

KURS LIEGT AN...

Nachrichten des „Arbeitsausschusses Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen“

Lieber Leser!

Ein grauenvoller Krieg ist über Europa hinweggebraust. Was wir an Werten besaßen, hat er restlos vernichtet und schließlich doch nur Not und Elend zurückgelassen. Unserer Sorgen sind so viele geworden, daß uns dagegen die Sorge um unser Boot, um unsern Sport fast klein und nichtig erscheint. Doch jetzt, wo wir allmählich zur Besinnung kommen, wo wir der Ruhe, der Erholung, der Entspannung dringender als je bedürfen, da brauchen wir unsere Fahrzeuge und unsern Wassersport.

Hamburg, einstmals die Wiege des deutschen Ruder- und Segelsports, zu Beginn des 19. Jahrhunderts von England nach hier gebracht, wurde zum Ausgangspunkt einer Weiterentwicklung innerhalb Deutschlands. Auch heute steht Hamburg wieder im Mittelpunkt der Segelei. Im September 1945 kamen bereits wieder die Hamburger Segelvereine zusammen, bildeten sich neu, vereinigten sich in der Sparte Wassersport im Hamburger Sportbund, bildeten hier eine besondere Untergruppe, die von Erich F. Laeisz geleitet wurde. Die Vereine wählten einen Ausschuß, der den Wiederaufbau des Segelsports vorbereiten sollte.

Hatten wir nun unsere Vereine wieder, so blieb uns die Ausübung des Sports selbst noch verboten. Da setzte mit ungeheurer Energie die Tätigkeit des Ersten Vorsitzenden vom Hamburger Segel-Club, Carl Gewers, ein. Ihm gelang es, daß uns die Militär-Regierung die Ausübung des Segelsports unter gewissen Einschränkungen erlaubte. Am 1. Juni 1946 segelten zum ersten Mal seit Kriegsende wieder deutsche Yachten.

Nun ist der Segelsport innerhalb der britischen Zone wieder aufgebaut. Es fehlte nur noch das Organ, das die Segler der einzelnen Gebiete miteinander verbindet. Und dieses sollen die vorliegenden Nachrichten „Kurs liegt an...“ sein.

Leider ist das Gewand, in dem diese erscheinen, noch recht bescheiden. Es wird jedoch mein Bestreben sein, diese zu gegebener Zeit weiter auszubauen zu einer Monatschrift, die alle Interessen des See- und Küstenseglers, des Wassersportlers auf den Binnengewässern und des Motorbootfahrers vertritt, letzten Endes aber auch ein Bindeglied sein soll zu unsern Freunden aus der Berufsschiffahrt, sei es der Frachtfahrer oder der Fischer. Doch auch eine Brücke sollen sie sein zu den Freunden des blauen Wassers jenseits der deutschen Grenzpfähle.

Ich darf hiermit die Bitte aussprechen, daß alle meine Freunde, die mich aus meinen Büchern, aus meiner Mitarbeit an der Sportpresse kennen, mir auch weiterhin die Treue bewahren und mich unterstützen, das geplante Werk auszubauen und zu vollenden.

So wie das kleine Blättchen jetzt hinaussegelt, ohne Lack und Farbe, soll es nur ein Übergang sein, bis eine bessere Zeitschrift vom Stapel laufen darf und Kurs anliegt zu allen Freunden des blauen Wassers und der schimmernden Leinwand.

Freiburg über Stade, im Oktober 1947.

Ludwig Dielage.

Handwritten signature: Ludwig Dielage

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschliesslich Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

An alle Segler in der britischen Zone.

Der Wunsch nach einem wieder allen Yachtseglern gemeinsamen Blatt und das Erfordernis, ein solches Blatt als Nachrichtenorgan für die Belange des Seglers zu benutzen, haben zu der Herausgabe des vorliegenden Heftes geführt.

Die Schrift „Kurs liegt an...“ soll der Wiederauferstehung unseres geliebten Segelsports dienen, nach dem wir uns alle mit heißem Herzen sehnen und dem auch die Militär-Regierung ihr offizielles Einverständnis zur Neubildung nicht versagt hat. Wir wollen den Wassersport in seinem traditionellen und unbesleckten Sportgeist pflegen, damit dieser Sport uns ein Kraftquell in der Eintönigkeit unserer Tage wird und der Erziehung zur geistigen und körperlichen Gesundung unserer Jugend dient.

Wir begrüßen jegliche Mithilfe der Segelvereine zur gemeinsamen Arbeit an diesen Nachrichten, das der allen Wassersportlern und Schiffahrtsleuten bekannte Ludwig Dinklage im Auftrage des „Arbeitsausschusses Segeln“ im Richard Hermes-Verlag herausgibt. Für die geleisteten Vorarbeiten sprechen wir dem Verlag und der Schriftleitung unsern Dank aus und wünschen dem Blatt „Kurs liegt an...“ einen vollen Erfolg.

Carl Gewers,

Vorsitzender des Arbeitsausschusses Segeln für das britische Kontrollgebiet einschl. Bremen.

„Kurs liegt an...“ sind die amtlichen Nachrichten für den „Arbeitsausschuß Segeln für das britische Kontrollgebiet einschliesslich Bremen“. Die Vereine können alle einschlägigen Befehle bezw. Anordnungen der Militär-Regierung, des Zonen-sportrats und der Landes-sportverbände diesem entnehmen. Außerdem werden alle den Segelsport interessierenden Notizen in dem Nachrichtenblatt erscheinen.

Carl Gewers.

Bekanntmachung.

Der Wassersport hat gegenüber dem Vorjahr wieder größeren Umfang angenommen, sodaß Wert darauf gelegt werden muß, die Zulassung eines Sportfahrzeuges auf einer Seewasserstraße nicht nur von der Eignung seiner Führung abhängig zu machen, sondern außerdem zu prüfen ist, ob und in welchem Umfang die Zulassung einer Segeljacht von ihrem Zustand zur Fahrt auf einer Seewasserstraße den Sicherheitsvorschriften entspricht. Wenn sich ein solches Sportfahrzeug infolge Mangels an Material in einem Zustand befinden sollte, der vom Standpunkt der Sicherheit nicht vertretbar ist, so muß

der Vereinsvorstand in ihm geeignet erscheinender Weise für die Herausziehung dieses Bootes Sorge tragen. Vor allen Dingen wird, sofern die Sondergenehmigung für Nachtsegeln für bestimmte Fahrzeuge vorliegt — gem. Schiffahrtsbefehl Nr. 2, Pos. 4d ist ohne Sondergenehmigung der örtlichen deutschen bezw. englischen Behörden in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang das Segeln verboten —, auf die in der Seewasserstraßenordnung vorgeschriebene Führung der Positionslaternen hingewiesen. Dieser Vorschrift ist auch hinsichtlich eines einwandfreien Ankerlichtes besondere Beachtung zu schenken. Es wird den Vorständen der Vereine anheimgestellt, falls die Überwachung der Fahrzeuge in dem oben genannten Sinn auf Schwierigkeiten stößt, dem „Arbeitsausschuß Segeln“ eine entsprechende Meldung zukommen zu lassen, da diesseits Wert darauf gelegt wird, diese Überwachung nicht erst nach entstandenen Mängeln und Klagen, hervorgerufen durch die Schiffahrtspolizeibehörde usw., ausführen zu lassen.

In Erweiterung dieser Sicherheitsforderungen für Fahrzeuge und Schiffsführung muß

es den Vereinen zur Pflicht gemacht werden, die Anordnung, daß bei Segelfahrzeugen mit Motor die wesentlichen Teile ausgebaut sind, genauestens beachtet wird. (Bos. 30 der Bekanntmachung der Mil.-Reg. Brit. Kontrollgebiet vom 18. Nov. 1946).

Carl Gewers.

Technischer und Wettfahrt-Ausschuß im A. A. S.

Am 25. September wurde in Hamburg die erste Versammlung des Technischen und Wettfahrt-Ausschusses im Zonenbereich einschl. Bremen abgehalten. Es wurden folgende Herren in die beiden Ausschüsse gewählt:

Technischer Ausschuß: Paul Böhling, Hamburg; Brandes, Hamburg; Erich F. Laeisz, Hamburg; Henry Rasmussen, Bremen; Reibisch, Lübeck; und ein noch zu benennender Herr aus dem Raum Kiel-Flensburg.

Wettfahrt-Ausschuß: W. Ahrens, Kiel; Edgar Wein, Hamburg; Rudolf W. Holm, Hamburg; Rummel, Hamburg; Erich F. Laeisz, Hamburg; und Reibisch, Lübeck.

Chemalige Mitglieder des Marine-Regatta-Vereins,

die ihren Führerschein des DSV. für Segeljachten verloren haben, können sich bei Herrn François, Kiel-Hasseldieksdamm, Hochholzallee 100, Ruf 21 644, ein Doppel ausstellen lassen.

Neubau von Segeljachten.

Es dürfen wieder Jachten gebaut werden. Allerdings müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein, damit Anträge Aussicht auf Erfolg haben:

1. Das Material zum Bau einer Jacht oder eines Bootes muß vorhanden sein.
2. Es muß ein Nachweis erbracht werden können, daß das Material ordentlicher

Privatbesitz ist, d. h. es darf nicht auf dem Schwarzen Markt erworben sein und muß seit vor der Kapitulation im Besitz sein.

3. Den Bau darf nur eine Werft übernehmen, die mit ihrem Dringlichkeitsbauprogramm nicht im Rückstand ist und durch diesen zusätzlichen Bau in ihrer Leistungsfähigkeit nicht eingeschränkt wird. Also möglichst Füllarbeit.

Der Antragsteller muß auf einem Formblatt einen schriftlichen Antrag stellen und diesen bei der zuständigen Behörde einreichen. Bearbeitung und Genehmigung geschieht von Fall zu Fall.

Zuständig sind:

Hamburg: Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Referat Schiffbau.

Niedersachsen: Wirtschaftsverwaltung Niedersachsen, Ref. Schiffbau, Hannover.

Nordrhein/Westfalen: Wirtschaftsministerium, Referat Schiffbau.

Schleswig-Holstein: Amt für Wirtschaft, Gruppe Schiffbau, Kiel.

Bremen: Enklave-Wirtschaftsamt, Referat Schiffbau.

Jachten-Suchdienst.

Wie im Rundschreiben Nr. II des A. A. S. bereits angekündigt, soll an dieser Stelle ein Suchdienst eingeleitet werden für alle aus unerklärlichen Gründen während und nach dem Kriege zahlreich in Verlust geratenen bzw. verschwundenen Segelfahrzeuge. Interessenten geben folgende Angaben an die Geschäftsstelle des A. A. S.: Name des Bootes, Besitzer mit genauer Anschrift, Klasse, Unterscheidungszeichen, Abmessungen, Segelfläche, allgemeine Angaben über Bauform, -art, -material, Takelung, Motor usw.

Aus den einzelnen Segelgebieten

Lübeck. Im Lübecker Gebiet haben sich mit Rakeburg, Travemünde und Niendorf-Timmendorf neun Segelvereine zusammengeschlossen in der Sparte Wassersport des Turn- und Sportbundes der Hansestadt Lübeck. Ihre Bemühungen in den Jahren 1945 und 1946 bei den britischen und deutschen Behörden betr. Freigabe von Wasserstraßen, Rückgabe von Booten, Materialbeschaffung usw. waren im Januar 1947 bereits so weit von Erfolg gewesen, daß man sich mit der Festlegung eines Programms befassen konnte. Im Laufe des Frühjahrs wurden noch einige Segelboote von der Besatzungsmacht zurückgegeben. Einige Unentwegte haben auch einige Neubauten zu Wasser gebracht. Bei Beginn

des Segelsommers war die Trave mit der Lübecker Bucht (südwestlich der Linie Belzerhafener-Travemünde) und die Wakenitz mit dem Rakeburger See frei. Auf der Lübecker Bucht konnte im Juni die traditionelle Ostseewettfahrt mit 110 Booten und im August vor Miendorf eine Wettfahrt mit ebenfalls rund 100 Booten gesegelt werden. Auf dem Rakeburger See wurden im August und September vor Rothenhusen zwei Wettfahrten mit 80 bzw. 65 Booten und Ende August vor Rakeburg ebenfalls eine Wettfahrt mit 70 Meldungen gestartet. Am 28. September haben nun die Lübecker Segler mit einem Absegeln auf der Trave und der Wakenitz für 1947 Schluß gemacht. Bernh. Lemcke.

Schlei. In Schleswig haben seit November 1945 drei Segelvereine eine Dachorganisation gebildet, um sämtliche erforderlichen Schritte zur Freigabe der Gewässer und der Boote gemeinsam zu bearbeiten. Diese Organisation hat sich bislang bestens bewährt. Bis auf sechs wurden alle beschlagnahmten Yachten zurückgegeben. Im Sommer 1947 wurden alle sportlichen Hauptveranstaltungen, wie An- und Absegeln, Pfingstwanderfahrt und eine Wettfahrt mit 80 Meldungen zusammen durchgeführt. Es darf bis nach Schlei-münde gesegelt werden.

Flensburg. Stand den Flensburger Seglern bereits 1947 ein großer Teil der schönen Förde zur Verfügung, so ist das erlaubte Segelrevier seit dem 11. August d. Js. sehr eingeschränkt worden. Die nördliche Grenze verläuft auf dem Breitengrad $54^{\circ} 49' 30''$, also eine Linie Wasserleben—Mürwik. Mit dieser Einschränkung mußte leider auch die geplante Wettfahrt abgesagt werden. Damit entfallen auch die beiden Yachthäfen in Glücksburg und Meierwik, die sich die Flensburger mit sehr viel Liebe geschaffen hatten. Der Segelsport ist dadurch natürlich außerordentlich gedrosselt und kann kaum noch ausgeübt werden.

Weser. Hier liegt nur ein kurzer Bericht des Segel-Vereins „Weser“ in Bremen vor, dessen Klubhaus und Vereinsanlagen im Mai 1945 durch die Amerikaner beschlagnahmt und dessen Boote teilweise verschleppt wurden. Erst im Juli 1947 erfolgte die Freigabe. Nun ist man damit beschäftigt, die Anlagen in einen benutzbaren Zustand zu bringen. Der Verein verfügt jetzt nur noch über zehn kleine Jollen und drei Ruderboote.

Steinhuder Meer. Etwa die Hälfte aller vorhandenen Sportboote sind im Sommer 1945 beschlagnahmt worden. Jrgendein Wassersport konnte deutscherseits nicht ausgeübt werden. Die letzten Beschlagnahmen fanden Ostern 1946 statt. Nun wurden schüchtern die ersten Boote zu Wasser gebracht. Da die Vereine aufgelöst waren, ergab sich als erste Aufgabe eine organisatorische Zusammenfassung aller Segler. Die Leitung der neuen Gemeinschaft übernahm Reinhold Büffelberg. Ihm gelang es, die alten Vereine unter neuer Leitung wieder ins Leben zu rufen. Es sind dort jetzt vier Segelvereine bestätigt. Dem Segler-Verein Steinhude sind beispielsweise von seinen 36 Booten 33 noch beschlagnahmt. Er besitzt nur zwei Nationaljollen und einen Einheitszehner. 1947 wurden auf dem Steinhuder Meer vier Regatten ausgesegelt, in denen 18 Boote in vier Klassen starteten. R. Büffelberg.

Hundertjähriges Jubiläum einer Boots- und Yachtwerft.

Am 19. Oktober konnte die Bootswerft von Jürgen Schuldt in Blankenese auf ihr 100-jähriges Bestehen zurückblicken. Am 19. Oktober 1846 wurde von König Christian VIII. von Dänemark bewilligt, daß „... Johann Diedrich Dandker zu Blankenese die Schuppenbauerei daselbst mit Gehilfen gegen Erlegung einer Recognition von 8 Reichsbanktalern in Unser dortiges Amtsregister ungehindert treiben und sich und den Seinen dadurch den nötigen Unterhalt zu erwerben suchen möge...“. Genau ein Jahr später übernahm dann ein J. Schuldt diese Bootbauerei.

Herausgeber: Arbeitsauschuß Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen; Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg über Stade, Postfach, Ruf 204; Verlag: Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13, Hochallee 40; Druck: Georg Umlandt, Freiburg über Stade. — CCF 271 / Oktober 1947 / 600 / Kl. C. 11/2354.

Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung in Freiburg über Stade.

KURS LIEGT AN...

Nachrichten des „Arbeitsausschusses Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen“

Jachten-Jagd.

Es läßt sich nicht hinwegleugnen: das Wort Jacht findet seinen Ursprung im Worte Jagen, und daher versteht man unter Jacht ein schnelles Segelfahrzeug, das gut zum Jagen anderer Schiffe geeignet ist. Daß dieser schnellfüßige Jäger nun aber selbst zum gejagten Wild werden sollte, diese Ehre blieb den Elbseglern vorbehalten. Und das kam so: Auf den 28. September 1947 hatten die Hamburger Segelvereine ihr Absegeln angelegt. Schon der Sonnabend war ein strahlend schöner Tag. Wer von den Seglern es sich leisten konnte, hatte bereits am Sonnabend mit Hochwasser seinen Liegeplatz verlassen, um Abschied zu nehmen für einen langen Winter von der Elbe und vom Boot. Mit weißen Segeln war der Strom übersät. Mitten in dieses friedliche Bild hinein jagen plötzlich aus Schulau, aus der Schwinde, aus Glückstadt eine Reihe kleiner, weißer Boote mit schäumender Bugwelle. Schon gehen sie bei der ersten Jacht längsseits, schleppen sie in den nächsten Hafen ein, wo bereits Beamte warten, um die Länge zu kontrollieren. Andere erhalten den Befehl, sofort einen bestimmten Hafen anzulaufen, den sie nicht wieder verlassen dürfen. Dann bekamen die Segler eine Bescheinigung ausgehändigt „Confiscated in accordance with navigation order Nr. 2“.

Diese Jagd, die die Boote der „Frontier Control Hamburg“ durchführten, dauerte den ganzen Sonnabend und Sonntag an. Wer will es den Seglern verdenken, daß sie etwas lange Gesichter machten. Das Absegeln war gründlich geschehen.

Die Segler waren bisher immer sehr stolz darüber gewesen, mit den englischen Sportseglern stets gute Freundschaft gehalten zu haben. Gern erinnern sie sich noch der Zeiten, wo deutsche Jachten an den berühmten Fashiet-Regatten teilnahmen. Wie kameradschaftlich wurden sie aufgenommen nach den Burnham-Wettfahrten, die von Helgoland zur Themse-Mündung führten und die Einleitung bildeten zur Nordsee-Woche nach und um Helgoland.

Jetzt haben wir ein ganz neues Dessin. Es ist klar, daß die Segler dieser Maßnahme etwas verständnislos gegenüberstehen.

Und nun steht Direktive Nr. 45 gegen Schiffahrtsbefehl Nr. 2. Der Kampf, ob 30 Fuß über Deck oder 13 Meter in der Wasserlinie, ist entbrannt. Wie die Chancen stehen, wird weiter im amtlichen Teil ausgeführt. Wenn den Seglern aber der Vorwurf gemacht wird, mit ihren Fahrzeugen Personen- und Warenschmuggel betrieben zu haben, so müssen die Mitglieder der lizenzierten Segelvereine diesen Vorwurf zurückweisen. Von den Klubs geschieht alles, die Mitglieder zum sportlichen Verhalten anzuhalten, und sie gehen mit aller Schärfe vor gegen jene schwarzen Schafe, die es leider nun einmal überall gibt, die gegen die Sportdisziplin verstoßen. Es sei hier also mit aller Deutlichkeit gesagt, daß die wahren Sportsegler, die in den Segelvereinen zusammengeschlossen sind, mit nächtlicher Pflaumenlegelei nichts zu tun haben.

L. D.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschliesslich Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

I. Beschlagnahme von Jachten durch die Frontier Control auf der Elbe. Am 27. und 28. September 1947 wurden auf der Elbe von der Frontier Control

Hamburg, die sich dazu Hilfsfahrzeuge aus Glückstadt, Husum und von der Ostsee geholt hatte, alle Segeljachten über 30 Fuß Gesamtlänge angehalten und aufgebracht.

Sie wurden entweder nach Glückstadt oder Finkenwärder eingeschleppt oder erhielten die Anweisung, in den Hamburger Facht-hafen zu gehen und diesen weder zu ver-lassen noch Ausrüstungsgegenstände von Bord zu nehmen.

Hierzu ist folgendes zu sagen:

Der Segelsport auf der Elbe für die Fahr-zeuge zwischen „30 Fuß Gesamtlänge“ und „13 m zwischen den Loten“ hatte sich, histo-risch gesehen, folgendermaßen entwickelt:

In Auslegung der Kontrollrats-Direktive Nr. 45 vom 9. 11. 46 ist in Erweiterung des Schifffahrtsbefehls Nr. 2 vom 5. 11. 46 durch Verhandlungen mit dem inzwischen verstorbenen Col. Thompson von der Public Safety und dem Col. Bellhouse von der I.W.T. Branch Hamburg vereinbart wor-den, daß Segeljachten über 30 Fuß Länge bis 13 m Wasserlinie das Segeln auf der Elbe bis zur Linie Cuxhaven gestattet wurde und dafür Navigationpermits, wie sie für Berufsfahrzeuge ausgegeben, ausgestellt wurden.

Am 21. August 1947 wurde durch schrift-liche Benachrichtigung den Jachtbesitzern mit-geteilt, daß die H-Nummern für die Segel-jachten zurückzugeben sind. Gleichzeitig wurde in dem Schreiben zum Ausdruck gebracht, daß weitere Bestimmungen erwartet würden, nach denen das Segeln weiter erlaubt sein soll. Inoffiziell wurde in Erfahrung gebracht, daß diese Zurückziehung der H-Nummern für Segeljachten damit begründet wird, daß H-Nummern nur für Berufsfahrzeuge aus-gegeben werden. Aus dieser schriftlichen Auf-forderung konnte aber nicht entnommen werden, daß damit die Ausübung des Se-gelsports für größere Jachten überhaupt verboten war. Bekräftigt wurde diese An-sicht durch die Kontrollrats-Direktive Nr. 45, in der unter Ziffer 1c die Begrenzung aus-drücklich mit 13 m zwischen den Loten fest-gelegt und für die Besatzungszone Deutsch-lands maßgeblich ist. So weit war die An-gelegenheit gediehen, als dann die Beschlag-nahmetätigkeit an dem Absegelssonntag ein-setzte.

Diese Maßnahme, besonders in dieser Form, 2 1/2 Jahre nach Kriegsende, rief nicht nur bei den betroffenen Seglern, sondern bei allen Sportlern Entrüstung und Enttäu-schung hervor, zumal niemand die leiseste Absicht hatte, sich den Befehlen der Militär-regierung zu widersetzen. Infolgedessen wurden vom A. N. S. und von den Eignern schriftliche Berufungen eingelegt und zahl-

reiche deutsche und englische Dienststellen, Vertreter des Sports und des Erziehungs-wesens, sowie Presse und Rundfunk von dieser Angelegenheit informiert und für unsere Interessen mobilisiert.

Besprechungen mit dem Chef der Frontier Control Hamburg, Cdr. Cambridge, er-gaben, daß

1. die Beschlagnahme nur einer Stilllegung gleichkomme, bis neue Befehle durch die Mil.-Reg. erlassen würden.
2. die Jachten auf Winterlager verholt wer-den dürften, und daß in einer Meldung dem Cdr. Cambridge der Ort des Win-terlagers und auf einer Liste die von Bord genommene Boots-ausrüstung be-kanntzumachen sei.

Bei den weiteren Besprechungen mit dem Cdr. Cambridge wurde zu diesem Thema folgendes ergänzend in Erfahrung gebracht:

1. Die Beschlagnahmeaktion war eine Si-cherheitsmaßnahme gegen mehrfache Vor-kommnisse des Personen- und Waren-schmuggels.
2. Obwohl die Beschlagnahme-Unterlagen von der Frontier Control inzwischen dem Gericht übergeben wurden, ist ein Niederschlagen des Verfahrens nicht ausgeschlossen.
3. Der „Flag Officer Commanding Bri-tish Naval Forces in Germany“ und die Frontier Control haben sich dahin-gehend erklärt, daß die Direktive Nr. 45 des Kontrollrates zwar unklar gefaßt ist, sich aber nur auf Motorboote beziehen soll. Nach Ansicht der Frontier Control wird die 30-Fuß-Grenze auch für die Zukunft bestehen bleiben. Auf Grund der zahlreichen Gesuche und Vorstellun-gen des A. N. S. um Zulassung der ge-sperreten Fahrzeuge ist nach Ansicht der Frontier Control zu erwarten, daß den Besitzern größerer Jachten eine Sonder-lizenz ausgestellt wird, die allen Fron-tier Control-Stellen bekanntgegeben würde. Die Ausstellung einer solchen Li-zenz würde von der Untersuchung der Person des Besitzers durch die Port Security abhängig gemacht werden. Die Ausstellung dieser Ausweise würde ge-gebenenfalls von der Frontier Control vorgenommen werden.

Diese Absicht, für die gesperrten Fahrzeuge eine Zulassung zu erlangen, ist ein anderer Weg als der, den der Präsident der B. B. S. A., Col. Wallace, zu gehen gedenkt (Siehe Rundschreiben III./47 des A. N. S.). Es bleibt

abzuarbeiten, was von Seiten der Besatzungsmacht offiziell als generelle Weisung herausgegeben wird.

II. Beschlüsse des „Technischen Ausschusses“ im A. A. S.

Bei der ersten Sitzung des Technischen Ausschusses am 25. Sept. 47 wurde beschlossen:

1. Die RM-Formel ist nach einer einheitlichen Auslegung neu aufzustellen und auch für den Anfänger für den Handgebrauch allgemein verständlich herauszugeben. Die Überarbeitung der RM-Formel in diesem Sinne wurde einem Ausschuss, bestehend aus den Herren Rasmussen (Bremen) und Böhling (Hamburg), übertragen.
2. Von den vorliegenden Bauborschriften wurde hinsichtlich der „10-qm-Einheitsjugenjolle“ (Piratenjolle) festgelegt, daß
a) Bäume zum Ausstützen der Jock am Schothorn nach Lub genehmigt sind. Die Klau ist am Mast zu führen. Das Ausstützen an den Wanten ist verboten. Die Länge der Bäume soll als „empfohlene Länge“ in den Vorschriften angegeben werden.
b) das Führen eines metallenen Senkruders gestattet ist. Ausführungsbestimmungen werden noch bekanntgegeben.

Allgemein wurde festgestellt, daß keine engherzigen Vorschriften über Einzelheiten gemacht, daß aber die Gefahr ungehemmter Verschiedenheit von Vorrichtungen für Boots- und Segeleinrichtungen unterbunden werden sollen.

Über Beschaffenheit des Segeltuchs, Gewicht usw. sind der Zeit entsprechend keine eingehende Vorschriften zu verlangen. Zur besseren Identifizierung ist das Segel mit dem Stempel des Vermessers und einer von ihm gegebenen Nummer zu versehen.

III. Bauunterlagen.

Der A. A. S. legt eine Sammlung der verschiedenen Bauunterlagen an. Es sind zur Zeit je ein Stell Baupläne der Piratenjolle, der Olympiajolle, der Drachenboote, der Starboote und der 15-qm-Einheits-Elbjolle vorhanden. Diese Unterlagen werden allerdings nicht ausgeliehen, sondern die Interessenten können diese nur im Geschäftszimmer des A. A. S. einsehen. Zum Verkauf sind noch „Bauborschriften und Vermessungsbestimmungen“ der Piratenjolle in begrenzter Zahl zum Preis von RM. 2,50 in der Geschäftsstelle des A. A. S. vorhanden.

IV. Vereinsmitteilungen.

Kurzgefaßte Mitteilungen einzelner Vereine über Regatten usw., die alle Vereine interessieren, können zur Veröffentlichung in unserm Blatt an die Schriftleitung gegeben werden.

Fachten-Buchdienst.

1. 5-Jolle „Goode Wind“, Mahagoni, farweel, naturl., 6,20 × 1,90 m.
2. 20-qm-Follenkreuzer „Rivitt II“, Pitchpine, Aufbau Eiche, 6,40 × 1,90 m, naturl., Plankenbreite 30 mm (Bauart: Bergumer Meer).
3. Olympiajolle „Libelle“, Kiefer, 5,00 × 1,65 m, weiß lackiert, Plankenbreite 30 mm (Bauart: Bergumer Meer), am Spiegel Ausparung für Motormelle.
4. Segeldingi „Alf“, Eiche, Klinker, 4,60 × 1,40 m, 10 qm (wie Olympiajolle), naturl., am Spiegel Ausparung für Motormelle.
5. 15-qm-Segeljolle „Baas“, Eiche, farweel, naturl., 5,30 × 1,80 m, Sloop.
6. 15-qm-Follenkreuzer „Bandit“, Eiche, Knickspant, Rumpf naturl., Aufbau braun-weiß, Sloop, 6 × 1,65 m. Wurde nach dem Altrhein bei Birten, Kreis Mörs, geschafft, erhielt dort einen anderen Anstrich. Später wurde es von dort weggebracht.

Die Boote 1—6 waren in Wesel beheimatet. Einige waren durch Bombensplitter teils mehr, teils weniger beschädigt. Sie wurden 1945 aus dem Bootshaus des Weseler Segler-Klubs abtransportiert.

7. Olympiajolle „Bug“, O G 596, Mahagoni, farweel.
8. Olympiajolle „Pilica“.
9. Olympiajolle „Ammer“.
10. Olympiajolle „Rednitz“.
11. Wustrau-Dingi „Osbeck“.
12. Wustrau-Dingi „Harnis“.
13. Wustrau-Dingi „Mürwit“.
14. 12-Fuß-Dingi „Kielseng“.
15. 45-qm-Ausgleichsjacht „Peter II“, O C 4, Mahagoni, farweel. Deck Whiteline, Mahagoni-Aufbau vorn rund, Brückendeck, selbstlenzende Sitzuhle, flaches Schiff mit langen Überhängen. 10,50 × 1,92 × 1,62 m.

Die Boote 7—15 waren in Flensburg beheimatet. Nr. 7—14 wurden 1945 aus dem Bootshafen des Flensburger Segler-Klubs abtransportiert, wahrscheinlich nach Plön oder Segeberg.

Meldungen über den Verbleib der Boote an den A. A. S. erbeten.

Aus den einzelnen Segelgebieten

Kiel. Der Kieler Yacht-Club und einige kleinere Vereine haben mit einer Reihe kleinerer Fahrzeuge auf der Kieler Förde fleißig gesegelt, nachdem nach sehr mühevollen Verhandlungen die Förde bis zur Linie Ehrenmal Laboe—Bülk von den britischen Behörden freigegeben wurde. Ebenso wurde auch das Ostbecken des Olympiahafens in diesem Jahr dem R. Y. C. wieder zur Verfügung gestellt, während er 1946 noch völlig havenlos war, sodaß praktisch nichts unternommen werden konnte.

Am zwei Sonntagen, dem 28. September und dem 5. Oktober, sind mit etwa 35 Booten sehr nette Regatten mit Start und Ziel am Olympiahafen und den bekannten Kursen auf der Innenförde gesegelt worden. Während auf der September-Wettfahrt Volus mit Rücksicht auf die vielen Anfänger sich sehr milde verhielt, legte er im Oktober erheblich zu, so daß sich einige Scharpies vor der Wiker Bucht mit Taucherübungen und Feststellen der Wassertemperatur beschäftigten. Es waren bei den Hai- und Starbooten, sowie bei den Scharpies usw. sehr nette kleine Felder, die z. T. hübschen Sport machten. Die so beliebten Seefahrtskreuzer sind mit Ausnahme des 30ers „Marga“ und einem ehemaligen Marineboot leider völlig verschwunden. W. Ahrens.

Hamburg. Bereits 1946 fanden auf der Alster fünf Segelregatten mit einer durchschnittlichen Beteiligung von zwanzig Booten und am 15. September eine Elbe-Wettfahrt mit etwa siebenzig Booten statt. Im Frühjahr 1947 waren auf der Alster wiederum sechs Wettfahrten ausgeschrieben. Zunächst war allerdings die Beteiligung geringer, da infolge des strengen Winters die Instandsetzungsarbeiten an den Booten nicht rechtzeitig beendet werden konnten. Allmählich erhöhte sich aber die Zahl und überschritt jene des Vorjahres. Nach wie vor aber fehlen die Olympiajollen und die Drachenboote.

Am 24. Mai fand die erste diesjährige Elbe-Wettfahrt statt, die von der Segler-Vereinigung Altona-Develgönne gestartet wurde. 78 Fahrzeuge nahmen daran teil. Die Bahn ging von Köhlsteth bis nach Bielenberg. Am nächsten Morgen, dem Pfingstsonntag, wurde vor Glückstadt die Wettfahrt der Segler-Vereinigung Cuxhaven gestartet mit 38 Fahrzeugen. Im Anfang war es recht neblig und flau aus Westen. Bis Brokdorf hatten die Yachten noch schwer zu tun, sich in der Milchsuppe zurechtzufinden, doch dann klarte es auf unter gleichzeitiger erheblicher Auffrischung des Windes.

Für Sonntag, 8. Juni, war eine Gemeinschaftswettfahrt aller Hamburger Segelvereine angesetzt. Es gingen weit über 100 Nennungen ein, von denen 60 starteten. Es war zunächst recht unfreundliches Wetter, das aber später aufklarte.

Eine zweite Gemeinschaftswettfahrt am 6. Juli stellte recht hohe Anforderungen an die Segler. Von den gestarteten 90 Yachten und Jollen erreichten nur 48 das Ziel in der Pinnaumündung.

Jedoch wie vom Arzt für die Wettfahrt um das Blaue Band der Niederelbe verrieben, war das Wetter am 16. August, als sich in der Morgenfrühe 120 Yachten in Hamburg gleichzeitig auf die Reise machten zur besagten Wettfahrt der Segler-Vereinigung Niederelbe. Bei den leichten östlichen Winden blieb das Feld bis Glückstadt ziemlich geschlossen und zog sich erst auseinander, als der Flußstrom den schnellen Fortgang hemmte. Als erstes Schiff erreichte der Jollenkreuzer „Elfra III“ das Ziel vor Cuxhaven in 9 Stunden 36 Minuten und 48 Sekunden und gewann damit für die S. V. N. das Blaue Band.

Ein Verjager war jedoch die letzte Wettfahrt des Jahres am 7. September, die die Elb-Segler-Vereinigung aus Anlaß ihres 25-jährigen Bestehens veranstaltete. Nebel, Flaute und Gewitter zwangen zum vorzeitigen Abbruch.

L. Dinklage.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen; **Schriftleiter:** Ludwig Dinklage, Freiburg über Stade, Postfach, Ruf 204; **Verlag:** Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13, Hochallee 40; **Druck:** Georg Umlandt, Freiburg über Stade. — CCF 271 / November 1947 / 800 / Rl. C. 11/2532

Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung in Freiburg über Stade.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

Bezugspreis vierteljährlich 0,75 RM. zuzüglich Zustellgebühr.

KURS LIEGT AN...

