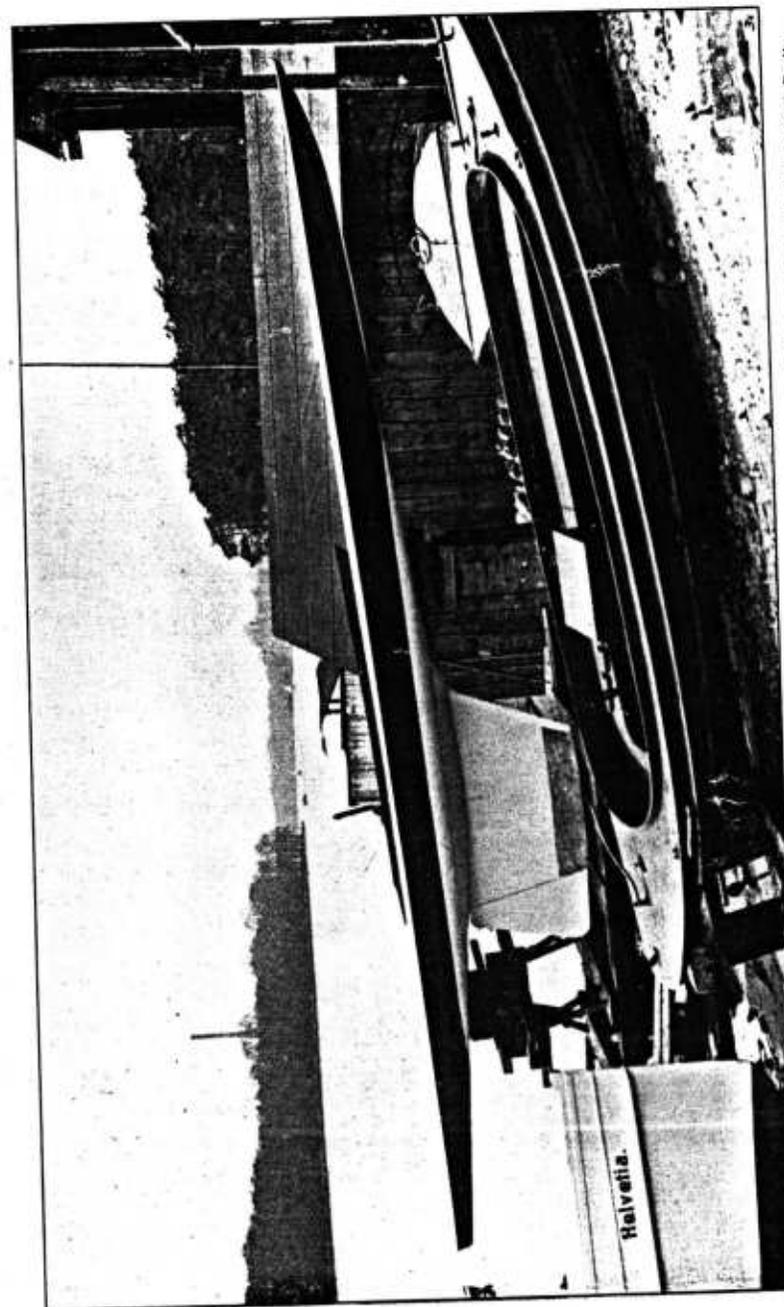
Angestrengt lugt jetzt alles nach den Feuern aus. Hier ist Flügge-Leuchtturm, dort das Blitzfeuer von Strukkamphuck. Das Boot rast mit unheimlicher Geschwindigkeit dahin, trotz der verkleinerten Besegelung. Endlich zeigt sich das rote Heiligenhafener Licht, nun heißt es, sich vorsichtig unter Land zu loten.

An der Reeling steht der Steuermann, schwingt das Lot aus, holt es ein, wirft es wieder aus. 4 Faden —  $3\frac{1}{2}$  Faden — 4 Faden — meldet seine ruhige tiefe Stimme. Plötzlich ein Schrei! „Hart aufschließen! nur noch 2 Faden Wasser!“ Schon schurren wir leise über den Grund.

Der Anker saust hinab, rasend, polternd die schwere Kette hinterher, ein Ruck, er hat gefaßt! Das Boot steht still. Alles atmet erleichtert auf. Das ging noch eben gut, noch haben wir Wasser genug unterm Kiel.

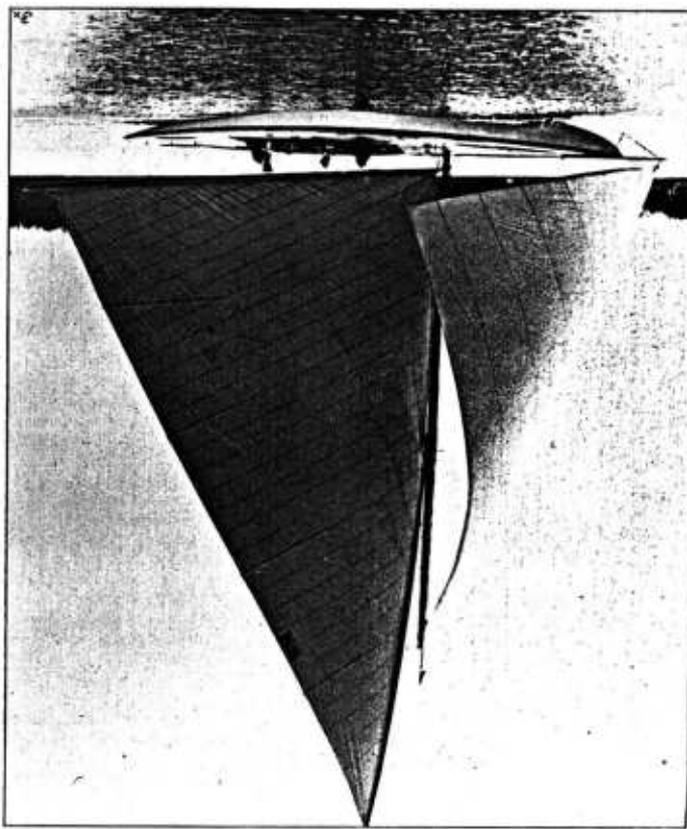
Die Vorsegel wurden aufgetucht, und die Navigationsgelehrten begaben sich in die Kajüte. Irgendetwas stimmt da nicht. Wir sind in früheren Jahren mehrmals hier gewesen und sind selbst mit einem tiefer gehenden Fahrzeug in dem roten Lichtsektor glatt bis dicht unter Land gekreuzt.

Die Karte wird nachgeprüft: sie ist zwei Jahre alt. Nun wird im neuesten Feuerbuch nachgesehen, schon löst sich das Rätsel. Das Feuer ist kürzlich geändert, es hat einen grünen, einen sehr schmalen weißen und dann einen roten Sektor. Das weiße Feld ist natürlich der Einseglungssektor. Wir aber hatten uns nach der alten Karte gerichtet, die nur den roten Sektor kennt, und waren dadurch

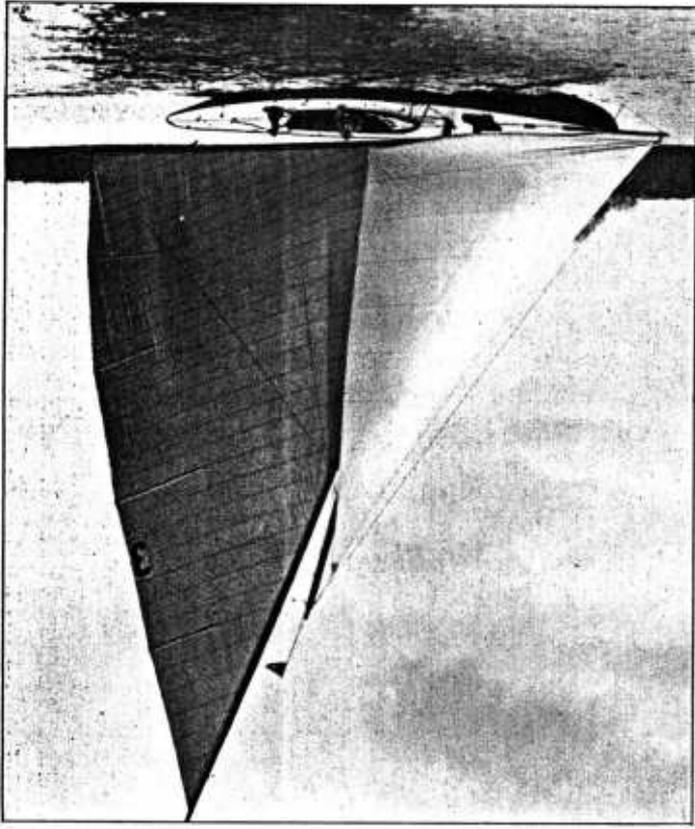


Sonderklassenyacht „Lunula des Herrn Barth. Arons-Berlin, entworfen von Kurt Jaekel, erbaut auf der Werft von Grasnick, Grinow bei Berlin.

7 m R-Yacht des Herrn C. Spindler, entworfen und erbaut von W. von Hacht, Hamburg.  
Ordnung VI.



7 m R-Yacht des Herrn Dewitt, entworfen und erbaut von Abeking & Rasmussen, Lemwerder.  
Primula II.



Nationaler Binnenkreuzer des Herrn L. Lind, entworfen und erbaut von Max Oertz, Hamburg.  
Svea.



Sonderklassenyacht des Herrn Ch. Alt, entworfen und erbaut von der Yachtwerft C. Engelbrecht, Inh. Fritz Naglo-Zeuthen.  
Wittelsbach IX.

Yacht-Neubauten 1913.

erreichten, wo wir an unserer bereits einmal innegehabten Boje festmachten. Dicht neben uns lag „Alk“, ex „Königin I“, der am nächsten Morgen noch nach dem Sogne hinauf wollte.

Nach nur einem Hafentage zur Ergänzung aller Vorräte gingen wir am 15. August um 6 h. 13 m. a. m. trotz völliger Windstille mit Motor in See, weil wir noch einen Besuch dem Hardanger abstatten und einige Tage in Kopenhagen verweilen wollten, andererseits die Nächte doch schon recht lang wurden und zur Heimkehr mahnten. Wir passierten bei entgegenlaufendem Strom und ruhigem Wasser 8 h. 10 m. Fiesland Fyr, 10 h. 44 m. Röttingen und liefen über den Björne-Fjord durch den berühmten Soksund, sodann am Snilsthveit vorüber nach Rosendal, unweit der turmlosen Kirche von Kvindherrred, wo wir 3 h. 30 m. p. m. auf 17 m Wasser dicht unter Land ankerten. (45 sm in 9 Stunden.) Ein schöner, 1678 von Baron Rosenkrone erbauter Herrrensitz in gepflegtem, altem Parke ist bemerkenswert.

(Schluß folgt.)



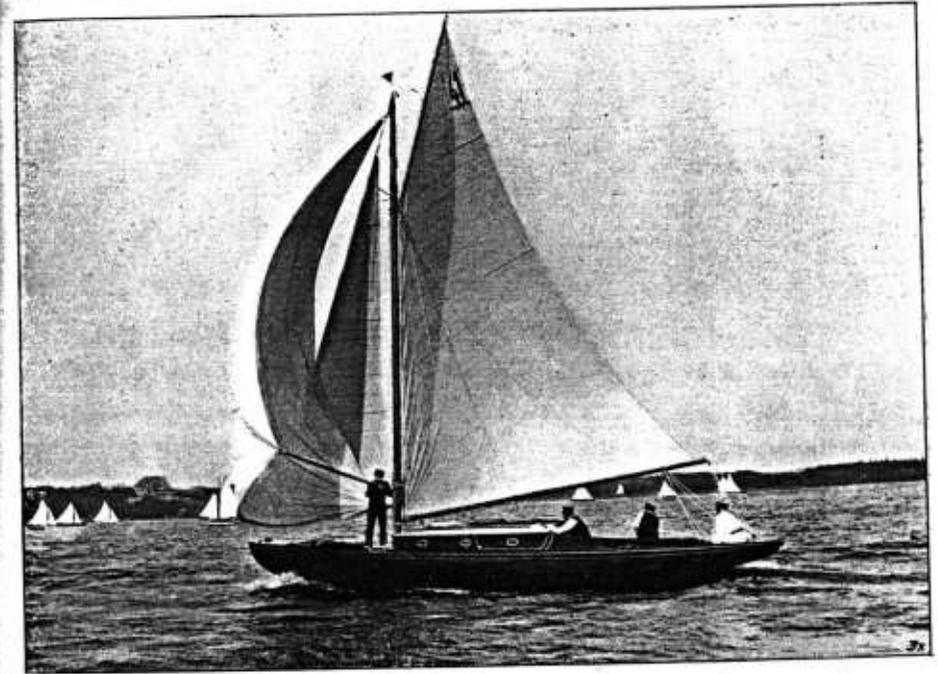
Lunula, Sonderklassenyacht des Herrn B. Arons, Berlin.  
Entworfen 1913 von K. Jaekel, erbaut von R. Graßnick.

## Im Canoe auf Holsteins Gewässern.

I. Alster, Norderbeeste, Trave.

(Fortsetzung aus Nr. 18.)

Einen Kilometer weiter unterhalb trafen wir kurz hinter einer Biegung das dritte Wehr, bei dem wieder, und zwar auf dem linken Ufer, das Boot umtragen werden mußte. Bald hinter dem Wehr verdoppelte sich die bisherige Breite des Flußlaufes durch Einmündung mehrerer kleinerer Bäche und eines größeren von der rechten Seite kommenden. Da der Strom für genügende Fahrt sorgte, so übernahm einer von uns abwechselnd die Steuerung, während der andere im Flapsen das bisher Versäumte nachholte. Inzwischen hatte sich der Himmel weiter aufgeklärt, und die



Boreas, Nationaler Seekreuzer des Herrn S. Kaiser, Berlin.  
Entworfen und erbaut 1913 von der Yachtwerft C. Engelbrecht, Inhaber Paul Naglo.

Sonne kam auf kurze Zeit zum Vorschein. Das Land zu beiden Seiten war flach und bestand meistens aus Wiesen, nur ab und zu Wald, so u. a. vor dem Dorfe Blumenfeld, vor dessen Forst sich ein prächtiges weißes Schloß stolz und mächtig vom Boden abhebt. Während wir uns in die hübsche Landschaft vertieften, trieben wir gegen einen Steg, über den wir hinübersteigen mußten, während das Boot unter demselben hindurch glitt. Mehrere andere Brücken sind höher und wurden in mehr oder minder gebeugter Stellung passiert, bis auf der Höhe des rechts gelegenen Dorfes Rümpel eine breite Holzbrücke zum Verlassen des Bootes zwang. Nur durch Herunterdrücken bekamen wir unsern „Faun“ mit Mühe unter der niedrigen Brücke hindurch. Gleich darauf kam eine etwas höhere Zementbrücke und einige Zeit später noch eine. Wenn man die letzte passiert

klaren Fluten und legten uns danach in den Bereich der warmen Sonnenstrahlen, die uns im Verein mit der starken Westbrise rasch trockneten. Schnell waren die wenigen Kleidungsstücke angezogen und dann heran an die Flapskörbe. Die Persennings bildeten Tisch und Tischtuch zugleich und auf die Kissen erstreckten sich unsere Leiber, um des Guten genug zu tun. Und wir taten dessen genug. Auch das Wort „Wenn sich Herz und Mund will laben, muß das Auge auch was haben“ kam zu seinem Recht; denn vor uns bot die weite Wasserfläche mit den waldigen Ufern und den dazwischen hervorragenden Baulichkeiten von Gremsmühlen ein Bild, wie es gerade als Beigabe zu einem andächtig eingenommenen Frühstück nicht passender gedacht werden konnte. Zwei Stunden weilten wir hier, bis zum Aufbruch geblasen wurde. Dann aber wurde die Affäre heikel. Am Himmel jagten mit vergrößerter Geschwindigkeit die Sturmwolken an der lachenden Sonne vorbei, während die weite Wasserfläche von der tiefen Brise mit kurzen hohen Wellen bedeckt wurde, die bald das Fahren quer über den See als waghalsig erscheinen ließen. Deshalb kreuzten wir ans Ufer und hielten in nicht minder starkem Seegang auf die weiße Landungsbrücke, ziemlich weit links von Timmendorf zu, wo wir gänzlich durchnäßt nach einiger Zeit die Durchfahrt zum Behler See entdeckten.

(Fortsetzung folgt)



Palmström, Sonderklassenyacht des Herrn E. Marquardt, Stuttgart.  
Entworfen und erbaut 1913 von Abeking & Rasmussen.

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 21.

22. MAI 1913.

Nr. 21.

### Im Canoe auf Holsteins Gewässern.

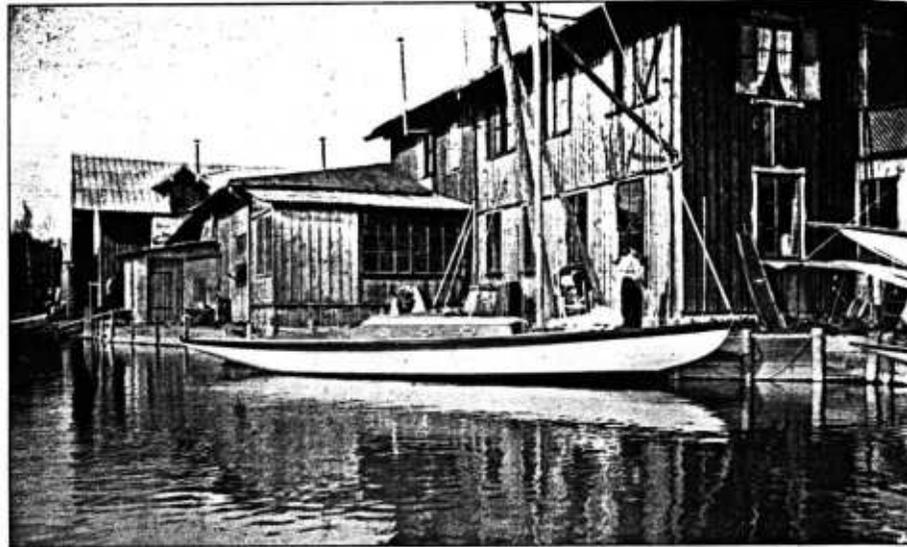
#### II. Holsteinische Seen, Schwentine und Kieler Förhrde.

(Schluß aus Nr. 20.)

