

Archiv : los Blatt

Es fiel mir sehr schwer nicht alle Fotos  
aus den drei Bänden 1912/13/14 zu kopieren  
Aus Kostengründen mußte ich selektieren.

Die 3 Original-Bände befinden sich bei  
Zimmermeister Fritz Weber, Konstanz-Allmendorf

Kopiert für **J-Jollenvereinigung**, Jan. 1989

Joe

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

JAHRGANG 1912



BERLIN SW. 48.

WASSERSPORT-VERLAG G. M. B. H.

Carl von Grunelius † .....	13
Einfelder See, Vom. 3 Bilder .....	129-131
Exzellenz Generalfeldmarschall v. d. Goltz bei einer Bootstaufe im RV. Jung- Deutschland .....	107
Exzellenz Oberpräsident v. Waldow tauf den Renneiner „Kronprinz“ beim RC. „Triton“-Stettin .....	145
Rätselbilder (Versteckte und übersehene Naturschönheiten). 5 Bilder .....	81-85
Reisen, Vom .....	130
Rohrspatz V, 7 m-R-Yacht .....	136
Schülerinnen-RV. der Studien-Anstalt in Cassel, Vom. 3 Bilder. 123. 124.	125
Schüler-Ruderverein „Wannsee“. 4 Bilder 157. 161. 163. 164.	256
Vom Königsberger Rudertage .....	225

## 2. Segeln.

### Fahrten.

Aus Nyköping. 3 Bilder .....	299-303
Mit der 9 m-R-Yacht „Sophie“ die Ost- see durchquert. 14 Bilder .....	139.
141. 143. 146. 147.	153
Mit der „Undine“ nach Ribnitz. 3 Bilder 257-260	
Müritzsee—Hamburg. 6 Bilder .....	321-328
Pfingstfahrt 1912 auf den Uckersee. 3 Bilder .....	273-276
Segeltour vom Wannsee nach dem Kattegat. 14 Bilder. 49-53. 64. 67. 71. 75-77. 86.	87

### Ansichten von Yachten. — Regattabilder.

Alice auf der Hochwachtbucht .....	63
Alte Liebe, National-Jolle .....	151
Ariadne III, 8 m-Yacht .....	295
Askareck, National-Jolle .....	152
Atlantic, amerikan. Dreimastschoner-Yacht	4
Atout, National-Jolle .....	176
Black and Blue III, National-Jolle ..	312
Brüderchen, National-Jolle .....	167
Dreimast-Schoner im Kattegat .....	73
Elisabeth IV, Sonderklassenyacht .....	165
Elsbeth VI .....	206
Feinsliebchen II .....	251
Greif III, 5 m-R-Yacht .....	192
Halli-Hallo, National-Jolle .....	188
Hans Jürgen III, 6 m-R-Yacht .....	172
Hela, 6 m-Yacht .....	184
Hertha, Uebungsboot der Kaiserl. Marine	31
Humba, Nationaler Kreuzer .....	223
Jutta III .....	255
Kalte Ente, Eisyacht .....	28
Karina, amerikan. Dreimastschoner-Yacht	108
Kismet und Melusine II, 7 m-Yachten..	180
Lunula, Sonderklassen-Yacht .....	181
Magdeburg, Kreuzeryacht .....	296
Mariechen, 8 m-R-Yacht .....	170. 224
Marie Elisabeth .....	207
Nordstern (ex Meteor), Schoner-Yacht ..	14
Octavia, 19 m-Yacht .....	293

Onkel Nolte II .....	251
Pampero, 10 m-Yacht .....	301
Paula II, 15 m-R-Yacht .....	103
Preußen, 6 m-R-Yacht .....	148
Resi V (ex Yawena) .....	229
Schwaben (ex Decima), 8 m-R-Yacht ...	5
Sophie Elisabeth, 15 m-R-Yacht .....	101. 216
Sposa, 8 m-R-Yacht .....	171
Toni IX, 8 m-R-Yacht .....	149. 174. 221
Trirumpf, Sonderklassen-Yacht .....	175

### Regatta-Scenen:

Amerikanischer Segelsport .....	109. 110. 111
Berliner Herbstwoche .....	249. 252. 269
Bodensee-Regatta vor Friedrichshafen ..	311
Coupe de Belgique, Wettfahrt um die 208. 212. 213.	215

### Eintonnerpokal, Wettfahrten um den:

Finn II .....	194
Bunty .....	194
Sans-Souci .....	195
Quo Vadis .....	195
Windspiel XVI .....	196
Momo .....	197
Vinga II .....	198
Nurdug II .....	199
Neerlandia V .....	200

Eisyacht-Regatta auf dem Müggelsee. 7 Bilder .....	35. 40. 45
5 m-Yachten Grünau V und Scherz .....	902
Jollen-Regatten auf dem Müggelsee, Von den .....	227. 232. 246. 247. 248
Nordischen Regatten, Von den .....	6. 7. 8
Prinzessin Eitel Friedrich überreicht die Preise .....	185
Prinzessin Eitel Friedrich macht Auf- nahmen vom Start der Sonderklasse	189
Schlittschuh-Segeln auf dem Müggelsee. 3 Bilder .....	44-48
6 m-Klasse am 7. September auf dem Müggelsee, Die .....	237
Sonderklassen-Wettkampf .....	24
Start der 6 m-Klasse, Berlin im Mai ..	182

### Verschiedenes.

Ehrenpreis für die beste deutsche Yacht- reise-Beschreibung 1912 vom K. YC.	292
Eissegeln auf dem Müggelsee .....	27. 55. 56
Felca-Preis .....	173
Neues Clubhaus des Deutschen Yacht-Clubs	261
Segeltrocknen im Travemünder Hafen ..	265
Windstille auf dem Pregel .....	235
Zeppeline Auguste Victoria und Nordstern	309

## 3. Gemeinsames.

Abend an der Elbe .....	133
Cowes während der Regattatage .....	259
Deutsche Bootswerften 127. 128. 239. 240.	307
Kirsten, Friedrich .....	140a
Nachmittags-Stimmung vom Müggelsee ..	19
Plakat für die Stockholmer Olympiade ..	29
Sonntags-Verkehr in Boulters Lock .....	253
Stockholmer Olympiade 1912. Startplatz für die Segelregatten b. Nynäshamn	17



# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

---

Nr. 1. 4. JANUAR 1912. Nr. 1.

## Von Bamberg bis Bingen.

Eine Canoeahrt.

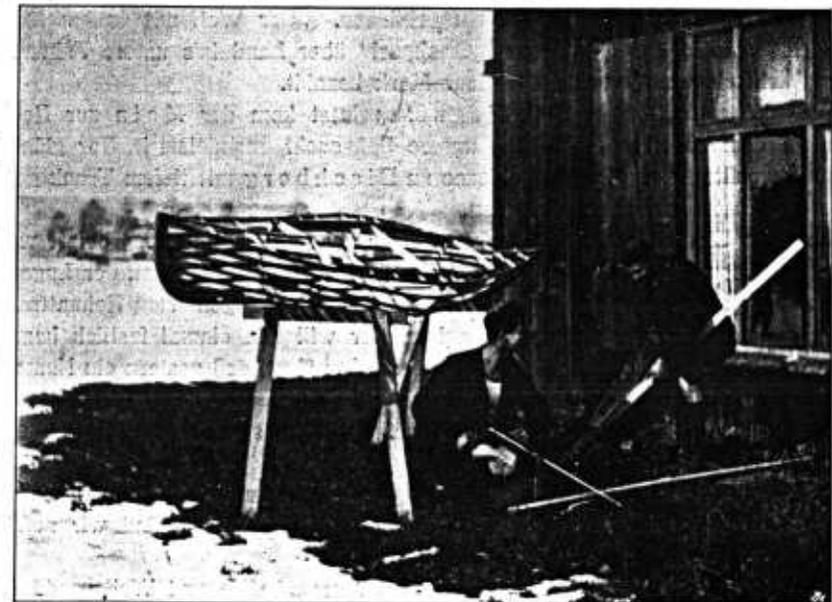
Von Alphons Krebs. Mit Bildern von Max Hain. R. C. „Sturmvogel“ Neumagen, Mosel.  
Nachdruck verboten.



In der Wiege nennt man ihn den Roten und den Weißen;  
aber im Sterbebett ist er ein Schwarzer. Rat' mal, wer ist das?  
Ei nun, der Main!

Hast Du ihn wohl gesehen an seiner Mündung? und —  
bei Rüdesheim? Pfui, der Geier! Nicht wahr, die Brühe! Ein  
Glück, daß Rhein und Main im Bingerloch durcheinander-  
gestrudelt und ineinander verkocht werden und so auch fürs rechte Ufer ein erträg-  
licher Spiegel gegossen ist. —

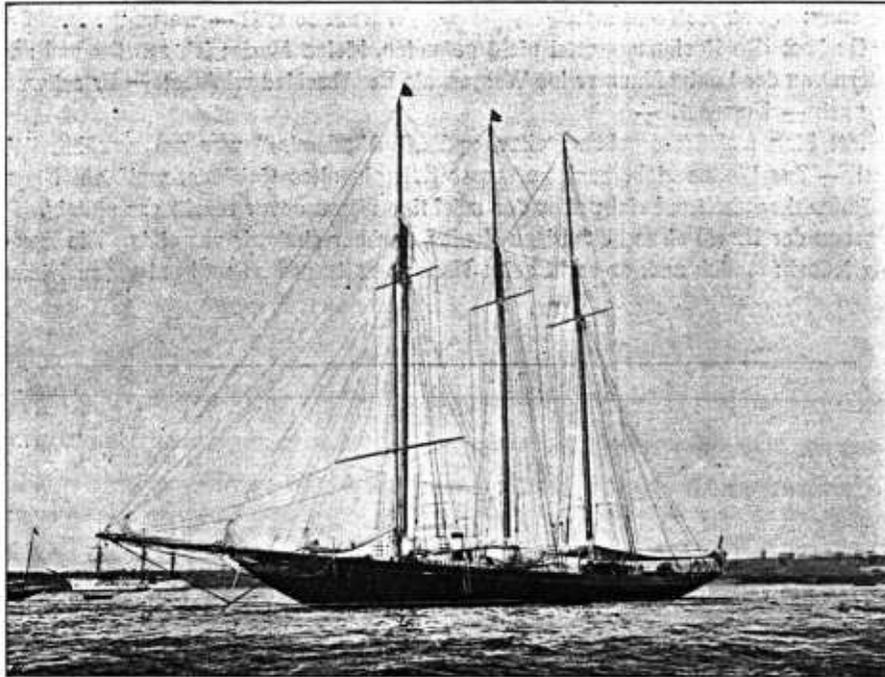
Aber da „oben“, etwa Gegend Kitzingen, oder Wertheim, kennst Du ihn nicht,  
den echten Main, den ewig klargrünen? Wo Sonne aus jeder Welle bricht, wo zur



Bootbau im Winter zu Starnberg, M. R. G. „Glaubst Du, daß der Vogel flügge wird?“

als schaute er nach Regen aus," diese harmlose Bemerkung bringt Mex in Zorn. „Man spricht nicht auf einer Fahrt von Regen, zumal nicht wenn die Sonne scheint; sonst kommt er hintennach wirklich," sagte er verweisend. Und als ein Lachen dagegen folgt, ist der erste kleine Krach fertig. So ein Störenfried, dieser elende Wolken-guckerbaum!

Unterhalb Haßfurt liegt ein Floß abfahrtbereit. Der Einladung der Flößer, die Kühle ihres Bieres zu erproben, leisten wir umsolieber Folge, als wir nun abkochen können und zugleich weitertreiben. Auch das frisch zubereitete Rindfleisch sollen wir



Amerikanische Dreimastschoner-Yacht „Atlantic“.

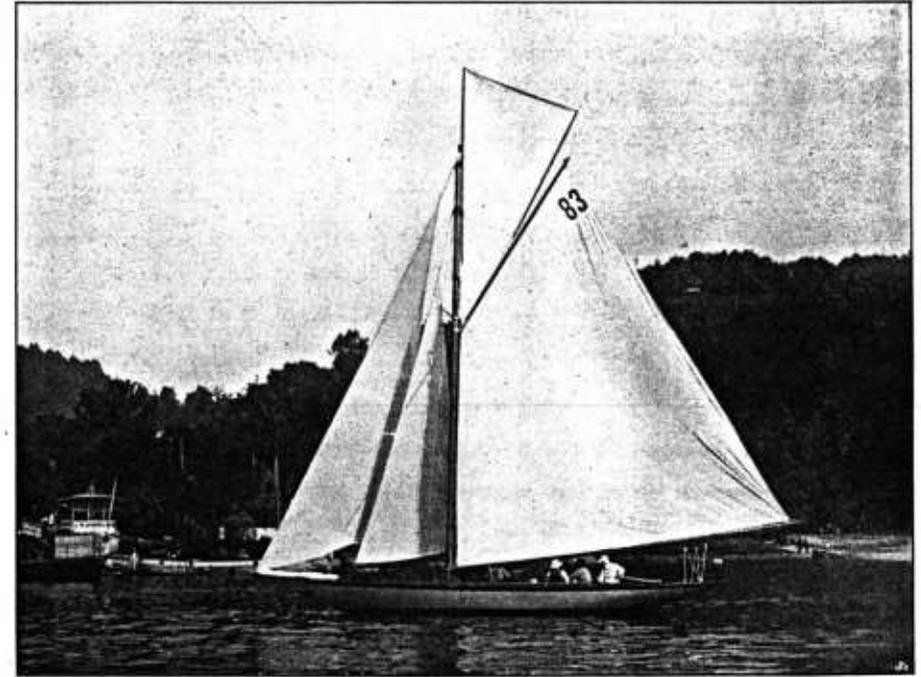
durchaus versuchen, und wir müssen bezeugen, daß es trefflich ist. Wenn ihnen nur die Flasche aus unserem „Keller“ so gut mundete! — Recht unterhaltend ist's, wie vom ersten Floß, welches die Hütte und das Bier trägt, ein Krug des Getränkes an die Mannschaft des nachfolgenden, zugehörigen Floßes übermittelt wird: Lauter Zurut; Hochschwenken des Kruges; dann ein Hinüberdrücken des Fahrzeuges ans Ufer — und die sichere Hand setzt das irdene Gefäß unbeschädigt auf einen flachen Stein am Flußrand. Die Geschwindigkeit der Fahrt ist dabei eine verhältnismäßig beträchtliche. Ebenso viel Geschicklichkeit erfordert dann natürlich die Aufnahme durch die Nachfolgenden. — Drei bis vier Stunden bleiben wir an „Bord“. Leider mißglückt die photographische Aufnahme. — Durch die Schleuse von Schweinfurt möchten wir noch am gleichen Tage kommen, und wir verabschieden uns mit vielem Dank vom gastfreundlichen Besitzer, Herrn Himmerich-Dodla, Unterrodach.

Die kleine Méralie aus Schweinfurt hat, trotz zeitiger Benachrichtigung, ihr Ver-

sprechen und Entgegenkommen nach Mainberg vergessen, und wir müssen uns mit dem kühlen Gruß der Peterstirn begnügen.

Die Rennstrecke fahren wir diesmal etwas gemütlicher und sorgenloser als Sonntag und Montag vor vierzehn Tagen.

Hier sind's die ersten fünfhundert Meter; da sprang uns damals die Welle ins Boot — o weh, wie der Wind uns so rücksichtslos und so scharf entgegenkam. Jetzt — bei tausend Meter — da lagen wir Bord an Bord. — „Zehn feste!“ schreit der Steuermann; wir bäumen uns auf und die Riemen biegen sich; aber wir gewinnen

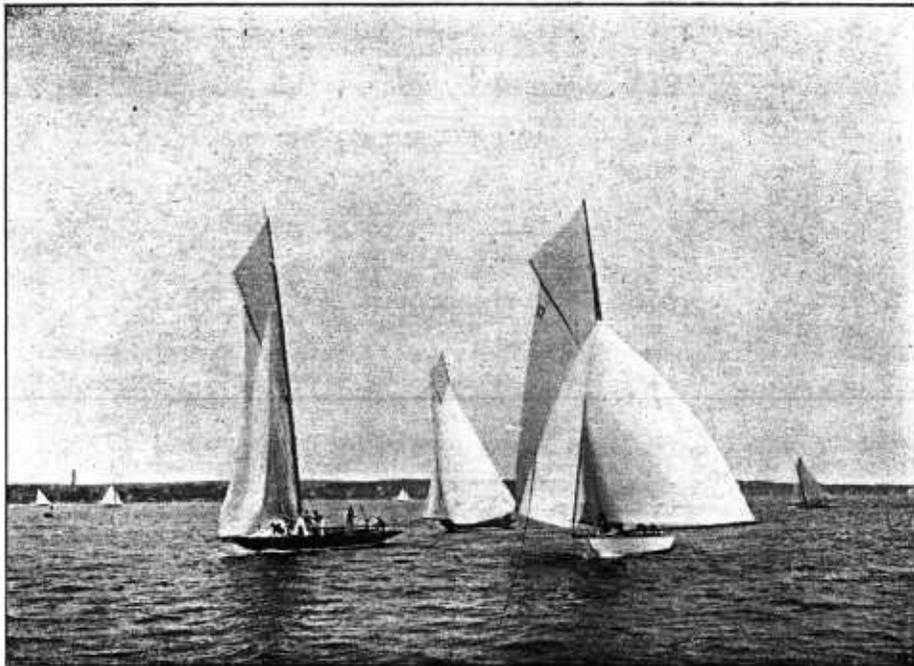


Schwaben (ex Decima), 8 m-R-Yacht des Königl. Württembergischen Yacht-Clubs.

nicht um eine Nasenlänge Vorsprung. Nochmal: „Zehn feste! — es geht scho! — Eins — zwei — drei — es geht, es geht! — fünf — sechs — — Donnerwetter, Nummer Eins, was habn's denn?“ — Nun, was wird er haben — 'nen Krebs hat er! Nummer Drei will Gleichgewicht halten und setzt aus. — „Weiter, weiter! wir bleiben zurück!“ Und am Ufer da schrillt das Pfeifchen, das wohlbekannte, und da ringt unser Übungsleiter die machtlosen Hände. Wir setzen neuerdings ein — wir bäumen uns auf, die Riemen biegen sich — „Feste, feste! — Spurt — Spurt!“ schreit der Steuermann, „München! München!“ brüllen die Kameraden vom Ufer her durch die hohlen Hände. Wir bringen auf — nun die Tribünen — unbeschreibliches Gewirre von Stimmen und Piffen — Zwei Glockensignale: Kling, kling, kurz nacheinander — — „Wer hat's?“ — „Wir?“ — Nein; ein Fünftel Sekunde zu spät — wieder nichts! — Und die Sonne bescheint uns immer noch . . .

Das Bootshaus der Franken liegt geschlossen; wir lassen uns sogleich schleusen.

Ein flinkes Fahren ist's jetzt, und bald taucht die Brücke von Rheinfelden und rechts dahinter, an der kleinen Uferhöhe, das von den Flößern gerühmte Wirtshaus auf. Noch steht der Entschluß, eine „Maß“ zu kaufen, nicht ganz fest, als ein plötzliches Stoßen und Reißen das Boot erschüttert; ein Rauschen und Quirlen von verdächtigem Charakter folgt unheimlich schnell, und wir erstürmen mit sausendem Paddelschlag das Ufer. Noch ehe die fünfzehn Meter zurückgelegt sind, ist das Boot halb gesunken. Wir fahren auf; mit gleichzeitigem Sprung stehen wir beide im seichten Wasser, tragen die wertvollere Ladung schnell auf's Trockene und packen dann das ganze Boot



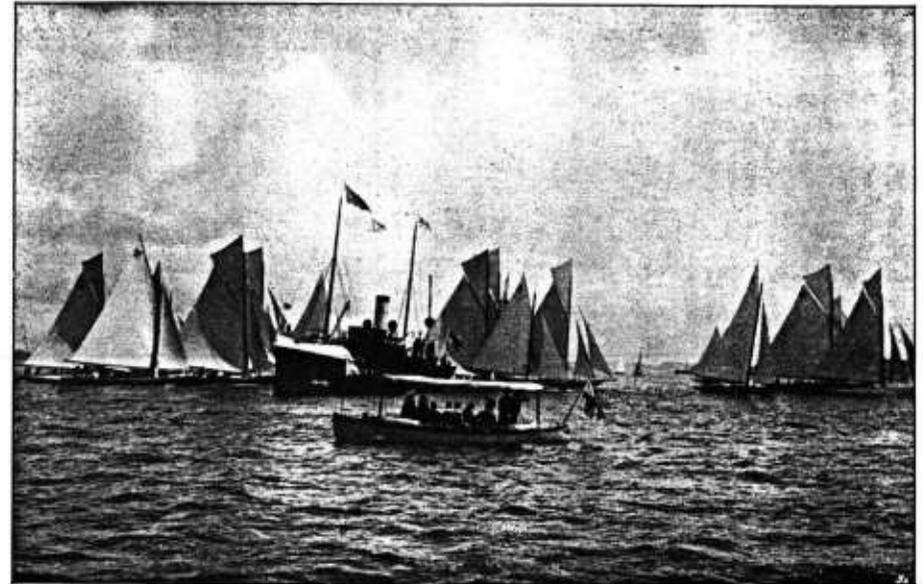
Regatta-Szenen von den nordischen Regatten. Wettfahrt vor Kopenhagen.

mit Inhalt und legen es auf eine kleine Sandbank. Alles geschieht in wenigen Sekunden, alles ohne daß wir ein einziges Wort sprechen in unserer unendlichen Verblüfftheit. Wir besehen uns den Schaden: drei handgroße Fetzen sind herausgerissen zwischen Kiel und der ersten Längsrippe, einer vom andern einige Spannen entfernt. Wären wir einige Schritt weiter vom Ufer gewesen, wir hätten nicht viel gerettet, und unsere Fahrt hier wohl kläglich geendet. So wie so ist es zweifelhaft, ob solch eine schlimme Sache noch behoben werden kann. Wir stellen außer unserm Mißgeschick seine Ursache fest: Die Stromverwaltung hat in der genannten Entfernung parallel dem rechten Ufer einen Damm im Wasser aufschütten lassen mit scharfkantigen Steinen; man kann durchaus kein warnendes Kringel an der Oberfläche wahrnehmen, noch hat die Verwaltung irgendwelche Zeichen angebracht. Im Gegenteil, der übliche Balken, der die Fahrströmung andeutet, weist geradehin zur rechten Seite.

Im Wirtshaus „zur schönen Mainaussicht“ — warum nicht „Mainlust“? es hätte

diesmal so prächtig gepaßt — wird also Unterkunft gesucht. In der Kegelbahn schlagen wir unsere Werkstätte auf. Ein glücklicher Zufall hatte einen Tapezierer als Zuschauer geschickt, der mit dem Rade heimfährt und aus dem ziemlich entfernten Ort Handwerkszeug und Nägel, sowie aus der Apotheke Flickstoff herbeiholt. — Ein Gewitter mit heftigem Platzregen geht inzwischen nieder, und unser Kummer wird immer geringer, bis er um elf Uhr einer gewissen Befriedigung weicht. „Es geht wieder“ können wir sagen, und gelernt haben wir obendrein.

Die Wirtsleute sind nicht eingerichtet, Gäste über Nacht zu haben, und das Zimmerchen mit den zwei recht sauberen Betten war das eheliche Schlafgemach, wie



Regatta-Szenen von den nordischen Regatten. Start vor Marstrand.

wir am anderen Morgen bedauernd erfahren; sonst hätten wir uns gewißlich mit dem Heuboden begnügt. — Schlafgebühr: dreißig Pfennige! —

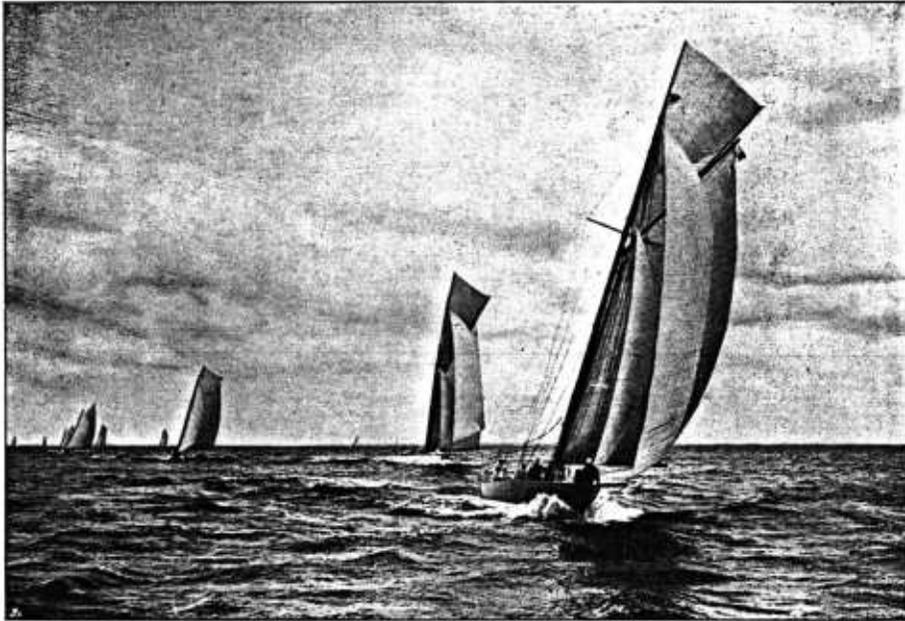
Noch ehe wir weiter kommen am andern Morgen, fährt das gastliche Floß des Herrn Himmerich vorbei. Um gleich einen Begriff zu geben, mit welcher Geschwindigkeit wir fortan weiterstreben, sei hier vorweg gesagt, daß wir jenes Floß erst an seinem Markort, Aschaffenburg, ein- und endgültig überholten.

Gegen zehn Uhr hören wir ein Bächlein singen: Das ist seltene Musik in dieser Heißzeit, da alle Quellen in Nöten sind. Neben dem Bächlein tut sich ein prächtiger Hafen auf, und somit können wir gar nicht vorbei. Die lockende Gelegenheit wird genutzt, eine Flasche „Piesporter Hohlweide“ anzukühlen. Die zahllosen Wespen erheben zwar ganz unverschämt-hartnäckigen Anspruch auf die duftige Habe; jedoch wir weigern uns ebenso entschieden und kommen auch ungestochen weiter. —

„So heiß ist's — und die Landschaft so voll des Schönen — was denkst Du, Mex? „Treiben lassen!“ ist die erwartete und willkommene Antwort. Unterhalb Volkach erquicken uns ein Bad, ein kaltes Mittagmahl und eine lange, wonnige Rast im Grünen.

