

1994

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

JAHRGANG 1914



BERLIN SW. 48.

WASSERSPORT-VERLAG G. M. B. H.

2. Segeln.

Fahrten.

Loggbuch der „Möve“, Aus dem. 7 Bilder
113—120. 121—123

Ansichten von Yachten.

Anders, Nationale 45 qm Kreuzer-Yacht, von Hacht, Hamburg	25
Atout VII, Nationales 30 qm Boot. Drewitz-Schulze, Berlin	168
Boreas II, Nationaler Seekreuzer. Stein-C. Engelbrecht, Inh. F. Naglo, Berlin	167
Carlad, Englische Ketsch. Summers u. Payne, Southampton	135
Die drei deutschen Fünfzehner Paula III, Camper u. Nicholson, Gosport	133
Isabel Alexandra, Anker u. Jensen, Asker..	133
Sophie Elisabeth, Oertz, Hamburg.....	165
Die drei deutschen Neunzehner Ellinor, Barg, Rostock	131
Wendula, Mylne, Glasgow.....	131
Cecilie, Oertz, Hamburg	131
Erika III, Abeking & Rasmussen, Lemwerder	163
Gaviota, Kreuzeryacht. Linton Hope — White Broth. Southampton	194
Humba, Nationale 45 qm Kreuzeryacht. Neesen — Gebr. Engelbrecht, Berlin	140. 177
Jutta IV, Sonderklassenyacht. Neesen — Gebr. Engelbrecht, Berlin.....	137
Kasper II, Nationale 45 qm Kreuzeryacht. Stein — Gebr. Engelbrecht, Berlin	25
Maja, 5 m R-Yacht. Stein — C. Engelbrecht, Inh. F. Naglo, Berlin.....	161
Margarete, 6 m-R-Yacht. Stein — C. Engelbrecht, Inh. F. Naglo, Berlin	144
S. M. Yacht Meteor. Oertz-Germaniawerft, Hamburg-Kiel.....	156. 157
Onkel Nolte, Nationaler Binnenkreuzer. C. Engelbrecht, Inh. F. Naglo,	
Shamrock IV, Amerika-Pokal-Yacht, Camper u. Nicholson, Gosport	202
Strolch, Nationales 15 qm-Boot. Harms-Tschuske, Berlin	193
Sonderklassenyacht, Neue. Neesen — Gebr. Engelbrecht, Berlin	96
Wenonah, Nationale 75 qm Kreuzeryacht. Heidtmann-Hamburg	24

Regattabilder.

Ankerplatz der Rennyacht-Flotie vor Eckernförde

Blick über den Boothafen des Kaiserlichen YC. und die Yachtflotte in Kiel	11
Jollen Selke II und Hedwig IV im Kampf um die Führung in der Wannsee-Regatta 3. Mai	173
Jolle Windeck nach dem Kentern in der Wannsee-Regatta 3. Mai	172
Lucie III, Erna und Illa im Rennen am 16. Mai.....	175
Müggelsee-Regatta am 17. Mai 1914. Zusammenstoß in der 45 qm Klasse	187
Müggelsee-Regatta am 24. Mai 1914. Start der Jollen.....	189
Nationale Jollen nach dem Start auf dem Müggelsee	179
Prinz Eitel Friedrich gibt Herrn A. Tobias den Preis am 17. Mai 1914.....	191
Siebener und Sonderklassenboote in der Müggelsee-Regatta am 17. Mai....	174
Sonderklassen-Yachten Lunula, Hecht, Resi an der Rahnsdorfer Boje.....	185
Vor der Boe (Toni und Stint auf dem Müggelsee).....	13

Verschiedenes.

Amundsen, die schnellste Eisyacht des Havelreviers.....	88
Eissegelsport in Riga. 3 Bilder. 92. 93.	95
Ermunterungs-Preis des Potsdamer YC. für die nationale 30 qm Klasse ...	79
Jollenschleppzug in der Mühlendamm-schleuse in Berlin.....	212
Saison-Preis des Potsdamer YC. für die nationale 45 qm Klasse.....	78
Seglerhaus-Preis für die nationale Binnenjollen-Klasse	127
Villa Stöwer in Tegel bei Berlin...164.	165
Vom Berliner Eissegelsport (Wannsee) 3 Bilder.....	59. 61. 63
Von den Baustätten der Yachtwerft C. Engelbrecht Inh. F. Naglo, Berlin-Zeuthen.	84. 85
Winterbilder vom Müggelsee. 6 Bilder.	33—40

3. Gemeinsames.

Fahrten in Holland.

Eine Fahrt auf der Zuidersee. 7 Bilder.	105—112
Von Kampen nach Nijmegen. 5 Bilder.	145—149
Von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdijk. 3 Bilder.	179—184
Von Amsterdam nach Alkmaar. 6 Bilder.	203—212

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 1.

1. JANUAR 1914.

Nr. 1.

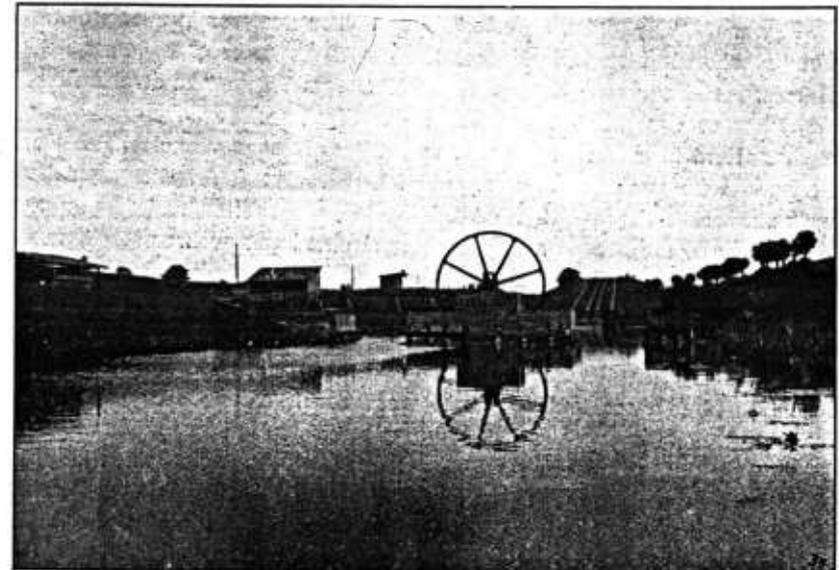
Von Elbing bis Thorn über die Oberländischen Seen.

Von F. Kendelbacher, Ruder-Club „Germania“, Königsberg i. Pr.

Photos von Paul Preuß.

Bekanntes Land und doch unbekannt.

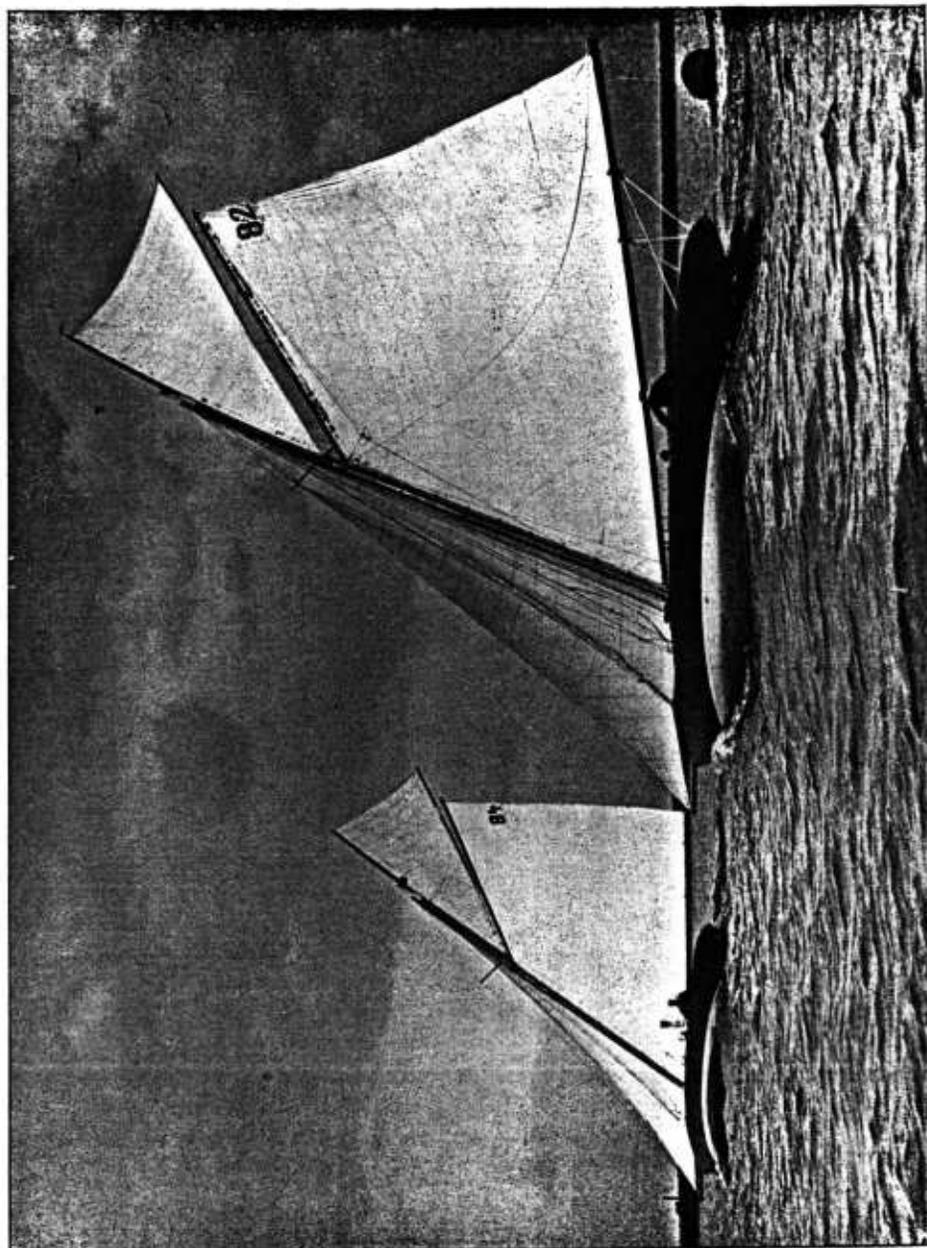
Seitdem ich vor Jahren die Masurischen Seen einmal mit D. Löwentin befahren und am Niedersee, Muckersee und Crutinnfluß beschauliche Tage verlebt hatte, stand ich im Banne dieser entzückenden Seenlandschaften, deren Schönheit ich nicht vermutet hatte, und so manches Jahr habe ich mich mit dem Gedanken getragen, die ganzen Reize der Landschaft einmal im Ruderboot auszukosten. — Mittlerweile aber kamen Fahrten von Clubkameraden über die oberländischen Seen, man erhaschte aus knappen Reiseerzählungen so manches Wort von ungeahnten Schönheiten, die Wanderruderei blühte empor, der „Führer für Wanderruderer“ erschien mit seinen Kilometermerkmalen und praktischen Fingerzeigen und dem kurzen Hinweis, daß die Seen des Oberländischen Kanals noch in ganz unberührtem Waldbestand liegen — und ich wählte, da einfacher von Königsberg zu erreichen, die Fahrt ins Oberland. Manche Reisebeschreibung brachte der „Wassersport“, aber oft merkte man den



Geneigte Ebene. Neu-Kußfeld.

Wantenspanners, 8 mm stark, war gebrochen; der spannendste Augenblick der ganzen Fahrt, für mich am Ruder die aufregendste, verantwortungsvollste Arbeit: gottlob, der Mast hielt. Schnell wechselte mein Leidensgefährte den Leebolzen aus und setzte ihn in Luv ein, die Leewant wurde mit einem Bündel festgesetzt, dann ging's nach kurzer Pause weiter auf unser Ziel zu. Bei dem Wellengang war an ein Aufkreuzen nach Warnemünde kaum zu denken. Nach der Seekarte mußten wir in Alt-Gaarz unter Landschutz liegen oder landen können; gerade hatten wir die Karte wieder unter die Füße gepackt, da tauchte, mit bloßem Auge kaum zu erkennen, die Höhe von Spitze Buk gerade vor uns auf. Raumschots liefen wir eine Stunde danach auf Alt-Gaarz zu und landeten froh dort an der Brücke. Von 10 Uhr morgens bis 4 Uhr nachmittags hatten wir nur 25 sm zurückgelegt; dennoch waren wir stolz, wer wollte es uns verargen? Meinem Maat leuchtete dabei die innige Herzensfreundschaft, die er mit unserm Boote geschlossen, aus den salz- und windgeröteten Augen. In einem nahen Hotel fanden wir auf zwei Sofas des Speisesaales unsere Nachtruhe; der Wirt hatte uns eingeladen, mit ihm auf seinem Billard zu schlafen; ihn hatte dazu der sonstige Platzmangel und sein Grauen vor dem nächtlichen Speisesaal veranlaßt. Tiefbewegt drückte er uns am nächsten Morgen für unsern Mut, in dem großen Saale zu schlafen, seinen Dank mit folgenden Worten aus: „Wat denn? Sei sulten dorför noch betalen? Nee, ich bedank mi vālmals, dat Sei mi up dei Idee brōcht hebben! Mi ward den Dūwel wedder infallen, up dat Billard tau slapen!“ sprach's und forderte nur für Bier und Kost die ihm durchaus zustehende, wenn auch nicht kleine Summe.

Der Sonnabend schien ruhiger verlaufen zu wollen. Um 10 Uhr waren wir unter Segel, nachdem unser Waschbord, den am Tage vorher ein Student uns infolge Falles aus seinem Boot ausgebrochen hatte, notdürftig wieder eingesetzt war. Nach einer halben Stunde ging der Kampf jedoch wie am vorigen Tage los, nur dadurch schlimmer, daß wir alles aufkreuzen sollten, bis Warnemünde allein 16 sm. Sollten wir umkehren? Fast jeder Wellenkopf weißer Gischt, das Boot hart am Wind fast ohne Fahrt, dazu der starke Strom? Aber wenn's nicht schlimmer kam, des jetzigen Brechwassers konnten wir wohl noch Herr werden. Also weiter! Nur Vorsicht beim Wenden, möglichst lange Schläge, dann geht's wohl noch. Ree! Heiligendamm konnten wir gut anliegen. Herrlich lagen die Ostseebäder Brunshaupten und Arendsee mit den bewaldeten Bergen hinter ihnen da, langsam kamen wir Heiligendamm näher. Zu nahe leider! Denn als wir ungefähr 500 m von der Küste entfernt waren, brach über uns der erste wirkliche Brandungsbrecher herein, wir waren auf dem äußersten Riff. Zwar lagen wir im Wind und hatten mit plötzlichem Ruck die Persenning, so gut wie es ging, über das ganze Cockpit gezogen; dennoch spürten wir nicht nur an unserer eigenen Nässe, was vor sich gegangen. Da kam auch schon ein zweiter, aber weniger verschwenderisch. In dem Augenblick hätte ich dem heiligen Damm alle anderen Worte wohl beigelegt, nur nicht das! Es gelang uns jedoch, über Stag zu kommen; wir hatten seewärts mehr Glück, in den längeren Wellen weit draußen konnten wir jeder einzelnen erfolgreich begegnen. Nun gesellte sich Wind und Wellen ein anderer schlimmer Gegner hinzu: der Hunger! Bitter rächte es sich da, daß wir unsere EBvorräte unter der Bank verstaubt hatten. Es war doch ein Ding der Unmöglichkeit, daß einer von uns unter der Persenning nach vorne kroch, um Butterbrote zu streichen, hätten wir doch nicht einmal so viel Muße, mit dem Hosenriemen den knurrenden Magen fester zu schnüren. Um 6 Uhr legte sich



Vor der Boe, (8 m-Yachten Toni und Stint kurz vor dem Einsetzen einer schweren Boe auf dem Müggelsee.)

Eine neue Schiffsart entwickelte sich um das Jahr 700 v. Chr., die sich zwar in dem Rahmen der bisher gebauten Fahrzeuge hielt, aber doch durch ihre gesteigerte Fahrgeschwindigkeit auffiel und von nun an lange Zeit in der damaligen bekannten Welt vorherrschte.