Wir mußten am linken, dem wiederum dem Winde ausgesetzten Ufer fahren und ließen unseren „Faun“ bald einen unfreiwilligen Cakewalk mit den schaumgekrönten Wellen aufführen. Über das Boot hinwegbrechende Sturzseen ließen uns wieder am ganzen Oberkörper triefen. Aber alles hat ein Ende und so auch der Behler See. Der anmutige und geheimnisvoll versteckt liegende, von Wald umgebene Hötsee empfing uns mit nahezu spiegelglatter Wasserfläche. Die Ausfahrt in das nächste Wasserbecken war links. Gleich rechts bei dem Fegetascher Gasthaus trugen wir nach der Schwentine über. Es war zwar ein etwas weiter Weg, aber dafür gestaltete sich das Herausheben und Wiedereinsetzen des Canoes sehr einfach. Nachdem wir das ganz schmale, aber tiefe Schwentinnen durchfahren hatten, gelangten wir in die Nord-Ostspitze des großen Plöner Sees. Daß wir auf einigermaßen gerader Strecke nicht hinüberkommen würden, ohne nach und nach vollzuschlagen, wurde uns bald klar. Da der Wind gegen das Ufer stand, so fanden wir hier nur eine recht geringe Ab-



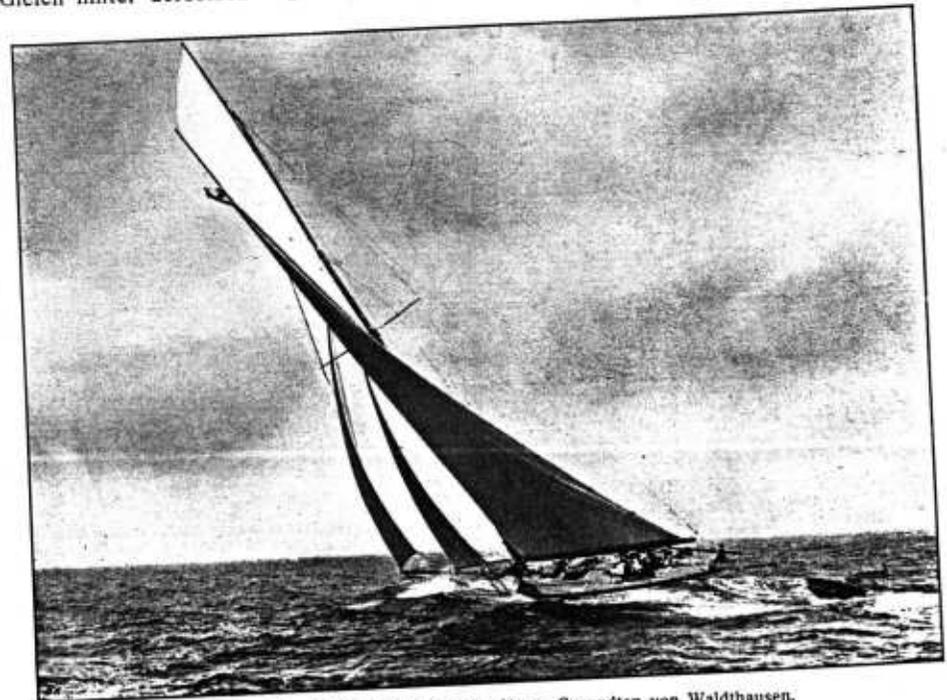
Ralle II. 6 m-R-Yacht Sr. Kgl. Hoheit des Prinzregenten Ludwig von Bayern.  
Entworfen von A. Mylne, erbaut 1913 von A. Rambeck. (Originalaufnahme von Karl Zisch, München.)



**Anita II.** Nationaler Binnen-Kreuzer des Herrn W. Bruckmann.  
Entworfen von A. Mylne, erbaut 1913 von Rambeck. (Originalaufnahme von Karl Zisch, München.)

nahme der Wellenhöhe, aber doch genügend, um Pauls Vorschlag, im Schlepp des Motorboots Plön zu erreichen, abzulehnen. Die Fahrt, die jetzt begann, hätte für ein Unterseeboot besser gepaßt als für ein Canoe. Doch kamen wir — wenn auch nur spärlich — vorwärts und hatten dann noch die Freude, von einem Segler an unserem lustig im Winde flatternden Wimpel als Angehörige des Alster Canoe-Clubs entdeckt und begrüßt zu werden. Wer der Kundige war, haben wir nicht erfahren. Vielleicht gibt er Töne von sich, wenn er diese Zeilen liest. Glücklicherweise am ziemlich primitiven und gänzlich ungeschützt gelegenen Steg des Hotels „Deutscher Kaiser“ angelangt, begaben wir uns eiligst ins Lokal, um unsere Kleidung trocknen zu lassen und etwas Warmes zu genießen. Die anschließende Rekognoszierung des Geländes erwies ein Übertragen durch den Garten der Sodafabrik am vorteilhaftesten. Leider war dies infolge Mangel an Gefälligkeit von seiten des Besitzers unmöglich. Um so angenehmer war es uns, daß wir den Hotelkarren benutzen konnten. Zunächst ging es über den Bahndamm und dann durch den Garten, über die Straße und eine lange Gasse links vom Hotel Stadt Altona hinunter. Das Einsetzen und Einsteigen an der stark verschlickten Stelle war zeitraubend und es währte bis ½5 Uhr, bis wir endlich auf dem Ausläufer des Trammer Sees schwammen. Nach einer kurzen Fahrt an der Stadt entlang, gelangten wir unter der Chausseebrücke Plön—Preetz hindurch auf den Kleinen Plöner See, der wiederum alles bereit hielt, um uns die Freuden eines Brausebades im Canoe genießen zu lassen. Diesmal besann ich mich rechtzeitig auf das Vorhandensein meines Ölzeugs, das dann auch alle Feuchtigkeit vom Körper abhielt. Der Kleine Plöner See hatte flache Ufer mit Kornfeldern und grünen Wiesen, zwischen denen nur wenige menschliche Behausungen verstreut lagen. Am Ende des Sees bei Wittmoldt zogen sich zunächst zur rechten, später zu beiden Seiten des von nun ab wieder Schwentine heißen Gewässers schöne, dunkle Waldungen hin. Wir entdeckten gegenüber vom Dorfe Dörnicks auf einer Halbinsel eine Lichtung im Walde,

die eine gute Landungsgelegenheit abgeben konnte. Eine solche suchten wir gerade, um die große Fütterung der Seebären — die wir auf 5¼ angesetzt hatten — zur Ausführung zu bringen. Leider konnten wir nur eine halbe Stunde im Schatten des Waldes dem ‚dolce far niente‘ huldigen, da unsere Absicht, noch heute das zwölf Kilometer entfernte Preetz zu erreichen, uns zur Weiterfahrt trieb. Bald wurde die Schwentine schmaler und nach einiger Zeit kam ein Fischwehr in Sicht, durch dessen Öffnung an der rechten Seite wir bequem durchschlüpfen konnten. Zweimal waren noch kleine Seen, die durch ihre düstern Ufer an den Ukleisee erinnerten, zu durchqueren, ehe wir Wahlsdorf in Sicht bekamen. Vor den rötlichen Abendhimmel hatten sich unterdessen über seine halbe Fläche blaugraue Wolkenmassen geschoben, die durch das Abblenden des Sonnenlichts herrliche satte Farbentöne hervorzauberten auf den grünen Matten und den ockerfarbenen Feldern, den klaren stahlfarbenen Wassern des Flusses und den roten Ziegeldächern der schlichten Bauernhäuser. In der Mitte des Dorfes fuhr wir unter einer Brücke hindurch, an der unten das Fischwehr ist, durch dessen eine aufgezogene Klappe wir wiederum unbehindert hindurchgelangten. Einige hundert Meter weiter bemerkten wir zu unserem Schrecken vor uns einen riesigen See, und wir befanden uns in hochnotpeinlicher Situation wegen des einzuschlagenden Kurses, da wir von Wittmoldt an über keine Generalstabskarten mehr verfügten und vor allem keinen größeren See mehr erwartet hatten. Wir kehrten nach Wahlsdorf zurück, wo mein Vordermann bei einem Bauern eine, wenn auch herzlich unzulängliche Auskunft erhielt. Wieder kroch ich ins Ölzeug und los ging es gegen den noch recht kräftigen seitlichen Wind mit Kurs auf die rechte Ecke der vor uns liegenden Insel. Gleich hinter derselben bogen wir scharf nach rechts ab und befanden uns in einem



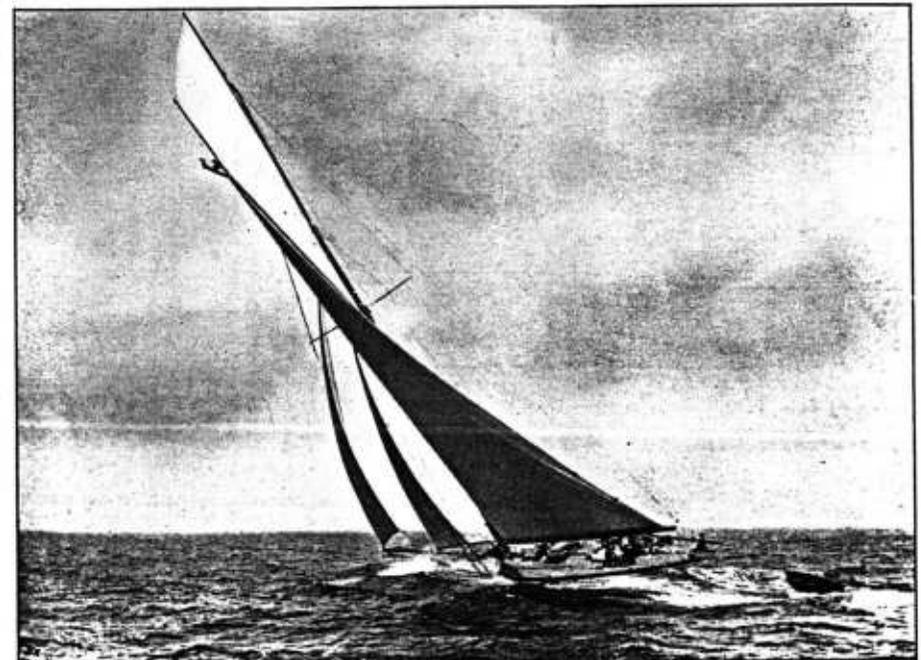
**Ellinor,** 19 m-R-Yacht Sr. Exz. des Herrn Gesandten von Waldthausen.  
Entworfen von G. Barg, erbaut 1913 von der Neptunswerft.



**Anita II.** Nationaler Binnen-Kreuzer des Herrn W. Bruckmann.  
Entworfen von A. Mylne, erbaut 1913 von Rambeck. (Originalaufnahme von Karl Zisch, München.)

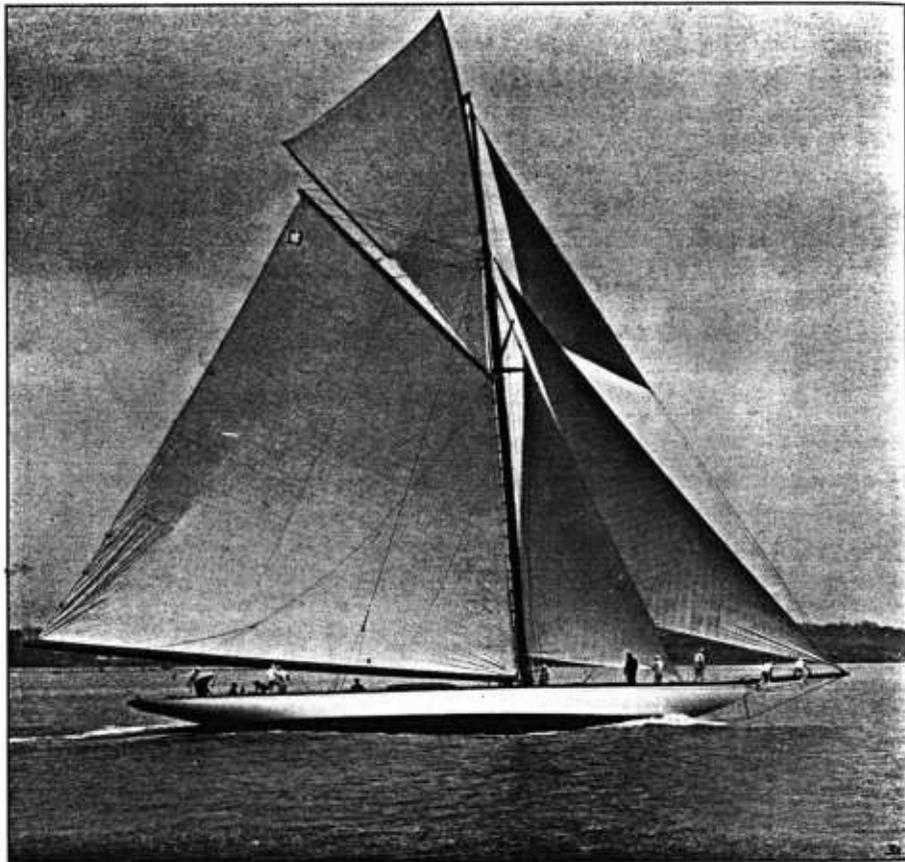
nahme der Wellenhöhe, aber doch genügend, um Pauls Vorschlag, im Schleppe des Motorboots Plön zu erreichen, abzulehnen. Die Fahrt, die jetzt begann, hätte für ein Unterseeboot besser gepaßt als für ein Canoe. Doch kamen wir — wenn auch nur spärlich — vorwärts und hatten dann noch die Freude, von einem Segler an unserem lustig im Winde flatternden Wimpel als Angehörige des Alster Canoe-Clubs entdeckt und begrüßt zu werden. Wer der Kundige war, haben wir nicht erfahren. Vielleicht gibt er Töne von sich, wenn er diese Zeilen liest. Glücklicherweise am ziemlich primitiven und gänzlich ungeschützt gelegenen Steg des Hotels „Deutscher Kaiser“ angelangt, begaben wir uns eiligst ins Lokal, um unsere Kleidung trocknen zu lassen und etwas Warmes zu genießen. Die anschließende Rekognoszierung des Geländes erwies sich infolge Mangel an Gefälligkeit von seiten des Besitzers unmöglich. Um so angenehmer war es uns, daß wir den Hotelkarren benutzen konnten. Zunächst ging es über den Bahndamm und dann durch den Garten, über die Straße und eine lange Gasse links vom Hotel Stadt Altona hinunter. Das Einsetzen und Einsteigen an der stark verschlickten Stelle war zeitraubend und es währte bis ½5 Uhr, bis wir endlich auf dem Ausläufer des Trammer Sees schwammen. Nach einer kurzen Fahrt an der Stadt entlang, gelangten wir unter der Chausseebrücke Plön—Preetz hindurch auf den Kleinen Plöner See, der wiederum alles bereit hielt, um uns die Freuden eines Brausebades im Canoe genießen zu lassen. Diesmal besann ich mich rechtzeitig auf das Vorhandensein meines Ölzeugs, das dann auch alle Feuchtigkeit vom Körper abhielt. Der Kleine Plöner See hatte flache Ufer mit Kornfeldern und grünen Wiesen, zwischen denen nur wenige menschliche Behausungen verstreut lagen. Am Ende des Sees bei Wittmoldt zogen sich zunächst zur rechten, später zu beiden Seiten des von nun ab wieder Schwentine heißenden Gewässers schöne, dunkle Waldungen hin. Wir entdeckten gegenüber vom Dorfe Dörnack auf einer Halbinsel eine Lichtung im Walde,

die eine gute Landungsgelegenheit abgeben konnte. Eine solche suchten wir gerade, um die große Fütterung der Seebären — die wir auf 5¼ angesetzt hatten — zur Ausführung zu bringen. Leider konnten wir nur eine halbe Stunde im Schatten des Waldes dem ‚dolce far niente‘ huldigen, da unsere Absicht, noch heute das zwölf Kilometer entfernte Preetz zu erreichen, uns zur Weiterfahrt trieb. Bald wurde die Schwentine schmaler und nach einiger Zeit kam ein Fischwehr in Sicht, durch dessen Öffnung an der rechten Seite wir bequem durchschlüpfen konnten. Zweimal waren noch kleine Seen, die durch ihre düstern Ufer an den Ukleisee erinnerten, zu durchqueren, ehe wir Wahlsdorf in Sicht bekamen. Vor den rötlichen Abendhimmel hatten sich unterdessen über seine halbe Fläche blaugraue Wolkenmassen geschoben, die durch das Abblenden des Sonnenlichts herrliche satte Farbentöne hervorzauberten auf den grünen Matten und den ockerfarbenen Feldern, den klaren stahlfarbenen Wassern des Flusses und den roten Ziegeldächern der schlichten Bauernhäuser. In der Mitte des Dorfes fuhren wir unter einer Brücke hindurch, an der unten das Fischwehr ist, durch dessen eine aufgezoogene Klappe wir wiederum unbehindert hindurchgelangten. Einige hundert Meter weiter bemerkten wir zu unserem Schrecken vor uns einen riesigen See, und wir befanden uns in hochnotpeinlicher Situation wegen des einzuschlagenden Kurses, da wir von Wittmoldt an über keine Generalstabskarten mehr verfügten und vor allem keinen größeren See mehr erwartet hatten. Wir kehrten nach Wahlsdorf zurück, wo mein Vordermann bei einem Bauern eine, wenn auch herzlich unzulängliche Auskunft erhielt. Wieder kroch ich ins Ölzeug und los ging es gegen den noch recht kräftigen seitlichen Wind mit Kurs auf die rechte Ecke der vor uns liegenden Insel. Gleich hinter derselben bogen wir scharf nach rechts ab und befanden uns in einem



**Elinor**, 19 m-R-Yacht Sr. Exz. des Herrn Gesandten von Waldthausen.  
Entworfen von G. Barg, erbaut 1913 von der Neptunswerft.

zweiten Teil des Lanker Sees — denn so hieß der uns ungelegene Teich. Wir fuhren, da nichts Besseres zu tun war, am linken Schilffeld entlang bis dasselbe aufhörte. Dann befanden wir uns wiederum vor einer Wasserfläche, aus der ein Ausweg zunächst nicht zu finden war. Inzwischen hatte die Uhr auch nicht stillgestanden, und so fuhren wir aufs Geratewohl auf die Mitte des langgestreckten Ufers zu, das zum größten Teil keines war, sondern uns nur durch eine Kette von Inseln als solches vorgespiegelt wurde. Glücklicherweise hatten wir den richtigen Weg eingeschlagen

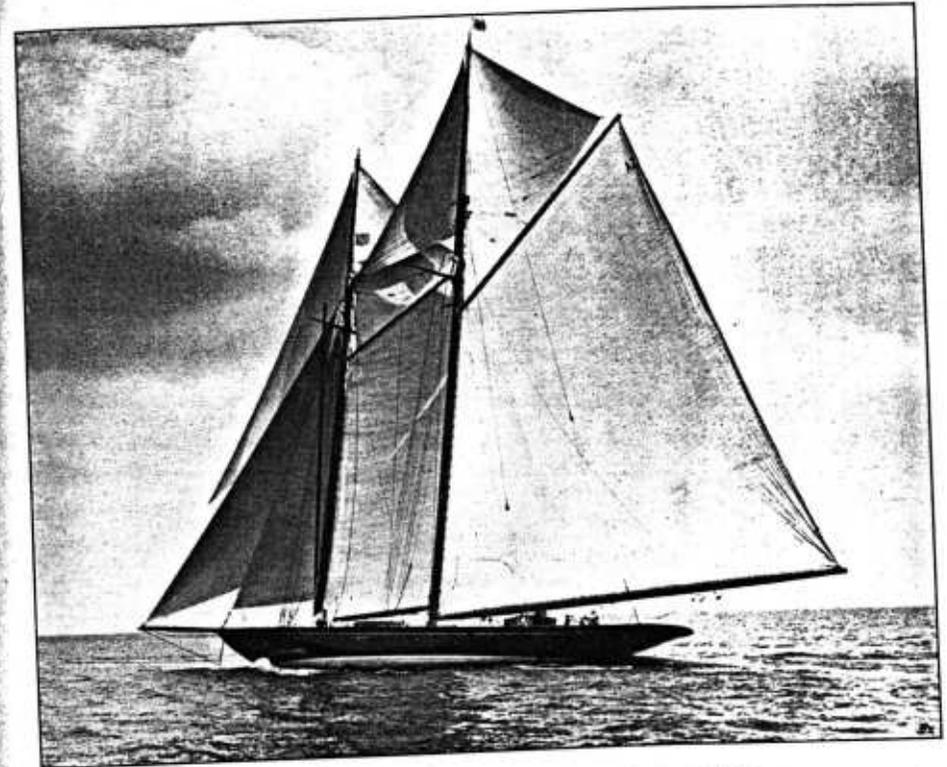


Cecille, 19 m R-Yacht des Herrn Major Fritz von Stumm. Entworfen und erbaut 1913 von Max Oerz.

und entdeckten bald die Fortsetzung der Schwentine ganz rechts. Um 1/8 Uhr durchquerten wir den Kirchensee, um den sich das bäuerische Städtchen Preetz gruppierte, aus dem nur der alte, schöne Kirchturm als einziges höheres Bauwerk weithin sichtbar war. Rechts neben dem Ausfluß der Schwentine lag Dillers Garten, eine Wirtenschaft, in dessen Stallungen unser „Faun“ bis zum nächsten Sonntag Quartier bezog.