Nachrichten des „Arbeitsausschusses Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen“

Wieder hat der unerbittliche Tod einen der besten Langfahrtssegler dahingerafft. Ende November starb in Bremen im 61. Lebensjahr

Dr. med. FRANZ PERLIA

Perlias Name hat in der deutschen Segelei einen guten Klang. Ihm haben wir es zur Hauptsache zu verdanken, daß vor rund 25 Jahren die Nordsee-Woche ins Leben gerufen wurde. Seine kleine Kreuzerjacht „Gajo“ fehlte keinen Pfingsten vor Helgoland. Er war auch ein eifriger Förderer des deutschen Hochseesegelsports, der in der Transatlantik-Regatta des Olympiajahres 1936 von Bermuda nach Curhaven seinen Höhepunkt fand. Hier war er der Führer der siegenden Jacht „Roland von Bremen“. Perlia war es, der die Wege ebnete zu den innigen Beziehungen zwischen den deutschen und den englischen Hochseeseglern. Westwärts war sein Blick gerichtet, und „Westward“ hieß seine nach der R.D.N.C.-Formel gebaute Jacht, die auf den Wetifahrten zwischen Burnham on Crouch und Helgoland und in den harten Kämpfen rund um den Fastnet-Felsen manchen Sieg erkämpfte. Franz Perlia lebte nur für die blaue See und das weiße Segel. Nun hat er Pinne und Schot aus der Hand legen müssen. Sein Geist aber lebt in uns weiter. Das, was wir Franz Perlia verdanken, werden wir Nordsee-Segler ihm nie vergessen.

Ludwig Dinflage.

Holz oder Eisen?

Wir werden uns in Bezug auf unsere Boote sehr einschränken müssen. Schon der erste Weltkrieg brachte einen großen Umschwung im Segelsport. Nehmen wir als Beispiel einmal die Alster. Dort, wo 1914 noch 6-, 7-, und 8-m-R-Yachten, von dem schönen Feld der Sonderklassen ganz zu schweigen, segelten, beherrschten nach dem Kriege neben einzelnen Schärenkreuzern die kleinen Rennjollen das Feld, bis schließlich das Drachenboot zum größten Rennschiff wurde. Und jetzt scheint uns schon ein Drachenboot ein ungeheurer Luxus. Gewiß, noch werden hier und da ein paar größere Fahrzeuge gebaut, doch der Durchschnitt der Segler muß seine Ansprüche schon sehr zurückschrauben. Sehen wir einmal ganz von der finanziellen Seite ab und betrachten die Angelegenheit nur von dem Standpunkt des Materials aus. Wir waren bisher gewohnt, in unsern Booten schöne Hölzer zu verwenden. Jeder war stolz auf eine prächtig glänzende Mahagoni-Außenhaut. An deutsche Nadelhölzer wie Lärche oder Kiefer, die zweifellos ein gutes Material abgeben, ging man schon mit Naserümpfen heran. Aber selbst dieses steht uns nicht mehr zur Verfügung. Wo wir hin und wieder noch Eiche oder Nadelhölzer auf-treiben können, handelt es sich in den meisten Fällen um junges, frisch geschlagenes, an dem wir wenig Freude erleben werden. Sicher werden uns eines Tages wieder die herrlichen amerikanischen Edelhölzer zur Verfügung stehen, denn auch drüben sehnt man den Tag herbei, seinen Überschuß wieder nach Europa zu exportieren. Uns kommt es aber darauf an, schneller zu einem geeigneten Baustoff zu gelangen.

Diesen Baustoff finden wir im Schiffbau-Stahl. Zugegeben, wir Segler haben alle eine gewisse Abneigung gegen den Eisenbau. Gewiß, bei den größeren Yachten über 10 oder 11 Meter Länge lassen wir ihn gelten, doch lehnten wir ihn bei den kleineren strikte ab. Und warum eigentlich? Schließlich doch nur aus dem Grunde, weil die meisten Eisen-schiffe, was ihre Form betrifft, unser Schönheitsgefühl empfindlich verletzten. Auch was

370 Bernhard Lemcke
Morkerstr. 16/18
J. 3

wir auf den Ausstellungen erlebten, konnte uns wenig reizen. Woran lag dies? In erster Linie an all zu großer Sparsamkeit. Die weitaus meisten Eisenschiffe waren Selbstbauten. Selten hatte sich der Erbauer eine gute Zeichnung besorgt. Meistens begnügte er sich mit dem verbotenen Abzeichnen veröffentlichter Risse, was bekanntlich immer zu einem Fiasko führen mußte. Genau so handelte manche kleine Werft, die recht billig bauen wollte und dadurch Erzeugnisse lieferte, die nach kurzer Zeit alle Rippen durchscheinen ließen. Kurzum, die Form war es, die das Eisenschiff in Mißkredit brachte. Dieser Sache aber läßt sich leicht abhelfen. Zunächst einmal beauftrage man einen erfahrenen Fachmann mit der Konstruktion. Die Linien eines Eisenschiffes sind um eine Kleinigkeit anders als jene eines Holzbaues, bedingt durch die verschiedene Bearbeitungsweise des Materials. So führt es zu nichts, wenn man nach dem Spantenriß eines Holzbootes ein Eisenschiff herstellt.

Der zur Verarbeitung kommende Schiffbaustahl wiegt durchweg zehnmal so viel wie Holz. Dementsprechend ist auch die Festigkeit. Wo wir bei einem Holzschiff eine Außenhaut von 20 mm haben würden, bedeutete es hier 2 mm. Bis hierher hätten wir keine Schwierigkeiten. Aber auch schwächere Materialstärken, bis zu 1 mm herunter, ließen sich noch verwenden. Wohl besitzen 1 mm starke Bleche nicht dieselbe örtliche Festigkeit wie 10 mm Eiche und würden bei Grundberührungen leicht zu Einbeulungen führen, doch könnte man dieses durch geschickt angeordnete Verstärkungen ausgleichen.

Wenn man schon in Eisen baut, so soll man auch konsequent sein und für alle wichtigen Bauteile beim Eisen bleiben. Nur beim Deck und beim Kajütsdach wird man wohl auf Holz nicht verzichten wollen aus Gründen der Wärmehaltung.

Man wirft dem Eisenbau reichliche Schweißwasserbildung vor. Dieser Nachteil ist lange nicht so groß. Mit Hilfe dünner Latten wird die Kajüte ausgewegert, eiserne Decks und eiserne Balken erhalten von unten einen Bewurf von Kortspänen, die jegliche Feuchtigkeit auffangen. Weiter wird als Nachteil die schwierige Reparatur angeführt. Zugegeben, es ist leichter, bei einem Starweelboot eine Platte auszuwechseln, als eine neue Platte einzusetzen. Das Auswechseln von Planken im Klinkerbau ist jedoch erheblich schwieriger.

Als letzter Trumpf der Holzfanatiker wird dann die Akustik an Bord eines Eisenschiffes ausgespielt. Selbstverständlich ist ein Eisenpott eine sehr hellhörige Wohnung. Spielt das aber eine so wichtige Rolle? Hört man auf einem 20er-Tollenkreuzer in der Sitzuhle nicht sowieso schon jede Gefühlsäußerung, die der Mitsegler in der Kajüte von sich gibt?

Form, Reparaturfähigkeit und Akustik sind also die wesentlichen Gründe, die die Holzfanatiker anzuführen wissen. Am Rande sei vermerkt, daß auch die meisten Bootswerften auf Holz eingeschworen sind und gegen den neuen Baustoff Peter und Morbio wettern, weil sie sich nicht umstellen wollen. Bekämpften sie aber nicht genau so das Faltboot, und hat sich der Plünnenkreuzer nicht trotzdem das Feld erobert?

Nun die Rehrseite der Medaille. Ein Eisenschiff braucht weniger Pflege als ein Holzschiff. Es ständig frei von Rost und gut unter Farbe zu halten, genügt. Im Winter braucht das Eisenschiff keinen unweatherdichten Lagerstuppen. Ihm macht es nichts aus, wenn nur die Holzteile gut abgedeckt sind, im Freien zu überwintern. Wie oft haben wir es in diesem Krieg erlebt, wenn die Segler zu kurzem Urlaub nach Hause kamen, sie ihr Schiff aufsuchten und der „eiserne Segler“ nur das Pfropfenloch verschraubte, das Boot zu Wasser schob und sofort lustig davonsagelte. Der „hölzerne Segler“ konnte sich das nicht erlauben. Sein Schiff war zu ausgetrocknet. Ehe es sich dichtgezogen hatte, war der Urlaub bereits verstrichen.

Das dürften Gründe genug sein, dem Eisenbau das Wort zu reden. An der Elbe sind bereits Piratenboote aus Eisen gebaut, die sehr ansprechend aussehen. Wie sie sich bewähren, soll der nächste Segelsommer zeigen. Da man sie durch entsprechende Schotten unversinkbar machen muß, geht allerdings viel Stauraum verloren.

Es wäre zu wünschen, daß sich unsere Konstrukteure einmal eingehend mit allen Möglichkeiten des Baues kleiner Fahrzeuge aus Eisen befassen. Ich denke hierbei auch an das bekannte Francis-Patentboot, das mit seiner geriffelten, klinkerartigen, spantenlosen Außenhaut als billiges Rettungsboot in der Seeschifffahrt schon lange im Gebrauch ist. Die klinkerähnliche Außenhaut sieht zwar nicht so gut aus wie ein glattes Boot, doch darf uns das heute nicht mehr stören. Es wäre dies allerdings nur ein Boot für die Massenherstellung.

Ich glaube, daß die nächsten Jahre zeigen werden, daß dem Eisenschiff die Zukunft gehört. Schöne Hölzer werden wir uns dann für die Inneneinrichtung aufheben, um unser schwimmendes Heim wohnlich zu gestalten.
Ludwig Dinlage.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschliesslich Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

1. Auf der Sitzung der Sparte Segeln Hamburg am 1. Dezember 1947 wurde der folgende Beschluß gefaßt:
Um während der künftigen Segelsaison Verstöße gegen die Gesetze der Militärregierung, die sich immer als Rückschläge auf die Ausübung und Entwicklung des Segelsports ausgewirkt haben, zu unterbinden, wird beschlossen:
 - a) Die Belegung des Jachthafens mit solchen Fahrzeugen, die über einen eingebauten Motor verfügen, wird davon abhängig gemacht, ob der Antriebspropeller vom Propellerschaft abgenommen ist und sich nicht an Bord befindet.
 - b) Segler, die keinem zugelassenen Verein angehören, dürfen mit ihren Jachten und Booten den Hamburger Jachthafen nicht benutzen (unter Hinweis auf den Schiffsfahrtsbefehl Nr. 2 der Mil.-Reg. und die Pflichtzugehörigkeit zu einem Segelverein).
 - c) Jachten, die die Erlaubnis zum Motoren in Form eines Permits der zuständigen Stellen besitzen, werden künftig die Buchstaben „MOT“ mit einer Nummer auf beiden Seiten des Bugs führen.
 - d) Verstöße gegen das Motorenverbot werden grundsätzlich mit dem Vereinsauschluß bestraft werden.
 - e) Die Frage der Vergütung für Jachten mit Motor soll dem „Technischen Ausschuß“ im U.A.S. zur Klärung vorgelegt werden.
2. Die Vereine werden aufgefordert, soweit es bisher noch nicht geschehen ist, von ihren Rundschreiben bzw. Nachrichtenblättern je ein Exemplar dem U.A.S. zum Verbleib zu überlassen.
3. Es ist festgestellt worden, daß, im Gegensatz zu den früheren Gebräuchen, Bauunterlagen von Klassenfahrzeugen durch Einzelpersonen vertrieben werden. Dieses Recht war früher nur dem D.S.V. vorbehalten. Die Herausgabe und der Vertrieb solcher Unterlagen ist jetzt an den U.A.S. übergegangen, dem sich die Jacht- und Bootswerft Abeking & Rasmussen bereiterklärt hat, die Fertigung und den Versand solcher Bauunterlagen zu übernehmen. Die Höhe der an den U.A.S. zu entrichtenden Gebühren wird durch die nächste Ausschußsitzung bestimmt werden.
4. Der Zonensportrat teilt in einem Rundschreiben mit:
Das Verwaltungsamt für Wirtschaft des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes hat uns auf unsere Anfrage vom 23. 9. 47 folgende Mitteilung gemacht:
Zu Ihren Ausführungen kann ich Ihnen mitteilen, daß bei Zusammenschluß mit der U.S.-Zone auch die Ausgabe von gesonderten Bezugsmarken für Turnschuhe vorgesehen ist. Sobald also eine gemeinsame Lederbewirtschaftung in beiden Zonen zur Verwirklichung kommt, dürfte die von Ihnen angeschnittene Frage in Ihrem Sinne geregelt werden.
5. Aus einer Veröffentlichung des „Präsidenten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg/Seewasserstraßendirektion“ vom 19. September 1947 wird als Bedingung für die Ausübung des Segelsports auf der Weser entnommen:
Der Segelsport auf der Weser darf nur ausgeübt werden, wenn ein Befähigungszugnis, ausgestellt von der Schiffsinspektion und Wasserchutzpolizei auf Grund einer von der Seefahrtschule in Elsfleth abgelegten Prüfung, vorliegt.
6. Alle an der Elbe domizilierten Vereine melden bis zum 15. Januar 1948, welche Fahrzeuge Motorerlaubnischeine besitzen, von welcher Behörde dieser Erlaub-

nüßchein ausgestellt wurde und für welchen Bereich und welche Dauer der Schein Gültigkeit hat.

Arbeitsausschuß Segeln.

Wassersportbücher.

Der Verlag Delius, Klasing & Co. läßt eine Sammlung „Kleine Wassersport-Bücherei“ erscheinen. Wegen dieser und anderer Segelsportbücher können sich die Vereine an das Bielefelder Haus des Verlages „Verlag Delius, Klasing & Co., (21a) Bielefeld, Humboldtstraße 22, wenden. Den Vereinen ist bevorzugte Bezugsmöglichkeit eingeräumt durch ein besonderes Bezugsscheinverfahren, in das sich Interessenten durch das Bielefelder Haus einschalten lassen können.

Aus den einzelnen Segelgebieten

N i e d e r r h e i n. Die Lage im Segelsport am Rhein war nach Kriegsende nicht gerade rosig zu nennen. Teils waren die Boote von den Besatzungsmächten beschlagnahmt, teils auch durch Bombenschäden sehr schwer beschädigt, so daß 1945 auf dem Rhein überhaupt kein Segelsport betrieben worden ist. 1946 waren in Köln nur 45er unter Segel. Die Düsseldorfer waren mit einigen 30-qm-Binnenkielfahrzeugen und ein paar Piraten wieder herausgekommen. Anfang 1947 wurde die Sporttätigkeit erheblich lebhafter, da einige Boote, die noch in der französischen Zone festgehalten waren, freigegeben wurden, andererseits aber auch die Instandsetzung der beschädigten Boote beendet werden konnte. Infolge der dicht oberhalb des Siebengebirges verlaufenden Zonengrenzen mußten die sonst üblichen Tourenfahrten nach dem Mittel- und Oberrhein aufgegeben werden. Die Inselgruppe bei Honnef war in diesem Jahr ein häufig besuchtes Ziel.

Hans Boisserée.

F a d e. Die in Wilhelmshaven früher bestehenden Segelvereine haben durch die Luftangriffe ihre Bootshäuser und ihre gesamte

Schwimmanlage verloren. Gleich nach der Kapitulation sollte mit dem Wiederaufbau begonnen werden, doch stellten sich diesem erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Schließlich schlossen sich im Juni 1946 die bisherigen drei Segelvereine zum Wilhelmshavener Segel-Club zusammen. Zunächst bestand die einstmalige so stattliche Flotte der Jade aus drei Kielkreuzern und etwa zehn Jollen. Durch Selbsthilfe der Vereine hat sich diese Zahl inzwischen auf 35 Fahrzeuge erhöht. Die erste und einzige Regatta fand am 28. August mit 18 Jachten statt. Leider sind sämtliche Bemühungen, einen geeigneten Platz für einen Jachthafen zu bekommen, bisher vergeblich gewesen. So liegen die Boote in kleineren Buchten und Hafeneinschnitten zerstreut. Die gleichen Schwierigkeiten bestehen auch in Bezug auf das Winterlager.

Krüßmann.

W e s e r. An der Weser zwischen Bremen und Geestemünde sind jetzt etwa 30 Vereine zugelassen. Im Sommer 1947 wurden drei Wettfahrten durchgeführt und zwar zwei interne Vereins- und eine Gemeinschafts-Wettfahrt. Durchschnittlich starteten etwa 70 Boote vom 12-Fuß-Dingi bis zum 50er-Seefahrtskreuzer. Soweit die Clubhäuser von der Besatzungsmacht geräumt sind, werden sie wieder hergerichtet.

Schulze.

B e r l i n. Wie Dr. Walter Deter in der Berliner Zeitung „Der Abend“ berichtete, hatten es die Berliner nicht leicht, sich zu neuen Taten zu sammeln, da der Krieg ihnen ebenfalls einen großen Teil des Bootsmaterials vernichtet hatte. Auf der ersten Juni-Regatta 1947 fanden sich trotzdem auf dem Seddin-See bei Schmöckwitz 120 Boote am Start ein, darunter altbekannte Namen wie Reinhard Drewitz mit seinem 20 qm-Jollenkreuzer „Knurrhahn“ und Wahrensdorf, der letzte Meister in der Olympiajolle. An Klassen waren vorhanden: 15 und 20 qm-Jollenkreuzer, 20 qm-Kielklasse, 10 und 15 qm-Wanderjollen und Olympiajollen. Inzwischen sind dort auch in den westlichen Segelrevieren der britischen Zone 34 Segelvereine bestätigt worden.

L. D.

H e r a u s g e b e r: Arbeitsausschuß Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen; **S c h r i f t l e i t e r:** Ludwig Dinlage, Freiburg über Stade, Postfach, Ruf 204; **B e r l a g:** Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13, Hochallee 40; **D r u c k:** Georg Umlandt, Freiburg über Stade. — CCF 271 / Dezember 1947 / 1000 / N. C. 12/2809

Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung in Freiburg über Stade.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

Bezugspreis vierteljährlich 0,75 RM. zuzüglich Zustellgebühr.

KURS LIEGT AN...

Nachrichten des „Arbeitsausschusses Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen“

Die I. Y. R. U. tagte.

Sieben Jahre lang sind wir deutschen Segler vom Auslande so gut wie abgeschnitten gewesen. Wir wußten nicht, was sich außerhalb der Grenzpfähle zutrug, erfuhren es nicht, wie englische und amerikanische Segler durch den Krieg hindurchgekommen sind, ob dort bedeutende Regatten gesegelt wurden oder alles ruhte. Gesprächsweise haben wir jetzt erst erfahren, daß es drüben ähnlich war wie bei uns. Genau wie unsere Kieler und Travemünder Woche, die Nordsee-Regatten, als die bedeutendsten Ereignisse des Nordwestens, entweder vollkommen ausfielen oder in ihrer Ausdehnung sehr beschränkt wurden und nur örtlichen Charakter trugen, erging es den großen seglerischen Ereignissen jenseits der Nordsee. Erst jetzt findet sich alles wieder zusammen, um für die Zukunft zu beraten. Nur hat man es dort bedeutend leichter, ist doch nicht soviel zerschlagen und vor allen Dingen sind die Organisation des Segelsports und ihre führenden Männer geblieben. Man kann dort wieder anfangen, wo man aufgehört hat.

Jeder Krieg macht die Länder ärmer. Das bewahrheitet sich auch diesmal wieder. Verschwanden nach dem ersten Weltkrieg bei uns die riesigen Schunerjachten, die 19-, 15- und 12-m-R-Jachten, beherrschten hier Jolle, Jollenkreuzer und die kleine Kreuzerjacht das Feld, sah es auch bei den Siegerstaaten nicht viel anders aus. Die ersten vielversprechenden Ansätze, zu Jachten, „die man sehen konnte“, zu kommen, vernichtete der zweite Weltkrieg. Was nun werden wird, darüber brüten die technischen Kommissionen. Damit wir nicht zum zweiten Mal den Anschluß an die Welt verlieren, ist es wichtig für uns, zu wissen, was in dieser Beziehung im Ausland vorgeht.

So tagte in den letzten drei Oktobertagen 1947 in England die International Yacht Racing Union (I.Y.R.U.) unter ihrem Präsidenten Sir Ralph Gore. Zu diesem wichtigen Ereignis waren Vertreter aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen und Schweden erschienen, nämlich die Herren S. R. S. Kronprinz Olaf von Norwegen, Kommodore Niels Benzon, Bjarne Aas, S. Robert, Jan Doeff, Philippe Whitechurch, Jauré Dujarrie, C. E. Nicholson, S. Mc. Gruer, Major M. Gedstaal-Smith. Als amerikanische Beobachter waren die Herren Harold S. Vanderbilt und Olin Stephens, der bekannte Jachtkonstrukteur und Hochseesegler, erschienen. Als Schriftführer wirkte Herr F. P. Osborne.

Es ist außerordentlich interessant, einmal die Tagesordnung zu verfolgen. Zunächst verhandelte man über die Olympischen Spiele, die in diesem Jahr in England stattfinden sollen. Alle hieran teilnehmenden Segeljachten werden vor den Wettfahrten in Torbay vermessen. Weiter haben die österreichischen Segler ein Punktsystem vorgeschlagen, das vorbehaltlich einiger abzuändernder Einzelheiten angenommen wurde. Danach erhält jede Jacht, die eine Wettfahrt vorschriftsmäßig beendet, folgende Punktzahl: $101 + 1000 A - 1000 \log n$. Hierin bedeuten A die Anzahl der gemeldeten Jachten und n der in der Wettfahrt erzielte Platz.

Weiter wurde über die Wettfahrtsregeln gesprochen und folgende Änderungen angenommen:

In dem alten § 27, der vom Beginn des Rennens handelt, lautete es bisher: „Die Jachten unterliegen von dem für sie geltenden Vorbereitungs-signal ab, das fünf Minuten vor ihrem Start abgegeben wird, den Rennvorschriften“. Dieser Wettfahrtbeginn wird in der neuen Fassung erheblich klarer und eindeutiger ausgedrückt. Es heißt jetzt:

„Die Wettfahrt beginnt mit dem Startsignal, jedoch unterliegt eine Yacht den Wettfahrtsregeln bereits vom Vorbereitungs-signal ab, welches fünf Minuten vor dem Startsignal für ihre Klasse gegeben wird. Keine Yacht ist als Wettfahrts-Teilnehmer anzusehen, die nicht die Startlinie vorschriftsmäßig nach Abgabe des Startsignals durchsegelt hat“.

Ebenso erfuhr der vom Wegerecht handelnde § 30 eine Änderung im Absatz „Beim Wind und Raumschots“. Bisher hieß es: „Eine Yacht segelt beim Wind, wenn sie so hoch wie möglich am Winde liegend beim Aufkreuzen noch gut vorwärts kommt“. Auch hier ist die Definition klarer geworden. Sie lautet jetzt: „Eine Yacht segelt auf einem Halsen (on a tack), wenn sie mit dicht angeholten Segeln (close-hauled) segelt, und zwar auf demjenigen Halsen, das der Seite, auf der sie ihren Großbaum führt, entgegengesetzt ist. (Umgekehrt, wenn man Bug statt Halsen sagt)“.

Schließlich wurde der vom Festmachen und Ankern handelnde § 37 noch ergänzt für die Zeit zwischen dem Vorbereitungs- und dem Startschuß. Es heißt jetzt: „Nach dem fünf Minuten vor dem Startsignal ihrer Klasse gegebenen Vorbereitungs-signal darf keine Yacht an irgendwelchen Bojen, Stellagen, Landestegen oder anderen Gegenständen festmachen oder festgemacht sein oder einen Anker in einem Boot ausfahren, außer in dem in § 36 vorgesehenen Fall. Eine Yacht darf ankern, jedoch muß sie den Anker wieder einziehen und an Bord nehmen; sie darf ihn nicht slippen“.

Der § 36 handelt bekanntlich vom Festkommen einer Yacht. Er bleibt unverändert.

In den nächsten beiden Tagen sprach man über die Bootsklassen. Es ist dabei interessant zu beobachten, daß man sich besonders mit den kleineren Klassen befaßte und für diese auch neue Vorschläge einbrachte.

Für die internationalen 14 Fuß-Dingis wurden einige zusätzliche Bestimmungen, das Gewicht und die Schwimmfähigkeit betreffend, angenommen. Da diese Klasse in Deutschland nicht gepflegt wird, sollen diese Änderungen auch nicht weiter erörtert werden.

Allgemein wurde für die internationalen Klassen beschlossen, daß die dreijährige Frist zur Einführung einer neuen internationalen Meßformel, die ab 21. November 1946 läuft, bestehen bleibt außer für die 6m-N-Klasse, für welche die am 21. November 1946 ausgesprochene Frist auf sechs Jahre verlängert wird. Danach kann die gegenwärtige 6m-N-Klasse unverändert bis zum 21. November 1952 weitersegeln.

Bei der Aussprache über weitere neue internationale Klassen bewegten sich die Vorschläge in zwei Gruppen, und zwar größer und kleiner als 6 m. Die Gruppe, die die größeren Yachten befürwortet, strebt einen gesunden, seefähigen Typ an. Man kam zu dem Entschluß, die skandinavische Formel in Betracht zu ziehen mit einigen Einschränkungen, die man der amerikanischen Langstrecken-Wettfahrtsregel (American Long Distance Racing Rule) entnehmen will. So sollen amerikanische Erfahrungen ausgewertet und amerikanische Segler angeregt werden, nach dieser Formel zu bauen und Wettfahrten abzuhalten. Es muß zugegeben werden, daß gerade die Amerikaner über die größten Erfahrungen in Langstreckenregatten verfügen. Man denke nur an die Bermuda-Wettfahrten und die Kalifornien-Honolulu-Regatta, die 1947 zum ersten Mal wieder aussegelt wurde.

Bei der Gruppe der kleineren Yachten wurden zwei britische Vorschläge angenommen, und zwar eine 5¹/₂m- und eine 4¹/₂m-N-Yacht von leichter Verdrängung nach einer Formel des bekannten Rennseglers und Wassersportjournalisten Major M. Seckfall-Smith, die bereits in der 18 Fuß-Klasse ausprobt wurde. Auch hier machte man einige Einschränkungen, um eine neuzeitlichere Tafelung zu erzielen. Die Formel lautet:

$$\frac{L}{12} \times \frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} + \frac{L + \sqrt{S}}{4} = R$$

worin

L = vermessene Länge in Metern,
S = Gesamtsegelfläche in Geviertmetern,
D = Verdrängung in Kubikmetern ist.

Die Einzelheiten für die beiden Klassen wurden noch nicht festgelegt. Es wurden nur ein paar vorläufige Zahlen genannt.

	5 1/2 m.-Klasse	4 1/2 m.-Klasse
Länge über Alles	7,00 m	5,70 m
Länge in der Wasserlinie	6,25 "	5,00 "
Mindest-Breite	1,90 "	1,60 "
Durchschnitts-Freibord, mind.	0,625 "	0,561 "
Höchst-Tiefgang	1,37 "	1,10 "
Segelfläche, höchstens	28 qm	19 qm
Verdrängung, höchstens	2,067 cbm	1,100 cbm
" , mindestens	1,806 "	0,971 "

Zum Schluß wurde bei den Vorschriften der internationalen 5 m.-Klasse noch einigen Zusätzen technischer Art zugestimmt. Lu. Di.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschliesslich Bremen

Vorpräsident: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Formular 80 G. Die ersten Ausstellungen von Formblättern 80 G durch die Militär-Regierung an Eigner requirierter Yachten geben Veranlassung zu der folgenden kurzen Betrachtung:

Das 80 G-Formular ist eine schriftliche Requisition, d. h., es fordert von einer natürlichen oder juristischen Person eine Leistung. Diese Leistung kann sehr verschiedene Handlungen und Gegenstände umfassen, z. B. ein Grundstück oder die Ausführung von einmaligen Reparaturarbeiten oder die Ausführung von wiederkehrenden Arbeiten aller Art. Wenn bei Requisition korrekt verfahren wird, so muß das 80 G-Formular dem Betroffenen gleichzeitig mit der Anforderung der Leistung übergeben werden, ja, es stellt genau genommen die Anforderung dar. Das 80 G-Formular ist von der anfordernden britischen Dienststelle zu unterzeichnen, nach Erbringung der Leistung dort wieder zur weiteren Gegenzeichnung vorzulegen, nachdem der Betroffene den Gegenwert für seine Leistung auf dem Formular vermerkt hat. Sodann geht das Formular von der briti-

sehen Dienststelle zur Kammerlei, z. B. der Hansestadt Hamburg (Feststellungsbehörde), die es dem Betroffenen zur Unterzeichnung einsendet. Nach Unterzeichnung erhält die Feststellungsbehörde das Formular zurück, prüft die Angemessenheit der vom Betroffenen berechneten Preise und zahlt aus. Tatsächlich wird dieser Weg nur selten genau eingehalten. Die britischen Dienststellen stellen ein 80 G-Formular meist erst nach erfolgter Requisition aus, und dann läuft das Formular im allgemeinen wie geschildert weiter. Für Yachteigner ist wichtig zu wissen, daß das 80 G-Formular nicht notwendig bedeutet, daß die Yacht zu Eigentum erfaßt worden ist. Auch bei Miete würde die Entschädigung auf diesem Wege bezahlt werden.

KR-Vermessung. Bis zum Beginn der Segelzeit können die Vermessungen der Yachten nach der neuen KR-Formel nicht restlos durchgeführt sein. Die ersten Wettfahrten müssen daher noch nach der alten Vermessung gesegelt werden. C. Gewers.

Gesamtaufstellung der Segelreviere im Zuständigkeitsgebiet der Wasserschutzpolizei-Gruppe Schleswig-Holstein.

Flensburg: Flensburger Hafen und Innenförde bis zur nördlichen Grenze von 54°49'30" Nord.

Kappeln: Die Schlei von Schleswig bis Schleimünde.

Eckernförde: 54°27'51" Nord, 10°0'21" Ost und 54°30'32" Nord, 9°59'36" Ost.

Holtenau: Im Bereich des Kaiser-Wilhelm-Kanals vom Hudorfer See über Borgstedter Enge bis zur Obereider.

Kiel: Kieler Förde bis zur Linie Bülf-Ohrenmal Laboe.

Husum: Nördliche Grenze Hindenburgdam, südliche Grenze Ansteuerungstonne Außeneider. Die vorgelagerten Inseln sind eingeschlossen.

Büsum: Nördliche Grenze Ansteuerungstonne Außeneider, südliche Grenze Norder- und Süderpiep Ansteuerungstonne.

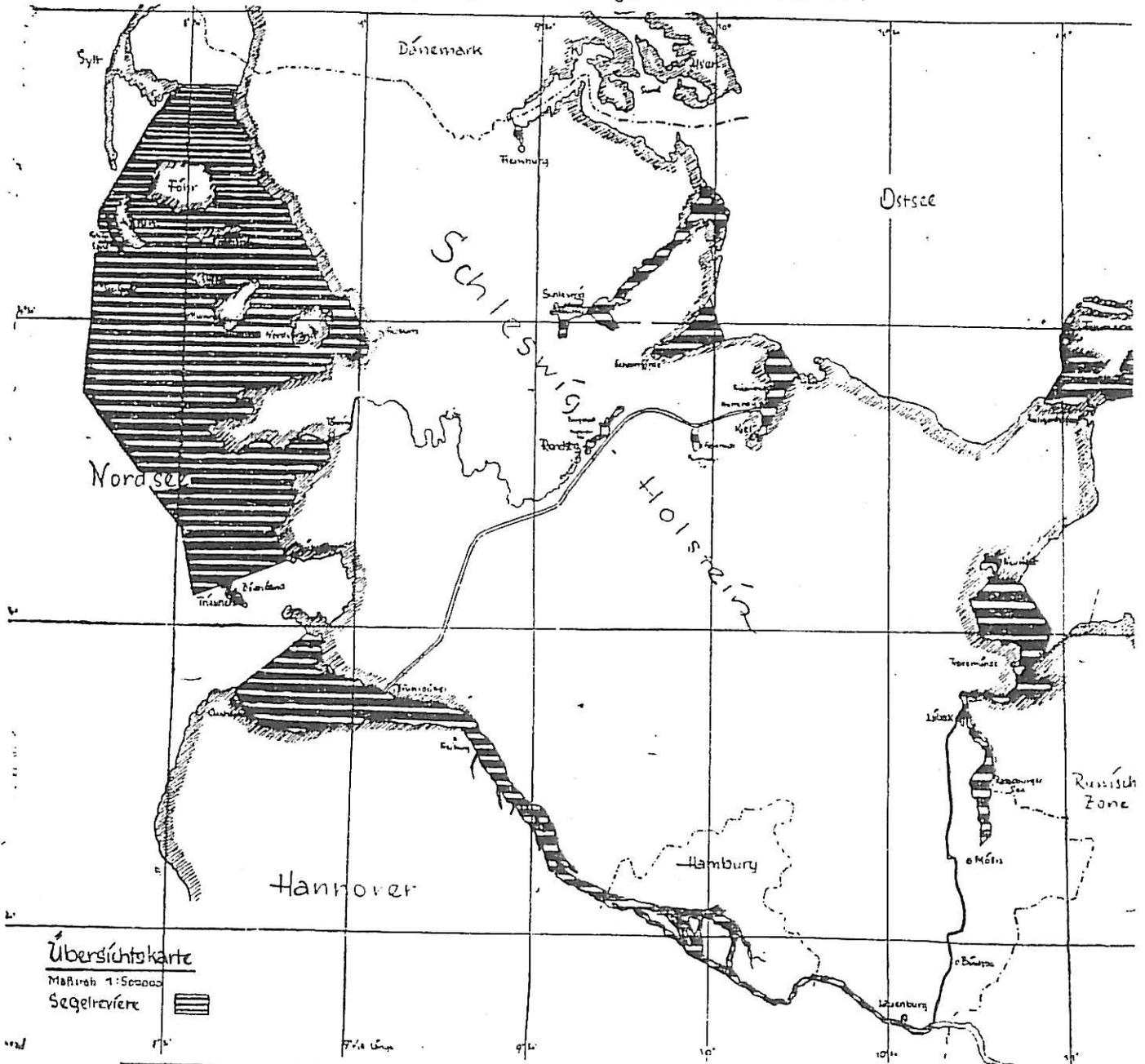
Tönning: Bis Ansteuerungstonne Außeneider.

Brunsbüttelkoog: Alle Fahrwasser der Elbe bis zur Kugelbake Cuxhaven — in 45° zur holsteinischen Küste.

Lübeck, Travemünde und Neustadt: Küstengewässer westlich der Linie Pelzerhafen—Schwansee-Boje. Sämtliche Häfen und Wasserstraßen sind eingeschlossen.

Heiligenhafen: Vom Hafen bis zur Ansteuerungstonne Heiligenhafen, sowie den Hafen von Orth und Burgstaaken bis zu den jeweiligen Ansteuerungstonnen.