Kurz vor Kitzingen sind wir froh, ein Floß zu erreichen, denn das Boot ist inzwischen undicht geworden, da sich ein Teil des aufgelegten Pflasters gelöst hat, wie dort festgestellt werden kann.

Hier haben wir das wohl einzige Schauspiel, wie ein tottapäres Skiff gegen den Koloß von Floß zum Angriff anreitet. Ein Zuruf im letzten Augenblick bewirkt ein rechtzeitiges Parieren. Mex will schon keinen Pfennig mehr geben für Reiter und Roß. Wir legen am Landesteg des Kitzinger Rudervereins an und entladen das heilungsbedürftige Fahrzeug. Die überaus liebenswürdige Hilfe der Herren und des Bootdieners erleichtern uns die Flickarbeit. Sodann besuchen wir kurz das ideal



Regatta-Szenen von den nordischen Regatten. Wettfahrt vor Malmö.

gelegene und trefflich eingerichtete Boothaus. Solch ein anziehendes Heim muß zum Sportbetrieb begeistern. Und der „Betrieb“, der in dem Hause und vor allem auf dem Wasser tatsächlich herrscht, steht im Verhältnis zu dem klingenden Namen, den Kitzingen in der süddeutschen Ruderwelt hat, und geben Anhaltspunkte zum Begreifen der sportlichen Erfolge des kleinen Ortes, gegenüber so vielen gleichgroßen und bedeutenderen.

Sind doch zwei Vierer, zwei Einer und ein Doppelzweier gleichzeitig auf dem Main, während wir uns dort aufhalten. Den Doppelzweier — Besatzung die Herren Lenz und v. Zonka — in seiner vollendeten Technik wiederzusehen, gewährt besonderes Vergnügen.

Die Junioren, die im Rennen zu Schweinfurt unsere überlegenen Gegner waren (Vorrennen R. V. K. und M. R. G.) geleiten uns noch ein gut Stück Weges.

(Fortsetzung folgt).

■ ■ ■

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 2.

11. JANUAR 1912.

Nr. 2.

## Von Bamberg bis Bingen.

Eine Canoeahrt.

Von Alphons Krebs. Mit Bildern von Max Hain. R. C. „Sturmvogel“ Neumagen, Mosel.

(Fortsetzung aus Nr. 1.)

In Hohenfeld nehmen wir Wasser an Bord; fünfhundert Meter unterhalb landen wir, und beziehen an idylischem Fleck das Nachtquartier bei Mondenschein. Unser Zelt liegt zwar ziemlich vom Ufer entfernt; jedoch ist es windgeschützt von Weidengebüsch, und ein großer Haufe getrockneten Schilfes bietet reichlich Stoff für weiche warme Betten. — —

Auch für uns war der 6. August ein Sonntag; wir pflegten der Ruhe nach den zahlreichen Strapazen! . . .



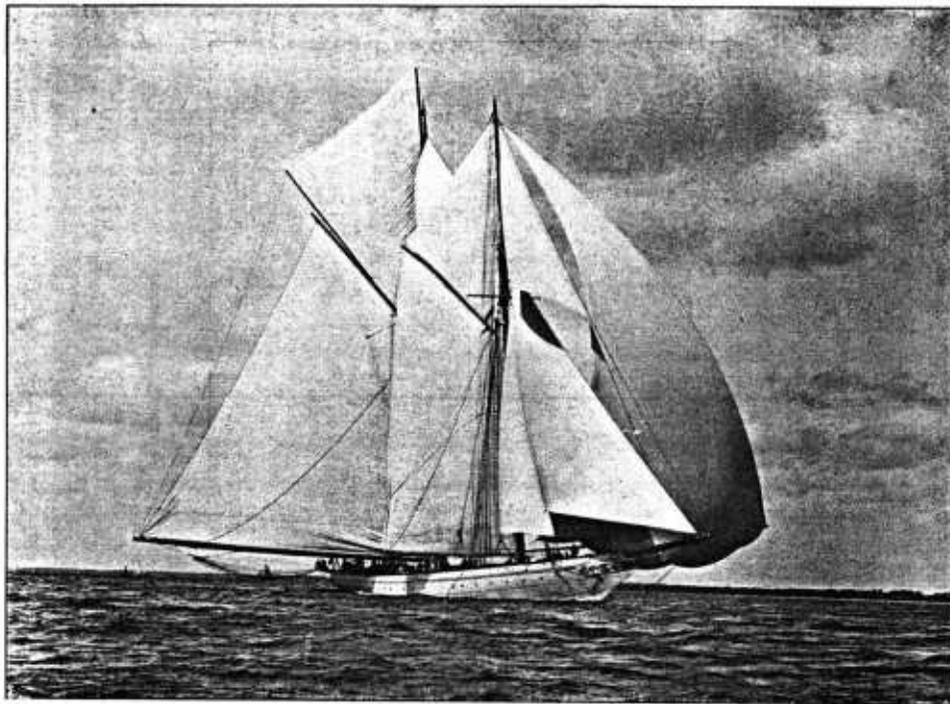
In der Kammerschleuse zu Bischberg.

Klex mußte am Vormittag gegen Marktstett wallfahrten, der Einkäufe von Lebensmitteln und der Wasserversorgung wegen. Der Bäcker gab ihm einen schweren Holzeimer, und mit dem konnte er an den Marktbrunnen laufen zu lustigem Pumpen. — Marktstett ist ein sauberes, gefälliges Städtchen. —

Mex, der Chirurg, hatte alle Hände voll zu tun, um „Gschpusi“ von Grund auf zu kurieren. Inzwischen fuhr Herr Lenz grüßend vorbei; der war im Einer bereits auf der Rückkehr von Marktbreit und hatte auf der Hinunterfahrt vergeblich angerufen, um die Siebenschläfer zu ermuntern. Am Nachmittag fuhren drei Vierer des

Ein Canoefahrer hat einmal seine Paddelreise auf dem Main hintennach beschrieben, und da schlug er ein Büchlein auf, betitelt: „Durchs Moseltal“ und schrieb seine allerschönsten, treffendsten Bemerkungen wörtlich daraus ab. Nur brauchte er die billige Vorsicht, an Stelle von „Mosel“ — „Main“ zu setzen und die Namen der Moselstädtchen mit denen der Mainstädtchen zu vertauschen.

Der Reisebericht ging in die Sportwelt hinaus und ward froh gelesen, beifällig bestaunt und war schon fast vergessen, als man zufällig nach zwei Jahren die Geschichte entdeckte. Fatal, gewiß; aber der gute Mann hatte gar nicht so großes



Schoneryacht Nordstern ex Météor.

Eine der erfolgreichsten Yachten des vor kurzem verstorbenen amerikanischen Konstrukteurs A. Cavy Smith. Unrecht in seiner Auffassung und Erkenntnis über die Ähnlichkeit des Erschauten mit dem Gelesenen; seine Naivität und das nachträgliche Pech waren schon entschieden größer. —

Seit Beginn der Reise hat Mex mit dem Revolver verdächtige, scharfe Schießübungen abgehalten. Der Zweck war nicht ganz durchsichtig; heute aber, unterhalb Himmelstadt, zeigte es sich, wie wertvoll eine gewisse Fertigkeit im Gebrauch dieser Waffe ist. Auf dem Main schwimmen nämlich Tausende und Abertausende von Gänsen und Enten. Wir wären so gerne Freund mit den lieben Sportskameraden und Kameradinnen geworden. Schon von Beruf aus waren wir ja mit ihnen verwandt, wie das hier heimische — bei Karlstadt uns vielstimmig entgegenneckende — Verslein erkennen läßt, wenn es klingt: „Entle, Studentle, Papierle, Guck-guck!“ und wenn es so die drei federleicht daherschwimmenden Wesen, als

gleichen Stammes und gleichen Wertes in ein- und denselben Rang stellt. Alle unsere Liebesbemühungen den vorsichtigen Vögeln gegenüber waren jedoch bisher umsonst, und wenn immer unser schwanenweißes „G'schpusi“ sich zeigt, geraten sie in ganz unbegründete und unerklärliche Aufregung.

Ob sie „G'schpusi“ als erschrecklich großen Raubvogel oder Raubfisch ansehen; oder ob sie neidisch und gekränkt sein mögen, weil „G'schpusi“ so zierlich und wohlgeartet sich bewegen kann und ohne mit dem Schwanz zu wackeln — wie es auch immer sei — hier hinter Himmelstadt — eben auf Hörweite vom



In der Kegelbahn Rheinfelden.

„G'schpusi“ ist wieder heil,  
kein Fischlein gesunder auf Erden —  
Heil, Donnerkeil,  
das muß gefeiert werden!

nächsten Ort entfernt — wird eine der Gänse, und es ist sogar noch die stärkste und kräftigste aus der sehr zahlreichen Herde, dermaßen von Unruhe gepackt, daß sie, wie besinnungslos und in offenbar selbstmörderischer Absicht, in die Schußrichtung von Mexens Revolver segelt. Mex aber ist geistesgegenwärtig und hat sich nicht umsonst geübt im Schießen, und es gelingt der Gans durchaus nicht, durch eines der drei Geschosse den gesuchten Tod zu finden. Kaum, daß sie einige Federn von der Last ihres kummergequälten Daseins abschütteln kann. Unser Bedauern ist aufrichtig, wirklich! — Was man übrigens mit dem möglichenfalls getöteten Vogel hätte anfangen müssen? — In der Muße des Weiterziehens beschäftigt uns diese Frage sehr. Erst als wir die Logik zu Hilfe nehmen, gewinnen unsere Ansichten Übereinstimmung. — Die Logik hilft übrigens immer, wenn man selber bloß will und jener etwas nachzuhelfen bereit ist. — Wir werden zunächst einig darüber, daß wir verpflichtet gewesen wären, den Kopf der Gans auf der Spitze, die Flügel zu beiden Seiten, den Schwanz aber am hinteren Ende unseres

Diese ist auch völlig hereingebrochen, als wir wohlbehalten an einer Badhütte anlegen und uns zum Gasthaus begeben. Umgekleidet, gehen wir zum Essen hinunter, wo der fremde Herr bereits zu Tische sitzt. — Vorstellen. — Herr Gericke aus Düsseldorf. Das wird eine Zecherei werden, wenn nachher die drei Rheinländer zusammensitzen! — die Mietsgondel war wirklich mitten im Flußlauf an einer seichten Stelle auf- und festgefahren, und wußte kaum wieder loszukommen. —

Herr Gericke hat einen Schoppen Roten, frisch vom Faß, angeblich gut; und so bestellt Klex sich auch einen Schoppen Roten. Nach einigen Minuten kommt das Fräulein mit dem Bescheid: „'s Fäßle is leer; möchten's nicht einen Weißen?“ — Da



Sonderklassen-Wettkampf.

nehmen wir alle vorsichtshalber Bier. Um einhalb zwölf soll auch das Bierfäßle leer sein. Und wir fügen uns dem stillen Wunsch der Frau Wirtin und gehen zu Bett. — Klex hat das Klavier auf dem Schlafzimmer absperren lassen; so ist jedem Unheil vorgebeugt, und es wird eine geruhsame Nacht. — —

(Fortsetzung folgt).

■ ■ ■

\*  
STADT

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

---

Nr. 4.                      25. JANUAR 1912.                      Nr. 4.

## Von Bamberg bis Bingen.

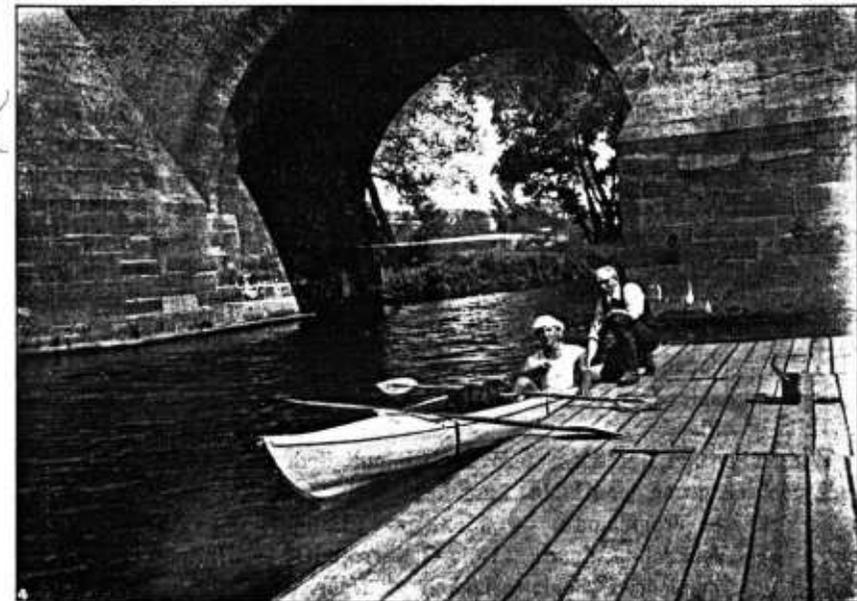
Eine Canoeahrt.

Von Alphons Krebs. Mit Bildern von Max Hain. R. C. „Sturmvogel“ Neumagen, Mosel.  
(Fortsetzung aus Nr. 3.)

Am 10. August.

In Stadtprozelten hielt das stolze Rathaus von 1600 mit seiner prächtigen Uhr uns lange fest. Die besondere Aufmerksamkeit der „Wasserratten“ erregt der an der Front des alten Gebäudes vermerkte Wasserstand einstiger Überschwemmungszeiten. Hoch über allen Strichen der Jahrhunderte — sicher um eineinhalb Meter drüber — thront das unvergleichliche Jahr 1909!

Droben die Ruine Henneburg ist wohl ein wahres Befestigungskunststück gewesen, und im Labyrinth der Tore und Gräben und Gänge und Hallen und Treppen und Türme haben wir lange gesucht, das Mädel wiederzusehen, das uns zugerufen hatte, wo der Eingang zu finden sei. Nirgends — nirgends eine Spur! —



Von Bamberg bis Bingen. Am Landesteg des Frankfurter Ruder-Vereins.

einer kleinen Windmühle in Verbindung gesetzt, ein Sägewerk konstruiert hatte, das ihm mühelos das nötige Kleinholz liefert.

Die äußere Spitze von Zingst wird zumeist von flachen Wiesen und Ackerland gebildet, das nach Barth zu durch einen Damm, nach der Seeseite durch Watten und Dünen geschützt wird. Verschiedene kleine Wirtschaften mit mehreren schmucken Windmühlen liegen hier und da verstreut. Westlich von Pramort, längs der See, erhebt sich ein stattlicher Wald mit altem Eichenbestand und großem Waldreichtum, früher dem Fürsten von Eulenburg gehörig, der hier dem Jagdsport oblag.

(Fortsetzung folgt).



Karl Mahnke, der Weltmeister von Stockholm, erhielt wieder den 1. Preis.

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 7.

15. FEBRUAR 1912.

Nr. 7.

### Eine Segeltour vom Wannsee nach dem Kattegat.



Schleppfahrt auf der Oder.

Den freundlichen Leser dürfte es vielleicht interessieren, wenn ich eine kurze Beschreibung der Yacht vorausschicke, die uns so wacker durch die Ostsee und das Kattegat getragen hat. Mit meinen früheren Schwertkreuzern hatte ich manch schöne Tour durch die märkischen Gewässer unternommen. Doch allmählich wurde diese engere Heimat zu klein. Frei und unbeschränkt wollte ich mich auf größeren Gewässern tummeln. So hatte ich mich für ein Seeboot entschieden. Dasselbe sollte aber auch auf unseren schönen Havelseen seinen Zweck erfüllen und durfte daher keine großen Dimensionen annehmen.

Alice ist ein reines Tourenboot, vorn und achtern ziemlich völlig gebaut und ohne wesentliche Überhänge. Die Länge über Deck beträgt 11,20 m, die CWL 8,50 m. Bei einer Breite von 3 m bietet es viel Bequemlichkeit. Im ganzen sind fünf bequeme Schlafplätze vorhanden. Die Außenhaut besteht aus zölligen, nur 8 cm breiten Pitch pine-Planken, die durch Schrauben und Muttern mit den eisernen Spanten verbunden sind. Letztere bestehen aus 45×30×4 mm Winkelleisen und stehen in Abständen von 30 cm. Zu den Längsstringern ist T-Eisen verwendet. Kiel und beide Steven sind aus Eiche. Außer diesem festen Gerippe wird der Schiffskörper durch zwei eiserne Schotten noch besonders versteift. Da das Boot infolge seiner Breite und des hohen geringsten Freibords von 0,60 m eine bedeutende Formstabilität besitzt, so wurde der Tiefgang auf 1,50 m und der Bleiballast nur auf 1500 kg bemessen. Trotzdem hat sich das Boot selbst bei starkem Wind und Seegang vorzüglich bewährt und ist infolge seiner völligen Formen und der kurz bemessenen Überhänge ein vorzüglicher Trockenläufer. Getakelt ist das Boot als Ketsch, da die kurzen Großbäume und die wirklich geteilten Segel namentlich bei schlechtem Wetter ganz besondere Vorteile bieten. Unter dem selbstlenzenden Cockpit ist ein vierzylindriger Daimler-Motor eingebaut, der vom Steuermann bequem bedient werden kann. Ein eisernes Schott schließt den Motorraum von der Kajüte ab. Um die Hitzeentwicklung unter Deck zu verhindern, werden

von „Wassereindringen, Plastelinverbrauch“, wodurch uns am nächsten Tage die schwere Handwerkskiste aufgebürdet wurde; es gibt doch zu schlechte Menschen. Bei Paretz wurde Vorabendbrot gegessen und bald fuhren wir einträchtig nacheinander Phöben zu. Ein wunderbarer Sonnenuntergang verschönte die Abendfahrt, die Dr. M. in seinem künstlerischen Gemüte nicht durch schnödes Eckenfahren beeinträchtigen wollte. In herrlich geschwungenen Kurven steuerte er dem Ziele zu.

Phöben ist klein und hübsch, hat nette Leute und wachsame Hunde, mit denen ich wieder Freundschaft schloß. Mutter Meyer nahm uns auf. Der Heuboden sollte groß und warm sein, aber die bösen Dachziegel machten viele Hoffnungen zu Schanden. Jeder Mann erhielt ein herrliches Kotelett, etliche Gläschen Bier, ein Stonsdörfchen ersetzte das Dessert, die Pfeifen qualmten fürchterlich und der Gesang der rauhen Schifferkehlen vollendete die Gemütlichkeit. Einige wollten Rekorde brechen, was ihnen teilweise großartig glückte, ich nenne Namen nicht, andere wollten sie lieber drücken, was auch nicht daneben gelang. Jedenfalls waren wir heiter und lustig und spazierten schließlich auf den Heuboden, außer den beiden hohen Herrschaften, die das französische Bett bezogen. Oben war es sehr gemütlich, wenigstens vorläufig; wir aßen Cakes und Brot mit ff. Hallescher Leberwurst, die unser Fürsteher huldvollst spendete, redeten von künftigen Rekordfahrten und fanden endlich ins Heu. Es ertönten noch einige Seufzer, einige Schluckgeräusche trafen mein Ohr, die nichts Gutes prophezeiten, und der Wind pfiß durch die Ziegellücken sein Nachtlid.

Früh waren wir wieder auf und machten am Hofbrunnen Toilette, die manche sehr nötig hatten. Unser Kleinster klagte herzerweichend, ihm wäre Heu in den Schädel gekommen, was aber, Gott sei Dank, ohne schlimme Folgen war. Aber seine kleine Hose war verschwunden, versunken im Heumeer und verzweifelte Anstrengungen fruchteten nichts; wir wühlten wohl das Heu auf und um, daß der Staub dicht und qualvoll wurde, aber die Hose blieb verschwunden. Herr Meyer hatte später die Güte, als Sachverständiger den Heuboden zu durchsuchen, und mit bestem Erfolge. Unterdessen tranken wir Kaffee, der dunkel und duftig war, aber schon süß schmeckte ohne Zucker, armer D. M.! Und die Semmeln waren so hart, so alt, armer Dr. M.!

Die Zeche war nicht groß, 25 Pf. für Nachtlager und Kaffee. Auf denn, heimwärts! Heute blieben wir dicht zusammen. Der Vierer machte Raminversuche auf eine Sandbank bei Werder, kam aber glücklich ab und dank dem künstlerischen Geiste des schwarzen Herrn Doktors kamen wir als erste in den Glindowsee. Der Landungsplatz gegenüber der Petersdorfer Kirche war bald gefunden und das erste Mal stärkte uns eine ordentliche, normale Mittagsrast im Freien. Es wurde viel, viel gegessen, die ganze schöne „Hall'sche“ mußte dran glauben, Cakes und Schokolade regnete es nur so und die Verdauung fand in einem angeregten Ballspiele einiger Sportsmen ihre Beschleunigung. Kastanien und Eicheln wurden beliebte Wurfgeschosse, nur das Nachmittagschlächchen wollte nicht die gewohnte Würdigung finden.

Die Fahrt bis zur Streng-Brücke gestaltete sich schließlich zu einem angestrengten Kampfe, aus dem der „Kurfürst“ als Sieger hervorging. Dann aber blieb er zurück, und vergeblich suchten wir bei Templin nach dem Captein, der dort warten wollte. „Ja, befehlen kann er es den anderen Booten, aber selbst 'mal danach handeln?"; so und ähnlich zogen wir über unseren Admiral her, und langsam, langsam fuhren wir weiter, bei „Canterbury“ vorbei, durch Potsdam durch, um schließlich bei Babelsberg auf die Zweier zu treffen, die dort eine kleine Rast inszenierten. Wir

waren nicht abgeneigt und verspeisten unsere letzten Vorräte, damit morgen schönes Wetter würde.

„Halloh, Scull über Bord, beim „pannirten“ Motorboot da drüben,“ erscholl des Protektors Stimme, „Kurfürst“, „Odin“ auf zur Rettung!“ Der „Odin“ eilte im Renn-tempo hin, wir nach, und der Protektor sicherte sich so die Vorfahrt, oh, diese



Sophie Elisabeth, 15 m-R-Yacht des Herrn Leopold O. H. Biermann, Bremen.  
Entworfen und erbaut von W. File & Son.

Schlechtigkeit! Doch bald holten wir ihn ein und fuhren einträchtig nebeneinander bis zur Kanaleinfahrt. Dort ließen wir den „Baldur“ vor, und glücklich erreichten die drei Boote den Steg.

Das Reinigen nahm die zwei nächsten Stunden in Anspruch, und dann begaben sich noch drei reinliche Menschen unter die Brause: der Fürsteher, Manni und moiméme. Die Brause war wundervoll warm, das Zimmer füllte sich so dicht mit Dampf, daß man ihn schneiden konnte, und ein herrlicher Gesang endete diese feuchtwarme Nachfeier. Duette, Trios, Solos wechselten, je nach Laune und Kenntnis.

Caruso trat auf, Aida kam und Troubadour. Der Schlußakkord war das schöne Lied: „Meine Herren, wir sind vergnügt; wir sind vergnügt und haben's gar nicht nötig.“ Ein blendender Ausdruck unserer Stimmung. Der „Landtransport“ nach Berlin verlief natürlich urgemütlich und bei Bier und Aschingerbrötchen nahmen wir letzten rührenden Abschied: „Es war doch schön gewesen.“

■ ■ ■

### Bootsmann Krönke.

Die blühendweißen Segel der „Gudrun“ flatterten ungeduldig und der Großbaum schob sich nervös hin und her über Bord. Der Bootsmann Krönke spuckte in die Hände, als wenn er etwas anfassen wollte; er tat's aber nicht, sondern steckte sie in die Taschen, und ein großes Stück Kautabak schleuderte er zwischen den Zähnen heraus ins Wasser. Dann stand er und sah nach unten in das sich spiegelnde Rotbraun, Weiß und Blau, das um den dicken, grünen Pfahl bunte, schillernde Kringel zog.



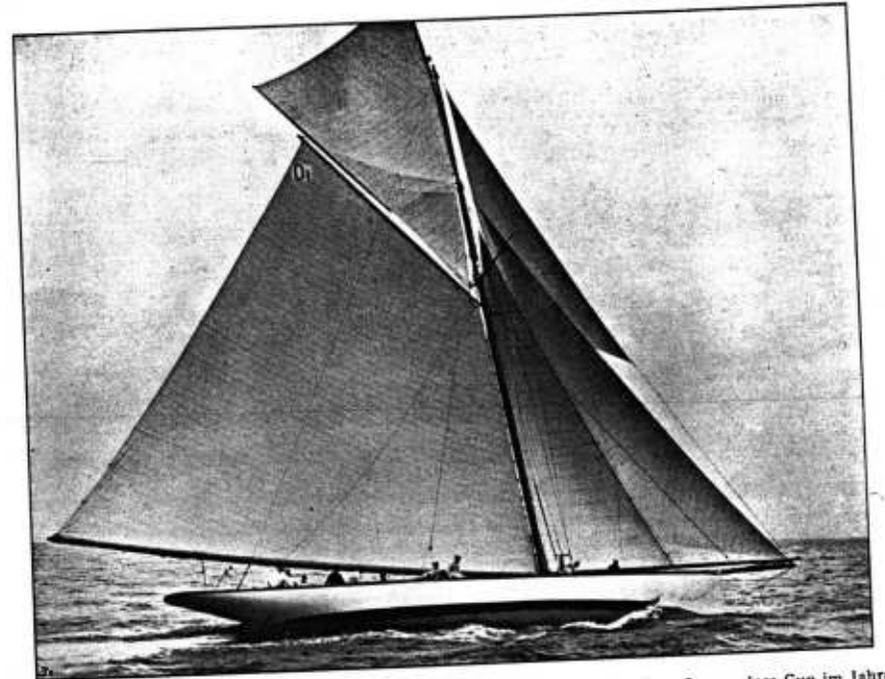
Die Stimmung war ihm verdorben, — er hatte den Pfropfen von der Rumflasche verloren, eine schwarze Katze war ihm über den Weg gerannt, und als er kam, saß eine verfluchte Krähe oben auf dem Mast. Er glaubte sonst an nichts, an gar nichts, aber daß das nichts Gutes bedeutete, das war klar. — Er faßte in die Tasche, — der neue Pfropfen saß noch drauf, in der Westentasche der Kautabak und drei Groschen, — von der Seite konnte ihn nichts treffen. Das Wetter, — bei Sonnenaufgang Regen und jetzt frischer Ost, leichte, launige Briese, — von da kam's auch nicht, heute nicht.