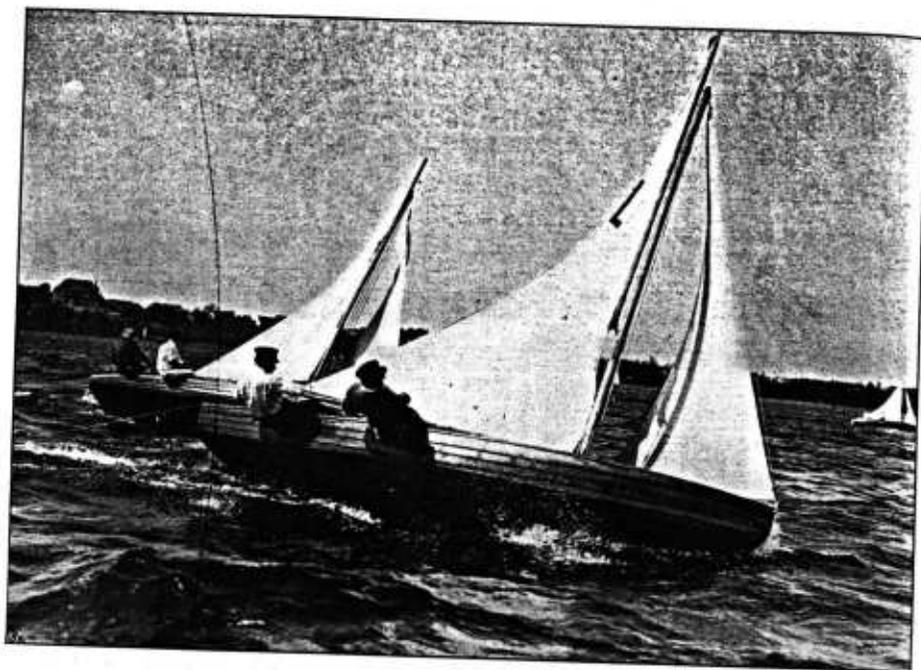
Bereits am folgenden Sonnabend abend rückten wir wieder in Preetz ein und erstanden uns bei Diller Bett und Frühstück — beides sehr gut — für 2,25 Mark pro Person. Vor der Weiterfahrt sollte man sich nach Anweisung diverser Ruderbücher

zunächst beim Kloster Preetz Erlaubnis zur Fahrt durch die „klösterliche“ Schwentine einholen. Wir teilten aber die Ansicht unseres Wirtes, der uns auf unsere diesbezügliche Frage antwortete: „Wer viel fragt, dem wird auch viel geantwortet.“ „Nach Canossa“ gingen wir deshalb nicht. Um 1/8 Uhr peekten wir mit doppeltem ff., das heißt frisch, fromm, fröhlich, frei, ab und waren sehr erfreut, über den zunächst sehr flachen Flußlauf gut hinwegzukommen. Bald wurde er tiefer und die Fahrt ging, vom Strom begünstigt, schnell an den Gärten des Klosters, in denen um diese frühe Stunde noch niemand war, vorbei und schlängelte sich dann zwischen üppigen Wiesen und hohen Laubwäldern hindurch, bis einige Häuser sichtbar wurden, die zum Dorfe



Hamburg II ex Westward. Schönerjacht des Vereins Seefahrt. Entworfen und erbaut 1910 von der Herreshoff Mfg. Co. in Bristol.

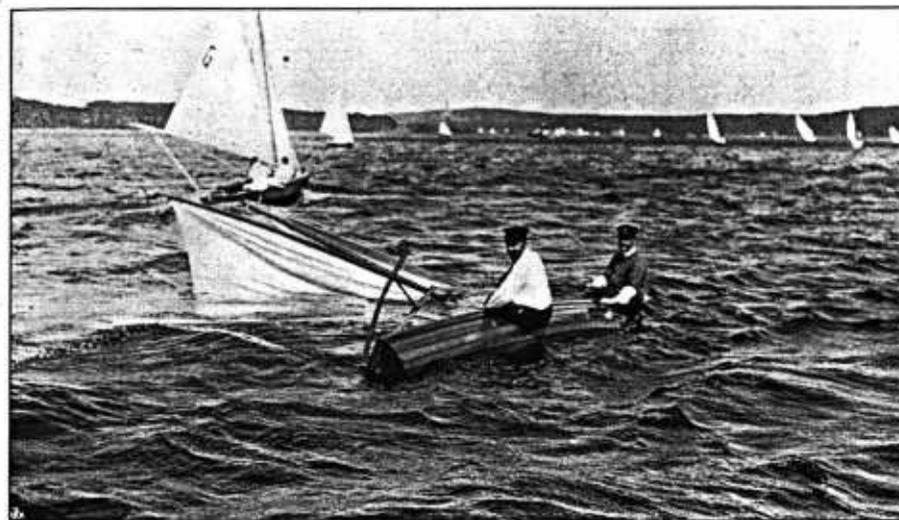
Rastorf gehörten. Hinter dem Schloß des Grafen Rantzau, etwa 6—7 Kilometer unterhalb Preetz, nahm die Gegend an Schönheit noch bedeutend zu. Von einem eigentlichen Urwald, von dem der „Wanderruderführer“ erzählt, entdeckten wir jedoch nichts, wozu vielleicht auch der hohe Wasserstand beigetragen hatte. Zwischen hügeligen, bewaldeten Ufern wand sich bald schmal, bald breit der Fluß hindurch. Außer einer Unmenge von gewaltigen Findlingen erforderten Sandbänke und Inseln große Aufmerksamkeit. Zwischendurch gelangte man in ein Schilffeld, das sich in 1/2-Meterhöhe über eine mehr oder minder ausgedehnte Fläche erstreckte. Auch an umgestürzten Bäumen fehlte es nicht; jedoch kamen wir, da dieselben meistens unter



Jollen-Wettkampf. (Wannsee-Wettfahrt am 1. Mai 1913.)

Wasser waren, wenig damit in Berührung. Gegen  $\frac{1}{2}$ 10 Uhr kam das erste Rastorfer Wehr in Sicht. Unser peinliches Erstaunen über den Höhenunterschied ober- und unterhalb des Wehres von annähernd 10 Metern verschwand schnell, als wir ein Canoe am Ufer gewahrten. Im Elektrizitätswerk erfuhren wir, daß es Herrn H., einem auswärtigen A. C. C.-Mitglied gehörte, und legten unsere Visitenkarten mit einigen Begleitworten in der „Ingeborg“ nieder. Dann ging es an die Arbeit des Übertragens. Wir ließen das Canoe unter anhaltendem Abstoppen den steilen Abhang hinuntergleiten, brachten es zu Wasser und gelangten zwischen Grundschwelen, Pfählen und Steinen hindurch, endlich in freies Wasser, um nach kurzer Fahrt vor dem zweiten Rastorfer Wehr anzulangen, gegen welches das erste ein Kinderspiel gewesen zu sein schien. Den links abbiegenden alten Flußlauf konnten wir nicht befahren, da durch das steinige Bett nur ein kümmerliches Wässerchen hindurchrieselte. Der rechte Arm, der Mühlenkanal, war zunächst durch einen Schmutzfang gesperrt, hinter dem alle fünfzig Meter kaum 10 bis 20 Zentimeter über dem Wasser befindliche Brücken ein eventuelles Treideln verhinderten. Wir borgten uns deshalb von einem Knecht eine einräderige Schubkarre. Als wir den „Faun“ endlich so breitseits auf die Karre geladen hatten, daß das Gewicht an beiden Seiten einigermaßen gleich war, begann die Fahrt. Doch war es mit der Herrlichkeit schnell zu Ende, da das Boot für den an Breite abnehmenden Weg zu lang war. Nun mußten wir also wohl oder übel den Kahn tragen. Aber siehe da — — — im Augenblick, als wir unsere Arbeit begannen, — erblickten wir einen Jüngling mit „Panama“ und A. C. C.-Abzeichen. Der „Faun“ wurde wieder niedergesetzt und nach Begrüßung erfuhren wir, daß wir Herrn H., den Besitzer des schon am ersten Wehr erblickten Canoes „Ingeborg“ vor uns hatten, der uns im

weiteren Verlauf — es waren im ganzen etwa 400 Meter — unseres Landtransportes sehr aktiv unterstützte, obgleich wir zum Schluß mit den Schuhen in den sumpfigen Wiesen versackten. Mit Mühe und Not brachten wir das Canoe schließlich glücklich zu Wasser und mußten Stiefel und Strümpfe, die vollständig be- resp. durchnäßt waren, wechseln. Eine längere Unterhaltung mit unserem freundlichen Helfer ließ uns noch einige Zeit verweilen. Dann ging es weiter. Nach einem halben Kilometer machte sich das Oppendorfer Wehr durch Rauschen bemerkbar. Zu sehen war es nicht allzu deutlich; denn es bestand zur Hälfte nur aus einer dicken, in den Fluß gebauten Lattenwand, über die das Wasser hinweg zu Tal brauste, während sich über der anderen Hälfte ein Steg befand, unter dem man auch nicht ohne weiteres ein Wehr vermuten konnte. Links zogen wir das Boot heraus, eine kurze Strecke über Weidenland und setzten es gleich unterhalb des Wehrs wieder ein. Die Oppendorfer haben

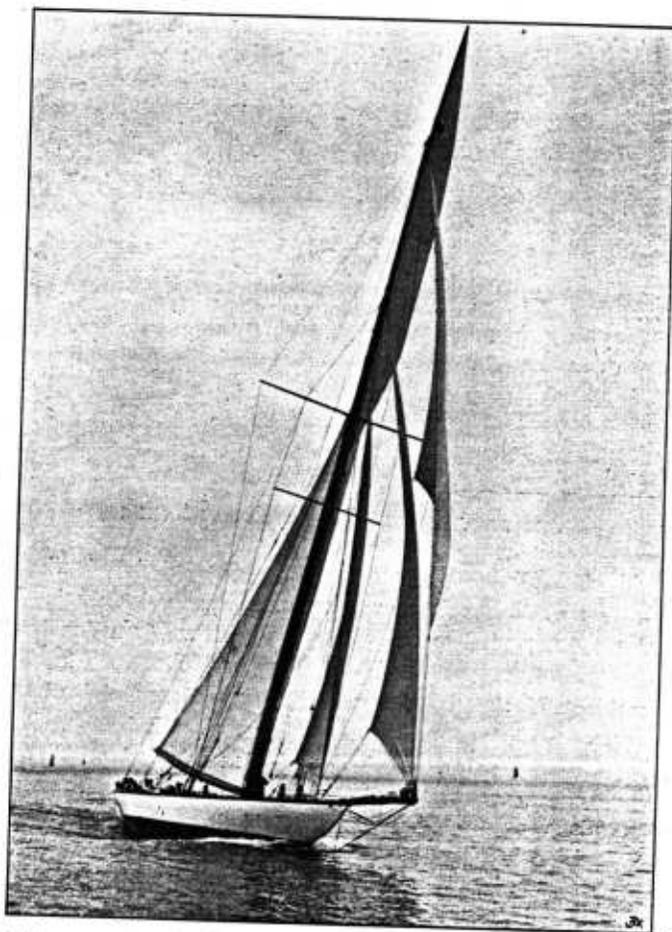


Gekenterte Jolle. (Wannsee-Wettfahrt am 1. Mai 1913.)

vor ihrer Brücke einen Drahtzaun gezogen, der wahrscheinlich das heruntertreibende Unkraut auffangen soll. Dem Druck unseres „Faun“ gab das Hindernis jedoch nach und von da ab ging es zwischen Feldern und Buchenwäldern den jetzt breiten und klaren Fluß hinunter. Kurz vor der Endstation der Motorboote in Oppendorf lagen Schlengel von einem Ufer zum anderen hinüber, vor denen sich dicke Mengen von Gras, vertrocknetem Schilf und allerlei Unrat angesammelt hatten. Nochmals mußte das Boot herumgezogen werden. Doch dann hatten wir freies Fahrwasser bis Neumühlen, wo wir einige Angstminuten verbringen mußten. Am Wehr stieg ich aus und bemerkte ein Schild, das durch seine Altertümlichkeit meine Aufmerksamkeit erregte. Es stand zu lesen, daß das Befahren der Schwentine ohne polizeilichen Erlaubnis-schein verboten sei und nach diversen Paragraphen mit Mark 18.— oder 3 Tagen Haft geahndet würde. Es ging noch weiter; ich hatte aber genug von dem Gelesenen und wunderte mich, daß ich überhaupt noch in Freiheit war, denn sechs Schritt von mir entfernt stand ein Kieler Polyp. Ich lotste Paul schnell mit dem Canoe zum Steg der Restauration und setzte ihn von der angenehmen Neuigkeit in Kenntnis. Doch

es geschah noch immer nichts und wir trugen den „Faun“ über die Straße, um dem Orte der Gefahr mit größter Geschwindigkeit zu enteilen. Der „Mann mit dem Sabul“ verhielt sich strikt passiv, was uns um so angenehmer war, als wir nicht einmal 18 Mark mehr besaßen und deshalb die drei Tage freie Bewirtung auf Staatskosten hätten vorziehen müssen. Endlich schwammen wir und verließen unter den interessierten Blicken vieler Menschen, u. a. unseres unfreiwilligen Feinbereiters, Neumühlen, um uns nach Erreichen des Kieler Hafens ausgiebig zu stärken. Gegen 7 Uhr langten wir vor Düsterbrook an, in dessen Nähe wir das Boothaus des Akademischen Ruder-Clubs — dort hatten wir uns angemeldet — zu suchen hatten. Wir brachten unser Canoe dort unter und ließen es später nach dem Bahnhof und zurück nach Hamburg schaffen, wo es dann wohlbehalten wieder ankam.

Heinr. Wiemers.



Wendula ex Octavia, 19 m-R-Yacht des Herrn Grafen von Tiele-Winkler. Entworfen von A. Mylne, erbaut 1911 von Mc Alister.

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 22.

29. MAI 1913.

Nr. 22.

## Eine Sturmfahrt durch die dänischen Fjorde auf der Segelyacht „Martha“.

Von Ph. Kissing, Mitglied des Hamburger-Segel-Vereins.



„h! givt dat 'ne verluustē Saak!“, knurrte in den lieblichen Lauten seiner weichen Hamburger Muttersprache uns' olle Matros', der die Yacht gewöhnlich betreute, als es schon mit dem Anwerben der Mannschaft für die Dänemarkfahrt haperte. Erst nach umständlichen Unterhandlungen wurde dieser Punkt einigermaßen befriedigend erledigt. Der Kaptein erstrebte in seinem rosenroten Optimismus die für eine Seefahrt volle Besatzung von vier Mann, wollte sich später schon mit drei begnügen, war aber heillos froh, mit zwei Mann die sturmbewegten Gewässer durchschneiden zu können.

So zogen wir denn an einem prächtigen Maientage nachmittags 3 Uhr beim Hamburgischen Finkenwärder den Anker aus den gelben Fluten der Elbe hoch. Ein steifer 7-Meter-Wind brachte uns bei prachtvollem Wetter und beginnender Ebbe schnell elb-  
abwärts, während ein ungemein reger Schiffsverkehr hinauf und hinunter das wunderbare Frühlingsbild bunt belebte. Glänzender Sonnenschein leuchtete auf den weißen Segeln, funkelte über die bewegten Gewässer und lag golden auf dem prächtigen Uferpanorama, das bunt an uns vorüberglitt und Ahnungen einer sonnenumschienenen Seefahrt im gehobenen Herzen aufblühen ließ. Leuchtend winkten die weißen Häuser des lieblichen Blankenese aus dem dunklen Rahmen der belaubten Hänge einen letzten Abschiedsgruß unserer rauschend vorwärtsstrebenden „Martha“ herüber.

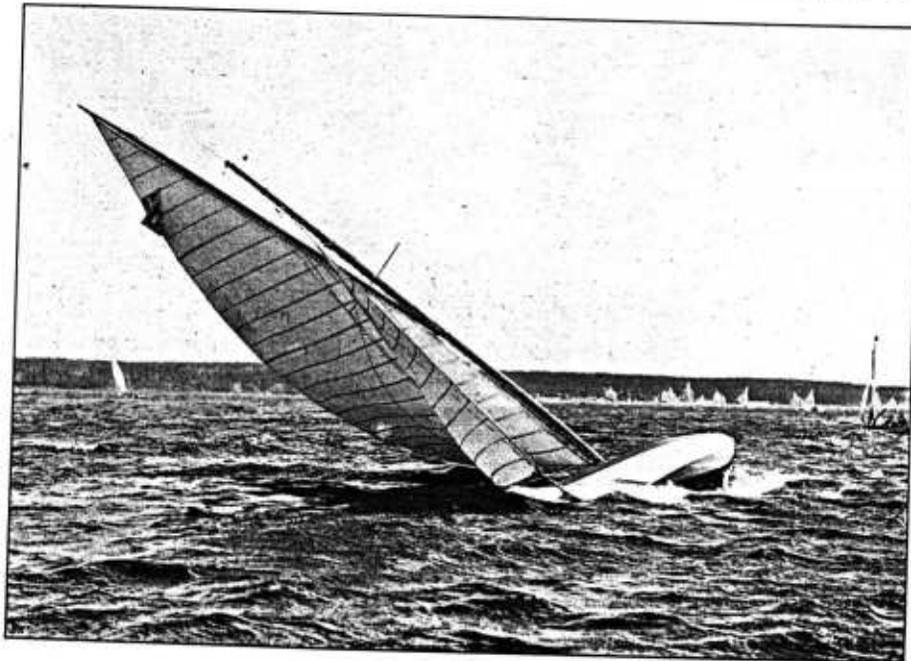
Bald gab es eine ernste Auseinandersetzung mit einer Spierentonne, die ihren langen Hals recht anmaßend in die Luft streckte. Die starke Stromversetzung brachte die rauflustigen Gegner, Tonne und Beiboot, schnell zusammen. Pardautz! Der Kampf war kurz aber erbittert! Von der Schlepptrasse herangelotst, warf sich das Beiboot kurz entschlossen auf die Tonne, kletterte ganz gegen seine Eigenschaften als Wassertier an ihr hoch empor, versetzte ihr einen empfindlichen Nasenstüber ins Gesicht, drückte den ächzenden Gegner tief ins Wasser und begab sich dann pflichtgemäß wieder ins schnelle Kielwasser seiner Yacht zurück. Mit empfindlichen Schrammen und schief gedrückter Mütze erhob sich nach diesem ungleichen Kampfe die Spierentonne und nahm de- und wehmütig ihre schiefe Lakaienstellung wieder ein

um über Korsör—Kiel wieder den deutschen Penaten zuzustreben. Wir Zurückbleibenden stärkten uns am Pfingstmontag durch einen Landbummel in Svendborgs schöner Umgebung für die kommenden schweren Tage.

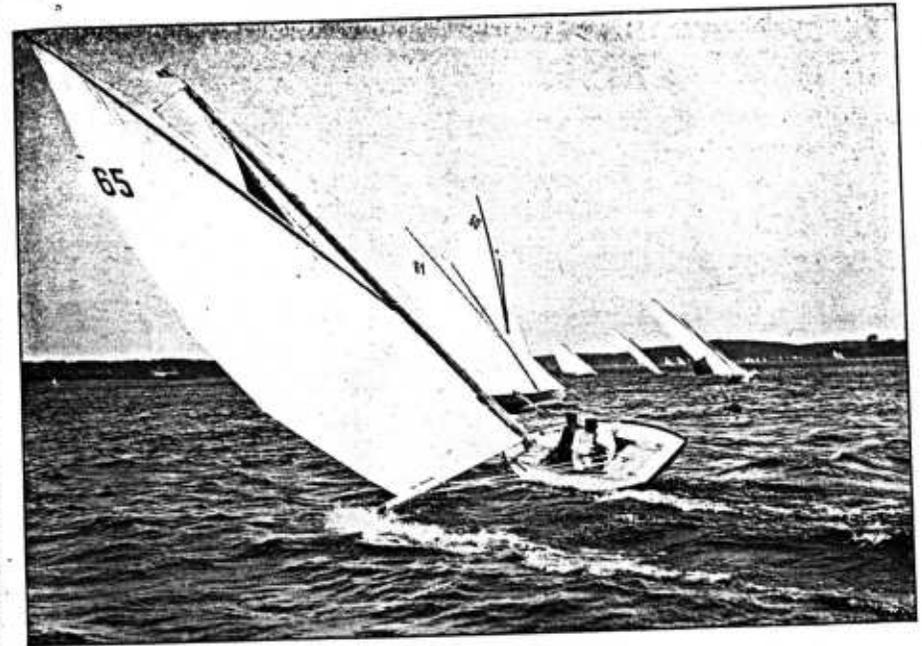
Bei mäßigem Winde brachen wir am anderen Morgen mit Toppsegel und Flieger nach Korsör auf. Bald wurde es unruhiger. Schon holten wir das Toppsegel nieder, dem bald der Flieger folgen mußte. Immer lebhafter wurden See und Wind, bis wir schließlich bei 10 m per Sekunde mit vollen Segeln in Korsör einliefen, wo wir im Hafen vertäuten. Zarte Bedienung bei frischem Bier und saftigen Smörbrödern ließen uns die Öde dieses Nestes vergessen, so daß wir spät nachts recht aufgetrimmt und angekratzt jodelnd in den Tiefen der Yacht verschwanden.