Rothenhusen: Rakeburger See bis zur Demarkationslinie.



Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das britische Kontrollgebiet einschließlich Bremen; Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg über Stade, Postfach, Ruf 204; Verlag: Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13, Hochallee 40; Druck: Georg Umlandt, Freiburg über Stade. — CCF 271 / Februar 1948 / 1200 / Kl. C. 2/3434

Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung in Freiburg über Stade.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

Bezugspreis vierteljährlich 0,75 RM. zuzüglich Zustellgebühr.



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

März 1948

Hamburg

Der wilde Segler.

„Wir Wilden sind doch bessere Menschen“ läßt Seume den Huronen sagen, „der noch Europas übertünchte Höflichkeit nicht kannte.“ Und die wilden Segler werden das auch auf sich beziehen und sich himmelhoch erhaben dünken über die Vereinsmeier. Leider besteht eine Spannung zwischen den Segelvereinen und den wilden Seglern, eine Spannung, die keinesfalls unüberbrückbar ist. Wir wollen und müssen sie beseitigen; denn letzten Endes sind unsere Ziele genau dieselben, einerlei, ob wir den buntsfarbigen Ständer irgendeines Segelklubs führen oder am Heck die geheimnisvollen Buchstaben „M.e.b.S.W.“ = „Mein eigener blühender Segel-Verein“ tragen. Zunächst einmal: Was haben wir organisierten Segler eigentlich mit diesen wilden zu schaffen? Nun, sehr einfach. In den letzten beiden Sommern durften die vereinslosen Segler nicht aufs Wasser. Nur wir Organisierten konnten segeln. Das war wohl nicht ganz im Sinne der Demokratie. Es ist insofern jetzt eine Änderung eingetreten, als auch die Vereinslosen segeln dürfen, sofern sie die üblichen Prüfungen vor einem ordentlichen Segelverein abgelegt haben. Ehe diese sich aber dazu bereit finden, müssen sie wissen, mit wem sie es zu tun haben, müssen die Psyche des wilden Seglers kennen. Sie ist genau wie ihre. Warum segeln wir denn überhaupt? Der eine ist Rennsegler, er liebt den Kampf mit Gleichgesinnten. Er wird stets Vereinssegler sein. Der andere aber sucht mit seinem Boot doch nur die Freiheit, die Ruhe, die Erholung, die Entspannung auf dem Wasser. Er ist ein König auf seinem Schiff. Hier braucht er sich nicht unterzuordnen, außer unter seinen Verein. Oftmals sind es doch nur wirtschaftliche Gründe, die den Wandersegler dazu bringen, einem Klub beizutreten. Manche aber verzichten ganz auf diese wirtschaftlichen Vorteile, wollen noch freier sein als wir kleinen Seekönige. Sie sind die Freiesten der Freien. Können wir sie nicht manchmal ein wenig beneiden, wir, die wir auf Rat und Hilfe gleichgesinnter Kameraden in den Vereinen nicht verzichten wollen? Nein, die Spannung zwischen den organisierten und den wilden Seglern braucht nicht zu sein. Lu-Di.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Der am 16. 2. 48 gegen den 1. Vorsitzenden des „Arbeitsausschuß Segeln“ durchgeführte Prozeß als Präzedenzfall vor dem Militärgericht wegen Übertretung des „Schiffahrtsbefehls Nr. 2“ ist dahingehend verlaufen, daß Herr Gewers schuldig befunden und ihm „Bewährung bis zum Schluß des Gerichtshofes“ erteilt wurde und die am 27./28. Sept. 47 auf der Elbe beschlagnahmten Yachten wieder freigegeben werden. Herrn Gewers wurde der Freilassungsschein bereits nach der Verhandlung ausgehändigt. Der Prozeß wurde mit außerordentlicher Gründlichkeit in fast 5-stündiger Sitzung

durchgeführt und diente hauptsächlich zur Klärung der Frage, ob die „Direktive Nr. 45 des Kontrollrates“ oder der „Schiffahrtsbefehl Nr. 2“ die zuständige Anordnung für den deutschen Segelsport sei, um die juristische Grundlage für die Notwendigkeit eines neuen Befehls für den Segelsport zu erbringen. Das Gericht stellte sich auf den Standpunkt, daß die „Direktive Nr. 45“ wegen der darin enthaltenen Vorschriften über „Geschwindigkeit“ und „Brennstoff“ nicht der zuständige Befehl sei, erkennt aber die Notwendigkeit einer neuen Anordnung für den Segelsport an.

Wie uns von Seiten der Besatzungsmacht inoffiziell mitgeteilt wurde, ist auf der vom U. A. S. veranlaßten Konferenz über den deutschen Segelsport unter Vorsitz des Vizegouverneurs von Hamburg, Dr. Dunlop, die Entschliebung gefaßt worden, daß deutsche Yachten bis zu „40 Fuß Gesamtlänge“ Segelerlaubnis erhalten werden. Bei dieser Konferenz waren anwesend: Vertreter der amerikanischen Besatzungsmacht, der Navy, der Frontier Control, der F. W. T., der „British Zone Sailing Association“ usw. Es soll beabsichtigt sein, eine für die amerikanisch-englische Bzone gemeinsame Regelung herauszugeben. — Diese vorläufig noch inoffizielle Nachricht wird zur Kenntnis gegeben, damit die Yachteigner ungefähr informiert sind und keine unnötigen Veränderungen an ihren Fahrzeugen vornehmen.

Den Vereinen sind die Anweisungen für die Standerscheine und die neu herausgegebenen Vermessungskostenanordnungen zugegangen. Die Vereine können fertige Standerschein-Vordrucke zum Preise von 6 Pfg. pro Stück bei der Geschäftsstelle des U. A. S. beziehen. Anforderungen bitte umgehend hergeben.

Am 13. April 1948 findet in Hamburg eine Generalversammlung aller Segelvereine in der britischen Zone statt. Tagesordnung, Zeiteinteilung, Anweisungen für Quartiere werden noch zugestellt.

Die Sparte Segeln im Landesportverband Schleswig-Holstein hatte am 21. 2. 48 in Kiel ihre Sitzung unter Vorsitz von Herrn Bernhard Lemcke. Im wesentlichen wurden folgende Entschliebungen gefaßt:

- a) Das Land Schleswig-Holstein wird für den Segelsport entgegen der bisher üblichen Kreisanteilung aus Zweckmäßigkeitsgründen in drei Bezirke aufgeteilt:
 1. Ost: Flensburg, Schleswig, Eckernförde, Kiel, Rendsburg, Neumünster, Oldenburg. Bezirksleiter: W. Ahrens.
 2. West: Südtondern, Husum, Dithmarschen, Steinburg, Pinneberg. Bezirksleiter: Gustav Hein, Kölln-Reisief ü. Elmshorn.
 3. Süd einschl. Neustadt: Lübeck, Plön, Eutin, Segeberg, Lauenburg, Neustadt. Bezirksleiter: Bernh. Lemcke.
- b) Die Neuwahlen des Spartenausschusses, dessen 1. Vorsitzender und Technischer

Sportwart gleichzeitig im „Arbeitsausschuß Segeln“ vertreten sind, ergaben die folgende Besetzung:

1. Vorsitzender: Walter Ahrens, Kiel, Eichkamp 22.

2. Vorsitzender: Bernhard Lemcke, Lübeck, Morkerfeststraße 16—18.

Technischer Sportwart: Dipl.-Ing. Reibisch, Travemünde, Steenkamp 3.

Beisitzer West: wird noch benannt.

Beisitzer Ost: wird noch benannt.

Betr. der Zusammenarbeit mit dem Arbeitsausschuß Segeln wurde festgelegt, daß derselbe nur die Vereine technisch betreuen kann, die einem Kreisportverband angehören. Der U. A. S. übernimmt die Leitung und Überwachung der fachlichen und technischen Belange des Segelsports.

Alle internen Nachrichten werden im Rundschreiben des U. S. V. (Norddeutscher Verlag Lübeck), allgemeine Angelegenheiten im „Kurs liegt an...“ veröffentlicht.

Bernh. Lemcke, 2. Vorsitzender.

Kurs liegt an Da viele wichtige Nachrichten für den Segler wegen Platzmangel zurückbleiben mußten, eine Erweiterung des Umfangs jedoch nicht genehmigt wurde, wird ab 1. April das Nachrichtenblatt vierzehntägig erscheinen. Der Preis erhöht sich dadurch auf vierteljährlich RM. 1,50 zuzüglich Bestellsgeb. C. Gewers.

Technischer Ausschuß. Für die Wiedereinführung der Unterscheidungszeichen werden die folgenden Abmessungen als Ausführungsbestimmungen bekanntgegeben:

Yachten unter 30 qm: Balken von 45 cm Länge und 5 cm Stärke unter dem Klassenzeichen im Abstand von 20 cm.

Yachten über 30 qm: Balken von 55—60 cm Länge und 7 cm Stärke unter dem Klassenzeichen im Abstand von 25 cm.

Anträge auf Erteilung von Unterscheidungszeichen sind an die Geschäftsstelle des U. A. S. zu richten. C. Laeisz.

Die R-Formel.

Eine Ausgleichsformel für Klassenlose Jollenkreuzer und Jollen dürfte ebenso notwendig sein, wie die R-Formel für Klassenlose Stieljachten. Die bisher vom D. S. V. vorgesehene Formel: $R = 2L \times 4\sqrt{S}$ ist nicht geeignet, den Belangen dieser Boote Rechnung zu tragen. Von Bremer Seglern wird daher im Nachstehen-

den auf die FN -Formel (FN =Follen-Kennwert) aufmerksam gemacht, die seit 1935 im Bremer Gebiet in Anwendung ist und recht befriedigende Ergebnisse gezeigt hat, insbesondere bei großen gemeinsamen Regatten, bei denen das alte „Handicap“ nicht mehr durchführbar ist.

Auf Anregung des N.A.G. wird diese Formel hiermit zur Kenntnis gebracht, mit der Bitte, sie zu prüfen bzw. auszuprobieren, da sie evtl. in allen Revieren eingeführt werden soll.

Bermessung in ruhigem Wasser schwimmend nach:

$$JR = \sqrt[3]{1,2 Li + 1,8 \sqrt{S} + F + Bpl - \frac{3}{2} \sqrt{D} + 3 Bwl} - p$$

Worin: Li = ideale Länge, 2% La über der Wasserlinie gemessen; S = wahres Segelareal (tatsächliche Tuchfläche der Am-Wind-Segel); F = Freibord auf $\frac{1}{3} La$ von achtern; Bpl = größte Breite über Planken; (alle Maße in Metern); D = Displacement in Tonnen = $\frac{Lwl \times Bwl \times H}{2} + Vfl$;

worin: H = $\frac{1}{4}$ Breitentiefgang (einschl. Außenhaut); Vfl = Inhalt der Flosse; p = prozentualer Abzug für Propeller, (1–4 v. H. je nach Widerstand).

Bei der Zeitenberechnung dient das kleinste Boot als Nullboot. Die größeren Boote erhalten eine Belastung in Prozenten auf ihre gesegelte Zeit. Dieser Wert errechnet sich aus dem Unterschied der FN -Werte, multipliziert mit der 2fachen Windgeschwindigkeit (in m/sec), z. B.: $12,3 - 12,0 = 0,3 \times 2 \times 3 \text{ m/sec} = 1,8 \text{ v. H.}$ Bei der Klasseneinteilung werden unterschieden und in Klassen zusammengefaßt: Boote I. und II. Güte (schnelle und langsame), sodann in senkrechter Teilung nach Gattung: Leicht- und Schwermetter, mit und ohne Kiel, Scharpieß, Gigs, umgebaute Rettungsboote usw.; d. h. nur Boote gleicher Güte und Gattung segeln zusammen.

Die prozentuale Belastung ist jeweils

auf die mittlere gesegelte Zeit aller Boote einer Klasse zu beziehen, nach oben auf volle Hundert aufgerundet.

Für gemeinsame Wettfahrten mehrerer Vereine ist der Gebrauch einer solchen Formel mit Hinblick auf den einheitlichen Ausgleich unbedingt zu empfehlen. Nach den bisherigen Untersuchungen kommt die FN -Formel als Ausgleichsmethode der Wirklichkeit am nächsten.

Ballon und Spinnaker dürfen nur nach Vereinbarung und Zustimmung aller Teilnehmer der Klasse gefahren werden.

Friedr. W. Gramberg, Bremen.

Am Peilkompaß.

Eine ritterliche Geste zeigte der Vorsitzende des C.C.G.-Gerichts in Hamburg. Nach Schluß der Verhandlung, — sozusagen als Privatmann — ging der englische Richter auf den Angeklagten Carl Gewers zu und schüttelte ihm die Hand. Die im Saal anwesenden Segler verstanden die Geste: Über allem Formelkram sind wir doch Kameraden! Ein Beweis der alten Fairneß, die deutsche Segler früher so oft in England erfuhren.

Wie wir aus Berlin erfahren, soll der bekannte Yachtkonstrukteur Artur Ziller nach den Vereinigten Staaten ausgewandert sein.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Lübeck. Die Segler des Kreises Lübeck rüsten für die an Wettfahrten reichhaltige Segelzeit 1948. Wir erwarten zu den Wettfahrten den Besuch vieler Kameraden, da in diesem Jahr der Lübecker Yacht-Club und der Segler-Club Hansa ihr 50jähriges Bestehen feiern.

Veranstaltungen 1948.

- | | |
|---------------|--|
| 2. Mai: | Ansegeln auf Wakenitz und Trave. |
| 16. Mai: | Seglertreffen in Rakeburg (RSB) |
| 6. Juni: | Wettfahrt Rakeburger See (RSB) |
| 19.–20. Juni: | Ostseewettfahrt Lübecker Bucht (SVD—SGS) |
| 26.–27. Juni: | Niendorf—Timmendorfer Wettfahrt (Svgt—NYG—NYG) |
| 10.–11. Juli: | Lübecker Kreismeisterschafts-Wettfahrt Rakeburger See (Sparte) |
| 18. Juli: | Rakeburger See-Wettfahrt (RSB) [Segeln] |

- 8.—10. August: Jubiläums-Wettfahrten Lübecker Bucht (50 Jahre LYC)
 22. August: Jubiläums-Wettfahrt Røgeburger See (50 Jahre GCH)
 28.—29. August: Jubiläumsveranstaltungen (GCH)
 5. September: Wettfahrt Røgeburger See (GVB)
 26. September: Absegeln auf Wakenitz und Trave.

LYC = Lübecker Segel-Verein v. 1885, LYC = Lübecker Yacht-Club, NYC = Niendorfer Yacht-Club, RSB = Røgeburger Segel-Verein, GCH = Segler-Club Hansa, GVB = Segler-Verein Trave, GVB = Segler-Verein Wakenitz, Sog.T = Seglervereinigung Timmendorf.
 gez. Bernhard Lemke, Spartenleiter.

We ser. In der Enclave Bremen ist das Segeln auf der Weser nur oberhalb des Signalturms (Nordfchleuse—Bremerhaven) erlaubt.

Die Länge des Segelbootes darf nur 9 m (29,25 Fuß) zwischen den Loten, die Höchstgeschwindigkeit 10 Knoten und die Höchstwasserverdrängung 15 t betragen.

Außerdem müssen laut obiger Verordnung alle Sport-Segelboote mit einer von der Schiffsinspektion und Wasserschutzpolizei erteilten Registriernummer versehen sein. Nach Ausfüllung eines Antragformulars erhält man von obiger Behörde diese Nummer und damit auch gleichzeitig den Fahrerlaubnischein (Permit to operate) für das betreffende Fahrzeug.

Dieser Erlaubnischein wird für das laufende Kalenderjahr ausgestellt und verliert, wenn keine Verlängerung beantragt wird, mit Ablauf des Kalenderjahres seine Gültigkeit.

Die Anträge auf Zustellung einer Registriernummer und eines Fahrerlaubnischeins können gestellt werden:

Bei der Schiffsinspektion und Wasserschutzpolizei in Bremen, Verwaltungsgebäude Übersee-Bremerhaven - F, am Handelshafen, Fischereimuseum; [hafen;
 Elsfleth, Weserstraße 11.

Wer ein Segelboot von 5 m Länge bis zur zugelassenen Länge von 9 m segeln will, muß im Besitze des Befähigungszeugnisses für Weserfahrt der Schiffsinspektion und Wasserschutzpolizei sein.

Für Segelboote unter 5 m Länge wird das im vorstehenden Absatz geforderte Befähigungszeugnis nicht verlangt. Jedoch ist ein Fahrerlaubnischein (Permit to operate) auch für Boote dieser Größe erforderlich.

Der Anmeldung eines Fahrerlaubnischeins ist die Mitgliedskarte des Vereins beizulegen.

Für Inhaber der A- und B-Patente, der Seeschiffahrt, der Prüfungszeugnisse der Sportsee- und Sporthochseeschiffer, der Führerscheine der ehem. anerkannten deutschen Segler-Organisation, soweit sie für die Unterweser Gültigkeit haben, wird das Befähigungszeugnis der „S.u.W.“ gegen Vorlage derselben und eines ausgefüllten großen politischen Fragebogens der amerikanischen Militärregierung ausgestellt.

Alle übrigen Bootschiffer haben den Antrag auf Prüfung und Ausstellung des Befähigungszeugnisses bei den Dienststellen der Schiffsinspektion und des Wasserschutzes zu stellen.

Dem Antrag sind beizufügen:

- a) Mitgliedskarte eines anerkannten Sport-Segelvereins;
- b) Ärztliches Zeugnis über ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen;
- c) Ausgefüllter großer politischer Fragebogen der amerikanischen Militärregierung;
- d) Bescheinigung eines anerkannten Sport-Segelvereins, daß der Antragsteller mit der Handhabung eines Segelbootes vertraut ist;
- e) Falls im Besitze: Schifferpatent für die Unterweser.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 0,75 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 3. 48. Kl. C. — 3/4002



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 April 1

HAMBURG

Vom Schweizer Segelsport.

Wir deutschen Segler haben die Absicht, sobald es die Verhältnisse gestatten, uns wieder mit den ausländischen Sportkameraden auf der Regattabahn zu messen. Schon jetzt müssen wir wissen, was dort vorgeht, in welchen Klassen man anderswo segelt, welche Neuerungen inzwischen eingetreten sind, kurzum, wie sich der Segelsport außerhalb unserer Grenzpfähle entwickelt hat. Einen sehr guten Einblick in die Schweizer Verhältnisse gewinnen wir aus einem Brief, den uns Herr Willy Uhlmann vom Zürcher Yacht-Club schreibt. Wir entnehmen daraus:

Im schweizerischen Segelsport haben seit 1945 keine umwälzenden Ereignisse stattgefunden, eher haben sich die eingeschlagenen Wege verfeinert. Organisatorisch hat sich die 1939 gegründete USY, die Union Schweizerischer Yacht-Clubs, zu einem kräftigen Organ entwickelt, die eine den schweizerischen Verhältnissen entsprechende Auswahl, Einführung und Pflege der verschiedenen Bootsklassen gewährleistet, die Organisation von Klassenmeisterschaften veranlaßt, durch ihre technische Kommission die Auslegung der Vermessungsvorschriften einheitlich regelt, die Beziehungen mit dem Ausland pflegt und eine Segelsportzeitschrift, die „USY-Nachrichten“, herausgibt, deren Schriftleiter Dr. Maurer, Bern, ist.

In der Schweiz wird von einem Boot verlangt, daß es sowohl als Regatta- wie auch als Tourenyacht verwendet werden kann, daß es weiter, nicht regattamäßig bemannt, auf allen dortigen Seen auch bei stärksten Gewittern segeln und ohne Gefahr verhältnismäßig trocken sein Ziel erreichen kann. Dies bedingt große und hohe Bootsrümpfe, kleine Großsegel und vier bis sechs Vorsegel zum Auswechseln (ohne Spinnaker, der noch hinzukommt). Alle Klassen, die diese Bedingungen erfüllten, haben sich trotz des hohen Preises entwickelt. Bei den andern trat ein Stillstand ein. Eine Ausnahme bildet das Sternboot, doch auch dieses ist sehr steif. Alle nationalen Binnenklassen einschl. des 45 qm-Kreuzers haben gegen diese Regel verstoßen und konnten sich nicht weiter entwickeln.

Folgende Klassen sind auf den Regatten in größeren Feldern zu finden:

Piratenboote: Als ausgesprochenes Jugendboot für zwei Mann.

Olympiajollen: Wegen der guten Transportmöglichkeit geeignet für die Bergseen (z. B. St. Moritzer See, Vierwaldstätter See). Neubautätigkeit allerdings nur gering.

Sternboote: Diese Klasse hat sich sehr entwickelt. Die Boote werden sehr raffiniert nach neuen Vermessungsvorschriften mit etwas größerer Segelfläche, leicht abgerundeten Ranten und Nylon-Segeln gebaut. Diese Klasse ist die kommende internationale kleine Rennklasse, die fast gänzlich die 22qm-Binnenjollen verdrängt hat. 1947 beteiligten sich an den Meisterschaftsregatten in Zürich 27 Boote, davon drei oder vier aus Italien und eins aus Frankreich. Die Neubautätigkeit ist sehr groß. Die Sternboote werden serienweise hergestellt und fröhlich in verschiedenen Farben wie blau, rot, weiß, grün usw. gestrichen.

Dies sind die drei Klassen, die von den Jollenseglern bevorzugt werden. Um die 22er-Rennjolle ist es sehr still geworden. Einige 15er-Wanderjollen gibt es noch am Thuner See. Von Genf aus versucht man, eine amerikanische Jollenklasse, die Lightnings, zu lancieren.

Weiter werden in der Schweiz sehr viel gesegelt:

30 qm-Schärenkreuzer: Von diesen schönen Booten gibt es 12 bis 15 Einheiten. Bei den Neubauten ist die Wasserlinie im Verhältnis zur Gesamtlänge größer geworden.

Die Frage, ob drehbarer oder fester Mast, ist noch nicht eindeutig entschieden. Wegen der großen Kosten wird die Entwicklung in dieser Klasse recht flau sein.

Lacuster-Klasse: Als schweizerisches Einheitsboot ist die Lacuster ein verkleinerter und verbilligter Schärenkreuzer. Sein Nachteil ist, daß er ein Flossenkieler ist, bei dem das Bilgenwasser leicht alles Inventar durchweicht. Es gibt etwa 60 Einheiten dieses Typs, der heute aber nur noch selten gebaut wird.

8 m. R. Jachten: In der Schweiz auch verhältnismäßig selten. Herr Oberst Guisan ließ sich in Schweden einen wundervollen Ser für den Genfer See bauen.

6 m. R. Jachten: Dies ist die Genfer Traditionsklasse, in der recht reges Leben herrscht, jedoch nur am Genfer See. Sonst sind auch diese Boote zu teuer.

5 m. R. Jachten: Diese Klasse hat sich gewaltig entwickelt und es in drei Jahren auf etwa 25 Einheiten gebracht. Für alle schweizerischen Seen werden noch dauernd neue Ser gebaut. Sie lassen sich gut mit der Bahn verladen. So nahmen Zürcher Boote an Regatten auf dem Thuner und Genfer See und sogar in Genua teil. Den größten Erfolg hatte der Riß eines schweizerischen Konstrukteurs, Hr. Brühlmann, Zürich. Es wurde aber auch nach Entwürfen von Knud Reimers u. a. gebaut.

15 qm. S M G. Jacht: Man könnte dieses Boot fast als eine 4m-R. Jacht ansprechen. Dieser Ser ist ein verkleinerter Ser oder Ger, so daß es eben ein 4er wird, aber natürlich nur dem Aussehen nach, denn es ist ein Flossenkieler. Die Formel würde somit auch nicht stimmen. Aber es ist ein herziges Schiffchen mit guten Segeleigenschaften, namentlich bei Wind. Die ganze Einrichtung, die Beschläge, ja alles ist wie bei seinen großen Brüdern. In den letzten zwei Jahren sind viele solcher Boote gebaut worden.

Der bei der U.S.V. registrierte Bootspark zählt heute etwa 800 bis 900 Jachten und Zollen.

An technischen Einzelheiten der Boote sei noch erwähnt, daß das Unterwasserschiff auf Hochglanz poliert wird, bei dem erlaubten Mindestgewicht geht man haargenau bis an die unterste Grenze und Beschläge werden aus Leichtmetall hergestellt. Neu ist auch die Konstruktion des Vorsegel-Holepunktes. Das gefetzte Vorsegel kann während der Fahrt je nach der Windstärke getrimmt werden, indem man unter Deck an einer Kurbel dreht und sich demnach der Holepunkt nach vorn oder achtern verschiebt. Gute Erfahrungen wurden auch mit Nylon-Segeln, einem amerikanischen Kunststoff aus Kohle und Glas, gemacht. Sie sind leichter und fester als Makkoegel, haben eine glattere Oberfläche, bleiben genau in der Form und vertrimmen nicht, können naß eingepackt werden, ohne zu verspaken oder zu stocken und haben sich auf Regatten auch sonst gut bewährt. Sie sind aber teuer und haben auch ihre Mücken. Auf Regatten werden die Vorsegel meist mit stählernen Schoten gefahren und festgeklemmt. Damit die Boote auch bei großer Hitze dicht bleiben, werden sie aus Mahagoni gebaut und weiß lackiert. Man ist auch vom Plankendeck abgekommen und überzieht das Deck mit Leinwand.

An den Olympischen Spielen in England wird sich die Schweiz mit einem Ger, einem Sternboot und vielleicht auch in der Drachenklasse und den englischen Firefly-Zollen beteiligen. Hier sollen nur die Mannschaften nach England geschickt werden, wo man Boote chartern will.

Uns deutschen Seglern gibt Herr Uhlmann den Rat, unsere ganze Kraft auf die Sternboote und die Ser zu legen und noch keine eigenen nationalen Klassen zu planen. Die beiden genannten Typen sind in ganz Europa verbreitet und haben sich überall gut bewährt. Wenn es noch zu einem Ger reichen sollte, umso besser.

Zum Schluß wünscht der Schreiber, daß alle Segelkameraden in Deutschland bald wieder alle ihre Boote besteigen und wir uns mit den Schweizern zu einer freudigen Regatta-woche am Bodensee treffen können.

L. D.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Generalversammlung des A. A. G.

Der „Arbeitsauschuß Segeln“ hält am 13. April 1948 in Hamburg eine General-

versammlung ab, die über seine Tätigkeit vom Zeitpunkt seiner Konstituierung am 29. April 1947 bis heute Rechenschaft ab-

legen und eine Vorschau auf die künftige Arbeit vermitteln soll. Die Generalversammlung soll Gelegenheit zum gegenseitigen Gedankenaustausch geben und alle Vereine in der britischen Zone einschl. Bremen zur Mitarbeit an dem Wiederaufbau des deutschen Segelsports anregen.

Tagesordnung:

1. Ansprache des 1. Vorsitzenden des U.A.S., Herrn Carl Gewers, Hamburg.
2. Referat des Obmannes vom „Technischen Ausschuss“ und „Wettfahrtausschuss“, Herrn Erich F. Laeisz, Hamburg.
3. Referat über die Überarbeitung der RM-Formel, über die Vermessung und über Yachtneubau, Herr Henry Rasmussen, Lemwerder i. D.
4. Referat über die Seglernachrichten „Kurs liegt an . . .“ und über den geplanten „Segler-Almanach 1948“, Herr Ludwig Dinklage, Freiburg/Niederelbe.
5. Referat über das Rassenwesen des „Arbeitsausschusses Segeln“, Herr Arnold Förster, Hamburg.
6. Segelsportliche u. organisatorische Fragen:
 - a) Zusammenarbeit mit den Seglern Süddeutschlands und Berlins.
 - b) Abhaltung von Verbandsregatten 1949 mit Beteiligung durch Segler fremder Segelreviere (Planungen, Transportfragen usw.).
 - c) Bildung eines Jugendsegelausschusses. Ernennung eines Jugendobmannes.
 - d) Festlegung des Zeitpunktes und des Ortes für Neuwahlen der Vorstandsmitglieder des U.A.S.
 - e) Regelmäßige Abhaltung von Segertagen (Bestimmung des Ortes und des Zeitpunktes für den nächsten Seglertag in Verbindung mit Ziffer 6d).
7. Verschiedenes.

Anträge auf Änderung und Ergänzung der Tagesordnung müssen bis zum 1. April 1948 bei der Geschäftsstelle des U.A.S. vorliegen.

Die Generalversammlung findet in Hamburg, Holstenwall 12 (Gewerbehau), von 10 bis 12 Uhr und von 14 bis 18.30 Uhr statt. Arbeitsausschuss Segeln.

Der U.A.S. hat auf Anraten der „British Zone Sailing Association“ einen erneuten Antrag an das G.D. des „Frontier Control Service“ der britischen Zone zur Vergrößerung des Flensburger Segelreviers gestellt. Es ist ersucht worden, das Seegebiet, das sich an das bisherige, verkleinerte Segelrevier anschließt und nach Norden durch die Linie von der Mittelgrundtonne A bis zum Holnisfeuerturm begrenzt wird, für die Flensburger Segler freizugeben.

Da für die kommende Segelsaison offensichtlich noch nicht zu erwarten ist, daß es den deutschen Seglern gestattet sein wird, von einem Segelrevier in ein anderes zu segeln bzw. innerhalb der 10-Meilenzone an den deutschen Küsten den Segelsport auszuüben, ist der Antrag gestellt worden, den Seglern nach Vorlage von Teilnahmebescheinigungen an einer auswärtigen Regatta zeitbegrenzte Bescheinigungen in Form von „Verholpermits“ auszustellen. Diese Verholpermits sollen die Möglichkeit geben, ein anderes Segelrevier auf dem Wasserwege zu erreichen.

Die Vereine werden gebeten, für das Jahr 1948 den Unkostenbeitrag in Höhe von RM. 1,— je Mitglied an das Bankkonto des „Arbeitsausschusses Segeln f. d. brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen“ auf der Vereinsbank in Hamburg, Alter Wall, baldmöglichst abzuführen.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Elbe. Die diesjährigen Wettfahrtermine für die Elbe sind wie folgt festgelegt:

14. 5.	nach Cuxhaven	Veranstalter:	S.B.M.D.
16. 5.	um den Mittelgrund	„	S.B.C./S.B.M.
6. 6.	nach Staderland und zurück	„	M.M.B.
3. u. 4. 7.	nach Glückstadt und zurück	„	S.S.C.
8. 8.	Sandregatta Blankenese	„	B.S.C.
21. 8.	Blaues Band der Niederelbe	„	S.B.M.
5. 9.	Unterelbe	„	B.S.C.

Emß und Ostfriesische Inseln. Die Grenze im Küstengebiet verläuft im einzelnen auf der Unteremß von der eingezeichneten Landesgrenze bis 53° 19' 13" Nord und 7° 2' 0" Ost, von hier nach 53° 19' 46" Nord und 6° 55' 36" Ost, von hier nach

53° 23' 50" Nord und 6° 55' 36" Ost, von hier nach 53° 25' 32" Nord und 6° 55' 26" Ost (Nordende der Untiefe „Der Hund“), von hier nach Tonne DC (im Dufe-Gat), von hier nach Tonne DB, von hier nach Tonne HH (Hubert-Gat-Fahrwasser), von hier nach 53° 34' 12" Nord und 6° 36' 30" Ost (Tonne HG). Nördliche Abschlußlinie: Tonne HG bis Nordküste Borkum. Von der Nordküste Borkum entsprechend der Ostfriesischen Inselnlinie bis zum Fademusen einschließlich mit der nördlichen Grenzlinie von Wangerooge, Oldeog und Mellum. Außerhalb dieser Grenzlinie im Küstenbereich ist das Segeln nach den Bestimmungen der Mil.-Regierung verboten. Für die Zulassung und das Segeln von Sportfahrzeugen im Küstenbereich innerhalb dieser Grenzlinie in Flußmündungen und Binnengewässern sind die Bestimmungen des Schiffsfahrtsbefehls Nr. 2 vom 5. 11. 46 (Amtsblatt der Mil.-Regierung Nr. 15) maßgebend. Schiffsfahrtspolizeilich haben die Sportsegler im Küstenbereich die Bestimmungen der Estr.D. vom 5. 2. 1906 (Reichsgesetzblatt S. 120) und die Bestimmungen der Str.D. vom 31. 10. 33 (Reichsgesetzblatt II, S. 833) nebst Ergänzung vom 18. 7. 35 (Reichsgesetzblatt II, S. 485) und im Binnenwasserstraßenbereich die Bestimmungen der Binnenschiffsfahrtspolizeiverordnung vom 12. 4. 39 besonders zu beachten.

Berlin. Wettfahrtstermine für das Segeljahr 1948: 25. April: Ansegeln, Hauptspartenleitung BGS, 2. Mai: 1. Bezirkswettfahrt Bezirk Tegel, 8., 9., 15., 16. Mai: Berliner Frühjahrswoche auf dem Wannsee, B.a.W., 22., 23., 29., 30. Mai: Berliner Frühjahrswoche auf der Havel; Schwertboot-Wettfahrten SBUHa, 5., 6., 12., 13. Juni: Bezirkswettfahrten Wannsee—Havel für Olympia-Jollen und Jollenkreuzer, B.a.W., 12., 13., 19., 20. Juni: 15er, 20er, 30er Jollenkreuzer, Tegelersee, T.S.C., 27. Juni: Sportamt-Tag von Berlin, 27. Juni: Junior-Wettfahrten der H- u. Olympia-Jollen a. d. Seddinsee, D.V.C., 10., 11., 17., 18. Juli: Berliner Woche a. d. Müggel, BGS, 24. u. 25. Juli: Olympiajollen-Meisterschaft a. d. Müggel, BGS, 31. Juli u. 1. Aug.: 24-Stunden-Wettfahrt über 60sm, offen f. alle Kajütboote, auf Wannsee u. Havel, 1. Aug.: Jubiläums-Wettfahrt d. Tourensegler Grünau a. d. Seddinsee, 8. Aug.: Jubiläums-Wettfahrt der Schmöckwitzer Segler auf dem Seddinsee, 15. Aug.: Jubiläums-Wettfahrt des Segel-Clubs 1898 auf dem Seddinsee, 21. und 22. Aug.: Wettfahrten der 10er und 15er Rennjollen auf dem Seddinsee, D.V.C., 21. und 22. Aug.: Gellner-Dichtenstein-Erinnerungspreis, Olympia- und H-Jollen, Tourensegler Grünau, 29. Aug.: Wettfahrten auf dem Zenthener See, offen für alle Klassenboote, Verein der Berliner Segler, 4., 5., 11., 12. Sept.: Blaues Band 1948 vom Langen See, Wassersport-Verein 1921, 18., 19., 25., 26. Sept.: Herbstwoche auf dem Langen See, für 20er Kielkreuzer, 15er, 20er, 30er, 35er Jollenkreuzer, Olympia- und H-Jollen, Tourensegler Grünau und Schmöckwitzer Segler, 2. und 3. Okt.: Bezirkswettfahrten, Bezirk Ost, Bezirk West, Bezirk Tegel, 10. Okt.: Absageln, BGS. BGS = Verein Groß-Berliner Segler, B.a.W. = Verein am Wannsee, D.V.C. = Dahme-Yacht-Club, SBUHa = Seglerverein Untere Havel, T.S.C. = Tegeler Segler-Club.