Da sah er den Kapitän kommen, die Mütze etwas nach hintenüber, auf dem Gesicht Sonntagswetter, — auch nicht ein Schatten von Wolkenbildung, — aber neben ihm eine Person mit einem reizenden Köpfchen, dem der Hut und das Lachen so gut stand, daß Krönke das Wasser im Munde zusammenlief. Er mußte unwillkürlich an ein ganz, ganz gutes Glas Grogk denken. Und neben ihr ein zweites kleineres Glas Grogk, das munter über den Steg an Bord sprang.

„Nun ist's klar!“ grinste er in sich hinein, indem er an den Schoten herumhantierte, — also von da kam's! Weiber an Bord! Das gibt immer Ärger! Er spuckte über die Reeling. Das hatte ihm noch nie Glück gebracht, sein Lebtag nicht. Da lachten beide ihn an und schüttelten ihm die harte, lederne Hand, als wollten sie ihm alle seine Bedenken aus dem Ärmel schütteln. Er griff nachher noch einmal die Finger zusammen, — da war noch das Weiche, Warme darin. Dann schielte er zu den beiden hinüber und schmeichelnd stiegen alte Erinnerungen in ihm auf.

Damals, 18 Jahre früher, hatte er Hand in Hand mit ihr gesessen, und ihr von wilden Völkern und Seehunden erzählt, die nachts so verliebt miauen, wie vergnügte Katzen. — Es wurde ihm ganz, ganz warm. Die sauber zu einer großen runden Schnecke zusammengelegte Großsegelschot der anderen Yacht schien ihm plötzlich einer tiefgehenden Betrachtung wert zu sein; er stand und starrte mit dem Blick des Kaninchens vor der Riesenschlange, um dann mit einem Ruck aufzusehen. Seine Gedanken waren aufgefahren, — das Auseinandergehen damals, — der grüne Junge! — Seit der Zeit segelte er auf Süßwasser. —

Im Cockpit ging es lebhaft zu; ein munteres Lachen tönte, — er hörte nicht hin. Er überlegte, was nun heute daraus werden würde. Da ging's schon los, — „Oh! mehr Backbord!“ schrie er, — „der Deubel! Beinah war'n wir mit dem zusammen!“ Seine Blicke ankerten vorwurfsvoll in denen des Kapitäns; der heute, wie es schien, mit allen Segeln, mit Flieger und Spinnaker im Sturm lief. Krönke betrachtete die glitzernde Kieffurche hinter dem Boot. — „Schon mehr eine verbogene Pretzel!“ murmelte er. Da mußte er schon für die andere Mannschaft aufpassen; nur gut, daß wenigstens einer an Bord noch den Verklicker oben behielt.



„Paula II“, 15 m-R-Yacht des Herrn Ludwig Sanders, Hamburg, die Gewinnerin des Commodore Cup im Jahre 1911. Entworfen von A. Mylius, erbaut von Mac Alister & Son.

Je weiter die Fahrt ging, desto mehr wunderte er sich, daß alles glatt verlief, und endlich legte die Yacht mit heilen Planken vor einem sehr hübschen Landhaus an, aus dem eine Gesellschaft ausschärmte, welche die Ankommenden mit freudiger Begrüßung empfing.

Es war gut, daß er an Bord zu tun hatte. Solche Süßigkeiten waren nicht nach seinem Geschmack. Er schob verdrießlich ein großes Stück Tabak auf die andere Seite und grübelte darüber nach, was nun wohl kommen würde. Wahrscheinlich würde der Wind einschlafen, hier, 15 km von zu Hause, und er mußte dann an die Riemen heran, — zurückrudern! — Er hatte sich richtig in einen verbissenen Seemannsärger hineingearbeitet.

Im Garten setzte man sich an die Tafel. — Wenn nur der Kapitän keine Dummheit machte, und sich womöglich in die kleine Jolle vergaffte; hübsch genug war sie. Dann war's aus, dann ging die Segellust in einen schralenden Liebesrappel über, der

stolzen Gefühl, Landesgrenze zu bilden, hat es seit einigen Jahrzehnten sein Ende gefunden. Fast 900 Jahre hatte er als solcher gedient. Eine stolze Vergangenheit, die hoffentlich nie wieder zur Wirklichkeit gelangt.

Unser Boothaus ist inzwischen in Einfeld angelangt und wieder aufgebaut. Äußerlich kaum unterschieden von dem alten, hat es innerlich Verbesserungen erfahren, die unsere Gäste und alle Freunde hoffentlich befriedigen werden. Wenn es mir gelingt, bis zum Druck dieser Zeilen das brave Haus in neuer Umgebung auf der Platte festzuhalten, so sollst du es schon jetzt zu Gesicht bekommen. Falls nicht, so mußt du vorerst fürlieb nehmen mit der kleinen Karte, welche dir seine Lage und die Strecke zeigt, wo die Rennen geplant sind, die den deutschen Rudersport hier in der Nordmark zu Ehren bringen sollen.

Hoffentlich nimmst du auch daran teil, sei es nun aktiv oder als Zuschauer, denn wir bedürfen deiner Hilfe, soll es vorwärts gehen mit der edlen Rennfahreei im Nordgau. Es ist uns nicht leicht geworden, die Errichtung der neuen Rennstrecke und ohne Beihilfe der Regierung, als Entschädigung für die erzwungene Auswanderung von Flemhude und ohne das Entgegenkommen der Gemeinde Einfeld wären wir schwerlich schon so weit.

„Tue Geld in deinen Beutel,“ heißt es im „Othello“, und das möchte ich auch dir zurufen, wenn du, so Gott will, im kommenden Sommer, im Monat Juni, uns aufsuchst und durch dein Erscheinen dazu beiträgst, daß die Großen und Kleinen hier in der Umgegend einsehen, daß Verkehr Wohlstand bringt und Sport den Verkehr hebt. Dann werden hoffentlich auch sie, die bisher noch abseits stehen, in sich gehen und ihrerseits die Beutel auf tun und hergeben, was ein jeder Verein braucht, um zum gedeihlichen Wachstum zu gelangen. Dann wird der bislang in unserer Mark noch stiefmütterlich behandelte Rudersport heranwachsen zu einer ebenbürtigen Genossin seines so sehr bevorzugten Bruders, des Segelsports, dessen Blüte der kommende Sommer in der Europawoche hoffentlich zeigen wird.

Für diesmal Schluß. Zur Sommerzeit mehr. Uns allen ein frohes Sportsjahr. Unserm geliebten Vaterlande eine frisch-frohe, nervengestählte Jugend! Das ist mein innigster Wunsch. Dann wird kein Feind, komme er von außen oder von innen, ihm etwas anhaben können und wir werden auch aus innerstem Herzen mit einstimmen können in die kraftvollen Verse unseres mottogebrauchenden Landsmanns aus Wandsbeck:

Der alten Barden Vaterland,  
Dem Vaterland der Treue,  
Dir niemals ausgesung'nes Land,  
Dir weih'n wir uns aufs neue!

■ ■ ■

### Bilder aus alter Berliner Zeit.

Von Theodor Kirsten.

II.

(Fortsetzung aus Nr. 16.)

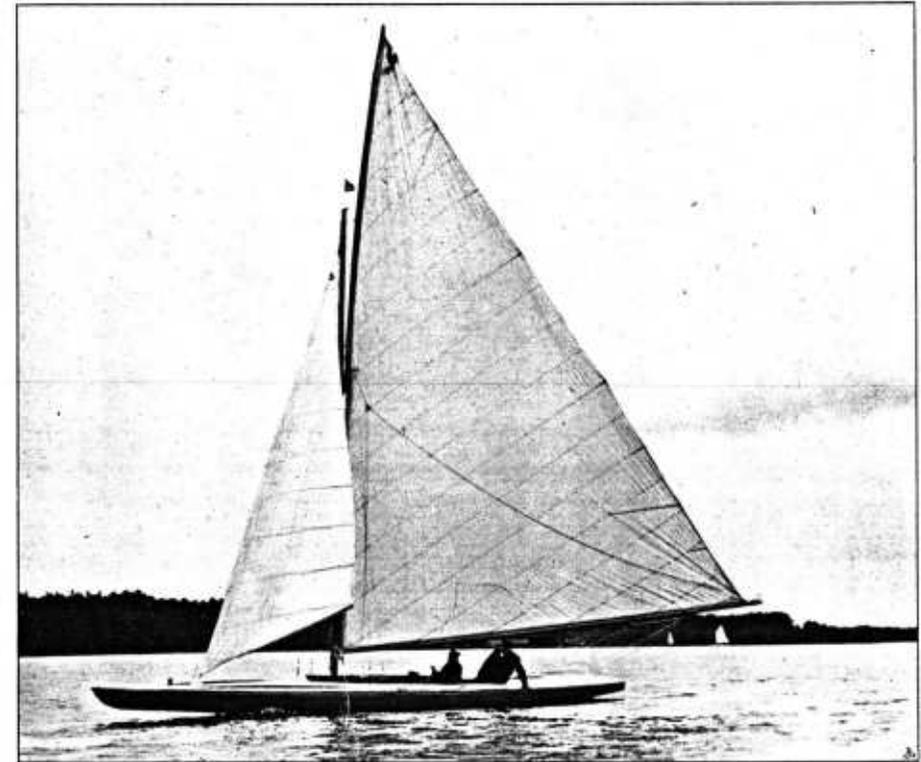
Spreeaufwärts, Treptower Seite.

8. 5. 1885. Der Vorsitzende spricht lebhaft gegen die Sonntagsfahrten in Clubbooten nach Rummelsburg (Peters). Es soll laut Beschluß „dieses Lokal des

Sonntags zu Wasser so wenig wie möglich besucht werden“, was natürlich den Reiz der Lustbarkeit in „Bellevue“ erheblich erhöhte. Man steckte dann die Clubmütze in die Tasche oder setzte eine andere auf.

22. 5. 1885. Der Ruder-Club „Neptun“ in Konstanz sendet ein Zirkular, worin derselbe um Unterstützung bittet. — Dieses Schriftstück „wurde ohne weitere Diskussion ad acta gelegt.“

12. 6. 1885 „wird über die Anschaffung weißer Hosen (Racehosen), wie auch kurzer Strümpfe zur Regatta gesprochen. Ersteres wird abgelehnt, wohingegen die



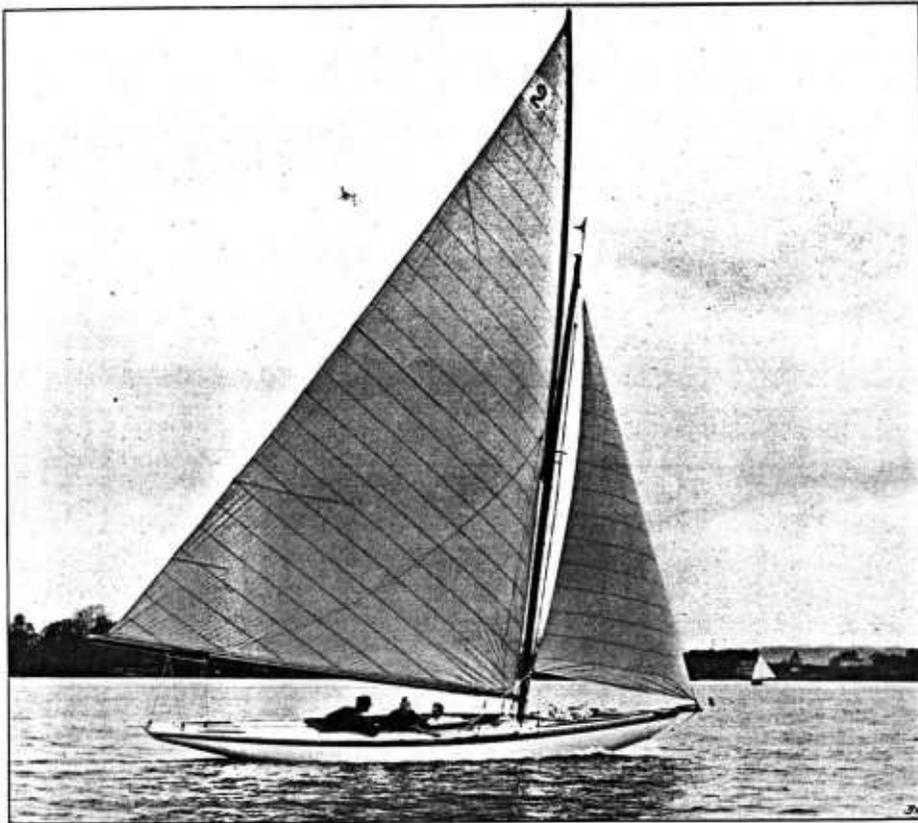
Sonderklassenyacht Wittelsbach VIII des Herrn Ch. Alt, entworfen und erbaut von W. von Hacht.

Anschaffung kurzer Strümpfe bestimmt wurde.“ — Die Sache wurde also erheblich billiger gemacht.

3. 7. 1885. Es stellt sich heraus, daß die blauen Streifen des Trikots unecht sind, abfärben und die Ruderer mit zebraähnlichen Farbstreifen versehen.

7. 8. 1885 „bietet der Ruder-Club „Hellas“ dem Club sein altes Bootshaus für den Preis von 400 Mark zum Kauf an.“ Doch alle sind der Ansicht, „daß der Preis viel zu hoch sei. Mit 250 Mark sei dasselbe vollständig bezahlt.“

2. 10. 1885. „Der Club kauft das Bootshaus inkl. Einrichtung für den Preis von 200 Mark bei einer Anzahlung von 100 Mark.“ Mehr ließ sich „Hellas“ nicht abhandeln. — Heute kosten die Bootshäuser etwas mehr!



6 m R-Yacht „Preußen“ des Herrn Thleme. Entworfen und erbaut von W. v. Hacht.

Diese Gegend scheint nicht übermäßig vom warmen Pulsschlag des Lebens berührt zu werden. Es ist bezeichnend für die Weltabgeschiedenheit dieser Schärengruppe, daß im Feuerbuch eine Reihe von Leuchtturmwärter-Notsignalen angegeben ist, denen vorüberfahrende Schiffe wenn möglich Folge geben, sonst aber die Signale im nächsten Anlaufshafen melden sollen.

Da wir einsahen, daß wir bei der anhaltenden Flaute und dem Gegenwind das noch 100 Meilen entfernte Hangö erst nach vielen Tagen erreichen würden, so gaben wir die Fahrt dorthin endgültig auf und mußten uns mit dem Bewußtsein bescheiden, etwa 59,30 Grad größte nördl. Länge und etwa 20,20 Grad größte östl. Länge erreicht zu haben. Adieu also, ihr russischen Pässe, Wörterbücher und Reisepläne, die wir schon in Gedanken bis nach Helsingfors und weiter zu den Ladogafällen festgelegt hatten. Auch dem Nyländischen Yachtclub hatten wir uns bereits avisiert. Finnländischen Freunden sollten wir Empfehlungsbriefe von Freunden aus der Heimat überreichen. Auch diese wurden nun zur Makulatur.

Um wenigstens einigermaßen für unsere mit so vielen Vorbereitungen getroffenen, aber unausführbar gewordenen Wünsche entschädigt zu werden, wollten wir wenigstens Stockholm und sein schönes Schärengebiet besuchen, und setzten Kurs auf Almagrundfeuerschiff ab, die nächstgelegene Einfahrt nach Stockholm.

Hatten in den Tagen vorher hin und wieder Fahrzeuge den Horizont belebt, so geschah heute (28. Juli) nichts dergleichen, nicht mal den Rauch eines in der Ferne seine Bahn ziehenden Dampfers sahen wir. Auch kein Vogel, der die Nähe der Küste anzeigte, war sichtbar. Alles brütete um uns her einen einsamen Schlaf. Kein Essen und Trinken schmeckte bei der Gluthitze. Ohne Schutzbrille konnte man längere Zeit nicht an Deck weilen.

Da die Küste immer noch nicht erscheinen wollte, nahmen wir direkt auf-landigen Kurs. Durch die lange Flaute treiberei mußten wir böß aus der Richtung gekommen sein; denn als wir endlich in der Mittagsglut eine Landmarke vom Mast aus entdeckten, und darauf lossegelten, stellten wir fest, daß es der Leuchtturm von Hufvudskär war. Wir waren also etwa 25 sm zu weit nach Süden vertrieben. Wahrscheinlich hatte uns ein scharf nach S. setzender Küstenstrom diesen Streich gespielt.



8 m R-Yacht Tonl IX des Herrn Aug. Tobias. Entworfen und erbaut von Abeking & Rasmussen.

Um 6¼ Uhr nachmittags hatten wir Hufvudskär erreicht und hielten nun an den Schären entlang mit Kurs auf Almagrund und fühlten uns nachts mit Hilfe guter Leitfeuer durch das fabelhaft bunte Schärengebiet in den Yachthafen von Sandhamn. Eine Seemeile vor dem Clubhaus verließ uns noch der Wind, so daß wir schließlich die Riemen gebrauchen mußten.

Am 30. Juli morgens 4 Uhr lagen wir endlich vor dem Yachtclubhaus vertäut. Seit Dienstag, den 25. Juli, mittags 2 Uhr, waren wir beständig unter Segel gewesen. 110 Stunden oder 4 volle Tage und 14 Stunden, in welcher Zeit wir rund 250 sm zurückgelegt hatten, was auf die Stunde ca. 2,3 Knoten ausmacht. Es war dies zeitlich der größte Segeltörn, den „Sophie“ jemals gemacht hat. Im Jahre vorher war „Sophie“ von Flekkefjord bis Norddorf auf Amrum ununterbrochen 72 Stunden unterwegs gewesen, in welcher Zeit 268 sm., also ca. 4 Knoten die Stunde, zurückgelegt wurden.

Unsere glückliche Ankunft in Sandhamn feierten wir durch einen edlen Trank aus unserm kühlen Weinkeller und äußerlich durch Flaggengala. Dann ging's an Land, in der köstlichen, frühen Morgenstunde, um Sandhamn, eine zauberisch schön gelegene Schärenidylle, erst einmal oberflächlich kennen zu lernen. Da unseres Gastes Urlaub bedenklich auf die Neige ging, setzten wir uns mit Herrn Ingenieur N., der auf der Rückfahrt unser Gast sein wollte, drahtlich in Verbindung. — Im Hinblick auf die durch die Windstille verloren gegangene Zeit mußten wir von unserm Sandhamn-Stockholmer Aufenthalt etwas galoppmäßig retten, was noch zu retten war. Wenngleich daher die kurze Fahrt durch die Schären bei günstigem Wind und genügender Zeit eine gewiß dankbare Segelfahrt gewesen wäre, mußten wir uns doch entschließen, den nach Stockholm fahrenden Nachmittagsdampfer zu benutzen.

Zum ersten Male seit unserer Abfahrt von Hamburg logierten wir in einem Hotel und wir gestanden uns am andern Morgen, daß uns allen dieser feste Ankerplatz ganz ungewohnt vorgekommen war. Diese Nacht in Stockholm blieb denn auch die einzige während unserer fünfwöchigen Reise, die wir am Lande verbrachten; gewiß ein Zeichen des guten Einvernehmens zwischen Fahrzeug und Besatzung.

Da uns Großstädtern Stockholm als Großstadt nichts Außergewöhnliches zu bieten vermochte, zumal wir aus der Steinwüste Hamburgs geflüchtet waren, um die Ferien in freier Gottesnatur zu genießen, so verkürzten wir unsern Stockholmer Aufenthalt aufs äußerste. Dazu kam noch, daß es sich bei der afrikanischen Gluthitze auf dem Wasser am angenehmsten lebte.

Wir trafen deshalb um 8 Uhr abends bereits wieder in Sandhamn ein und verließen eine Stunde später, nach Ergänzung von Proviant, frischem Wasser und Erhalt der Post den Hafen.

Am 1. August 1 Uhr morgens passierten wir Almagrundet Feuerschiff und nahmen dann Kurs auf die Kopparstenarne und Gotska Sandö. Vor dieser letzteren Insel trieben wir in Windstille bis zum 2. August 5 Uhr nachmittags, dabei Sonnenbäder massenhaft und gratis genießend. Unsere einzige Abwechslung bestand darin, eine Menge dicht vor uns auftauchender Seehunde zu beobachten. Sie spielten zum Teil so dicht um „Sophie“ herum, daß wir ihr Fauchen hörten und das Wasser aus ihren Bärten perlen sahen.

Das sonst so klare Ostseewasser war hier im Norden heuer so mit Tang und Algen verunreinigt, daß der Bootsmann nicht zu bewegen war, es zum Eierkühlen zu benutzen. Lieber nahm er dazu heimlich das Wasser aus dem Frischwassertank.

Wie ich später von Kapitänen hörte, sollen diese Beimengungen bei anhaltenden Ostwinden aus dem finnischen Meere kommen. Unsere Geduld wurde vor der Insel Gotska Sandö auf eine 30 Stunden währende Probe gestellt. Das Wasser war so spiegelglatt, daß der Heckspiegel den Namen „Sophie“ wunderbar klar und deutlich im Wasser umgekehrt wiedergab. Endlich kamen nach und nach einige Huscher durch, die uns, wenn auch langsam, nach Hallshuk, der Nordspitze Gotlands, brachten. Ich war über dieses ungewohnte Lüftchen, das den Stander zum ersten Male seit langer Zeit wieder zum Auswehen brachte, so freudig und angeregt gestimmt, daß ich das Ereignis im Bilde festhielt.

Am 3. August morgens 3¼ Uhr peilten wir Wisby Schloß in SSO., wir hatten also noch 45 sm bis zur Einfahrt in den Kalmarsund.

Das wehmütig um Regen und Wind angeflehte Barometer blieb eigensinnig auf 772 mm stehen, und je höher die Sonne stieg, desto flauer wurde es wieder. 53 Stunden war „Sophie“ nun seit Sandhamn unter Segel und hatte dabei nur etwa 100 sm durchlaufen, das entsprach also einem Dauerflautenrekord von sage und schreibe kaum 2 Knoten die Stunde. — Es hatte fast den Anschein, als dienten unsere Segel mehr zu Parade- wie praktischen Zwecken, denn eine ordentliche Mütze voll Wind, wie zu Anfang der Reise, war ein ganz unbekannter Begriff geworden. Am 3. August



National-Jolle Alte Liebe des Herrn Th. Lange. Entworfen von Herm. Müller, erbaut von der Havelwerft.

mittags hatte das Barometer endlich ein Einsehen. Es fiel um 2 Strich und wir liefen mit raumer Briese eine ganz annehmbare Spinnakerfahrt. Wir waren gerade dabei, gemütlich unser Mittagessen einzunehmen, als der solange ans Ruder gesetzte Julius ganz entsetzt meldete, daß Spinnaker und alle andern Segel plötzlich back schlugen, er könne nicht mehr Kurs halten. Wir mußten also kreuzen, bis der Wind nach kurzer Zeit wieder raumte. Dann kam er wieder vorlich und so ging das Wechselspiel



National-Jolle Askareck des Herrn P. Heyder. Entworfen von Drewitz, erbaut von Schultze.

längere Zeit hin und her. Doch wir waren seit Stockholm schon auf eine so harte Geduldsprobe gestellt, daß wir uns über nichts mehr wunderten.

4. August. Wir hielten eifrig Ausschau auf Öland Nord. Mit uns fahrende Dampfer sagten uns, daß wir trotz der Treiberei auf dem rechten Wege zum Kalmar-sund waren. Endlich, um 6½ Uhr morgens, hatten wir den langersehnten Leuchtturm Öland Nord in Sicht, und erreichten um 7 Uhr vormittags die davor liegende rote Leuchttonne. Um 10 Uhr vormittags kam die „Jungfru“ aus der Kimm und um 12 Uhr mittags war's mal wieder rein alle mit dem Winde.

(Fortsetzung folgt.)

■ ■ ■

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 20.

16. MAI 1912.

Nr. 20.

## Mit der 9 m R-Yacht „Sophie“ die Ostsee durchquert.

Von Heinrich Albrecht, Hamburg.

(Schluß aus Nr. 19.)

Im Hinblick auf das fallende Barometer und die Wolkenbildung hätte sich nun Wind einstellen müssen. Poseidon schien anders darüber zu denken. Wir lagen so dicht vor dem Leuchtturm, daß wir die Menschen am Ufer sprechen und die Hunde kläffen hören konnten und mußten rudern, um nicht zu dicht an Land zu treiben. Von dort aus bekamen wir sogar Besuch, und zwar war's ein niedlicher Sonnenkäfer. Stolz kraxelte er am Besahn herum. Aber sei es, daß ihm das Spazieren auf dem prallen Leinen ungewohnt war, daß er zu noch „Höherem“ geboren zu sein glaubte, kurz, er plumpste ins Wasser, die Flügel erhielten ihn jedoch schwimmend und noch lange Zeit zappelte er in „Sophiens“ Umgebung, ein Zeichen unserer Treiberei.

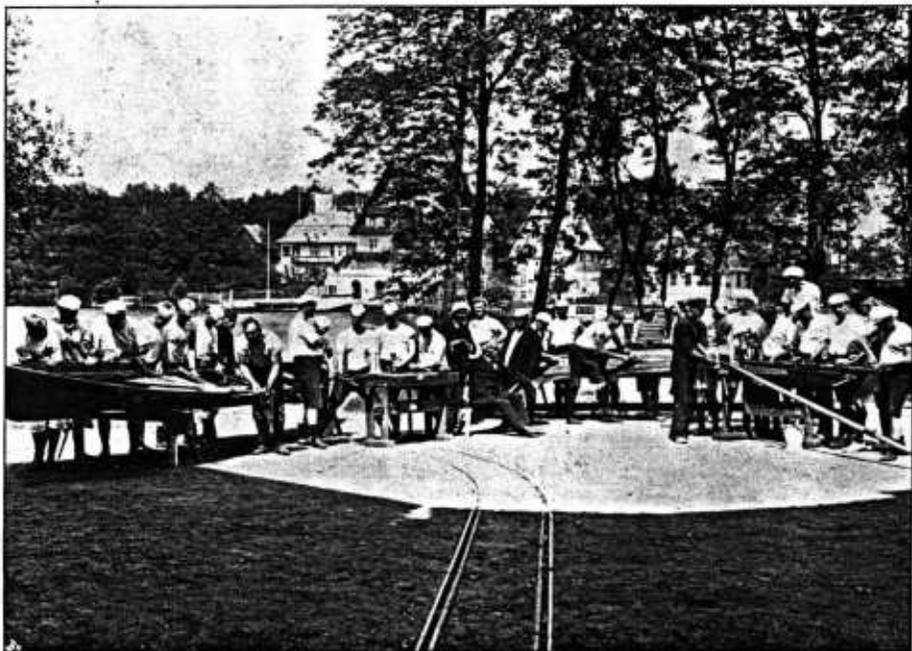
Um 4 Uhr nachmittags schien aber eine Änderung eintreten zu wollen, denn aus dem linker Hand liegenden Föhrenwalde wurde ein Brausen hörbar, als ob ein Schnellzug dort fahre. Wir sahen ganz deutlich die Baumkronen sich wellenartig bewegen, dann fiel der Wind in „Sophiens“ Segel, diese prall füllend und hei! mit rauschender Fahrt ging's sundeinwärts. Ja, der Wind legte sogar so zu, daß Besahnstag- und Ballonsegel kleineren Segeln weichen und vom Großsegel 2 Ringe weggedreht werden mußten. Alle an Bord hatten im Nu wieder Beschäftigung, sogar das Logg funktionierte lebhaft nach langer Pause. Um 6 Uhr hatten wir Jungfru und Hornsudde dwars und bei eintretender Dämmerung begannen wir den nördlichen



Schloß Kalmar.