Zu der Zeit der Entwicklung der griechischen Kleinstaaten baute Korinth die erste Triere und rief damit jene Umwälzung im Schiffbau hervor. Es kam damals darauf an, möglichst schnelle Schiffe zu haben. Wollte man das Fahrzeug eines Seeräubers oder einer befehdeten Stadt einholen, um schuldige Verbrecher zu bestrafen oder reiche Beute zu machen, so mußte die Schnelligkeit des fliehenden Bootes übertroffen werden. Und zu eben diesem Zwecke entschloß sich Korinth zur Einführung langer, von zwei bis drei Mann getriebenen Rudern, die durch den längeren Hebelarm viel kräftiger wirkten. Bei dieser hierdurch gesteigerten Geschwindigkeit konnte das verfolgte Schiff leicht eingeholt und ohne Schwierigkeit kampfunfähig gemacht werden, indem man ihm durch seitliches Rammen die Ruder abstreifte. Selbst bei einem unglücklichen Kampfe war die Triere gewaltig im Vorteil, denn durch die gesteigerte Geschwindigkeit konnte sie sich stets in die gewünschte Entfernung und Sicherheit bringen.

Neben den verlängerten Rudern wurde noch eine andere Neuerung eingeführt. Um den Drehpunkt des Ruders mehr außerhalb des Schiffes zu verlegen und hierdurch ein leichteres Handhaben desselben zu erzielen, wurde der sogenannte Remenkasten eingebaut. Dies geschah in der Weise, daß man kurz über dem Wasser Spiegel die eigentliche Schiffswand nach beiden Seiten um den vierten Teil der ganzen Schiffsbreite hinausverlegte und so durch diese fast schalenförmige Aufbauchung die gewünschte Wirkung erhielt.

Diese Einrichtung ist die Urform unseres heutigen Auslegers. Sie war den hochentwickelten Kulturvölkern des Altertums seit jenem Trierenbau bekannt und wurde in weitgehendster Weise benutzt. War auch die äußere Form dieser „Ausleger“ von der heute üblichen verschieden, so war doch die Wirkung eine ähnliche und kam unverkennbar in der gesteigerten Geschwindigkeit zum Ausdruck.

Bei Xenophon finden wir eine kurze Bemerkung über Geschwindigkeiten, wie sie von den damaligen Trieren erreicht wurden. Er gibt als Höchstleistung 15,3 km für die Stunde an. Was es für eine gewaltige Leistung war, diese schweren, ungefügigen, vorn mit einem unter Wasser angebrachten Rammsporn versehenen Schiffe mit einer so gesteigerten Geschwindigkeit fortzubewegen, wird uns erst klar, wenn wir heutige Zahlen dagegenhalten. Ein guter Renn-Vierer mit einer geschulten Mannschaft läuft 20 km, d. h. nur ein Drittel mehr als jene Trieren des Altertums.

Es ist klar, daß man nur bei andauernder Übung und sachgemäßer Anleitung solche Gewaltleistung erzielen konnte. Wie schwer es ist, eine gute Vierer-Mannschaft zusammenzustellen, die wirklich gleichmäßige Arbeit leistet, wissen wir alle. Nun denke man sich 200 Ruderer, verteilt an 40 Riemen: welche andauernde Beaufsichtigung und Verbesserung, welche Ausdauer der Führer und des Personals gehörte dazu, um solche Zahlen zu erreichen, die die heutigen weit in den Schatten stellen, in Anbetracht der ganzen Bauart und Ausrüstung.

(Schluß folgt.)

■ ■ ■

Doppelnummer.

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 9 u. 10.

26. FEBRUAR 1914

Nr. 9 u. 10.

Die Europa-Wettfahrten 1914 in Norwegen.

Die norwegischen Segler machen mobil auf der ganzen Linie, um die ihnen anlässlich der Hundertjahrfeier ihres Landes überwiesenen Europa-Wettfahrten in würdiger Weise zu veranstalten. In weitausschauender Weise haben sie schon vor mehr als Jahresfrist begonnen, sich auf den Besuch der Segler aus allen europäischen Ländern einzurichten und ihre erste Sorge war, ihre an sich schon vortreffliche Lustyachtflotte durch Ankäufe von R-Yachten auf einen höheren Stand zu bringen. Im Laufe des jetzigen Winters haben sie durch Aufgabe von Neubauten sich noch weiter befeißigt, die Lücken auszufüllen, und so wird es ihnen zweifellos gelingen, den fremden Gästen in allen internationalen Klassen tüchtige Gegner unter der Flagge ihres Landes entgegenzustellen.

Auch mit der Werbearbeit haben sie zeitig begonnen. Vor kurzem ist eine sehr hübsch ausgestattete kleine Schrift erschienen, die in verlockendster Weise zum Besuch der nordischen Gewässer auffordert und die gewiß nicht verfehlen wird, eine zahlreiche



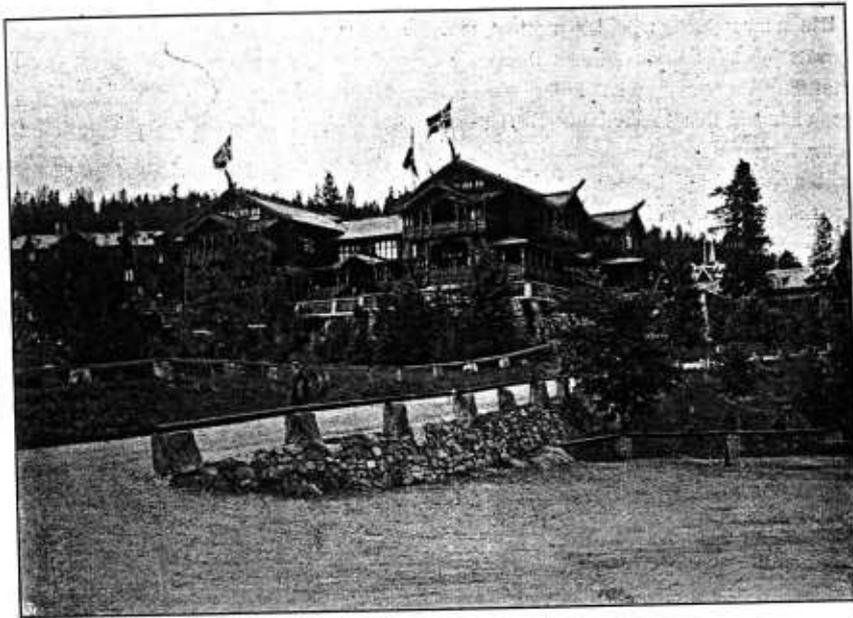
Blick von Holmenkollen über Christiania und den Fjord.

Schar von Segelsportfreunden nach dem Christiania-Fjord, dem Schauplatz der Haupt-Segelkämpfe, zu ziehen.

Wir lassen in nachstehenden Zeilen die Werbeschrift selbst zum Worte kommen:

Dem Königlich Norwegischen Segelverein — so heißt es dort — ist für das Jahr 1914 der Auftrag geworden, die internationale Europa-Woche zu arrangieren. Gleichzeitig feiert Norwegen sein hundertjähriges Jubiläum als unabhängiger Staat mit einer großen Landesausstellung in Christiania.

Die Europa-Woche, die in diesem Jahre zum ersten Mal in den skandinavischen Gewässern abgehalten wird, wird nicht am wenigsten dazu beitragen, erhöhten Glanz über die Jubiläumstlichkeiten zu verbreiten und auch der Königlich Norwegische Segelverein wird alles aufbieten, was in seiner Macht steht, damit die berühmte Segelwoche



Das Tourist-Hotel auf dem Holmenkollen bei Christiania.

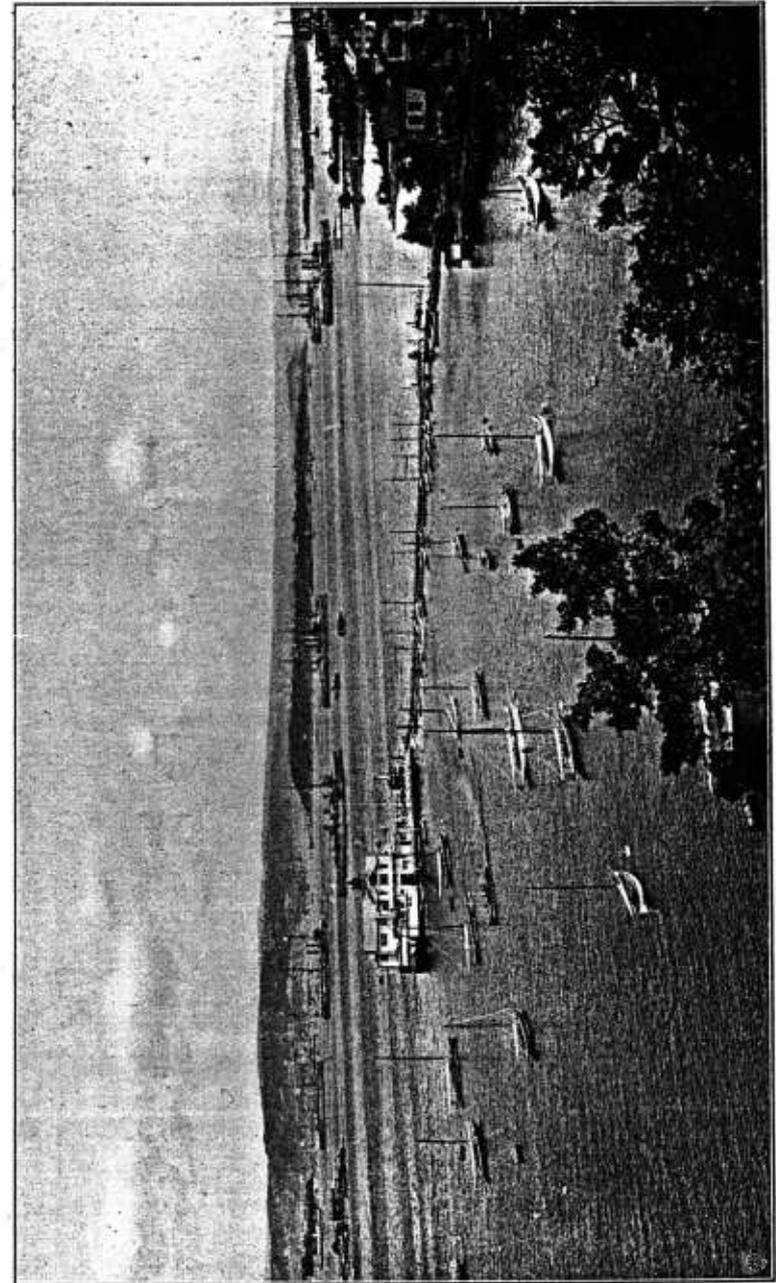
auf eine für den Verein ehrenvolle Weise und zur gegenseitigen Freude und Annehmlichkeit für aus- und inländische Segler verlaufen wird.

Der im Jahre 1883 gegründete Königlich Norwegische Segelverein ist ein Landesverband, der unter dem Schutze S. M. König Haakon's VII. steht. Er hat seinen Hauptsitz und sein Clubgebäude in Christiania, zählt über 2000 Mitglieder mit 500 Fahrzeugen und ist außerdem mit 18 lokalen Segelvereinen verknüpft.

Der Verein, der vormals die sogenannte Kopenhagener Meßformel anwandte, schloß sich im Jahre 1906 an die International Yacht Racing Union an und nahm deren Meßformel und Bauvorschriften an.

Von den Fahrzeugen des Vereins sind 90 nach dem internationalen Meßverfahren gebaut und über sämtliche Klassen von 5 bis 15 Meter verteilt; sie werden daher im Stande sein, eine interessante Konkurrenz zu bilden.

Die guten Eigenschaften der norwegischen Fahrzeuge werden im übrigen den aus-



„Dronningen“, das Clubhaus und der Hafen des Königl. Norwegischen Segel-Vereins in der Nähe von Christiania.

ländischen Seglern wohl bekannt sein von deren Beteiligung an vielen internationalen Segel-Regatten, wo sie stets die norwegischen Farben mit Ruhm vertreten haben.

Auch in früheren Jahren sind die Regatten des Königlich Norwegischen Segelvereins von ausländischen Seglern lebhaft besucht gewesen, die alle sicherlich die angenehmsten Erinnerungen daran mitgenommen haben.

Sicherlich wird kein Segler einen Besuch in den norwegischen Fjorden zu bereuen haben. Die Schönheit der Fjorde ist weitbekannt, der Sommer hier oben hat ein mildes, trockenes und angenehmes Klima mit regelmäßigen Wind- und Wetterverhältnissen, gerade geeignet, allen Fahrzeugen gute Chancen zu geben. Den ganzen Sommer hindurch kommt im südlichen Norwegen morgens der frische Seewind vom Skagerrak die Fjorde reinkehrend herauf, erst am Nachmittag fängt er allmählich an abzuflauen, bis die See wieder blank und still daliegt an den warmen Sommerabenden mit ihren wunderbaren Sonnenuntergängen. Dunkelheit im wahren Sinne des Wortes kennt man nicht im Hochsommer in Norwegen, nur eine leichte Dämmerung herrscht um Mitternacht, die nur noch mehr dazu beiträgt, die Schönheit der Sommernacht zu erhöhen.

Der Schauplatz der Europa-Woche ist nach der Stadt Horten am Christianiafjord verlegt.

Die Stadt, welche zugleich Marinestation ist, hat einen ausgezeichneten Hafen, der bequem Platz abgeben kann selbst für eine sehr große Anzahl Besucher. Eine Anzahl Slips wird bereit sein, um die Rennyachten jederzeit schnell und mühelos aufzuschleppen; ebenso wird für das materielle Wohl der Segler reichlich gesorgt werden.

Die Regatten werden in dem großen Fjord-Becken südöstlich von der Stadt vor sich gehen. Der Fjord ist hier über 10 km breit und führt direkt in die offene See hinaus. An beiden Seiten weiter hinaus am Fjord liegen naturschöne kleinere Badeorte, wo Jugend, Leben und Heiterkeit anzutreffen ist und wo ausländische Segler überall mit offenen Armen empfangen werden.

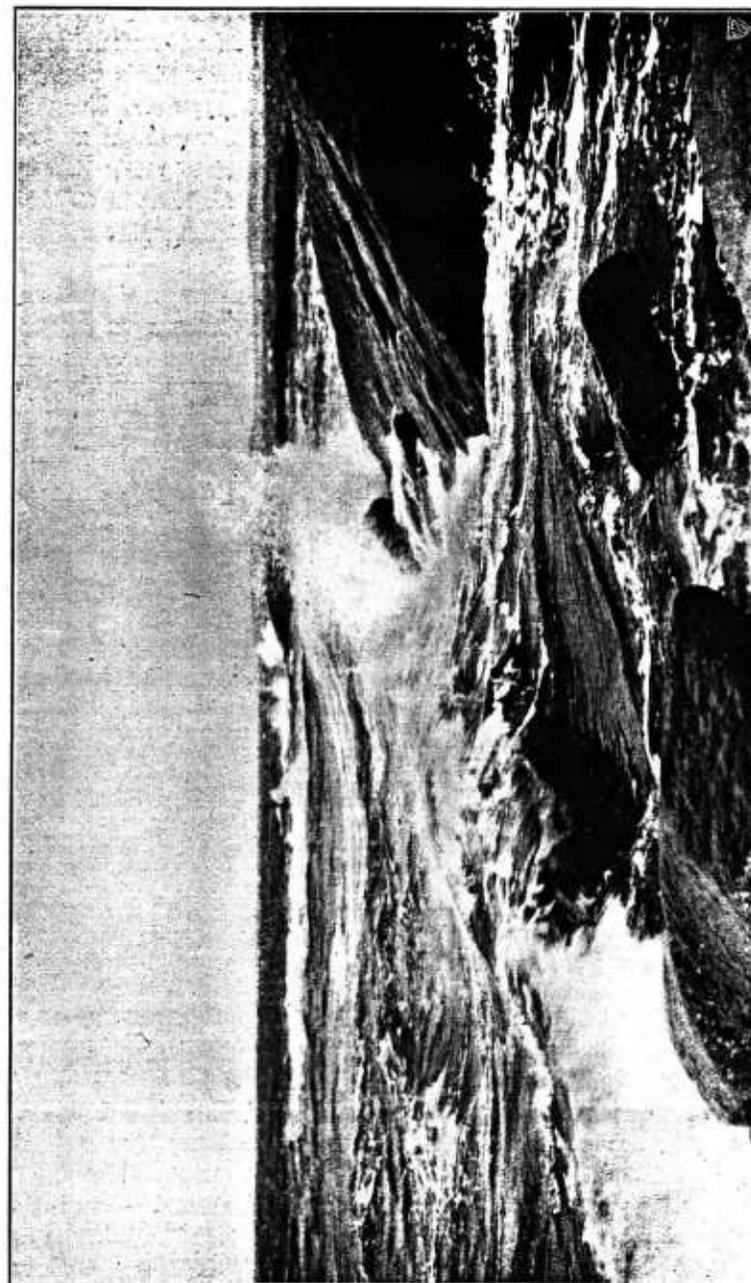
Horten selbst ist eine malerische alte Stadt, wo man abends nach den fröhlichen Kämpfen des Tages sicher einen stillen Spaziergang längs dem ehrwürdigen Kanal unter den dunklen Kronen der Laubbäume genießen wird.