AUS DEM LESERKREIS

Zu dem Aufsatz „Der Technische Ausschuß tagt“ möchte ich folgendes bemerken: Um den „systemlosen“ Neubau zu steuern, dürfte es sich empfehlen, Neubauten in wenigen, aber bewährten Klassen anzuregen. Hierdurch würde einerseits ein einheitliches Bootsmaterial geschaffen, andererseits könnten Neubauten serienweise aufgelegt werden, wodurch Material eingespart würde. Für Jollen auf Binnenrevieren mache ich folgenden Vorschlag: Kükenboote, Piratenboote, Olympia-Jollen, 22 qm nationale Jollen, 20 qm Jollenkreuzer und 25 qm Kielschwertkreuzer. Sicherlich fehlt in vorstehender Zusammenstellung manche bewährte Klasse, aber darüber sind sich wohl alle einig, daß wir uns kleiner setzen und beschränken müssen. Für den Selbstbau könnte die Lattenbauweise, die z. B. bei der Bergumer-Neer-Klasse in Holland zur Anwendung kommt und auch eine Holzeinsparung zur Folge hat, propagiert werden. Für Kielboote müssen von anderer Seite Vorschläge gemacht werden.

Bernd Dissen, Mitglied des Weseler Segler-Clubs.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 4. 48. Kl. C. — 4/4172



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 April 2

HAMBURG

Deutschlands Sport.

Der deutsche Sport ist im Aufbau begriffen. Die Organisationsformen, die der Sport über die Landesgrenzen hinaus bilden wird, sind noch nicht festgelegt. Die Wege, die dem Sport hinsichtlich der Organisationsformen offenstehen, sind durch die beiden Schlagworte „Einheitsverband“ und „Fachverband“ gekennzeichnet. Die Anhänger des „Einheitsverbandes“ erstreben ein gemeinsames deutsches Sportgebäude, unter dessen Dach sich die einzelnen Sportsparten zusammenfinden und eine fachliche und technische Selbständigkeit bewahren sollen. Die Vertreter des „Fachverband-Gedankens“ wollen eine dominierende Stellung der Gemeinschaften der einzelnen Sportarten. Bis zur Genehmigung durch die Militärregierung, Organisationsformen über die Landesgrenzen hinaus zu bilden, und bis zur Klärung der Frage, ob in Deutschland die Organisationsform des „Einheitsverbandes“ oder des „Fachverbandes“ die zukünftige sein wird, sind sämtliche Sportvereine in den Landesportbünden bzw. Landesportverbänden, als der höchsten Sportorganisation, zusammengefaßt. Die Landesportbünde verbände beabsichtigen, demnächst zur Förderung der Zusammenarbeit sämtlicher Länder und Zonen und zur Vorarbeit für eine Deutsche Sportorganisation eine „Arbeitsgemeinschaft der Landesportbünde“ zu bilden.

In der Erkenntnis, daß für die fachliche Steuerung die Landesbasis zu schmal ist und sich hemmend auf die Entwicklung der Sportarten auswirkt, bestehen in den Zonen neben den Landesorganisationen sogenannte Fachausschüsse der einzelnen Sportsparten, die sich die Pflege und Entwicklung ihrer Sportart, sowie die technische und fachliche Steuerung und Betreuung zur Aufgabe machen. Der A. U. S. ist ein solcher Fachauschuß für den Segelsport. Fachausschüsse verschiedener Sportarten haben überzonalen Charakter bzw. sind im Begriff, gesamtdeutsche Arbeitsgemeinschaften zu bilden. Der A. U. S. arbeitet in enger Fühlungnahme mit den Landesportbünden verbänden. Er begrüßt ihre personelle Besetzung durch die gleichen Segler, die in den Spartenleitungen der Landesorganisationen tätig sind und gleichzeitig in dem Vorstand bzw. in den Ausschüssen des A. U. S. Man denke nur an die Arbeit des „Technischen Ausschusses“ und „Wettfahrt Ausschusses“. Dadurch wird die Gewähr geboten, daß die fachliche Steuerung des Segelsports mit der organisatorischen Lenkung konform geht.

Die fachliche Steuerung des Segelsports macht eine Zusammenarbeit aller deutschen Segler erforderlich. Der A. U. S. sucht deshalb mit den Seglern Süddeutschlands und Berlins Verbindung aufzunehmen, um durch gemeinsame Zusammenarbeit die Herausgabe wichtiger technischer und fachlicher Anordnungen und Beschlüsse als für alle deutschen Segler allgemeingültig sicherzustellen. Auf der Generalversammlung des A. U. S. am 13. April 1948 wird der Versuch unternommen, die ersten praktischen Lösungen für die gemeinsame Zusammenarbeit aller Segler zu finden. Bisherige Bedenken, diesen Weg bereits jetzt zu begehen, müssen zurückgewiesen werden unter dem Hinweis auf den Fortgang der Entwicklung des deutschen Sports in der Nachkriegszeit und auf die Notwendigkeit, für die fachliche Betreuung des Segelsports ein möglichst alle Zonen umfassendes Gremium zu schaffen.

Möge die Entwicklung des deutschen Segelsports für alle Segler eine glückliche sein und sich würdig in den Rahmen des deutschen Sports einpassen.

G e m e i n s a m

V

J. 3

MORKERSTR. 16/18

Bernhard Lemcke

370

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Die Bau- und Vermessungsvorschrift der Piratenjollen ist vom „Technischen Ausschuss“ überarbeitet worden. Als wesentlichste Änderung wird auf die Vermessung des Großsegels hingewiesen. Die bisherige Tiefvermessung hat in der Praxis Mängel als Folgeerscheinung gezeigt. Die neue Vermessung geschieht in Anlehnung an die Spierenvermessung; d. h. es wird nur das Achterliek (5,38 m) vermessen, und für das Vor- und Unterliek gilt als Anhalt das Spierenmaß des Baums und des Mastes. Grund: Die bisherige Tiefvermessung war für den praktischen Gebrauch zu klein. Es empfiehlt sich, das Unterliek einige Zentimeter länger zu machen, da das Segel erfahrungsgemäß bald nach Gebrauch einläuft. Ein Segel, dessen Unterliek am Diektau gemessen 8 cm kürzer ist als das entsprechende Maß am Baum, läuft Gefahr, wegen seiner Kürze bei Wind den Baum aufzureißen. (Großbaumlänge 2,68 m).

Zur Zeit sind die überarbeiteten Bau- und Vermessungsvorschriften der Olympiajolle, des Piratenbootes und des Drachens im Druck. Diese Vorschriften können in etwa 4 Wochen an die Vereine bzw. Interessenten abgegeben werden. Zu dem gleichen Zeitpunkt sind die „Meßbriefe“ dieser Klassen und die „Anweisungen für die Vermesser“ klar zum Versand.

Anträge auf Unterscheidungsnummern sind an die Geschäftsstelle des A. U. S., Hamburg 11, Catharinenstraße 5, zu richten. Es werden vorläufig nur Unterscheidungsnummern für Klassenfahrzeuge verausgabt.

Der A. U. S. ernennt die folgenden Herren zu amtlichen Vermessern: Böhling, Paul, Schiffb.-Ing., Hamburg-Harburg, Hafenbezirk; Beckmann, Willh., Schiffb.-Ing., Hamburg-Altona, Lohuschstraße 2—4; Kopers, Heinrich, Segelverein Stade, Stade, Hagedorn Nr. 6; Kurzhals, Max, Segelverein Elmshorn, Elmshorn, Kölln-Reisitz; Haar, Bruno, Schiffb.-Ing., S. B. Cuxhaven, Cuxhaven, Fahrenholzstraße; Brink, Jürgen, Schiffb.-Ing., Flensburger Segelclub, Flensburg, Ulmenstr. 6; Beck, Hermann, Schiffb.-Ing., Wilhelmshavener S. C., Wilhelmshaven, Weserstraße 132; Diedrichs, Fritz, Architekt, Schlei Segel Club, Schleswig, Alter Garten 10; Eichler, Kurt, Dipl.-Ing., S. B. W. S., Wedel/Holstein, Schillerstraße; Harms, Adolf, Ober-Ing., Kiel, Groß-Ebbenkamp 1; Nowka, Georg, Schiffbau-Ing., Einfeld über Neumünster.

Segler-Almanach.

Der A. U. S. gibt zum Herbst einen Segler-Almanach heraus, der u. a. auch die dem Ausschuss angehörenden Segelvereine auführt. Diese wollen bis zum 1. Juni ihre Anschriften, die Namen des 1. und 2. Vorsitzenden, des Klassen-, Schrift- und Jugendwarts, den Stander, sowie das Gründungsjahr, Mitgliederbestand und Anzahl der Segel- und Motorboote an die Schriftleitung „Kurs liegt an . . .“ einsenden. Der Almanach wird im Richard Hermes-Verlag, Hamburg, erscheinen. L. Dinflage.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Hamburg. Asterwettfahrten: Frühjahrs-Reihe 1., 2., 8. und 9. Mai. Sommer-Reihe 19., 20., 26. und 27. Juni. Herbst-Reihe 4., 5., 11., 12., 25. und 26. September. Veranstalter NRB. und HSC.

Pfingstwettfahrt der S. W. D. e. am 14. Mai, 22 Uhr, vom Jachthafen nach Cuxhaven über 54 Seemeilen. Zugelassen alle einem anerkannten Verein angehörenden Jachten. Führer müssen mindestens Führerschein für ortsnaher Küstenfahrt besitzen. Wettfahrtleitung behält sich Ablehnung der für das Gebiet ungeeigneten Fahrzeuge vor. Alles Nähere aus der Ausschreibung.

Mittelgrundwettfahrt des GCM und GBN. am 16. Mai. Start 12 h 30 vor der Alten Liebe. Kurs für Kiel- und Kielschwertfahrzeuge im Hauptfahrwasser bis zur Lüchterloch-Tonne und zurück über 17,5 sm; für Jollenkreuzer durch das Hauptfahrwasser bis Mittelgrundtonne West und zurück durch Kugelbaken-Fahrwasser über 14 sm; für Jollen-Dreiecksbahn vor der Alten Liebe.



Schleswig-Holstein, Bezirk Ost. Kiel: Frühjahrswettfahrten 22. u. 29. Mai. Kieler Woche 18., 19. u. 20. Juni. (MKB., KVC., SSC., GBS., WGF. und FS.) Herbstwettfahrten 28., 29. Aug., 4. u. 5. Sept. Schlei-Woche: Kiel-Schleimünde 17. Juli, vor Arnis 18. Juli, vor Alsnis 23. Juli, Juniorenregatta Schleswig 24. Juli, Kleine Breite 25. Juli und Schleimünde-Kiel 26. Juli. Rendsburg: Jugendwettfahrt 31. Juli, Jubiläumswettfahrt 1. Aug., Kiel-Trabemünde 6. Aug., Jubiläumswettfahrten Lübeck 7. und 8. Aug.



Emden. Bei Kriegsende und der nachfolgenden Besetzung waren fast sämtliche Boote aufgelegt. Die englische Besatzung hat in den ersten Monaten eine Anzahl Jollen beschlagnahmt, wovon ein paar neuere Klassenboote im Schlepp englischer Marinesfahrzeuge entführt wurden. Der Rest der Jollen wurde erfreulicherweise nach einem Jahr Liegezeit bei einer hiesigen Werft den Besitzern zurückgegeben.

Nun lebte der Segelsport etwas auf, und die Vereine sahen ihren Fortbestand gesichert. Allerdings durften nur die Binnengewässer Ostfrieslands befahren werden. Inzwischen waren leider durch belgische Besatzungstruppen noch einige Jollen vernichtet worden.

Im Frühjahr 1947 gelang es mit einigen wenigen Booten ein Ansegeln zu veranstalten. Die Segeltätigkeit nahm aber einen stetig größer werdenden Umfang an, und im Laufe des Sommers konnten von Emden Vereinen Regatten gesegelt werden mit einer Beteiligung von 26 Jollen. Die Durchführung der Regatten ist mit sportlich bemerkenswerter Begeisterung geschehen, trotzdem das Boot- und Segelmaterial sehr zu wünschen übrig läßt. In der Salzwassersegerei auf der Ems und Nordsee konnte es bislang noch nicht wieder zu einem geregelten Sportbetrieb kommen. Erst zwei Boote wurden wieder in Fahrt gesetzt und konnten ihre Touren bis nach Norderney ausdehnen. Wolff.



Bodensee. Nachdem mit der Bodenseewoche im August 1939 die Seehafen vom Schwäbischen Meer den Segelsport noch einmal in vollen Zügen auskosten konnten, schloß sich kurz darauf der eiserne Vorhang für lange Zeit. In Konstanz, Friedrichshafen, Lindau und Bregenz mußten alle Boote auf Land geholt werden, um einen unkontrollierbaren Verkehr mit der Schweiz zu unterbinden. Nur auf dem Untersee bis an die Meersburger Fähre konnte man noch ein wenig Segelsport betreiben. Dies kam jedoch nur für die Konstanzener und Überlinger in Frage, die sich hier in der Hauptsache in kleineren Einheiten betätigten. Das Gros der Bodensee-Flotte, in der Hauptsache Schärenkreuzer, sowie nationale 45er und 75er, wanderte allmählich in die bayerischen Seen ab. Dieser Zustand dauerte die ganze Kriegszeit über an, selbst nach der Kapitulation hat sich daran nichts geändert. Immer noch liegt der Bodensee verwaist da, und nur auf dem Untersee sieht man hin und wieder eine von einem Franzosen gesteuerte Jolle.

AM PEILKOMPASS

Die Lehren eines Segelsommers. Am 13. April fand in Hamburg die erste Generalversammlung des Arbeitsausschusses Segeln statt, zu der auch drei Berliner Segler vertreten waren, die eingehend über die dortigen Verhältnisse berichten und manche Zweifel, die noch die Segler der westlichen Zonen beherrschten, klarstellen konnten. Hierzu bringen wir einen Aufsatz des dortigen Pressewarts, Dr. Walter Deter aus dem „Deutschen Sport-Echo“ über die Lehren eines Segelsommers.

Die Lehren eines Segelsommers.

Die großen segelsportlichen Ereignisse sind verklungen. Die Segler sollen einmal die Ereignisse, die sie hinter sich haben, überdenken, um aus ihnen ihre Lehren für den kommenden Sommer zu ziehen.

Zwei Berliner Reviere sind bisher überhaupt wieder in Erscheinung getreten: der Seddinsee im Osten und der Wannsee im Westen. Alle anderen Reviere schweigen noch. Der Seddinsee hatte einen zeitlichen Vorsprung, durch den er es in diesem Sommer auf die beachtliche Zahl von 13 offenen Regatten brachte, der Wannsee begnügte sich mit fünf Regatten. Im Berliner Westen war die stärkste Regattabeteiligung mit rund 100 Booten vorerst noch schwächer als auf dem wagemutigeren Seddinsee, der es in mehreren Regatten schon auf die ganz erstaunliche Beteiligung von 155 Booten brachte. Einen besonders guten Eindruck hinterließen dort vor allem die 15-qm-Wanderjollen und die Olympiajollen, die wohl die beiden großen Rennklassen Berlins in der Zukunft sein werden. Sie waren auch auf dem Wannsee als die stärksten Klassen vertreten. Gesegelt wurde in ihnen ebenfalls am besten, da sich fast alle guten Steuerleute und Mannschaften hier zusammengefunden hatten, während in manchen übrigen Klassen das seglerische Können zum Teil noch zu wünschen übrig ließ. Auffallend war, daß alle Ostboote in weit besserer Verfassung waren als die Wannseeboote, denen fast durchweg noch Kriegsschäden anzusehen und deren Takelagen oft zusammengesucht waren. Die Findigkeit aber, mit der ganz allgemein Lücken geschlossen und fehlende Teile herbeigezaubert waren, verdient höchste Anerkennung. Hier sind große Mühen und Opfer aufgewendet worden. Das mag als eines der wichtigsten Aktiven zu buchen sein, denn es zeugt von dem Lebenswillen des Sports.

Auch organisatorisch wickelten sich die Veranstaltungen einwandfrei ab, obwohl noch manches Provisorium in Kauf zu nehmen war. So mußte z. B. der Startschuß aus Gründen der Abrüstung fortfallen. Er wurde durch Hornsignal ersetzt, das aber noch keine ideale Lösung darstellt, da es bei Gegenwind oft nicht durchdringt und außerdem die zeitliche Ausdehnung bei ihm zu groß ist. Ob nicht mit einem Schlaginstrument eine präzisere Wirkung zu erzielen wäre, bliebe noch auszuprobieren. Verstöße gegen die Wettsegelbestimmungen seitens der beteiligten Segler hielten sich in Grenzen.

Energische Schritte sollten seitens der Veranstalter gegen das Fahren falscher oder gar keiner Renn-Nummern unternommen werden, das vor allem bei den Olympiajollen des Seddinsees epidemischen Charakter angenommen hat. Nummernführung wird zu großer Irreführung, wenn Segler heute ihre eigenen und morgen die Nummern von Klassengegnern fahren, deren Segel sie sich für diesen Tag samt Nummer geliehen haben.

Trotz dieser und anderer, meistens nur noch kleinerer Mängel, hat der Berliner Segelsport im vergangenen Sommer einen Wiederaufstieg genommen, der alle Erwartungen übertroffen hat. Das bezieht sich aber fast ausschließlich auf die Jollenklassen. Ungeachtet der Gesamtverluste durch Kriegs- und Nachkriegereignisse von über 50 Prozent des früheren Bestandes hat Berlin aber bereits wieder die Führung im deutschen Segelsport errungen.

Leider haben die Schwierigkeiten des Bootstransports von einem Revier zum anderen bisher jede interzonale Wettkampftätigkeit im Segelsport unmöglich gemacht, ja kaum einen bescheidenen Austausch zwischen dem Ost- und Westsektor Berlins zugelassen. Erst für 1948 hofft man, dieser Schwierigkeiten einer praktischen Zusammenarbeit Herr zu werden und erstmalig nach dem Krieg wieder einen Städtewettkampf Berlin—Hamburg—Kiel auf dem Berliner Seddinsee austragen zu können. Erst dann wird es sich zeigen, wie stark die einzelnen Städte in ihren Spitzenklassen noch sind, wobei Süddeutschland mit seinen anerkannten Leichtwetter-Spezialisten noch weiterhin ein Fragezeichen bleibt, da an Münchens Beteiligung noch nicht zu denken ist.

Dr. W. Deter.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 4. 48. Kl. C. — 4/4566



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Mai 1

HAMBURG

Der erste Seglertag.

Am 13. April hielten die im Arbeitsauschuß zusammengeschlossenen Segelvereine der britischen Zone in Hamburg ihre Generalversammlung ab. Zum erstenmal seit langer Zeit sahen sich die alten Kämpen von den Regattabahnen der Kieler Förde und der Lübecker Bucht, des Steinhuder Meers und der Schlei, des Niederrheins und der Nordseeküsten, der Elbe und der Weser wieder. Viel zu schnell verging der Tag. Man konnte in der kurzen Zeit kaum alle begrüßen. Der Tag war gut ausgefüllt mit einem umfangreichen Programm, das gut auf zwei Tage hätte verteilt werden können. Dadurch kam der Punkt, der Gedankenaustausch von Segler zu Segler, der immerhin von großer Wichtigkeit ist, etwas zu stiefmütterlich davon. Man tut also gut in Zukunft, solche Tagungen auf mindestens zwei Tage zu verteilen.

Im Vordergrund der Tagung stand der Tätigkeitsbericht des 1. Vorsitzenden des A.S.G., Carl Gewers, der, was manchen Vereinen noch gar nicht klar war, die steten Kämpfe und Verhandlungen schilderte, die der A.S.G. gegen die Militär- und Zivilbehörden führen mußte, um die Segelei überhaupt erst zu ermöglichen und erleichternde Bedingungen zu schaffen. Von vielen wurde es als eine Selbstverständlichkeit hingenommen, daß wir auch jetzt wieder unsern Sport ausüben können, genau wie wir ihn ohne wesentliche Einschränkungen bis 1944 ausüben durften.

Wenn diese Tagung auch einen rein zonalen Charakter trug, so klang aber doch immer wieder der Wille zur Einheitlichkeit aller deutschen Segler hindurch. Aus Berlin waren die Kameraden Stuhlhofer und Land gekommen. Schienen sie zunächst stille Beobachter zu sein, die alles durch die ostberliner Brille betrachteten, so ließen sie sich doch bald eines besseren überzeugen, daß in den westlichen Zonen ganze Arbeit geleistet worden war und hier der Wille herrschte, im Zusammenwirken mit allen deutschen Seglern unser Sportgebäude von Grund auf neu aufzubauen. Der Segelsportführer in der amerikanischen Zone, Dr. Max Klinger, konnte leider aus Bayern nicht herüberkommen, hat aber in einem sehr herzlich gehaltenen Schreiben befundet, daß die süddeutschen Segler grundsätzlich bereit sind, an diesem Aufbau mitzuwirken. Nun, wo nach Bayern und nach dem Osten die Fangleinen übergeworfen sind, werden bald die dicken Festmachertrossen nachgemauert, und wir werden, nach außen hin vielleicht drei Organisationen, im Innern aber eine Einheit, zusammenstehen, bis wir die Freiheit des Segelsports erreicht haben. Und dabei wollen wir keinesfalls die Segler des Oberrheins und seiner Nebenflüsse und des Bodensees, die in der französischen Zone liegen, vergessen und ihnen die Wurfleine zuwerfen, mit der sie sich an den dicken Festmacher heranreppen können.

Wann aus unserm kleinen Arbeitsauschuß, der sich letzten Endes nur konstituiert hat, um Arbeit zu leisten, um die aufbauende Arbeit zu leisten, der sich fern hält von jeder Länder- und Parteienpolitik, der unabhängig ist von Gewerkschaften und Organisationen, einmal ein Seglerverband entstehen wird, wird die Zukunft entscheiden. Absichtlich noch ist der Auschuß sehr klein gehalten, denn er soll nicht reden und große Worte machen, er soll handeln, und oftmals muß er sehr schnell handeln. Das kann ein umfangreiches Comité niemals. Es wird immer zu schwerfällig und zu unbeholfen sein. So haben die Segler schon 1947 die Männer gewählt, die zu handeln verstanden. Daß diese Wahl richtig war, hat das verfloßene Jahr gezeigt, und daß man mit ihrem Tun einverstanden war, bewies, daß man sie auch jetzt wieder in ihrem Amt bestätigt hat. Mag es auch hier und da noch Vereine geben, die dem Arbeitsauschuß abseits stehen und glauben,

allein mehr zu erreichen — die Zukunft wird es zeigen, daß sie auf dem falschen Bug gelegen haben.

Eine Kieler Woche haben wir wieder, wenn auch in bescheidenem Rahmen, eine Schleiwoche mit Zubringertwettfahrten von der Kieler Förde aus, eine Travemünder Woche mit der traditionellen Wettfahrt Kiel—Travemünde. Es ist fast wie im Frieden, wenn nicht die Felder so klein, die Segel so mürbe und der Lack so brüchig wären. Hoffen wir, daß im nächsten Jahr auch unsere schöne Nordseewoche um den armen zerbombten Spritfelsen Helgoland aus den Trümmern ersteht. Im nächsten Jahr wird es auch wichtig sein, die Wettfahrt-Termine vom U.S. aus abzustimmen, damit sich keine wichtigen Regatten überlappen.

Nach einem schönen Ausklang in einem anheimelnden Lokal an der Elbchauffee haben die auswärtigen Segler Hamburg wieder verlassen. Sie haben es mit dem Bewußtsein verlassen, daß hier alles getan wird, was für unsern schönen Sport überhaupt getan werden kann, und wir alle mit dem Erreichten wohl zufrieden sein können.

Ludwig Dinlage.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Auf der Generalversammlung des U.S. wurde auf Vorschlag von Herrn Bernhard Lemke, Lübeck, beschlossen, daß dem U.S. ein erweiterter Vorstand als Beirat für die lokalen Interessen der Segelbezirke bzw. -reviere beigegeben wird. Für Schleswig-Holstein und Hamburg liegen die Meldungen vor (siehe März-Ausg. 48). Vertreter für den erweiterten Vorstand sind bis spätestens 15. Juni 1948 der Geschäftsstelle des U.S. namhaft zu machen, und zwar aus den folgenden Gebieten: Ostfriesland, Oldenburg, Bremen, Dümmer-See, Steinhuder Meer, Hannover, Rhein, Westfalen.

Gemäß der Anweisung für die Stander-scheine ist nach der Ausgabe an die Jacht-eigner, der Geschäftsstelle eine Liste unter Angabe der Nr. des Standerscheins, des Jacht- und Inhabernamens, der Typbezeichnung und des Unterscheidungszeichens in doppelter Ausfertigung vorzulegen. Diese Angaben sollen neben der Unterrichtung der Wasserschutzpolizei als Grundstock für eine Jachtliste des U.S. dienen und einen Überblick über die vorhandenen Unterscheidungsnummern vermitteln. Die Vereine werden gebeten, umgehend, spätestens aber bis 20. Mai 1948, diese Unterlagen bei der Geschäftsstelle einzureichen, unter Berücksichtigung des Stammvereins bei Jachten mit mehrfacher Vereinszugehörigkeit.

Bei der Geschäftsstelle des U.S. sind die folgenden Segelsportbücher sofort lieferbar:

Karl Schmiedike: Wassersport und Bootspflege 5,25 RM.; C. Renner: Knoten und Spleißen 3,25 RM.; Günther Grell: Heut geht es an Bord (Einführung in den Segelsport) 4,60 RM. Nur Sammelbestellungen, dabei möglichst Packpapier einsenden.

Regatta-Ausschreibungen und Teilnahme-listen für die Segelzeit 1948 sind der Geschäftsstelle einzusenden.

Zur Beseitigung noch bestehender Unklarheiten in der Großsegelvermessung der Piratenjolle wird nachfolgende Regelung des „Technischen Ausschusses“ veröffentlicht: Die Spierenvermessung ist so aufzufassen, daß der Baum von Innenkante Klau (Achterkante Mast) bis Achterkante Nock mit 268 cm vermessen wird. Der Abstand des Lochs für das Nockbündel ist freigestellt. Das Unter-lief des Segels wird nicht vermessen.

Die Kennzeichnung der an der Elbe beheimateten Jachten mit Motorerlaubnis erfolgt nach einer Verordnung des F.W.L. durch eine H-Nr. Die H-Nr. ist an beiden Seiten des Bugs gut sichtbar anzubringen. Die von der Wasserschutzpolizei vorgegebene Kennzeichnung durch „Mot“ entfällt daher (Vergl. Nr. 3/47). Motorerlaubnis für das Elbrevier erteilt künftig nur noch die F.W.L. Hamburg, Ballindamm (Hapag-Haus).

Gewers.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

K e n d s b u r g. Die Kendsburger Segler sind leider zum größten Teil noch zum "Segeln im Saal" verurteilt. Die Boote wurden 1945 fast alle beschlagnahmt. Im letzten Jahr wurden nur ein Follenkreuzer und eine 12 qm-Folle gesegelt, die glücklicherweise nicht gefunden worden waren. Ein anderer schaffte es, seinen 40 qm-Spitzgattkreuzer freizubekommen. Auf jeden Fall aber wahren wir unsern alten seglerischen Sportgeist, und damit ist schon viel gewonnen.
F. E. Sch r ö d e r.

B r e m e n. Im Segelsommer 1947 und auch im letzten Sommer hat der Amerikaner keine Schiffe mehr beschlagnahmt. Alle Schiffe über 9 m, auch Motorboote, die im letzten Sommer in freiwilliger Charter gestanden hatten, sind Ende Oktober wieder zurückgegeben worden. Die amerikanischen Segelvereine sind aufgelöst und die Bootshäuser an die alten Vereine zurückgegeben worden. Der Weser-Yacht-Club baut in Lemwerder seinen Yachthafen wieder aus. Der Bremer Yacht-Club bekommt vom Bremer Staat sein Bootshaus nicht zurück und hat deshalb mit dem Segeljacht-Club Niedersachsen, Abtl. Burg, eine Interessengemeinschaft geschlossen. Mehrere größere Fahrzeuge dieses Clubs sind nach Lesum gekommen. In allen anderen Bootshäusern wird der Betrieb wieder aufgenommen. Es fehlen nur überall sehr viel kleinere Fahrzeuge, die der Engländer genommen und von hier mit Kraftwagen abgefahren hat. Der Verein, Wassersport Lesum verlor noch im Mai 1945 sein Bootshaus durch Minensprengung. Im letzten Winter ist es gelungen, es wieder aufzubauen.
H i n n i B r ü n n i n g.

B e r l i n. Die Berliner Segler hielten am Sonntag, dem 18. April, im „Delphi“ ihre Jahresversammlung ab. Die Ostberliner Reviere waren mit 50, der Wannsee mit 15, die Unterhavel mit 19 und der Tegeler See mit 17 Stimmen vertreten. Eine sehr lebhafte Diskussion entwickelte sich um die Wiederwahl der bisherigen Spartenleitung, die schließlich mit 59 gegen 41 Stimmen erfolgte. Erster und Zweiter Vorsitzender verbleiben demnach Rothkamm und Stuhlhofer. Ein Antrag, die Wettfahrten in diesem Jahr ganz allgemein ohne besondere Vorwindsegel (Spinaker) zu fahren, um die von Besegelverlusten betroffenen Teilnehmer nicht zu benachteiligen, wurde der Technischen Kommission zur Ausarbeitung einer geeigneten Zwischenlösung überwiesen, da gegen eine pauschale Annahme dieses Antrages erhebliche sportliche Bedenken geltend gemacht wurden und man einwarf, daß dann auch die großen Vorsegel verboten werden müßten. Dadurch aber würde sich eine allgemeine Verminderung der Segel-eigenschaften der meisten Rennboote ergeben. Angenommen wurde dagegen ein Antrag auf Zulassung mechanischer Ruderübertragungen (Segmentsteuerungen) für die 15 qm-Wanderjollen- und Follenkreuzerklassen. Eine beantragte vollständige Teilung dieser Klassen in getrennte Renn- und Tourengruppen mit selbständigen Bauvorschriften wurde wieder der Technischen Kommission zur weiteren Bearbeitung überwiesen. Über die bereits eingeleitete Überarbeitung der Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen wurde von den beauftragten Kommissionen Bericht erstattet. Insgesamt ließ die Tagung erkennen, daß man trotz der gegenwärtigen Notzeit bereits wieder für die Zukunft plant. Man hatte auch nicht versäumt, die angemeldeten Anträge mit den übrigen deutschen Segelrevieren zu besprechen, um für Berlin keine getrennten Wege einzuschlagen, so daß die Tagung keineswegs nur örtliche Bedeutung hatte, sondern sich bereits jetzt eine gesamtdeutsche Lösung abzuzeichnen beginnt. De.

AM PEILKOMPASS

Bootswerft niedergebrannt.

Kürzlich brannte der hölzerne Werftschuppen der ehemaligen Hanseatischen Yacht-Schule in Glücksburg im Verlauf einer halben Stunde vollkommen nieder. An Booten sollen nur die beiden alten Küstenjollen „Gudula“ und „Roswitha“ vernichtet sein.

Das erste Snipe-Boot auf der Alster.

Kürzlich brachte eine Hamburger Werft die erste Snipe (Schnepe) zur Ablieferung. Das ansprechende kleine Schwertboot hat etwa die gleichen Abmessungen wie unsere Piraten, denen es auch sehr ähnelt. Es fällt durch den schräggestellten Spiegel auf.

Don beschlagnahmten Segelbooten.

Im letzten Herbst wurden hochwertige Segelboote, die politisch unbelasteten Personen gehörten, vom Grundstück des Berliner Seglervereins nach Niederlehne zu einer Bootswerft in der sowjetischen Besatzungszone gebracht, und es war begreiflich, daß sich die Besitzer um das Schicksal ihres Eigentums bemühten. Zutritt zum Grundstück des BSW hatten sie nicht, weil es von der Besatzungsmacht belegt war. Aber sie erfuhren, daß ihre Boote durch die Generaldirektion Schifffahrt abtransportiert wurden. Sie wandten sich dorthin, um folgenden Bescheid zu erhalten:

„Es wird bestätigt, daß laut Befehl 281 der SMN vom 19. September 1947 sämtliche Segelsportboote registriert werden mußten. Segelboote über dreißig Quadratmeter verfielen dabei der Beschlagnahme, ebenso sämtliche Boote unter dreißig Quadratmeter, wenn die Registrierung unterlassen wurde. Sollten

jedoch ordnungsgemäß registrierte Boote unter dreißig Quadratmeter von der SMN beschlagnahmt worden sein, wird das Boot unter Vorlage des Registrierungsnaehweises wieder freigestellt. Allerdings liegt dieser Befehl bei der Direktion nicht vor. Er ist vermutlich an die Bezirksbevollmächtigten bzw. an die Kommandanturen gegeben worden.“

Mehr noch erfuhren sie. Nämlich, daß der zitierte Befehl 281 nicht für Berlin, sondern nur für die sowjetische Besatzungszone Gültigkeit hat! Auf Grund dieses Befehls konnte die Beschlagnahme der Boote in Grünau rechtlich nie begründet werden. Dies, sagen nun die betroffenen Segler, müßte auch der Generaldirektion Schifffahrt bekannt gewesen sein. Unter den weggeführten Booten befand sich auch das Boot des ältesten Seglers aus Köpenick, das sogar auf ein Geheiß des Besitzers von der Kommandantur Köpenick entgegenkommenderweise freigegeben worden war. Dr. Deter.

Das Ende der „Endeavour“.

Der englische Flugzeugfabrikant T. D. M. Sopwith war in bezug auf die großen Rennjachten, die den Amerika-Pokal für England zurückgewinnen sollten, der Nachfolger des schottischen Teekönigs Sir Thomas Lipton. 1934 ließ er sich die Rennjacht „Endeavour“ bauen, die, nachdem sie auf eigenem Kiel über den Atlantik gesegelt war, im September 1934 vor Newport auf Rhode Island gegen die amerikanische Verteidigerin „Ranger“ in sechs Rennen viermal unterlegen war. Drei Jahre später, 1937, startete Sopwith mit dem Neubau „Endeavour II“ zum zweitenmal gegen die Amerikanerin „Ranger“ und war sogar viermal unterlegen, ohne einen einzigen Sieg zu erzielen. Mit diesen Wettkämpfen war ein Vermögen ins Meer geworfen, da diese riesigen Segeljachten von rund 40 m Deckslänge, 25 m Wasserlinienlänge, 6,50 m größter Breite, rund 4,50 m Tiefgang und 750 qm Segelfläche sich für keinerlei sonstige Zwecke eignen. Auch eine Inneneinrichtung ist so gut wie gar nicht vorhanden. Da nach der Ausschreibung die Schiffe auf eigenem Kiel den Kampfplatz erreichen müssen, sind die englischen Jachten benachteiligt, da sie etwas seefähiger gebaut sein müssen als die amerikanischen, die den Weg über den Ozean nicht zurückzulegen brauchen. Seltsam ist es, daß diese riesigen Rennmaschinen bei leichtem und mittlerem Wetter höhere Geschwindigkeiten als die Windgeschwindigkeit erreichen können, nämlich bis zu 24 Knoten, während sie bei hartem Wetter wieder nachlassen. Im April 1947 wurden, wie hier erst jetzt bekannt wird, die beiden englischen Jachten versteigert und gelangten so in den Besitz von Charles Kerridge in New Road, Rainham, Essex. Dieser bezahlte für die „Endeavour“ 6000 Pfund und für die drei Jahre jüngere „Endeavour II“ 7000 Pfund. Die Bleikiele der Jachten allein wiegen 170 Tons. Bisher sind die Schiffe noch nicht abgewrackt worden. Nachdem die Bleikiele entfernt sind, will man die Rümpfe mit allem Zubehör geschlossen weiterverkaufen. Die Ausrüstung der „Endeavour“ brachte 1700 Pfund und jene der „Endeavour II“ 2500 Pfund. Mit den Erlösen für den Rumpf und die Ausrüstung sind ungefähr die halben Neubaukosten gedeckt.