Gabelfrühstück in die Speisesäle. Hoch ging bereits die See und über ihr alles Grau in Grau. Das Gabelfrühstück schmeckte noch, aber beim Diner waren „manche zu sehen, die nicht da waren“.

In der Nacht endloses Schlingern und Stampfen des Schiffes; am Morgen flaute der Wind ab. Grau und bröcklig stieg die Küste Norwegens aus dem Dunst hervor — monoton, vegetationsarm, fast ohne jedes Grün, dann armselige Sträucher und ebensolche Häuser in langweiligem Ziegelrohbau. Endlich mehr Leben am Ufer, kleine Wälder, Wiesen, bunte Dörfer und dann die Einfahrt in den K a r m s u n d. Zunächst allgemeine Enttäuschung. Ist das die vielgerühmte Fjordschönheit Norwegens? Niedrige, graue, verwitterte Felsenberge und Riffe, dazwischen weites Wasser mit tanzenden Bojen, oft endlos wie ein Meer. Aber schon im H a u g e s u n d steigen die



Vom Ruderkursus für Oberlehrer in Wannsee. Handfertigkeit-Unterricht.

Berge höher an, steil fallen sie ins Wasser. Dann wieder steuerbord freies Meer und endlich der erste „wirkliche“ Fjord, so wie man ihn erwartet hat. Und nun schroffen die Felsenberge an beiden Ufern höher und höher an. Die Schneespitzen, die man von weiter Ferne gesehen hat, verdichten sich zu Gletschern über den graubraunen Schlünden, die von breiten, blutroten Adern durchzogen sind. Ein Heer weißer Möven folgt schwirrend dem Schiff in die Fjordschönheit hinein. Auf dem Dampfer starrt die Menge der Passagiere in die Wunderwelt, die sich dem staunenden, schönheitstrunkenen Auge enthüllt. Eben leuchtete das Meerwasser noch blau auf und nun fährt man durch tiefgrüne Fluten an blaugrünen Nadelwäldern vorüber, die sich von den oft hervortretenden nackten Felswänden scharf herausheben. Und von den Schneespitzen stürzen in silbernen Bändern Wasserfälle hinab. Diese spärlich bewachsenen düsteren Felsen-

berge, die sich immer gigantischer über der schmaler und schmaler werdenden Flut erheben und sie oft zu versperren scheinen, üben einen magischen Zauber auf die verwöhnten Passagiere des Luxusdampfers aus. Da fällt jede Etikettenfrage; man vergißt das Umziehen zum Diner, Smoking und Seidenkleid und selbst die Wunder des Orients, von denen die Globetrotter unter den Passagieren eben noch prahlerisch geschwärmt haben, verblassen hinter der nordischen Schönheit.

Endlich zieht das Schiff langsam in den in blau-violette Schatten getauchten engen Störffjord, das Ende des Hardangerfjords, ein. Ein großer spanischer



Sonderklassenyacht Elisabeth IV Sr. Königlichen Hohelst Prinz Eitel Friedrich von Preußen. Entworfen und erbaut von der Yachtwerft C. Engelbrecht, Inh. Fritz Naglo.

Dampfer fährt hellerleuchtet mit Musik an uns vorüber; gegenseitige Begrüßung, dann geht es an bunten Norwegerhäusern vorüber nach O d d a, während die Schneespitzen der Berge im Sonnenuntergang erglänzen. 10 Uhr nachts ist es und selbst in dieser innersten, engsten Spitze des Fjords, hundert Kilometer von dem freien Meere entfernt, ist es taghell; was werden uns erst die ewigen Tage im Polarlicht bringen!

Andern Tages geht es frühzeitig heraus; der ganze Tag ist Ausflügen gewidmet. Früh in zweispännigen Karriolen zwei Meilen landeinwärts zum Laatefoos. Wer die grandiose Schönheit Norwegens noch nicht gekannt hat, hier muß er sie

kennen lernen. Wasser und Wasser, wilde Ströme und noch wildere Fälle, Felsenberge von erschreckender Schroffheit, sanfte Seen und Flüsse, deren Wasser von Grün zu Kobaltblau und von Dunkelviolett bis zu Hellgelb hinüberspielen. Schmucklose Bauernhäuser aus grauem, verwittertem Holz und bunte Häuschen mit Schnitzereien und Drachenköpfen auf dem Dachfirst. Aber welcher Ernst in der Vegetation, halb-wüchsige Erlen und Fichten an den felsigen Berghängen, armselige, von Wind und Wetter gebeugte und zerzauste Föhren auf den Felsklippen und verkrüppelte Lebensbäume am Boden kriechend.

Aber welch reiche Schätze birgt das Land in seinen grandiosen, unerschöpflichen Wasserfällen! In Odda selbst hat sie eine englische Gesellschaft behoben; eine entsetzliche Karbidfabrik atmet aus sechs gewaltigen Schloten schwarze Rauchschwaden, die sich über den lieblichen Ort weit hinein ins Land ziehen und zwischen den hohen Bergen wie Nebel liegen bleiben. So wird die Idylle des Sandvensees gestört, der über den zum Fjord rauschenden Wasserfällen kilometerweit und -breit die von allen Seiten über die fast senkrechten Riesengranitwände der Schnee- und Gletscherberge herabrauschenden Wässer aufstaut. Eine dem Felsgestein abgetrotzte schmale Straße führt an dem grünschillernden See landeinwärts unter überhängenden Felsen und um scharfe Felsenklippen herum, vorüber an grünen Taloasen, in denen winzige Bauernhäuser stehen und wilde Rosen üppig blühen. Wie ein Sturmwind rauschen die Fälle zu Seiten des Weges herab, sich vielmals überschlagend der Tjønneidalfoß und und auf breiten Felsenkantenkaskaden herabspringend der Hidallfoß, dieser schon in der Schlucht, die sich vom See landeinwärts zum Laatefoß hinzieht. Von den Bergen springt in zwei breiten und tiefen Armen der Laatefoß herunter in einem Nebel von durcheinanderstürzendem, zersprühendem und zerstäubendem Wasser, dessen Gischt das ganze Tal mit einem feinen, alles durchnässenden Staubregen erfüllt, und von der andern Seite der Schlucht rauscht in breiten, fast künstlich regelmäßigen Abstiegen der Espeldalfoß herab, ebenfalls alles übersprühend. Wie prächtig gedeihen in diesem immerwährenden feinen Regen die Farrenkräuter, Bäume und Sträucher, und welch herrliche Regenbogen zaubert das Sonnenlicht bald hier bald dort über das wasserstauberfüllte Tal — — —

Abend ist es — Ein Glockenzeichen unseres Dampfers und unser Schiff gleitet zwischen dunkelblauen und rosigrot glühenden Fjordbergen weiter der Mitternachtssonne entgegen und rötlich aufschimmernd und verblassend versinken allmählich die Gletscher in der fahlen Dämmerung der nordischen Nacht.

## II. Molde und Naes.

Blutrot stieg der Mond über die dunklen Felsenberge, als der „Blücher“ den Hardangerfjord verließ, um durch den Bjørnefjord nordwärts zu steuern. Die mondklare, helle Nacht schien gutes Wetter zu verheißen, aber vom Meere her stiegen über die Berge der Fjordinseln wallende Nebel und erfüllten mehr und mehr die bis Mitternacht in hellem Schimmer leuchtende Bucht, bald war von den hohen, bergigen Ufern nichts mehr zu erkennen, die gelbe Mondscheibe verschwand hinter den weißgrauen Nebelschleiern und die Sirene des Dampfers ließ in das undurchsichtige, brausende Nebelgewölk hinein ihre Warnungsrufe ertönen. So gewann der „Blücher“ das offene Meer, das auch am nächsten Morgen von Nebel bedeckt war. Erst gegen mittag hatte sich die Sonne den Sieg über die Wolken erkämpft und die Küste blaute

auf, triste Felsenberge wechselten mit grünen Halden, dann ging's in den Bredsdund hinein und vorüber an den scharfen Klippen niedriger Schären und vor uns erstand im Sonnenlicht Aalesund auf den Inseln Norvo und Aspen, wohl eine der stattlichsten Städte Norwegens, mit ihren nach dem Brande im Jahre 1904 erbauten Steinhäusern. Allzusehnell entschwand das schöne Stadtbild unseren Augen, dann fesselte der Archipel der vielen großen, mit hohen bewaldeten Bergen und freundlichen Ansiedlungen ausgestatteten Inseln den Blick. Unser großer Dampfer mußte durch das Gewirr der Inseln und Schären in scharfen Ecken steuern, indes ein kleiner nor-



National-Jolle Brüderchen des Herrn Otto Kleinberg. Entworfen und erbaut von J. Schlichting-Travemünde.

wegischer Passagierdampfer in geradem Kurs über das seichtere Wasser an uns vorüberfuhr.

Und nun kamen wir in dem breiten Moldefjord wieder in die ganze Schönheit Norwegens hinein, in ein landschaftliches Bild, das so ganz anders war, wie das im engen düsteren Hardangerfjord. Eine freundliche, weite Wasser- und Waldlandschaft empfing uns hier, überragt von einem mächtigen, vielzackigen, schneeigen Alpenpanorama. Und mitten in dieser lieblichen Landschaft an der Lehne üppiggrüner Berge liegt Molde, reizend aufgebaut mit bunten Holzhäusern und überragt von den einfachen hellbraunen Holzkirchen. Zwei deutsche Kriegsschiffe „Hertha“ und „Viktoria Luise“ lagen vor Molde und zu ihrer Begrüßung spielte unsere Schiffskapelle „Heil Dir im Siegerkranz“, zum Ärger der zahlreich vertretenen Amerikaner und Eng-



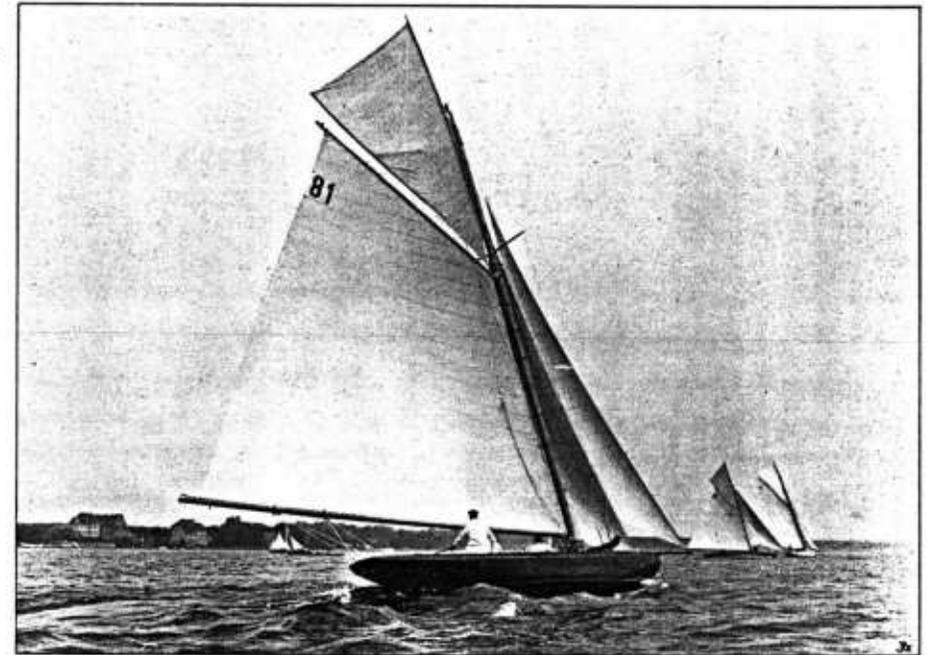
8 m R-Yacht Mariechen des Herrn Konsul Ernst Loeck. Entworfen und erbaut von Max Oertz.

Die **Munkegaden** (Mönchstraße) führt gradenwegs zur Domkirche, vorüber an einigen neugebauten hohen Häusern aus grobbehauenen Granitsteinen, die ja in diesem Felsenlande nächst dem Holz das billigste Baumaterial sind, und über den **Torvet** (Markt), auf dem bunte Spielsachen, Körbchen u. dgl. zum Verkauf stehen, außerdem natürlich alle anderen Marktartikel, die das Land bietet, vor allem getrocknete Fische. Der reichgegliederte Dom mit seinen schlanken, spitzen, gotischen Türmen und Türmchen beherrscht schon von weitem die Straße.

Um die Kirche dehnt sich ein parkähnlicher Friedhof mit üppigem Baumwuchs vieler Arten, besonders von Ahorn und Kastanien. Man muß staunen, welche Vegetation in diesen hohen Breiten herrscht und dieser Eindruck wird noch verstärkt, wenn man, wie wir, eine Tour im Innern des Landes macht nach dem **Lerjos**. Unter den Hurrarüfen der kleinen Norweger, die uns Blumen in die Wagen warfen, führen wir aus der Stadt heraus, vorüber an der stattlichen aus Granit erbauten technischen Hochschule in eine liebliche Hügellandschaft, die an Formation und Vegetation an die Vorberge unserer Gebirge erinnert. Blumige Wiesen wechseln mit Kartoffel- und Getreidefeldern und Wäldern von Erlen, Eschen und Birken; an der Straße stehen Ahorn- und Ahlkirschenbäume und die Grabenränder sind bedeckt mit

Lattich, Glockenblumen, blühenden Erdbeersträuchern und hie und da Veilchen. Nach einstündiger Wagenfahrt sind die **Lerfos-Fälle** erreicht; in zwei Abstürzen von etwa sechzig und achtzig Meter Höhe und ebensolcher Breite tost der Nidelf hier donnernd zu Tale, feinen Staubregen weit verbreitend. Die Kraft und Gewalt der beiden riesigen Fälle wird zur Erzeugung von Elektrizität ausgenützt, aber nur zu einem kleinen Bruchteil, der schon ausreicht, das Land weithin mit Strom zu versorgen. Der größte Teil des Wassers braust ungehindert zu Tale, **Drontheim** und seinem Fjord zu.

Abends verließ unser Schiff den Fjord und steuerte auf offenem Meere der Polarzone zu. Aus grauem Nebel stieg erst am nächsten Nachmittag wieder Land auf, die gigantische Küste der **Lofoten**.



8 m R-Yacht Sposa des Herrn Dr. Serini, entworfen und erbaut von W. v. Hacht.

Durch den engen Shortlandsund zog der Dampfer in langsamer Fahrt und der aufklärende Abend ließ die zauberische Schönheit dieser Felseninseln in ganzer Pracht erstrahlen. Was sprühen die verwitterten Felsenberge nicht alles für Farben aus! Und zu Füßen dieser überwältigenden Bergwelt breitet sich ein schmaler Wiesestreifen aus, fast ohne jeden Baum und Strauch, aber geschmückt mit Tausenden von gelben Dotterblumen und die Menschen haben selbst diesen schmalen Nutstreifen besiedelt. An dem hellen sandigen Strande stehen kleine Häuschen und an der engsten Stelle des **Shortlandsunds** gar ein ansehnliches Dorf mit schmucken Holzhäusern und einer hübschen Kirche. Kleine Schiffe durchkreuzen den engen Sund und ihre Insassen winken uns — in der hellichten Nacht um 11 Uhr — Grüße zu. Dann wird das Wasser breiter, wir steuern wieder dem offenen Meere zu und

#### IV. Tromsö und Hammerfest.

Nach bewegter regenschwerer Nacht langten wir früh in Tromsö an; langsam stiegen aus Dunst und Nebelgewölk die schneebedeckten Berge hervor, die den Fjord umsäumen, auf dessen Insel die bedeutendste Stadt Nordeuropas liegt. Ihr Kai zeigt ein ähnliches Bild wie Drontheim nur in verkleinertem Maßstabe, Pfahlbauten halb auf dem Lande, halb im Wasser und eine Flotte von Segelbooten mit kaffeebraunen Segeln. Eine Schar norwegischer Jungens empfing uns an Land mit Reklamekarten

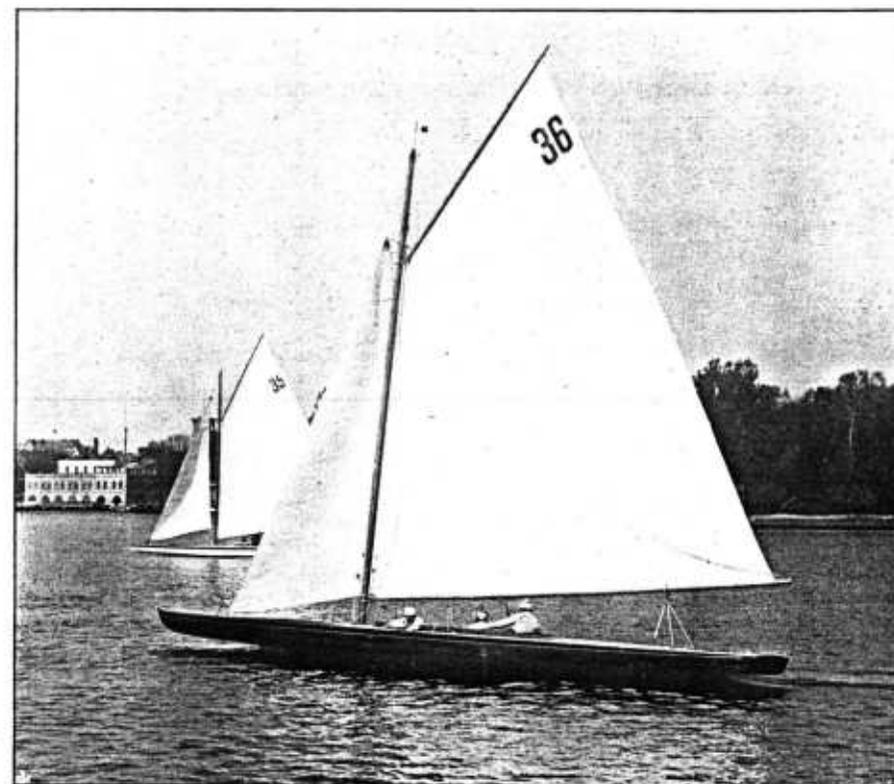


8 m R-Yacht Toni IX des Herrn Aug. Tobias. Entworfen und erbaut von Abeking & Rasmussen.

von Pelz- und Schmuckhandlungen und ihnen gesellten sich Lappen im Nationalkostüm hinzu, ihre selbstverfertigten Waren feilhaltend und da haben wir gleich die äußere Signatur der Stadt, denn überall stößt man in ihr auf Auslagen von Pelzen, Gold- und Silberschmuck und den bunten Erzeugnissen der Lappen, die hier teils in der Stadt, teils in der näheren und weiteren Umgegend verstreut mit ihren Renttierherden den Sommer zubringen, während sie im Winter nach Schweden ziehen. Es ist ein unansehnliches verhutztes schmutziges Volk, das sich dreist an die Fremden herandrängt und mit großem Wortschwall und Preisaufschlag seine Waren, Brieföffner, Messer und Dolche mit Griffen und Scheiden aus Renttierhorn, auf ihnen einge-

schnittene Abbildungen von Renttieren und Lappen, Mützen und Pelzschuhe in bunten Farben der Nationaltracht der Lappen — blau, rot und gelb — feilbietet.

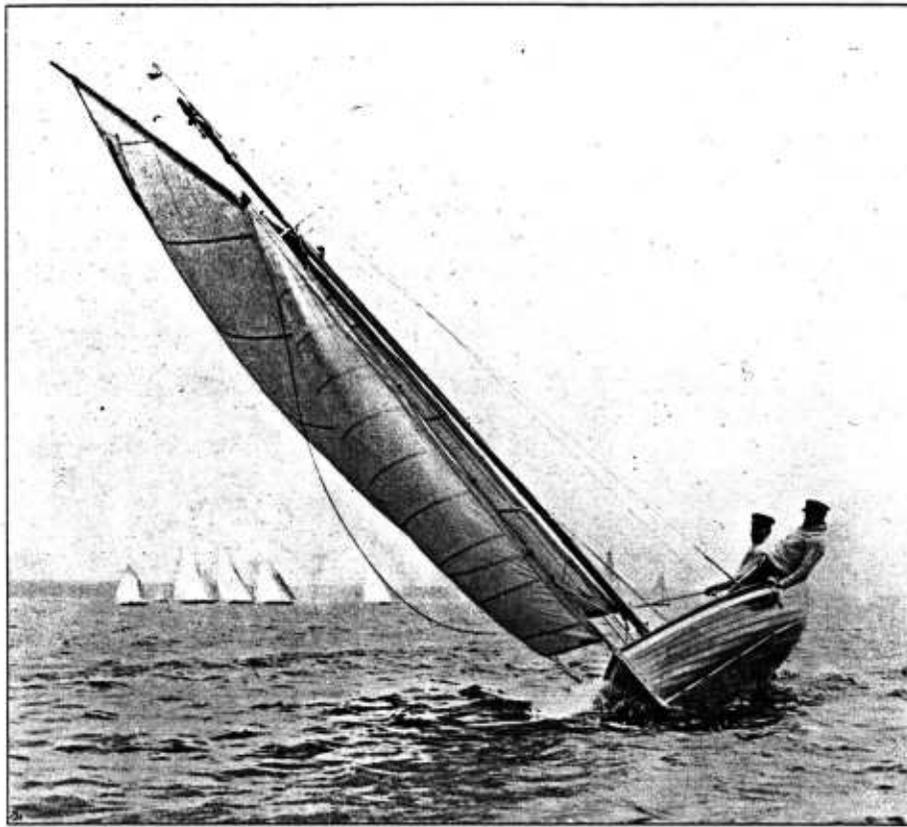
Ihre bunte und praktische Tracht würde recht hübsch aussehen, wenn die Lappen nicht gar so häßlich und schmutzig wären. Alle sind unter Mittelmaß, manche Zwergen vergleichbar, mit unproportioniertem plumpen Körperbau und verschmitzten Gesichtern, in denen die Backenknochen stark hervortreten. Das schwarze Haar hängt wirr aus den Kappen und Mützen herunter um die Stirn, unter der schwarze Augen listig hervorblitzen. Das Benehmen der Lappen ist kriechend und



Sonderklassenyacht Trirumpf der Herren C. Thier und O. Krüger. Entworfen von O. Krüger, erbaut von Abeking & Rasmussen.

unterwürfig; sie scheinen aber gutmütig zu sein, lachen viel und sind gern mit der Hälfte oder gar dem Drittel des geforderten Kaufpreises einverstanden. Die Waren der Lappen, die hübsche Reiseerinnerungen sind, bekommt man übrigens auch in den Geschäften der Stadt zu demselben oder billigerem Preise; auch hier ist „Handeln“ geboten, namentlich wenn ein großer Touristendampfer angekommen ist.

Großartig sind die Auslagen an Pelzen und wer sich auf den Pelzkauf und aufs „Handeln“ versteht, kann einen billigen Kauf machen, namentlich in Ware bester Sorte, die viel vertreten ist. Einen interessanten Einblick in die arktische Flora und Fauna bietet das stattliche Museum mit seiner reichen Sammlung. Restaurants gibt



Nationaljolle Atout des Herrn Eugen Hahn. Entworfen von R. Drewlitz, erbaut von H. Schulze.

es in der Stadt fast gar nicht, dafür aber viele Cafés, in denen man in der „guten Stube“ der Besitzer einen sehr guten Kaffee und ebenso treffliches Gebäck billig genießen kann. Die Vegetation ist trotz der hohen Lage der Stadt in fast 70 Grad nördlicher Breite immer noch verhältnismäßig reich. Butterblumen und wilde Stiefmütterchen und Veilchen blühen an den Berghängen, die außer von Wiesen von allerdings niedrigen Wäldern von Birken und Faulbäumen bis fast zum Schnee hinauf bedeckt sind. Im Tromstal besuchten wir ein Lappenlager; von den Schneegipfeln der Bergzüge rauschen Wasserfälle in das Tal hinab über Felsen und Geröll, auf denen die Rentiere der Lappen den kümmerlichen Graswuchs abweiden. Eine Herde war für unseren Besuch eingefangen und in das Lager der Lappen gebracht worden; die Tiere waren außerordentlich zahm, aber sehr ängstlich, und liefen mit klappernden Hufen unter den vielen Menschen ganz verstört herum, oft eine weiße Wolke von ausgefallenen Pelzhaaren abschüttelnd. Sie waren sichtlich froh, als sie wieder losgelassen wurden und in wildem Rennen und Stürmen die hohen Berge erklommen, auf denen sie bald nur winzigen Pünktchen glichen. Die Hütten der Lappen bestehen aus kärglichen Erdhaufen, die oben eine Öffnung für den Abzug des Rauchs haben. Trotzdem verschwelt und verräuchert das offene Holzfeuer die Hütte vollständig, in der Pelze als Lagerstätte ausgebreitet sind. Das Kochgeschirr der Lappen ist durchaus „modern“; als Bildschmuck sah ich in einer der Hütten ein Reklamebild von Liebigs Fleischextrakt.

(Fortsetzung folgt.)

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 23.