Seltsame Regungen durchzogen die Regionen der haarumwallten Häupter, als wir am anderen Morgen erwachten, um mal wieder gründlich Ordnung in der „Martha“ zu schaffen. So eifrig wurden diese Arbeiten betrieben, daß der Schiffskoch nur mit energischen Schlägen des Gong die Fleißigen zum köstlich bereiteten Kalbsbraten mit Spargel herunterlocken konnte.

Hui! piff der Sturm in das zwiefach gereifte Segel, als wir am anderen Morgen den Hafen verließen, um durch den Großen Belt die Nordspitze von Fünen zu gewinnen. Aber all unser Mühen, nördlich durchzudringen, war vergeblich. Mühsam kreuzten wir, tiefend von mächtigen Überspritzern, vor dem wie eine Feste aus der See auftauchenden Leuchtturm von Sprogö gegen Wind und Strömung an. Eine Stunde nach der anderen verrann, ohne daß wir dem Nordpol um ein Merkbares näher gerückt wären. Schon ward es Mittag, als wir uns des schönen Sprichwortes erinnerten, daß der Klügere nachgibt. Wir machten „Re“ und der prächtige Nordsturm schob uns in fliegender Fahrt nach Süden, so daß wir schon nach einigen Stunden an Turö vorbei-



6 m-R-Yacht Withore in der Wannsee-Wettfahrt am 1. Mai 1913.



Gruppe der 6 m-R-Yachten bei der Wannsee-Wettfahrt am 1. Mai 1913.  
(65 Irrwisch des Herrn Dr. O. Lohse.)

segelten, von wo wir kreuzend unter frischen Bädern, die lieblich von Gesicht, Nacken und Ohren zwischen Ölzeug und Seemannshaut bis auf die Zehenspitzen rieselten, das liebeliche Svendborg arg geknickt wieder erreichten.

Böig legte der kalte Wind von Svendborgs Höhen herunter, als wir frühmorgens mit zwei Reffen im Großsegel westwärts nach Faaborg aufbrachen. Aber es kam noch schlimmer: An den bösen Anfang schloß sich ein Fortgang. Auf der Höhe von Avernakö, zwischen dieser Insel und Björnö wurde die Sache direkt ungemütlich. Der Wind blies mit einer Stärke von etwa 10 msek. Der Seegang war ebenso unerfreulich. Die wiederholten, sehr wäßrigen Sturzseen, die weder Kapitän und Mannschaft, noch Cockpit und Kajüte verschonten, zwangen uns zu strebsamen Arbeiten mit Pütz und Schwamm, die gleichmäßig den ungebetenen Eindringling wieder in sein Element zurückbeförderten. Der Mann am Rohr klagte vor allem über feuchte Schläge ins Gesicht und andauernde Nässe der unteren Rückenpartie.

Schwierig war die Einfahrt zwischen Björnö und Fünen. Der hohe Seegang, die einbrechende Finsternis und der dunkelbewaldete Hintergrund machten das Auffinden der Pricken zu einem



schwierigen Kunststück. Nicht viel fehlte und wir mußten, um uns vor dem Stranden zu bewahren, umkehren und Björnö umsegelnd, den Eingang nach Faaborg auf dem westlichen Wege zu erreichen suchen, als das erlösende Wort: „Dort ist die Boje!“ erscholl und wir nach einer weiteren Stunde im unscheinbaren Landstädtchen Faaborg uns vertäuten.

Sauerbraten — vor fünf Tagen eingelegt —, Linsen, Ananas, Steinhäger und Kognak-Tee ließen uns bald den Schreck vergessen.

Lebhaft wurde die Sache am Postschalter des Nestes, da der Postbeamte mein frisch gelerntes Dänisch nicht verstand, aber wütend wurde, als ich meine Wünsche auf eines der kostbaren Telegrammformulare niederschrieb, was ihm wohl eine Verschwendung dünkte. Ich nannte ihn auf Deutsch einen „Esel“, was er anscheinend auf Dänisch zurückgab. So schieden wir in aller Freundschaft.

Keine Ahnung des Kommenden dämmerte in uns auf, als wir am andern Morgen gegen 8 Uhr bei frischer Brise und hellem Sonnenschein aufbrachen. Zunächst machte es uns weiter kein Unbehagen, daß wir beim Schlag nach Alsen ein drittes Reif ins Großsegel stecken und den Sturmklüver aufziehen mußten. Schon banden wir auch den Südwester strammer, als wir auf der Höhe von Taxensand plötzlich völlige, gründliche, undurchdringliche Flaute bekamen. Totenstille nah und fern. Kein Schiff und Segel ringsum. Aber die feinen weißen hochstehenden Wölkchen mit ihren bizarren Formen hingen drohend über uns. Friedlich kochten wir unsere weißen Bohnen mit Würstchen. Plötzlich ein leises Pfeifen in den Raaen! Dann brach das Wetter los. Beim Toben der See und in argen Gewitterböen wurden mit äußersten Anstrengungen

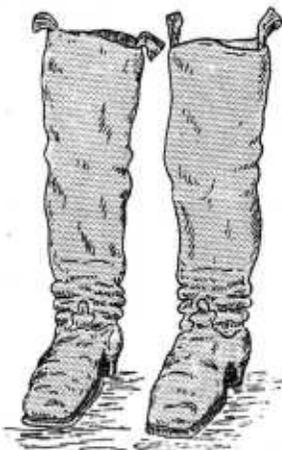
und blutenden Händen die inzwischen ausgereiften Segel wieder hochgenommen und die Sturmfock gesetzt. Die über das Deck brandenden Sturzseen ersparten uns das Abschwabbeln, da sie außer Dreck und Schmutz auch sonst mitnahmen, was nicht niet- und nagelfest war.

So arg war das Wetter, daß der Kaptein sogar seine verschimmelten „Seebeine“ hervorholte, unglaublich große Stiebel, steif wie Pötte, in denen er stehend schlafen konnte.

Es ging gegen 12 Uhr Mitternacht, als wir uns nach bereits 16stündiger Fahrt durch Sturm und Brandung bis auf die Höhe von Augustenhof, nördlich Alsen, durchgearbeitet hatten. Einsam saß ein Mann am Rohr, während die beiden anderen Segler sich in der Kajüte befanden und die Karten studierten. Plötzlich erscholl von oben der Ruf: „Beiboot weg“, der alles an Deck brachte. Die Hoffnung, den allerdings durch seinen Persennig bei zeitweisem Mondenschein sich gut abhebenden „Jimmy“ in dem Höllenbreughel der tobenden See wieder zu sichten und einzufangen, war gering. Trotzdem! Es wurde sofort gehalst und auf das mächtige, vorher achtern liegende Feuer von Heinäs zugehalten.

*Die Seebeine des Captain.*

Das Glück war uns hold. Schon tauchte der Flüchtling auf! Zwar warf ihn die gewaltige Bugwelle mehrmals aus greifbarer Nähe in den tosenden Gischt zurück.



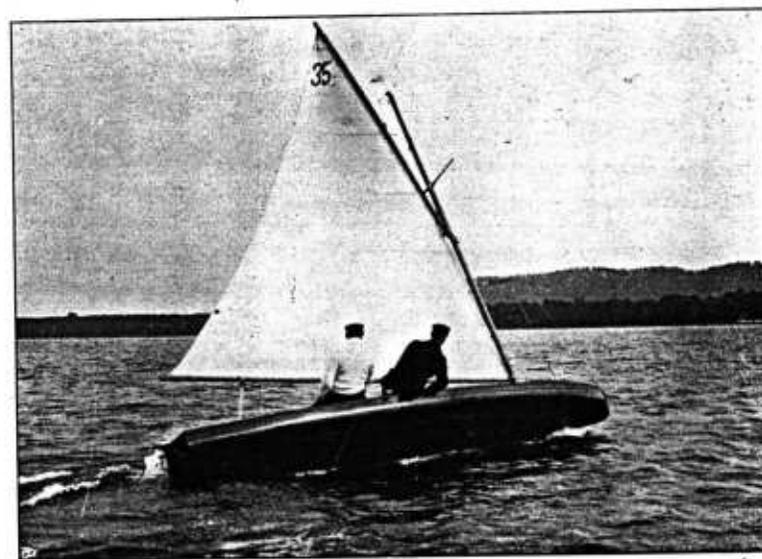
Doch schließlich hatten wir ihn glücklich beim Kragen und legten ihn jetzt dreifach und vierfach hinter Schloß und Riegel.

Schon sang der Schiffspoet die Ballade von „Jimmy dem Ausreißer“.

„Jimmy“ war des Treibens müde,  
stets gehorsam nachzulaufen;  
er beschloß voll Lebenskummer,  
sich im Wasser zu ersaufen.

Dort auf Alsen's stürm'ger Höhe,  
nachts, als Wind und Wetter wehten,  
macht' er los sich von der „Martha“,  
sagte nichts und ging dann flöten.

Aber rauhe Seglerhände  
rissen ihn zurück ins Leben;  
und so gondelt er jetzt weiter,  
friedlich, still und gottergeben.



Jolle Ingo des Herrn M. Rackow. Gezeichnet von Drewitz, erbaut 1913 von Granick.

Noch sechs schwere Stunden waren uns Übernächtigten beschieden, bis wir in der Morgenfrühe todmüde, aber mit dem befriedigenden Bewußtsein, in schwerer Stunde einem Lebensmüden die Freude am Dasein wiedergegeben zu haben, in der Apenrader Bucht Anker warfen.

„Jung holt di fast, dat ward slimm!“ seggt am anderen Morgen früh der Kapitän, als eine von den Höhen der Bucht herabsausende Böe beinahe einen der Leichtmatrosen über Bord geworfen hätte.

In Anbetracht des überaus schweren Wetters setzten wir Trysegel und Sturmfock und gondelten um die dritte Morgenstunde seewärts zur Sonderburger Bucht. Selten paßten Segelfläche und Wetter besser zusammen. In rauschender Fahrt von 6 sm in der Stunde schossen wir in die Sonderburger Föhrde.

Wälder und Wiesen flogen in reizender Abwechslung an uns vorüber. Darüber blaute ein lachender Himmel.

Eh' wir uns versah'n, segelten wir im Alsen-Sund vorüber an der historischen Enge, wo vor langen Jahren in nächtlicher Stunde die verbündeten Deutschen den Übergang nach Alsen wagten, um den tapferen Gegner im letzten blutigen Ringen niederzuwerfen. Schon lagen wir im Sonderburger Hafen, der noch ein besonderes Opfer in Form der sturmerprobten Kapitänsmütze forderte.

Am anderen Morgen brachte uns ein Frühbummel auf die Düppeler Schanzen, die das erste der drei gewaltigen Kriegsdramen in seinem blutigsten Hauptakt sahen.

Gegen 1 Uhr hißten wir die Segel und wiederum vom Glück begünstigt, ging es mit brausender Bugwelle, bei prangendem Sonnenschein nach Süden. Schon um 5 Uhr tauchte der Bülker Leuchtturm auf, gegen 7¼ Uhr passierten wir Friedrichsort und gegen 8 Uhr schon ging es durch die Schleuse in den Kanal, wo wir den ersten Fröhschleppzug abwarteten.

Die Fahrt durch den Kanal verlief programmäßig. In Brunsbüttel wurde abends sofort Segel gesetzt. Eine herrliche Nachtfahrt folgte; begünstigt von Flut und Wind warf die „Martha“ nach mehrwöchiger Tour wieder in Finkenwärder Anker, eine ihrer schönsten Fahrten beendend.

Und fürwahr, wenn diese Fahrt köstlich war, so war sie es, weil ein gütiges Geschick alles bescherte, was ein Seglerherz sich zu wünschen vermag: Ganze Mützen voll Wind und frischen Wellenschlag, lachenden Sonnenschein, gottgesegnete Gegenden und eine prächtige Harmonie unter der gesamten Crew, die während der ganzen Fahrt nie und nirgends getrübt wurde.



Jolle Wera IV des Herrn W. Engel. Entworfen von Drewitz, erbaut 1913 von Schulze.

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 23.

5. JUNI 1913.

Nr. 23.

## Eine Fahrt in die Lewitz.

Plauderei aus dem Leben eines Tourenrudders von H. Wulff.

Ein Klopfen an der Tür schreckte mich empor.

„Hercin,“ rief ich schlaftrunken. Die Stimme meiner Wirtin antwortete: „Aufstehen, es ist schon halb fünf und um fünf Uhr wollten der Herr im Bootshause sein.“ Ich war hundemüde, doch die Frau hatte Recht. Mit einem Satz war ich aus dem Bett. Der erste Blick galt dem Wetter. Ein feiner, richtig gehender Landregen rieselte vom grauen, nebligen Himmel herab. Doch was half's? Es war beschlossen trotz aller Unbilden der Witterung, heute die Fahrt in die Lewitz zu unternehmen.

Nachdem ich meine Toilette beendet hatte, erschien denn auch meine Wirtin mit dem dampfenden Kaffee. Zwei Tassen der heißen Brühe machten mich vollends munter. Mit einem „Pfiu Deibel“ ergriff ich meine Ledertasche, in welcher sich Proviant und Eßgeschirr befand, schlug den Kragen meiner Pellerine in die Höhe und machte mich eilends auf den Weg, meine Wirtin im Zweifel lassend, ob das „Pfiu Deibel“ ihrem Mokka oder dem Hundewetter galt.

Die Pforte zu unserem, in herrlicher Lage am Schweriner See, gegenüber dem Großherzoglichen Schloß gelegenen Bootshause, fand ich schon geöffnet vor. Ein Berliner Ruderer mit seiner jungen Frau, die ihre Hochzeitsreise im Ruderboot ab-



Gigsegelregatta auf dem Müggelsee am 25. 5. 1913.

würdevoller Weise eine Rede, in der viel von überhand nehmender Verweichlichung der heutigen Jugend, von unpraktischen Ansichten gewisser junger Leute in den einfachsten Dingen des täglichen Lebens — zu denen er eine eintägige Rudertour selbstverständlich auch zählte —, die Rede war. Küken sah denn auch ganz beschämt seine Fehler ein und ließ es willig geschehen, daß der größte Teil seiner Ausrüstungsgegenstände von der Mitnahme ausgeschlossen wurde.

Nachdem ich unser Boot nochmals einer eingehenden Musterung unterzogen hatte, ob alles in ordnungsmäßigem Zustande war, schafften wir unsere Siebensachen ins Boot. Hierunter befand sich auch eine geheimnisvolle Kiste, die von Hans ängstlich behütet wurde. Hans war nämlich unser Koch und Proviantmeister und verstand seine Sache vorzüglich. In der bewußten Kiste harrten die kulinarischen Genüsse aller

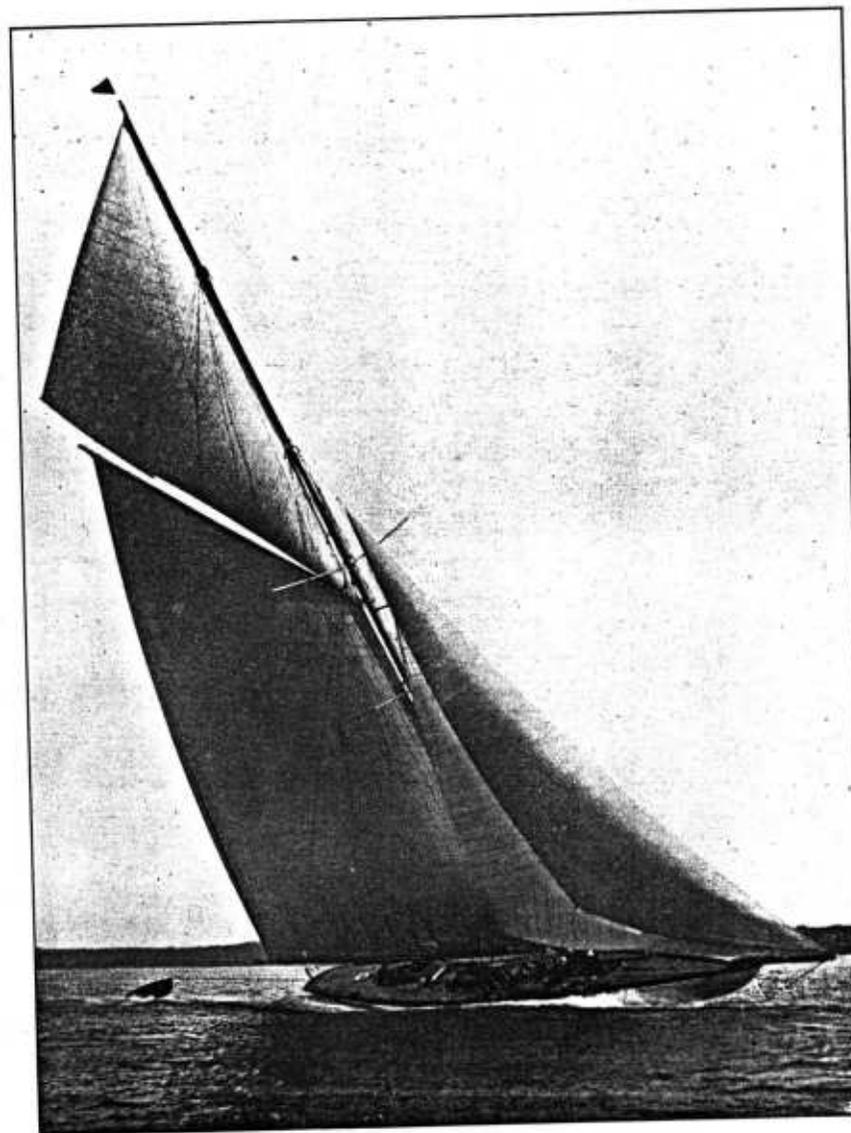


Jollenwettfahrt auf dem Müggelsee. Eine Dame wirkt als Ballast in einer Bö.

Art des Augenblicks wo sie von Hans kunstgerecht und geschmackvoll für ihre endgültige Bestimmung hergerichtet werden sollten. Was es zu essen gab, war stets sein sorgsam gehütetes Geheimnis. Mit unnachahmlicher Würde pflegte er vor jeder Mahlzeit den Speisezettel zu verlesen, um sich an unseren verblüfften Gesichtern und bewundernden Ausrufen, welche die Reichhaltigkeit seines Menüs stets hervorrief, zu berauschen. —

Endlich saßen wir im Boot, und mit flottem Ruderschlag traten wir unsere Fahrt an. Es regnete noch immer; jedoch begannen die Nebel lichter zu werden, sodaß wir hoffen konnten, doch noch gutes Wetter zu bekommen.