Lu-Di.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr.

1000. 5. 48. Kl. C. — 5/4724



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Mai 2

HAMBURG

Die See ist frei!

Einen Schritt sind wir weiter in unserm schönen Sport: wir dürfen wieder nach See hinaus. Wenn es auch nur bescheidene Gebiete sind, die uns neuerdings in den Küstengewässern zur Verfügung stehen, so sind wir Segler für das jetzt Erreichte doch schon dankbar. Ein paar Tage vor Pfingsten wurde dem Arbeitsausschuß diese Mitteilung seitens der Frontier Control gemacht. Drei Wochen vorher aber, am 28. April, fand die Sitzung der Deputy Regional Commissioners statt, die über die Freigabe gewisser Küstengebiete und die Auflockerung der bisherigen Größenbeschränkung der Yachten beschloß. Wäre es nun nicht möglich gewesen, die deutschen Segler von dieser Entscheidung so rechtzeitig in Kenntnis zu setzen, daß Pfingsten alle größeren Boote fertig gewesen wären? Die Pessimisten lagen noch in Lauerstellung, und nur die Optimisten lüchelten und pußten.

Aber diese kleine Wolke soll uns den Himmel nicht verdunkeln. Wir können jetzt wieder auf klarem, grünem Salzwasser segeln und haben zum Teil auch zu Pfingsten schon davon Gebrauch gemacht.

Auf der Elbe zog in der Nacht zum Sonnabend ein Feld von 100 Yachten und Jollenkreuzern und Jollen abwärts zum Ziel Cuxhaven. Es wurde eine sehr langwierige Angelegenheit. 15 bis 22 Stunden sind für die 52 Seemeilen etwas reichlich. Es herrschte vollkommene Flaute. Die ersten fünf Boote am Ziel waren H-Jollen, unter denen das Glückstädter Schiff „Der kleine Heinrich“ gut zehn Minuten vor seinem nächsten Gegner lag. Wohl verdient war daher auch ein Sonderpreis. Erst nach den H-Jollen kamen die schnellsten Jollenkreuzer „Brise“ und „Teddy XI“.

Konnte diese Nachtregatta sportlich nicht befriedigen, so war die Mittelgrund-Wettfahrt des ersten Pfingsttages seglerisch ein hervorragendes Erlebnis. Frische östliche Brise veranlaßte den Wettfahrt-Ausschuß, den Start um eine Stunde zu verschieben, damit das Gros des Feldes ungefähr beim Kentern des Stromes an der Wendemarke, der Lückterloch-Tonne vor Feuererschiff „Elbe III“, bzw. der Kreuztonne Mittelgrund eintreffen würde. Die Berechnung stimmte, aber es stimmte nicht die Berechnung mancher Segler, die sich zu dicht und zu früh an die Startlinie gewagt hatten, selbstverständlich durchtrieben und trotz aller Bemühungen, in dem geilen Ebbstrom die Peilung nicht wieder erwischten. So mußten von den 70 gestarteten Schiffen 9 ausgeschlossen werden. Von guter Seemannschaft aber zeugte es, wie der alte Nordseekenner Johannes Schulz mit seinem 60er „Nordwest“ Sekunden vor dem Fallen des Balles aus dem Alten Hafen und mit dem Fallen durch den Start geschossen kam. Sonst herrschte bei den ersten beiden Starts noch eine ziemliche Nervosität — oder war es fehlende Stromkenntnis? —, so daß diese ein unschönes Bild boten. Hervorragend geschlossen dagegen starteten die Jollen, ein prächtiger Anblick, der jedes Seglerherz erfreute. Selbst die Kameramänner von der „Welt im Film“ waren zugegen und haben hoffentlich recht schöne Aufnahmen geerntet. Draußen hatten sich die Segler wieder in ihre Aufgaben gefunden und lieferten manchen schönen Kampf. Es ist schade, daß solche Bilder dem Publikum, das sich von der Alten Liebe oder dem Deich aus die Regatta ansah, fast immer vorenthalten bleiben. Eine große Wirkung auf die breite Masse wird unser Sport wohl niemals ausüben, vielleicht nur, daß ein geschlossener Start großer Felder dem Laien für eine kurze Weile Interesse abnötigt.

Nicht unerwähnt lassen wollen wir die Tatsache, daß sich zum erstenmal nach der Kapitulation Kameraden von anderen Segelgebieten an den Wettfahrten beteiligten. Einmal war es die Bremer Yawl „Seewanderer“, ein Nachbau der Rasmussen'schen „Störtebeker III“, in der Kapitän Schlimbach 1937 seine letzte geglückte Einhand-Atlantiküberquerung machte, und aus Kiel der 30 qm-Seefahrtkreuzer „Marga“ von Dr. Rubach, sowie der Juel'sche Kielkreuzer „Kaper“. So konnten sich hier zum erstenmal wieder Elbe, Weser und Kieler Förde die Hand reichen.

Sollte das der Anfang einer neuen Nordsee-Woche sein? Der Gedanke ist nicht abwegig. Es wurde bereits darüber gesprochen, für Pfingsten 1949 wieder so mit der Nordsee-Woche zu beginnen, wie wir sie 1922 aus der Taufe hoben: mit einer Wettfahrt zwischen Weser und Elbe. Und das wäre, nachdem das arme Helgoland auf Jahre hinaus ausfallen wird, der beste Weg: das eine Jahr von Cuxhaven nach Bremerhaven segeln, dazu Zubringerwettfahrten von Wilhelmshaven und Emden, um dann eine gemeinsame Regatta vor Jade und Weser durchzuführen, und im Jahr darauf den umgekehrten Weg und gemeinsame Unternehmungen in der Elbmündung. L. Dinklage.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Unterscheidungsnummern. Auf Grund zahlreicher Rückfragen wird nochmals bestätigt, daß die Ausgabe von Unterscheidungsnummern (vorerst nur an Klassenfahrzeuge) an alle Yachten erfolgt, die vom ehemaligen D.S.B. keine Nummer zugeteilt erhielten. Für alle diese Fahrzeuge sind die neuen Unterscheidungsnummern Zwang.

Vermesser. Die durch ein Bestätigungsschreiben ernannten und in „Kurz liegt an...“ veröffentlichten amtlichen Vermesser sind für die Durchführung der Vermessungen in ihrem Segelrevier allein verantwortlich und allein zeichnungsberechtigt. Zur Arbeitserleichterung können Hilfsvermesser herangezogen werden. Übertragung selbständiger Aufgaben an Hilfsvermesser darf erst nach Bewährung erfolgen. Die Verantwortung trägt aber der amtliche Vermesser. Unterstützung bei Vermessungen können geeignete Segler leisten, ausgenommen sind die Eigner und Erbauer der zu vermessenden Yacht und solche Personen, die nicht Gewähr für eine unparteiische Haltung bieten.

Zu amtlichen Vermessern werden ernannt:
Hans Boifféré, Köln-Lindenthal, Am Arierer Dom 12;
Dipl.-Ing. Walter Reibisch, Lübeck-Travemünde, Steenkamp 3;
H. Fuß-Hippel, Lübeck-Siems, Siemser Landstraße 3;
Theodor Stöfken, Hamburg 20, Tarpenbeckstraße 57;
W. Gramberg, Bremen, Clausenwischstraße 30.

Yachtreisen. Yachtbesitzer, die mit ihrem Fahrzeug Reisen, Verlegungen oder dergleichen außerhalb der zugelassenen Segelgebiete durchführen wollen, wenden sich zur Einholung der Genehmigung unter Angabe des Reisewegs, des Datums, der Identitätsmarke der Yacht und einer Besatzungsliste an die folgenden Stellen:

- In der Ostsee bzw. bei Verlegung von der Ostsee in die Nordsee: Assistant Controller, Frontier Control Service Eckernförde, 927 H.Q. CCG BAOR.
- In der Nordsee bzw. bei Verlegung von der Nordsee in die Ostsee: Frontier Control Service Hansestadt Hamburg, 609 H.Q. CCG BAOR 3.

Eingebrannte Kennzeichen. Einige Diebstähle von Yachten geben Veranlassung zu der Empfehlung, im Kielschwein oder an schwer zugänglicher Stelle die Unterscheidungsnummer oder sonst ein besonderes Kennzeichen einzubrennen.

Führerscheine. Ab sofort können bei der Geschäftsstelle des A.U.S. Vordrucke für Führerscheine zum Preise von 15 Pfg. das Stück bezogen werden.

Beschlagnahmen. Einem Schreiben der Besatzungsmacht an die Hansestadt Hamburg wird über das Verfahren der Requisitionen mit Formblatt 80 G folgendes entnommen:

- Fahrzeuge, die mittels eines Formulars 80 G beschafft worden sind, werden nicht aus Deutschland herausgebracht,

- b) Wenn das Formular 80 G von dem Eigentümer und dem empfangenden Offizier unterschrieben worden ist, erhält der Eigentümer Zahlung für das Fahrzeug und bekommt den Durchschlag Nr 3 des Formulars 80 G als Beweis seines Eigentums. Wenn das Boot zur Freigabe zur Verfügung steht, sei es am Ende der Besatzungszeit oder weil der Segelclub es nicht länger gebraucht, so wird das Boot dem ursprünglichen Eigentümer zum Kauf angeboten werden.
- c) Ein Eigentümer, der sich weigert, das Formular 80 G für sein Boot zu unterschreiben, erhält keine Bezahlung. Außerdem wird, wenn das Fahrzeug zur Freigabe zur Verfügung steht, nichts unternommen werden, um es an ihn zurückzugeben.
- d) Es kommt nicht in Frage, daß irgendein Fahrzeug gechartert anstatt requiriert wird.

Das H. Q. hat ferner entschieden, daß in den Fällen, wo der Eigentümer sich weigert, das Formular 80 G zu unterschreiben, die Beschaffung trotzdem stattfinden wird, und daß das Formular 80 G in diesem Falle vom Bürgermeister für den Eigentümer zu unterschreiben ist. Soweit der Vorgang. Das endgültige Ergebnis der Angelegenheit wird bekanntgegeben, sobald die Verhandlungen des „Arbeitsausschusses Segeln“ mit dem Bürgermeisteramt und der Finanzbehörde abgeschlossen sind.

Arbeitsausschuß Segeln.

Segelerlaubnis für größere Yachten und See. Die „Deputy Regional Commissioners“ haben in einer Konferenz am 28. April 1948 einen neuen Schiffsbefehl herausgegeben, der im wesentlichen sich auf die Sportsegelerei bezieht. Danach dürfen:

- Segelyachten bis zu 10 m Wasserlinienlänge ohne besonderen Erlaubnisschein
- Segelyachten von 10-13 m Wasserlinienlänge nach Erteilung eines Erlaubnisscheines
- Segelyachten über 13 m Wasserlinienlänge nach Erteilung einer Sondererlaubnis in reduzierten Segelgebieten segeln.

Die Fahrzeuge zu a und b dürfen die folgenden erweiterten Segelgebiete benutzen:
Nordsee: Das Gebiet, das von der folgenden Linie eingeschlossen wird: Süd-West-Seite des Hauptweges von der Ems-Mün-

dung bis nach Borkum, von dort ostwärts entlang einer Parallel-Linie, die 6 Meilen nördlich der nördlichsten Punkte der Ostfriesischen Inseln von Borkum bis Wangerooge verläuft, weiter zum Feuerschiff Elbe I und weiter zur Ost-Seite der Insel Sylt bis zur Breite 54° 58' Nord, dann ostwärts zur Schleswig-Holsteinischen Küste.

Ostsee: Das Schlei-Eckernförder- und Kieler Segelgebiet werden vereinigt und nördlich begrenzt durch eine Linie, die vom Schönberger Strand (54° 25' Nord, 10° 25' Ost) über Kiel-Feuerschiff bis Schleimünde (54° 41' Nord, 10° 2' Ost) begrenzt wird. Für das Flensburger und Lübecker Segelrevier sind keine Veränderungen wegen der anliegenden Grenze getroffen worden. Im Fall Flensburg wird in zwei Monaten eine internationale Konferenz erwartet, die die Frage der Erweiterung des Segelgebietes erneut behandeln wird. C. Gewerks.

Meldungen über Beschlagnahmen.

Für eine Diskussion über die Beschlagnahme deutscher Segelyachten vor dem britischen Parlament zwischen Mr. Stokes und dem Außenminister Bevin braucht der U. A. S. sofort von allen Vereinen die Meldung über die requirierten und beschlagnahmten Privat- und Vereinsfahrzeuge.

Schwedische Einladung. Die „Göteborgs Kungl. Segel Sällskap“ (Königl. Gothenburg Segel-Gesellschaft) hat anlässlich ihrer Regatten vom 4. bis 11. Juli 1948 verschiedenen deutschen Segelvereinen eine Einladung geschickt. Wenn auch bisher noch nicht geklärt ist, ob die Voraussetzungen zur Teilnahme hinsichtlich Devisen- und Ein- und Ausreisegenehmigungen gegeben sind, so ist die Übersendung der Ausschreibung doch als ein Zeichen der Wiederaufnahme segelsportlicher Beziehungen mit dem Ausland aufzufassen. Vom Kieler Yacht-Club hat Theodor Thomsen seine 6 m-R-Yacht „Gustel VIII“ zur Teilnahme an der Tintonner-Pokal-Wettfahrt in Marstrand gemeldet.

Diebstahl im Teufelsbrücker Hafen.

In der Nacht vom 30. 4. zum 1. 5. wurde in obigem Elbhafen die G-Folle „Strömer“ gestohlen. Merkmale: Baumrumpf Ottar Harmstorff-Blankenese, 5,60 x 1,75 m. Eiche farweel, Scheerstoch Mahagoni, Plankendeck Kiefer, eisernes Ruder, naturlackiert, unter Wasser Kupferfarbe. Auffallend kleiner

Schwertkasten und je zwei 1,40 m lange Schränke zu beiden Seiten. Vor Anlauf

wird gewarnt. Wo dieses Boot erscheint, sofort Meldung an den U.A.S.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Rhein. Wettfahrt-Termine auf dem Rhein: 30. 5. Frühjahrsregatta DYC Hitdorf—Düsseldorf; 26. 6. Regatta RSC Bonn—Köln; 27. 6. Regatta DSW Hitdorf—Düsseldorf; 31. 7. Regatta RSC Köln—Bonn; 1. 8. Regatta DSW Köln—Hitdorf; 1. 8. Jubiläumsregatta DYC Hitdorf—Düsseldorf (40 Jahre DYC); 25. 9. Herbstregatta RSC Bonn—Köln; 26. 9. Herbstregatta DYC Hitdorf—Düsseldorf.

Steinhuder Meer. Die Wettfahrt-Vereinigung Steinhuder Meer, ein Zusammenschluß des Hannoverschen Yacht-Clubs, des Segler-Vereins Steinhude und des Steinhuder Segel-Clubs, hält in diesem Jahr folgende Wettfahrten ab, die offen sind für 15 qm-Binnenfahrtsklasse, Einheitszehner, Olympiajollen, 10 qm-Volksboote (ein Scharpie, das der ehemalige Deutsche Hochseesportverband „Hansa“ auf seinen Schulen pflegte) und 12 qm-Einheitscharpies: 22., 23., 29. u. 30. Mai, 4. 6. 7. u. 10. Juli, 18., 19., 25. u. 26. Sept. Dazu beginnen am 8. Juli die Wettfahrten um den Herausforderungspreis der 12 qm-Einheitscharpieklasse, gegeben vom Steinhuder Segel-Club, zu denen auch auswärtige Teilnehmer erwartet werden. Meldungen an Klaus Steinker, Hannover-Waldhausen, Brandestr. 21.

Lübeck. Der Segler-Verein „Trave“ hat zusammen mit dem Segler-Verein „Herrenwuh“ die 11. Ostseewettfahrt vor Travemünde für den 19. und 20. Juni ausgeschrieben. Es ist die erste seglerische Großveranstaltung Lübecks. Wulf.

Elbe. Die Wasserschutzpolizei verlangt die unbedingte Einhaltung der Seewasserstraßenordnung auf der Elbe. Boote, die den § 58 der SWO. nicht beachten, werden mit Strafen belegt.

AM PEILKOMPASS

Starboot-Meisterschaften 1948. Die diesjährigen europäischen Meisterschaften in der Star-Klasse fanden in der Zeit vom 1. bis 9. Mai vor Triest statt. Veranstalter war der Yacht-Club Adriaco. Diese europäischen Meisterschaften wurden mit Recht als ein wichtiges vorolympisches Segelsportereignis betrachtet. Gleichzeitig wurden im Golf von Triest die italienischen Meisterschaften in der Snipe-Klasse ausgetragen, ebenfalls vom Yacht-Club Adriaco in Verbindung mit der Snipe-Flotte von Grado veranstaltet.

Yacht-Inflation in USA. Wie „Yachting“ berichtet, sind 1947 im III. Küstenwachbezirk, der nur Newyork und Bridgeport umfaßt, 4000 neue Boote registriert worden.

Bermuda-Regatta. Die alle zwei Jahre stattfindende Wettfahrt nach den „Zwiebel-Inseln“ wird am 19. Juni vor Newport gestartet. Sie wird nach den gleichen Regeln gesegelt wie 1946. An ausländischen Meldungen liegt bisher nur jene des englischen Seekreuzers „Meth of Malham“ vor.

Weltmeisterschaft der Snipe-Boote. Diese bei uns noch so gut wie unbekannt Klasse (ein einziges Boot befindet sich auf der Alster) erfreut sich bei den ausländischen Seglern einer sehr großen Beliebtheit. Genau wie bei den Starbooten wird auch bei den Snipes alljährlich eine Weltmeisterschaft ausgetragen. 1947 fanden diese Wettfahrten auf dem Genfer See statt. Für 1948 hat sich die Federacion Espanola de Club Nauticos bereit erklärt, diese vor Palma de Mallorca durchzuführen.

Olympische Segelwettfahrten vor Torquay. Zu dieser liegen Meldungen aus 22 Nationen vor, nämlich: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Cuba, Dänemark, England, Finnland, Frankreich, Holland, Irland, Italien, Kanada, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Südschweden, Ungarn, Uruguay und die USA, Nicht daran teilnehmen Chile, Deutschland, Estland, Japan, Polen und die Türkei.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 5. 48. Kl. C. — 5/5028



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Juni 1.

HAMBURG

Frühjahrswoche auf dem Wannsee.

Den Auftakt des Segelsports in den westlichen Sektoren Berlins bildete die Frühjahrswoche auf dem Wannsee am 8., 9., 15. und 16. Mai, die vom Verein am Wannsee gestartet wurde. Dem Berliner „Kurier“ entnehmen wir darüber nachstehenden Bericht:

Wind ist schön, aber harte Böen, die urplötzlich aus heiterem Himmel fallen und eine Art Kopfsteinpflaster aus dem Wasser machen, sind nicht immer schön. Und gerade dieses Wetter fanden die Berliner Segler auf ihrer ersten diesjährigen Großveranstaltung, der Frühjahrswoche auf dem Wannsee, vor. Rund 70 Boote starteten, aber nicht alle waren den Anforderungen von sechs Einzelrennen, die sich auf vier Regattatage verteilten, gewachsen. Vorübergehend hatte man auf dem Begleitdampfer alle Hände voll zu tun, die Umgekippten aufzusammeln. Die Hilfe verschmähten nur einige sieben- bis zehnjährige Jungsegler, die mit ihren Piraten- und Küfenbooten zu Bach gegangen waren und den Schiffbruch bis zum abenteuerlichen Ende auskosten wollten. Unter diesen Bedingungen war es nicht verwunderlich, daß die Schwermettersegler, die mit ihren Gewichten das „Blumenbrett“ herunterdrückten und knatternde Segel mit griffigen Fäusten meistern konnten, zu Siegesserien kamen. Sechsmal steuerte Medoch seinen 20 qm-Follenkreuzer „Wodan“ zum Sieg, womit er überlegen den Punktpreis seiner Klasse vor Dr. Dubrow auf „Lamuse“ gewann. Auch Seefeld blieb mit „Kobra“ bei den 15 qm-Wanderjollen vor seiner Klassengenährtin „Bö“ und 15 weiteren Gegnern überlegener Sieger. Die Fachleute liebäugelten mit dem neu herausgekommenen Versuchsbau „Bangany“, der fast 20 cm breiter als seine Gegner war und eine extreme Hochtafelung trug, aber enttäuschte. Sie ist eine Dremiz-Konstruktion mit mechanischer Ruderübertragung, die den Drehkreis der Gabelpinne bei hartem Ruderlegen stark einschränkt. Sie hat weiter einen sehr dünnen, aber wahrscheinlich noch nicht richtig abgestagten Mast. Der Mast bog sich nach Liv durch, wodurch das Boot nicht recht an den Wind zu bringen war — trotz Maßstabsfühls guter Führung.

Mehr scheint in dem Neubau „Alte Liebe“ zu stecken, der jedoch nur an den drei Schlussrennen teilnahm und deshalb für die Gesamtwertung ausfiel. Die neue „Alte Liebe“ ist angeblich eine ältere Martens-Konstruktion und ebenfalls mit sehr moderner, aber gut stehender Hochtafelung ausgerüstet. Sie ist von Reinicke gebaut und wurde von Twelkmeyer gesteuert.

Ganz in seinem Element war bei dem herrschenden Wetter wieder der Olympia-Follensegler Thomas, der seinen 13 Gegnern an vier Tagen weit davonlief und zweimal Zweiter wurde.

Die Kleinsten aber, die sich in der Piraten- und Küfenklasse wacker schlugen, stellten mit Abel, Bogler und Martin die wohlverdienten Punktbesten. Ihre kleinen Renterkutschchen hatten es bei dieser Frühjahrswoche bestimmt am schwersten.

Weitere Punktpreisgewinner der Frühjahrswoche wurden: der 30 qm-Seefahrtskreuzer „Allegro“, der 30 qm-Follenkreuzer „Racker“, der 15 qm-Follenkreuzer „Lilikum“ und die 10 qm-Wanderjolle „Rumtreiber“.

Dr. Deter.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Auf Antrag des U.A.S. hat die F.W.T. Hamburg zugestimmt, Schleppbooten, die dazu dienen, Segeljachten von schwierig befahrbaren Nebenflüssen oder Nebengewässern in das Segelgebiet zu schleppen, Motorerlaubnis zu geben. Solche Anträge sind von den Vereinen unter Angabe der Identitätsmaße der als Schlepper vorgesehenen Fahrzeuge und unter Angabe aller notwendigen Einzelheiten an die I.W.T. Control Team Hamburg, 609 H. Q. CCG BAOR zu richten.

Das Zuständigkeitsgebiet der F.W.T. Hamburg ist die Elbe mit allen Nebenflüssen, sowie das Gebiet nördlich und östlich der Elbe. Segler außerhalb dieses Gebiets richten ihre Anträge zweckmäßig gemeinsam an die zuständige I.W.T. Control Team.

Der U.A.S. ist in der Beschlagnahmeangelegenheit an das Parlamentsmitglied des britischen Unterhauses, Mr. R. R. Stokes, herangetreten unter Hinweis auf die von der „British Zone Sailing Association“ schriftlich bestätigte Angabe, daß in der britischen Zone über 1000 Boote aller Typen beschlagnahmt sind. Mr. Stokes hat in einem Schreiben eine Aussprache mit Außenminister Bevin über dieses Thema übersandt, zu der der U.A.S. unter Angabe seiner Unterlagen Stellung nehmen wird. Die Interpellation im Unterhaus ist wie folgt veröffentlicht worden:

Dem amtlichen britischen Parlamentsbericht zufolge (Wochl. Hansard Nr. 97 S 1787/8)

fragte der bekannte Labourabgeordnete R. R. Stokes den britischen Außenminister Bevin im Unterhaus, wie viele Segeljachten aller Typen in der britischen Zone von den Besatzungsstreitkräften und der Kontrollkommission beschlagnahmt worden seien und wann diese Jachten ihren eigentlichen Eigentümern zurückgegeben werden würden. Außenminister Bevin antwortete: „63 Jachten von mehr als dreißig Quadratmeter Segelfläche sind beschlagnahmt worden; hinzu kommen 340 kleinere Segelboote. Die Boote sind ihren Eigentümern von der deutschen Wirtschaftsverwaltung (German Economy) abgekauft worden und werden dieser nach und nach zurückgegeben werden, wenn die Reduzierung des britischen Personals es zuläßt. Die Rückgabe an die früheren Eigentümer wird dann Sache der deutschen Behörden sein.“

Auf die weitere Frage des Abgeordneten Stokes, ob die angegebenen Ziffern auch die Binnenseen umfaßten und wirklich die Gesamtzahl darstellen, da sie so sehr niedrig erschienen, antwortete Bevin: „Es tut mir leid, daß mein verehrter Freund überrascht ist, aber dies sind die Ziffern, die mir gegeben wurden.“

Außer den in der 1. Mai-Nr. aufgeführten Segelsportbüchern ist bei der Geschäftsstelle des U.A.S. zu erhalten:

Karl Marconi: „Wie konstruiert und erbaut man ein Boot?“ RM. 5,—.

C. Gewers.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

B a y e r n. Die Bayerischen Segelvereine, elf an der Zahl, haben sich in der Sparte Segeln im Bayr. Landesportverband zusammengeschlossen und sind bestrebt, die früher durch den D. S. V. ausgeübte organisatorische Arbeit im zeitgemäßen Rahmen so lange im Interesse der süddeutschen Segler fortzuführen, bis ein ganz Deutschland umfassender Zusammenschluß erfolgen kann. Zur Durchführung dieser Aufgaben ist neben der Spartenleitung ein Spartenausschuß gebildet worden, der neben der Vollversammlung der Segelvereine die Geschäfte führt. Diesem Ausschuß gehören zwei Herren vom Ammersee, ein Herr vom Chiemsee und zwei Herren vom Würmsee an. Auch ein Vermesser wurde ernannt, der die notwendigen vermessungstechnischen Arbeiten durchführt.

Unser Bestreben ist vor allem darauf gerichtet, bewährte Einrichtungen, wie Vermessungsbestimmungen und Wettfahrtbestimmungen, unverändert bestehen zu lassen und nichts zu unternehmen, was einen späteren Zusammenschluß aller deutschen Segler verhindern oder erschweren könnte.

Zum Sport selbst ist zu sagen, daß dieser bereits 1947, vor allem auf dem Ammersee, ein fast friedensmäßiges Aussehen hatte. Auch auf dem Würm- und Chiemsee wird nach Überwindung noch einzelner Schwierigkeiten, wie Beschlagnahme von Booten und Clubanwesen, sich in diesem Jahr ein erfreulicher Aufschwung zeigen. Der beste Beweis dafür ist wohl das umfangreiche Programm, zu dessen Durchführung die einzelnen Vereine sich entschlossen haben. Es steht daher zu erwarten, daß auf allen Seen auch das Jahr 1948 einen erfreulichen Aufschwung bringen wird. Da auch die Mitgliederzahl der Vereine wächst und namentlich die Jugend ein starkes Interesse zeigt, so kann man mit Vertrauen auf die zukünftige Entwicklung hoffen, wenn nicht wirtschaftliche Gründe und namentlich politische Ereignisse diesen hoffnungsvollen Anfang stören werden.

Natürlich liegt das Schwergewicht der Regatten, den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend, bei den kleinen und kleinsten Klassen, so daß die Olympia- und die 20er- und 22er-Jollenklassen recht stattliche Felder aufweisen werden. Aber auch in den größeren Klassen, wie den 30er Schärenkreuzern und den nationalen Rennbooten, sowie in der 35er- und 45er-Kreuzerklasse, werden Felder sein, die spannende Kämpfe erwarten lassen. Eine rege Bautätigkeit besteht in der Piratenklasse. Das Interesse für Neubauten erstreckt sich auch auf die Starbootklasse und vor allem auf die Klasse der Europa-30er, die als Rennboot für die bayerischen Seen vorzüglich geeignet sind. Dem Wunsch nach einem Neubau steht aber im Augenblick die Beschaffung des Materials als unüberwindliches Hindernis entgegen.

So ergibt sich im ganzen gesehen ein durchaus günstiges Bild für die kommenden Jahre. Die jetzt zugelassenen Vereine beginnen ihre Bautätigkeit mit durchaus günstigem Vorzeichen.

Dr. Max Klinger.

Die Schweizer auf dem Bodensee.

Während für uns Deutsche der Bodensee vorläufig noch verschlossen ist, hat sich auf der Schweizer Seite der Segelsport wieder voll entwickelt. Einem Bericht des Yacht-Clubs Romanshorn entnehmen wir darüber folgendes, das gleichzeitig als Ergänzung zu unserem Aufsatz über den Schweizer Segelsport in der ersten April-Ausgabe dienen kann: Am Bodensee sind vier Segelvereine ansässig und zwar in Romanshorn, Kreuzlingen, Staad und Schaffhausen. Während des Krieges haben sich dort verschiedene Bootsklassen neu eingebürgert, insbesondere die 25 qm-Lacustre-Klasse, eine Konstruktion des Genfers Henri Copponex. Von diesen Schiffen sind auf dem Boden- und Untersee drei beheimatet. Die 6 m-Klasse ist mit zwei Booten vertreten, die 8 m-Klasse nur mit einem. Von der nationalen 75 qm-Kreuzerklasse sind „Yolanda“ und „Fifty-Fifty“ in Romanshorn die einzigen. Der 75er „Amic“ aus Radolfszell, ehemals die deutsche „Junge VII“ Howaldts, ist verkäuflich; weiter existieren noch drei 25 qm-Bodenseekreuzer der Werft Brunner-Grimm in Gottlieben. Am stärksten vertreten sind die Piraten, nämlich mit zwölf Booten. Dazu kommen noch neun 22 qm-Rennjollen. Allerdings ist zu den letzten zu sagen, daß sie von der U.S.V. nicht mehr anerkannt sind. Sie werden also auf keiner Schweizer Regatta ausgeschrieben. Die erwähnten 22er sind sämtlich in Kreuzlingen beheimatet. Schließlich hat sich auch die 15 qm-S-Jolle auf dem Bodensee eingebürgert.

Dem Terminkalender des Österreichischen Seglerverbandes ist zu entnehmen, daß zwischen dem 1. und 7. August dieses Jahres vor Bregenz Regatten der wieder auferstandenen Bregenzer Segler-Vereinigung durchgeführt werden.

Ernst Stadler.

AM PEILKOMPASS

Olympiavorbereitungen der Segler. Der Schwedische Seglerverband hat, wie „Tidnings“ meldet, die RSCS. beauftragt, die Olympia-Auswahlregatten für die 6 m-Klasse vom 14. Juni ab in Sandhamn durchzuführen. Diese Auslese soll auch maß-

gebend sein für die Regatten um den Gold- und Eintonnerpokal. Anschließend erfolgen die Auswahl-Wettfahrten für die Starboote und Fireflies. — Uruguay hat zwei Fireflies bauen lassen und wird mit diesen an den Olympischen Wettspielen teilnehmen.

Die Drachen in Norwegen. Wie „Seilas“ meldet, erfreut sich die Dracheklasse in ihrem Mutterlande immer noch des größten Interesses. Allein 30 Neubauten dieser schönen Klasse sind im letzten Winter entstanden. Hier lockt natürlich der Goldpokal, der in Arendal vom 20. bis 30. Juli ausgesetzt werden soll. Gerade vor 10 Jahren fanden diese vor Travemünde statt. Die Wettfahrten, die zu den schönsten gehörten, die wir je erlebt haben, endeten bekanntlich mit dem Sieg des Hamburger Drachens „Hebb“ von Gebr. Döbler.

Vom schwedischen Segelsport. Im Mittelpunkt des Interesses nicht nur der schwedischen Segler, sondern auch der Regattasegler der ganzen Welt, stehen die Wettfahrten um den Gintonner-Pokal. Diese Rennen der 6 m-R-Yachten werden Anfang Juli vor Marstrand gestartet mit der GRS. als Veranstalterin. Die Regatten finden absichtlich so früh im Jahr statt, damit die teilnehmenden Boote noch rechtzeitig nach England verschifft werden können, um dort an der Olympiade teilzunehmen. Wie an anderer Stelle des Blattes bereits gesagt wurde, haben auch deutsche Segelvereine Einladungen zu diesen Wettfahrten erhalten, worauf der R. Y. C. seinen 6er „Gustel VIII“ (Theodor Thomsen) gemeldet hat. Hoffentlich finden die Kieler Segler bei den deutschen Behörden Verständnis für ihr Anerbieten, den deutschen Segelsport im Ausland zu vertreten.

Weiterhin hat der Schwedische Seglerverband nach „Till Kors“ auf seiner letzten Zusammenkunft den Seawanhaka Yacht-Club herausgefordert zum Kampf um den Goldpokal der 6er. Die Wettfahrten werden im September auf der Nyfster-Bucht stattfinden.

Gleichzeitig mit den Auswahlrennen der 6er für die Olympiaregatten Mitte Juni vor Sandhamn findet auch die Auslese der Ostküsten-Drachen für die Goldpokal-Regatten statt. Die endgültige Auswahl ist am Johannistag vor Marstrand, durchgeführt von der GRS. Auf dieser Wettfahrt sollen von der Westküste vier und von der Ostküste zwei Drachen im Höchstfall starten. Der Brancaster Staithe Sailing Club hat die schwedischen Segler des internationalen 12 qm-Scharpies eingeladen zur Regatta um den Connought-Cup am 25. Juli.

Erhebliche Einschränkungen erleidet in diesem Jahr der Motorbootsport. Nach „Till Kors“ werden den Sportmotorbooten für die Zeit vom Mai bis Oktober folgende Zuteilungen bewilligt: für 1 bis 5 PS 100 l, für 5 bis 9 PS 180 l, für 10 bis 14 PS 240 l, für 15 bis 24 PS 320 l und für über 25 PS 400 l.

Sörlandet bald segelklar. Das norwegische Schulschiff Sörlandet, während des Krieges Wohnschiff für die Deutschen, nach Bombardierung gesunken, ist wieder gehoben worden. Zum Sommer soll es wieder segelklar sein. Erbaut 1927, 557 BRZ.