Von Horten geht die Fahrt den Christianiafjord hinauf, dessen lachende, herrliche Umgebungen, mit seinen Mengen kleiner Inseln und engen Sunden, wohl manchen bewundernden Ausruf hervorlocken werden. Unterwegs passiert man die Festung Oscarsborg, mit Haaoens dunklem Koloß im Hintergrunde, die zum Schutze der Einfahrt zur Hauptstadt mit Kanonen gespickt ist.

Kommt man weiter hinein, so heben sich nach und nach die Bergrücken bei Christiania amphitheatralisch um die Stadt, die im Talgrunde eingebettet liegt. Im Vordergrund sieht man die Festung Akershus, die in alten Tagen manchen Sturm mit den Feinden des Landes bestanden hat. Jetzt ist sie nur noch ein Denkmal verschwundener Zeiten, das pietätvoll erhalten wird.

Christiania ist im ganzen eine hübsche Stadt, die rasch herangewachsen ist und deren Hauptstraße, die Carl Johan Gatan, mit dem königlichen Schlosse auf einer Höhe im Hintergrunde, sich sehr imponierend ausnimmt.

Die Stadt hat, ohne die Bevölkerung der Vorstädte, reichlich $\frac{1}{4}$ Mill. Einwohner, ist mit guten Hotels versehen und hat ein ausgezeichnetes Verkehrsnetz von elektrischen Bahnen.



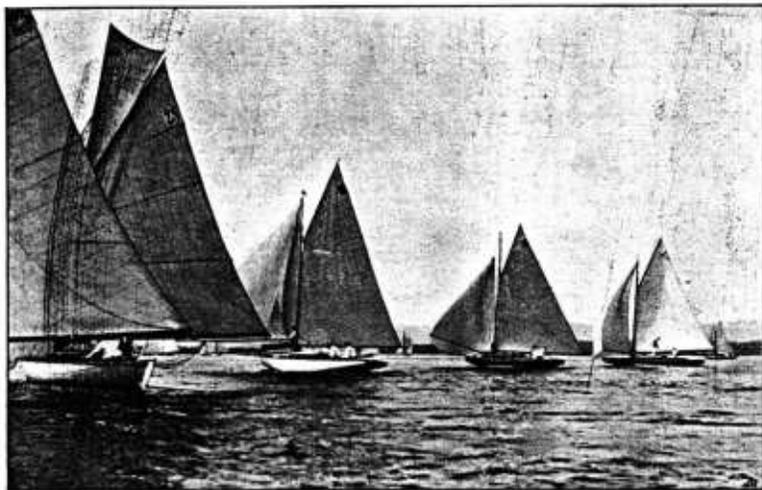
Brandung im Christianiafjord.

Eine derselben führt uns direkt hinaus zu der großen Landesausstellung auf Frogner. Diese wird in der äußeren Ausführung außerordentlich hübsch und wird dem Ausländer lehrreiches wie unterhaltendes bieten. Die norwegische Industrie — besonders auf dem elektrischen und elektrochemischen Gebiete — ist in den letzten Jahren mit Riesenschritten vorwärts gegangen, wofür die Ausstellung sicherlich den Beweis liefern wird.

Die Ausstellung wird gleichfalls mit erstklassigen Restaurants, Sportplätzen und einer ausgezeichneten Vergnügungsabteilung, à la Luna-Park, ausgerüstet werden.

Von anderen Sehenswürdigkeiten der Stadt werden sicher die über 1000 Jahre alten Wikingerschiffe die Segler interessieren, besonders da eines derselben beweislich für Lustsegelfahrt gebaut worden ist und bewundernswerte reine Linien aufweist. Im übrigen gibt es Museen und Sammlungen jeglicher Art.

Christianias Hafen bietet in den Sommermonaten stets einen lebhaften Anblick. Beständig sieht man die Flaggen der großen seefahrenden Nationen auf Lustyachten und



Vom Norwegischen Segelsport.

Kriegsschiffen, sowie auch die großen Touristendampfer heraufkommen mit Gesellschaften schönheitsdürstender Touristen, von denen viele gleichsam angenehm enttäuscht zu sein pflegen über die überall herrschende Zivilisation.

Am westlichen Ende des Hafens liegt das Clubgebäude des Königlich Norwegischen Segelvereins mit einem vortrefflichen Hafen für Yachten. Das Clubgebäude hat in der ersten Etage ein großes, reichausgestattetes Restaurant, während die zweite Etage den Mitgliedern des Clubs vorbehalten bleibt.

Mitten in Frognerkilen belegen, bietet das Clubgebäude — auch Dronningen (Königin) genannt — am Abend ein Bild bunten, wimmelnden Lebens von Segel- und Motorbooten, dessen Seitenstück man lange vergeblich suchen kann.

Auch in Christiania wird für gute Liegeplätze und Slip-Gelegenheiten für die fremden Yachten gesorgt werden.

Christianias Umgegend bietet reiche Gelegenheit zu kleinen angenehmen Ausflügen.

Auf den Bergrücken um die Stadt, in ca. 400 m Höhe, liegen die weitbekanntesten, vortrefflichen Gaststätten Holmenkollen, Voksenkollen und Frognersaeteren mit der herrlichsten Aussicht über den Fjord gen Süden und die inländischen Schneegebirge gen West und Nordwest.

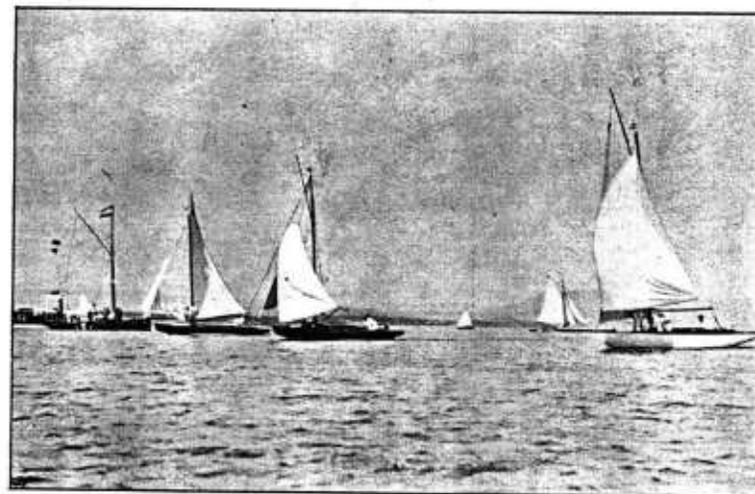
Den fremden Gästen ist also reichlichste Gelegenheit geboten, den Aufenthalt in Norwegens Hauptstadt und deren Umgebung in abwechslungsreichster Weise zu genießen und neben den heißen Kämpfen auf blauer Flut auch Ausflüge nach dem Innern des Landes zu unternehmen, von denen sie sicher voll der herrlichsten Eindrücke zurückkehren werden.

Die Regatta-Tage selbst werden sich nach folgendem Plane abspielen:

Mittwoch, den 15. Juli: Empfangsabend in Horten;

Donnerstag, den 16. Juli und Freitag, den 17. Juli: Internationale Regatten bei Horten;

Sonnabend, den 18. Juli und Sonntag, den 19. Juli: Europa-Wettfahrten bei Horten;



Norwegisches Regattabild.

Montag, den 20. Juli: Festessen in Christiania;

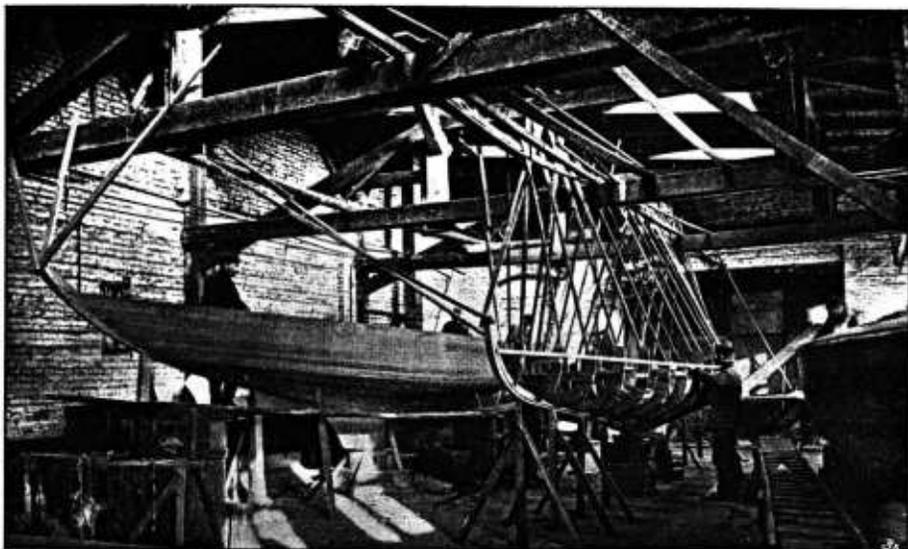
Dienstag, den 21. Juli: Jubiläums-Regatta bei Christiania;

Mittwoch, den 22. Juli: Schluß-Bankett in Christiania.

Daran schließen sich dann die folgenden weiteren sportlichen Veranstaltungen:

23. Juli: Fern-Wettfahrt Horten-Marstrand; 26. Juli: Wettfahrt vor Marstrand (Dreiecksbahn); 27. Juli: Fern-Wettfahrt Marstrand-Langedrak; 28. Juli: Wettfahrt bei Gothenburg (Dreieckskurs); 30. Juli: Fern-Wettfahrt Langedrak-Kopenhagen; 2., 3. u. 4. August: Wettfahrten bei Kopenhagen.

■ ■ ■



Yachtwerft C. Engelbrecht Inh. F. Naglo.
Ein internationaler Sechser (links) und ein nationales 3 qm-Boot (rechts) im Bau.

Auch ein Preisschrank ist darunter, bekanntlich ein bei einem Ruder-Club moderner Art sehr notwendiges Ausstattungsstück des Clubhauses.

Die übrigen Räume, auch die an Mitglieder zu vermietenden Zimmer werden einfacher, aber durchaus gediegen ausgestattet werden.

Daß die Umkleide- und Toiletten-Räume sowie die für den gesamten engeren Sportbetrieb bestimmten Räume in durchaus solider und neuzeitlich zweckmäßiger Art ausgestattet werden, dafür dürfte wohl der Ruf des Architekten bürgen, der gerade im Bau von Clubheimen wassersportlicher Art nun schon als Autorität ersten Ranges angesehen werden darf.

• • •

Bootshaus-Sprüche.

Von Theodor Kirjsten.

(Fortsetzung und Schluß aus Nr. 10.)

Lust und Begeisterung hält Leib und Boot in Schwung.

* * *

Das Rennen ist kein Raufen,
verträgt nicht Ludern und Saufen.

* * *

Ohn' Fleiß und Lehre kein Sieg und Ehre.

* * *

Ein Sieg fällt nicht als Bratwurst gleich in die Pfanne hinein,
mit Ringen und Bezwingen muß drum gestritten sein.

* * *

Flink und husch bringt Sieg und Tusch.

* * *

Orakele kein Pech, sei wacker und frech.

* * *

Vorher keine Gänsehaut!
Auf Geschick und Kraft vertraut!

* * *

Wenn es soll sein, hagelt's dem Gegner den Luftkasten ein.

* * *

Unlust ist eine Erbse auf dem Rollsitze.

* * *

Lieber den Hals verrenkt, als ein Rennen verschenkt.

* * *

10 Pfund Bauch zuviel sind 100 Pfund Ballast.

* * *

Eine Mannschaft mit Einem, der nicht will oder kann,
Ist ein Vierer mit drei Mann.

* * *

Untreue rudert mit gebrochenem Riemen.

* * *

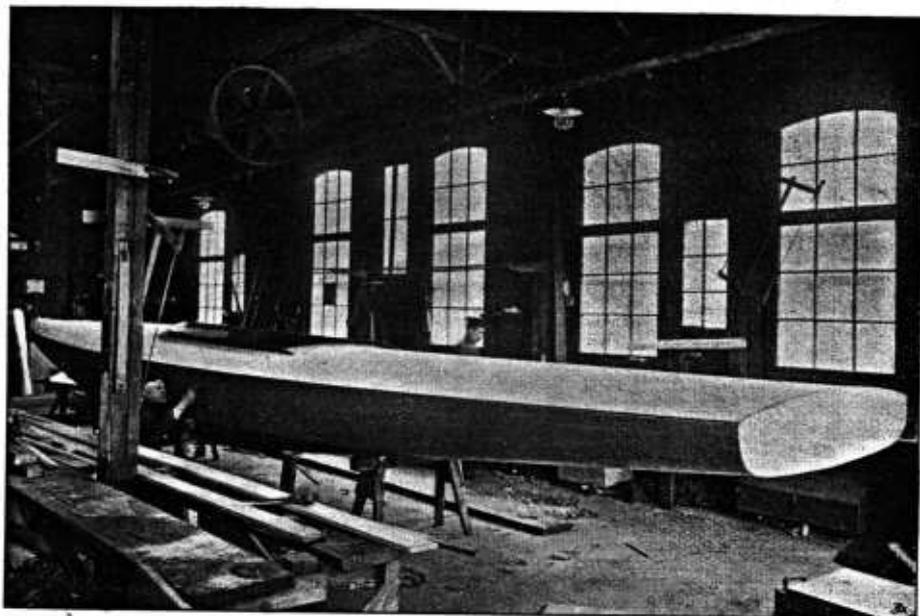
Wer den Riemen nur führt mit Hapern und Holpern,
Wird auch beim Rennen leicht mit ihm stolpern.

* * *



Yachtwerft C. Engelbrecht Inh. F. Naglo. Ein internationaler Fünfer im Bau.

die leider noch nicht erbaute Strandhalle wohl als erste bezeichnet werden muß, nahmen wir als Leute, die ein opulentes Mittagmahl mit den nötigen Getränken wohl zu schätzen wissen, unser Diner ein, insbesondere war der Aal von vorzüglicher Beschaffenheit. Allerdings kann er sich nicht annähernd mit dem historischen „Sauren Aal mit Bratkartoffeln“ messen, den man erhält, wenn man den Kurs nach Greifswald einschlägt. Ein unbegabtes jüngerer Mitglied, das zwar auch mit ähnlichen Tieren zu tun hat, meinte ganz blödsinnig und unwissend, es gäbe diese Musterexemplare in Grahlefähre, wurde jedoch von dem Ruderwart mit den Worten: „Du Laie, du hast ja keine Ahnung von rudertechnischen Angelegenheiten“, gebührend darauf hingewiesen, daß ein solcher Aal nur in Gristow erhältlich sei. Wir schlemmten dessen ungeachtet weiter und waren gerade beim Käse.



Neue Sonderklassenyacht des Herrn J. Wagner (V. S. a. W.).
Gezeichnet von A. Neesen, erbaut von Gebr. Engelbrecht.

„Dor kümmt de Störtebecker!“ „Ne, dat 's nich wohr!“ Aber richtig war der brave Störtebecker trotz des Orkanes am Sonnabend noch unter denselben schwierigen Verhältnissen wie wir nach Barhöft gerudert und jetzt morgens nach Zingst. Diese Ruderleistung mußte hoch anerkannt und gebührend gefeiert werden. Mit unsern zwei Kientöppen (photographischen Apparaten), der ganzen Dienerschar und tausend Eingeborenen wurde die tüchtige Mannschaft mit einem natürlich tadellos klappenden „Hip Hip Hurra!“ empfangen und im Triumph nach Wiechmann's geleitet. Die Dorfjugend stritt sich darum, die Sachen ins Hotel zu schleppen; dafür wurden noch 25 Pf. Belohnung ausgeworfen, um deren Besitz Ring- und Faustkämpfe veranstaltet wurden, gegen welche die Kämpfe der alten Römer Waisenkinder sind.