Taktmäßig hoben und senkten sich die vier Skulls. Mit der Geschwindigkeit eines Motorbootes schoß unser schlankes Fahrzeug dahin, vorbei an den lieblichen mit Schilf umsäumten Ufern von Zippendorf, einer von Jahr zu Jahr mehr



Paula III. 15 Meter Yacht des Herrn Ludwig Sanders. Entworfen 1913 von E. Nicholzen, erbaut von Camper & Nicholzen.

emporblühenden Sommerfrische. Hoch vom Waldeshügel grüllte das rote Dach des Kurhauses, und am Strand in der Zippendorfer Bucht schaukelten zahlreiche Yachten und Boote auf dem vom Morgenwinde leicht bewegten Wasser. Als wir die Landspitze von Munß passierten, durchbrach der erste Sonnenstrahl siegreich den Nebel

und spiegelte sich in den Fenstern des Aussichtsturmes auf der herrlich bewaldeten Insel Kaninchenwerder, dem beliebtesten Ausflugsort der Schweriner. Doch weiter ging es ohne Ruhepause; vorbei am Ziegelwerder, wo die rauchenden Schornsteine der Ziegelei verkündeten, daß der Werktag schon begonnen hatte.

Von Rabensteinfeld, dem Sommersitz der Großherzogin Marie kam uns ein Motorboot entgegen. Die im Heck wehende Flagge sagte uns, daß Fürstlichkeiten an Bord seien. Beim Näherkommen erkannten wir den Herzog Adolf Friedrich, welcher den Sommer auf Rabensteinfeld verbrachte, um in aller Ruhe die Ergebnisse seiner letzten Afrikareise zu bearbeiten. Wir drehten bei, setzten uns in Paradedstellung und begrüßten mit einem dreifachen „Hipp Hipp Hurra“ den Herzog. Ein huldvoller Gruß war die Quittung unserer Ovation. — Bei der Fähre verließen wir den Schweriner See und liefen nun in den Störkanal ein.



19 m-R-Yacht Cecille des Herrn Major von Stumm. Entworfen und erbaut 1913 von Max Oertz.

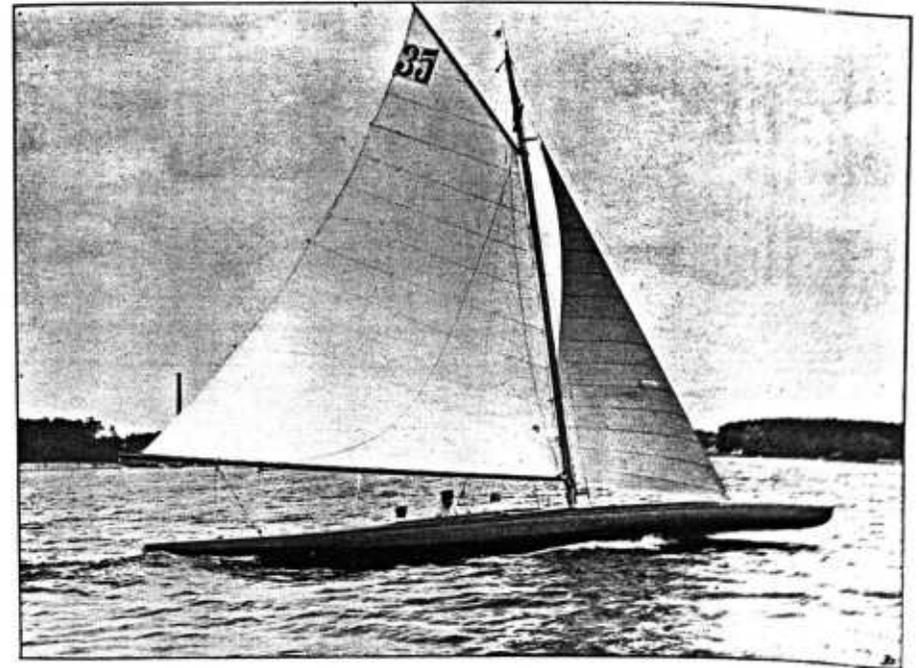
Die ersten 6 km lagen hinter uns.

Nun tauschte ich meinen Steuersitz mit Hans. Kaum hatten wir unsere Plätze gewechselt und die Brücke, über welche die Crivitzer Chaussee führt, passiert, stopfte Hans sich seine Shagpfeife und fing behaglich an zu paffen. Das paßte unserem Küken nicht und schon ertönte eifrig seine helle Knabenstimme: „Du Hans, berappe mal 3 Mark. Du weißt doch, daß das Rauchen im Boot untersagt ist? — Doch da kam er schön an: „Ruhe im Boot! Ich hab' hier das Kommando! Küken besser Schlag halten! Das nennt der Mensch nun rudern? — Übrigens scheinst du nicht zu wissen, daß das Verbot des Rauchens sich nur auf das Gebiet des Schweriner Sees bezieht?“ — „Aber erlaube mal?“ —

„Ruhe im Boot zum Donnerwetter! — Will so 'n Grünschnabel hier einem alten, erfahrenen Rudersmann, der sein Vater sein könnte — —“ hier stockte er, denn die

Komik seiner Behauptung fiel ihm wohl ein, zählte er doch nur 3 Jahre mehr als unser Küken. Dieser nahm auch gleich die Gelegenheit war und fiel Hans in die Rede: „Spel di man nich up —“, doch Hans ließ sich nicht weiter stören und vollendete seinen abgebrochenen Satz: „— Lehren erteilen? Es ist doch wirklich unerhört!“ So ging das Wortgeplänkel eine ganze Weile fort, bis Küken des lieben Friedens willen endlich den Mund hielt und Hans behaglich seine Pfeife zu Ende rauchte.

Mittlerweile hatte sich der Himmel völlig aufgeklärt. Die Wiesen zu beiden Seiten des Kanals schienen förmlich zu dampfen unter den Strahlen der immer kräftiger werdenden Sonne. Ein liebliches Landschaftsbild entrollt sich hier dem



Sond.rklassen-yacht Lucifer. Entworfen 1913 von Otto Krieger, erbaut von Paul Mangor.

Auge des Naturfreundes. Ein weites Tal, auf beiden Seiten begrenzt von waldigen Höhen, von dessen Rand die roten Dächer der Dörfer Conrade und Pekatel freundlich herüber grüßten, in der Mitte durchzogen von der zum Kanal künstlich erweiterten Stör, auf dessen glattem Wasserspiegel die Sonnenstrahlen glitzernde Reflexe malen. An den Ufern des in vielfachen Krümmungen verlaufenden Wasserwerks wozen vereinzelte Gruppen Buschwerk für Abwechslung, in dessen Zweigen zahlreiche Vögel ihre Nester bauen und mit ihrem Zwitschern und Jubilieren den Wasservandrer lustig zu begrüßen scheinen.

Die herrliche Umgebung und das schöne Wetter verfehlten denn auch nicht ihre Wirkung auf die Besatzung der „Krabbe“. Hans, der am Steuer saß, sang seine schönsten Lieder und Küken versuchte mir mit schwärmerischen Worten die Vorzüge seiner neuesten Angeboteten, eines Backfisches von 15 Jahren, zu schildern.

Kurz vor Plate überholten wir eine Schar Kinder, welche ein lustiges Wettrennen mit uns veranstalteten, aus welchem ein paar größere Jungen als Sieger hervorgingen. In Plate, einem Dorf an der Schwerin-Parchimer Bahn gelegen, verursachte unsere Ankunft unter der Schuljugend eine nicht geringe Aufregung. Aus dem nahe gelegenen Schulhause strömte die gesamte Dorfjugend herbei, herangelockt von den aus voller Kehle gesungenen Liedern unseres Steuermanns.

Nachdem wir unser Boot in eleganter Anfahrt an die Landungsbrücken von Plate, wie Hans den morschen Waschsteg großartig bezeichnete, gelegt hatten und Hans einen der neugierig herandrängenden Jungen gegen das fürstliche Honorar von 10 Pfennigen als Wächter für unser Boot engagiert hatte, machten wir uns auf den Weg ins Dorf.

(Fortsetzung folgt.)



Nationale Jolle Morgenroth. Entworfen 1913 von E. Stein, erbaut von Bühnemann.

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 24.

12. JUNI 1913.

Nr. 24.

### Eine Fahrt in die Lewitz.

Plauderei aus dem Leben eines Tourenrudders von H. Wulff.

(Fortsetzung aus Nr. 23.)

Plate ist ein nettes sauberes Dorf, und da es Bahnverbindung mit der Residenz hat, ein beliebter Ausflugsort der Schweriner. Seine zwei Wirtschaften sind infolgedessen „auf der Höhe“. Bei Herrn Meier, unserem alten Stammwirt, genehmigten wir ein kräftiges „erstes Frühstück“, bestehend aus Rührrei und Schinken; als Getränk gab es frische Milch, „soeben gemolken“, wie uns versichert wurde. Es mundete uns herrlich, doch unsere Zeit war bemessen; wir hatten noch einen weiten Weg vor uns. Mit kräftigem Händedruck verabschiedeten wir uns von dem wackeren Herrn Meier.

Im Dorf wurde noch schnell ein Wettlaufen der gesamten Dorfjugend veranstaltet. Alsdann gab uns die muntere Schar mit viel Geschrei das Geleit bis zu den „Landungsbrücken“.



Von der Jollenregatta auf dem Müggelsee am 25. Mai 1913.

„Hallo, Hans! Wo ist das vierte Scull?“

„Im Kochtopf hab' ich's nicht,“ war die ungeduldige Antwort. Es mußte ins Wasser gefallen sein. Wir machten uns auf die Suche. — Bald hatten wir es denn auch gesichtet, wie es wacker in der Mitte des Kanals gen Süden trieb. — Das Rudertrikot abwerfen und mit einem kühnen Satz in den Kanal hüpfen, war das Werk eines Augenblicks. Mit einigen kräftigen Stößen hatte ich das Scull erreicht und begann

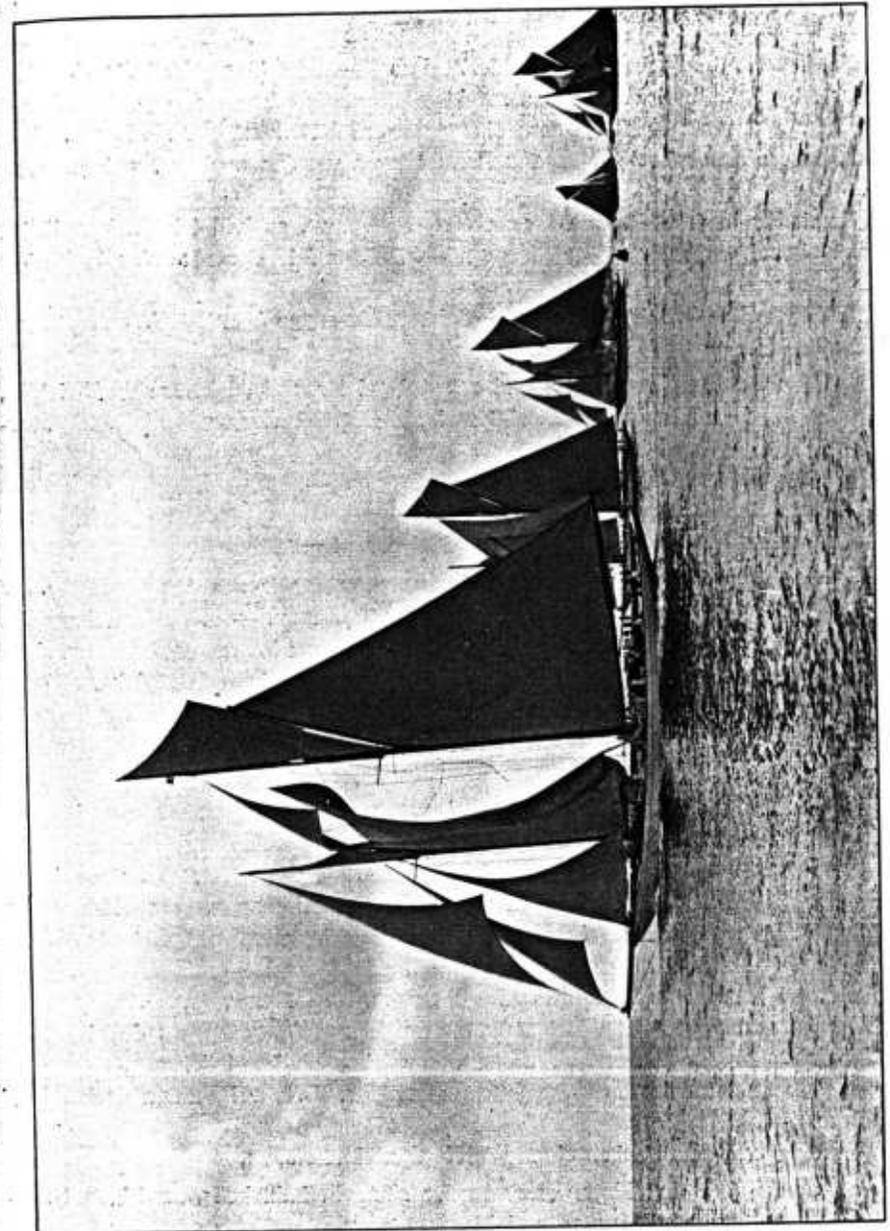


Jolle Schwarze, entworfen 1913 von Neesen, erbaut von Berkholz & Gärsch.

eben, es vor mich herstoßend, dem Ufer wieder zuzuschwimmen, als ich Küken lebhaft rufen hörte: „Ein Motorboot, mach schnell!“ Ich blickte in die Richtung, welche sein ausgestreckter Arm mir wies. Richtig. Aus der Richtung von Banzkow kam ein Motorboot unter der emporgezogenen Ziehbrücke hervor.

„Menschenskind! Lupus! Der ganze Kahn ist voller Damen. Versteck' Dich hier im Busch.“

Ich zog mich unter überhängendes Gesträuch und verbarg mich so gut wie möglich, indessen Küken sich in Positur stellte, das gerettete Scull in der Hand. —



Ein Schonerstart auf der Kieler Außenförde bei Touné 4.

Der Regen wurde jetzt stärker, und ein heftiger Wind setzte ein.  
„Na, Kinder, das kann noch gut werden auf dem See.“

Schnell wurde Kriegsrat gehalten, ob es unter diesen Umständen nicht ratsamer wäre auf die Weiterfahrt zu verzichten, und lieber auf der Fähre zu übernachten. Doch einstimmig wurde die Weiterfahrt beschlossen.

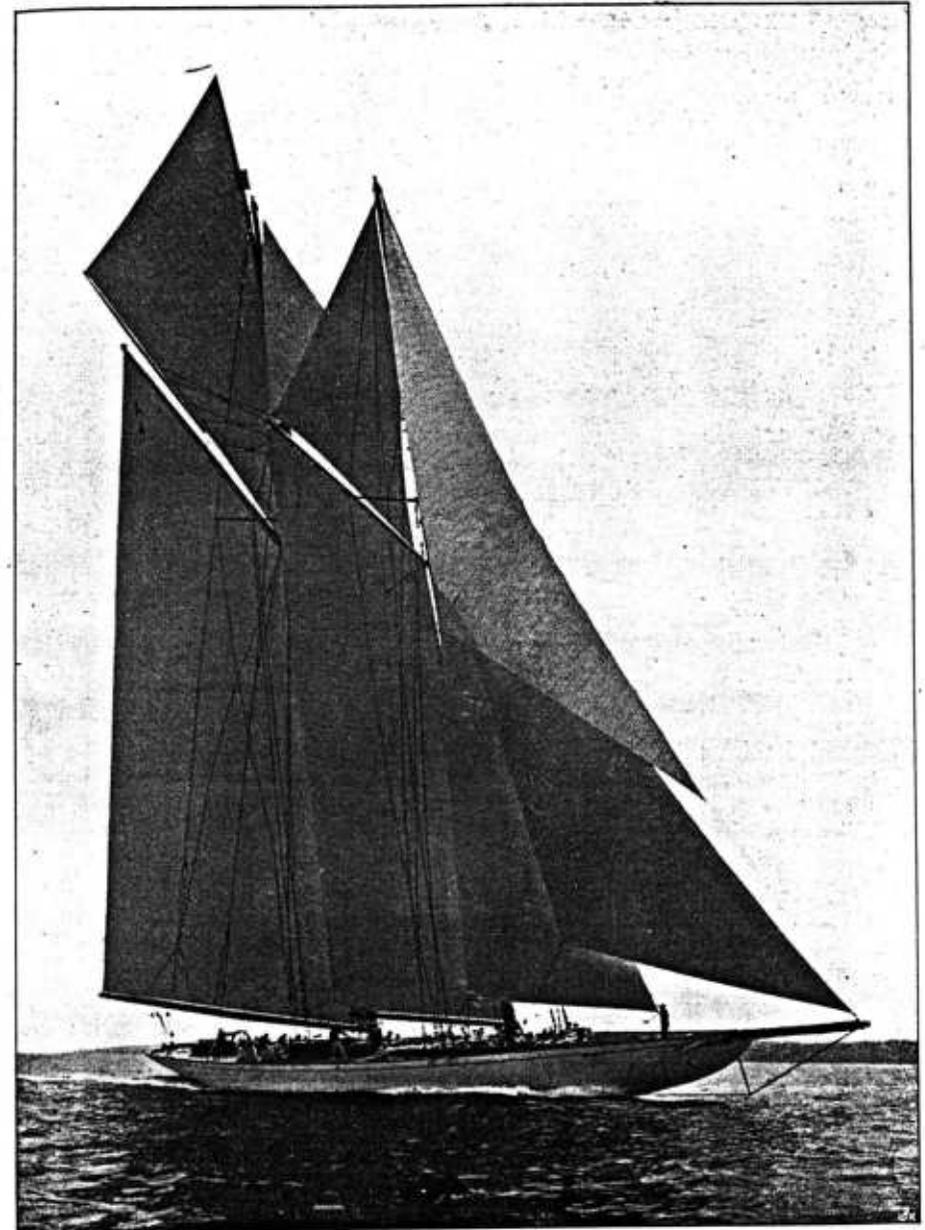
Hans und Küken waren gut miteinander eingefahren und ich hatte schon häufig bei stürmischem Wetter die „Krabbe“ sicher nach Hause gesteuert.