AUS DEM LESERKREIS

„Systemlose Neubauten“. Diese Frage ist von außerordentlicher Wichtigkeit für die zukünftige Entwicklung der deutschen Segelei. Aus meiner geschäftlichen Tätigkeit — Holzhandel — und dem ständigen Kontakt mit den Werften habe ich einen guten Überblick und muß feststellen, in welchem großem Umfang trotz aller Schwierigkeiten gegenwärtig Neubauten entstehen. Leider handelt es sich aber in allen Fällen um mehr oder weniger wilde Typen, die nach dem jeweiligen Geschmack des Eigners oder unter Berücksichtigung des vorhandenen alten Materials entworfen werden.

Es wäre wirklich eine lohnende Aufgabe der Vereine, in einer Weise einzugreifen, daß die Neubautätigkeit in etwas klarere und überlegtere Bahnen geleitet wird. Die gegenwärtig entstehenden Neubauten bedeuten doch immer eine Belastung für das jeweilige Segelrevier. Schon in früheren Jahren war diese Frage von großer Bedeutung, da gerade die Unterlieferanten der Werften bei einem klaren Bauprogramm viel besser die Möglichkeit hatten, sich auf die Beschaffung von hochwertigem Material, sowie eine entsprechende Lagerhaltung einrichten zu können. Auch diese Frage wird in Zukunft wieder Bedeutung erlangen.

Hans F r e u d e n b e r g, Hamburg.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 6. 48. Kl. C. — 6/5185



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Juni 2

HAMBURG

Ueber den Stand des Bootsbaues in Nordwestdeutschland.

Wenn ich hier einen kurzen Bericht gebe, so kann er nur mehr technischer Art sein; denn ich kann nicht darüber berichten, in welchem Maße und auf welche Art die einzelnen Bootswerften mit dem Bau neuer Boote beschäftigt sind — schon deshalb nicht, weil ich selbst darüber nicht genug weiß. Aber ich glaube einen guten Überblick zu haben darüber, wie man heute die Boote baut, und aus was für einem Material.

Ganz allgemein kann man wohl sagen, daß eine recht starke Abkehr vom Holz als Baustoff, und eine entsprechende Wendung zum Stahl zu bemerken ist. Übrigens sprechen die eingeseilichten Liebhaber der Holzboote niemals von Stahlbooten, sondern höchstens von Eisen- oder Blechbooten; das Wort „Stahl“ ist ihnen zu hochtönend. Sie sind nun einmal „dagegen“.

Diese Hinwendung zum Stahl hat sich übrigens bei uns in Deutschland seit langem vorbereitet. Aber erst in letzter Zeit hat sich das Blatt so vollkommen gewendet. Es stellte sich nämlich heraus, daß zum Bootsbau geeignete und abgelagerte Hölzer überhaupt nicht mehr zu bekommen waren, während Stahl ab und zu noch zu haben ist. Ich glaube auch, daß sich dies in der Zukunft nicht sehr wesentlich ändern kann, denn der Raubbau der letzten Jahre hat Deutschland seiner Hölzer stark entblößt, und wir wissen: Holz wächst nur sehr, sehr langsam nach; 60 bis 80 Jahre braucht eine Eiche, um „reif“ zu sein. Die Einfuhr von dem im Bootsbau so begehrten Spezialhölzern ist auch noch lange nicht wieder da, und wenn sie kommen wird, werden wir schon froh sein, diejenigen Hölzer zu bekommen, die wir auch bei einem Stahlboot für die Inneneinrichtung und für die Decksausrüstung gebrauchen.

Es dürfte übrigens diejenigen, die „dagegen“ sind, interessieren, zu erfahren, daß im reichsten Lande der Erde, dem alle Schätze und Hölzer der Welt offenstehen, in den Vereinigten Staaten, auch der Blechbootsbau zunimmt, allerdings erst bei den größeren Bootstypen, etwa bei Booten über 10 oder 12 m Wasserlinienlänge. Hierbei wird auch weitgehend geschweifft. Kleinere Boote baut man indessen aus Leichtmetall, und bei diesen wird nun wiederum Nietung verwendet.

Diese kleine Bemerkung diene zur Untermauerung meiner Ansicht, daß bei der Wahl des Stahles als Baustoff durchaus technische Überlegungen maßgeblich sind und nicht allein der jetzige Holzmangel. Diese Überlegungen möchte ich im folgenden noch etwas weiter ausführen, schon um den neugeborenen oder neu zu erwartenden Blechbootseignern das Gefühl einer Minderwertigkeit zu nehmen.

Einer meiner Segelfreunde segelt seit einem Duzend Jahren so eine Blechschachtel. Und wenn er dann in einem Hafen bordnachbarlichen Besuch bekommt und das Fragen anhebt nach den vielen Nachteilen des Blechbootes, schmunzelt er immer und gibt bedauernd zu, daß sein und jedes Blechboot ja leider einen sehr großen Nachteil habe — nämlich, daß es beim Zuwasserbringen im Frühling sofort dicht sei, und nicht erst etwas absaufe.

Ich glaube, die trockene Bilge ist tatsächlich ein ganz enormer Vorteil gerade für den Kreuzersegler, der mit all seinem Himp und Hamp an Bord wohnen muß. Und daß solche Bilge statt mit einer Pumpe mit einem Staubtuch gesäubert wird, deutet wohl auch an, daß die berüchtigte Schweißwasserbildung nicht gar so schlimm sein kann. Denn:

J. 3

MORGENST. 10/18

BEI DER BUCHHANDLUNG

3/0

man weigert natürlich so ein Schiff innen, und wer ein übriges tun will, bringt zwischen Wegerung und Außenhaut eine Isolierung, wie es auch im Großschiffbau üblich ist, so man hat: Kork oder Aluminiumfolie. Dann hat man aber bessere Isolation und weniger Schweißbildung als auf einem hölzernen Fahrzeug.

Bei meinem eigenen Schiff bin ich nun, aus Eigensinn oder um als Pionier und Erprober zu wirken, noch einen Schritt weitergegangen: Ich habe einfach „Alles“ aus Blech gebaut. Das Deck und sogar den Aufbau.

Das Deck: Was nützt mir der dichteste Bootsrumpf, wenn das übliche Holzdeck seine Lückstellen hat und mir meine Kojen und mein Kleiderschapp anfeuchtet? So entstand das Blechdeck, von unten verschalt und isoliert. — Manch einer versucht nun, auf das Blech noch Holz zu legen. Davon möchte ich aber abraten, aus zwei Gründen: Dieses doppelte Deck wird zu schwer, denn das Blech allein wiegt schon gut das, was früher das Holzdeck wog. Weiter ist es nicht möglich, Holz und Blech derartig zu verbinden, daß kein Wasser dazwischen kommt, wodurch alsdann das Holz von unten verfaulen und das Blech von oben verrosten würde, ohne daß man etwas dagegen tun könnte. Und das Holzdeck leckt sicherlich, andernfalls würde man es ja nicht auf das (dichte) Blech legen! Im Großschiffbau kann man diese Konstruktion anwenden. Dort liegt auf 12 mm Blech 65 bis 75 mm Teakholz. Das ist eben der Unterschied.

Der Aufbau: Dieser Versuch zeigt zunächst eines: Es wird erheblich teurer, den Aufbau aus Blech zu bauen. Das saubere Verschalen von innen, die Fenster bezw. Oberlichter, machen viel mehr Arbeit als bei dem üblichen Holzaufbau. Aber als ich den Aufbau ausführen ließ, hatte ich kein Teak- oder Mahagoniholz, — Eichenholz nimmt man nicht gern dort, wo es mit dem Stahl zusammenstößt — und so wagte ich alsdann den Versuch. Ungewohnt wird es auch für uns sein, einen solchen Aufbau deckend mit Farbe zu streichen. Da ich braune, „mahagoniähnliche“ Farbe nicht schätze, werde ich es mit weiß versuchen. Ein weißer Aufbau ist uns ungewohnt, wenn auch im Auslande oftmals Teakholzaufbauten außen weiß geölt werden.

Vielfach werden jetzt auch Gollenkreuzer, ja sogar kleine Gollen, Piratenboote und dergl. aus Stahl gebaut. Sicherlich eben aus Not, denn hier habe ich Bedenken. Nimmt man Blechstärken, die einigermaßen den örtlichen Beanspruchungen genügen, so wird das Boot zu schwer. 2 mm Stahlblech wiegt soviel wie 20 mm Eiche! Baut man leichter, wird das Boot empfindlich gegen Verbeulen. Sodann würden diese Boote beim Kentern sinken, wenn man nicht Lufttanks einbaut. Diese leichten Boote sind auch sehr empfindlich gegen Rostschäden. Wenn von einem 4 mm Blech 0,5 mm abrostet, so ist das ein Stärkenverlust von 12,5 %. Rostet aber die 1,5 mm Platte um 0,5 mm ab, so ist das bereits ein Verlust von 33 %. Der Verlust an Festigkeit ist dabei übrigens noch sehr viel größer. Es sei aber zugegeben, daß bei sorgfältiger Pflege und Beobachtung das Abrosten weitgehend vermieden werden kann.

Werden oder sollen nun die Holzboote aussterben? O nein, so ist es nicht gemeint. Im Gegenteil. Aber diese Zeilen sollen helfen, Zweifel und Befürchtungen auf ihr richtiges Maß zurückzuführen.

Dipl.-Ing. Curt W. Eichler.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gernerz — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Zum amtlichen Vermesser wurde ernannt:
Max Hinrichsen, Eckernförde, Kielerstr. 89.

Am 14./15. 5. 48 wurde von der Seglervereinigung Altona/Develgönne eine Segelregatta auf der Unterelbe durchgeführt. Dabei wurde während der Nachtfahrt von begleitenden Polizeibooten der Wasserschutz-

polizei Gruppe Hamburg festgestellt, daß wohl eine erhebliche Anzahl der teilnehmenden Fahrzeuge vorschriftsmäßige Lichter führte, der Rest aber der Vorschrift betr. Lichterführung nur unvollkommen oder gar nicht nachkam. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Disziplin, sowie auch der Sicherheit der

Regattateilnehmer unter sich, gibt uns die Waschupo bekannt, daß auf eine ordnungsgemäße Lichterführung der Fahrzeuge zukünftig gedrungen werden muß.

Durch die Überarbeitung der RN-Formel und der davon abhängigen Neuvermessungsaktion sind bisher die Erteilungen von Unterscheidungsnummern für Ausgleicher aufgeschoben worden. Da diese Verzögerung bis zur praktischen Durchführung der Neuvermessung noch nicht behoben werden kann, ist entschieden worden, daß alle Ausgleichsfahrzeuge, die überhaupt keine oder keine einwandfreien bzw. deutlich erkennbaren Unterscheidungsnummern haben, diese bei der Geschäftsstelle des U.A.S. zugeteilt bekommen können. Diese vorläufige Unterscheidungsnummer ist eine für alle Typen der Ausgleichsfahrzeuge von einem Kennwert unabhängige, fortlaufende Zahl, die mit einem Balken unter der Zahl zu kennzeichnen ist. (Auf Nr. 1/48 wird verwiesen).

Alle Fahrzeuge, die an Regatten teilnehmen wollen, müssen die vorläufige Unterscheidungsnummer in „rot“ führen. Bisherige Regatten zeigten die Undurchführbarkeit der Funktionärstätigkeit, wenn nicht einwandfreie Unterscheidungsnummern bestehen. Nach Durchführung der Vermessung nach der überarbeiteten RN-Formel wird bei der Erteilung endgültiger Unterscheidungsnummern von Seiten des U.A.S. darauf geachtet werden, daß die Zahlen der vorläufigen Unterscheidungsnummern wieder verwandt werden können.

Zur Beschleunigung der Zuteilung dieser Unterscheidungsnummern werden von der Geschäftsstelle vorerst nur geschlossene Anträge durch die Vereine bearbeitet. Einzelanträge bleiben liegen. Bei den Anträgen sind anzugeben:

1. Name der Yacht.
2. Eigener der Yacht.
3. Anschrift des Eigners.
4. Name des Stammvereins.
5. Wann und wo gebaut.

Die Vorlage der Yachtlisten mit den vom D.S.V. erteilten Unterscheidungsnummern bleibt davon unberührt.

Der in der zweiten Mai-Ausgabe bekanntgegebene Diebstahl der G-Zolle hat durch die Aufmerksamkeit eines Segelkameraden aus der SWV. seine Erledigung gefunden. Die Diebe sind gefaßt und das Boot, das bereits einen anderen Anstrich bekommen hatte, wurde dem Eigener zurückgegeben.

C. Gewers.

Segler-Almanach 1948.

Es wird hiermit nochmals erinnert an die Aufgabe der in der zweiten April-Ausgabe gewünschten Daten über Namen des 1. und 2. Vorsitzenden, des Kassen-, Schrift- und Jugendwartes, des Ständers, sowie des Gründungsjahres, Mitgliederbestand und Anzahl der Segel- und Motorboote. Diese Angaben werden erbeten an die Schriftleitung „Kurs liegt an...“, Freiburg-Niederelbe. Dieser Almanach ist das einzige amtliche Jahrbuch des U.A.S. und wird über alle Geschehnisse der diesen angeschlossenen Vereine berichten.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Der Chiemsee-Yachtclub.

Der Chiemsee-Yachtclub hat durch viele Bemühungen seines derzeitigen Vorsitzenden und Mitbegründers, Dr. med. Stidler, wieder frisch angefangen. Während des Krieges ist aus begreiflichen Gründen so gut wie nichts geschehen. Erst 1947 konnten drei Übungsregatten durchgeführt werden, welche zeigten, daß die Mannschaften und ihre Schiffe wieder in alter Form waren. Die diesjährige Rennsaison wurde am 6. Juni mit einer musterhaft aufgezogenen Übungsregatta eröffnet. 12 Boote starteten musterhaft. Sämtliche Boote durchsegelten einen Dreieckskurs von je 3 Seemeilen in einer Ecke des Chiemsees. Es gab besonders interessante Bord-an-Bord-Kämpfe, insbesondere zwischen den Booten „N-205“ (Steuermann Hans Huber) und „Haie-Mur“ (Steuermann Schmidt, Josef), welche insbesondere auf langem Kurs mit Backtags-Brise ein Duell ausfochten. Sieger bei den 20er-Rennjollen war „Kolibri“ (Schedlbauer), bei den 22er-Rennjollen „N 452“ (Schallmeyer). — An weiteren Regatten findet am Chiemsee an jedem 1. und 3. Sonntag jeden Monats eine Übungsregatta statt. Vom 15.—22. 8. wird die Chiemsee-Woche veranstaltet. Es ist dem Unterzeichneten gelungen, durch Verhandlungen in Hamburg zu erreichen, daß die dortigen Kameraden, insbesondere der prominente Olympia-Follen-

Segler Hans Neubert und Bernd Hinst vom Hamburger Segelklub, ihr Erscheinen zusagten. Dagegen wird vom hiesigen See-Nachtklub in der Olympiajolle durch Auscheidungskämpfe festgestellt werden müssen, wer von hier aus in der beabsichtigten Kieler Woche, Elb-Woche und der Hannoverschen Regatta auf dem Steinhuder Meer teilnehmen wird. Die deutsche Meisterschaft soll auf dem Ammersee ausgetragen werden. Der Termin hierfür ist noch unbekannt.

Karl Dencke.

Wo sind unsere Yachtkonstruktoren?

Der deutsche Segelsport wies vor dem Kriege eine ganze Anzahl guter und hervorragender Yachtkonstruktoren auf, deren Namen auch im Ausland Klang hatten. Von manchen haben wir inzwischen Nachrichten erhalten und wissen, daß sie wieder schaffen. Von anderen aber wissen wir nichts. Auch viel Nachwuchs ist hinzugekommen, Ingenieure von den abgebauten Seeschiffswerften. In keinem andern Sport ist der geistige Vater des Sportgeräts so mit den Sportlern verbunden, wie gerade bei uns Seglern. Wir bitten die Yachtkonstruktoren, sich bei der Schriftleitung „Kurs liegt an...“ zu melden und werden dann von Zeit zu Zeit an dieser Stelle über die Ergebnisse berichten. L.D.

AM PEILKOMPASS

Yacht-Konstruktoren. Wie wir der Fachzeitschrift „Kanusport“ entnehmen, soll Harold Tapfen in Konstanz, Gouvernementsstraße 2, wohnen. C. Hertweck ist in Ludwigsburg, Wischerstr. 44, aufgetaucht, und Marconi soll sich auf der Krim befinden. Eugen Volk ist nach den Wirrnissen des Kriegsausganges in Berlin verschollen. Fritz Gätgens fiel 1944 einem Fliegerangriff auf den Hamburger Hafen zum Opfer. Weiter hören wir, daß Adolf Harms in Kiel-Dietrichsdorf, Gr. Ebbenkamp 1, wohnt. L.D.

Die Schweiz in Torquay. Wie die „Schweizer. Segelzeitschrift“ berichtet, ist der Schleier über die Beteiligung der Schweiz an den Olympischen Spielen endlich etwas gelüftet. So steht jetzt mit großer Wahrscheinlichkeit fest, daß in der 6-m-R-Klasse der Bundesstaat durch „Uliam VII“ des Herrn Firmenich, mit Herrn Louis Noverraz am Steuer, vertreten sein wird. Die Starboot-Mannschaft wird von der USY., unter Berücksichtigung der Ergebnisse der diesjährigen Schweizer Meisterschaft in Rapperswil, bezeichnet werden. Den Vertreter der Firefly-Klasse wird man auf Grund der in Zürich organisierten Auswahlregatten ernennen. Zum Chef der schweizerischen Delegation ist Herr F. A. Bebié, Präsident der Technischen Kommission der USY., ernannt. — Die Teilnahme

in Torquay setzt große organisatorische Vorbereitungen voraus: Kopfzerbrechen wird auch noch die finanzielle Seite machen, denn die schweizerische Seglerexpedition wird einige zehntausend Franken kosten. Ohne namhafte Subventionen der zuständigen Instanzen geht es nicht ab; das Comité der USY. zählt auf solche in einem Ausmaß, die den enormen Anstrengungen entsprechen, die man andererseits vom schweizerischen Segelsport erwartet. E. Stadler.

Internationale Regatten im Ausland. Auf der Tagung des schweizerischen Segelsports am 14. April wurde auch die Frage aufgeworfen, ob ein schweizerischer Segler, der an internationalen Regatten im Ausland teilnimmt, nicht vorher von der USY. hierzu ermächtigt werden soll. Denn, so heißt es, ob man es will oder nicht, wird ein schweizerischer Segler, selbst wenn er nur auf eigene Verantwortung teilnimmt, im Ausland fast immer als offizieller Vertreter der nationalen Sportart betrachtet und als solcher auch angekündigt. Damit wird aber auch das nationale Prestige berührt. Das Comité der USY. beschloß, diese Frage bei nächster Gelegenheit der IYRU. in London zu unterbreiten, da es sich um eine gegenseitige Angelegenheit mehrerer Länder handelt. E. Stadler.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 204. Richard Hermès-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 6. 48. Kl. C. — 6/5422



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Juli 1

HAMBURG

Nylon=Segel.

Die Zeitschrift „Till Rors“ brachte kürzlich einen Aufsatz des Zivil-Ingenieur J. Holger Graffman über seine Erfahrungen mit Nylonsegeln, aus dem wir folgendes entnehmen:

Nylon ist eine Kunstfaser, die in Amerika heute schon mit Erfolg zur Herstellung von Segeln verwendet wird. Bekannt wurde Nylon als Material für Damenstrümpfe.

Die deutsche Industrie brachte während des Krieges eine Kunstfaser, genannt Perlon, heraus. Sie wurde ebenfalls versuchsweise zur Herstellung von Damenstrümpfen verwendet, die sich durch ihre große Haltbarkeit auszeichneten. Es wurden auch Versuche mit einem Segel aus Perlon begonnen. Diese Versuche konnten aber nicht fortgeführt werden, da das gesamte Perlon für den Fallschirmbau eingesetzt wurde. Etwa ein halbes Jahr nach dem Herausbringen des Perlon wurde bekannt, daß die Amerikaner ebenfalls eine neue Kunstfaser, das Nylon, erzeugten, welche die gleichen Eigenschaften besitzt, wie Perlon. Nach dem Krieg begann die bekannte Segelmacher-Firma Ratjen & Laphorn in Newyork Nylonsegel herzustellen. Das Nylon ist für Segel ein besonders brauchbares Material, da die Nylonfaser eine sehr große Haltbarkeit besitzt und gegen Witterungseinflüsse so gut wie unempfindlich ist. Da die Faser aber andererseits einen sehr großen Reck aufweist, können die Segel nicht nach den Erfahrungen von Baumwollsegeln zugeschnitten, genäht und gefegelt werden.

Nach den Erfahrungen von J. Holger Graffman, der auf seinem Yser „La Morena“ im Sommer 1947 nur Nylonsegel fuhr und im vergangenen Winter eine Geschäftsreise durch Nord- und Südamerika durchführte, hält er Nylon noch immer für eine ganz große Sache, die aber für die Segelmacher sowie für den Segler viel Arbeit und große Ausgaben erfordert. Die Nähweise eines Nylonsegels, das Zuschneiden, das Belieken, sowie das Heißen und Segeln, alles ist wesentlich anders als bei den Baumwollsegeln. Man weiß darüber noch sehr wenig. In zehn Jahren hat man vielleicht gelernt, mit dem Material umzugehen. J. H. Graffman hat auf seinem Yser mit Nylonsegeln nur die besten Erfahrungen gemacht. Es dauerte jedoch seine Zeit, bis er sich die notwendigen Kniffe angeeignet hatte. Er fuhr Tuch Nr. 6. Dieses ist für starken Wind zu leicht, stärkeres gibt es aber nicht. Das Heißen des Segels ist ein äußerst heikles Kapitel. Das Segel muß zuerst vertikal, nach einiger Zeit aber tüchtig horizontal gestreckt werden. Dieses ist aber keine allgemeine Regel, sondern speziell für seine Segel anzuwenden.

Collin Ratjen gibt ohne weiteres zu, daß die Kenntnisse über Zuschneiden und Nähen noch sehr gering sind. Eine große Anzahl der Segel von 1947 wurde in diesem Winter mit Erfolg umgeschnitten, da er das Zuschneiden gänzlich geändert hatte. Es ist sehr wichtig, daß zum Belieken und für die Schot das richtige Material verwendet wird. Die schwedischen Segelmacher konnten sich im vergangenen Jahr das richtige Material für die Näharbeiten und das Belieken noch nicht beschaffen. Da sie auch sonst keinerlei Erfahrungen über das Zuschneiden besaßen, hatten sie wenig Erfolg mit Nylonsegeln.

Es besteht bis jetzt noch keine zuverlässige Herstellungskontrolle, weshalb das Material verschieden ausfällt. Das Nylon muß einen gewissen Härtegrad haben, der im bestimmten Verhältnis zum Härtegrad der Faser im Segel selbst steht. Die Nylonfaser kann verschieden gehärtet werden. Sie kann so elastisch hergestellt werden, daß man sie auf das Vierfache verlängern kann, ohne daß sie dauernde Formänderungen erleidet. Sie kann

aber auch so gehärtet werden, daß sie zum Würbewerden neigt. Die Mängel, die auftreten, scheinen aber eine reine Herstellungsfrage zu sein, die man durch vermehrte Herstellungscontrollen zu beseitigen hofft.

Die Kosten waren für Nylonsegel zuerst höher als für Baumwollsegel. Heute sind bei Ratsch die Preise bereits gleich. Man hofft jedoch, den Preis für Nylon noch weiter senken zu können.

F. H. Graffman schließt seine Ausführungen mit der Annahme, daß die Langstreckensegler wohl hundertprozentig zum Nylon übergehen werden, während für Regattasegel, in erster Linie für Vorsegel, noch die Baumwolle bevorzugt wird.

In neuester Zeit taucht ein neues, geheimgehaltenes Segelmaterial unter dem Namen „Vinylon“ auf. Es herrscht noch Unklarheit darüber, ob es sich hierbei um eine regelrecht kontrollierte Nylonherstellung handelt, oder ob es etwas wirklich Neues ist.

Dipl.-Ing. W. Reibisch.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Am 4. Mai 1948 fand in München eine interzonale Sportkonferenz statt. Hier berieten Vertreter der deutschen Landesportverbände und der deutschen Fachauschüsse der einzelnen Sportarten über die Bildung einer künftigen gesamtdeutschen Sportorganisation. Da durch Anordnung des Kontrollrates keine Organisation über den Bereich der Landesgrenzen hinaus gebildet werden darf, wurde eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, die diese Organisation vorbereiten soll. Es gehören ihr die Vorsitzenden der Fachauschüsse und der Landesportverbände an.

Die folgenden Leitsätze wurden für die deutsche Sportorganisation beschlossen:

A. Die Sportvereine sind Träger des Sportes.

B. Die Sportvereine sind die Träger der Rechte und Pflichten in der Sportorganisation.

C. Die Organisation muß daher dem Verein und der Erfüllung seiner Aufgaben und dem Sport dienen.

Sie muß einfach, zweckmäßig und so gehalten sein, daß der Verein über die unmittelbare Mitgliedschaft im Sportverband gleichzeitig die Mitgliedschaft in allen Fachverbänden, deren Sportarten er pflegt, erwirbt.

D. Auf Grund der Tatsache, daß es im Sportverband fachliche und überfachliche Aufgaben gibt, muß die Organisation eine fachliche und überfachliche Säule enthalten.

E. Die fachliche Säule der Organisation muß selbständig sein. Diese Selbständigkeit muß unbedingt gewährleistet sein

a) im rein fachlichen, einschließlich des Auslandsportverkehrs,

b) im finanziellen bezüglich aller rein fachlichen Einnahmen und Ausgaben in jeder einzelnen Sportart.

Auch gegen die rechtliche Selbständigkeit ist nichts einzuwenden, wenn sie in anerkannte und alle verpflichtende Normen gekleidet ist, die die Einigkeit und die zweckvollste Arbeit aller Vereine im Sport und die Ziele des Sportes garantieren.

F. Fachlich kann jede Sportart nur in einem Fachverband betreut werden.

G. Die überfachliche Säule muß nach dem Grundsatz von Treu und Glauben durch das aufrichtige Bekenntnis zur Einigkeit, zur Vermeidung jeglicher organisatorischer Zersplitterung, zur freiwilligen Einordnung und zur Verträglichkeit in unbedingter Zusammenarbeit die tatsächlich und rechtlich fundierte deutsche Sportgemeinschaft sein, aufgebaut auf den deutschen Ländern und ihren Sportverbänden nach föderalistisch-demokratischen Grundsätzen.

H. Alle diese Leitsätze rechtfertigen folgerichtig in jedem deutschen Land Fachverbände in einem Landesportverband, weiterhin die Zusammenarbeit dieser Fachverbände sämtlicher Länder in föderalistisch-demokratisch aufgebauten Fach-

verbänden über den Ländern und eine ebenso aufgebaute überfachliche Dachorganisation.

An dieser Konferenz nahm der Landesportbund Nordrhein/Westfalen aus grundsätzlichen Erwägungen nicht teil. Er stellt bei dem Aufbau des deutschen Sports u.a. eine stärkere Betonung der Fachverbände hervor. Am 3. und 4. Juli 1948 werden Ausschüsse beider Auffassungsrichtungen eine gemeinsame Tagung in Frankfurt a.M., abhalten.

Die Einladung der Göteborg Kgl. Segelgesellschaft zu den Regatten vor Marstrand hat für den N.A.S. Veranlassung gegeben, die Voraussetzungen zu einer Teilnahme durch deutsche Segelvereine zu prüfen. Abgesehen von dem Problem der Teilnahme an sich, stieß der N.A.S. hinsichtlich der Ausreisegenehmigung und Devisenfrage auf eine ablehnende Haltung der Militärregierung. — Unter dem Hinweis auf die empfehlende Erklärung des Vorsitzenden, Herrn C. G. Gewers, auf dem Seglertag am 13. April 1948 wird gebeten, die Wiederaufnahme der Beziehungen mit dem Ausland zur Vermeidung von Enttäuschungen vorsichtig und zurückhaltend zu beginnen und die Fragen zunächst durch den N.A.S. klären zu lassen.

Die Hamburger Vereine erhalten eine monatliche Zuteilung an Petroleumbezugsscheinen von dem „Amt für Wirtschaft“ Hamburg. Das Petroleum wird den Seglern für die Zwecke der Lichterführung freigestellt. Die Beschaffung solcher Bezugsscheine für alle Vereine in der Zone durch den N.A.S. ist wegen der selbständigen Länderbewirtschaftung nicht möglich. Die einzelnen Segelreviere bzw. -bezirke müssen daher solche Anträge selbständig an die zuständigen Behörden einreichen.

Die Verordnung über „Fachtreisen“ in der 2. Mai-Nummer (S. 27) wird wie folgt berichtigt bzw. ergänzt:

Anträge für das Segeln außerhalb der durch den „Vorläufigen Schifffahrtsbefehl“ festgelegten Segelgebiete und zur Erteilung von Permits für Yachten über 10 m Wasserlinienlänge sind für die folgenden Zuständigkeitsgebiete zu richten an:

- a) Hamburg, Elbe und alle Nebenflüsse:
Assistant Controller, Frontier Control Service Hamburg.

- b) Niedersachsen:
Assistant Controller, Frontier Control Service Aurich,

- c) Schleswig-Holstein:
Assistant Controller, Frontier Control Service Eckernförde.

Es wird aus gegebener Veranlassung noch einmal darauf hingewiesen, daß der „Vorläufige Schifffahrtsbefehl“, wie er durch den N.A.S. mit Rundschreiben II/48 den Vereinen übersandt wurde, mit allen Anordnungen bizonale Gültigkeit hat. Schwierigkeiten bitte mit genauen Unterlagen dem N.A.S. mitteilen.

Der in der 2. April-Nummer (S. 18) zum amtlichen Vermesser ernannte Dipl.-Ing. Kurt Eichler ist aus der Liste der amtlichen Vermesser zu streichen.

Die dem N.A.S. f. Zt. in Aussicht gestellten Verhandlungen mit den dänischen Behörden über das Flensburger Segelrevier sind inzwischen durch den Frontier Control Service zur Durchführung gekommen. Das Flensburger Segelrevier ist erweitert worden und wird nach Norden durch eine Linie begrenzt, die durch die folgenden Punkte verläuft:

- a) Holnis Leuchtfeuer
b) $54^{\circ} 50' 34''$ N und $09^{\circ} 29' 57''$ D
c) $54^{\circ} 50'$ N und $09^{\circ} 27' 50''$ D
d) $54^{\circ} 49' 23''$ N und $09^{\circ} 25' 33''$ D
(Punkt an der Küste Schleswig-Holsteins).

Der N.A.S. hat in diesen Tagen den Segelsportvertretern der einzelnen Länder eine Aufforderung zur Bildung eines „Ältestenrates“ geschickt. Der „Ältestenrat“ soll die Aufgabe haben, als Instanz beim N.A.S. zu fungieren, für den Fall, daß Vereinsmitglieder oder Vereine nach Erschöpfung der durch die Satzungen gegebenen Mittel oder sonstiger segelsportlicher Vorschriften zu einem Verhandlungsergebnis gekommen sind, das die Berufung bei einer übergeordneten fachkundigen Instanz notwendig macht. Im wesentlichen werden also durch den „Ältestenrat“ Ehrenfragen, Scharien außerhalb Regatten und dergleichen behandelt werden. (Aus Regatten sich ergebende Proteste gehen an den Wettfahrt Ausschuss beim N.A.S.).

In jedem Land werden je 13 Vertreter für den „Ältestenrat“ ernannt. Wenn das Ur-

teil des „Ältestenrates“ angerufen wird, übergibt der A.M.S. den jeweiligen Fall einem vorläufigen Gremium von drei Vertretern des „Ältestenrates“, eventuell unter Einschaltung von Mitgliedern verschiedener Länder oder Segelreviere.

Der erweiterte Vorstand des A.M.S. setzt sich wie folgt zusammen:

Schleswig-Holstein: Walter Ahrens, Kiel, Reventlowallee 4a; Bernhard Lembke, Lübeck, Morckerfeststr. 16/18; Gustav Hein, Kölln-Reisiek über Elmshorn.

Hamburg: Erich F. Laciş, Hamburg 11, Trostbrücke 1.

Niedersachsen mit Bremen: Friedrich Schulze, Brake/Oldenbg., Am Welerdeich; Eduard Schilling, Bremen, Kurfürstenallee 2a; Fritz Wolff, Emden, Schmedendieffstraße 15; Klaus Steinker, Hannover, Tiefeststraße 3.

Nordrhein-Westfalen: Fritz Müller, Düsseldorf, Hohestraße 11.

Neue Preise:

Stander- und Führerscheine . . 0,05 DM.
Protokoll des Seglertages . . . 0,50 DM.

Arbeitsausschuß Segeln
G e w e r s.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Steinhude: Die Steinhuder-Meer-Woche ist wegen der neugeschaffenen Lage durch die Währungsreform auf den 1.—8. August 1948 verlegt worden. Die Termine der Verbandswettfahrten (für die 15 qm-Binnenfahrtsklasse, Einheitszehner, 12 qm-Scharpiejollen, Olympiajollen und 10 qm-Volksboote) werden auf den 1., 7. u. 8. August 1948 festgesetzt, die der Sonderwettfahrten (15 qm-Binnenfahrtsklasse, Einheitszehner, Olympiajollen und 10 qm-Volksboote) sowie die Wettfahrten um den Herausforderungspreis der 12 qm-Scharpieklasse auf den 3., 4. und 5. August 1948. In Abänderung der Ausschreibung soll das Renngeld für jede einzelne Verbandswettfahrt DM. 2,— und das für jede einzelne Sonderwettfahrt (bzw. Wettfahrt um den Herausforderungspreis) DM. 3,— betragen.

Lübecker Bucht: XI. Ostsee-Wettfahrt vor Travemünde am 3. u. 4. Juli 1948.

Diese Veranstaltung hat bereits ihre Tradition. Mit 180 Meldungen mußte man sie als eine segelsportliche Großveranstaltung ansehen. Sonne und ablandiger SW und W von 2—3 Stärken gaben ihr äußeren festlichen Glanz. Dank der guten Beziehungen der Veranstalter SW. Trave und SW. Herrenwyk zu Petrus wurde das Siebenschläferwetter an diesen beiden Tagen abgeschaltet. Über 400 Segler erlebten im Kurjaal Travemünde nach langer Zeit wieder einen echten Begrüßungsabend mit Musik, Tanz und Röhnschnack. Die Klassenwettfahrt am Sonnabend wickelte sich bei etwa 3 Windstärken recht flott ab. Am Sonntag dehnte sie sich bei leichterem Wind und einem ziemlich langen Kurs für die Kreuzerklassen bis auf 5½ Stunden aus.