(Schluß folgt)

• • •

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 13.

26. MÄRZ 1914.

Nr. 13.

De Pingstfoahrs in'n Stralsunner Rauderklub!

(Schluß aus Nr. 12.)

Bereitwilligst stellten wir unsern Klubbers unser dreifenstriges Fürstenzimmer mit Empfangssalon zur Verfügung, doch mußten wir auch hier wieder wahrnehmen, daß schnöder Undank immer noch der Welt Lohn ist, wie wir in früher Morgenstunde leider feststellen sollten.

Da für unsere Expansionsgelüste in dem Bierdorf Zingst die nötigen Vorbedingungen nicht mehr vorhanden waren, beschlossen wir mit der altgewohnten Meinungsverschiedenheit, doch noch nachmittags nach Prerow zu fahren und wieder zurück nach Zingst. In dem Prerowstrom, der keine Strömung mehr hat, wurden an den Steuermann wieder recht hohe Anforderungen gestellt, denn der Strom hat sieben verschiedene Sackgassen, in die man sehr leicht hineingeraten kann, um nach 10 Minuten seinen Irrtum zu erkennen. Nur, wer dies Labyrinth einmal durchfahren hat, kann sich ein Bild von der Schwierigkeit der Navigation auf diesem Fahrwasser machen.

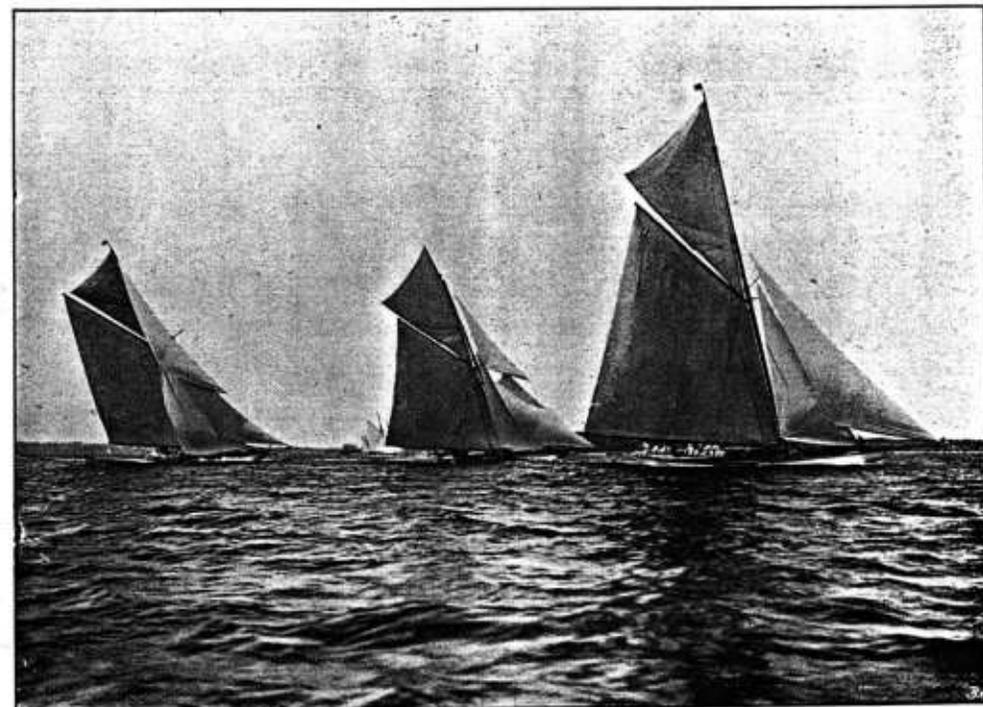
Satt und dick lag das kaffeebraune, jahrelang stillstehende moorige Wasser da, selbst bei 10 cm Tiefe noch undurchsichtig, kein Kraut ist am Boden zu sehen. Die beiden Seiten sind streckenweise von kilometerlangem, undurchsichtigen hohen Schilfrohr bewachsen, das wohl nie betreten ist und wird. Tausende von Sumpfvögeln, wilden Enten, Gänsen, Schwänen, Fischreihern, auch Stare und Kiebitze,



„Klaus Störtebecker“.

Sturm, der noch dazu jetzt etwas vorlich kam, für glatt verrückt, unverantwortlich leichtsinnig und was dergleichen liebevolle Äußerungen mehr waren; befindet sich doch das Segel noch vor Nr. 1 und soll nur als Treiber, nie jedoch zum Am-Wind-Segeln dienen. Auf der anderen Seite hatte man indessen für unsere Befürchtungen kein Verständnis, und so mußten wir sie denn wohl oder übel ihrem bösen Schicksal überlassen, zumal der Herr Ruderwart, der am Schlag saß, bzw. beim Segeln die Schot bediente, von diesem wichtigen Posten aus mit überlegenem Hohnlächeln jeden Einwand zurückwies. In der sicheren Erwartung, das Boot hinter dem Parower Haken kentern oder in die dort aufgestellten Reusen treiben zu sehen, falls die Mannschaft nicht vernünftig genug war, schon vorher ihr Unternehmen als aussichtslos aufzugeben, wünschten wir ihnen schließlich gute Fahrt. Doch wir sollten uns alle in „Unkel Bräsig“ verrechnet haben. Wie der Deubel sauste der Kahn los und legte den Weg bis zum Kap von Barhöft in etwa 40 Minuten zurück, während die beste Ruderzeit eine Stunde beträgt. Bei der infolge des kalten Windes über dem wärmeren Wasser herrschenden Luftspiegelung sah man das kleine Segel wie einen Fetzen an hoher Stange vor dem hellen Abendhimmel dahinjagen, bis das Boot hinter dem steilen Ufer des Kaps wie der fliegende Holländer spurlos verschwunden war. „De sünd dörch“, sagte unser Schlagmann, sorgenschwer die sturmgepeitschte See betrachtend, die nun auch unser Boot durchqueren mußte, sollte die stolze, mit so großen Hoffnungen unternommene Pfingstfahrt nicht schon jetzt ein unrühmliches Ende finden, wie Herr Fr. uns im Club schadenfroh prophezeit hatte, der angesichts der großartigen Vorbereitungen meinte, bis nach Altefähr zum Kaffeetrinken würden wir ja schließlich noch kommen. Pflaume! Nein. „Lieber Tod als Schande!“ beschlossen wir nach berühmten Mustern. Zunächst kochten wir jedoch erst mal ganz friedlich an Land Kaffee, nachdem der „Störtebecker“ auf den Strand geschoben war und wir Frau H. und den Steuermann W. mit Grazie durch den von der letzten Sturmflut am 5. Mai massenhaft angehäuften Seetang ans feste Ufer getragen hatten. Der Kaffee schmeckte vorzüglich, der dazu spendierte Kuchen nicht minder, und so warteten wir in bester Stimmung auf das Abflauen des Windes. Der tat uns jedoch den Gefallen nicht, sondern nahm wider Erwarten an Stärke eher noch zu; wehte er doch nun seit der oben zitierten Sturmflut, von deren Verheerungen ja die Tageszeitungen zur Genüge berichtet haben, ununterbrochen schon sechs Tage und hätte von Rechts wegen wirklich einmal aufhören können. — Nachdem alles sachgemäß verstaut und seefest gezurrt war, fuhren wir denn mit Mut und Gottvertrauen los. Versucht mußte die Sache, wie gesagt, werden, und das beruhigende Bewußtsein, im seetüchtigsten aller 15 Boote des Clubs zu sitzen, hatten wir ja. Zunächst waren alle daher noch mächtig redselig. „Hallo, Achtung, Brümmer“, annoncierten die Steuerleute, wenn eine schwere See gegen das Boot anrollte. Dann wurde abgestoppt und etwas Ruder nach Luv gelegt, so daß die Welle das leichte Boot auf ihren Kamm hob und sanft auf der anderen Seite wieder herab gleiten ließ. In Lee wurden außerdem die Sculls leicht ins Wasser gedrückt, um eine zu starke Krängung des Bootes zu verhindern. Doch nicht jedesmal gelang das Manöver so glatt; immer häufiger folgten sich die schweren Seen, die ein völliges Anhalten erforderten und trotzdem zum Teil ins Boot hineinschlugen. Das Paar am Steuer wurde stiller und stiller; sahen sie doch die ganze Bescherung vor sich und mußten höllisch auf die anrollenden Wogen aufpassen;

und die, wie gesagt, trotzdem mehrfach überkommenden Brecher machten sie anscheinend auch nicht gesprächiger. Eine Ausnahme bildete der Schwede, der wie alle seine Landsleute das reinste Wassertier, zum mindesten Amphibium ist; badete er doch seit April (!) täglich kalt im Sund und duscht den ganzen Winter durch seinen rotbraunen Leichnam mit kaltem Leitungswasser. Er befand sich also nun hier erst so recht in seinem Element, Wasser und Luft, half and half, und gab seinem Wohlgefühl darob durch Jauchzen, Lachen und verwandte Naturlaute unverhohlenen Ausdruck. Mißtrauisch schielte dagegen W., der in halbliegender Stellung auf dem



Die drei deutschen Neunzehner.

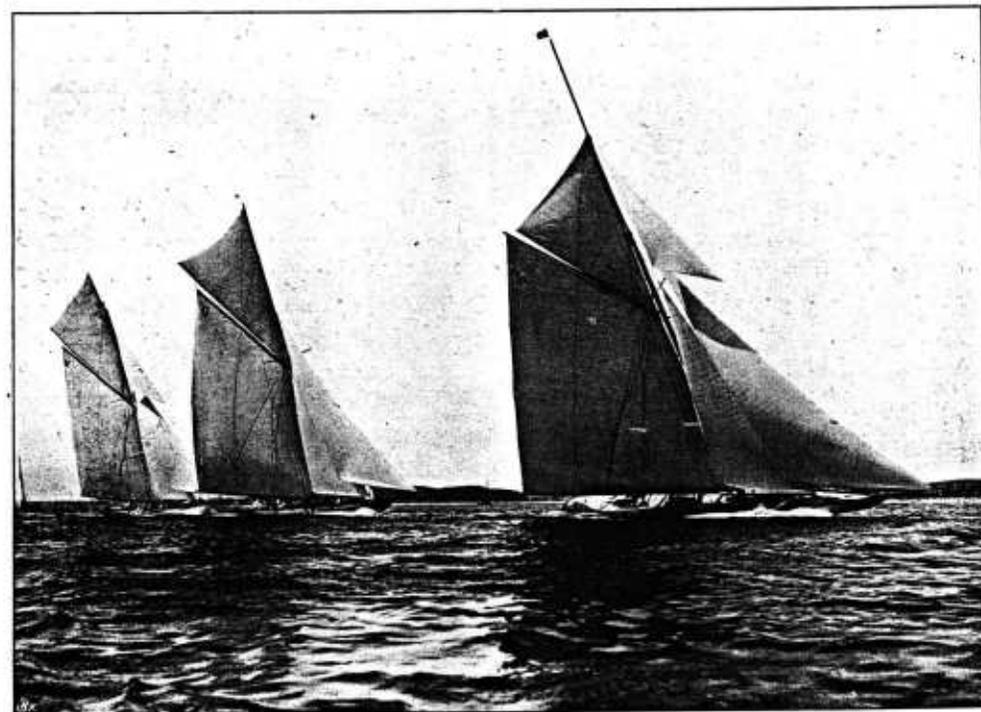
C2 „Ellinor“ des Herrn Gesandten von Waldthausen, Exz., C2 „Wendula“ des Herrn Grafen Tiele-Winkler, C3 „Cecilie“ des Herrn Major von Stumm.

Boden saß, durch seine Brillengläser seitwärts in die tobende See; ihm paßte die Sache augenscheinlich gar nicht, und mit Schnauben und Pusten quittierte er ärgerlich über jeden Guß, den er wehrlos über sein armes Haupt ergehen lassen mußte. Nicht einmal schütteln konnte er sich, so gut hatten wir ihn eingepackt. — Plötzlich jedoch wurde die Sache kritisch. — Sei es, daß wir uns auf einer besonders tiefen Stelle befanden, oder daß aus purer Gehässigkeit ein ausnahmsweise großer Brümmer sich den braven „Klaus Störtebecker“ zum Ziel erkoren hatte, kurzum, mit einem Male stieg unvermutet eine Riesenwelle neben dem Boot empor, um sich im nächsten Augenblick als schönster Brecher darüber hinweg und hinein zu ergießen; zwei weitere von demselben Kaliber folgten gleich hinterher. „Vor den Wind gehen,

das Boot auf Land setzen!" kommandierte der Obmann. „Schgeht nich, liggen Schteine, weiter fahren!" protestierte heftig der Schwede. Nach kurzer Beratung beschlossen wir, durchzuhalten, solange es irgend ging. Und wir hatten Glück. Wenn auch im weiteren Verlauf der Fahrt noch mehr Spritzer über uns hinwegfegten oder einzelne Seen naseweis ins Boot leckten, vor solchen Brechern, die sich direkt unpariert ins Boot ergossen, blieben wir zum zweiten Male verschont. Bald gelangten wir denn auch unter den Schutz des Vierendeckdriffs, und damit war der Bann gebrochen, der seit jenem kritischen Moment auf uns gelastet hatte. „W., du siehst aus wie Gefrierfleisch!" Mit diesen herzlosen Worten apostrophierte der Schwede den unglücklichen, blaugefrorenen Steuermann, der mit dem unteren Teil seines Rückens im Wasser schwamm, hilflos wie ein Säugling in seinen nassen Windeln, und auf dessen entgegengesetzter Körperhälfte sich in den Decken und Capes ein großer See gebildet hatte; von dem rechten Ellenbogen, der in Luv über der Bordkante hing, lief zudem das Wasser herunter wie aus einer Dachtraufe. Wirklich, der gute W. bot in diesem Zustande ein Bild des Jammers. Und dazu noch faule Witze über sich ergehen lassen zu müssen! Denn schon hatte A. einen neuen auf Lager. „W., du bischt so hübsch, dich küschen die Wellen immerBu!" pflaumte er in seinen heimatlichen Lauten. Da waren wir Rudersknechte, die wir in fortwährender Bewegung blieben, denn doch besser dran, wenn wir zwar auch schon längst keinen trockenen Faden mehr auf dem Leibe hatten und es mit sinkender Sonne empfindlich kühl wurde. Dem abzuhelfen, holten wir in dem immer stiller werdenden Fahrwasser, das zuletzt nur etwa hundert Meter breit ist, kräftig durch, und in flottem Tempo ging es auf das gastlich herüberwinkende Barhöft zu, dessen Einfahrt denn auch bald erreicht war. Die Züge aller verklärten sich förmlich, als H. die inhaltschweren Worte sprach: „Nu aber der Grog!" Man roch ihn förmlich schon in Gedanken, und der „Störtebecker" flog mit jedem Schläge seine guten 10 Meter dem ersehnten Ziele zu. Hurra, es war erreicht! Hilfsbereite Hände unterstützten die Landung am Bollwerk, wo Frau H. und W. ausstiegen und sofort in den Gasthof geschickt wurden, während die Ruderer wieder abfuhren und das Boot am Ende des Hafens auf den Strand setzten, der noch deutlich Spuren der Sturmflut trug.

Barhöft ist in der Hauptsache nur eine große Lotsen- und Zollstation mit den entsprechenden Dienstwohnungen. Seinen geistigen Mittelpunkt hat es in „Rütings Gasthof", dessen Besitzer gleichzeitig Seemann, Hochseefischer, Landwirt und last not least ein gewaltiger Nimrod vor dem Herrn ist. Mit Hilfe seines Sohnes und noch einiger Jungens schoben wir den Kahn unter ziemlicher Anstrengung auf dem Kiel, der tief in den aufgeweichten Sand einschnitt, ganz aufs Ufer, wo er seitlich abgestützt und nun erst einer näheren Musterung unterzogen wurde. „Väl Water is jo nich in", meinte der Schlagmann, den Stauweiher betrachtend, der sich in dem schräg liegenden Boote am Schott hinter dem Steuersitz bildete. — Staunend umstanden uns die Eingeborenen, denen es nicht in den Kopf wollte, daß solch flache, schmale Boote derartigem Wetter gewachsen sind. Mit Hilfe von schnell aus Mutter Rütings Küche entlehntem Geschirr war das Wasser bald ausgeschöpft, Schwamm und Lappen taten das übrige, und dann konnten auch wir mit gutem Gewissen dem gastlichen Hause zustreben, wohin die Jungens inzwischen schon bereitwillig unsere Sachen geschafft hatten.