Zunächst nahmen wir ziemlich viel Wasser über, da die Wellen uns schräg von vorne trafen. Mit Hilfe einer Konservenbüchse und eines großen Schwammes be-



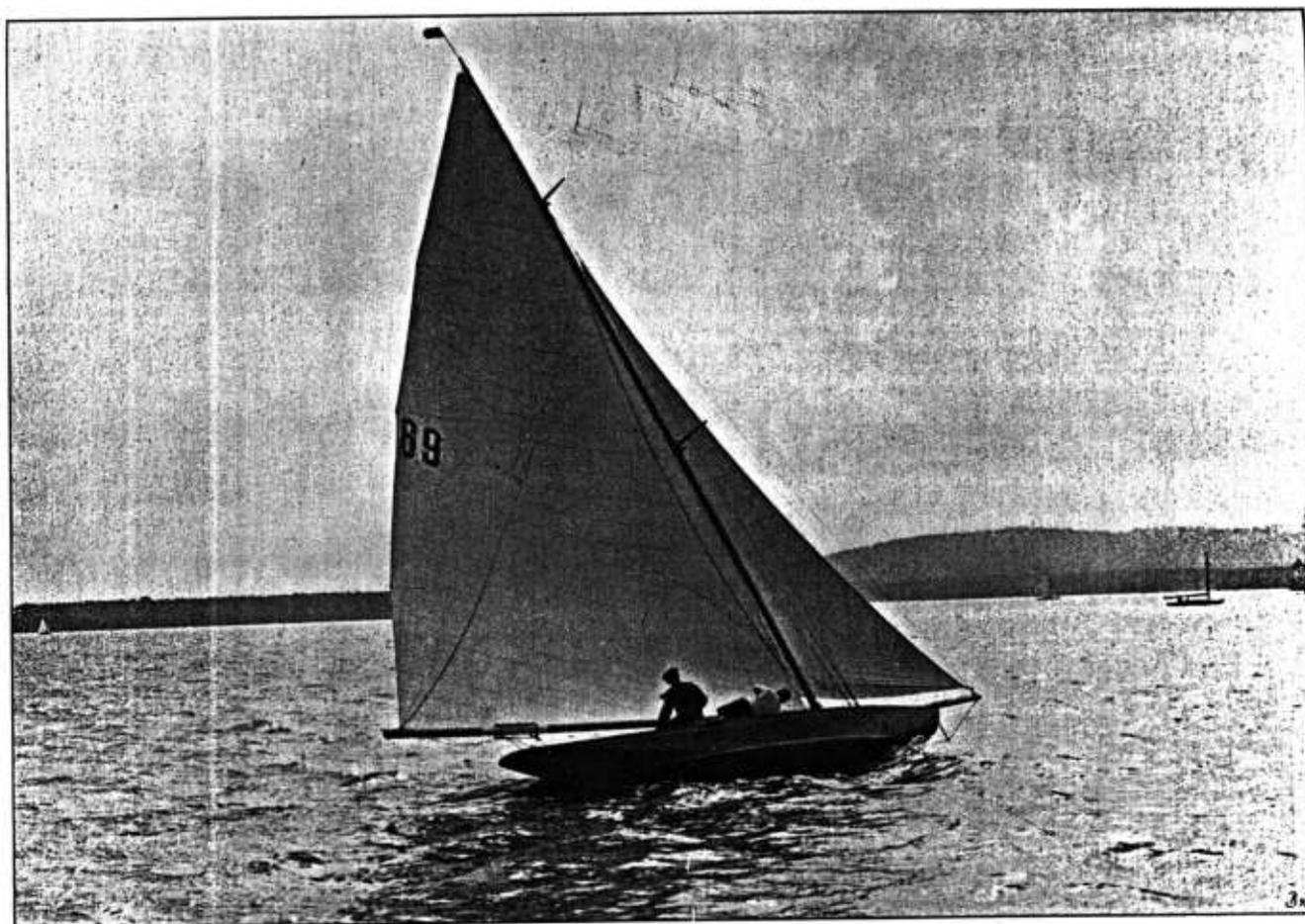
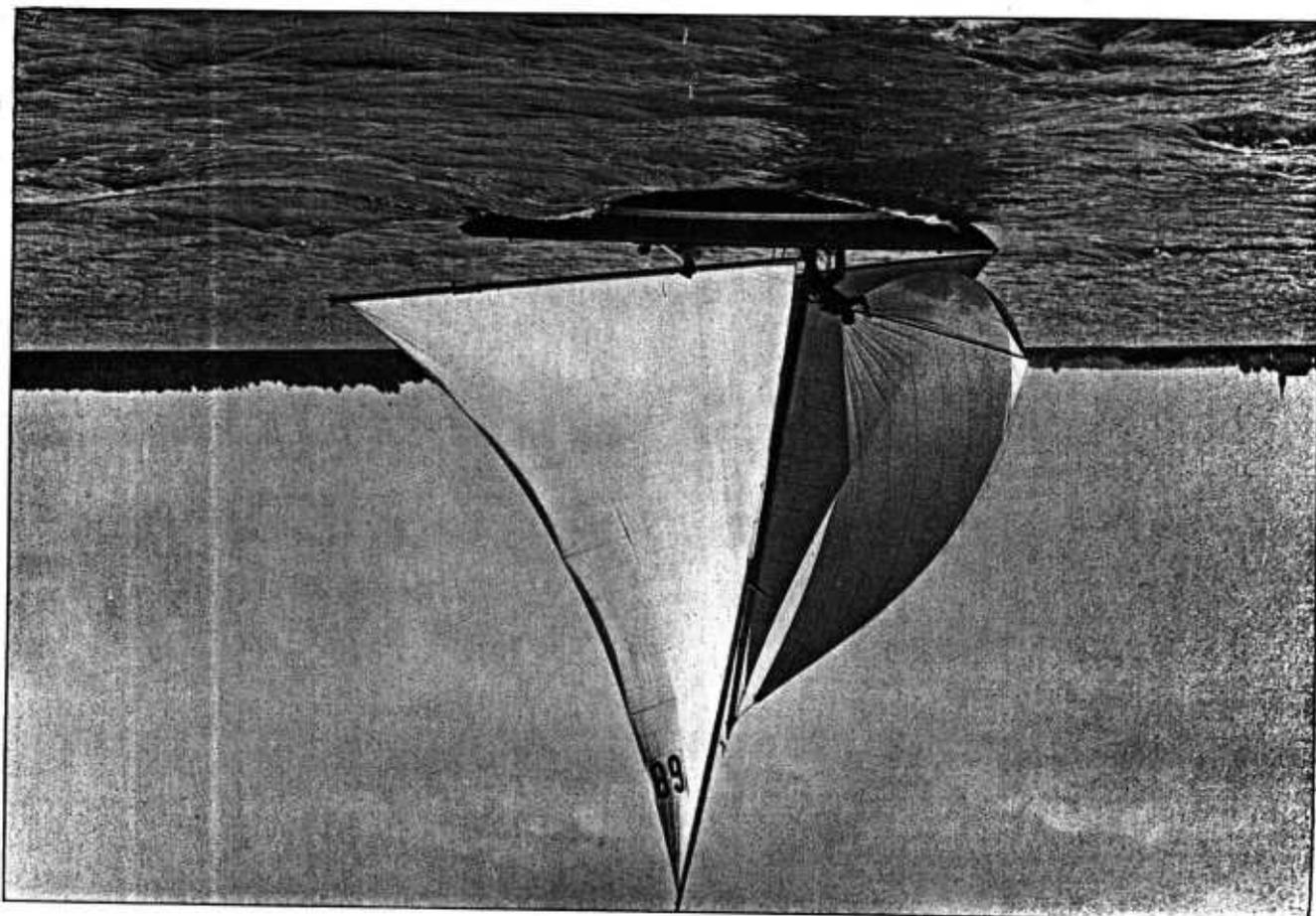
Kaiser-Jubiläums-Regatta in Grünau.  
Spindlersfelder RV. v. 1878, die Sieger im Deutschen Vierer.

förderte ich das Wasser jedoch bald wieder hinaus. Als wir erst aus der Fährbucht heraus waren, wurde es besser, denn jetzt erhielten wir die Wellen von der Seite. Dieses war für unser langes schmales Boot günstiger, konnte es doch jetzt besser alle Bewegungen der Wellen mitmachen, ohne Wasser überzunehmen. Die langen, fest in den Drehdollen sitzenden Sculls bewahrten uns vor dem Umschlagen. Ein sehr ungemütliches Rudern war es allerdings. Es gehörte unsere ganze Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit dazu, alle böartigen Wellen kunstgerecht zu parieren. — Doch ging alles gut. Nach reichlich einstündiger Fahrt hatten wir die „Rakow“, eine Sandbank in der Nähe der Schloßbucht, erreicht, und kamen nun in ruhiges Wasser. Die elektrischen Bogenlampen auf dem alten Garten zeigten uns den rechten Weg und bald landeten wir glatt an unserem Bootssteg.



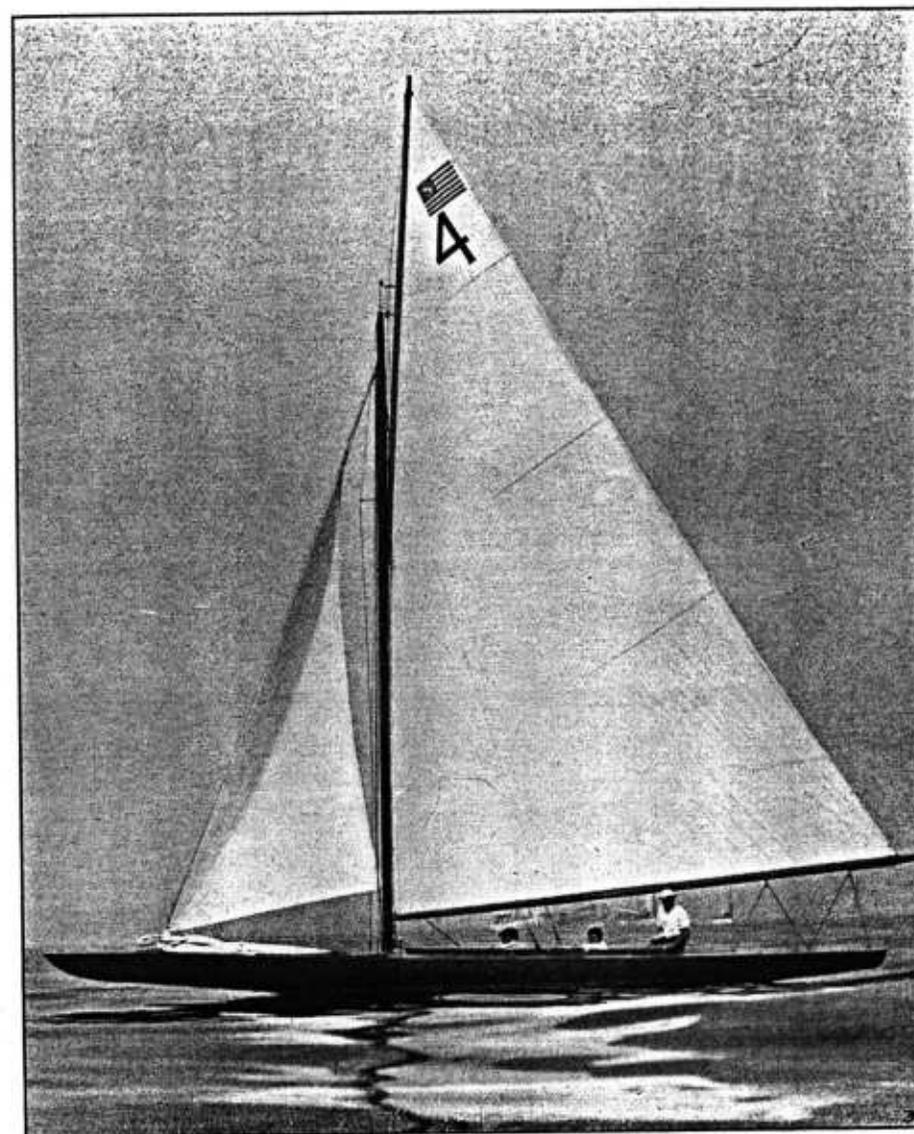
Englische Schoneryacht Margherita des Herrn G. Cecil Whitaker.  
Entworfen 1913 von C. E. Nicholson, erbaut von Camper & Nicholson.

Wawi, belgische 6 Meter-Yacht. Entworfen und erbaut von Joh. Anker 1913 für Herrn W. v. Bennuth, jetziger Besitzer Dr. Lohse, Berlin.



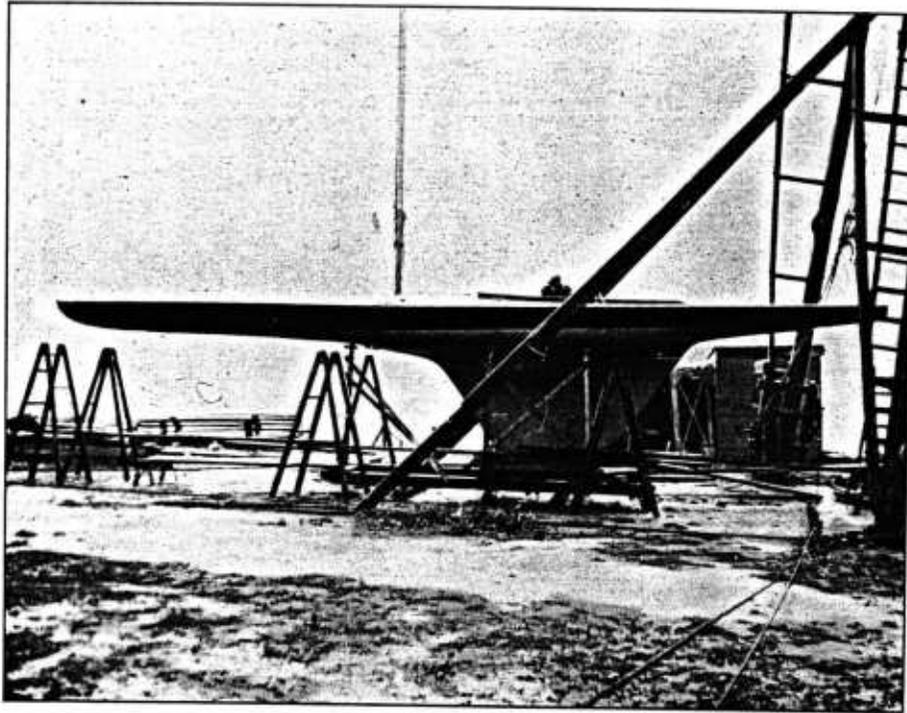
Nurdug III, dänische 6 Meter-Yacht. Besitzer: Consortium, vertreten durch Otto Baron Reedtz-Thott.  
Entworfen von W. Hansen, erbaut von der Kopenhagen Flydedocks Filiale a. S.  
Internationale J-Jollen-Vereinigung – 22m<sup>2</sup>-Rennjollen e.V.

recht bewegten Wassers einstellte, gab uns die Gewißheit, daß wir drei an Bord Gott sei Dank nicht begeisterte Anhänger der Seekrankheit waren. Ein kräftiges Stück Schinkenspeck, eine Wolgaster Semmel, ein kühler Kornus, der in der Salzlufte erst seine volle herzerquickende Wirkung zeigt, wurden in doppelter Ausführung verlangt und mit Wonnegrützen „mittschiffs“ verstaut. Nach kaum zweistündiger Fahrt von der Presendorfer Bake aus gerechnet, hatten wir Palmerort Feuerschiff erreicht. Um Abwechslung in die Gleichförmigkeit der Vorwindtour zu bringen, wurden einige Manöver in Szene gesetzt. Ein Mann vom Baldur — zum Glück war es der Eigener selber — wollte seiner funkelnagelneuen 30 M.-Messingpumpe das Schwimmen beibringen; sie wollt's nicht leiden, nahm sich das Leben, ersuff. „Onkel Adolf“ vom Frithjof schien die Steuermannskunst des Bootsführers revidieren zu wollen, ließ die Mütze fliegen und bat flehentlich um ihre Rettung: man zeigte Mitleid. Frithjofs Hund, das Beiboot Bran, wollte nicht mehr an der Leine geführt werden, riß sich los, blieb abwechselnd rechts und links beinhebend stehen und mußte mit vieler Mühe eingefangen werden. So kam's zu mancher Wendung durch des Schicksals Fügung, so kam's auch, daß uns der Baldur die Führung entriß. — Der schöne Bodden lag hinter uns. Wir folgten nun weiter dem betonnten Fahrwasser, ließen links den Hafen von Stahlbrode, weiterhin rechts den gefährlichen Steinort und wählten des raumen Windes wegen als Einfahrt nach Stralsund den Ziegelgraben, der uns westlich vom Dänholm direkt in den Hafen führte, in dessen westlichsten Teile wir um Punkt 2 Uhr nachmittags an Dalben festmachten. Wir hatten die Strecke Presendorf—Stralsund in genau  $3\frac{1}{2}$  Stunden durchlaufen. Stundenlanger Bordaufenthalt im Stralsunder Hafen ist durchaus nicht langweilig. Schiffe kommen und gehen; das Trajekt zwischen der Stadt und Rügen ist fast dauernd unterwegs; neben uns lagen ein Zehner und ein Achter vom Stralsunder Segelclub, welche seefertig gemacht wurden. Es gab also dort des Neuen und Interessanten genug zu sehen. Hinzu kommt noch, daß der Blick auf Stralsund vom Wasser aus ein so großartiger und fesselnder ist. Mit einer unerschütterlichen, nervenstärkenden Seelenruhe, wie sie eben nur auf einem Segelkahn zu Hause ist, pusselten wir den ganzen Nachmittag über auf unserm schwimmenden „Zu Hause“ herum, mit seltener Gründlichkeit für Schiff, Magen, Landanzug und ein glattes Gesicht sorgend. Währenddessen machte ein stattlicher Frachtkutter drüben am Bollwerk los. Einige schneidige Schläge ausführend kam er auf uns zu. „Sind Sie aus Berlin?“ ruft sein Käpten herüber. „Jawoll!“ „Woll'n Sie nach Wiek?“ „Jawoll!“ Nun ist's Fragen an uns. „Sind Sie Klickow?“ „Jawoll!“ „Grüßen Sie unsere Frauen — und morgen kommen wir nach!“ „Jawoll.“ „Hatchüs ook!“ Weg war er, der Wirt unseres Standquartiers in Wiek auf Rügen. Die beabsichtigte Depesche an die Gattinnen, die teuren, war gespart. — Am Spätnachmittag gingen die Besatzungen in Rotten zu zweien und dreien an Land und brachten die Zeit Besuche machend, Stralsunder Korn probend, stadtbummelnd hin. Ein gemeinsames Ziel sollte am Abend alle vereinen, der Ratskeller. Keiner fehlte. Ein Genuß war's, nach so blödsinnig vieler frischer Luft wieder mal in einem prächtigen Bierkeller sitzen zu können, über dessen heil'ge Hallen die großartige Geschichte von Jahrhunderten hinweggegangen ist. Mit wohlgedichteten Spanten zogen wir spät heimwärts, durch die hohen Torbogen des weltberühmten Giebels hinaus, durch alte Gassen hinunter zum Hafen. Als wir am nächsten Morgen im Halbschlaf die Köpfe aus der Kajüte steckten, stand Kaufmann Stawenow schon



„Cima“, Amerikanische Sonderklassenyacht des Herrn Guy Lowell.  
Gezeichnet von C. D. Mower, erbaut 1913 von Lawley, Neponset  
Mannschaft: G. T. Edgerton, Ruder, Guy Lowell, C. D. Mower.  
(Der Besitzer hat den deutschen Seglern z. H. des Herrn Weltzmann, einen Stand Segel geschenkt).

mit zwei Proviant schleppenden Jungen auf der Mole. — Ein steifer Nord-Ost pustete in die Hafeneinfahrt und hieß uns ein Reef ins Großsegel stecken. Um 10½ Uhr gab der Geschwaderchef das Auslaufsignal, und bald darauf tanzten wir über den hier breiten und fast überall tiefen Stralsund auf Gellerhaken zu. Von der Anseglungsbake für die Gellerhakenrinne führt eine richtige „Wasserchaussee“ zwischen Hiddensee und Rügen nordwärts. Verbiestern ist hier am Tage ausgeschlossen, die „Chausseebäume“: Spieren und Tonnen, weisen den Weg mit absoluter Sicherheit. Über den Schafroder Bodden gelangten wir weiter zum Trog, und von hier ging's rechts um in den Rassower Strom und damit in den Wieker



Ellen auf dem Slip. (Das Ruder bildet einen Teil der Kielplatte.)