Das ungewöhnlich starke Meldeergebnis war möglich durch die Aufhebung der 30 Fuß-Beschränkung u. durch eine ganze Reihe von Neubauten in den Follenklassen, besonders bei den Piraten, von denen 26 am Start erschienen. Das absolute Fehlen von Klassenfahrzeugen in den Kielklassen ist leider als eine Folge der Beschlagnahmen durch die Besatzung zu werten, und dank unserer Armut werden wir noch lange auf den hochwertigen Sport in modernen Kielklassen verzichten müssen. Umso mehr muß man den energischen Willen zum Segeln erkennen, wenn man an die fast unüberwindlichen Schwierigkeiten eines Neubaues in den verflochtenen drei Jahren denkt, von denen viele im mühevollsten Selbstbau zustande kamen.

Da die Rennsegler in den Kielklassen fast nur noch auf die Ausgleicher angewiesen sind, wird die RM-Formel mit ihren Unzulänglichkeiten noch lange eine Rolle spielen müssen, falls es dem Technischen Ausschuß nicht doch gelingen sollte, sie durch Verbesserungen brauchbarer zu gestalten und sogar durch ein neues Vergleichsverfahren zu ersetzen. G. A.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.); CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 7. 48. Kl. C. — 7/5715



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948. Juli 2

HAMBURG

Vom österreichischen Segelsport.

Schon oftmals haben wir einen Blick über die Grenzen getan, um zu sehen, wie es mit dem Sport bei anderen Nationen bestellt ist. Nach der langen Abgeschlossenheit der Kriegsjahre besteht hierfür ein besonderes Bedürfnis. Nachdem wir uns bereits mit der Tagung der F.V.M. und mit dem Schweizer Segelsport befaßten, wollen wir nun dem Wiederaufbau des österreichischen Segelsportes ein paar Zeilen widmen.

Wir entnehmen der „Schweizer Segelzeitschrift“ vom Juni 1948, daß unsern Brüdern in Österreich dieselbe Liebe zur Segerei trotz aller Wirrnisse und Katastrophen dieses Krieges in dem gleichen Maße erhalten geblieben ist wie uns selbst. Viele vor dem Kriege sehr aktive Segler sind gefallen und manche anderen mußten aus Altersrücksichten ausscheiden. Und nun ist es, wie überall, auch hier vor allem die Jugend, die mit neuem Schwung neues Leben in den Segelsport bringt. Nach neun Jahren der Unterbrechung, am 10. August 1947, machte das erste Boot wieder die Bekanntschaft mit Wind und Wasser. Es hat also hier über ein Jahr länger gedauert als bei uns, bis die einzelnen Besatzungsmächte das Verbot des angeblich „wehrrückfälligen“ Segelsportes aufhoben. Vierzehn Tage später war bereits eine Seglerwoche der Seglervereine vom Salzkammergut in St. Wolfgang angelegt. Auch das Neubauprogramm ist schon im erheblichen Umfang angelaufen. Man rechnet mit einem Zuwachs von rund hundert Booten. Am häufigsten sind folgende Klassen vertreten: 15 qm-Rennjollen, 15 qm-Wanderjollen, 15 qm-Follenkreuzer, 20 qm-Rennjollen, 20 qm-Wanderjollen, 20 qm-Follenkreuzer und selbstverständlich auch die in Österreich besonders beliebten 22 qm-Rennjollen. Die 10 qm-Follenklassen werden durch den Bau von drei Piratenbooten um eine weitere neue Klasse verstärkt. Es ist interessant, daß die Österreicher alle alten deutschen Klassen beibehalten haben und auch die Klassen pflegen wollen, die dort vorher noch keinen Eingang gefunden, sich aber bei uns sehr bewährt haben. Auch die Schweiz bekundet ja neuerdings ein lebhaftes Interesse für die Piratenboote. Es muß hervorgehoben werden, daß es sich bei den Neubauten fast ausnahmslos um Selbstbauten handelt. Im übrigen ist die Knappheit an Material dort genau so groß wie bei uns.

In diesem Zusammenhang sei auch noch einiges gesagt über die Formel für die Punktbewertung. Diese hat folgenden Wortlaut:

1. Jede gemeldete Yacht, welche die Wettfahrt einwandfrei beendet, erhält „N“-Punkte, wobei $N = 101 + \log A - 1000 \log n$ ist. „A“ bedeutet die Zahl der „gemeldeten“ Yachten, „n“ bedeutet die erzielte Platznummer im Rennen.
2. Eine Yacht, welche nicht startet, ausscheidet oder die Wettfahrt nicht einwandfrei beendet, erhält keine Punkte.
3. Bei Punktgleichheit entscheidet nach Weglassung der gleichen Plätze der beste Platz. Sind aber alle Plätze gleich, so wird eine Ausscheidungswettfahrt der punktgleichen Yachten gefahren, wenn es sich um einen unteilbaren Preis oder Titel handelt. Der Wettfahrtzuschuß bestimmt die näheren Umstände für diese Wettfahrt.

Diese Punktbewertung ermöglicht eine einfache Ausrechnung der Punktzahlen nur durch Addition und Subtraktion der angegebenen Logarithmen und gibt bei der gewählten Abrundung der Logarithmen auf vier Stellen als Punkte immer ganze Zahlen. Für mehr als fünfzig Yachten können die Zahlen aus jeder Logarithmentabelle entnommen

werden. Wie in der Januar-Ausgabe des „Kurs liegt an . . .“ bereits angeführt wurde, ist dieses österreichische Punktsystem auch vom Olympischen Komitee angenommen worden. Mit einigen geringfügigen Abweichungen werden hiernach also die Regatten von Torquay ausgesetzt werden.

Abschließend sei der Wunsch ausgesprochen, daß die früheren innigen Beziehungen zwischen dem D. S. B. und dem D. S. B. in neuer Gestalt bald wieder ins Leben treten und zu dem großen Gedanken der Völkerverständigung beitragen mögen.

L. D.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Zum amtlichen Vermesser wird ernannt: Schiffbau-Ing. Heinrich Brand, Oldenburg i. D., Hollerchausee.

Es wird auf die in der Juni-2-Ausgabe erwähnte Chiemsee-Woche vom 15. bis 22. August nochmals hingewiesen. Der Chiemsee-Yacht-Club würde eine Teilnahme norddeutscher Jollensegler außerordentlich begrüßen. Interessenten wenden sich an Karl Denice, Prien am Chiemsee, Osterach 25.

Mit einem Rundschreiben Nr. IV/48 vom 2. Juli baten wir die Vereine, den durch die Währungsreform ausgefallenen halben Jahresbeitrag durch eine Leistung von DM. 0,50 pro Mitglied auszugleichen. Wir verwiesen auf die ernste Lage, in die der „Arbeitsausschuß Segeln“ durch die Geldentwertung gekommen ist, besonders im Hinblick auf die zahlreich eingeleiteten Arbeiten und in Auftrag gegebenen Druckvorrichtungen. Die Vereine werden daher gebeten, gegebenenfalls in Ratenzahlung, diesen halben Jahresbeitrag für die zweite Hälfte 1948 trotz der dadurch entstehenden starken Belastung nachzuzahlen, denn nur dadurch ist die Fortsetzung der Arbeit gewährleistet.

Nach einer Mitteilung der Hauptpartenleitung Segeln ist die Berliner Segelwoche auf den 14., 15., 21. und 22. August verschoben.

Segler, die einem Hamburger oder an der Elbe domizilierten Verein angehören und von ihrem Heimathafen eine Fahrt durch den R.-W.-Kanal nach den Ostseehäfen machen wollen, brauchen sich gemäß der letzten Verfügung der Frontier Control Hamburg nicht mehr um ein Permit zum Verlassen des Segelreviers Schlei—Eckernförder Bucht—Kieler Förde bei der Frontier Control Eckernförde zu bemühen, sondern erhalten dieses für die Durchfahrt durch den Kanal und für die Weiterfahrt von Kiel bis zum Endziel Lübeck oder Flensburg durch die Frontier Control Hamburg, Am Broock 1 (Freihafenamt). Nach Ankunft in Holtzenau sind die Segler verpflichtet, von dem Posten der Frontier Control auf der Schlei Weisungen für die Weiterfahrt entgegenzunehmen und deswegen Anfrage zu halten.

Die Mappenkarte „Die Elbe“ ist bei der kartographischen Verlagsanstalt Carl Griesse oder bei der Geschäftsstelle des D. S. B. zum Preise von DM. 6,— zu erwerben.

C. Gewers.

Es wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß das „Amtliche Jahrbuch des Deutschen Segelsports 1949“ im Herbst ds. Js. vom Arbeitsausschuß Segeln herausgegeben wird. Alle Mitteilungen dafür sind an die Schriftleitung „Kurs liegt an . . .“ zu richten.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Kieler Woche 1948.

In der Zeit vom 18. bis 20. Juni fand auf der Kieler Förde die erste Nachkriegs-Kieler-Woche statt. Mit über 100 Meldungen boten die Klassen mit ihren zum Teil beachtlichen Felbern von 15 und mehr Booten bei den verschiedenen Wetterlagen herrliche Bilder. Durch die Teilnahme altbekannter Kennsegler wie Thomsen-Kiel, Blankenburg-Kiel,

Lürssen-Bremen und Liesfeld-Berlin gab es in den internationalen Klassen scharfe und interessante Kämpfe. Auch der äußere Rahmen war für die heutigen Verhältnisse ein sehr guter. Das traditionelle Kieler Woche-Fest vereinte nach der aufgezwungenen neunjährigen Pause eine stattliche Zahl deutscher Segler aus den verschiedenen Städten. Neben der wohl gelungenen Preisverteilung in der Forstbauschule und dem altgewohnten Segleressen bildete der Empfang des Herrn Oberbürgermeisters der Stadt Kiel im Rathaus den gesellschaftlichen Höhepunkt.

Hier kam besonders der unbedingte Wille sowohl der leitenden Herren der Stadt Kiel wie aller anwesenden Segler eindeutig zum Ausdruck, der Kieler Woche ihre alte Bedeutung und ihren Sinn — Mittelpunkt einer repräsentativen Wettfahrtreihe möglichst aller Segler zu sein — wiedergeben zu wollen.

In der Klasse der internationalen 6 m-R-Yachten gewann Thomsen mit „Gustel VIII“ durch drei überlegene Siege den Punktpreis seiner Klasse. Die übrigen Klassenpunktpreise gewannen: Bei den 30 qm-Seefahrtkreuzern: der Flensburger „Ströhmer II“ mit zwei Siegen; bei den internationalen Starbooten: „Pandar II“ (Blankenburg) mit zwei Siegen und einem 2. Platz; bei den 30 qm-Seefahrtkreuzern: „Marga“ (A. J. C.) mit zwei Siegen; bei den Vertenskreuzern: „Sitta“ (Meyen) mit drei Siegen, der dabei seinen 100. bis 102. Preis gewann; bei den Walbooten: „Gerda III“ (Eberhardt) mit drei Siegen; bei den Drachen: „Falke“ (Adrian) mit drei Siegen; bei den 15 qm-Wanderjollen: Dr. Lubinus mit seiner noch wenig getrimmten „Jrmi VIII“ mit zwei Siegen. Bei der zahlenmäßig größten Klasse der Piratenjollen lagen die Vertreter Hamburgs an allen Tagen eindeutig in Front, wodurch die Überlegenheit Hamburgs in dieser Klasse stark hervortrat. Dies sollte Ansporn für alle Reviere sein, gerade in dieser wegen ihrer Billigkeit besonders beliebten Klasse eifrig zu trainieren und die großen Wettfahrten auch der übrigen Reviere zu besuchen. Hier siegte an allen Tagen überlegen: Benede mit „Klosterburg“ vor Lehfeld jun. auf „Stör“. Bei den 12 qm-Scharpies gewann den Punktpreis: Dr. Spliedt, Schleswig, mit „Butjer“; bei den Olympiajollen: Lürssen, Bremen-Begeack, mit einem Sieg und zwei 2. Plätzen vor Krodel, Kiel, und Liesfeld, Berlin. Den Punktpreis der Haiboote gewann Eichmann mit „Gerda“; den der Ausgleichkreuzer über 7 RM: Graf Saurma, Eckernförde, mit „Vineta“; den der Ausgleichkreuzer über 6 RM: Direktor Fischer mit „Nyota“; den der Ausgleichkreuzer unter 6 RM: Paulsen mit „Norge“ und den Punktpreis des Herrn Oberbürgermeisters der Stadt Kiel für die Ausgleichkreuzer über 5 RM gewann Muttmeier, Schwentinemünde, auf „Hanseat“.

Heinz Schmidt.

Niederrhein: Die diesjährige Eröffnungs-Wettfahrt des Kölner Segler-Clubs auf der Strecke Mondorf—Rodenkirchen am 27. Juni brachte 21 Boote an den Start, wovon 18 gezeitet wurden. Der Wettergott war nicht freundlich gesinnt, denn der anfänglich starke Nordwest ging wäter in einen heftigen Gewitterregen über. An Boote und Mannschaften wurden alle Anforderungen gestellt, was besonders für die offenen Jollen zutrifft, die das Rennen mit guten Zeiten zu Ende brachten. Beachtlich ist, daß drei gestartete Düsseldorf-Boote drei 1. Preise nach Hause nehmen konnten. Erfolgreich blieben in der Ausgleichsklasse A: das Clubboot „Jugend“; Piratenjollen: „Alabautermann“, DJC.; Ausgleichsklasse C: „Rheingold“, DJC.; Ausgleichsklasse D: „Frithjof“ (absolut schnellstes Boot) KSC., Steuermann Heinz Hammel; Ausgleichsklasse E: „Regir II“, KSC.; D-Jollen: „Kleine Brise“, DJC. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg.

Am Niederrhein eröffnete der Düsseldorfer Nacht-Club am 6. Juni die diesjährige Rennsaison mit der Frühjahrsregatta Hildorf—Düsseldorf. Alle gemeldeten Boote erschienen am Start. Gute Windverhältnisse mit 6 m/sec brachten einwandfreien Sport und harte Kämpfe in den einzelnen Klassen, besonders bei den nationalen Dreißigern und den Piraten mit je sieben Beteiligten. Es war meist zu kreuzen. Regattastrecke 15 sm. Absolut schnellstes Boot der Regatta war der 45er „Hanseat“ des Kölner Segler-Clubs. Die Meldeergebnisse haben sich gegenüber der vorjährigen Frühjahrs-Regatta um 10 Boote erhöht, ein Beweis für den immer reger werdenden Segelsport auf unserem schönen Revier. Mit Neubauten und Fertigstellung beschädigter Boote hofft allein der DJC. bis zur Herbstregatta 40 Boote an den Start zu bringen.

J. Müller.

Der Chiemsee-Yachtclub.

Der Chiemsee-Yachtclub hat durch viele Bemühungen seines derzeitigen Vorsitzenden und Mitgründers, Herrn Dr. med. Stidler, Garching a. d. U., wieder frisch angefangen. Während des Krieges ist aus begreiflichen Gründen so gut wie nichts geschehen. Bis zu diesem Jahre konnte erst etwas geschehen, als es durch die große Rührigkeit des Herrn Dr. Stidler gelang, die Lizenz für den Klub von der amerikanischen Besatzung zu erwirken. — Bereits 1947 konnten drei Übungsregatten durchgeführt werden, welche zeigten, daß die Mannschaften und ihre Schiffe wieder in alter Form waren. Die diesjährige Rennsaison wurde am Sonntag, 6. Juni, mit einer Übungsregatta eröffnet. Zwölf Boote starteten musterhaft. Sämtliche Boote durchsegelten einen Dreieckskurs von je 3 Seemeilen in einer Ecke des Chiemsees, und zwar zwischen dem bekannten Rasthaus, Herreninsel und der Schiffswerft Huber in Prien-Harraß. Leichte und frische Brise abwechselnd ließ recht gute Zeiten erzielen. Es gab besonders interessante Bord-an-Bord-Kämpfe, insbesondere zwischen den Booten „N. 205“ (Steuermann Hans Huber) und „Haie-Mug“ (Steuermann Schmidt, Josef), welche insbesondere auf langem Kurs mit Backstags-Brise ein Duell ausfochten.

Erschwerend für die Regatta-Leitung sind die vielen Neubauten, welche noch nicht vermessen und daher noch nicht mit Nummern versehen sind. Die Preisträger waren bei den 20er Rennjollen: 1. „Kolibri“ (Schedlbauer), 2. „Haie-Mug“ (Schmidt, Josef), 3. „Attila“ (Schmidt, Richard). In der 22er Klasse: 1. „N 452“ (Schallmayer).

An weiteren Regatten findet am Chiemsee an jedem 1. und 3. Sonntag jeden Monats eine Übungsregatta statt. Vom 15.—22. August wird die Chiemsee-Woche veranstaltet. Es ist dem Unterzeichneten gelungen, durch Verhandlungen in Hamburg zu erreichen, daß die dortigen Kameraden, insbesondere der prominente Olympia-Jollen-Segler Hans Neubert vom Hamburger Segelklub sein Erscheinen freundlich zusagte. Dagegen wird vom hiesigen See-Yachtclub bei den Olympiajollen durch Ausscheidungskämpfe festgestellt werden müssen, wer von hier aus in der 15.-Woche und der Hannoverschen Regatta auf dem Steinhuder Meer teilnehmen wird. Die Deutsche Meisterschaft soll auf dem Ammersee ausgetragen werden. Der Termin hierfür ist noch unbekannt
Karl Denicke.

AM PEILKOMPASS

Europäische Starbootmeisterschaft 1948

Nach einem Bericht unseres alten Freundes Carlo Strena, dem Vorsitzenden des Yacht-Club Adriaco, dessen Namen wir zum erstenmal nach dem Kriege zu unserer größten Freude wieder hören, wurden im Rahmen der internationalen Segelwoche vor Triest in der Zeit vom 1. bis 6. Mai auch die europäischen Starboot-Meisterschaften abgehalten. Danach gingen 16 Starboote an den Start, 13 vertraten die italienischen Starflotten, 3 die ausländischen, nämlich jene der Schweiz, Österreichs und Hollands. Ungarn hatte gemeldet, mußte jedoch aus technischen Schwierigkeiten verzichten. Griechenland und Frankreich sagten im letzten Augenblick auch ab. Immerhin wies die ausländische Beteiligung gegenüber 1947, der ersten Nachkriegs-Europameisterschaft,

einen Fortschritt auf, war doch damals neben Italien nur ein Land — Portugal — vertreten.

Europameister 1948 der Starboote ist die Mannschaft I. Straulino und M. Rode auf „Polluce“ vor der Starflotte der italienischen Marine geworden. Straulino wiederholte damit seinen Sieg anlässlich der Meisterschaften von 1938 in Kiel. Zweiter wurde „Lalin II“ mit D. Salata und R. Mondelli der Flotte Comersee. Erster Ausländer war der Star „Bem“ mit den Holländern M. Maas und E. Sutterheini aus Amsterdam an fünfter Stelle. Die Schweiz mit „Jurigo“ unter den Gebrüdern Bryner lagen an zehnter und die Österreicherin „Sagitta“ aus Klagenfurt an letzter Stelle.

L. D.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 RM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 7. 48. Kl. C. — 7/5872



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 August 1

HAMBURG

Das Rollrigg, eine neue Segelform.

Der schwedische Ingenieur Bernhard ist vor Jahresfrist mit einer neuen Lösung der Gestaltung der Segelflächen bzw. ihrer Unterteilung und Aufstellung an die Öffentlichkeit getreten. Bei dieser „Rollrigg“ genannten Einrichtung ist um den Mast unmittelbar über dem Deck eine kreisrunde Scheibe (Durchmesser = Bootsbreite) drehbar angeordnet. Von der Peripherie dieser Scheibe laufen von zwei einander gegenüber liegenden Punkten je ein Stag zum Masttopp.

Mast und Stage tragen je ein schmales, bis zum Topp reichendes Hochsegel gleicher Größe. Jedes dieser drei Segel (Steuerbord-, Mittel- und Backbord-Segel) trägt an seinem Fußliek einen in seitlicher Richtung federnden, in senkrechter Richtung jedoch steifen „Baum“. Die Nocken dieser drei Bäume sind durch eine steife Querverbindung, dem sog. „avenue d'Ouchy-Baum“, auf nahezu gleichem Abstand wie die Vorlieks der drei Segel beweglich miteinander verbunden. Die Nocken der beiden äußeren Bäume sind zudem durch eine Stange mit einem kurzen Hebel verbunden, dessen Drehpunkt im Fußpunkt der seitlichen Stage auf der Drehscheibe liegt. An einem Punkt des „avenue d'Ouchy-Baums“ greift die „Großschot“ an.

In der Grundstellung steht die Scheibe so, daß die Verbindungslinie Stage-Mast querschiffs liegt, — alle drei Segel stehen mit ihrer Fläche dann parallel nebeneinander.

Die Drehscheibe kann mittelst einer Vorrichtung gedreht werden. Wird die Drehscheibe um etwa 45° nach links (d. h. mit ihrer B. B.-Kante nach achtern) gedreht, dann nehmen die drei Segel Am-Wind-Stellung ein. Wird die Scheibe um etwa 90° nach links gedreht, dann kommen die Segel in die Stellung zu halbem Wind; die Vorlieks der drei Segel stehen dann in der Mittschiffslinie.

Raumer und achterlicher Wind bedingen ein Weiterdrehen der Scheibe um weitere etwa 45 bzw. 75° .

Ingenieur Bernhard hat diese Einrichtung kürzlich eingehenden Versuchen unterzogen, die aus praktischen Gründen mit einem Modell eines internationalen Fünfers im Maßstab 1:4 ausgeführt wurden. Bei diesen Versuchen wurde u. a. zur Kenntlichmachung der aerodynamischen Verhältnisse Rauch angewandt. Die Ergebnisse zeigten, daß ein mit Rollrigg ausgerüstetes Boot praktisch beliebig hoch in den Wind noch mit voll stehenden Segeln gefahren werden kann, wobei allerdings die Fahrt entsprechend der Höhe herabgemindert wird. Ein Vergleich mit einem Boot mit Slooptafelung, d. h. Großsegel und zwei Vorsegel, fiel durchweg zugunsten des Rollriggs aus. Ingenieur Bernhard weist darauf hin, daß die drei Segelflächen in aerodynamischer Hinsicht ein gemeinsames Profil darstellen.

Oberingenieur Laurin ist der Ansicht, daß doppelte Vorsegel keinen größeren Effekt beim Am-Wind-Segeln ergeben. Ihr Anwendungsgebiet beschränkt sich auf Windrichtungen zwischen Am-Wind-Lage und halbem Wind. Bernhards Versuche zeigen am Wind die gleiche Stellung der drei Segel zu einander, wie bei der normalen Tafelung mit Groß- und zwei Vorsegeln in ihrer effektivsten Stellung. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die drei Segel des Rollriggs dank der Einrichtung des „avenue d'Ouchy-Baumes“ nahezu gleiche Schotung aufweisen. Das Lubsegel ist etwas stärker geschotet als bei den übrigen beiden. Diese Schotung erfolgt durch den kleinen, auf der Drehscheibe angeordneten Hebel automatisch.

Bei raurem Wind ergibt sich beim Kollrigg ein größerer Effekt, da die Halse der drei Segel dann nicht mehr in der Mittschiffslinie liegen. Das gleiche ist der Fall bei recht achterlichem Wind.

Noch eine Reihe weiterer Vorteile werden durch das Kollrigg geboten: So ist z. B. die Hebelwirkung des Segelschwerpunktes, durch die Neigung und Luvgerigkeit des Bootes verursacht, nicht so erheblich wie bei normaler Sloopstafelung. Der Segelschwerpunkt bleibt immer auf der Mittschiffslinie liegen. Die Luvgerigkeit wird bei halbem Wind dadurch herabgemindert, daß der Hals des Leesegels nach vorn rückt.

Dank Vorhandenseins des „avenue d'Ouchy-Baumes“ ist für alle Segel nur eine Schot sowie eine Winde zum Verstellen der Drehscheibe erforderlich. Die Abstagung des Mastes läßt sich sehr effektiv gestalten.

Inwieweit die Vorteile des Kollriggs seine Nachteile zu überwiegen vermögen — so erfordert die Drehscheibe auf dem Vordeck viel Platz —, ist wahrscheinlich eine Frage individueller Art.

Navagados.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Bau- und Vermessungsbestimmungen. Ab sofort können die durch den „Technischen Ausschuß“ im U. A. S. überarbeiteten, neu gedruckten „Bau- und Vermessungsbestimmungen“ der Piratenjollen, Olympiajollen und Drachenboote zum Preise von DM. 1,50 je Stück und die Meßbriefe der gleichen Boote zu DM. 0,40 je Stück bezogen werden. Zur Erleichterung des Verfaßes bitten wir, Sammelbestellungen der Vereine aufzugeben.

Vom Vermesser sind künftig zwei Meßbriefe auszustellen, die nach Ausfertigung beide an die Geschäftsstelle des U. A. S. zur Eintragung eingeschickt werden. Die Geschäftsstelle fertigt drei Vermessungsbescheinigungen und schickt diese mit einem Meßbrief über den Verein an den Eigener zurück.

Die Preise der Vermessungskostenanordnung sind geändert worden. Die neuen Listen sind im Druck und kommen im Anschluß zum Versand.

Zum amtlichen Vermesser wird ernannt: Walter Pelzner, Steinhude am Meer, Lütjen Deile 13.

Beschlagnahmen. Aus verschiedenen Meldungen von Vereinen geht hervor, daß in der letzten Zeit Formblätter 80 G an Eigener von beschlagnahmten Privatjachten übersandt werden, um die Fahrzeuge in den Besitz der englischen Segelclubs und damit in den Besitz der britischen Regierung zu überführen.

Es wird hiermit zur Kenntnis gegeben, daß auf Grund eines Protestes durch den

„Arbeitsausschuß Segeln“ bei dem Bürgermeister der Hansestadt Hamburg und einer darauffolgenden Besprechung zwischen dem Bürgermeister und dem Hamburger Gouverneur, dieser einen Antrag an das S. D. der Rheinarmee gemacht hat, in der er die Beschaffung der deutschen Boote durch das Formblatt 80 G zu verhindern sucht. Dieses Schreiben ist von der Militär-Regierung Hamburgs folgendermaßen gekennzeichnet:

S. D. Hansestadt Hamburg 609 S. D. C. C. G. B. A. D. N. 3 (BE) Buchnummer: 609/ Sect./226/S vom 20. 5. 48.

Die „British Army of the Rhine“ beabsichtigt, eine Konferenz über dieses Thema abzuhalten. Der U. A. S. sollte über das Ergebnis informiert werden. Bis jetzt ist nichts erfolgt, außer daß in Hamburg die Beschaffung mit dem Formblatt 80 G vorläufig eingestellt wurde.

Der U. A. S. hat im Anschluß an die neuen Vorkommnisse ein Schreiben an die Ministerpräsidenten sämtlicher Länder gerichtet, mit der Bitte, die Beschaffungen durch das Formblatt 80 G ebenfalls vorerst einstellen zu lassen und darüber hinaus entsprechende Anträge zur Verhinderung der Beschlagnahme durch das Formblatt 80 G einzureichen.

Im Anschluß an die Unterhausinterpellation über die Beschlagnahme deutscher Privatjachten hatte der U. A. S. dem Mr. Stopes (M. P.) ein umfangreiches Unterlagenmaterial zur Fortführung seiner Verhandlungen zur Verfügung gestellt. Am 15. Juli

1948 teilte Mr. Stokes mit, daß er wegen wichtigerer politischer Dinge sich dieser Angelegenheit augenblicklich nicht widmen könne, aber sobald es seine Zeit zuließe, wieder darauf zurückkäme.

Eine zweite Interzonen-Sportkonferenz fand am 29./30. Mai in Köln statt, die die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Sportfachverbände, den Landesportbund Nordrhein/Westfalen und einen Ausschuß der Münchner Konferenz zusammenführte.

Beide Auffassungsrichtungen einigten sich und befaßten sich zu folgenden Leitsätzen:

1. Die Einigkeit im deutschen Sport muß erhalten bleiben.

2. Alle den deutschen Sport betreffenden Fragen werden von den deutschen Sportfachausschüssen und den Landesportbünden (Verbänden) gemeinsam bearbeitet.

3. Der Arbeitsausschuß der deutschen Sportfachausschüsse arbeitet zusammen mit dem in München gewählten Arbeitsausschuß einen Plan für eine künftige deutsche Sportorganisation aus. Das Plenum dieser Organisation setzt sich aus den Vertretern der deutschen Sportfachausschüsse zusammen.

Die Frage „Fachverband oder Landesportbund“ ist durch diese Zusammenarbeit grundsätzlich geklärt.

C. Gewers.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Niederelbe. Hier wurden zwei sehr gut beschickte Wettfahrten ausgesegelt. Die erste fand am 6. Juni unter dem Stander des N.R.W. statt. Sie ging vom Jachthafen nach Staderland und zurück nach Schulau. Von den 162 gestarteten Booten wurden 136 elbabwärts und 13 elbaufwärts gezeitet. Diese Wettfahrt litt etwas dadurch, daß bei der schnellen Aufeinanderfolge im Ziel die Schiedsrichter die Boote nicht einwandfrei ausmachen konnten. Zum Teil lag dies an der ungenügenden Bezeichnung der Schiffe, zum anderen aber auch daran, daß die Schiedsrichter die Schiffe zu wenig kannten. Bei dem auffrischendem SW elbabwärts war der Kielkreuzer „Nordwest“ mit 1.45.08 das schnellste Schiff der Wettfahrt. Elbauf war der Kielkreuzer „Hiska“ mit 0.49.51 schnellstes Schiff. Die nächsten Regatten hatte für den 3. und 4. Juli der Hamburger Segel-Club ausgeschrieben. Am Sonnabend führte die Reise vom Jachthafen nach Bielenberg bei frischem NW-Wind. Hier war der Kreuzer „Dala“ dem Feld weit überlegen, der die Reise in 2.11.20 machte und damit 16,5 Minuten vor dem übrigen Feld lag. Unter den Sollenkreuzern vermißte man leider den 20er „Teddy II“. Da seine Gegner aber sehr böse auf ihn sind, weil er erheblich schneller sein soll als die übrigen und ihnen die Preise wegschnappt, startete er nicht. Sollte es wirklich ganz allein am Schiff liegen? Gewiß, die „Teddy“ ist ein vorzügliches Boot, aber es wird auch vorzüglich gezeitet, und letzten Endes segeln doch Männer und nicht Schiffe.

Der Sonntag brachte für die Rückreise von Glückstadt nach Schulau zunächst einen flauen NW, der aber im Laufe des Vormittags nach SW wegschaltete und flauer wurde. Auch diese Wettfahrt wurde wieder überlegen von „Dala“ geführt, die 18 Minuten vor dem übrigen Feld lag. Auf jeder Wettfahrt starteten etwa 150 Schiffe. L. D.

AM PEILKOMPASS

Aus Schweden.

Das Auswahl-Rennen der 6 m-N-Klasse für Schwedens Teilnehmer an der Olympiade und den Wettfahrten um den Goldpokal und den Eintonnerpokal, dem man mit selten zuvor gekannter Spannung entgegengefehen hatte, ist nach dreitägigen harten Kämpfen überwunden. Handelte es sich doch bei den beteiligten Sechsern außer den beiden vom Vorjahre bekannten „Mah-be VI“ und „Whj-not“ um die Neuschöpfungen „Mibaba II“ von Tore Holm und „Trick-

son VI“ von Arvid Laurin, die beide von ihren Konstrukteuren gezeitet wurden.

Die Entscheidung ist inzwischen vom Ausschuß des Schwed. Segler-Verbandes nach langer Beratung gefallen: Tore Holm segelt „Mibaba II“ mit Sven Saléns alter eingearbeiteter Besatzung in Torquay, nachdem man zu der Überzeugung gekommen war, daß „Mibaba II“ in engerer Wahl mit Laurins „Trickson“ die besten all-round-Eigenschaften auf allen Kursen und bei dem leichten, in Torquay zur Zeit der Olym-

piade zu erwartenden Wetter an den Tag gelegt habe. Wenngleich auch „Trickson“ sich als ebenbürtig auf Am-Wind- und Raumschots-Strecken erwiesen hatte, so schien sie doch die merkwürdige Schwäche auf Spinnaker-Strecken zu haben, die schon mehrfach bei Laurin'schen Booten hervorgetreten ist.

Beim Auswahlsegeln ging man sehr sorgfältig zu Werke. Schauplatz war das traditionelle, auch deutschen Seglern aus manchen schönen Wettkämpfen bekannte ideale — weil völlig strömlose — Regattafeld vor Sandhamn. Die Steuerleute gingen mit der weisen Vorschrift an den Start, sich nicht gegenseitig durch alte Regattatricks und Feinheiten zu stören, — denn es galt, die schnellste Yacht, und nicht den besten Steuerermann herauszufinden.

Die drei Rennen des ersten Tages mit 2—3 m/s Wind ließen bereits eindeutig „Alibaba II“'s Überlegenheit erkennen, — während am zweiten Tage bei 4—6 m/s Wind die vorjährige Gewinnerin des Goldpokals „May-be“ befandete, daß sie auch noch ernst zu nehmen sei und eines der drei Rennen für sich buchen konnte; — die beiden anderen waren „Alibaba's“. Der letzte Tag bestätigte endgültig „Alibaba II“.

* * *

Die Eintonner-Regatta ist inzwischen Anfang Juli vor Marstrand unter Beteiligung aller nordischen Länder zum Austrag gekommen. Das Ergebnis ist hier noch nicht bekannt geworden.

Welches Boot Schwedens Farben bei den Kämpfen um den Goldpokal, die im September auf der Dyster-Bay (USA) stattfinden, vertreten wird, ist ebenfalls noch nicht bekannt geworden. Zur näheren Auswahl dürften offenbar nur „Alibaba“ und „Trickson“ gestanden haben, doch dürfte auch für Schweden die Devisenfrage eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielen — ein Faktor, der übrigens auch dem dänischen Segelsport Sorgen bereitet hat. So haben die zuständigen dortigen Behörden nicht die Genehmigung zum Ankauf eines der neuesten norwegischen Sechser erteilt, — auch nicht gegen die Zusicherung, daß Boot werde nach Beendigung der olympi-

schen Regatta wieder an das Ausland verkauft werden. Aber auch die Dänen sagten: „Und es wird doch gesegelt!“, und so meldete sich zu den Eintonnerwettfahrten in Marstrand der alte dänische Sechser „Ritjita“. Auf jeden Fall werden auf Dyster Bay im September harte Kämpfe bevorstehen, denn die Pokalverteidiger im Seawanhata-Corinthian haben mit der „Monoria“, einer Schöpfung Olin Stephens, einen Neubau herausgebracht, der selbst die für unbeflegbar gehaltene „Goose“ überwunden hat.

* * *

Finnland wird auf der Olympiade in der Drachenklasse durch „Vinha“, Merenkävijet, und bei den Jollen durch Erik Palmgren vom Ahländska Jaktklubben mit einer Firefly vertreten.