Und nun kam die Belohnung! Nach herzlicher Begrüßung des seit Menschengedenken mit dem S. R. C. befreundeten Rütingschen Ehepaares wurde der dampfende Grog serviert, der neues Leben in die erfrorenen Glieder goß und damit zugleich einen Bärenhunger auslöste. Von den mitgenommenen Vorräten hatte Frau H. inzwischen ein solennes Abendbrot bereitet, dem wir wacker zusprachen, schon um den „Störtebecker" zu erleichtern. Da es sich erfahrungsgemäß mit vollem Magen schlecht schläft, stiegen wir nach beendeter Mahlzeit mit schweren Seemannsschritten die zwei steilen Treppen hinunter und machten zunächst einen kleinen Verdauungs-



Die drei deutschen Fünfzehner.

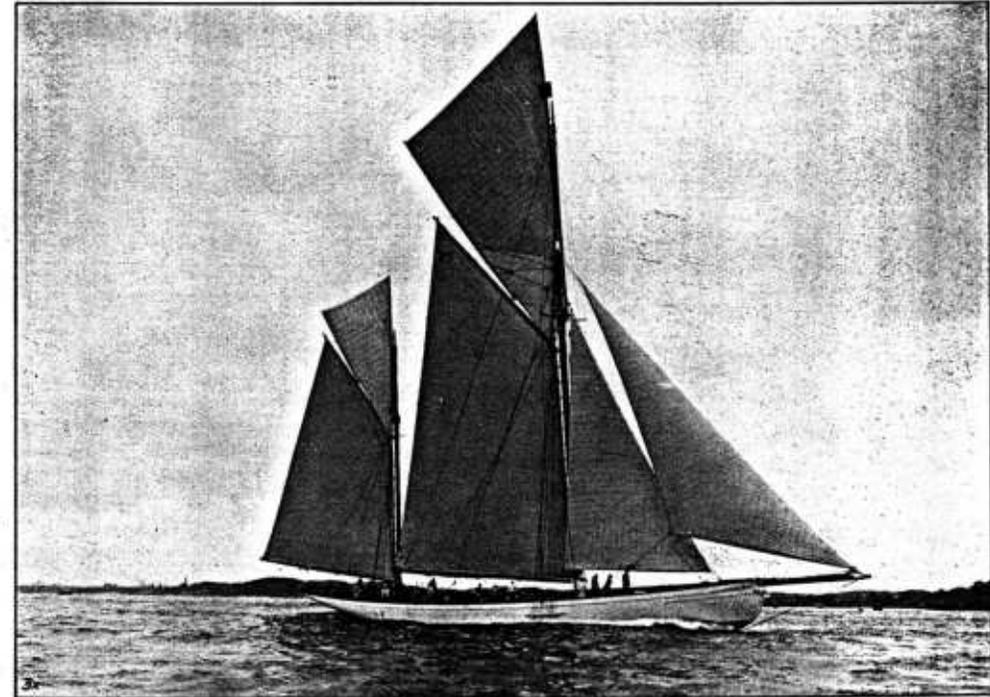
D 8 „Paula III“ des Herrn Ludwig Sanders, D 3 „Isabel Alexandra“ des Herrn E. Lutropp,
D 1 „Sophie Elisabeth“ des Herrn Leop. O. H. Biermann.

spaziergang zu Herrn Oberlotsen Schohl. Wie uns unser Wirt nämlich gleich nach unserer Ankunft erzählte, hatte sich der Vorstand in Person des Herrn Kassierers M. bereits telephonisch nach dem Schicksal der beiden Boote erkundigt; der Vierer war ihm schon kurz nach 5 Uhr als passiert in der Richtung auf Barth gemeldet, während von uns bis 7 Uhr noch keine Nachricht da war. Pünktlich wie alle Beamten in solchen Fällen hatte man nämlich gerade Schicht gemacht bei der Post, als wir um 7 Uhr anriefen. Nun wurde das Versäumte bei Herrn Schohl, der ständig direkten Anschluß nach Stralsund hat, nachgeholt, und nachdem wir mit ihm, seiner Frau und dem zu Besuch weilenden Bruder einige passende Worte gewechselt hatten, der Spaziergang auf der Kante des hohen Steilufers bis zur Signalstation fortgesetzt.

Hier hielten wir Umschau über das weite Meer und das von ihm seltsam zerrissene Land, über dem schon die Schatten der Abenddämmerung lagen, während von Westen her noch der Widerschein des hellen Abendhimmels auf dem Wasser erglänzte. Dann tobten wir, um warm zu werden, den steilen Abhang zum Strand hinunter und eilten unserer Behausung zu, wo wir uns zu Rüttings setzten und nun alle ohne Ausnahme Grog tranken, immerzu Grog. Die von verschiedener Seite (namentlich weiblicher) dagegen erhobenen Einwände wurden sofort niedergeschlagen mit dem Hinweis darauf, daß heute 1. Sonnabend, 2. nur einmal im Jahr Pfingsten, 3. das Bier zu kalt sei, und was dergleichen beweiskräftige Argumente mehr waren. Diesem Umstande glaube ich es zuschreiben zu müssen, daß nachher beim Hinaufgehen auf der Treppe ein fürchterliches Gepolter entstand, doch meinte W., deren Steilheit und mangelnde Beleuchtung seien daran schuld. Auch möglich. Hauptsache, daß wir vorläufig noch lange nicht so weit waren, sondern „irst noch alltosamen en bäten klöhnten“. Und Stoff genug gab es dazu; unsere Fahrt, lokale Ereignisse, innere und äußere Politik, gemeinsame Bekannte, das anhaltend trockene Wetter und dann vor allem — Vater Rütting sülwen. Daß ein so vielseitiger Mann, der außerdem noch Gasthofsbesitzer an einer der verkehrsreichsten Ecken der Ostsee ist, mehr erleben muß als ein anderer, gewöhnlicher Sterblicher, wird jedem ohne weiteres einleuchten. Eine seiner besten Geschichten, die es wert ist, dem Gedächtnis der Nachwelt erhalten zu bleiben, lasse ich hier folgen, natürlich im heimatlichen Platt, wie sie uns erzählt wurde:

„Also, latens sick vertellen, woans ick mienen Rheumatismus los worn bün. Gah ick dor eens, vier Jahr sünd nu all her, inn Winter mit de Flint öwer de Schuller nah den Bock röwer öwer dat Is, um wille Schwans to scheten. Na, ick wir woll so halbwegs röwer, wobi ick ümmer mit den Peekhaken vör mi up dat Is stöt, ob't woll noch hollen ded, — dun mit eens, mitten in de Rönn, harr ick woll 'n bäten to fast tostött, ick bräck in und foll in dat kolle Water. Grund kunn ick nich kriegen, un so paddel ick dor nu rüm und schreg ludhals nah Hülp. Öwer, as dat fümmer so is, keen Minsch keem. Na, nu mötst du woll hier versupen as ne Katt, segg ick so to mi, harr öwerst noch gor keen Lust dortau, nee wohrhaftig nich. Dunn mit eens, grad as ick denk, nu is ut, kreg ick mit den eenen Faut Grund, nich vel, doch so, dat ick grad äben stahn künn, dat Water bät an't Mul. Na, ick verpust mi irst en bäten un will dann mine Flint, de mi up den Faut dalrutscht wir, so sacht upbören un vör mi mit den Peekhaken up't Is leggen. Dor mit eens, bums, geiht dat Beest unner Water los, dat ick denk, ick gah mit in de Luft, sonn Gischf wir dat von dem explodierten Lop. Dor, in de Eck steiht se noch, dat olle Dirt. Na, as ick von dissen Schreck wedder to mi keem, säh ick, dat dat ganze Water um mi rüm vull Blood wir. Dunnerwetter, denk ick, nu hest du di den Faut afschaten. Ick lang denn vörsichtig hen und stangel mit dat Been, nee, de Faut wir noch an. Dun irst warr ick gewohr, dat mi de Dumen an de eene Hand man blot noch so anbammelt; so wid harr een Stück von den verdammten Lop em afräten. Na, wat nu, mit de een Hand kunn ick doch nich up dat Is rup kladdern. Ick legg also irst Haken un Flint weg und räd mi nu sülwen Mod tau. Rütting, segg ick to mi, rut mötst du, wenn du hier nich versupen willst, also fat an. Na, ick denk denn ok, lat den Dumen weg sien, wenn man de Kirl ganz bliwt, grip fast to un keem jo ok rut up't Is. Düwel ok, wir ik froh nah dat

Stück Arbeit. „Wovel Grog hem Se nu to Hus drunken?“ unterbrach ihn hier H. „Töwen's man, noch lang nich, noch lang nich, wat nu irst kümmt. Also, ick ligg dor irst ne Wil up'n Is, um wedder to mi to kamen, platt up den Buk, as ne Flunner. Dor, ick denk, mi rührt de Slag, kreg ick mit eens von achtern ne kolle Sturzwell öwern Kopp, dat ick vor Schreck binah dat Lufthalen vergeten deh. Un wat wir dit? De verdammte Rucksack, den ick ümmer noch up'n Puckel harr, wir ganz vull Water lopen und dat keem nu mit eens all rut, mir öwert Gnick. Na, as ick mi denn nu ok noch von dissen Schreck verklort harr, krabbel ick so sacht an Land und will doch nu so fix, as dat geiht, to Hus un to'n Doktor. Kümmt dor



„Cariad“. Englische Ketsch, Teilnehmerin an den Handicaps der Kieler Woche.

to'n Glück ok grad een Wagen mit'n Knecht an to führen. He wull jo irst nich, sondern seggt, he möt nah Langendörp, öwer ick harr em jo dodschlagn, wenn hei nich umdreiht wir. Na, he ded dat denn ok am Enn, ick rup up den Wagn und hen nah Barhöft. De Bur, den de Wagen hüren ded und de up'n Feld dorbi wir, schüll tworst achter an, öwer dat kunn mi jo glik sin. To Hus ick glik an't Telefon un nah Clausdörp spraken, von wo mi de Herr denn ok glik en Wagen mit sin beste Pird schicken deh. Jo, dat het he.“ Achtungsvoll nahm er einen Schluck und fuhr dann fort: „Na, in Stralsund neiht mi denn Doktor W., de junge, Se kennt em jo woll all, de Hand wedder in Krankenhaus tosamen, wo ick so'n acht Dag dor mit lägen heff. Un as ick rut keem, wir ick den Rheumatismus los.“ —

Eine Pause trat ein. Dann ging das Gefrage los, und von allen Seiten wurde der interessante Fall noch beleuchtet und erörtert. Namentlich die unvermutete Sturzwelle aus dem Rucksack entfesselte immer wieder neue Heiterkeit; jeder unbefangene Beurteiler wird zugeben müssen, daß Münchhausen der reinste Waisenknaube gegen Carl Rütting ist, nur daß dessen Geschichten noch den Vorzug besitzen, wahr zu sein; der verkrüppelte Daumen der linken Hand legt zu beredtes Zeugnis davon ab. — Doch allmählich waren wir trotz der anregenden Unterhaltung müde geworden; wir wünschten daher unseren liebenswürdigen Wirten gute Nacht und gaben uns nach diesem ereignisreichen Tag der wohlverdienten Ruhe hin, während draußen der Ost ums Haus tobte und die vielen Leuchtfeuer von Arkona bis Barhöft ihre wachsamen Augen über Land und See gleiten ließen.

2. Tag.

„Um secksch wird geweckt“, hatte der Schwede, der ebenso fanatisch rudert wie er badet, am Abend vorher beim Zubettgehen noch gerufen. Nun, geweckt wurde zwar, aber mit allen Vorbereitungen, Klarmachen des Bootes usw. verging doch geraume Zeit, so daß wir erst kurz vor 8 Uhr, als die Sonne bereits hoch am Himmel stand, vom Bollwerk loslegen konnten. Allein den „Störtebecker“ vom Strand zwischen den anderen Fahrzeugen hindurch dahin zu verholten, hatte etwa eine halbe Stunde gedauert, da W., dem diese wichtige Arbeit anvertraut wurde, sich dabei dermaßen unbegabt anstellte, daß die anderen am Ufer vor Ungeduld bald ein Bombardement mit harten Gegenständen auf ihn eröffnet hätten. Sehr verzögernd wirkte auch der gute Kaffee mit Pfingstkuchen, den uns Frau Rütting vorsetzte, wozu es außerdem noch vortreffliches Landbrot mit dito Butter gab. Schließlich jedoch waren alle Hindernisse überwunden und die Fahrt hätte losgehen können, wenn nicht —. Zum Schmuck des Bootes hatte H. aus dem nahen Wald einen nach seiner Ansicht ganz hübschen Birkenzweig besorgt, der nun dem Pfingstfest zu Ehren am Bug des „Störtebecker“ prangte. Ihn entdecken und mit den Worten: „Das isch ja garnisch!“ im Gehölz zu verschwinden, war für den Schweden eins. Ein Knacken und Brechen erscholl, als wenn ein Rudel Wild durchs Unterholz bräche, und mit hochrotem Kopf, umschwärmt von aufgeschreckten, blutdürstigen Mücken, erschien der gute A. nach geraumer Zeit wieder auf der Bildfläche, den halben Wald auf dem Arm; unter einer förmlichen Laubhütte, von der natürlich am Abend kein Zweig mehr übrig war, seilten wir denn endlich los. Diesmal saß H. am Steuer, der mit seinen 70 Pfund Übergewicht das Heck bedenklich tief drückte und sicher daran schuld war, daß wir nachher wieder so viel Wasser überbekamen. Er zog es daher vor, im weiteren Verlauf der Fahrt nicht wieder zu steuern; betreibt er doch die ganze Ruderei nur noch, um schlanker zu werden, da seine Frau ihm kategorisch erklärt hat, eine weitere Gewichtszunahme als Scheidungsgrund zu betrachten. Also: „Tun Sie was dagegen“, hieß es auch für ihn wie für Freund P., mit seinem chronischen Gedächtnisschwund, dem ein darob in gelinde Wut geratener Vorgesetzter einmal diese seitdem klassischen Worte an den Kopf warf. — Gehässig, wie er ist, meinte allerdings der Schwede gelegentlich mit Bezug auf H., für ein abgerudertes Pfund fräße er bei der nächsten Mahlzeit sich mindestens zwei wieder an — eine Gemeinheit, die nur aus Futterneid erklärlich wird. —

(Fortsetzung folgt.)

■ ■ ■

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 18.

30. APRIL 1914.

Nr. 18.