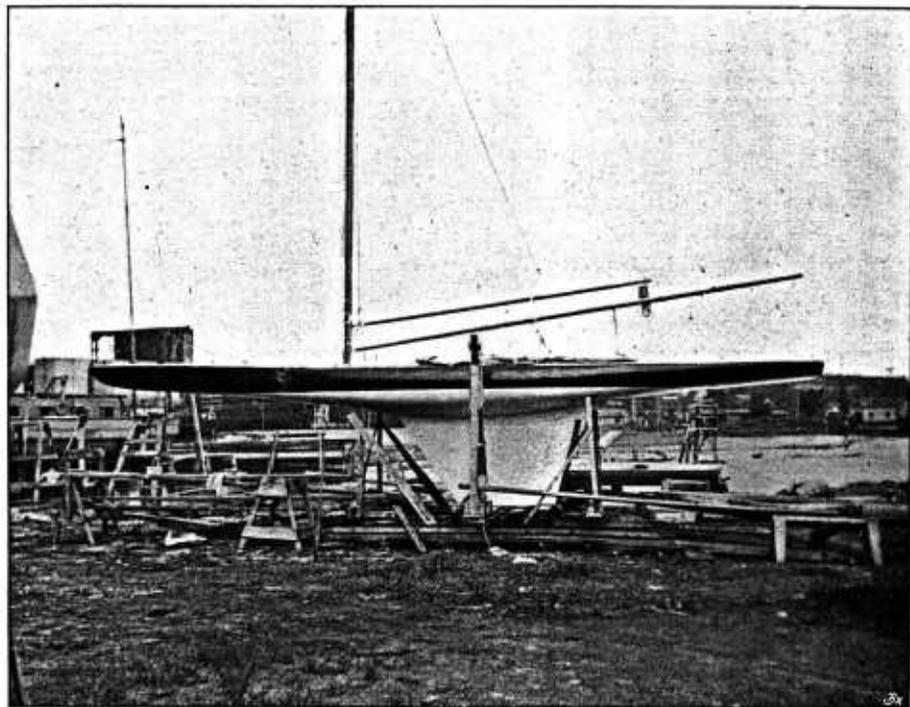
Bodden hinein. Vom Trog aus war wieder vollauf zu tun, hieß es doch in unbekanntem, engem und recht bunt betonntem Fahrwasser aufkreuzen. Ein Mann am Rohr, einer an der Vorsegelschot, der dritte ein Auge auf die Karte, das andere ins Fernglas gerichtet, dann geht alles gut. Um 3 Uhr nachmittags kam der hohe Giebel der Wieker Kirche in Sicht und um 4 Uhr liefen wir, geführt von unserm als Lotsen fungierenden Wirt, in den Wieker Hafen ein, jubelnd von unsern Frauen begrüßt, die sehnsüchtig unser geharrt. So ein Empfang am Bollwerk, wenn man nach langer Fahrt aus seinem selbstgeführten Schiffelein steigt, ist doch ein anderer als auf dem Perron eines Bahnhofs!

Der Begrüßungsabend fand im „Deutschen Haus“ von Rasmussen statt; der Name des Wirtes läßt erkennen, daß wir schon in nördliche Zonen eingedrungen waren. —



„Ellen“, Amerikanische Sonderklassenyacht des Herrn C. P. Curtis. Gezeichnet von W. Starling Burgess, erbaut 1913 von der W. S. Burgess Company, Marblehead. Mannschaft: Charles P. Curtis Jr., Ruder, Charles P. Curtis, Richard C. Curtis.

Die Rast nach der siebentägigen Fahrt Spandau—Wiek sollte nicht lange sein. Im Reiseplan war festgesetzt, bei günstigem Wetter sofort die Seetour anzutreten. Surtur hatte mit Wiek sein programmäßig nördlichstes Ziel erreicht. Auf dem Baldur war eine Unterwasserschiff-Reparatur notwendig geworden; auch er mußte drum leider die Reise ins „Utland“ aufgeben. Frithjofs Mannschaft machte am Sonntag mit rastlosem Eifer das Boot seeklar; selbst die lustigen Weisen des Wieker Schützenfestes, die unaufhörlich lockten, konnten uns nicht verführen. 24 Stunden nach unserm Empfang in Wiek fand in der Sommerlaube unseres Ferienheims schon wieder ein Abschiedsumtrunk statt. Am liebsten hätte sich wohl die ganze Gesellschaft für



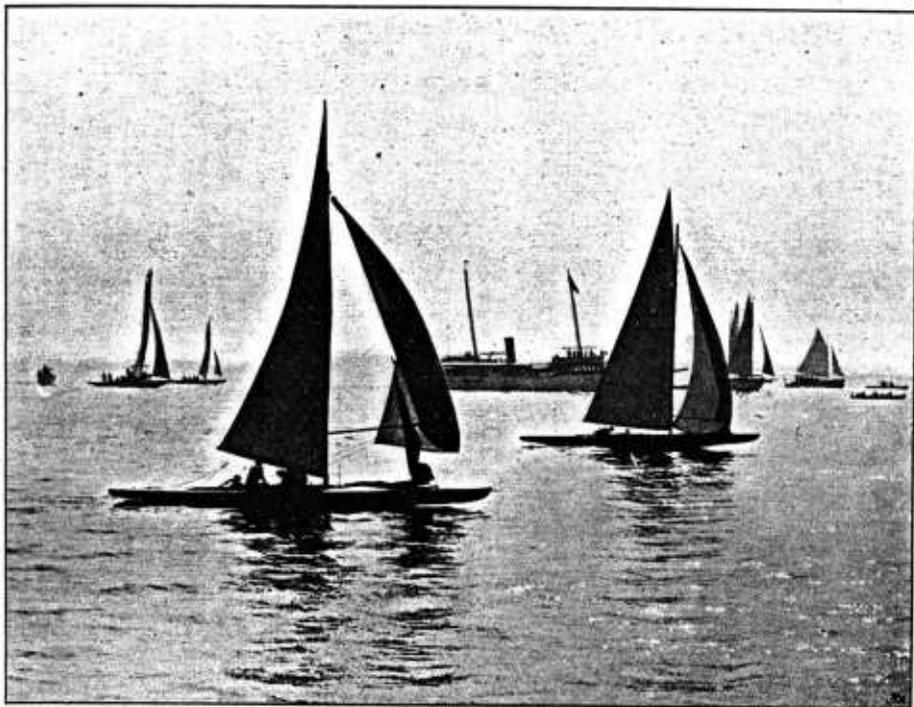
Sprig auf dem Slip. (Das Ruder bildet einen Teil der Kielplatte.)

die nächsten acht Tage auf dem Frithjof anheuern lassen! Der Kahn hatte leider nicht Raum für alle. Die alte Besatzung und des Kapitäns Frau sollten morgen früh beim Erwachen des Windes die Ausfahrt antreten. Der Morgen kam, mit ihm aber nicht unser „Nauticus“. Er hatte auf seinem Sonntagsausflug Saßnitz—Stubbenkammer das letzte Motorboot über den Jasmunder Bodden verpaßt. Ungeduldig seiner harrenden Schritten wir schon bald nach Sonnenaufgang am Bollwerk auf und ab. „Von Stunde zu Stunde warteten wir mit hoffender Seele der Wiederkehr.“ Gegen Mittag erst kam er angepustet. „An Bord denn, an Bord! Fort, da der Himmel rein, und günstig weht der Wind! Die Herzen sind treu wie unser Boot, und hell von Hoffnung wie Segel in der Sonne Schein! An Bord, an Bord!“ Um 1 Uhr verließen wir unter dem Hip-hip-hurra! der zurückbleibenden Freunde den Hafen. Ach könnte man doch nun gleich westwärts über den Wieker Bodden und



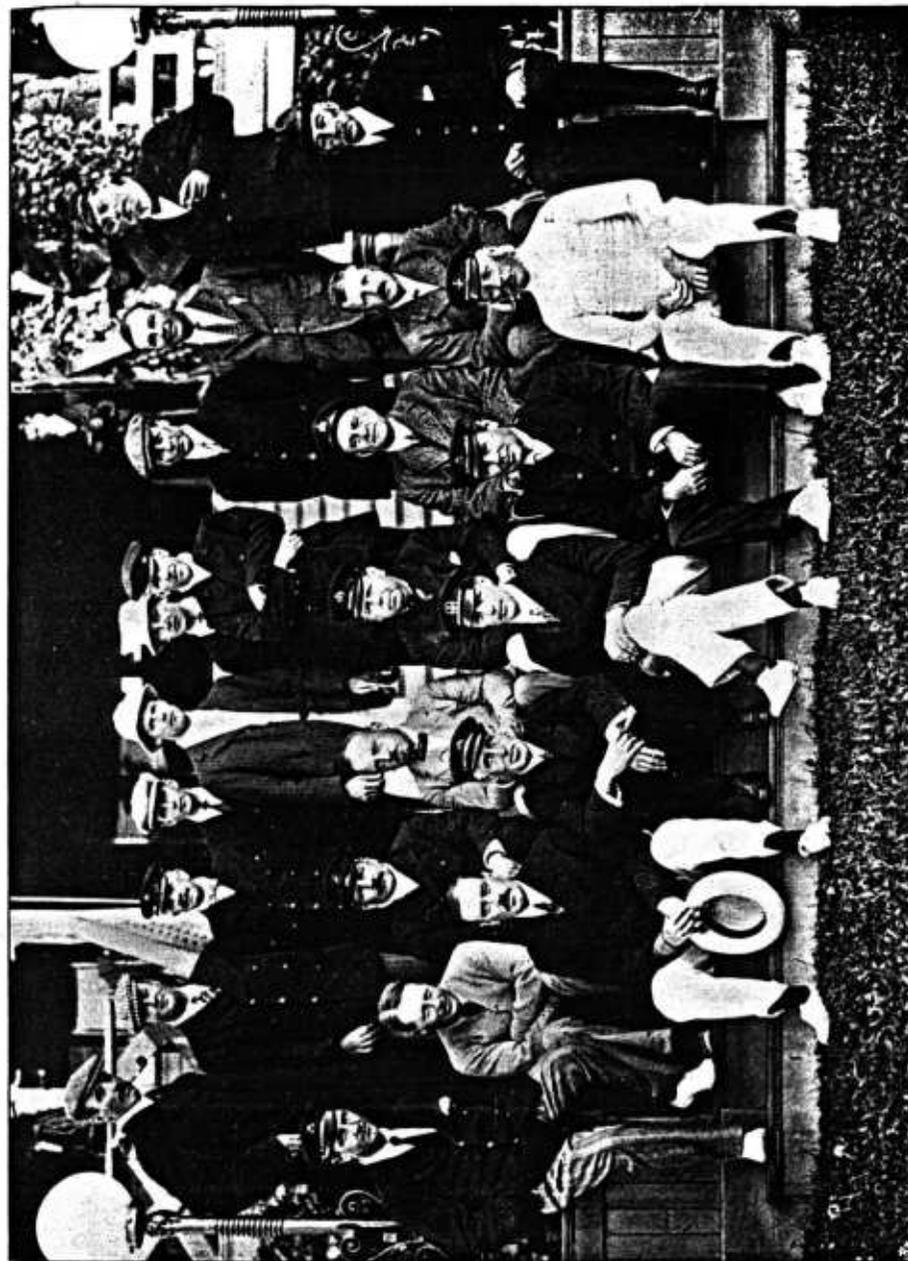
„Sprig“, amerikanische Sonderklassenyacht des Herrn John L. Saltonstall. Gezeichnet von F. A. Boardman, erbaut 1913 von Lawley, Neponset, fertiggestellt von der David Fenton Company, Manchester. Mannschaft: K. de B. Boardman, Ruder, John L. Saltonstall, E. A. Boardman.

lichste Punkt unserer diesjährigen Seefahrt. Am nächsten Morgen sollte es nun unwiderruflich heimwärts gehen. Zu unserer größten Freude drehte der gegen Abend ruhiger werdende Wind mehr und mehr nach Osten; mochte er so bleiben! „Sie hat den ganzen Tag getobt als wie Not und Pein, nun glättet sich und bettet sich die See und schlummert ein,“ und wir mit ihr, neue Kraft sammelnd für die Wachen der Heimreise. — Unser Wünschen fand Erfüllung, der Morgen bescherte uns hellen Himmel, leichte Ostbrise, steigendes Barometer, dazu der alte possierliche Bäcker große, schwedische Semmeln. Mehr konnte zur Stunde das Herz nicht wünschen, der Sinn nicht begehren. Nun nicht gesäumt. Gegen 9 Uhr früh ging's mit neuem Mut und



**Bilder von den Deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettfahrten.**  
Spring schlägt Ellen im Ziel um eine Sekunde in der Wettfahrt am 1. September 1913.

neuer Lust zum Hafen hinaus. Wenn irgend möglich, sollte es ohne noch einmal Land anzulaufen bis Wiek auf Rügen gehen. Und es ging. In 21stündiger prachtvoller Fahrt trug uns unser bewährtes Schiffelein über den Sund und die Ostsee zurück in den rügenschcn Hafen. Auf See wehte es während der Nacht wieder recht frisch, so daß wir bei dem Ost eine hohe Welle hatten. Doch wir konnten unserm Frithjof trauen, seine Rippen und Planken waren jung und fest und stark. Bis 10 Uhr abends führte uns unser Kompaß und weiter das treue Feuer vom Dornbusch über die schwarzen Wogen. Um 2 Uhr nachts kamen wir in Rügensch Schutz, fühlten uns durch den Libben und klebten um 6 Uhr früh an dem vom aufmerksamen Wicker Hafenmeister zu unserm Empfang frisch geteerten Pfahl. — Es folgten nun noch 2 Wochen friedlicher, gemüthlicher Boddensegelei in den rügenschcn Gewässern. Die



**Bilder von den Deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettfahrten.**

Die Teilnehmer an den Wettkämpfen:

Vorderste Reihe (von links nach rechts): Guy Lowell, Louis M. Clark, Joh. W. Duncker, Henry Howard, J. Th. Weltzmann, Mittlere Reihe: Richard De Blois Boardman, John L. Sal onstall, Waldemar Tietjens, Dr. W. Rakentius, Frederick M. Hoyt, Henry Adams Frothingham, Joh. Schroeder, Charles P. Curtis, Dritte Reihe (stehend): Robert W. Emmons 2d, Edwin A. Boardman, Henry A. Moss, G. I. Edgerton, Hans R. Möhring, Richard C. Curtis, H. Malmberg, Charles D. Mower, Charles P. Curtis Jr., R. Drewitz.

dann hindurch nach Kiel, von hier aus an der Schleswig-Holsteinischen Küste entlang nach der Flensburger Förde. Dieses war unser eigentliches Ziel, aber im geheimen schielten wir schon mit einem Auge nach dem dänischen Inselgebiet.

Als man in Seglerkreisen von unserem Plane hörte, verspottete man uns und wollte uns durch Verulkungen und die schlimmsten Unkenrufe davon abbringen, dennoch traten wir eines Tages die große Seereise an.

**Auf der Unterelbe.**

Zu Anfang unserer Kreuzfahrt schien uns Gott Äolus nicht gewogen zu sein, denn er blies uns aus vollen Backen entgegen, so daß sich unser Schiffelein unter dem



**Mutz III ex Esperanza,**  
45 qm Nationale Kreuzeryacht der Herren Gebr Keitel und R. Stachle, Hamburg.  
Entworfen und erbaut 1913 von H. Heidtmann, Hamburg.

Druck der weit gereiften Segel schwer überlegte und mit kühnen Sprüngen in die sich weiß überkämmenden Wellen der Elbe setzte, daß der Gischt uns bis über den Kopf flog.

Weit kamen wir am ersten Tage nicht, da wir fürchteten, daß das Boot uns durch den kurzen, steilen Seegang vollgeschlagen würde.

„Pfui Teufel!“ Wir schüttelten uns vor Nässe und Kälte: „Sollte unser Unternehmen schon im Keime erstickt werden?“

Es schien wirklich so, denn der zweite Tag bescherte uns die obligate Havarie. Der starke Nordwest zwang schon nach einigen Kreuzschlägen zum Ankern; eine kleine Bucht bei Blankenese schien uns günstig, aber der Anker faßte nicht, die



**15 qm-Jolle Käthing**  
des Herrn H. Schärff. — Entworfen von H. Schärff, erbaut von Bredereck.

Segel füllten sich wieder und mit voller Fahrt rutschte das Boot über einen halb unter Wasser liegenden Wellenbrecher.

„Krack, krack, schurr,“ und wir schwammen wieder frei. — Frei waren wir, aber steuerlos, denn das Ruder war durch das Hindernis glatt aus dem Spiegel herausgerissen worden.

Zum Glück lag ganz in der Nähe eine Bootswerft, die den Schaden bald kurierte, wir konnten sogar am Abend, als der Wind etwas abflaute, noch einige Seemeilen zurücklegen.

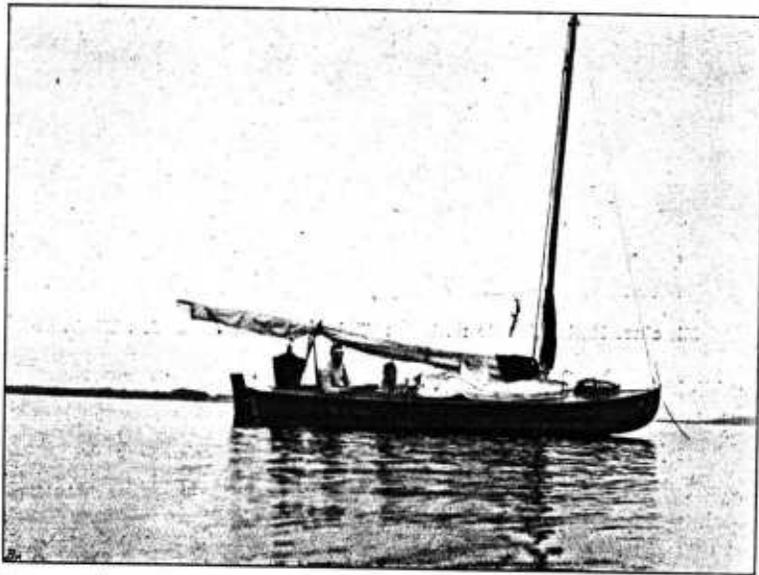
Violett in dem Wasser, das in dem Schatten der Waldbäume wie schwarze, blauschwarze Tinte erschien. Dann sank die Nacht hernieder mit tiefer, friedevoller Ruhe, die für den nächsten Tag den strahlendsten Sonnenschein verhielt.

Und so wurde es, wenn auch das Erwachen uns eine nebelgraue Welt zeigte. An diesem Tage, einem Freitage, erlebten wir nichts Besonderes, wir segelten durch Wiesen und Wälder die schmale Schlei bis Kappeln hinauf und kehrten abends nach unserem alten Ankerplatz vor Maaßholm zurück.

Meine Nachtruhe nahm jedoch ein sehr baldiges und plötzliches Ende, denn so gegen 3 Uhr morgens, wenn für gewöhnlich ehrbare Bürger und besonders so ahnungslose Yachtsegler, wie wir, im tiefsten Schlummer liegen, weckte mich ein lautes Geknatter. Dack! Dack! Dack! ging es immer rund um unser Boot herum, manchmal einstimmig, manchmal zweistimmig, darack, darack, dack, dack. Zuerst mußte ich mich besinnen wo ich war, daß ich mich nicht etwa im Schnellfeuer einer Maschinengewehrabteilung, sondern auf dem harten Boden meines Bootes befand. Vorsichtig lugte ich unter dem Persenning hervor und gewährte im grauen Morgenlichte zwei Motorfischerboote, die in der Nähe Netze aufholten und die Welt mit teuflischem Gestank erfüllten. — Endlich schlief ich wieder ein, aber in meinen Träumen faßte der Nix mein Boot, um es hinabzuziehen, und höhnte dack, dack, dack — darack, darack.

(Fortsetzung folgt.)

■ ■ ■



Mit einer National-Jolle nach den dänischen Inseln. Klar zur Nachtruhe.

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 34.

30. OKTOBER 1913.

Nr. 34.

### Mit einer Nationalen-Jolle nach den dänischen Inseln.

(Logbuchblätter von E. Sch.)