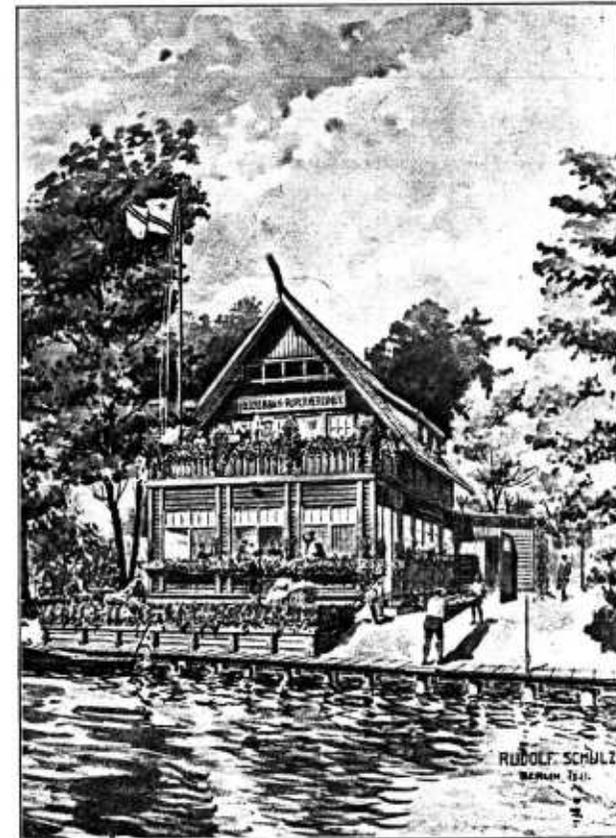
6. JUNI 1912.

Nr. 23.

## Das neue Heim des Reichsbank Ruder-Vereins.

Am vergangenen Sonntag ist mit einer offiziellen Festlichkeit das neue Heim des Reichsbank-Ruder-Vereins seiner Bestimmung übergeben worden. Über die Feier wird an gewohnter Stelle im „Wassersport“ berichtet, in den nachfolgenden Zeilen soll nur von dem Hause selber die Rede sein.

Das neue Haus hat seinen Platz auf einem von der Stadt Berlin gepachteten, in der Baumschulenstraße zu Treptow gelegenen Grundstücke gefunden. Da es sich nur um ein gepachtetes, nicht zu Eigentum erworbenes Grundstück handelte, so war



Das neue Heim des Reichsbank Ruder-Vereins zu Berlin.

wo sie sich in einem steilen Tale zum Fjord hier öffnen, da leuchtet es blaugrünlich auf von den Gletschern, die von der Höhe der Felsenberge oft bis zum Meere reichen und an den Seiten der Täler stürzen silberne Wasserfälle brausend über Fels und Eis hinab. Wie vielfältig ist hier die Gletscherwelt; bald laden breite blaugrüne Eismassen, hoch oben vom ewigen Schnee bedeckt, nach dem Fjord hinaus, dann wieder umspannen schmale Gletscherzungen verwitterte, zackige, spitze Felsenkegel und senden ein rauschendes Bächlein zum Meere hinab, oder aus vielfachem Dunkelblau leuchtenden Felsenkulissen und spaltenartigen Schluchten hebt sich das Gletschereis in gespenstischem Glanze ab. So geht die Fahrt viele Meilen landeinwärts immer an neuen, andersartigen Schönheiten vorüber; das Heulen der Sirene des Dampfers



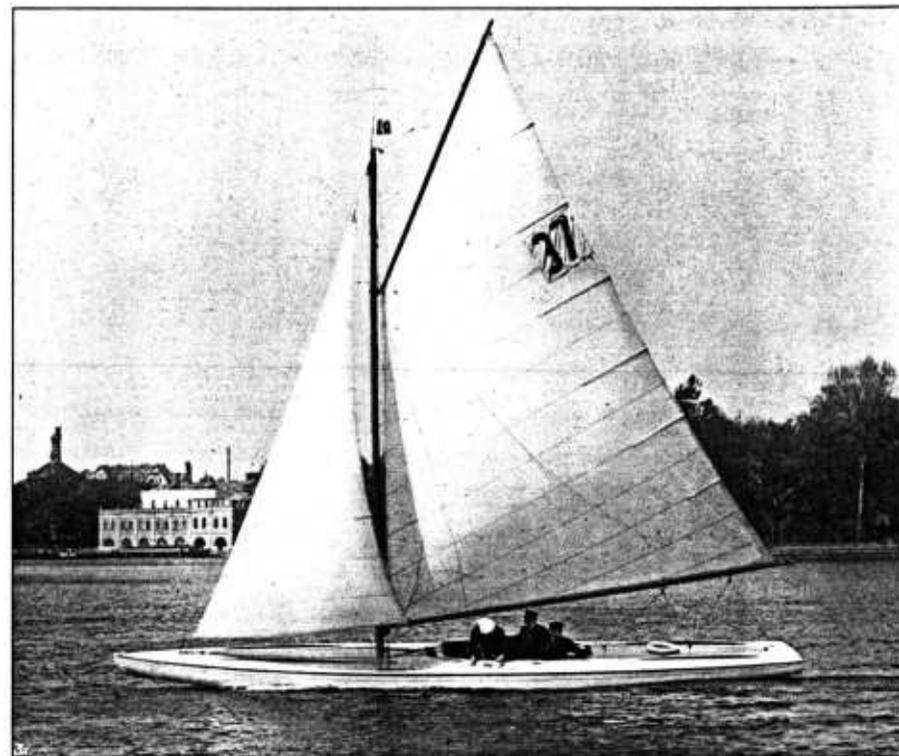
7 m-Yachten Kismet (71) und Melusine II (73).  
Berliner Frühjahrswoche 1912.

pflanzt sich in dem riesigen Felsenlabyrinth fort und kehrt vermehrt und verstiebt als langanhaltendes Echo zurück.

Der nächste Morgen fand uns vor Hammerfest, der nördlichsten Stadt Europas; eine steife Nordbriese versprach endliche Aufheiterung des Wetters und die Sonne blickte hin und wieder durch die Wolken. In der Vegetation welcher Unterschied gegen Tromsø! Kein Baum, kein Strauch, nur Gras und Moos auf den Berghängen, die mit Steingeröll bis zum Meere hinab bedeckt sind und mächtige Blöcke in den Hafen geworfen haben. Selbst die Häuser der Stadt ahmen die Tristheit der Natur nach, grau und braun ist die vorherrschende Farbe gegenüber der sonstigen Buntheit der norwegischen Städte und armselige Bretterhütten, an das Felsengestein angebaut und das Dach mit Erde beschwert, stehen am felsigen Strande. Aber eines hat Hammerfest vor den anderen norwegischen Städten voraus, die ge-

waltige Fischerflotte; ein stolzes Heer von Masten erhebt sich im Hafen vom kleinen Ewer bis zum breitspurigen Dreimaster. Mit einem Ruderboot habe ich den Hafen durchkreuzt von dem Gestade der Stadt bis hinüber zum Ufer, wo die Meridiansäule auf felsiger Höhe steht; was sah ich da für Seemannsgestalten; neugierig fuhren sie aus ihren Kojen heraus, den Fremden zu schauen, der die Ruder zu gebrauchen verstand wie einer von ihnen, blondbärtige germanische Recken, verwitterte Dalandstypen, helläugige Alte mit grauen herabwallenden Bärten.

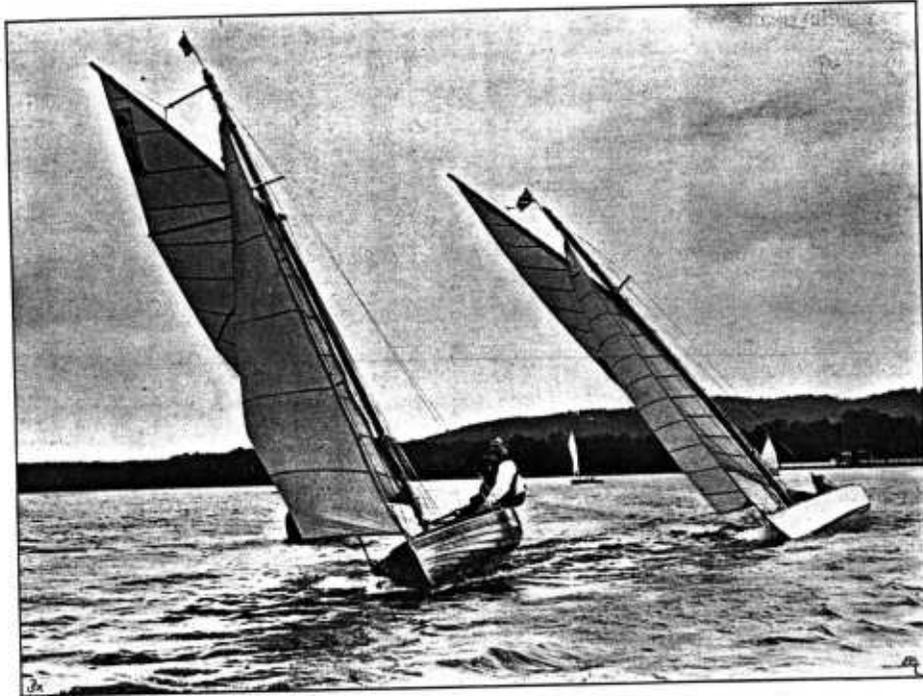
Und in eines der Fischerhäuser bin ich gegangen, in eines der grauen einstöckigen, deren Dach mit Erde beschwert ist, auf der es lustig grünt und blüht von



Sonderklassenyacht Lunula des Herrn B. Arons. Entworfen und erbaut von der Yachtwerft C. Engelbrecht Inh. F. Naglo.  
Berliner Frühjahrswoche 1912.

den goldgelben Butterblumen. Welche Sauberkeit in ihm, die Stuben weißgescheuert und mit Läufern bedeckt, in der Küche als Stolz der Hausfrau ein Kupfergeschirr neben dem andern, blitzblank geputzt und funkelnd, in der guten Stube alte, gemütliche Polstermöbel und in Nebenräumen eine altmodische Orgel, der Stolz des ergrauten Hausherrn! Dann wanderte ich am Hafen entlang, vorüber an der weißen Villa und dem Blumengarten des österreichischen Konsuls und dem von einer Ordensschwester aus Breslau geleiteten peinlich sauberen Hospital zurück in die Stadt, wo die Kinder lärmend spielten und die Einwohner im Sonntagsstaat promenierten. In der evangelischen Kirche kam ich grade zur Predigt zurecht; der Pastor, ein

vorwärts. Das Meer war leicht bewegt und die frische Briesse schuf winterliche Atmosphäre, gerade zu der Zeit, wo über Europa die große Hitzwelle lag. Das kühle Wetter gab willkommene Gelegenheit sich in den Pelzen zu zeigen, die man für die Fahrt ins Eismeer mitgenommen oder unterwegs gekauft hatte. Die Mitternachts-sonne zeigte sich am ersten Tage dieser Meerfahrt nicht und auch am zweiten Tage war der Himmel bewölkt, aber Abends oder eigentlich erst in der „Nacht“ klärte es sich auf und als wir in den Shortlandfjord einzogen, da stand die Polarsonne, nur noch von leichten Wolken umstrahlt, hell am Firmament, freilich schon tief am Horizont. Es war der schönste Abend unserer Reise. Das Meer kräuselte sich leicht,



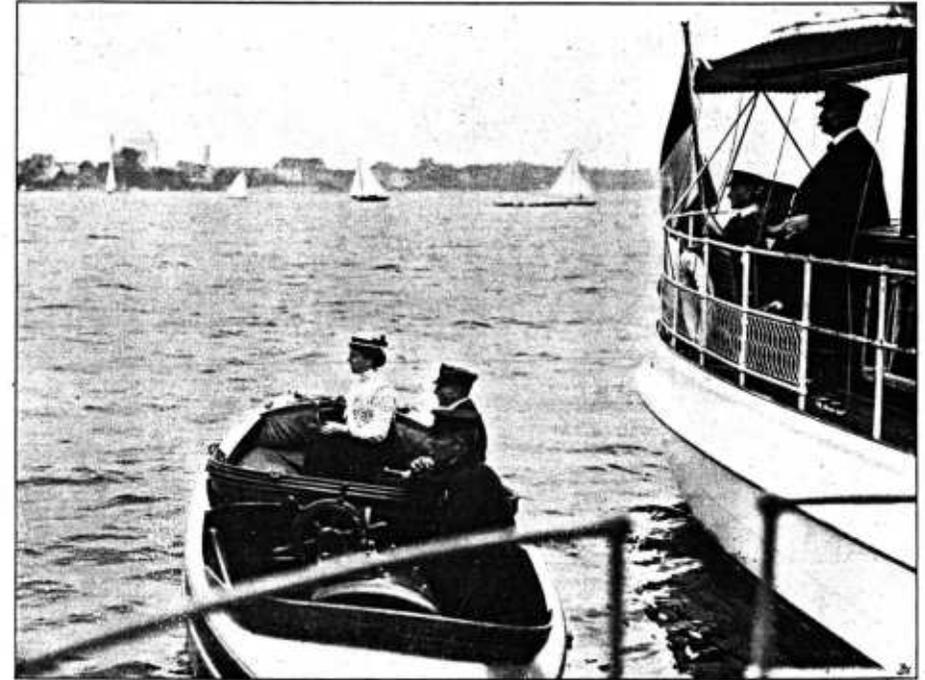
Nationaljolle Halli-Hallo des Herrn G. Kropp und 5 m R-Yacht Möwe III des Herrn Siedeck.  
Berliner Frühjahrswoche 1912.

auf seinem stahlblauen Spiegel liefen Silberstreifen lebendig hin und her, eine heitere milde Wärme erfüllte die Luft und der Schimmer der Polarsonne warf in die erhabene Landschaft überirdisch erscheinende Lichter und Schatten. Eine frohe Stimmung beherrschte die Passagiere und ließ sie nicht schlafen gehen und von dieser Fröhlichkeit waren auch die Norweger erfüllt, die in Ruder- und Segelbooten den Dampfer umschwärmten, lachend und singend und Grüße winkend. Tiefer und tiefer drang das Schiff in den Fjord ein, ganz langsam, um den Passagieren den Genuß der prächtigen Landschaft zu verlängern. 4 Uhr morgens wurde es und wir wurden nicht müde, die Wunder des Nordlands und der Mitternachtssonne zu schauen. Eine köstliche Stille umgab uns, die Schiffsmaschine hatte fast aufgehört zu arbeiten, wir fuhren nicht mehr, sondern wir trieben wie von unsichtbarer Macht gezogen in die Berge hinein, die

immer höher und kühner aufstrebten und Meer und Schiff zu überwältigen drohten. Früh langten wir in Digermulen an. Die Trompete rief wie immer an Land:

„Wacht auf Ihr Schläfer groß und klein,  
Es wacht schon längst der Kapitein,  
Er ruft Euch guten Morgen zu,  
Erwacht Ihr Schläfer aus der Ruh.“

Und in einen guten Morgen war die nordische Zaubernacht übergegangen. Hellglänzendes Sonnengold lag über der Bucht und über der kleinen Ansiedlung von wenigen bunten Häusern Digermulen an den grünen Felsenbergen. Ein Fjorddampfer



Prinzessin Eitel Friedrich macht Aufnahmen vom Start der Sonderklasse, in der „Elisabeth“ segelt.  
Berliner Frühjahrswoche 1912.

brachte uns nach dem Frühstück auf mehrstündiger Dampferfahrt in den Raftsund und Trolsfjord, in die schönen und abenteuerlichen Felsenszenarien des hoch von Bergen umschlossenen Hexenkessels, wo von bizarren Felsformationen Wasserfälle große und kleine in allerlei Kaskaden herabstürzten. Schön war die Fahrt, aber entsetzlich der Tran und Ölgeruch auf dem kleinen Dampfer — man konnte hier auf dem ruhigen Wasser seekrank werden. —

Nachmittags bestiegen wir den Digermulenkollen. Er ist zwar nur 350 m hoch, aber der Aufstieg ist recht mühsam, namentlich weiter oben, wo es über nackten und steilen Fels geht, wenn auch der Weg gebahnt ist. Anderthalb Stunden kraxelt man etwa bis zur Höhe, doch oben hat man eine wunderbare Aussicht in den schmalen Fjord, auf die schneebedeckten Berge, die weit über tausend Meter ansteigen und auf das brandende Meer in der Ferne.

zurück, fuhren durch alte Stadttore an mächtigen Krankenhäusern vorüber, vor denen merkwürdigerweise den Kranken zur Ansicht die Friedhöfe liegen. In der Stadt gerieten wir in das lebhafte Treiben des F i s c h m a r k t e s. Was gab es da alles für Meeresbewohner zu sehen, von den kleinsten bis zu den mächtigsten Dimensionen; zappelnd und plätschernd in großen Bottichen warteten sie auf Käufer, die Fischer standen daneben, vielfach noch in Ölzeug und bis an die Hüften heraufreichenden



Um den Eintonnerpokal. Windspiel XVI, des Herrn Friedr. Kirsten. Konstruiert und gebaut von W. von Hacht.

Wasserstiefeln und mit bis an die Schulter herabgehenden Lederhüten, so wie sie vom Meere gekommen waren.

Die Hanseaten lebten hier von 1400 bis Mitte des 18. Jahrhunderts, und rissen den ganzen Handel an sich. Es wurden meist junge Leute von den Kaufhäusern aus Deutschland hergeschickt, die nach einigen Jahren wieder abgelöst wurden, denn keiner der Deutschen durfte sich in Norwegen verheiraten und jede Frauensperson, die in den Privatgemächern der Häuser vorgefunden wurde, wurde im Meere ertränkt;

manchmal soll dies aber auch unterblieben sein. Ein solches altes hanseatisches Haus ist als hanseatisches Museum in der Einrichtung bis aufs Kleinste erhalten. Dicke Folianten sprechen von der Geschäftsfreudigkeit der deutschen Kaufleute; Gewichte für Kauf und Verkauf verschieden, für ihre Verschlagenheit; es muß eine eiserne Disziplin in diesen Kaufhäusern geherrscht haben, darauf deuten die geflochtenen Gerten, Klopfpeitschen, in die sogar Nägel geflochten sind, hin, mit denen die Angestellten bei Ver-



Um den Eintonnerpokal. Momo, Real Sporting Club. Konstruiert und gebaut von Astilleros del Nervión

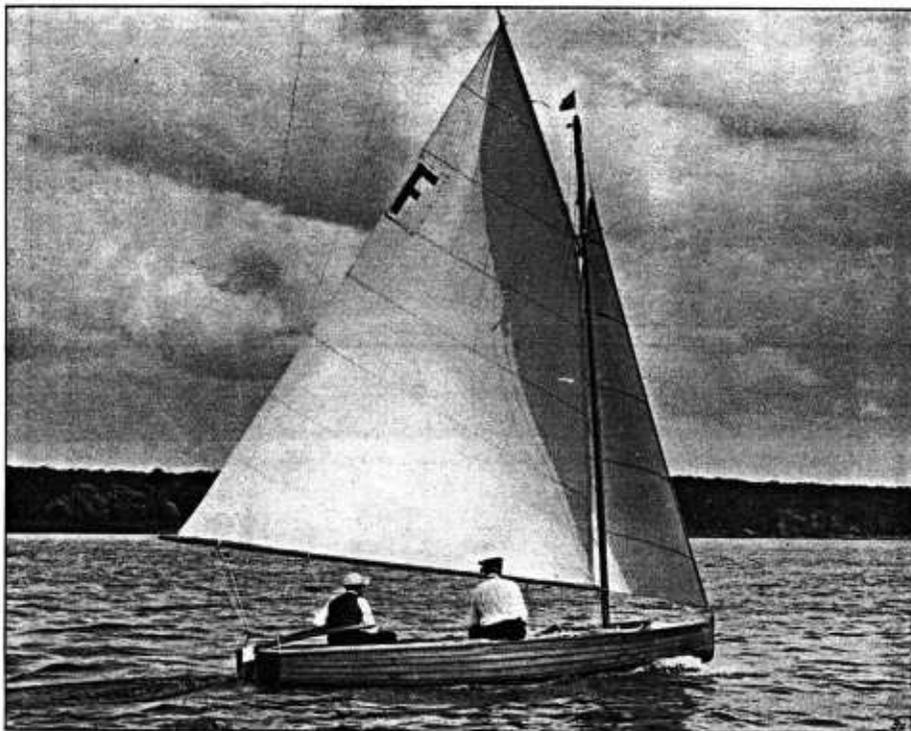
gehen gezüchtigt wurden, oder wenn sie sich weigerten bei bestimmten Anlässen Freibier zu geben.

Von den alten Kaufmannshäusern wandeln wir zu den neuen, da gibt es in Bergen prächtige Auslagen an herrlichen Pelzwaren, kostbaren und kunstfertigen Silber- und Goldschmuck, namentlich in norwegischer Filigranarbeit und Emailschnuck in den zartesten und feinsten Farben. Von solchen Kunstarbeiten kauften unsere Passagiere natürlich nach Herzenslust ein und zogen mit Schätzen reich beladen von dannen.

## Eine Haveltour.

(Ausgeführt von Mitgliedern des Prenzlauer Gymnasial-Ruderclubs „Primislavia“.)

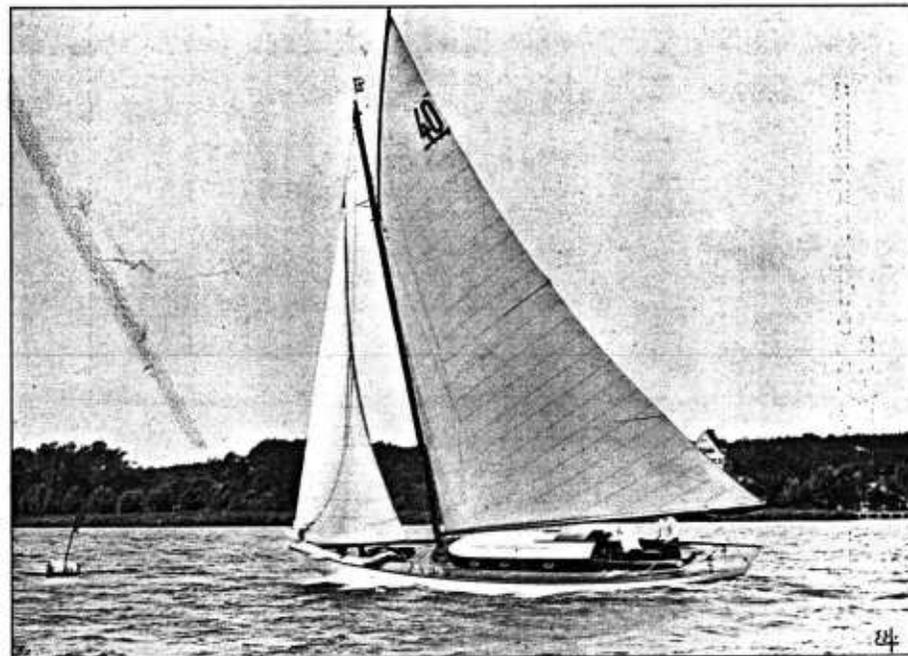
Wie schon seit langen Jahren, so unternahmen auch in diesem Jahre Mitglieder des hiesigen Gymnasial-Ruderclubs „Primislavia“ eine größere Sporttour über die heimatlichen Uckerseen hinaus. Dieses Mal war eine gemeinschaftliche Tour des neuen schmucken Vierers „Bismarck“ und des altbewährten Doppelscullers „Ägir“ durch die Templiner Gewässer, Mecklenburger Seen und die Havel bis Potsdam und zurück bis Templin vorgesehen worden. In folgendem soll ein übersichtliches Bild dieser herrlichen Rudertour gegeben werden.



Elsbeth VI, National-Jolle des Herrn H. Malmberg, Hamburg.  
Entworfen von H. Drewitz, erbaut von H. Schulze.

Nachdem die Boote am 5. Juli d. Js. nachmittags zur Beförderung auf die Bahn verladen waren, fuhren die Mannschaften am nächsten Morgen gemeinsam mit dem Dampfboß zum Ausgangspunkt der Fahrt, Templin. Ein kurzer Imbiß im Restaurant zur „Viehbörse“ gab uns die nötige Kraft für unsere erste, sehr schwierige Arbeit, nämlich das Ausladen und Einsetzen der Boote an der Templiner Ziegeleibrücke. Nach dreistündiger harter Arbeit sahen wir zu unserer Genugtuung die Boote klar auf dem Wasser liegen. Eine Viertelstunde später, etwa gegen  $\frac{3}{4}$  1 Uhr, erfolgte unter dem dreifachen brausenden „Hipp, Hipp, Hurra“ der Mannschaften die Abfahrt. In schlanker Fahrt, voran „Ägir“, gefolgt von „Bismarck“, ging es durch den Templiner Kanal, den

Rüddelin See, an Rüddelin vorbei, in den ringsum mit herrlichen Kiefernwäldern bestandenen Gr. Lanken-See. Am Ende des Sees landeten wir auf einer vorspringenden Waldwiese, wo wir im Schatten hoch aufgeschossener Kiefern unser Mittagssmahl bereiteten. Nach der Mahlzeit pflegten wir noch ein Stündchen der Ruhe. Dann wurde mit doppelten Kräften die Fahrt aufgenommen. Bald passierten wir die erste Schleuse, Kannenburg. Von jetzt ab belebte sich auch die Wasserstraße. Ab und zu trafen wir einen Lastkahn, der sich mühsam gegen den Strom nach Templin treideln ließ. Bei der Abzweigung der Havel begegneten uns zwei Schleppzüge. Nach Passieren der Zaaren-schleuse sahen wir einen Bagger in voller Tätigkeit. Bei der Regowschleuse nahmen



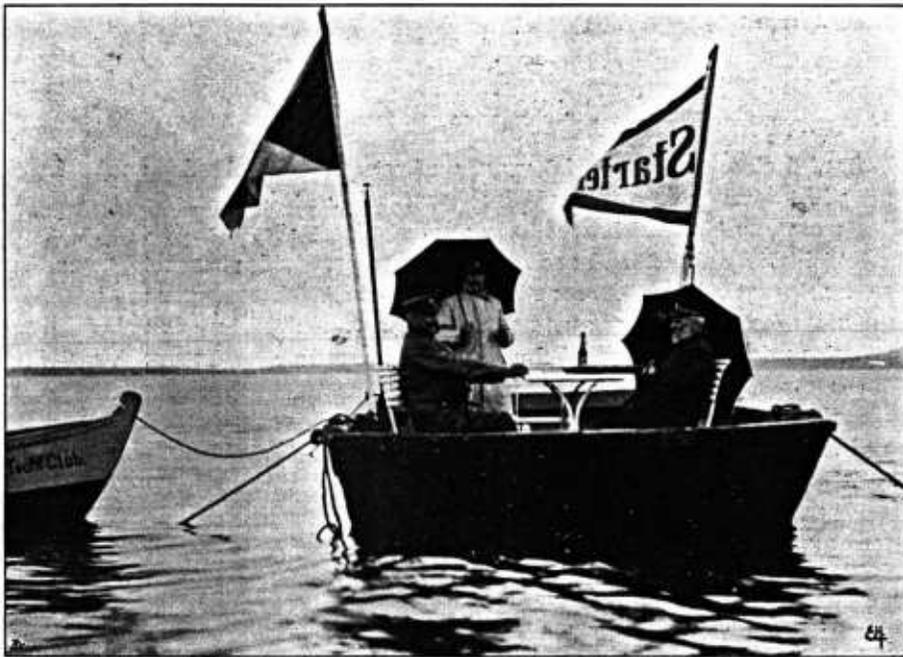
Marie Elisabeth, Nationale 75 qm-Kreuzeryacht des Herrn Wilhelm König, Bremen.  
Entworfen von H. Rasmussen, erbaut von Abeking & Rasmussen.

wir Wasser ein. Kurz hinter der Schleuse landeten wir etwa gegen  $8\frac{1}{2}$  Uhr in Höhe des Dorfes Bredereiche auf einer ansteigenden Waldwiese. Da wir hier unser Nachtlager aufzuschlagen gedachten, zogen wir die Boote auf die Wiese und nahmen unser Zeltmaterial aus den Booten. Während ein Teil von uns das Zelt aufschlug und alles zum Nachtlager Nötige vorbereitete, sorgte der andere Teil für das leibliche Wohl der Sportgenossen. Nach dem Essen wurde in den Booten und im Zelt alles klar gemacht; dann wurden die Wachen verteilt. Wegen der Nähe des Dorfes Bredereiche, wo fast immer zahlreiche Schiffe liegen, wurde eine Doppelwache mit stündlicher Ablösung gestellt. Darauf versammelten wir uns, setzten uns im Kreise um die Hauskapelle zusammen, und bald tönten lustige Weisen, Vaterlands- und Studentenlieder unter Gitarrenbegleitung in den prächtigen Abend hinaus. Um 11 Uhr begaben wir uns zur Ruhe. Bald lagen alle, ausgenommen die Wache, in den Armen Morpheus.