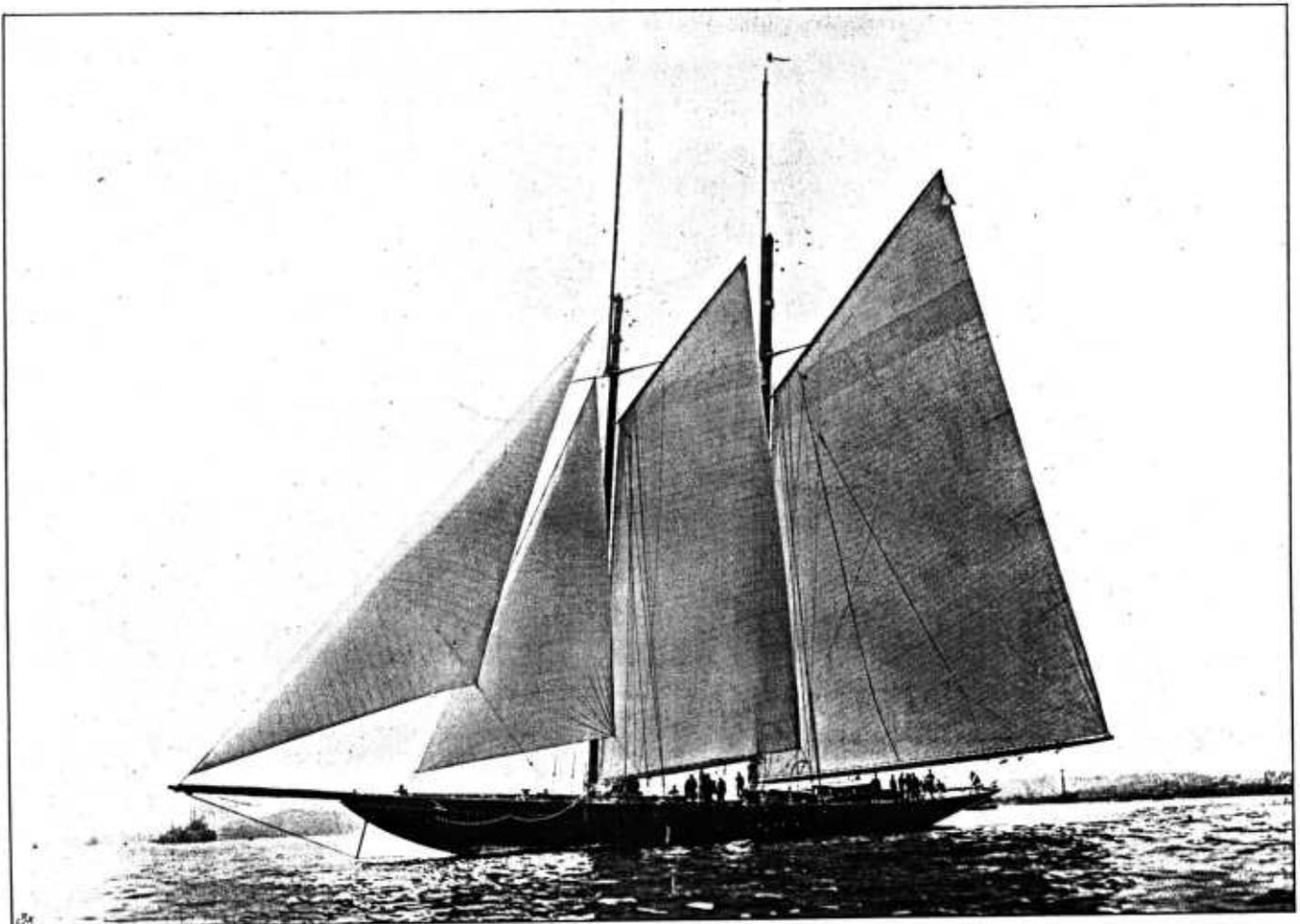
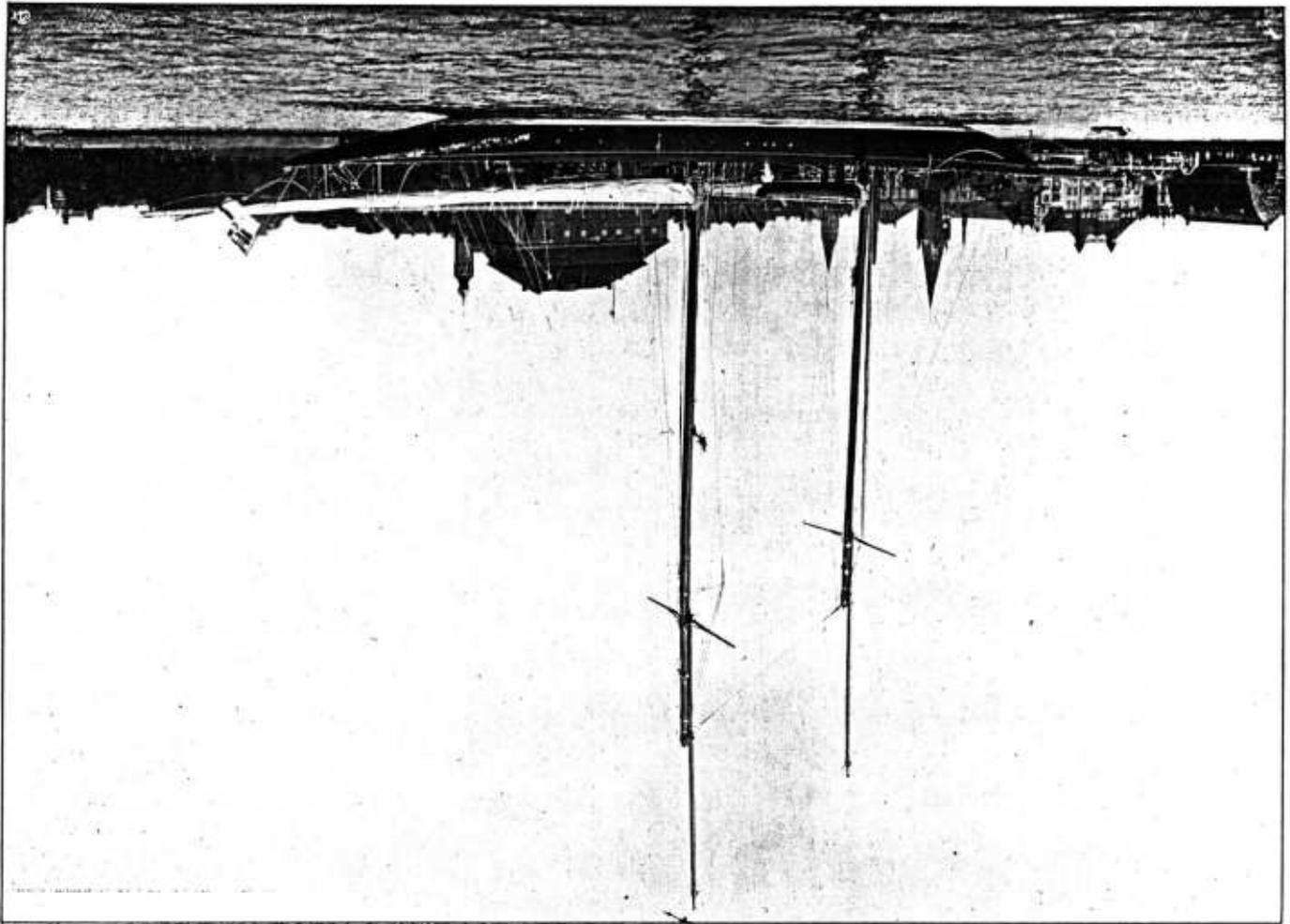
De Pingstfoahrs in'n Stralsunner Rauderklub!

(Fortsetzung und Schluß aus Nr. 17.)

Doch nun zurück zum „Störtebecker“, der mit achterlicher Brise zunächst die Fahrinne zwischen der Küste und den vorgelagerten Inseln und Sandbänken, auf denen ungezählte Scharen aller Arten Wasservögel ein ungestörtes Dasein führen, in der Richtung nach Barth hinunterfuhr. Bald wurde das Fahrwasser breiter, rechts tauchte die ehemalige Insel Zingst auf, jetzt durch einen Damm mit der Halbinsel Darß verbunden, und silberweiß schimmerten ihre hohen Sanddünen im hellen Sonnenglanz über den dunklen Föhrenwald herüber; dahinter mochte die offene See jetzt schön toben, und unser ursprünglicher Plan, außen herum nach Zingst zu fahren, war damit ohne weiteres erledigt. Gleichzeitig war aber auch unsere geplante Rückfahrt nach Barhöft am Abend illusorisch, wenn der Wind wie am Tage vorher mit derselben Stärke anhielt. Doch das waren uns vorläufig „Curae posteriores“, und in flotter Fahrt ging es weiter. — Hinter Tonne 7 bogen wir rechts ab aus der Fahr-



Jutta IV. Sonderklassenyacht des Herrn Joh. Wagner, Wannsee.



S. M. Yacht „Meteor“ bei der ersten Fahrt unter Segel.
Internationale J-Jollen-Vereinigung – 22m²-Rennjollen e.V.

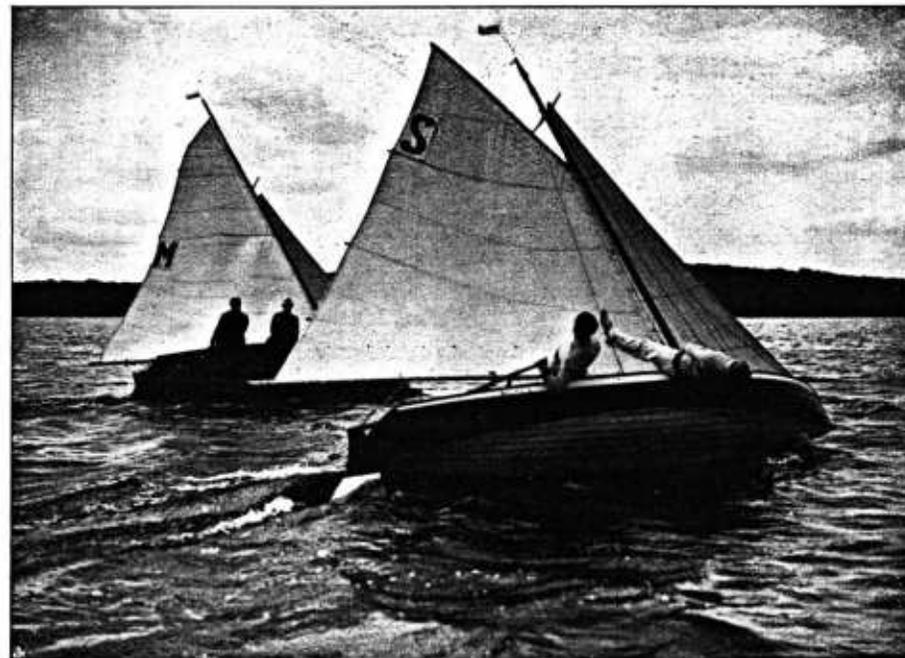
lich aufnahm. Am Ostersonabend brachten wir die Boote durch die Schleuse in Wusterhausen, und nach einem tüchtigen Abendessen paddelten wir vergnügt den Notte-Kanal entlang; nachdem wir erst in der Dunkelheit in einen falschen Graben geraten — den wir dann etwa einen halben Kilometer „rückwärts“ zurückfahren mußten — gelangten wir etwa 2 km vor Mittenwalde in den Zülow-Kanal, der eine starke Strömung hatte. Mittlerweile war der Mond aufgegangen und beleuchtete die Gegend tageshell, wir passierten viele kleine und einige große Brücken, und Mittenwalde gerade, als die Turmuhr Mitternacht schlug. Da die Ufer des Kanals bis hierher sehr hoch sind, so waren wir vor jeder Entdeckung sicher, aber nun kommen ein paar Chausseebrücken, die nach der Stadt führen und zwei sehr niedrige Übergänge, die uns zu sehr tiefen Verbeugungen zwangen.



Jolle „Windeck“ nach dem Kentern (3. Mai, 1. Tag der Seglerhauspreis-Regatta).

Endlich waren wir im Freien, rings um uns die große Ebene, hell leuchtete der Vollmond, es war eine ideale Nacht für eine solche Fahrt, nur die Kibitze und einige andere Nachtvögel machten sich bemerkbar, sonst war alles still und einsam. Wir hatten nur noch 9 Kilometer bis zum Rangsdorfer See, die Strömung war sehr stark, so daß wir nur langsam vorwärts kamen, außerdem gab es da wieder sehr niedrige Brücken und Stege, vor denen wir unsere Köpfe tief beugen mußten — endlich gegen 4 Uhr hatten wir die letzte Brücke erreicht, unter der ein eisernes Fischwehr den Kanal sperrt, das Ufer war zum Herumtragen sehr günstig, und da ich diese Stelle und die Einfahrt zum See, welche ca. 500 Meter weiter liegt, genau kannte, so waren die Boote rasch auf der andern Seite des Gitters, und nun kam das letzte Hindernis — das eiserne Gitter an der Einfahrt zum See, dann, so dachten wir, haben wir den freien See vor uns, und wir sind

aus dem verbotenen Gewässer heraus. Bald hatten wir auch dieses Hindernis genommen, und fuhren vorsichtig, um etwaige Stellnetze nicht zu beschädigen, durch eine Schilfgasse, als plötzlich ganz nahe bei uns ein Schuß fiel, und mein Freund Halske, der hinter uns fuhr, rief, daß er ins Gesicht getroffen sei, er meldete aber sofort, daß er weiter fahren könne. Wir mußten nun erwarten, daß die Fischer aus Rangsdorf durch den Schuß alarmiert, uns bald auf den Fersen sein würden. Ich hatte mir durch genaues Peilen die Einfahrt in den Graben bei Jühnsdorf gemerkt, da der Mond noch hell schien, und der junge Tag sich auch schon bemerkbar machte, fand ich glücklicherweise die nur 2 m breite Ausfahrt, die noch dazu wieder mit einem Fischwehr versperrt war. Wir hatten weit draußen auf dem See aber schon



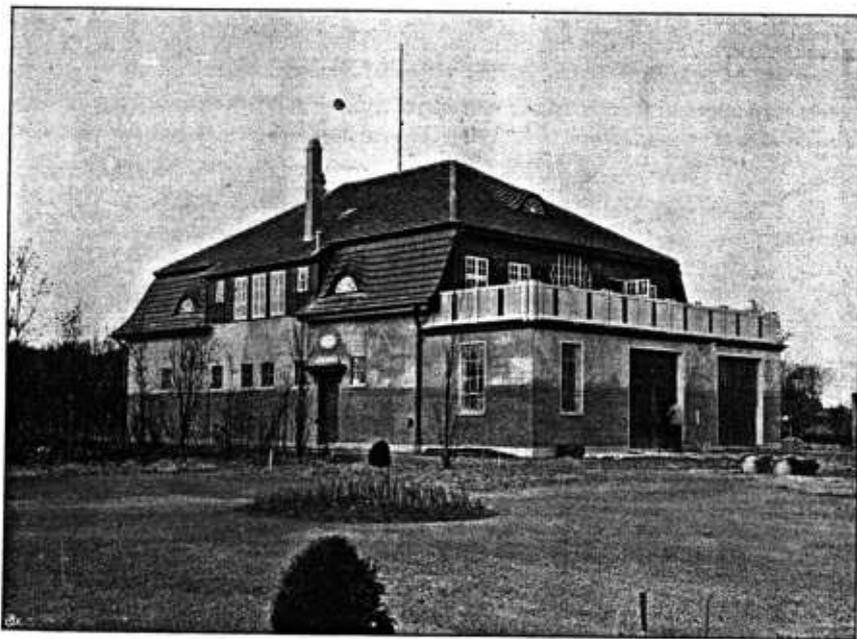
Die Jollen „Selke II“ (S) und „Hedwig IV“ (M) im Kampf um die Führung am ersten Tage der Wettfahrten um den Seglerhauspreis.

das Blinken von Rudern gesehen, und wir glaubten, daß uns die Fischer bald erreichen würden, brachten die Canoes aber trotzdem über das Wehr in den Jühnsdorfer Graben, aus dem es allerdings für uns kein Entrinnen gab. Da er so schmal ist, daß man weder paddeln noch staaken kann, mußte getreidelt werden. Zu unserm Erstaunen verfolgten uns die Fischer aber in dem Graben und auch zu Lande nicht mehr, wahrscheinlich weil wir auf Jühnsdorfer Gebiet waren, und sie uns dort nichts mehr anhaben konnten.

Dieser Graben, ca. 2 Kilometer lang, brachte uns an die Chaussee Jühnsdorf—Schulzendorf, über die wir die Boote tragen mußten, da der Durchlaß zu niedrig war. Noch ein paar Kilometer und wiederum mußten die Boote über einen Feldweg gehoben werden, da nur ein starkes Rohr die Wasserverbindung darstellt. Hier

Sonntagmorgen über unser liebes, heimatliches Segelrevier dahin. Der bewährte „Küchenchef Onkel Adolf“ braut sofort den Morgenkaffee. „Heut wird keine Mahlzeit ausgelassen!“ läßt er dem Navigationsoffizier und mir dem Kaptein verheißungsvoll vernehmen. Gestern, als er sein Innerstes durch allzu vieles Pieprauchen arg in Mitleidenschaft gezogen hatte, dachte er anders. Über Schleuse Pinnow wird Oranienburg erreicht, wo für 2 Stunden Rast ist. Ein Bummel durch Stadtpark und Stadt füllen die Zeit. Nach einem gutbürgerlichen Mittagmahl folgen wir, wohlgestärkt für die Arbeit in den Schleusen Sachsenhausen, Malz und Liebenwalde, den Spuren unserer schwarzen „Clara“. Was wir schon für Frithjofs II. Reise 1912 vergebens erhofft, bleibt auch für diesmal nur ein schöner Traum, die Fahrt durch den Großschiffahrtskanal Berlin—Stettin. Hoffen wir weiter für 1914! Wer hofft mit?! Drum wieder mit echt seglerischem Mut hinein in das Gedränge des Finowgrabens! Heut am Sonntag ist's immerhin bei dem geringeren Verkehr noch zu ertragen. Wir finden sogar noch Zeit zum Genießen. Weißgekleidete Mägdelein unter den blühenden Linden des Treidelweges. Lieder klingen von Land an Bord und zurück. Das alles rührt den zweiten Steuermann unseres Schleppers nicht, der, seine Piep roochend, eine grandiose Stellung eingenommen hat und mit dem linken Bein in himmlischer Seelenruhe das Steuerrad dreht. —

(Fortsetzung folgt.)