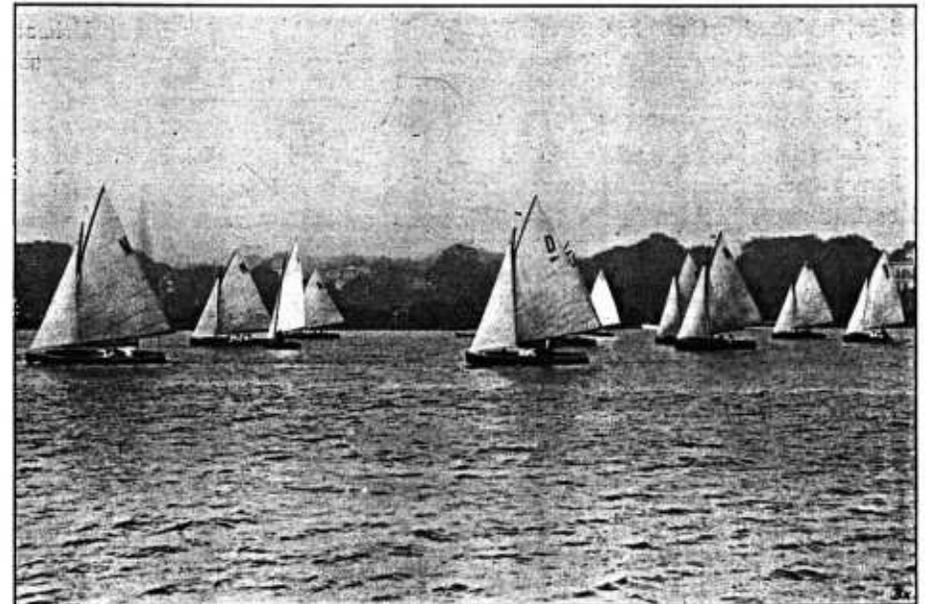
(Schuß aus Nr. 33.)

#### Von Schleimünde bis Randershof an der Flensburger Förde.

Wieder spannte sich ein klarblauer Himmel über die Erde und goldener Sonnenschein durchflutete den Äther, aber kein Lüftchen rührte sich, und nur eine leichte Strömung trieb uns langsam aus der Schlei auf die spiegelglatte See hinaus. Natürlich wurde die Gelegenheit wahrgenommen, und bald tummelte sich die ganze Mannschaft in dem kristallklaren Wasser.

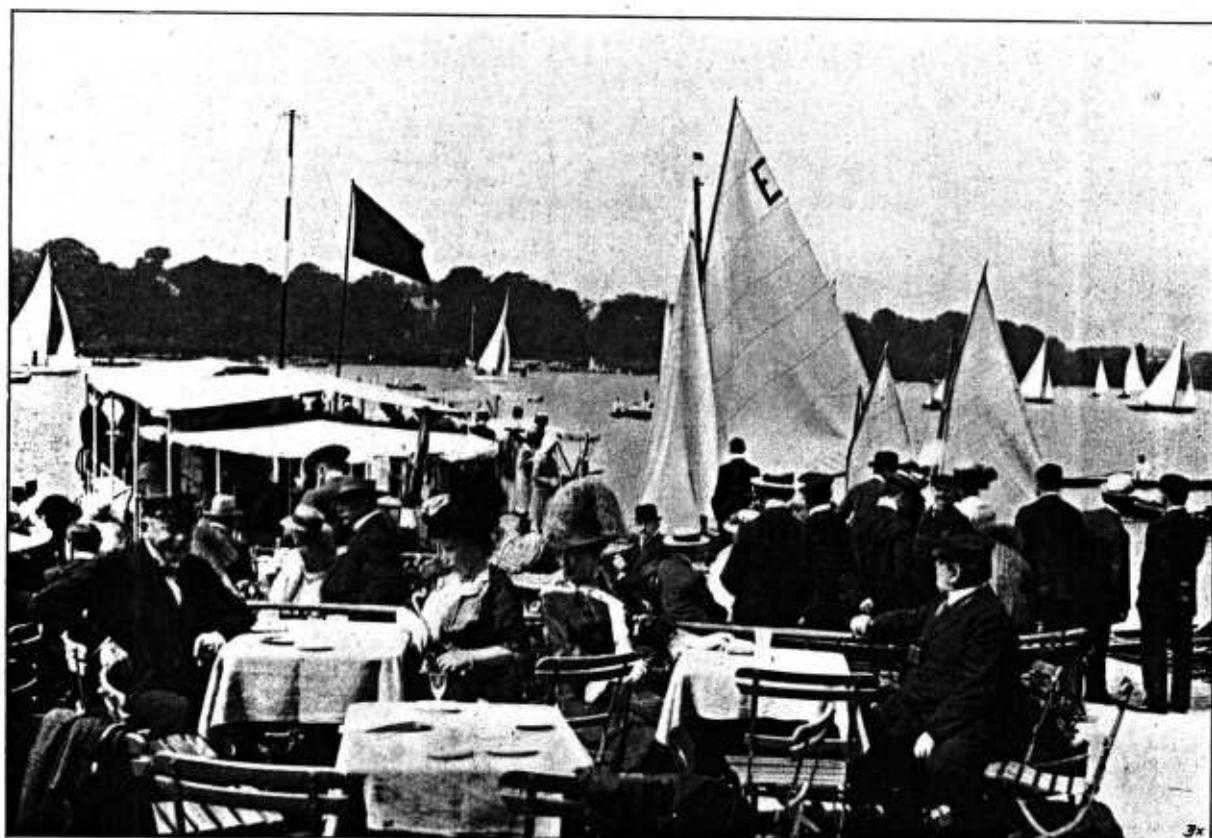
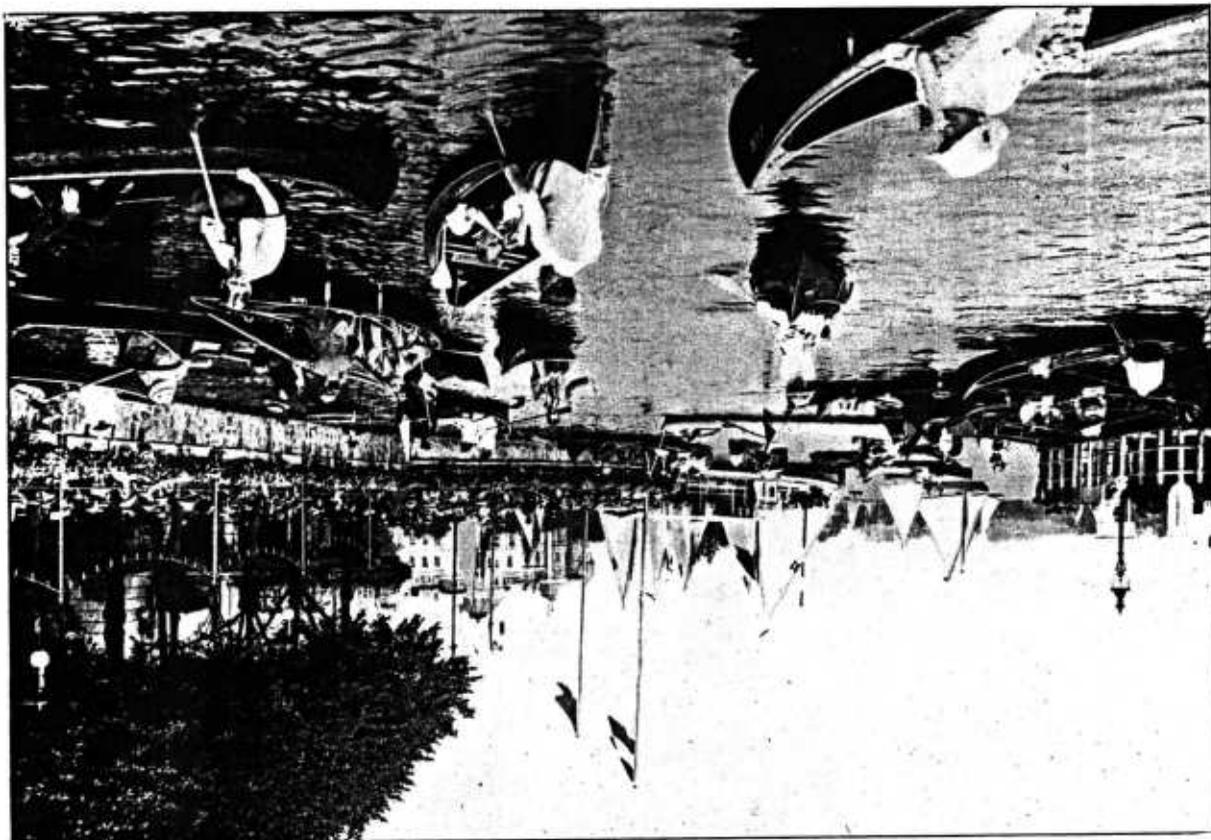
Der gegen Mittag aufkommende Westwind schob uns bald in die breite Mündung der Flensburger Förde, die wir, da uns der Wind entgegenstand, Schlag für Schlag aufkreuzen mußten.

Mühevoll war das Segeln gegen die kurzen, steilen Wellen, die uns aus der Förde entgegenrollten, dafür aber entschädigte uns die Landschaft überreich; grüne Hügel mit saftigen Weiden, dunklen Wäldern und freundlichen Dörfchen zogen sich am



Bilder von der Alster. Start der Jollenklasse am 10. August 1913.

Bilder von der Alster. Vor dem Fährhause am 10. August 1913.

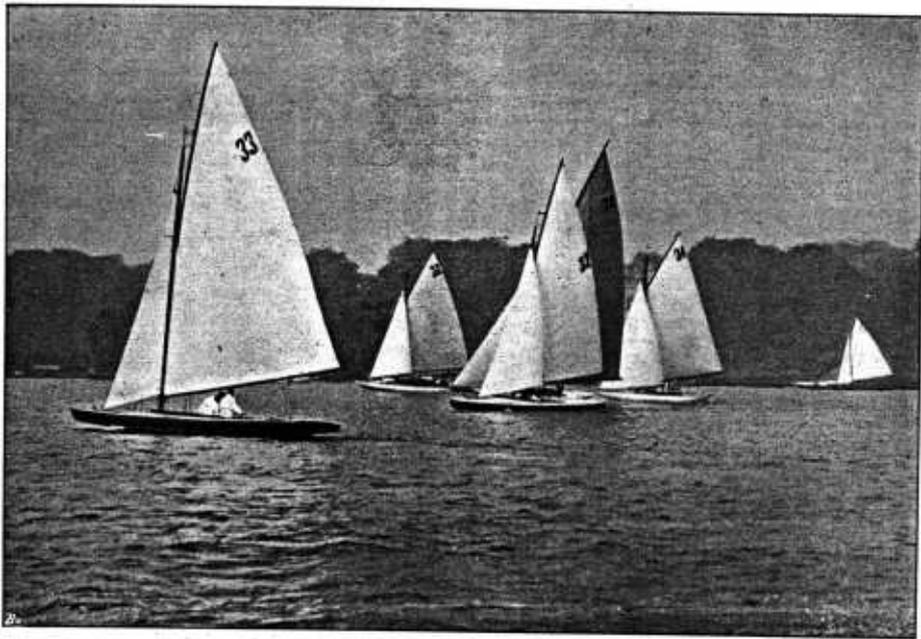


Bilder von der Alster. Blick vom Fährhause am 10. August 1913.

Wie alles Leid und Freud auf Erden, nahm auch dieser Teil unserer Reise ein Ende, und der Abend sah uns friedlich in einer geschützten Bucht bei Borby liegen.

Ein paar Tage wurden wir durch den heftigen Nordost in Eckernförde zurückgehalten, in einer stilleren Nacht aber segelten wir nach Kiel, dort löste sich das Kleeblatt der Crew, das so treu in Sturm und Wogendrang zusammengehalten hatte, auf; Freund „Lee“ mußte Geschäfte halber mit der Bahn nach Hause fahren, und „Luv“ und ich bugsierten die Jolle heil und sicher nach Hamburg zurück, wo wir von einigen Sportsfreunden freudig und begeistert empfangen wurden.

■ ■ ■



Bilder von der Alster. Siebener und Sonderboote am 10. August 1913.

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 35.

6. NOVEMBER 1913.

Nr. 35.

## Das fünfzigjährige Jubiläum der Werft von Hacht.

Am 1. November 1863 übernahm der Großvater des jetzigen Inhabers, Michael von Hacht, die Werft, nachdem diese bereits etwa 30 Jahre unter dem Namen Fritz Pantelmann, welcher auch der Begründer war, bestanden hatte. Angelegt wurde dieselbe an der Alster beim Ferdinandstor gegenüber dem jetzigen Hotel Atlantic. Später wurde sie nach dem Hofweg verlegt, wo sie sich auch noch befand, als sie am 1. November von dem alten von Hacht übernommen wurde. Es wurde hauptsächlich darauf kleiner Schiffbau betrieben, z. B. Reparaturen der derzeitigen Alsterdampfboote, Alsterkähne, Schuten usw., nebenbei wurden auch kleine gewöhnliche Ruderboote gebaut. Im Jahre 1865 kaufte Michael von Hacht, da das Werftgrundstück verkauft und deshalb geräumt werden mußte, einen eigenen Platz am Mühlenkamp, wo auch wieder hauptsächlich Reparaturen an Kähnen, Schuten, Dampferstegen, alle Staatsarbeiten an der Alster das Hauptgeschäft bildeten.



Die Yacht- und Boot-Werft von W. v. Hacht in Hamburg, welche am 1. November 1913 sich 50 Jahre lang im Besitz der Familie von Hacht befand. Wohnhaus, im Parterre Kontor-Räume, im Keller Schlosserei und Tischlerei.

Im August 1889 starb Michael von Hacht und sein Sohn, der Vater des jetzigen Inhabers, übernahm die Werft. Der Enkel, der jetzige Inhaber der Werft, hatte in den Jahren 1884—1888 ebenfalls das Bootbau-Handwerk erlernt und war dann noch anderweitig als Geselle tätig gewesen. Nach dem Ableben des Großvaters übernahm er zur Unterstützung seines kränklichen Vaters gleich die Leitung der Werft.

Dem jungen Manne lag aber viel mehr an dem feineren Bootbau als an den bisher betriebenen gröberen Schiffbauarbeiten. Es gelang ihm auch gleich, gute Bestellungen auf Ruderboote zu bekommen und ein Jahr später erhielt er einen Auftrag auf ein offenes Segelboot („Aeolus“), wie solche derzeit üblich waren, ein Fahrzeug von ca. 7 m Länge und 2 m Breite. Dieses Boot schlug gleich sehr gut ein und bald darauf folgte die Bestellung auf ein größeres Boot in Karweelbau, die „Gefion“. Auch dieses machte viel Aufsehen und gewann vielfach in Regatten gegen andere bereits sehr gute Boote.

Am 1. Januar 1895 übernahm der junge Hacht das Geschäft von seinem Vater für sich allein und strebte nun danach, noch mehr im Yachtbau zu leisten. Im Jahre 1896 baute er die Schwertyacht „Butt“ auf eigene Rechnung, womit er die größten Erfolge erzielte, dann folgten „Bussard“, „Beowolf“ u. a. m. — Nach solch glücklichem Anfange entwickelte sich dann aus dem Geschäft eine reine Yacht- und Boot-Werft und die groben Reparatur-Arbeiten an Schuten wurden gänzlich aufgegeben. Das Unternehmen vergrößerte sich schnell immer mehr und bald hatte der ganze über 1600 qm große Platz unter Dach gebracht werden müssen. Trotzdem genügte er aber nicht mehr den steigenden Ansprüchen, so daß im Jahre 1907 das Grundstück verkauft und ein neues in der Weidestraße erworben wurde, auf dem eine allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend eingerichtete Werft entstand.

Was die Werft in den letzten 10 Jahren im Yachtbau geleistet hat, ist allgemein bekannt und füllt manche Seite in der Chronik des deutschen Sports und Yachtbaues aus. Sie hat weit über Deutschlands Grenzen hinaus ihre Absatzgebiete gefunden und dem deutschen Namen alle Ehre gemacht. Dem erfolgreichen Manne, der die Verwandlung der einst so einfachen Handwerksstätte zu einem durchaus modernen Betriebe durchzuführen verstanden hat, sind zu seinem Jubeltage am 1. November zahlreiche Glückwünsche und Ehrungen aus allen Kreisen zuteil geworden, die ihm den Beweis erbrachten, daß sein redliches Streben und seine Tatkraft volle Anerkennung gefunden haben.

■ ■ ■

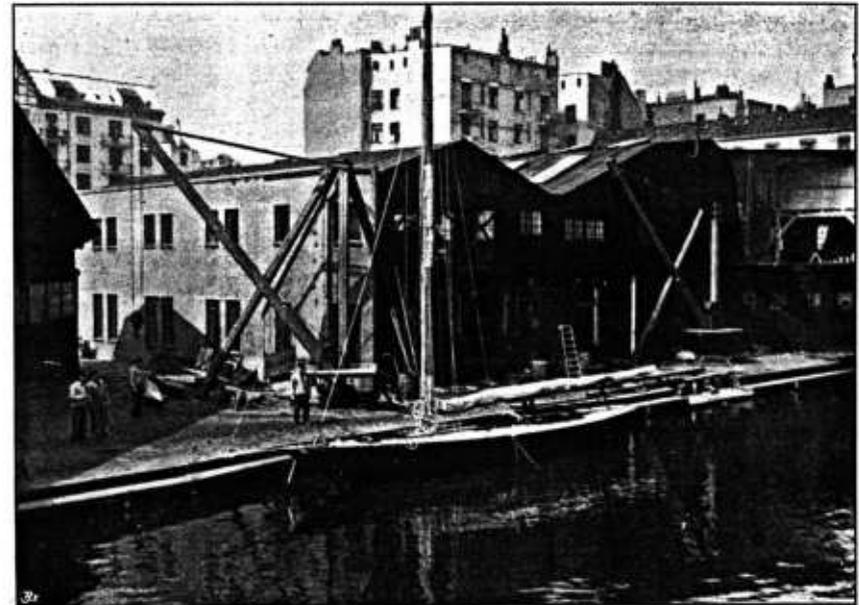
### Auf den Wasserstraßen der Schwentine. Im Canoe durch die ostholsteinischen Seen.

Von Gustav H. Heß, Hamburg.

Es war die Verabredung getroffen worden, daß ich am Sonnabend Nachmittag mit meinen Freunden, die von Preetz mit den Booten kommen wollten, am Westzipfel des Lanker Sees zusammentreffen sollte. Der 2 Uhr-Zug brachte mich von Hamburg-H. über Lübeck nach Kühren, einem holsteinischen Gut, das dem Fürsten Bülow gehört. Wenn der Reisende auf dieser Eisenbahnfahrt mit „Schönwetter“ beglückt ist, zeigt sich ihm vom Fenster des Zuges aus die ostholsteinische Seenkette,

die er durchfährt, als ein Panorama von entzückender Schönheit. Die Gleise der Bahn schlängeln sich oft hart an den Ufern der Seen entlang. Wenn die Sonne über Mittag steht, so daß ihre Strahlen sich in den weißbeschäumten Köpfen der anrollenden Wogen brechen, glaubt man eine große, glitzernde Silbermasse vor sich zu sehen.

Kühren besteht nur aus dem Stationsgebäude. Vom Gut und vom See ist nichts zu sehen. Durch die Küche muß man gehen, um ins Freie zu gelangen. Verschiedene Wege verlieren sich im Unterholz eines kleinen Wäldchens. Ein Weg schien mir der richtige zu sein; aber er führte im Bogen an den Bahndamm zurück. Da kein Wegweiser vorhanden war, wandte ich mich an eine kleine, dem Zuge nach-



Die Yacht- und Boot-Werft von W. v. Hacht in Hamburg, welche am 1. November 1913 sich 50 Jahre lang im Besitz der Familie von Hacht befand. Lagerschuppen mit 2 Kränen am Wasser.

schauende Schöne vom Gut. Ohne lange Präliminarien gewann ich mir einen Führer. Meine Eitelkeit buchte das auf das Konto Exterieur!

Etwas umständlich zwar und unter Ausnutzung eines Umweges gelangten wir an den See. „Ein letzter Blick, ein letzter Gruß“, dann entschwand ein Stückchen Episode meinen Blicken im Walde. —

Meine Kameraden erwarteten mich schon.

Es war alles vorbereitet, so daß wir sofort abfahren konnten. Einen frischen Windzug aus Westen im Rücken, hatten wir bald das Kühren Gehölz hinter uns. Der südliche Teil des Lanker Sees bietet nichts sonderlich Interessantes, und man empfindet es als angenehme Abwechslung, wenn die Schwentine ihre bescheidene Gestalt als Fließchen bei dem adligen Gute Walsdorf wieder annimmt. Diese Bezeichnung als Wasserstraße muß man ihr vorläufig beimessen, bis sie, 7 km ober-