(Fortsetzung folgt.)

Berliner Zeitungen dämmerte es langsam, als die ersten Regatten abgehalten wurden, Kaiser Wilhelm I. im Jahre 1883 sogar einen Kaiserpreis stiftete und der Kronprinz Friedrich Wilhelm mit seiner Familie der Regatta in Grünau beiwohnte. In zahlreichen Beweisen der Gunst und Fürsorge sah man im Laufe der Jahre die Teilnahme unserer Kaiserfamilie, während die Berliner Stadtverwaltung in eigenartiger Weise abseits stand.

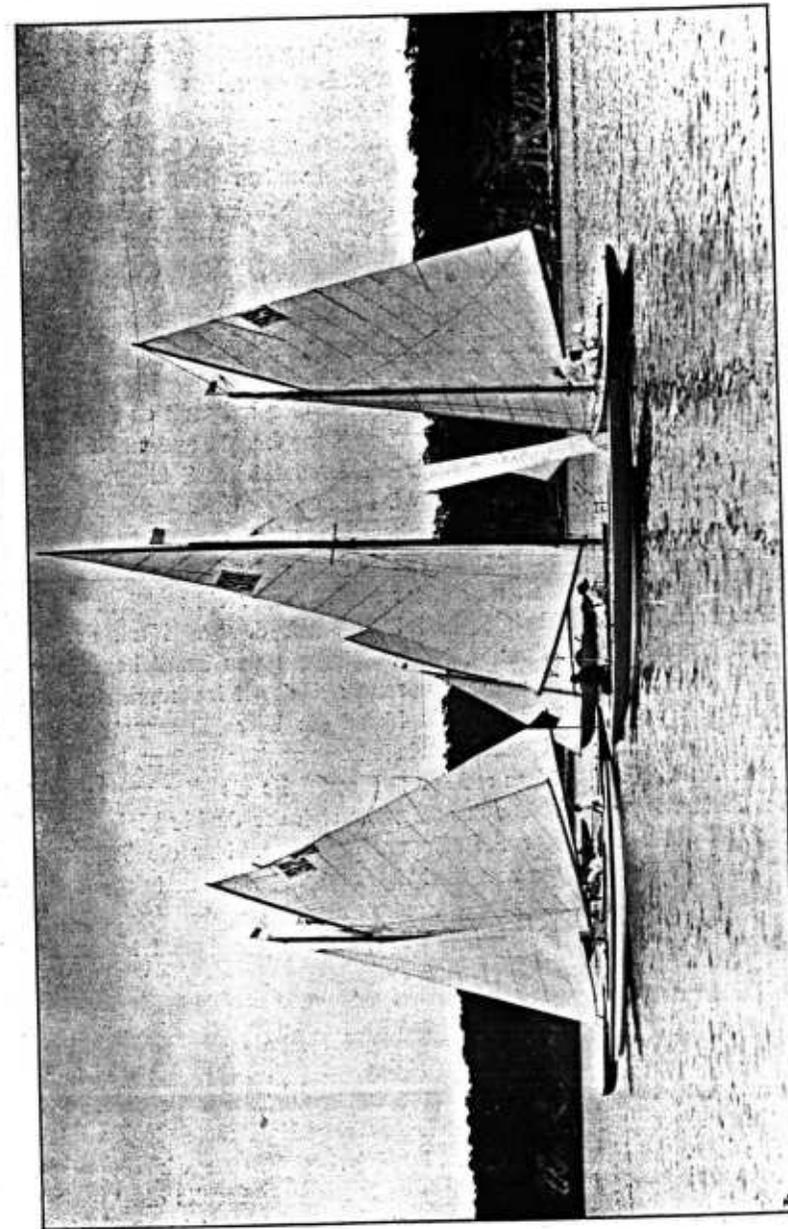
Als der Rudersport auf dieser Seite der Spree saß, war er aus den Kinderjahren heraus. Die Boothäuser waren groß genug und besaßen Schlaf-, Wirtshaus-, Küchen- und Brauseräume, wenn auch teilweise aus Fachwerk mit Ventilation oder aus Brettern.



Ein fideles Gefängnis. Szene vom Coupe de Belgique. Die Starter und Zielrichter auf ihrem Miniaturprahm.

Links von der Straße lagen zunächst an der Warschauer Brücke die Berliner Wasserwerke mit ihren großen, viereckigen Filterbassins, und in der Mitte der Chaussee standen sogar einige alte Mietshäuser, in deren unteren Kneipen-Räumen der „Berliner Ruder-Verein“ und „Union“, die geradeüber Nachbarn waren, ihre Sitzungen abhielten. In den Gastwirts-Lauben vorn an der Straße gab es an den Sommerabenden ein lustiges Leben, besonders in der Trainingszeit. Mancher Scherz und Rudererstreich wurde hier ans Licht gebracht und mancher unterm Tisch versteckte Schoppen außer dem bewilligten Trainingsmaß getrunken.

Ein paar Gärtnereien unterbrachen noch die weiten, öden Feldstrecken, die bis an die Bahn reichten, und oft ziemlich tief gelegene, weiche Stellen hatten. Unten, am Markgrafendamm, stand noch ein Häuschen, eine kleine Fabrik, und das Wirtshaus von Nagel, später Mütze, eine gebildete Kutscherkneipe mit Garten, gerade



Ein schwieriges Bojenrunden. (32 Jeck, 38 Wittelsbach, 33 Junta).

Nach dem Training begann in den Boothäusern ein fröhliches Leben. Mit befreundeten Vereinen fanden gemeinsame Fahrten in Karnevalaufputz oder mit komischer Musik statt; ein Club ließ einmal am Ufer der Dahme ein ganzes Indianerdorf mit bunten Wigwams und bemalten Rothäuten erstehen. Auf von Dampfern geschleppten Zillen wurde mit den Clubdamen Kaffee getrunken und getanzt, und auf dem Bootplatz unter freiem Himmel große und sangeslaute Kneipfeste abgehalten. Überhaupt wurde jeder Anlaß zu einer Feierlichkeit benutzt: Geburtstage, „Landwehrabende“ der Militärsoldaten, Eier- und Pflaumenkuchen-Essen u. a. m.

Wenn die meisten schon schliefen, tönte manchmal noch ein bekannter, langgezogener Ruf übers Wasser. Ein Gegenruf und von drüben bewegte sich ein Kahn mit lustigen Kumpanen her. Die andern wurden wieder munter und lange saß man dann zu feuchtfröhlicher Sommernachtskneipe zusammen und sah in den Mondscheinzauber, der mit seinem Glanz auf der Breite des Flusses lag.

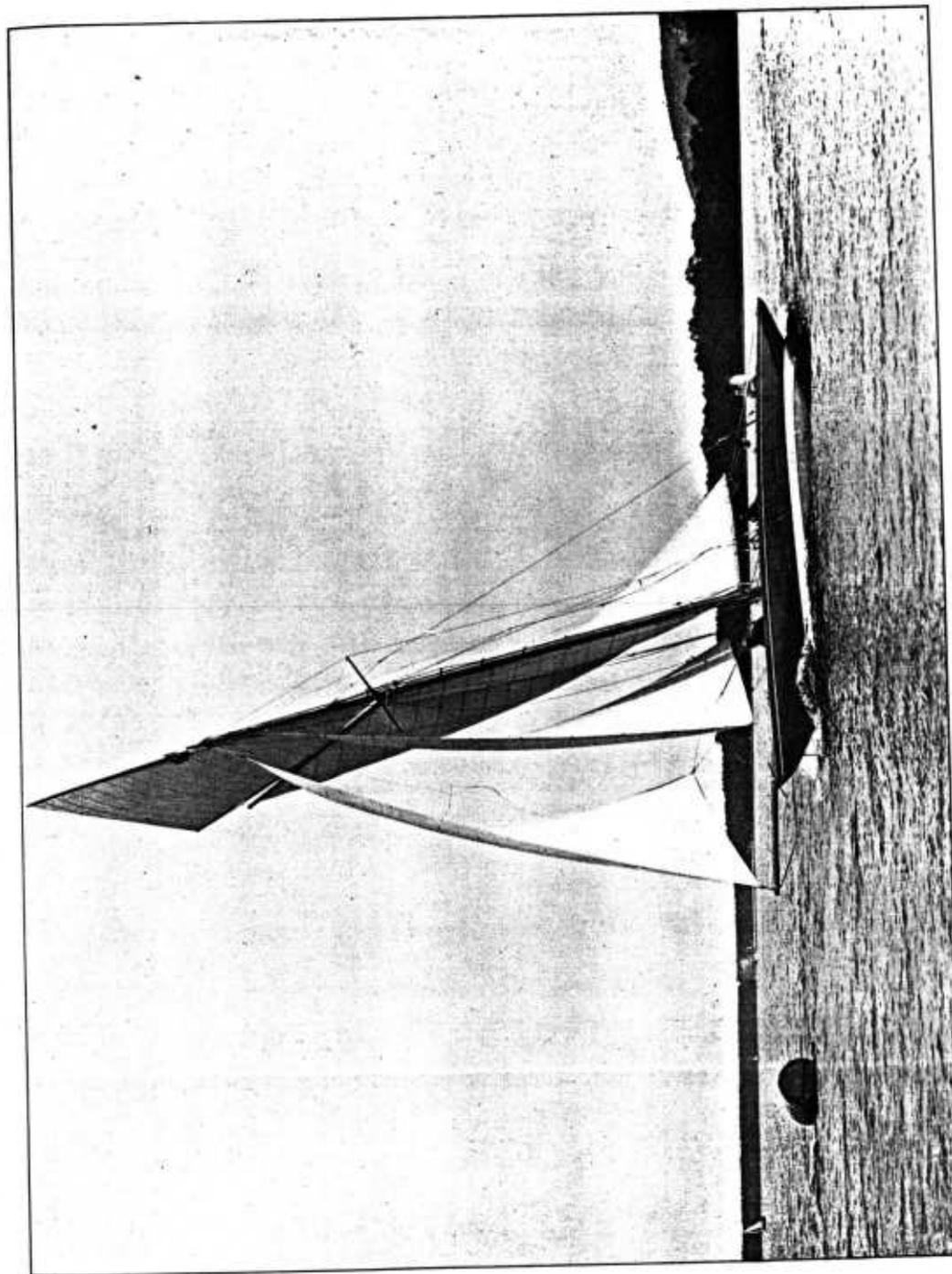
Auf einem Bummel wurden die Lichtenberger Dorfmusikanten von einigen Gesinnungstüchtigen gemietet, und unter Vorantritt der fürchterlichen Blechmusik hielten diese ihren Einzug auf dem Bootplatz, den übrigen einen ausreichenden, freudigen Schreck einjagend. Ein anderes Mal fuhr man in 15 Droschken von Berlin ab über „die Linden“ nach Stralau, ließ die 15 Droschkenkutscher an der Boothaus Tür Spalier bilden, dann das Boothaus und die Kneipe genügend besichtigen, und nahm schließlich über die peitschenpräsentierenden Rosselenker eine schneidige Parade ab.

Segelversuche im alten Handkahn, Gondelfahrten in Zobern und Waschfässern, der Angelsport und manches andere brachten immer wieder neues Leben.

Donnerstag war Tanzabend in „Bellevue“ in Rummelsburg, wo sich die Ruderer der verschiedenen Farben aber „in Zivil“ einfanden. Die Berliner Damen und die Konfektion war aber auch Mittwochs dort, also an keinem „Ruderertage“, doch machten sich die Herren vom Wasser öfter das Vergnügen, auch an solchen Tagen nach dem Rechten zu sehen, wobei es manchmal nicht ohne Störung der Gemütlichkeit abging.

Stralau war zu dieser Zeit noch ganz ländlich, ohne die vielen Rudererhäuser. An der äußersten Landspitze, dem Schwanenwerder, lagerten Sonntags die Berliner mit Frauen und Kindern. Im „Storchnest“, wo noch ein wirklicher Storch auf dem Dache saß, und bei Tübbecke, in der „Alten Taverne“, war es in den niedrigen, alten verräucherten Gaststuben nicht ganz fein. Aber den Stralauer Fischzugsrummel mit seinen Athleten-, Zauber-, Würfel-, Knoblauchwurst- und anderen Buden mußte man wenigstens an einem Abend besuchen. Die heimkehrenden singenden, pfeifenden, quakenden, tutenden Berliner Scharen machten vor dem Boothause einen Heidenlärm und dicken Staub.

Ein Volksaufruhr der Zillenschiffer fand einmal statt, als ein kleiner schwarzer Boothaushund abhanden gekommen war, ein unternehmungslustiger Ruderer mit dem Revolver in der Hand auf einen Kahn kletterte und die Herausgabe des dortigen schwarzen Köters forderte; — es war aber nur ein ähnlicher. Mehrere Tage lang wurden die Kameraden draußen angehalten und gefragt, ob sie auch zu dem Ruderclub gehören, was sie natürlich nach Lage der Sache durchaus verneinten.



Tont IX. Achimeteryacht des Herrn Aug. Tobias (Z. S. V.). Entworfen und erbaut von Abeking und Rasmussen.

das Marmorpalais. Zur Rechten der Glienicker Brücke, die sich in gewaltigem Bogen über die Havel spannt, zeigte sich uns die kaiserliche Matrosenstation, die in norwegischem Stile erbaut ist. Davor schaukelten sich eine Menge schmucker Segelboote. Ferner sahen wir noch Schloß Babelsberg und auf Backbord die Gärten und Schlösser von Glienicke, die Residenz des Prinzen Friedrich Leopold. Vor uns aber fesselten die hochragenden Türme, sowie die schmucken Villen und Häuser Potsdams unser Auge. Nach rascher Fahrt landeten wir um 9 Uhr vormittags in einem Seitengraben vor einem Restaurationsgarten. Hurtig entleerten wir die Boote und verstaute sämtliche Sachen mit Erlaubnis des Wirtes in einer Glasveranda. Dann machten wir uns landein, und nach einem guten Frühstück begaben wir uns in die Stadt. Gegen 1 Uhr kehrten wir zurück und aßen zu Mittag. Am Nachmittage folgten wir einer Einladung zum Kaffee. Danach machten wir einen Rundgang durch die herrliche Stadt. Wir besichtigten das Stadtschloß, Schloß Charlottenhof, das Neue Palais und suchten den Privatgarten des Kaisers auf. Weiter führte unser Spaziergang uns nach Sanssouci, zur historischen Mühle, Orangerie und zur großen Fontäne, die ihr Wasser 36 m emporwirft. Am Brandenburger Tor vorüber gingen wir zu unserm Ankerplatz zurück, wo wir Abendbrot aßen. Da sich gegen 11 Uhr allgemeine Müdigkeit bemerkbar machte, zogen wir nach Hause und legten uns zur Ruhe.

Der nächste Morgen fand uns um 8 Uhr beim Kaffee. Danach unternahmen wir einen Morgenspaziergang durch den herrlichen Park von Sanssouci. Um 1 Uhr sahen wir die Wache aufziehen. Darauf gingen wir zu unserm Quartier zurück und speisten dort zu Mittag. Um 3 Uhr nachmittags machten wir uns zur Weiterfahrt bereit. Um 3,50 Uhr lagen wir klar Boot, um 4 Uhr fuhren wir ab, durch die Glienicker Brücke in den Jungfernsee, wo wir nochmals die Naturschönheiten der Hintour bewundern konnten. Sodann passierten wir den Lehnitz-See; dort, wo in denselben eine bewaldete Landzunge hineinragt, legten wir an einer Dampferbrücke an und stiegen aus, um die sehenswürdige „Römerschanze“ in Augenschein zu nehmen. Die „Römerschanze“ ist ein gewaltiger Ringwall, der in seinem Innern einen ziemlich weiten Raum bietet. Die Ausgrabungen auf dieser haben altgermanische Wohnstätten zutage gefördert. Soweit wir erkennen konnten, waren eine Ausfallpforte und die Palisadenreihe zum Teil provisorisch wiederhergestellt. Nach etwa einer Stunde traten wir die Rückfahrt an. Im Jungfernsee landeten wir auf einer vorspringenden Wiese und nahmen ein Freibad. Darauf ließen wir uns unser Abendbrot vorzüglich munden. Die Weiterfahrt erfolgte um 7,55 Uhr durch die Glienicker Brücke in den Teltow-Kanal, wo wir uns erst die Erlaubnis zur Durchfahrt holen mußten. Dann ging es flott weiter. Bald verließen wir den Teltow-Kanal, passierten den Griebnitz-See, Stolper- und Kleinen Wannsee. Dann gelangten wir in den Großen Wannsee, den wir mit seiner herrlichen Umgebung bewunderten. Auf Backbord gewahrten wir eine Menge flotter Segelboote. Den Großen Wannsee durchfuhren wir noch bis zum Schwanenwerder, wo wir um 10,30 Uhr auf dem Gegenufer landeten und unser Zelt aufschlugen. Wachen wurden, wie üblich, mit stündlicher Ablösung gestellt.

Um 5.45 Uhr des nächsten Tages wurde geweckt; um 7,15 Uhr liefen wir über Schwanenwerder und Gr. Fenster den Lindwerder an, neben dem sich der bereits erwähnte König-Wilhelmsturm befindet. Nachdem wir hier abgekocht hatten, erstiegen wir den Hügel bis zum Fuße des Turmes. Gern hätten wir diesen besichtigt und die schöne Aussicht von oben genossen; doch da die Luft so diesig war, daß man nicht

weit sehen konnte, nahmen wir davon Abstand. Nach etwa 1½stündigem Aufenthalt fuhren wir weiter. Dem Schildhorn-Denkmal gegenüber legten wir an, stiegen auf die Höhe und besichtigten es. Von hier fuhren wir nach etwa ½ Stunde Aufenthalt über Pichelswerder nach Pichelsdorf. Dort, wo die großangelegte Döberitzer Heerstraße unsern Weg kreuzte, legten wir auf kurze Zeit an. Auf unserer Weiterfahrt langten wir gegen ½11 Uhr in Spandau an. Nach einem kräftigen Frühstück machten wir einen kurzen Rundgang durch die Stadt. Bereits um 12,45 Uhr fuhren wir weiter.



Von den Jollenregatten auf dem Müggelsee. Jolle „Wera“ mit ihrem Konstrukteur Herrn Drewitz am Ruder.

Wie auf der Hinfahrt passierten wir die Abzweigungen des Tegeler Sees und des Nieder-Neuendorfer Kanals, sowie Heiligensee, nur mit dem Unterschiede, daß wir jetzt gegen Wind und Strom ankämpfen mußten, was sich sehr bemerkbar machte. Kurz vor Pinnow landeten wir, um unser Mittagmahl zu bereiten. Nach zweistündiger Pause ging es durch die Pinnower Brücke nach Oranienburg. Hier bogen wir nicht wieder nach Backbord ein, sondern fuhren geradeaus, wobei wir zunächst Sachsenhausen passierten. Dann ging es an der Einmündung der schnellen Havel vorbei zur Malzer Schleuse. Als wir diese überwunden hatten, landeten wir kurze Zeit darauf auf einer vorspringenden Sandbank. Die Boote wurden aufs Ufer gezogen und dann im Zelt übernachtet.

Am vorletzten Tage unserer schönen Tour, einem Sonntage, standen wir um 5 Uhr auf. Bereits 5,15 Uhr trugen uns unsere Boote der Liebenwalder Schleuse entgegen. Nach Passieren derselben erreichten wir alsbald die Einfahrt zum Finow-Kanal. Hier machten wir eine einstündige Frühstückspause. Nach Wiederaufnahme der Fahrt langten wir um 9,30 Uhr vor der Bischofswerder Schleuse an. Da uns die Durchfahrt nicht gestattet wurde, weil die Schleusen bis 2 Uhr geschlossen waren, so mußten wir liegen bleiben. Die Pause kam uns nicht ganz ungelegen. Wir suchten uns ein schönes schattiges Plätzchen am Waldsaume aus und ruhten einige Stunden. Danach kochten wir ab. Um 2,30 Uhr gingen wir durch die Bischofswerder Schleuse,  $\frac{1}{4}$  Stunden später durch die Creweliner Schleuse. 5,30 Uhr erreichten wir Zehdenick. Auf einem kleinen Spaziergang besahen wir uns die Stadt, und stärkten uns durch eine kühle Weiße. Unsere Bemühungen, die Schleuse noch passieren zu dürfen, hatten keinen Erfolg. Das einzige Mittel, unsere Fahrt heute noch fortsetzen zu können, war das Umtragen der Boote um die Schleuse. Nachdem wir mit Hilfe einiger angesehenen Bürger einen Handwagen zur Benutzung und die Erlaubnis durch das nächste Gehöft fahren zu dürfen, erwirkt hatten, fuhren wir unsere Boote zur anderen Seite der Schleuse und setzten sie ein. Nach  $1\frac{1}{2}$ stündiger, schwerer Arbeit lagen die Boote auf der anderen Seite der Schleuse klar auf Wasser. Um 8 Uhr verließen wir Zehdenick, von vielen Zuschauern zur Weiterfahrt beglückwünscht. An zahlreichen Ziegeleien vorbei kamen wir nach Marienthal. Zwei Kilometer dahinter landeten wir bei einer Holzflößerei. Eine in der Nähe befindliche Erdspalte füllten wir mit Heu an, deckten uns mit unseren Mänteln zu und schiefen sehr bald ein.

Da wir einen selten geschützten Platz hatten, wachten wir erst um  $\frac{1}{6}$  Uhr auf. Eiligst machten wir die Boote klar; galt es doch, möglichst heute noch dieselben auf der Bahn zu verladen; und dies konnte nur geschehen, wenn wir noch am Vormittag in Templin ankamen. Um 6 Uhr ruderten wir ab. Bald passierten wir die Kannenberg-Schleuse, den Großen Lanken-See, Röddeln und den Röddelin-See. Hier nahmen wir unser kärgliches Mahl ein. Nach  $1\frac{1}{2}$ stündiger Pause fuhren wir den Röddelin-See zu Ende, in den Templiner Kanal ein. Um 9,15 Uhr vormittags erreichten wir unter brausenden „Hipp Hipp Hurras“ der Mannschaften die Templiner Ziegeleibrücke, unser Endziel. Nachdem wir die Boote auf die Bahn verladen hatten, fuhren wir um 2 Uhr mit dem Dampfroß unserer uckermärkischen Heimat, Prenzlau, zu.

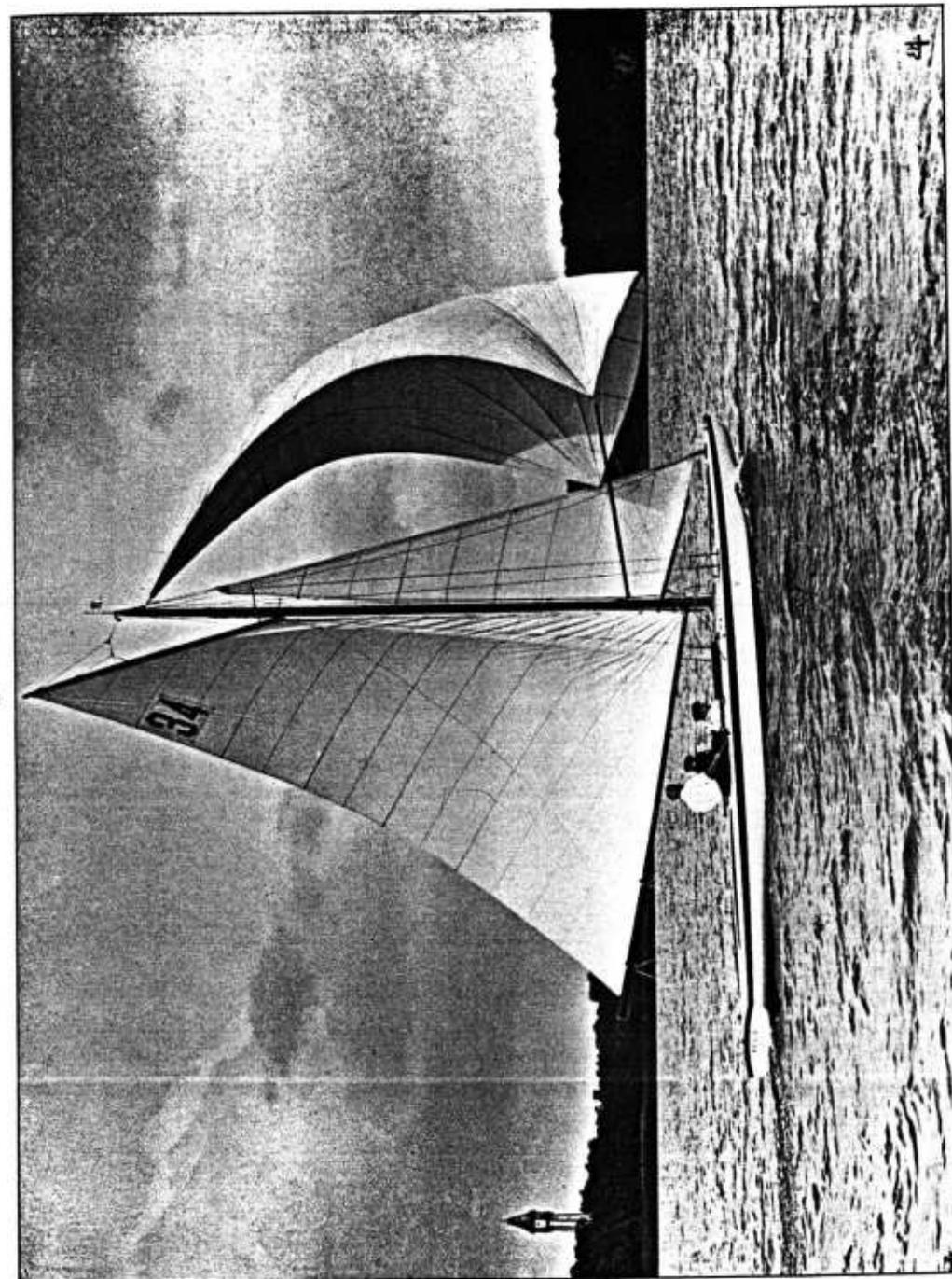
Die von den Mannschaften der Boote zurückgelegte, geruderte Strecke beträgt ca. 350 km. Die Tour, die bei schönstem Wetter vollführt wurde, wird allen Teilnehmern noch lange in angenehmster Erinnerung bleiben.