Das neue Rostocker Ruder-Club-Boothaus.

Am Sonntag, den 17. Mai, fand in Rostock die Einweihung des neuen Ruder-Club-Boothauses statt. Der von dem Architekten Krause errichtete Bau entspricht den allermodernsten Anforderungen, er ist mit einem Kostenaufwand von ca. 35 000 Mark an dem rechten Warnowufer gegenüber der Stadt Rostock erbaut.

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 23.

4. JUNI 1914.

Nr. 23.

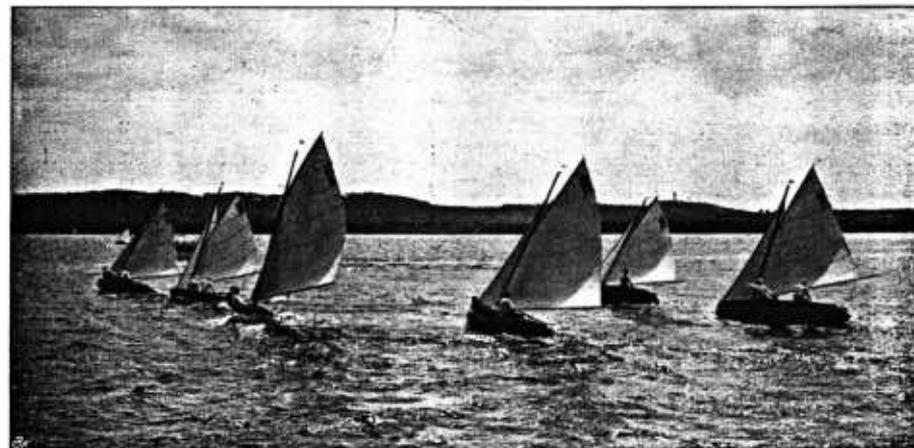
Fahrten in Holland.

III.*)

Von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdijk.

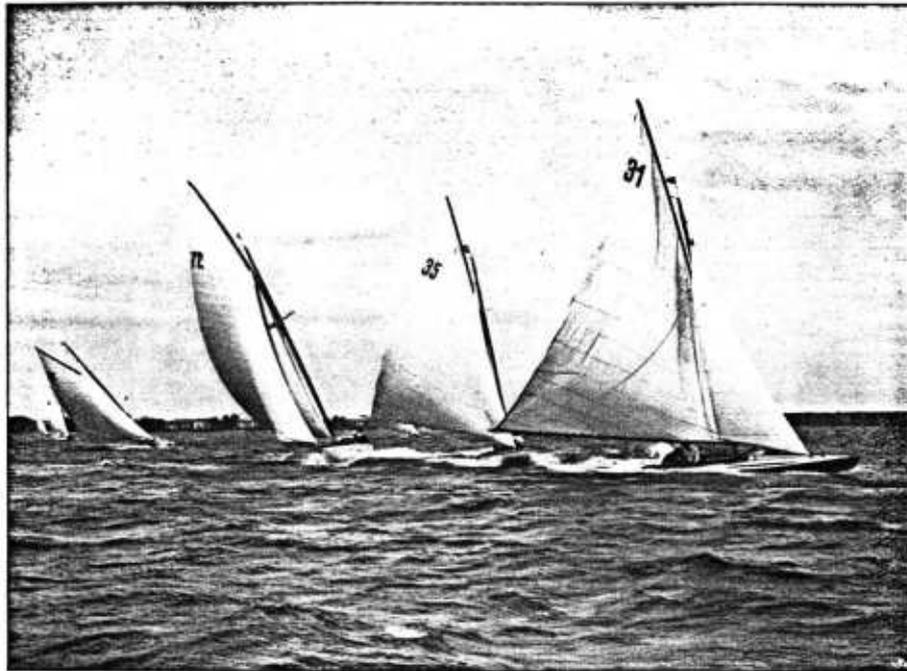
Wer in Rotterdam einen der eleganten Fop-Smit-Dampfer besteigt, um nach Dordrecht und von da noch ein Stück weiter südlich, nach dem interessanten Hollandsch Diep nach Moerdijk zu fahren, der darf seine Wünsche recht hoch spannen. Er sieht auf dieser Fahrt einen so großartigen Ausschnitt holländischer Naturschönheiten, daß er aus dem Staunen nicht herauskommt. Diese reiche Abwechslung in der Szenerie, die dem Auge immer neue Überraschungen darbietet, ist eben nur in Holland möglich — in diesem „Wasserland“ par excellence, das ein wahres Paradies für jeden Naturfreund ist.

Auf dieser Fahrt beschreibt das Schiff die Figur einer richtigen Neun. Es fährt zuerst auf der Maas, gelangt dann in die Noord und biegt dann in Dordrecht, nachdem es die Merwede gekreuzt, in die Dordtsche Kil ein. Die Kil mündet dann in das Hollandsch Diep, einen 2640 m breiten Wasserarm, der vor fünfhundert Jahren infolge einer Sturmflut entstanden ist, bei der 72 Dörfer und 100 000 Menschen zu Grunde gegangen sein sollen. Der Rückweg geht dann wieder auf der Kil nach Dordrecht



Die nationalen Jollen nach dem Start (von links nach rechts): J „Stipper“, N „Brüderchen“, L „Tümmler“, R „Müggelnix“, H „Pfalz“, K „Frosch“.

*) Siehe die Artikel „Eine Fahrt auf der Zuidersee“ und „Von Kampen nach Nijmegen“ in No. 14 und No. 19 dieses Blattes.

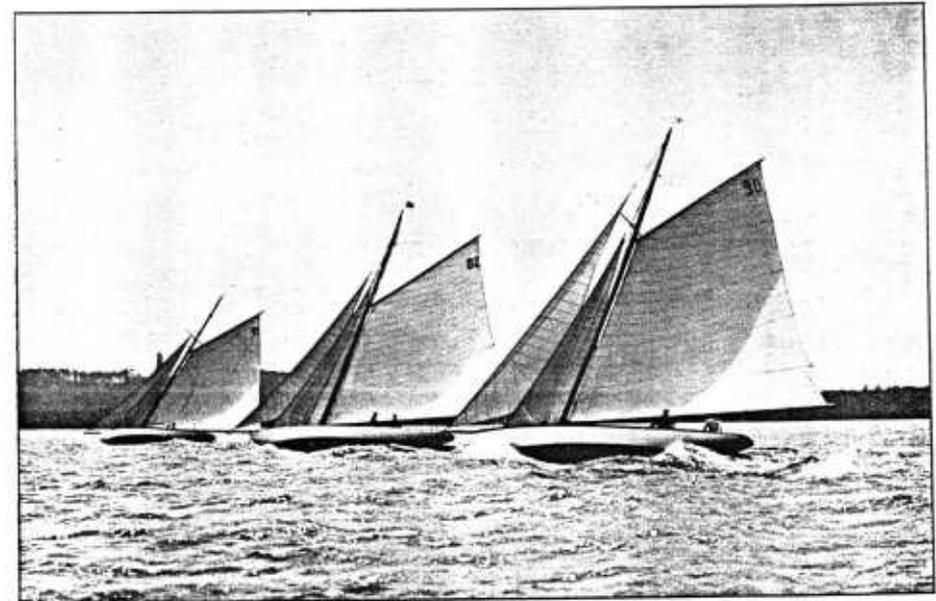


Siebener und Sonderklassenboote in der Muggelregatta am 17. Mai
(von links nach rechts): 70 „Melusine“, 72 „Toronto“, 35 „Hecht“, 31 „Lunula“.

machten wir Halt, um zu frühstücken, denn es war mittlerweile 6 Uhr geworden, und ich mußte doch endlich meinem Kameraden das Blut aus dem Gesicht waschen und ihn verbinden; er sah wirklich böse aus, glücklicherweise hatte das Schrot das Gesicht nur gestreift, bis auf ein Korn, welches das Ohr getroffen, so daß H. jetzt ohne weiteres einen Ohrring tragen kann, wie er selbst gut gelaunt erklärte. Nun ging es noch einige Kilometer treidelnderweise fort, bis wir an eine überschwemmte Wiese kamen. Da mußten wir ins Wasser und unsere Bootchen ein bißchen auf der Wiese spazieren führen. Nicht weit von uns stand ein Rudel Wild, welches uns erstaunt zusah, so etwas hatten die Tiere wohl noch nicht gesehen, überhaupt zeigte sich das Wild und ein Volk Trappen sehr vertraut. Nun hatten wir den großen Schulzendorfer Graben erreicht, der aber wieder durch einen Feldweg mit Rohrdurchlaß gesperrt war; wir ließen die Boote liegen und gingen an dem Graben entlang, um zu kundschaften. Meine Vermutung war richtig, der Graben mündete in den Haupt-Nuthegraben bei Löwenbruch, und somit hatten wir die Verbindung mit Potsdam erreicht.

Als wir zu den Canoes zurückkamen, fanden wir zwei junge Eingeborene mit Rädern vor, die uns etwas naiverweise fragten, „wem wohl die Kähne gehörten“. Da der eine Jüngling Fischerstiefel trug, so war uns klar, daß sie uns verfolgt hatten, um zu sehen, wohin die Reise ging; sie radelten dann auch bis in die Nähe von Löwenbruch, wo sie uns von einer etwas erhöhten Brücke beobachteten. Wir hatten nun den Haupt-Nuthegraben erreicht, der unterhalb Thyrow in die Nutne mündet, und ziemlich starken Strom hatte, so daß wir bald das Dorf Wietstock er-

reichten. Ganz nahe der Brücke liegen im Wald die Schanzen und Denkmäler der hier 1813 gefallenen Offiziere und Mannschaften (Schlacht bei Großbeeren). Hier wollten wir eigentlich einen bekannten Gutsbesitzer besuchen, dem ich versprochen hatte, am 1. Feiertag zwischen 11 und 12 Uhr bei ihm im Boot zu erscheinen, er hatte auch laut Verabredung an seiner Wiese eine Stange mit Zeichen errichtet, aber wir hatten uns zu lange in den Gräben und Wiesen aufgehalten, so daß, wenn wir Potsdam (ca. 31 km) noch am selben Tage erreichen wollten, wir uns tüchtig dranhalten mußten — also vorbei. — Bald passierten wir Thyrow, wo die Nuthe plötzlich nach Norden abbiegt, dann noch Klein-Beuthen, wo uns ein Wehr, durch das wir aber die Boote an langer Leine durchlassen konnten, zum Aussteigen zwang, hier machten wir endlich auch eine Mittagspause. Dann ging es mit starkem Strom, aber ebenso starkem Gegenwind auf Saarmund zu, an eine Verfolgung dachten wir nicht mehr, aber wir wurden bald eines bessern belehrt. Dicht bei Gröben saß am Ufer ein Herr mit seinem Rad; als wir in seine Nähe kamen, rief er uns an und verlangte, wir sollten abstoppen und zu ihm herankommen, aber ich erklärte ihm, wir hätten keine Zeit usw., da stellte er sich als der Fischereiaufseher dieser Gegend vor, und zeigte uns auch sein Schild — also doch noch erwischt. Es folgte nun ein kleines Verhör, woher — wohin und schließlich, ob wir auf dem Rangsdorfer See in der Nacht gewesen seien. Ich gab dies ohne weiteres zu, leugnen hätte ja doch nichts geholfen, und da ich mich durch Paß etc. ausweisen konnte, so war er bald befriedigt, nur wollte er gern die Boote untersuchen. Wir stellten ihm dieselben zur Verfügung auf dem Wasser, da das Ufer zu hoch war, um sie auf Land zu ziehen. Er wollte aber doch lieber nicht einsteigen, sie waren ihm zu kippelig, und er begnügte sich mit unserer Versicherung, daß wir keine Fische im Rangsdorfer See gestohlen hätten. Er erzählte uns, daß er von dem Amtsvorsteher



„Lucie III“ (91), „Ena“ (02) und „Illa“ (90) im Rennen am 16. Mai.

hat man doch das Gefühl, daß der Mensch hier eine Welt regiert — im Kleinen und im Großen, eine Welt, die ihre Arme nach den entlegensten Erdteilen streckt.

Es ist ein Eindruck, den man nicht wieder vergißt — diese Fahrt nach Rotterdam hinein an einem arbeitsamen sommerlichen Werktag. Man trägt die vielen, vielen schönen Naturbilder im Herzen, die man eben draußen in freiem ruhigen Genuß gesammelt, und empfindet eine tiefe Ehrfurcht vor allem, was mit der Schifffahrt zusammenhängt — dieser Bezwingerin des Elements, dieser zuverlässigsten Verbinderin der fernsten Völker. H.

■ ■ ■



Wilhelmsbrücke in Rotterdam.

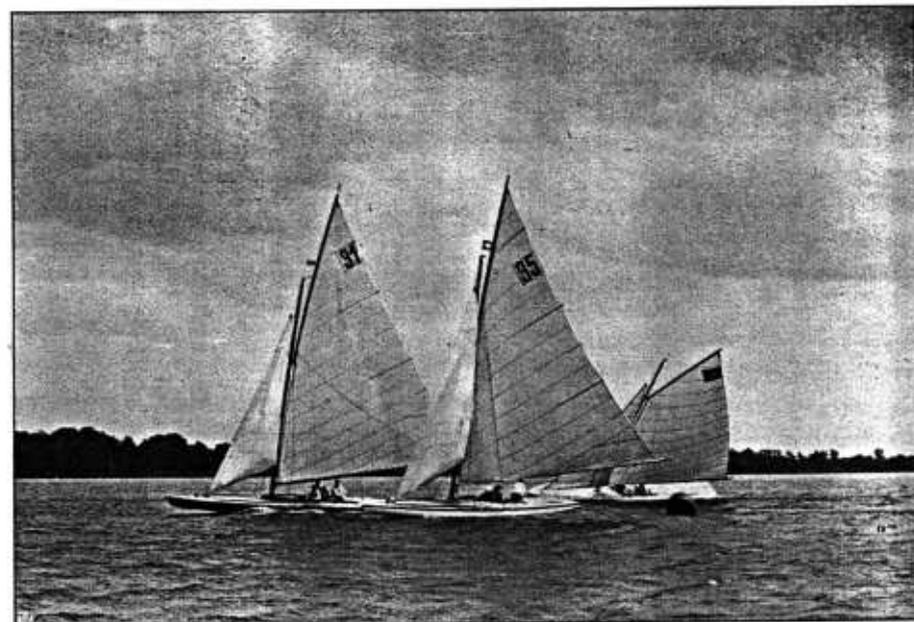
Vier Wochen im kleinen Kreuzer auf der westlichen Ostsee.

(Von Emil Beutel, S.-C. „Frithjof“.)

(Fortsetzung aus No. 22.)