• • •

## Wenn die Herbststürme brausen.

Von Hermann Steinert.

Es war ein wunderschöner Septembersonntag; so ein echter ostpreußischer Herbstsonntag. In Ostpreußen besteht bekanntlich das Jahr aus Herbst und Winter, allenfalls gelegentlich gibt es etwas Frühjahr. So meinen die da draußen, die Ostpreußen nicht kennen. Aber dabei ist der Winter wohl etwas länger, aber nicht kälter als wo anders und lange nicht so die Jahreszeit des Schmutzes wie im Westen. Es ist ein richtiggehender Winter mit Schnee und Eis und Winterfreuden. Und der



„Ne, Koptein, ich kann hier nicht liegen!“ Also sprach beim Morgengrauen unser Gast, der wohlgenährte. Ich hatte schon lange vorher sein Stöhnen gehört und mich darüber ein bißchen gefreut. Nun waren wir bald alle wach, obgleich es erst 5½ Uhr war. Draußen sah es ungemütlich aus. Dicke, dunkle Wolken flogen am Himmel dahin, dazu wehte ein Nordweststurm von mindestens Stärke 10. Unsere drei Meter breite Yacht lag bei einzelnen Windstößen allein von dem Windfang des Mastes fast bis zum Deck über. Wenigstens hatten wir aber keinen Wellenschlag, da der Hafen ja am Nordufer des Hafies liegt. Das Haff aber war bis in seine Tiefen aufgeregt. Von



Von den Jollenregatten auf dem Müggelsee. Start der ersten Wettfahrt am 22. September. (Von links nach rechts. No. 37 Nibelung, 42 Lotse, 52 Money Maker, 31 Graddoer, 34 Mary, 49 Gnom, 30 Luchs, 46 Woge II, 35 Otter, 41 Pilot.)

dem Wasser, das bei dem trüben Wetter schwarz erschien, hoben sich tausende von weißen Schaumköpfen ab. An Weiterfahrt war natürlich nicht zu denken. Den ganzen Tag über sahen wir kein Fahrzeug unter Segel, nur wenige große Dampfer zogen eilig dahin. Wir saßen meist an Bord und lasen, versuchten auch das Camstigaller Bier.

Heiliger Gambrinus, lege bei Neptun oder Aeolus Fürbitte ein, daß wir nie wieder an diesen Ort verschlagen werden.

Zum Ersatz für die fehlenden sonstigen Genüsse wanderte ich mit Herrn S. nach dem eine Stunde entfernten Pillau. Nachdem wir uns da „gestärkt“ hatten, zogen wir abends mit schwankenden Schritten, obendrein noch mit Proviant beladen, auf dem sandigen Wege heimwärts, wobei uns der Sturm den Regen ins Gesicht trieb.

(Schluß folgt.)

■ ■ ■

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 30.

10. OKTOBER 1912.

Nr. 30.

### Wenn die Herbststürme brausen.

Von Hermann Steinert.

(Schluß aus Nr. 29).

Nachts blies der Sturm, soviel er nur konnte. Ein paar Äpfel, die auf dem Tisch der Kajüte gelegen hatten, rollten hinab, weil sich das Boot zu sehr überlegte. Das Klappern der Taue am Mast, das Heulen des Sturmes war uns aber angenehme Musik, die meine seegewohnte Mannschaft sanft einlullte. Nur Genosse S. stöhnte und jammerte, bis er endlich verkündigte: „Ich muß mich doch man auf den Fußboden legen, sonst rolle ich noch von der Bank herunter.“ Also geschah es. Doch ein Entsetzensschrei aus gequälter Brust zeigte an, daß neben ihm auf dem Fußboden schon jemand lag.

Am nächsten Morgen hatte sich der Sturm etwas gelegt, wenn auch der Himmel zeigte, daß das Unwetter noch nicht vorüber war. Schnell setzten wir Segel und gelangten in guter Fahrt hart am Winde um 7 Uhr nach Pillau. Nun, nachdem wir das Ziel unserer Sehnsucht erreicht hatten, mochte kommen, was da wollte.

In Pillau pflegt der Segler sich dem stillen Trunke zu ergeben. Dazu fühlt er sich schon verpflichtet, wenn man daran denkt, daß es in dem Städtchen von 2000 Einwohnern 45 Kneipen gibt. Die wollen doch unterstützt sein, um so mehr, da einem der schöne Alkohol meist von zarter Hand gereicht wird. Für den Gent, für den Seglersmann in Uniform, existieren allerdings nur 5, allenfalls 6 Kneipen, die täglich, je nachdem man die Abwechslung liebt, reihum mehrmals besucht werden.

Nach einer Frühstücksrunde durch besagte Kneipen trockneten wir unsere Sachen und ergingen uns am Hafen. Freund A. versuchte, die schon erwähnte zierliche Seekiste unseres Gastes als Beiboot zu benutzen, doch zeigte sie bedenkliche Neigung zum Kentern, weshalb der übrige Teil der Besatzung sich weigerte, diese Kiste zu besteigen. Den Abend widmeten wir den Kneipen, wobei uns ein befreundeter Kapitän C., ein revierkundiger Mann, redlich Gesellschaft leistete.

Am Morgen des Mittwoch überraschte uns Herr S. durch die Nachricht, daß er mit der Bahn nach Hause fahren wolle. Das Wetter bliebe doch so schlecht, schlafen könne er auch nicht und schließlich räsionierte er sogar über das von mir gekochte Essen. Na, jedenfalls bekam er Urlaub.

Da der Wind sich etwas gelegt hatte — das Wetter sah im übrigen noch trostlos aus —, warfen wir schon um 11 Uhr vormittags los und gingen um 11¼ Uhr mit drei Refen im Segel ins Haff, nachdem wir vorher noch ein paar Schläge seewärts gegen groben Seegang gekreuzt hatten. Während wir am Winde unter der Nehrung hinfuhren, klarte es auf und der Wind wurde flauer, so daß wir volle Segel setzen konnten. Bald schien die Sonne warm vom klaren Himmel, auch bei uns sonnige Freude er-

mit silberne Bletter oder Wandteller machen mechtigen Knaatsch un nich so velle Umstende bei't Ziehn.

Wenn se aber ganz wat Scheenet machen wollen, wat ooch praktisch is for'n Gebrauch, denn soll'n de Regattaverene alle zusammen in die Teppe un Neppe doch Simmetrie rinbringen, det die Ruderclubs een vernünftijet Tafelser wieß kriegen. In Berlin jibts denn de Suppenterrine, in Hamburch de Bratenschissel, in Frankfurt 'n Sohßentopp un uf die kleenen Nester de Teller, de Salatschisseln un det andere. Da missen se denn ooch hin, wenn se det ganze Jeschirr zusammen haben wollen, un wenn de Salzneppken fehlen, missen se nach Bomst fahren. — Det hat doch Sinn, nich wahr? Un der wunde Punkt von die Preisfrage is mit eenmal erledicht." —

■ ■ ■

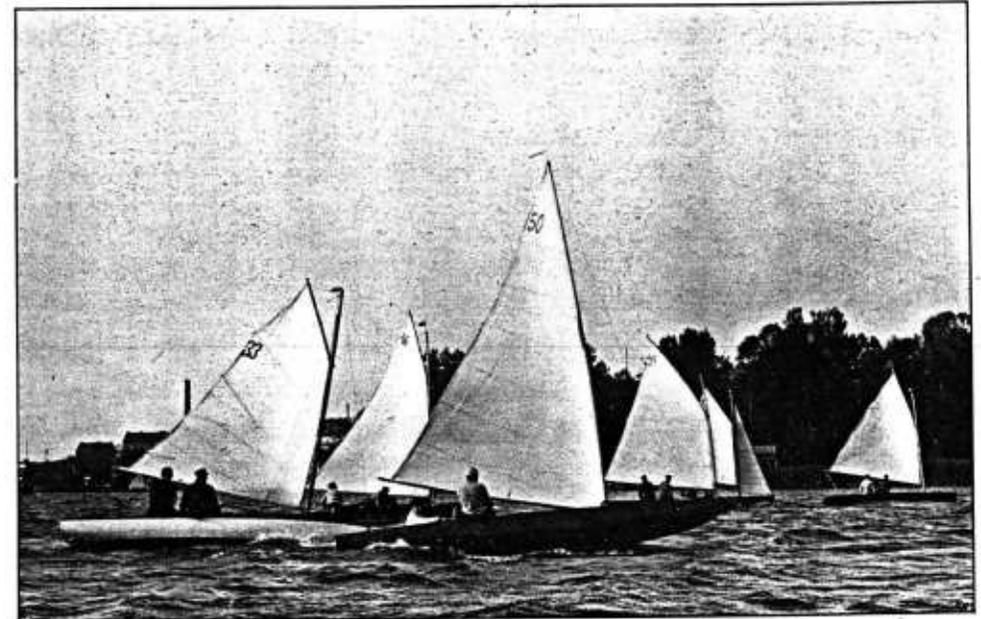


Von den Jollen-Regatten der W. B. J.  
(No. 46 Woge II des Herrn Baltzer, entworfen von R. Drewitz.)

### Eine Paddelfahrt.

Kaum begonnen, ist der schöne Traum zerronnen. Nur allzu schnell sind uns die beiden Tage, die wir auf den holsteinischen Seen verbrachten, dahingegangen. Es war ja auch nur eine recht kurze Zeit, die uns zur Verfügung stand. Lagen doch zwischen Aus- und Wieder-Einpacken der Boote nur 48 Stunden. Wir können heute wohl sagen, daß wir es verstanden haben, diese Stunden voll und ganz auszunutzen. Schön war die Fahrt, einzig schön, daran ist nicht zu zweifeln. Als wir am Sonnabend Nachmittag die Bahnfahrt nach Eutin antraten, da konnten wir nur ahnen, was uns Schönes bevorstand. Und als wir am Montag-Abend wieder in Hamburg eintrafen, da waren wir, wenn auch etwas abgespannt, doch voll der Eindrücke, die uns auf den einzig schönen Seen der holsteinischen Schweiz in reichem Maße zuteil geworden

waren. Eine solche Tour, wie wir sie da hinter uns haben, gewährt unvergeßliche Augenblicke im menschlichen Leben. Man wird sich noch nach Jahrzehnten daran erinnern und immer wieder werden einem die geschauten Landschaftsbilder in voller Naturtreue vor Augen stehen. Und wenn man einmal nicht mehr imstande ist, ein Paddel in die Hand zu nehmen, dann wird man sich doch noch sehr freuen, wenn man die junge Generation hinausziehen sieht, Schönes zu schauen und zu erleben und auch dann wird man sich daran erinnern, wie man's einst selbst getrieben und wieder wird das Erlebte, wenn auch schon einigermaßen verschwommen, so doch noch immer klar genug, um unser Herz zu erfreuen, vor uns auftauchen. Es würde nun müßig sein, sich darüber zu streiten, welche von den vielen, in Deutschland möglichen



Von den Jollen-Regatten der W. B. J.  
(Von links nach rechts: No. 33 Hat ihn schon, No. 46 Woge II, No. 50 Sirius II, No. 39 Rosa Seyring, No. 41 Pilot, No. 35 Otter.)

Paddelfahrten, die beste ist. Jede Fahrt, die uns hinwegführt aus der mehr oder minder öden Alltäglichkeit unserer Großstädte mit ihrem Lärm und Halloh, jede solcher Fahrten ist schön zu nennen. Wenn nun auch gesagt werden muß, daß gerade die von uns ausgeführte Fahrt ganz besonders reizvoll war, so bedeutet das noch lange nicht, daß andere Fahrten nichts dagegen sind. Wem es nun einmal nicht vergönnt ist, eine Fahrt auf den holsteinischen Seen zu unternehmen, nun, dem ist es vielleicht möglich, eine Paddeltour alsteraufwärts zu machen, und eine solche wird ihm auch nicht gerade wenig bieten, denn unsere obere Alster, besonders oberhalb der Poppenbütteler Schleuse und weiter, oberhalb Mellingburg bietet dem Paddler oder Ruderer Reize und Schönheiten, die sich denen der Themse und denen der Havelseen würdig an die Seite stellen können.

Um nun aber nicht ganz vom Wege abzukommen, wollen wir uns wieder unserer holsteinischen Fahrt zuwenden und versuchen, einige der auf dieser Tour

erlebten Details hier festzuhalten. Interessant verlief schon die Eisenbahnfahrt von Hamburg über Lübeck nach Eutin. 6 Mann von unserer Gesellschaft verließen Hamburg mit dem am Sonnabend um 2 Uhr fahrenden Zuge, um in Lübeck die traurige Erfahrung zu machen, daß der Anschlußzug nach Eutin schon abgedampft war. So mußte denn auf den nächsten Train gewartet werden, der uns dann auch einigermaßen wohlbehalten nach Eutin beförderte. Gelitten hatte auf der Fahrt eigentlich nur Jochens zum ausschließlichen Gebrauch bei plötzlich eintretenden Schwäche-



Jolle Otter der Herren Berkholz und Gärsch, entworfen von letzterem.

zuständen der Teilnehmer bestimmte Kognakflasche, d. h. die Flasche blieb intakt, nur ihr Inhalt verringerte sich. Nach glücklicher Ankunft in Eutin und nach erfolgter Rekognoszierung über den Verbleib unserer Canoeischen Flotte und Feststellung ihrer bereits erfolgten Flottmachung, sowie nach schmerzlich erwarteter Ankunft auch der Damen unserer Gesellschaft, setzte sich die ganze Gesellschaft, nun schon 11 Seelen — gläubige und ungläubige — stark, in Trab, um die beiden vorausgefahrenen Canoeisten aufzustöbern.

(Fortsetzung folgt).

■ ■ ■

# VON FLUSS UND SEE

## ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 32.

24. OKTOBER 1912.

Nr. 32.

### Eine Paddelfahrt.

(Fortsetzung aus No. 31).

Wir fanden unsere Canoeisten an der Wasserstraße, wo auch unsere Boote fertig zum Befrachten schwammen. Einige Schrammen und Kniffe — bahnseitig verabfolgt — abgerechnet, waren seetüchtig übergekommen: die Panzer- und Hochseekreuzer 1., 2. und 3. Klasse, „Seppl“, „Aha“, „Forelle“, „Paula“ und der Vincent Rüter'sche Canadier „Kippmanuhimmelswillennichdoarmitum“, während bedauerlicherweise gerade unser Flaggschiff, die „Eule“, zum größten Leidwesen unseres kommandierenden Admirals of the fleet und des Frielingschen „Shatterton Compounds“ (klebt wie Carl der Dicke bei Regenwetter) ein, wenn auch nur kleines, so doch recht wasserdurchlässiges Loch erhalten hatte, das aber von der geübten Hand unseres vielgeliebten Admirals Seppl (von auf und mit Manschetti genannt der „bairische Hiasl“ oder das „lebende Signalisiersystem in der Westen-



Das Kaiser-Hurra vor Bekanntgabe der Wettfahrtergebnisse. Augenblicksbild von den Müggelsee-Wettfahrten der Berliner Herbstwoche 1912.

herrlichen Anblick. Jammerschade, daß uns die eben begonnene Freude des Naturgenießens plötzlich schnöde gestört wurde. Land war nämlich noch nach allen Windrichtungen hin, Himmel noch von oben und Wasser überall und jederzeit von unten zu sehen, da „b e k a m“ er's oder vielmehr da „h a t t e“ er's schon. Wer? und was? Unser Admiral Seppl natürlich, er „b e k a m“ es urplötzlich mit seinem patentamtlich angemeldeten Signalisier-System. Am schnell aufgerichteten Signalmast der „Eule“ begann ein Flaggengewimmel und -Gewusel, daß ein gewöhnlicher Sterblicher befürchten mußte, entweder farbenblind zu werden oder eine chronische Drehwurmkrankheit zu bekommen. „Achtung“, „Anlegen“, „Ablegen“, „Ankern“, „Mehr Fahrt“, „Weniger Fahrt“, „Steuerbord“, „Backbord“ usw., bunt und bunter schwirrte es durcheinander. Es war schaurig schön zum Davonlaufen. Unser Admiral, der wohl merkte, daß wir, wie die Bullen vor dem roten Tuch, anfangen vor seinem Signalisier-System wild zu werden, bemerkte gelassen und im gemütlichsten Tonfall: „Wir würden uns schon noch daran gewöhnen.“ Na, und so allmählich gewöhnten wir uns denn auch wirklich. Bald mußten wir von dem äußerst reizvollen Eutiner See Abschied nehmen, um in die Schwentine einzulaufen. Das die Verbindung mit dem Kellersee herstellende Ende der Schwentine präsentierte sich recht schmal und seicht mit wasserrosenbestandener Oberfläche und bot uns wieder neue und schöne Bilder. Die niedrigen Ufer ließen uns saftige Weiden sehen. Ab und zu passierten wir ein alleinstehendes Gehöft. Immer Neues gab es zu schauen. Unser Seppl „hatte“ es leider noch immer. Hier ließ ihn ein ausgelegtes Fischnetz, dort wieder ein treibender Ast oder Strauch, weiter eine besonders seichte Stelle mit steinigem Grund und andere Schifffahrtshindernisse mehr, schreckliche Warnungssignale flaggisch oder auch pfißlich in die Luft senden. Uns zur Ohren- und Augenweide, ihm zur stillen inneren Freude. Lange sollte die reizvolle Fahrt auf der Schwentine auch nicht dauern, denn bald stießen wir auf das erste, nur per pedes apostolorum zu überwindende Hindernis in Gestalt einer den Strom versperrenden Wassermühle. Wir waren also gezwungen, unsere Canoes überzutragen. Eine ziemlich mühevoll und für die Leinenboote mit Leckwerdungsgefahr verbundene Arbeit, die aber doch einigermaßen rasch erledigt war, worauf die Schwentine-Fahrt fortgesetzt werden konnte. Kurz vor der Einmündung in den Kellersee stellte sich unserm lieben Jochen ein durch ruchlose Hände von seiten des voraufgefahrenen Canadiers in das Fahrwasser gelegtes Hindernis in Form von allerhand Buschwerk in den Weg. Da Jochen nun recht schlecht manövierte — (schließlich weiter kein Wunder, da er ja sein Steuer-manns-Patent zu Hause hatte liegen lassen) — fuhr er nicht um den hinderlichen Strauch herum, sondern gerade darauf los und versperrte im Handumdrehen das ganze Fahrwasser, indem der nachschiebende Strom seinen alten Plünn-Panzerkreuzer direkt längsseits vor den ollen Zietenbusch legte. Dieses Manöver hatte zur Folge, daß die ganze nachfolgende Flotte solange aufgehalten wurde, bis unser Jochen sich und sein Schiff wieder losgebuschwert hatte, eine Arbeit, die eine geraume Weile dauerte. Die Kapitäne der nachfolgenden Schiffe drohten mit Schießen und sonstigen Liebenswürdigkeiten, Jochen aber ließ sich nicht aus der Ruhe bringen, sondern fummelte sich ganz sutje und gemütlich los. Unser „Admiralstrog“, der „Canadier“ und auch die „Forelle“ waren inzwischen schon auf dem Kellersee angelangt und mußten nun auf den nachschippernden Navigationsrummel warten. Endlich hatte sich die Flottille wieder vereinigt. Seppl glänzte; denn hier auf dem Kellersee war es, wo sein

Signalisierungssystem die ersten größeren Triumphe feiern sollte. Unter den Augen der auf der Veranda des am See gelegenen Hotels zahlreich versammelten Gäste wurden nämlich die schwierigsten Manöver — von Seppl geleitet — ausgeführt. Wir fuhren auf allerhöchsten Befehl des „Eulen“-Admirals in Kiellinie, in Dwarlinie, in Schlangenlinie, in Kuddelmuddellinie, und in noch verschiedenen anderen Linien. Es war mehr als eine Lust, es war eine richtige Lustbarkeit und unterlag sonach eigentlich der Lustbarkeitssteuer, um die wir uns aber schleunigst herumdrückten, indem wir uns



Jutta III, (ex Käte) Sonderklassenyacht des Herrn Joh. Wagner. Entworfen und erbaut von Max Oertz im Jahre 1910.

„drückten“. Unsere Manöver waren aber auch wirklich zu schneidig gewesen. Um sie voll und ganz würdigen zu können, mußte man natürlich etwas Kenner sein. Aus diesem Grunde durften wir es unserm Jochen auch nicht weiter krumm nehmen, wenn er auf unsere „dönsigen und blödsinnigen Manövers“, wie er sich so sinnig ausdrückte, weidlich schimpfte und den ihn in ziemlichen Schweiß gejagt habenden „Admiral of the fleet“ an den Nordpol oder in eine andere kühle Gegend (Kaltwasserheilanstalt) mit Ausnahme eines Bierkellers wünschte. Seppl focht das Geschimpfe natürlich nicht im mindesten an, schweigte er doch in Wonne. Er „fühlte“ sich unheimlich, soviel war klar.

(Fortsetzung folgt).

■ ■ ■

und legen dort an. Kaum haben wir die Bootlaterne angezündet, so begrüßt uns ein Schwarm Schnaken mit lieblichem Gesumme. Krampfhaftes Rauchen soll dem Übel steuern, doch glaube ich nicht mehr daran. Nach einem Bad und Abendessen ziehen wir das Zeltdach übers Boot und hüllen uns in Decken und Insektenschleier.



Ehrenpreis für die beste deutsche Yachtreise-Beschreibung 1912.  
Gestiftet von einem Mitgliede des Kaiserlichen YC.,  
erworben von der Herren-Mannschaft der Kutteryacht Regina, A. S.V. Kiel.

Freund Hesse zieht unter mächtigem Fluchen Skihandschuhe an. Nun das Licht aus, Ruhe — und durch einen Riß des Zeltdaches grüßen einige Sterne. Und dann diese ganz leise Musik! Eine kurze Unterbrechung: Man schlägt mit der Hand auf die Wange und wird in die Nase gestochen. Was nützen Insektenschleier? Sie machen heiß und im Halbschlaf habe ich den meinen vom Gesichte gezogen.



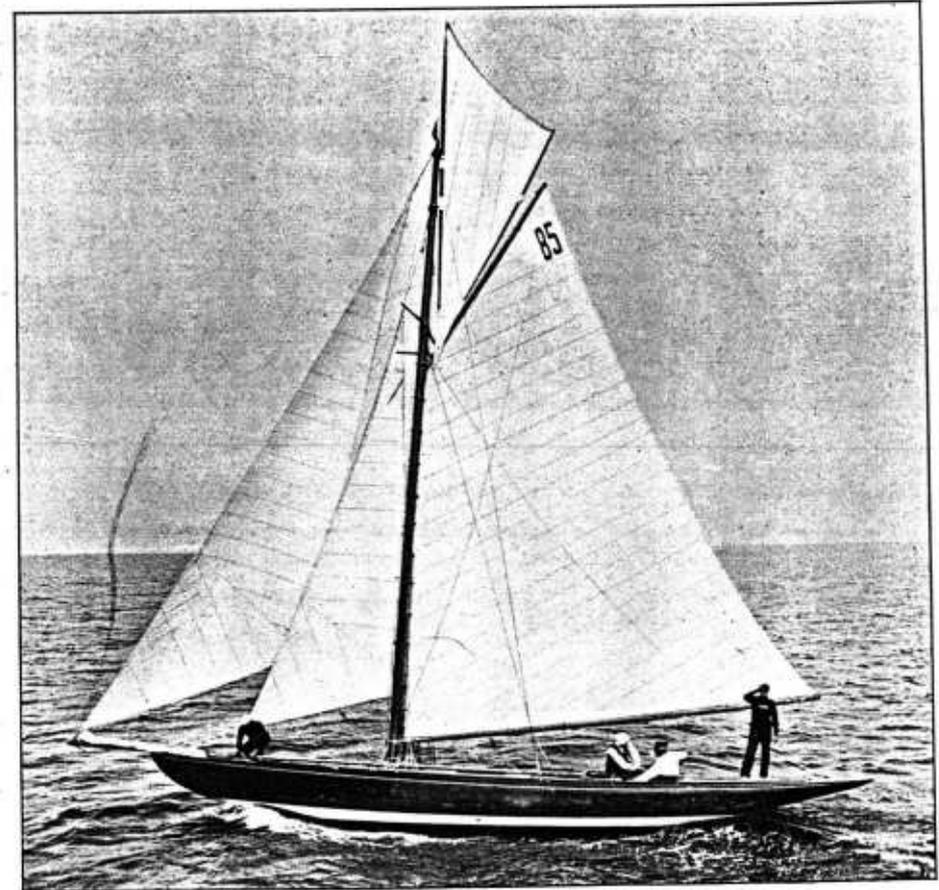
19 m-Yacht Octavia des Herrn Grafen v. Tiele-Winkler.  
Entworfen von A. Mylne, erbaut 1912 von R. Mc. Alister in Dumbarton, Schottland.

5. August. Bei Tagesanbruch stehen wir auf und ergötzen uns jeder am Aussehen des anderen. Kohl kniff ständig das linke Auge zu, aber nicht etwa aus Laune, sondern weil ihm das Augenlid infolge unzähliger Schnakenstiche geschwollen war. Hesse hatte an der Stirne einen hornartigen Fortsatz. Lachen, ein Bad und Frühstück lassen uns die etwas harte erste Nacht im Boot nur noch in angenehmer Erinnerung. Nach dem Passieren zweier Schiffbrücken (Germersheim, Leimersheim), was nicht ganz glatt ging, sind wir bald in Speier, wo wir Stadt und Dom besehen. Gegen Nachmittag fahren wir weiter; ein stark einsetzendes Gewitter zwingt uns jedoch bald zur Landung. Diese unfreiwillige Pause benutzen wir zu unserm etwas verspäteten Diner, das gewöhnlich aus gebackenen Eiern oder Fischen, aus gebratener Wurst oder Fleisch und aus den verschiedensten Suppen bestand; dazu Makkaroni oder Reis, Kartoffeln, Brot. Hinterher gab es immer Kaffee mit irgendeinem Stück Kuchen oder Stollen, wie sie am Rhein unter dem Namen „Blatz“ üblich sind. Alles Kochen und Braten wurde auf einem Spiritusgasbrenner besorgt.

Der Regen hört erst gegen Abend auf und wir beeilen uns, noch ein Stück weiter zu kommen, Mannheim zu. Die Fahrt durch den Mannheimer Hafen läßt uns nicht aus der Aufregung kommen. Kaum sind wir unter der Brücke durch, so wissen wir nicht mehr wohin wegen der Menge großer Dampfer, Schleppkähne und Motorboote. Beängstigend wirken die hohen Quaimauern mit ihren Riesenarmen, den Kranen, welche wie selbsttätig eckige Bewegungen ausführen. Das Zurechtfinden in dem zu dieser Zeit überaus starken Verkehr ist nicht einfach. Meint man ein Schiff geht nach links und hält nach rechts, so biegt es gewiß im letzten Augenblick energisch nach rechts und wir kommen noch knapp vor dem Bug her, schaukeln wider Willen auf den Wellen, die von allen Seiten kommen. Von regelmäßigem Rudern ist auch nicht mehr die Rede, da das Ruder einmal im Wellental keinen Halt findet, dann wieder im Wellenberg unverhältnismäßig lang gehalten wird. So hasten wir durch den zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands. Nach einer halben Stunde sind wir durch und herzlich froh. Jetzt haben wir auch mehr Vertrauen zu Wasser und Boot. Das Schiff ziehen wir auf den sandigen Strand und richten unser Zelt her. Ein trefflich mündendes Mahl, noch eine Tasse Kaffee und eine Pfeife Tabak, ein bisschen erzählen und Musik auf der Harmonika bilden den Feierabend. Früh legen wir uns zur Ruhe, noch blinken die Lichter des Hafens in langen Streifen flackernd auf dem Wasser, nochmals schlagen die Wellen eines vorbeifahrenden Dampfers an das verankerte Boot, dann ein Versinken in Nichts für zehn Stunden.

6. August. Der Morgen ist trüb und regnerisch. Nach Worms bei Gegenwind, der die Oberfläche des Wassers leicht im Gang hält. Unterhalb Worms in einem Seitenarm Landung zur Mittagsrast. Kurz nach dem Essen fallen schwere Tropfen. Wir ziehen das Zelt übers Boot, doch bevor wir fertig sind, zucken schon Blitze, und der kurz darauffolgende Donner zeigt uns die Nähe des Gewitters an. Wir sitzen still im Trocknen und warten ruhig zu. Das Gewitter ist von seltener Macht: Schlag folgt auf Schlag. Man kann kein Wort miteinander reden. So fast eine Stunde. — Dann rieselt der Regen gleichmäßig auf das Zeltdach nieder. Da man nun wieder plaudern kann, löst sich die Bangigkeit der Gemüter. Rasch fällt die Nacht ein und wir legen uns wieder schlafen.

7. August. Des Morgens im Halbschlaf höre ich das eintönige Tropfen auf dem Zeltdach und lege mich mit großer Befriedigung auf die andere Seite. Nach zwei Stunden regnet es noch immer. Ich habe den Kakaodampf in der Nase und wache deshalb auf. Wir bleiben ruhig im Boot sitzen. Da es keine Schnaken hat, ist es sehr gemütlich. Zuerst wird gelesen, dann geschrieben, darauf gekocht, gegessen, geraucht Musik gemacht, Kaffee getrunken und zuletzt sogar um Geld Karten gespielt, die Partie zu zehn Pfennig.



Ariadne III, 8 m-Yacht des Herrn Kapitän z. S. v. D. Josephi, entworfen und erbaut von Joh. Anker I. F. Anker & Jensen, Asker in Norwegen.

8. August. Der helle schöne Morgen weckt uns schon um 5 Uhr. Eine halbe Stunde darauf sind wir schon im Strom und fahren Mainz zu, wo wir kurz nach Mittag anlangen. Wir haben auch heute wieder Gegenwind. Den Nachmittag benützen wir zur Besichtigung der Stadt und ergänzen den schwindenden Proviant. Wir übernachten im Floßhafen, wohin wir noch gegen Abend fahren. Die Zeit bis zum Abendessen füllen wir mit Angeln aus. Weil Sonnabend nehmen wir auch pflichtschuldigst ein Bad.

(Fortsetzung folgt.)

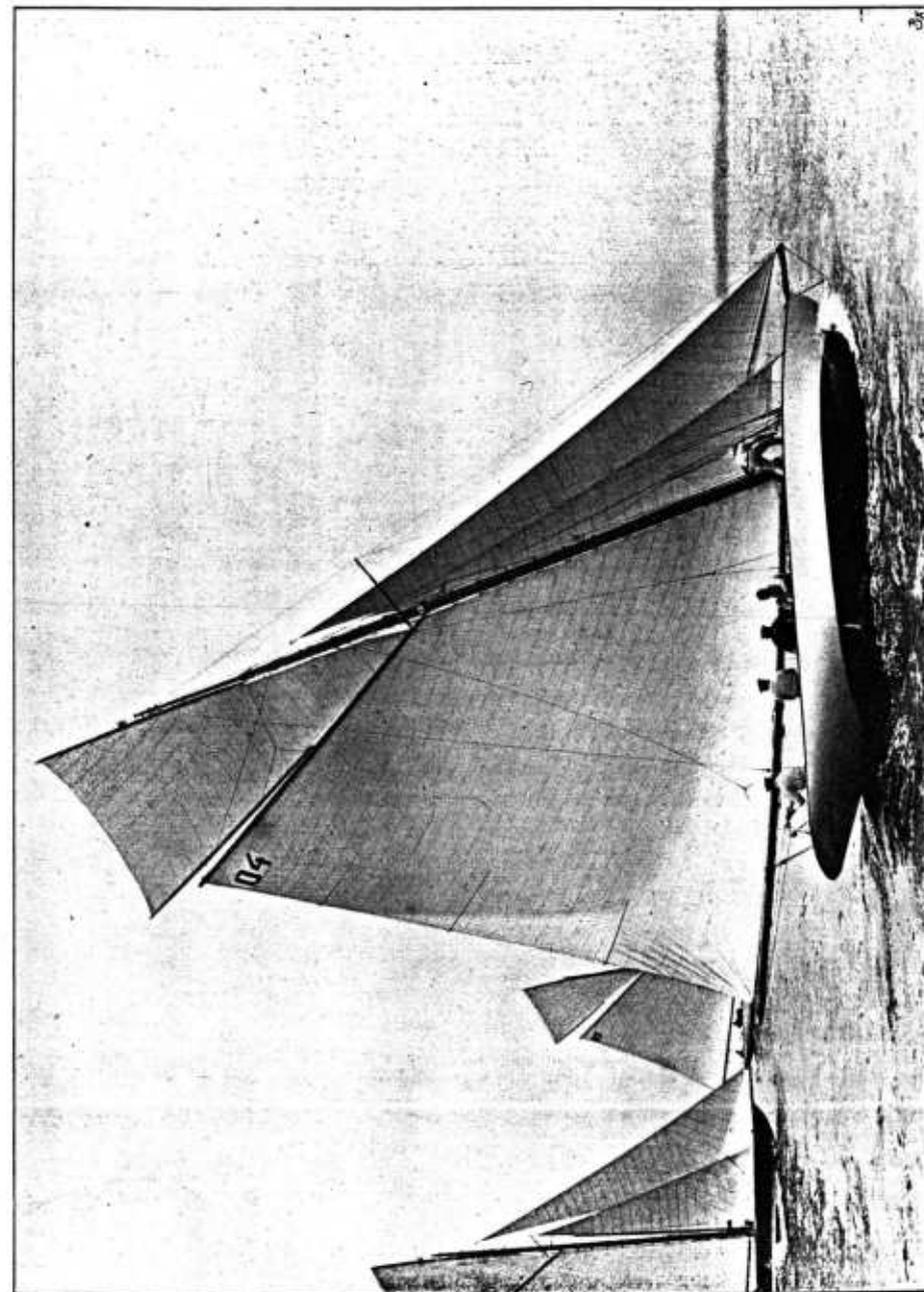
■ ■ ■

lappscky, die beiden Polen aus der Polackei: „da keiner dulden wollte, daß der andere für ihn zahlte — zahlte keiner von den beiden,“ d. h. gezahlt hätten meine beiden sehr gern, nur zum Laufen waren sie nach dem vielstündigen Kreuzen zu f . . ., na sagen wir: müde. Durch schmale Hafengassen kam ich in die Hauptstraße. Hier war noch überall Licht und Betrieb, und leicht fragte ich mich durch. Aus verschiedenen „Kientöpfen“ tönte Musik und lautes Gelächter und im Hotel Phönix war sogar „Künstlerkonzert“. Ich hastete an allem vorbei nach dem Telegraphen-Kontor, das just am entgegengesetzten Ende des Städtchens lag und wurde noch eben vor Toresschluß mein Telegramm los. Für den Rückweg ließ ich mir etwas Zeit, sah mich hier und da um, kaufte noch ein paar Kleinigkeiten und suchte dann den Rückweg zum Hafen. Die Richtung hatte ich mir gemerkt, aber nachdem ich die erleuchtete Hauptstraße passiert hatte, war's stockfinster. Straßenbeleuchtung sparte man, es war kein Mensch mehr unterwegs, und wo hinter herabgefallenen Gardinen noch Licht brannte, sah man zu Bett gehende Silhouetten. Lang und länger dehnte sich die Straße; ich konnte mich nicht entschließen, in eins der kleinen Gäßchen einzubiegen, die meiner Berechnung nach dem Hafen hinunterführten. Sie lagen zu unheimlich und dunkel da, und wenn ich mich dort verlaufen hätte, so konnte ich Niemand mehr um Bescheid fragen. Schließlich nahm ich allen Mut zusammen und lief mit Todesverachtung in das Dunkel hinein; plötzlich sprang dicht neben mir eine Tür auf, wüster Lärm schallte aus einer raucherfüllten Schenke und ein paar Betrunkene stolperten johlend heraus. Erschrocken rannte ich weiter und mein guter Stern führte mich richtig, ich war am Hafen. Auch hier alles dunkel und schweigend. Durch Holzstapel und Heringskisten, Eisenbahnwagen suchte ich den Weg nach der Außenmole und pfiiff dem Beiboot. Neuer Schrecken: kein Ton kommt aus meiner Pfeife. Ich schüttelte, drehe und wende sie, versuche immer wieder — sie bleibt stumm. Ein kleines Geldstück hat sich in die Öffnung geklemmt und ist nicht wieder herauszustochern. Ich versuche es mit Rufen: „Gerarda ahoi!“ aber ich weiß nur zu gut, daß, wenn unten die Kocher brennen, man nichts hört, und wenn die Mannschaft nach einem langen Segeltag erst zu schlafen angefangen hat, dann brauchts andere Geräusche, um sie wach zu trommeln.

Wie lange ich da auf der Außenmole gestanden und gerufen habe, weiß ich nicht. Allzulange wohl kaum, aber die Minuten des Wartens werden in solcher Situation zu Stunden. Endlich hörte ich vom Boot herüber ein Echo „Gerarda ahoi!“, und gleich darauf plätschert das Beiboot heran. Eine Treppe war in der stockfinsternen Nacht natürlich nicht zu finden, und so mußte ich mich wie eine Katze von dem hohen Bollwerk ins Beiboot herablassen. Gott sei Dank, sah niemand zu.

Am nächsten Morgen sah alles viel harmloser und vergnügter aus. Neben uns lag eine deutsche Yacht, die befreundete „Ostsee“ aus Travemünde. Zum Frühstück kam ihr Eigner herüber, erzählte, daß er schon volle 5 Wochen unterwegs sei, seine Frau sei vor 8 Tagen nach Haus gefahren. Er selbst wolle heut über Gjedser heimwärts. Er ließ sich aber alsbald bereden, noch eine Weile mit uns zu segeln, denn dieses merkwürdige Zusammentreffen in einem weltabgeschiedenen Nest wie Nykjöbing mußte man entschieden ausnutzen.

Selbviert wanderten wir darauf zur Stadt und ich genoß die Ironie des Schicksals, welches mich bei Nacht einsam den Gefahren aussetzte, und mir am hellen Tageslicht drei Hünen zu Begleitern gab, von denen der kleinste 1,92 m maß!



10 m-Yacht „Pampero“ des Herrn Edm. Nordheim, Hamburg. Entworf.n von A. Mylne, erbaut 1912 von A. Robertson, Sandbank in Schottland.

es jedoch ruhig und in mäßigem Takt geht es weiter, Kaiserswerth zu. Der Wind hatte sich etwas gedreht und wir hielten, um ihn nicht unbenutzt zu lassen, die Segel. Es war ein genußreiches, müheloses Vorwärtskommen, das jedoch durch ein unerwartet einsetzendes Gewitter einen jähen Abschluß fand. Wir landeten sofort, ziehen das Zeltdach über und beschließen, obwohl es erst kurz nach vier Uhr war, zu nächtigen, zumal Klutes Zustand sich etwas verschlechtert hatte. Stundenlang tropfte der Regen, von lohenden Blitzen belebt, auf unser Zelttuch.

Hart neben unserm Lagerplatz ist Jul. Brands Gasthaus, ein beliebtes Ausflugsziel der Düsseldorfer. Klute bringen wir die Nacht dort unter. Die Leute sind gastfreundlich und entgegenkommend, trotz unseres heruntergekommenen äußerlichen Zustandes, der Tag für Tag bedenklichere Formen annimmt. Hesse und ich verbringen die Nacht im Boot, nachdem wir „ausnahmsweise“ unsere Bootschätze durch ein paar Liter Rheinwein bereichert hatten. Dem sprechen wir auch heute tüchtig zu und in den Armen des Gottes löste sich unsere etwas gedrückte Stimmung, die durch die unliebsame Erkrankung unseres Freundes und das aussichtslose Wetter bedingt war.

Unsere bisher so glatt verlaufene, stets ungetrübte Fahrt erfuhr nun einen unerwarteten Stoß durch den Zustand Klutes, der für ihn eine Weiterfahrt unmöglich machte. Auf unseren Rat fuhr er zur Pflege und Erholung zu Verwandten nach Bonn.

Hesse und ich wollten am nächsten Tag die Fahrt fortsetzen, doch ständiger Nebel, der über Tag andauerte, hält uns zwei Tage gefangen. Unsere Zeit war rasch vorgeschritten und in wenigen Tagen war unser „Urlaub“ zu Ende. So drängte sich uns oft der Gedanke auf, unsere Fahrt mit dem Ruderboot abzubrechen und sie in anderer Weise zu vollenden. Auch versprachen wir uns von kürzeren Fußwanderungen, wodurch wir mit Land und Leuten in vertrauteren Umgang kamen, besondere Vorteile. Überdies lernten wir in Jul. Brands Kneipe Herrn Maler Klarenbach aus Düsseldorf kennen, der von unserer Fahrt Kenntnis genommen und sich lebhaft für den bisherigen Verlauf interessierte. Vielleicht nur der Idee, d. h. der Geschichte des Bootes zuliebe war er nicht abgeneigt, sich käuflich in dessen Besitz zu setzen.

Der Gedanke, das Boot in den Händen eines so bedeutenden Künstlers zu wissen, der dasselbe einer edlen Bestimmung zuführte, war ausschlaggebend und wir entschlossen uns leichter zum Verkauf und zu einer Fortsetzung der Tour in einem anderen Sinn. So schieden wir von dem gastlichen Boot, das uns 16 Tage und Nächte beherbergte. Teils zu Fuß, teils kurze Strecken mit der Bahn oder dem Dampfer durchwanderten Hesse und ich die wunderbar schöne niederrheinische Landschaft und Holland.

Im Gegensatz zum Oberrhein, dessen Schönheit grob, augenfällig, besonders in der allgemein anerkannten Strecke zwischen Bingen und Koblenz, uns entgegentritt, birgt der Niederrhein ganz andere Reize. Pappeln, Erlenbestände und Weiden folgen dem Stromlauf; einzelne Windmühlen, einsame Gehöfte geben der Landschaft ein besonderes Gepräge. Von Wesel aus gehen wir zu Fuß nach Xanten, der Nibelungenstadt. Dann durch die leicht hügeligen Gegenden über Calcar nach Cleve. Rotviolette weite Heidenstriche wechseln mit niedrig bewaldeten Hügelrücken und fruchtbarem Land. Über all dem ein feiner Nebel, der ständig über den Küstenstrichen Hollands zu lagern scheint, aus dem einzelne Baumgruppen, ein einsamer Hof oder die Silhouette einer Stadt auftauchen. Dabei die Atmosphäre klar,



Bodensee-Regatta 1912 vor Friedrichshafen. Start der großen Yachten.

durchsichtig, wenn auch abgeschwächt durch leichte Nebelzüge, die dem Licht das Grelle nehmen und über die ganze Landschaft einen dämpfenden Schein ausbreiten.

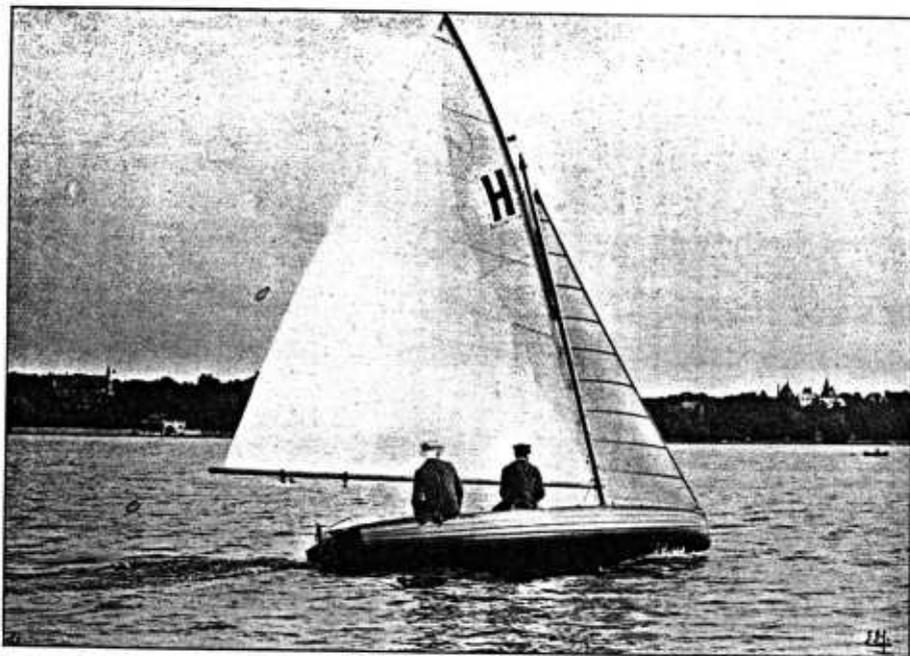
In Rotterdam empfängt uns das hastige Leben der Großstadt, tausend neue Eindrücke, daneben ein Detektivbeamter, der in uns Europamüde wittert und uns auf unseren materiellen Gehalt untersucht. Wir zeigen ihm das klingende Gold, das uns der Bootverkauf eingebracht hatte; bei Hesse stocherte er besonders lang in seinem Geldbeutel herum, wohl weil er auffällig existenzlos aussah.

Mittags fahren wir nach dem Haag, verbringen einen Tag im Mauritiushaus und bewundern die Meisterwerke eines Rembrandt, Ruysdael, Jan van Goyen und Van der Velde usw.

Dann kam das Meer! das uns nicht mehr zur Ruhe kommen ließ. Zwar stürmisch und regnerisch war der Abend, des ungeachtet fahren wir nach Scheveningen. Mir war der Anblick des Meeres neu, wenn ich nach tausend Schilderungen schon feste Freundschaft mit ihm geschlossen hatte. Zwei Tage lagen wir am Strande und bewunderten die ewig wechselnden Bilder, wie in breiten, langen Wogen die Flut stürmte und toste, wie sie sich schmückte mit silbernen Kronen und goldenen Bändern, wie hinter zerrissenem wirren Gewölk die Sonne sich senkte.

Wir empfanden beim Anblick der fern sich wölbenden Fläche dasselbe eigentümliche Sehnen, den Zug in die Ferne, wie wir es so oft in den Alpen von einem aussichtsreichen Gipfel im Anblick der Bergwelt empfanden. Ein Sehnen, das im Druck des täglichen Lebens schlummern kann, das aber in jenen Momenten, wo wir die Verbrüderung mit der Natur, Zeit und Ewigkeit empfinden, sich drohend steigert.

Dann kam auch für uns die Trennung. Hesse, der Glücklichere, verfügte noch weiter über Zeit, schloß seine Reise mit einer Seefahrt von Rotterdam nach Stettin, mich brachte der Zug rasch südwärts an all den Orten vorbei, wo wir vor Tagen und Wochen so schöne und unabhängige Stunden verlebten.



**Black and Blue III.** National-Jolle des Herrn Dr. H. Roßner.  
Entworfen von R. Drewitz, erbaut von H. Schulze, Friedrichshagen.

### Bootsmannslied.

Rudolf Lips.

Bootsleut sind lustig,  
Juchhurallala!  
Und jeden Tag durstig,  
Trallaleralla!  
Was kann wohl schöner sein,  
Als in die Welt hinein!  
Wasser und Wind sind mein,  
Hip, hip, hurra!

Bin ich am Lande,  
Oho, vallerla!  
Knüpf zarte Bande,  
Trallaleralla!  
Mädchen so blank und fein,  
Muß schnell mein Liebchen sein,  
Heute nur du allein!  
Hip, hip, hurra!

Bootsleut sind lustig,  
Juchhurallala!  
Und jeden Tag durstig,  
Trallaleralla!  
Was kann wohl schöner sein,  
Als in die Welt hinein!  
Wasser und Wind sind mein,  
Hip, hip, hurra!

Und bei dem Trinken,  
Juchheißerassa!  
Laß Sterne winken,  
Wir bleiben noch da!  
Jumpen an Bord wir dann,  
Käpten kehrt sich nicht dran,  
Ehrt uns als ganzen Mann,  
Hip, hip, hurra!

Schwanken die Masten,  
Halli, hallo!  
Gibt es kein Rasten,  
Nein, nimmer! Hallo!  
Mutig wie Frithjol war,  
Fürchte ich keine Gefahr,  
Auf Deck ist alles klar!  
Hip, hip, hurra!

# VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 40.

19. DEZEMBER 1912.

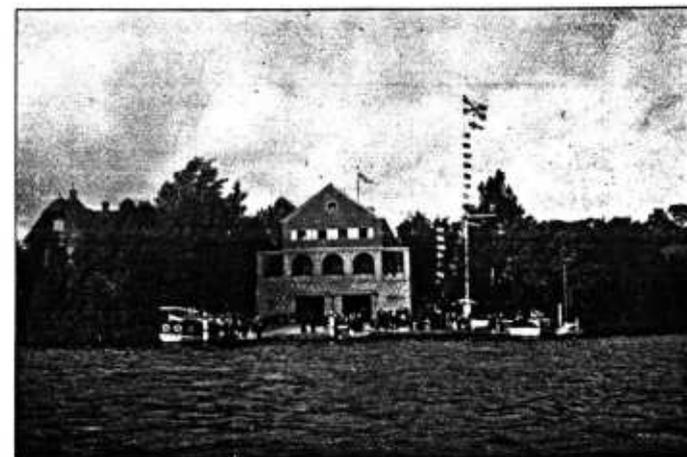
Nr. 40.

## Das neue Bootshaus der Ruder-Gesellschaft „Elektra“ im Verein der Beamten der AEG und BEW.

Der Bau eines neuen Bootshauses in der Nähe Berlins ist zwar kein in Sportkreisen besonders seltenes oder bemerkenswertes, aber doch ein ereignisreiches Ereignis, und um so mehr, wenn seine Entstehung, Bestimmung und Einrichtung so viel des Interessanten bietet, wie es bei dem Haus der „Elektra“, der Ruder-Gesellschaft im Verein der Beamten der A. E. G. und B. E. W. der Fall ist.

Die Ruderer, die auf der Fahrt spreeaufwärts Oberschöneeweide passieren, kennen die beiden vorgeschobenen Posten der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Berliner Elektrizitätswerke, das Kabelwerk Oberspree, das am rechten Ufer seine weiten Hallen und ragenden Bauten ausbreitet, und die Zentrale Oberspree mit ihren drei Schornsteinpaaren, dem Wahrzeichen der Oberspree. Wenige hundert Meter stromaufwärts und doch mitten im Grünen hat die „Elektra“ unter tatkräftiger Unterstützung beider Gesellschaften den Sportfreunden unter deren Beamten ein ebenso wohnliches wie praktisches Bootshaus geschaffen, das für die Angehörigen der beiden Schöneeweider Werke besonders bequem gelegen, jedoch auch von den in Berlin beschäftigten Beamten leicht zu erreichen ist. Derselbe Fluß, über den das unruhvolle Pochen und Hämmern, Walzen und Surren des Fabrikbetriebs Tag und Nacht tönt, der weithin im grünlichen

Licht der Quecksilberlampen des Kabelwerks schimmert, dasselbe Wasser, auf dessen Rücken die breiten mächtigen Kähne mit Kupfer, Kohlen, Kautschuk und anderen Rohmaterialien zu den Fabriken geschleppt werden, trägt jetzt wenige Kilometer stromaufwärts die schmucke Flotte der „Elektra“-



Das Bootshaus bei der internen Regatta der „Elektra“.