In Zerpenschleuse wird für die Nacht am Bollwerk festgemacht, das Abendbrot an Bord verzehrt, dabei mit den Schönen des Kanaldorfes geplaudert, die den Abend am Wasser genießen. Um 11 Uhr wird das schwimmende Hotel bezogen. Als die Lampen gelöscht sind, da plaudern die Pärchen von Zerpenschleuse dort oben auf dem Bollwerk noch in warmer Julinacht. Er sagt: „Doch bist bi em west; nu räd nich!“ Und sie mußte es zugeben und schwieg. Uns sollt's wenig kümmern; bald sägte jeder an seinem Ast. — Schon um 3 Uhr früh saßen wir in der rauschenden Schleuse. In Schöpfuhr waren wir soweit zum Kaffeetrinken. Der Bäcker steht mit seinem Korb auf der Schleusenmauer. Wir wollen von ihm frische Semmeln kaufen. „Hebben Se ook noch Botta?“ fragt er. „Nein!“ ist die Antwort. „Na denn müdden Se Zwieback köpen!“ verfügt er. Also kauften wir Zwieback und keine Semmeln. Als in Nieder-Finow die Mittagsbetglocke ertönt, sehen wir, daß es Schifferleute gibt, die es noch schwerer haben, als Frithjofs Mannschaft: die Trei-

ber der Treidelpferde haben Mittag. Mutter hat den braunen Topf mit dem Essen gebracht und übernimmt nun Leine und Peitsche, und im Nebenherlaufen löffelt Vater das kärgliche Mahl aus. — Hinter Liepe wird das Wasser breiter. Bald schwimmen wir auf dem Oderberger See, um uns weiße Seerosen, weiße Enten und weiße Gänse. „Das ist die berühmte Oderberger Fettgans“, belehrt uns der Küchenchef. Um 2 Uhr ist Hohensaathen erreicht. Hurra! All Schleuserei hat nun ein Ende! Vor Schwedt habe ich die Angewohnheit, mich an Bord zu rasieren; heut war's besonders notwendig, sollte es doch in der alten Markgrafenstadt auf kurze Zeit an Land gehen. Die Dragoner-Offiziere mußten ihre Kiste Wein und unsere voraufgedampften Frauen den Gruß ihrer seefahrenden Männer haben. An Bord wie an Land war alles wohl auf, drum froh der Gruß, froh das Lebewohl. Auf

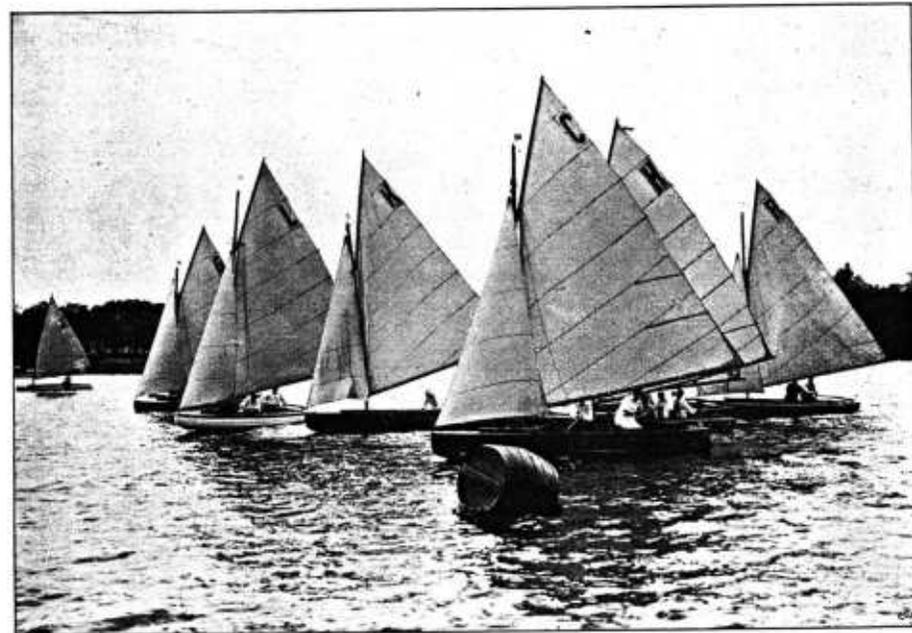


Sonderklassen-Yachten „Lunula“ (31), „Hecht“ (35), „Resi“ (32) an der Rahnsdorfer Boje.

Wiedersehen in Warnemünde! Wann, das weiß nur Äolus. An den freundlichen Oderstädtchen Fiddichow, Garz, Greiffenhagen gleiten wir vorüber. Von den weiten Wiesenflächen des westlichen Ufers wird auf Kähnen der zweite Grasschnitt von kräftigen und fleißigen Pommernburschen und -mägden über die Oder gebracht. Wir ziehen am Spätnachmittag unsere glatte Bahn schnell dahin. Wie kann man nur schimpfen auf Kanalschufferei und langweilige Flußschleppfahrt! Bietet sie nicht Interessantes und Schönes und reiche Freuden in großer Fülle! Alle Hoffnungen und Vorfreuden auf die Seefahrt sind schon an Bord. Das enge Bordleben, die völlige Unabhängigkeit vom Land sind immer wieder etwas Neues. Je weiter gen Norden, je weiter der Blick, je weiter das Herz, je größer der Vorgeschmack der weiten See. Stettin in Sicht! Im milden, goldigen Schein der scheidenden Sonne ziehen wir unsere breite Wasserstraße durch weite, grüne Wiesenflächen dahin, unserer stolzen See-

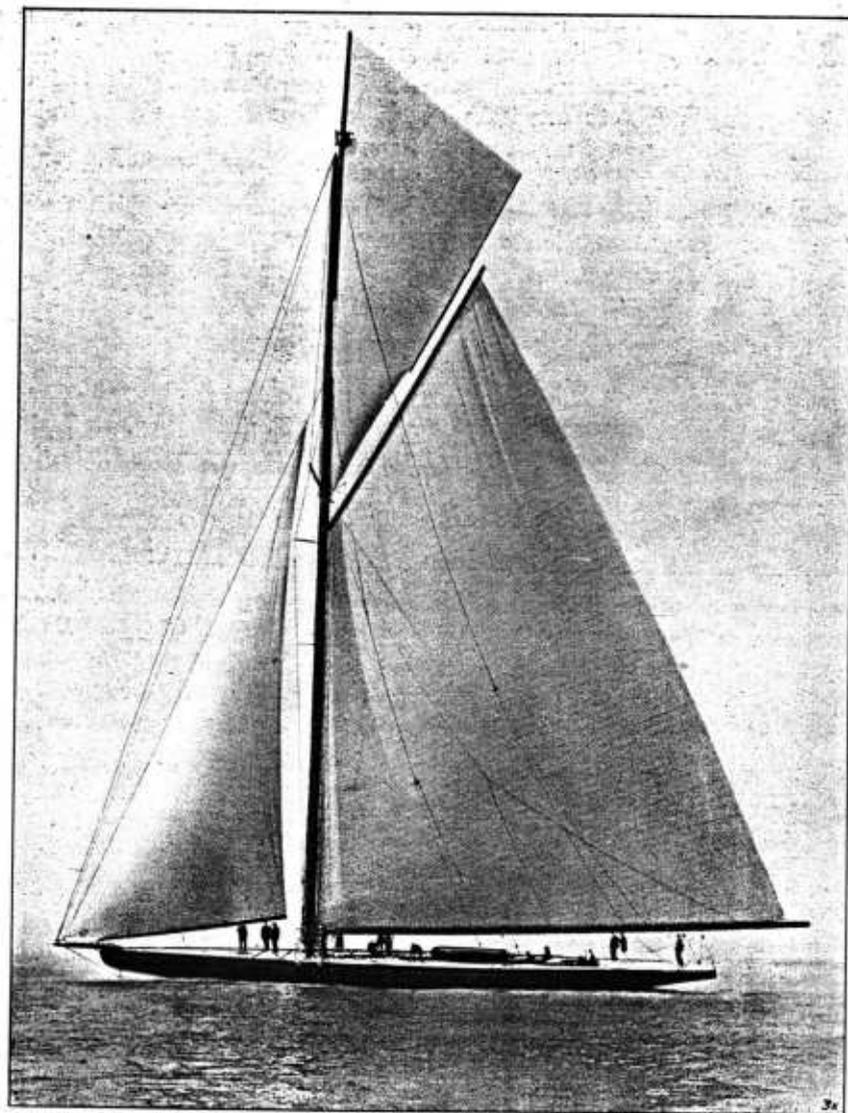
langsam in die „Enge Strewe“, einen Nebenarm der Oder, hinein. Erst um 11 Uhr fiel unser Anker am Schilfufer der die Enge und Weite Strewe trennenden Insel. Drüben auf dem Hauptfahrwasser, das für Segler verboten ist, hin und wieder ein dumpfes Schiffsheulen. Hinter uns gleiten einige schwarze Fischkutter vorüber, dem Papenwasser zu. — An die Bordwand platschende Wellen weckten uns am frühen Morgen zum lustigen Tanz über Papenwasser und Haff. Schön war es, wenn auch bei der fixen Brise, die uns direkt in die Nase wehte, nicht ganz leicht. Arbeit und Aufmerksamkeit waren erforderlich und gaben in bezug auf Steuermann und Mannschaft Veranlassung zu dem Bordbefehl: „Die Unterhaltung mit den Fahrgästen ist dem Wagenführer strengstens untersagt!“ (Siehe vordere Plattform der Berliner Elektrischen!) Unser Kurs führte uns zunächst nordwärts über das „Große Haff“ auf die Lebbiner Berge zu und dann westlich in die alte Swine hinein, deren Krümmungen noch zu manchem Schläge nötigten, die auch in der Mellinfahrt noch fortgesetzt werden mußten; bei dem steifen Nordwest eine harte Arbeit für Boot und Mannschaft. Erst um 6 Uhr konnten wir im Swinemünder Fischereihafen, vis à vis von Osternothafen, festmachen, wo wir im Schutze der schönen Strandanlagen ein ruhiges Schlummerplätzchen für die Nacht gefunden hatten. — Am Abend markierte Frithjofs Besatzung auf der prächtigen Seepromenade Kurgäste. Wir taten wie die andern: führten die blauen Mützen spazieren, naschten ein wenig Konzert der Kurkapelle, guckten den niedlichen Strandmädeln in die kecken Augen und endeten beim Schoppen in einem Strandpavillon, dessen Fenster uns die nächtliche See zeigte. Schöner als all die kleinen Mädels da draußen ist sie doch, die liebe Wickingsbraut, schöner als all die lieblichen Weisen der Kurkapelle klingt dem Seglersmann doch ihr ewiges Wellenlied. — Spät ging's zur Koje. Erst das Hörnersignal auf der italienischen Königsyacht „Trinacria“ weckte die schlummernden Wasserratten. Immer noch wehte es steif aus Nordwest, als wir die Nasen aus der Kajüte steckten. Dennoch wurde beschlossen, sofort auszulaufen, um Stralsund noch möglichst bei Tageslicht zu erreichen. Am Leuchtturm auf der Mole ging's vorüber. Bald nach dem Verlassen der Molen sandte uns die See als Morgengruß einige niedliche Brecher über Deck, die den „Navigationsoffizier“ schon vor dem zweiten Frühstück zum Wechseln der erst eben angezogenen weißen Buchsen zwangen. Bald aber wurde die Sache friedlicher als wir gedacht; erstens raumte der Wind, so daß wir gut Streckelberg-Koserow anliegen konnten und zweitens wurde sein Blasen sanfter, gestattete die $2\frac{1}{2}$ Reffe aus dem Großsegel zu schütten und hieß die kleine Fock wieder in ihre Segelkoje gehen. Ein hübscher Film entrollte sich während des Nachmittags unsern Augen: die farbenprächtigen Bilder von Swinemünde, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Koserow, Zempin, Zinnowitz, Trassenheide, Karlshagen mit ihrem bunten Leben und Treiben glitten, vom Sonnenschein übergossen, langsam vorüber. Das Tempo wurde leider von Stunde zu Stunde langsamer und endlich stand die Karre ganz still. Frithjof stampfte und schlug fürchterlich in der Dünung. Wie wohltuend so ein Dünen-schunkelewalzer auf die Nerven wirkt, kann nur der verstehen, der ihn selber einmal stundenlang auf der See mitgetanzt hat. — Wenn man den Teufel an die Wand malt, so kommt er. Das gilt nicht bloß von den ganz bösen Satanassen, sondern auch von manchem lieben, kleinen Teufelchen. Was hatten wir in diesen Reisetagen nicht schon alles vom Ostwind gefaselt. „Kommt er nicht zu jeder Frist, kommt er doch, wenn's nötig ist!“ Im Norden und Osten zeigte sich dort, wo der Himmel sich ins weite Meer

senkt, ein dunkler Streifen. Bald hüpfen aus derselben Richtung Millionen von kleinen krausen Windpfötchen über den Riesenspiegel der heute so echt waschblauen Ostsee. Die Schunkelei in der Dünung hört auf, munter läuft Frithjof gen Westen. Wir versuchen, ihm noch mehr auf die Beine zu helfen und setzten Ballonspinnaker, der auch prächtig zieht. Unsere Befürchtung, auf eins der Seebäder zurudern zu müssen, um dort für die Nacht den Anker fallen zu lassen, wird über Bord geworfen. Schon wird der Ruden, die kleine Insel unweit der Peenemündung, gesichtet und der Plan in Erwägung gezogen, eventuell die „gute Gelegenheit“ wahrzunehmen und während der Nacht den Greifswalder Bodden zu passieren. Der Küchenchef geht an die Bereitung des Nachtmahles. Da wir außer dem Morgenkaffee heute noch keinen warmen Löffelstiel in den Magen bekommen hatten, wird der Primuskocher in



Müggelsee-Regatta am 24. Mai 1914. Start der Jollen.

Funktion gesetzt und bald hält jeder einen Napf mit dampfender Erbsuppe, in der die leckeren Bissen einer Büchse corned beef schwimmen, in Händen. Noch bevor wir in das enge Fahrwasser des Ruden kommen, ist die wohltuende Magenstärkung vollzogen und damit der Mut für die Nachtfahrt gewachsen. Ein prächtiger Abend ist über die schöne See gebreitet. Drei Feuer helfen uns, den Weg durch die dichtbetonnte Rudenrinne zu finden: das Feuer der Greifswalder Oie, das Rudenfeuer und der gute, alte Mond, der seine sichelförmige Fackel erst wieder ins Meer tauchte, als wir Kurs auf die Fresendorfer Leuchtbake an der Nordspitze des gefürchteten Fresendorfer Hakens nehmen konnten. Daran, daß wir kurz vorher doch noch zum Staken greifen mußten, war seine schwache Leuchtkraft nicht ganz allein schuld. — Das Fresendorfer Feuer wird genau zur Mitternacht passiert. An einem großen Mönch-guter Fischkutter streichen wir vorüber. Er geht am Fresendorfer Haken vor Anker.



Shamrock IV. Die neue Amerika-Pokal-Yacht.

VON FLUSS UND SEE

ILLUSTRIERTE BEILAGE ZUM „WASSERSPORT“

Nr. 26.

25. JUNI 1914.

Nr. 26.

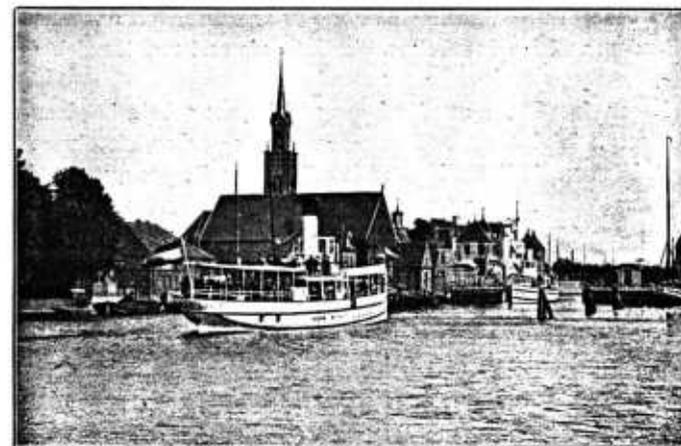
Fahrten in Holland.

IV. (Schluß.) *)

Von Amsterdam nach Alkmaar.

Man macht die Reise am besten so, daß man von Amsterdam über Zaandam bis Alkmaar mit dem Dampfer fährt und den Rückweg dann über Purmerend mit der Eisenbahn oder der Tram zurücklegt. Und man muß sich zu diesem Ausflug unbedingt an einem Freitag rüsten, weil an diesem Tage nämlich in Alkmaar Käsemarkt ist: der berühmteste Käsemarkt von Holland, der für den Fremden wirklich eine Sehenswürdigkeit ist.

Auf dieser Fahrt lernt man einen der merkwürdigsten Teile des Landes kennen, die Provinz Nordholland, die, von der Nordsee und von der Zuidersee bespült, nicht nur zu den fruchtbarsten Gegenden in Holland gehört, sondern auch sonst unglaublich reizvoll ist wegen der Fülle anziehender Naturschönheiten und alter Kulturdenkmäler, die gerade hier das Reisen so ergötzlich machen. Dazu kommen noch die sehr malerischen Volkstrachten, denen man in den Dörfern und in den Städten auf Schritt und Tritt begegnet. Und dann kann man hier noch etwas typisch-holländisches — Hollands hochentwickelte Deichkunst — gut studieren. Die Bevölkerung hat hier wahre Triumphe gefeiert. Unzählige Wassermühlen beleben das Landschaftsbild und sorgen



Dampfer vor den Schleusen in Zaandam.

*) Siehe die Artikel in Nr. 14, 19 und 23 dieses Blattes.