* * *

In Wisby, der Stadt der Rosen und Ruinen auf der jagenumspönnenen Insel Gotland, ist die Wisby-Segel-Sällskap aus ihrem Dornröschenschlaf — an sich verständlich bei der geographischen Lage — erwacht, und mit einem starken Zustrom verjüngender Kräfte begehrt der Verein in diesem Jahre seinen 65. Geburtstag. Als erstes Anzeichen der erwachenden Aktivität wertete man in Stockholm die Anwesenheit eines Vertreters der WSS. bei den Sechser-Auswahlrennen vor Sandhamn, wenn auch vorläufig ohne Boot. Seit Jahren hat man den Stander der WSS. selbst an der benachbarten schwedischen Ostküste vermißt. Nichtsdestoweniger entfaltet die WSS. in ihrer Inselabgeschiedenheit ein rühriges Dasein: Zweimal jährlich finden regelrechte Wettfahrten statt, außerdem sammeln sich laufend die Unentwegten zu den „Donnerstags-Wettfahrten“. Am 25. Juli wurde ein neues Klubhaus in Skäljö eingeweiht, woselbst im weiteren Verlaufe ein neuer Yachthafen entstehen soll. Nabagados.

Aus England.

Wie „Till Rors“ berichtet, sind in England zwei 6 m-R-Yachten im Bau, eine davon im Auftrage eines Konsortiums von 64 (!) Personen. Weiterhin werden mehrere 200 Quadratfuß-Einheitsboote gebaut, sowie einige wenige Drachen. D.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 8. 48. Kl. C. — 8/6019



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 August 2

HAMBURG

Sind Segeljachten minengefährdet?

Diese Frage hat mancher Segler sich schon einmal gestellt, und sie wird besonders jetzt, nachdem das Segeln in den Küstengewässern gestattet ist, akut.

Um es vorwegzunehmen, bei den größeren unserer allgemein üblichen Segeljachten tritt in dem heutigen Zeitpunkt, drei Jahre nach dem Kriege, eine Gefährdung in gewissen Fällen nur beim Zusammentreffen der allerungünstigsten Umstände ein. Es ist also sehr die Frage, ob man überhaupt über dieses Thema sprechen soll; denn der einzige Erfolg einer solchen Betrachtung könnte sich vielleicht darin zeigen, daß die Segler unnötigerweise miß gemacht werden.

Trotzdem gibt es auch unter den Segeljachten Fälle, die in dieser Hinsicht eine Betrachtung verdienen. Wenn wir uns nun diese Probleme ansehen, so soll es nicht die Aufgabe sein, dieses Thema erschöpfend zu behandeln, sondern diese Niederschrift soll nur einen Überblick vermitteln.

In diesem Kriege waren die sogenannten Grundminen die Minen, die die größte Gefahr gebildet haben. Sie wurden meistens über der See aus der Luft abgeworfen, blieben auf dem Grund liegen und wurden 1. durch magnetische, 2. akustische oder 3. magnetisch-akustische Wirkung gezündet. Außerdem gibt es noch die alten Verührungsminen am Ankertau, von denen aber mit ziemlicher Sicherheit gesagt werden kann, daß von dieser Sorte in den z. Bt. erlaubten Segelgebieten keine geworfen sind. Sie könnten also nur als treibende Minen eine Gefährdung verursachen.

Für unsere Betrachtung bleibt also nur die Grundmine übrig. Durch das Verbot, Motoren zu benutzen, müssen wir aus unserem Gefährdungsbereich die Minen, die durch akustische oder magnetisch-akustische Wirkung gezündet werden, streichen. Es bleiben also praktisch nur noch die reinen Induktionsminen übrig. Diese wurden wiederum hauptsächlich Anfang des Krieges geworfen, während zum Schluß des Krieges mehr kombinierte Minen und solche mit komplizierteren Feinheiten verwandt wurden. Diese und die Tatsache, daß reine Induktionsminen in verhältnismäßig geringer Zahl geworfen wurden, setzen schon die Möglichkeit einer Gefährdung wesentlich herab. Außerdem sei noch auf folgenden Umstand hingewiesen: Alle Grundminen, also auch die Induktionsminen, sind von einer eingebauten Batterie abhängig, d. h. die Lebensdauer der uns interessierenden Induktionsminen hängt davon ab, wie lange die Batterie die Zündeinrichtung ausreichend mit Strom versorgen kann. Ursprünglich hatte man an Hand theoretischer Überlegungen angenommen, daß etwa 1947/48 alle geworfenen Minen durch Erschöpfung ihrer Batterie unscharf werden würden. Die Praxis bewies aber in vielen Fällen das Gegenteil, so daß die britische Admiralität keine genaue Erklärung über die Lebensdauer der Grundminen abgab.

Eine Induktionsmine (ELM/I) funktioniert nun so, daß das magnetische Schiffsfeld in der Induktionsspule der Mine beim Passieren ihres Liegeortes einen Strom erzeugt, dessen Richtung je nach Überlauf und Polung verschieden ist. Die Mine spricht auf beide Feldrichtungen an. Es wird für eine Zündbatterie ein Stromkreis geschlossen, der die Mine zum Zerknall bringt.

Wenn nun eine Segeljacht eine solche Mine passiert, dann kommt es darauf an, ob der Eisenballast eine hinreichende magnetische Wirkung erzielt. (Besteht der Ballast aus Blei,

oder ist die Jacht aus Aluminium gebaut, so wird überhaupt keine magnetische Wirkung hervorgerufen. Gußeisen erzeugt nur wenig magnetische Kraft.) Die magnetische Wirkung kann natürlich ausreichend sein, wenn die Jacht mit ihrem eisernen Kiel in nur geringem Abstand die Mine passiert. Wenn nun unter diesen Umständen eine Eisenkieljacht auf eine reine Induktionsmine trifft, die trotz der langen Liegezeit hinsichtlich ihrer Batterie noch nicht völlig „stumpf“ und noch nicht zu tief eingeschlickt ist, dann besteht jedenfalls theoretisch die Möglichkeit einer Explosion. Diese Möglichkeit wird natürlich vergrößert, wenn die Jacht eventuell ganz aus Eisen oder Stahl gebaut ist.

Solche Fahrzeuge haben eine gewisse Gefährdungstiefe, die man bei einer Entmagnetisierungsstelle feststellen und durch sogenannte Behandlung reduzieren lassen kann. In Deutschland hat die Entmagnetisierungsstelle Kiel-Holtenau die beste und größte Anlage. Da für Jachten keine Erfahrungswerte der Gefährdungstiefen vorliegen, wird die EMG. Holtenau einen kostenlosen Meßversuch an einer Segeljacht mit Eisenballast bzw. aus Eisen- oder Stahlschiffkörper durchführen. Erst dann wird es möglich sein, sich ein genaues Bild der Gefährdung solcher Jachten zu machen.

Eisen- oder Stahljachten, die einen Motor benutzen, erhöhen ihren Gefährdungsgrad, weil sie außer Induktionsminen auch akustische oder kombinierte Minen zum Anspringen bringen könnten.

Wenn die Sportsegler, die Eigner eines gefährdeten Fahrzeuges sind, aus dieser Betrachtung eine Lehre ziehen wollen, dann ist es die, daß man sich in wenig befahrenen, mit Grundminen versuchten Segelgebieten möglichst auf tieferem Wasser halten und das flache Wasser nicht zum Ankern wählen soll. Generell kann wohl festgestellt werden, daß bei wachsendem zeitlichem Abstand vom Kriegsende eine Gefährdung solcher kleiner Ziele wie Segeljachten schnell sinken und bald keinen großen praktischen Wert mehr haben wird.

Karl Clausen.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Klassenlose Jollen können nach ihrer Vermessung jederzeit, genau wie alle Klassen- und Einheitsfahrzeuge von der Geschäftsstelle des A. A. S. eine Unterscheidungsnummer bekommen. R. W.-Jachten erhalten auf Verlangen vorläufig immer noch provisorische Unterscheidungsnummern.

Motorverbot. Ein Vorfall gibt Veranlassung, auf das Motorverbot hinzuweisen. Kürzlich wurde eine Jacht mit laufendem Motor am Eingang des R. W.-Kanals bei Brunshüttel von dem „Frontier Control Service“ aufgebracht. Das Fahrzeug wurde während der Nacht festgehalten und ver-

blieb so lange unter Aufsicht, bis der Motor der Vorschrift entsprechend unbenutzbar gemacht war. Der „Frontier Control Service“ Hansestadt Hamburg weist darauf hin, daß solche Vergehen ohne Zweifel Strafverfolgung nach sich ziehen.

Berichtigung. In der zweiten April-Nr. wurde Dipl.-Ing. Curt Eichler als Vermesser genannt und in der ersten Juli-Nr. wieder gestrichen. Die Ernennung beruhte auf einem Irrtum und die Streichung geschah auf eigenen Wunsch von Herrn Eichler, der mit Arbeit überlastet ist.

C. Gewers.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Lübecker Bucht. Zweite Niendorfer-Timmendorfer Seewettfahrt. Diese für den 26. und 27. Juni ausgeschriebene Seewettfahrt wurde wegen der Währungsreform 14 Tage später am 10. und 11. Juli durchgeführt. Als Veranstalter zeichneten der Lübecker Yacht Club, der Niendorfer

Yacht Club und die 1946 neugegründete Segler-Vereinigung Timmendorfer Strand, die als ortsansässige Vereinigung die Gesamtleitung und Durchführung übernommen hatte.

Die 127 gemeldeten Jachten gingen am Sonnabend bei frischem MD. fast voll-

zählig unter Führung der beiden Kieler 30-qm-Seefahrtkreuzer „Marga“ und „Kaper“ an den Start. Nach vorübergehender Flaute zog von Westen ein kräftiges Wetter mit sehr starken Regen- und Gewitterböen über das Feld. Ernste Havarien konnten vermieden werden, wenngleich bei einigen der Jachten die 3. L. nicht mehr wetterfesten Segel aus den Viefen flogen. Allgemein, besonders bei den Jollen — von denen die Olympiajollen mit 8 und die Piraten mit 19 vertreten waren — wurde sehr guter Sport gezeigt.

Bei den Olympiajollen siegte der aus früheren Jahren gut bekannte Lübecker Helmut Stein vor H. Borgwardt vom NYC., während bei den Piraten Lübeck sämtliche 6 Preisträger in der Reihenfolge Blund, Lindemann, Krellenberg, Eckhardt, Höfer und Schlichting jun. stellte.

Die Sonntagswettfahrt fand bei strahlendem Himmel und frischem NW. statt und zeigte wiederum sehr guten Sport. Nach durchweg guten Starts gab es über die etwa 9 Seemeilen lange Bahnen viele harte Kämpfe, die besonders auf den langen Kreuzkursen wichtige Entscheidungen brachten.

Bei den 30 qm-Seefahrtkreuzern gewann „Marga“ vom NYC. neben dem Startpreis mit 2 Siegen die wertvollen Punktpreise. Bei den Ausgleichkreuzern waren die Gewinner der Punktpreise „Marion“ (Blund), „Treue“ (Westfaling), „Kolibri III“ (Evers), „Katja“ (Draf), „Bianka“ (Schuchardt), „Windspiel“ (Deisler), „Eisente“ (Rößler) und „Uhl“ (Wischendorf).

Den Derwisch-Wanderpreis für das relativ beste KJ-Boot gewann „Thees Bott“ (P. Rülper). Bei den 30 qm-Jollenkreuzern gewann „Buzi“ (Stolze) und bei den Ausgleichsjollenkreuzern „Sonnenschein“ (Dahms).

Unter den Rennjollen gewannen „Donar“ (Häferstroh), „Schwalbe“ (Westfaling) und „Bagabund II“ (Hahn).

Bei den Olympiajollen gewann den Punktpreis und den Wanderpreis des Lübecker-Sport-Megaphon H. Borgwardt vom NYC., während sich die beiden Punktpreise für die Piraten Lindemann und Blund holten.

Die Punktpreise für die Ausgleichsjollen gewannen „Sausewind“ (Röhnke), „Anallkopp“ (Wuls), „Fiffi“ (Geert) und „Flunki“ (Schnell).

— dt —

Magdeburg. Während wir in Hamburg um die Erweiterung unserer Segel-

bereiche bemüht sind, dürfen wir nicht vergessen, daß es auch noch Segelreviere gibt, die vollkommen tot sind. Ich war vor kurzem in Magdeburg (russische Zone), dem Segelgebiet der Mittelelbe, einer Gegend, bei deren Nennung mich bis jetzt jeder Hamburger gefragt hat: Wo segelt ihr denn da? Immerhin bestanden vor dem Kriege 9 Vereine in Magdeburg mit rund 400 Mitgliedern und 200 Booten, unter ihnen der Magdeburger Yacht-Club als Veteran mit der Gründungsjahreszahl 1878 (23. 12. 1894 in den DSB. aufgenommen). Wie sieht es dort nun aus? Die Vereine bestehen nicht mehr. Es ist ein kleiner Zusammenschluß gebildet worden als „Sparté Segler“ unter der Leitung der Freien deutschen Jugend. Die Bootshäuser sind alle bis auf zwei vernichtet. Von diesen ist das Haus des Magdeburger Segler-Vereins in den Besitz der Stadt übergegangen; und im Haus der Magdeburger Wasserfreunde wohnt die FDJ. Die Boote sind zum großen Teil durch Bombenangriffe zerstört. Ein kleinerer Teil wurde von der Bevölkerung in den Wintern 1945/46 und 1946/47 verheizt. Ein anderer Teil ist von der Besatzungsmacht beschlagnahmt worden. Der augenblickliche Bestand an Booten ist aus bestimmten Gründen unbekannt. Die Materialbeschaffung ist gleich Null. Aus diesen und anderen Ursachen sind Neubauten nicht möglich. Theoretischer Unterricht ist nicht verboten, aber... Auf meine Frage über die Stellung der Besatzungsmacht bzw. der Parteien zum Segelsport erhielt ich keine Antwort. Ansonsten ist aber Segeln von Bootsgrößen bis 30 qm gestattet, aber... siehe oben.

Was tun nun unsere alten Fahrtensegler und Regattalöwen in einem Gebiet, in dem keine Mütze voll Wind mehr raumschots in die Segel streicht und das von Neptun und seinen Söhnen, den Flußgöttern, völlig vergessen ist? Bei einem ausgebombten Kameraden fanden sich beim Aufräumen im Keller noch einige vollständig erhaltene Jahrgänge „Die Yacht“. Nun sitzen sie darüber, denn anderes Schrifttum ist ihnen durch den Krieg verlorengegangen, erfreuen sich an Ludwig Dincklages Kurzgeschichten oder diskutieren seine Elbjollen (Baujahr 1928). Sie reisen mit „König Bese“ zum Norden und erinnern sich bei einem Riß von Tiller, daß sie selbst früher solche Boote besaßen haben. Die Regatten der Schärenkreuzer in Amerika interessieren ebenso wie

der Seglertag in Berlin (beides 1928). Und bei einer Reisebeschreibung von einer Wanderfahrt nach Travemünde träumen sie von den Tagen, wo auch sie von Kapitän Schulz am Steg betreut wurden. Ich möchte mit dem Titel eines allbekannten netten Büchleins sagen: „Und es wird doch gesegelt!“ Wenn auch nur ganz bescheiden im Stillen, im Kämmerlein daheim. Dr. Renter.

Chiemsee. Der alte Betrieb in der bairischen Seglerwelt setzt wieder sehr intensiv ein. Die deutschen Meister in den verschiedenen Bootsklassen kamen des öfteren aus dem Süden Deutschlands, denken wir nur an den jungen Bickel, Deutscher Meister in der Klasse der Olympia-Jolle. Leider ist er gefallen, wir ehren sein Andenken, und unser Nachwuchs hier auf unseren süddeutschen Seen soll ihm nacheifern. Zwei Clubs segeln fast alle Sonntage Regatten. Am 29. Juni segelte der Wassersportverein Fraueninsel seine Regatta in der Einheitsjolle der Insulaner. Diese Schiffe

sind schon zu einer stattlichen Flotte angewachsen. Mit großer Bravour gingen die kleinen 10 qm-Inseleinheitsjollen an den Start und jagten mit achterlichem Winde über die Bahn, aber an der ersten Boje kenterten drei dieser schneidigen Sportkleute. Die Regattabahn war verkürzt, nur drei Seemeilen, weil der Seegang zu sehr wuchs. Wenige Tage später und schon wieder macht der Chiemsee-Yacht-Club von sich reden.

Die Regatta am folgenden Sonntag, dem 4. Juli, fand von der Fraueninsel statt. Es starteten 13 Yachten der 20 qm-Kennklasse. Es handelt sich hier um die schnellste Jolle aller Klassen, ein Schiff, mit dem schon Geschwindigkeiten bis über 50 Stundenkilometer erreicht wurden. Auf dem heutigen Kurs wurden derartig hervorragende Zeiten zwar nicht erreicht, aber es war nicht weit davon. Der Kurs war fast 25 Seemeilen und dazu ein prächtiger Wind, den man als frische Brise bezeichnen möchte.

Karl Dencke.

AUS DEM LESERKREIS

Die Klassenreform im deutschen Segelsport. Motto: Revier- und Privatinteressen sind ein Hindernis. Unter Beachtung der Grundsätze der Fortentwicklung mit späterer Begründung mache ich folgenden Vorschlag:

Um das Höchstmaß an Linie, Einrichtung und Praxis zu erhalten: ein Preisausschreiben der endgültigen Klassen nach prozentualer Beurteilung jeder Einzelkonstruktion und deren Zusammenstellung.

Als Grundlage zur Reform rate ich tolerante Vorschriften und zwar Holz und Metall, Knick- und Rundspant, Wander- und Regattaboot.

Das Knickspantboot findet in der Snipe, dem Hai- und Balkboot Zeugen seiner Berechtigung.

Die Zukunft liegt in der Metall- und Sperrholzbauweise, leicht und einfach, in Stabkonstruktion des Gerippes.

Die Wahl des Neubaus ist, da nach meinem Vorschlag von etwa 60 Typen 10 bleiben, sehr bequem, nämlich:

		Segel qm	Länge m
1.	Jugendboot	8,0	3,75
2.	(Übergangsboot)	10,0	5,00
3.	Wanderjolle	15,0	6,20
4.	Jollenkreuzer	25,0	7,50
5.	Starboot	27,0	6,90
6.	Binnenkielboot	25,0	7,50
7.	(Wattenkreuzer)		
8.	Seefahrtkreuzer	30,0	7,80/ 9,0
9.	"	50,0	10,0/12,0
10.	Mannschaftssegler	100,0	12,0/14,0

Die Längen der letzten drei Typen sind von der Heckform (R.D.R.C.-Formel) abhängig.

Georg R. Lülle,
 Bremen-Hemelingen,
 Alderstraße 37.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 8. 48. Kl. C. — 8/3065



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 September 1

HAMBURG

Die olympischen Segelwettkämpfe.

Wenn wir die Olympischen Spiele 1948 auch nicht aktiv miterleben durften, so haben wir eigentlich wenig Interesse, über dieses Ereignis erschöpfend zu berichten. Wir wollen uns daher mit einem kurzen Abriss über die Geschehnisse in Torquay begnügen.

Die Bucht von Torquay wird von den Engländern gern als ihre „Riviera“ bezeichnet. Eine südländische Vegetation und ein mildes Klima unterstreichen diesen Eindruck. Als Badeort ist Torquay außerordentlich beliebt. Für die olympischen Segelwettkämpfe hatte man also einen guten Rahmen gewählt. Zu der weiteren Umrahmung gehörten noch neben vielen Privatjachten aus aller Welt, die unter Flaggengala rund um die Bucht ankerten, eine Anzahl Kriegsschiffe, darunter ein Flugzeugträger, zwei Schlachtschiffe und mehrere Zerstörer unter dem Union-Jack, weiter einige Einheiten der französischen, belgischen und amerikanischen Flotte. Die Empfangsfeierlichkeiten fanden auf dem britischen Linien Schiff „Anson“ statt.

Im Hafen lagen die Jachten von 21 teilnehmenden Nationen. Unter den elf 6 m-R-Jachten befanden sich berühmte, alte Kämpen, so der belgische Ser „Dalage“, der bereits 1936 in Kiel für England segelte, und der argentinische Ser „Djinn“, der lange Zeit unter amerikanischer Flagge als der beste Ser der Welt galt. Die Schweden und Italiener waren mit nagelneuen Booten gekommen. Unter den 12 Drachen überwogen naturgemäß die nordischen Länder. 18 Starboote waren erschienen, darunter der Weltmeister der Starboot-Klasse, die englische „Gem II“, die noch den goldenen Stern im Segel trägt, der dunkelblaue italienische Star „Legionario“ von M. Straulino und die Holländerin „Starita“ von J. Maas, beide Segler ebenfalls von Kiel her bekannt. Die kleinen „Swallows“, von denen 14 starteten, waren durchweg Neubauten. Die 23 neuen „Fire-Flies“ warteten auf der Pier.

Die Organisation lag in Händen des Corinthian Yacht-Clubs. Um es gleich vorwegzunehmen: diese war nicht so hervorragend, wie man es erwartet hatte. Nirgends bestand Gelegenheit, genaue Uhrzeit zu erfahren. So fiel auch der Vorbereitungsschuß sehr ungenau, oftmals mit Differenzen bis zu fünf Minuten. Die Startkanonen versagten, das Startschiff schwoite im Seegang hin und her, war manchmal ungenügend verankert und kam ins Treiben. Schließlich war auch die Startlinie reichlich eng. Man bemängelte, daß zwischen Vorbereitungs- und Startschuß weder ein optisches noch ein akustisches Signal gegeben wurde, das den Ablauf der Minuten anzeigte. Weiter lagen manchen Seglern die Wendemarken zu dicht beieinander, so daß für taktische Manöver kaum noch Zeit und Gelegenheit blieb, und es in erster Linie auf die tatsächliche Geschwindigkeit des Bootes ankam. Von den schönen, gleichmäßigen Winden, durch die sich die Torbay auszeichnen soll, war wenig zu merken. Der Wind schrakte fortgesetzt und wechselte von Flaute zu steifer Brise. Oftmals stand dann noch eine rauhe See, wenn der Wind schon längst wieder eingekullt war. Alles in allem war es also alles andere als ein ideales Segelrevier.

Bemerkenswert ist auch, daß das Internationale Olympische Comité die Ruderführung des Schweizer Ser „William VII“ durch Roberraz nicht gestattete. Wie, erinnerlich, wurden diesem bereits 1936 in Kiel die olympischen Eigenschaften aberkannt, und der Ser „William“ dadurch ausgeschlossen. Diesmal trat an seine Stelle der Schweizer Jachtkonstrukteur Copponey.

L. Dinklage.

Am Donnerstag, dem 5. August, dem dritten Regattatage, war Herr Erich F. Laciş in Torquay. Er berichtet darüber folgendes:

Bei meiner Ankunft frühmorgens um 7 Uhr empfing mich Jim v. Gütchler, und wir begaben uns zunächst zum Limerick Cliff-Hotel, das etwas abseits vom eigentlichen Torquay mit schönem Blick auf die Bucht gelegen ist, und in dem die brasilianische Olympia-Mannschaft untergebracht war. Nach gemeinsamem Frühstück begaben wir uns im Autobus nach Torquay, wo im Hafen in mehr oder minder großer Entfernung vom Ufer die Teilnehmer an den Wettfahrten verankert bzw. an Bojen festgemacht waren. Am Ufer war ein großer stählerner Tank errichtet worden mit einem Kran, der die 6m-Jachten aus dem Wasser nehmen und in den Tank setzen konnte, damit sie in glattem Wasser einwandfrei vermessen werden konnten. Diese Vorrichtung, die dem Kieler Beispiel folgte, hat sich gut bewährt.

Am Ufer und teilweise auf Land lagen die zahlreichen Einhandboote der „Firefly-Klasse“. Diese leichten, aus Sperrholz nach Entwurf von Uffa Fox gebauten Fahrzeuge ähneln dem Typ der englischen 14'-Dingis, nur daß sie eine Länge über alles von 12' haben und eingedeckt sind. Sie sind in Bauausführung einfacher und haben fast gar keine Spanten, da die geleimte Außenhaut genügend Festigkeit gibt. Die Masten sind aus Stahlblech, da leichtes Holz für diese Zwecke (Silver-Spruce) schwer erhältlich ist und teure Devisen kostet. Trotz der billigen Bauweise und Herstellung in Großbritannien durch die Fairly-Flugzeug-Gesellschaft beläuft sich der Preis des fertigen Bootes auf fast 100 Pfund.

Die Boote wurden vom Olympia-Komitee den Teilnehmern zur Verfügung gestellt und etwa eine Woche vorher verlost, ebenso die dazu gehörigen Segel. Obwohl die Boote sehr rauh sind, sind sie trotz ihrer Kleinheit für das Segeln in etwas rauherem Wasser recht geeignet, nur ist das Einhandsegeln etwas erschwert, weil die Boote Jock- und Großsegel haben, denn sie waren ursprünglich für eine Zwei-Mann-Besatzung gedacht. Bei der verhältnismäßig geringen Stabilität der Boote spielt das Gewicht des Seglers eine große Rolle, und schon bei mittlerem Wind hat ein Segler von geringerem Eigengewicht gegenüber seinem schwereren Konkurrenten fraglos einen schweren Stand, ein Nachteil, der bei unsern Olympia-Jollen nicht in solchem Maße ins Gewicht fällt.

Von den übrigen Klassen sind die 6er, die Drachen und die Starboote in Deutschland genügend bekannt, und es braucht darüber nichts weiter erwähnt zu werden.

Die „Swallow-Klasse“ stellt ein kleines Kielboot vor mit flachem Boden, rundspantig karweel gebaut und mit etwa 20 qm Segel, ein Mittel Ding zwischen Drachen und Starbooten. Die Boote machen einen gefälligen Eindruck, doch sind sie weder Fisch noch Fleisch. Da als Zwei-Mann-Klasse bereits die Starboote vorgeesehen waren, war eine Konkurrenz in dieser Klasse genau genommen überflüssig. Man könnte höchstens sagen, daß in gewisser Weise die Anforderungen an die Mannschaft insofern größer waren, als diese Boote mit einem Spinnaker ausgerüstet sind.

Zur Drachen-Klasse ist zu bemerken, daß die Boote selbstverständlich alle mit dem neuen Rig segeln, bei denen auch ein Spinnaker vorgeesehen ist.

Vom Kai aus konnten wir dank freundlichen Entgegenkommens seitens der Wettfahrtleitung uns an Bord des Zielschiffes für den mittleren Kurs, auf dem die Stars und Swallows segelten, auf die Wettfahrtbahn begeben. Der Kurs für die Fireflies liegt näher dem Hafen, Bahnlänge 6 sm, während der Kurs für die 6m- und Drachen-Klasse weiter draußen liegt, Bahnlänge 14 sm. Der Kurs für die Stars und Swallows hatte eine Länge von 10 sm. Wie in Kiel, lag das Startschiff in der Mitte eines Kreises, und auf der Peripherie dieses Kreises waren 8 Bojen in gleichem Abstand von einander verankert. Der Kurs wurde vom Startschiff aus bestimmt und nur die in Betracht kommenden Bojen mit einem Zeichen versehen, so daß die außer Betracht bleibenden Bojen nicht verwechselt werden konnten. Der Start erfolgte, wie in Kiel, gegen den Wind. Die erste Boje wurde von einem die Aufsicht ausübenden Motorboot durch eine Rauchbombe bezeichnet, so daß der zu steuernde Kurs von den Wettfahrtteilnehmern leicht festgelegt werden konnte. Ebenso wurde, nachdem die ersten Boote diese Tonne gerundet hatten, die nächste Boje durch ein Rauchsignal bezeichnet. Die Bahn führte nach Errei-

chen der ersten Boje raumshoots zunächst auf Backbordbug zur nächsten Boje und von dort raumshoots auf Steuerbordbug zur Lee-Tonne, so daß ein Dreieckskurs entstand. Dann wurde von der Lee-Tonne zurück zur Lee-Tonne gesegelt und wieder direkt zur Lee-Tonne, so daß ein Lineal-Kurs folgte und damit nochmals der Dreieck-Kurs, auf dessen letztem Schenkel die Ziellinie in der Seite passiert wurde.

Bei der Startvorrichtung ist zu bemerken, daß, wie in England üblich, kein Startball verwendet wird. Es werden lediglich die Flaggen- und Schallsignale, ein Zeitignal, das Vorbereitungs-signal und der Start selbst in 5 Minuten Abständen abgegeben, so daß man sich im übrigen auf seine Startuhr verlassen muß.

Eine Neuerung gegenüber den Olympia-Regatten in Kiel stellte die Verbindung des Startschiffes mit den die Aufsicht auf der Bahn ausübenden Motor-Fahrzeugen durch drahtlose Telephonie dar. Auf solche Weise konnten quasi von hoher Warte aus Anweisungen gegeben werden, falls unliebsame Störungen durch neugierige Begleiter die Wettfahrt zu beeinträchtigen drohten oder sonst irgendwelche Anordnungen notwendig wurden. Außerdem konnte man sich auch mit dem Startschiff auf den anderen Bahnen unterhalten, um von dort den Stand der Wettfahrt zu erfahren.

Über die Wettfahrt selbst ist wenig zu sagen. Das Wetter war recht ungünstig, Wind flau umlaufend, so daß zunächst der Start verschoben wurde. Als eine leichte Brise sich durchsetzte, wurde die Gesellschaft auf die Reise geschickt. Nachdem jedoch etwas über die Hälfte der Wettfahrt absolviert war, schloß der Wind ein und setzte nach einigen tastenden Versuchen aus einer anderen Richtung wieder ein, so daß das Feld ziemlich durcheinander gebracht wurde. Das Ergebnis der Wettfahrt ließ daher keinen einwandfreien Schluß auf die Leistung der einzelnen Boote zu.

Das Olympia-Komitee für Segeln stand unter Leitung S. R. S. Kronprinz Olaf von Norwegen. Die Leitung der J. Y. R. U. hatte als Präsident Sir Ralph Gore anstelle des während des Krieges verstorbenen Sir William Burton übernommen. Als Sekretär fungierte Mr. F. B. Ashborne anstelle des ebenfalls während des Krieges verstorbenen Major B. Hestfall-Smith. Die Leitung des Olympia-Komitees lag in Händen von Mr. Peter Scott, der sich in der Olympiade 1936 in den Olympia-Tollen so hervorragend bewährt hatte. Dem Schiedsgericht gehörten u. a. die auch schon von der vorigen Olympiade her bekannten Herren an: Sir Arthur Young, England, Mr. Kenneth Preston, England, Herr Niels Benzon, Dänemark, Herr Jan Loeff, Holland, Herr Philip Whitechurch, Frankreich. An bekannten Seglern sah man in der 6 m-Klasse Herrn Magnus Ronow, Norwegen, und den schwedischen Konstrukteur Tore Holm, sowie als Vertreter der englischen Farben Mr. F. S. Gume. In der Star-Klasse sah man Jan Maas wiederum die holländischen und Straulino die italienischen Farben vertreten, während in der Swallow-Klasse Stewart Morris für England und J. Lebrun für Frankreich segelten. Auch unter den Mannschaften und Erjakseglern sah man manches bekannte Gesicht, und die freundschaftlichen Worte, die gewechselt wurden, ließen ein baldiges Wiederzusammentreffen auf sportlichem Gebiet hoffen.

Zum Schluß die Reihenfolge der Wettfahrten nach dem Gesamtpunktergebnis:

6 m - K l a s s e: U.S.A. 1, Argentinien 2, Schweden 3, Norwegen 4, England 5, Belgien 6, Schweiz 7, Italien 8, Finnland 9, Dänemark 10, Frankreich 11.

D r a c h e n: Norwegen 1, Schweden 2, Dänemark 3, England 4, Italien 5, Finnland 6, Argentinien 7, Holland 8, Portugal 9, Frankreich 10, U.S.A. 11, Belgien 12.

S t a r b o o t e: U.S.A. 1, Cuba 2, Holland 3, England 4, Italien 5, Portugal 6, Australien 7, Kanada 8, Spanien 9, Griechenland 10, Frankreich 11, Finnland 12, Österreich 13, Brasilien 14, Schweiz 15, Argentinien 16, Schweden 17.

S w a l l o w - K l a s s e: England 1, Portugal 2, U.S.A. 3, Schweden 4, Dänemark 5, Italien 6, Kanada 7, Norwegen 8, Frankreich 9, Brasilien 10, Holland 11, Uruguay 12, Irland 13, Argentinien 14.

F i r e f l y - K l a s s e: Dänemark 1, U.S.A. 2, Holland 3, Schweden 4, Kanada 5, Uruguay 6, Frankreich 7, Belgien 8, England 9, Schweiz 10, Brasilien 11, Norwegen 12, Portugal 13, Italien 14, Finnland 15, Irland 16, Argentinien 17, Australien 18, Spanien 19, Südafrika 20, Österreich 21.

Eric F. Laciş.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Startrückruf bei Wettfahrten. Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß falsche oder ungültige Starts oder die Startverschiebung für eine Gruppe durch die Flagge Q angezeigt wird. Die zurückgerufene Gruppe startet dann 5 (3) Minuten nach dem Start der im Programm an letzter Stelle genannten Gruppe nochmals.

Klassen- und Einheitsfahrzeuge. In letzter Zeit häufen sich Mitteilungen von Vermessern, daß Neubauten den Vorschriften nicht ganz entsprechen. Da den Erbauern jederzeit die Bezugsmöglichkeiten der Vorschriften nachgewiesen werden können und eine Bau- und Klassendisziplin verlangt werden muß, ist der „Technische Ausschuß“ grundsätzlich nicht gewillt, Ausnahmen zu schaffen.

Wechseln der Segel auf Piraten. Der „Wettfahrt Ausschuß“ hat auf Anfrage, ob bei Regatten auf einem Piraten Segel gewechselt werden dürfen, um dadurch Vorteile zu erzielen, folgendermaßen entschieden: Das Piratenboot ist ein billiges und beliebtes Fahrzeug, das große Verbreitung gefunden hat. Durch das Führen mehrerer Segel an Bord würde der volkstümliche Charakter des Bootes fallen gelassen werden. Um die Klasse ihres ursprünglichen Sinnes nicht zu berauben, wird das Segelwechseln während der Wettfahrt nicht gebilligt.

Messbriefe. Wie in der ersten August-Nr. bereits bekanntgegeben, stehen die Messbriefe der Drachen, Olympia-Follen und Piraten bei der Geschäftsstelle zur Verfügung. Die Vermesser werden gebeten, für diese Fahrzeuge, die den Bauvorschriften ihrer Klasse entsprechen und die noch keinen Klassenschein besitzen, Messbriefe in zweifacher Ausfertigung an die Geschäftsstelle einzusenden. Weitere Messbriefe sind in Vorbereitung. Den Vereinen wird empfohlen, von den bei dem U.A.S. erscheinenden „Bau- und Vermessungsvorschriften“ eine Sammlung anzulegen.

Beschlagnahme mit Formblatt 80 G. Die „British Army of the Rhine“ hat sich auf die derzeitige Anfrage des Hamburger Gouverneurs weiterhin für die Durchführung des 80 G. Verfahrens ausgesprochen. Der Hamburger Senat will einen nochmaligen Einspruch erheben und hat das Verfahren noch nicht wieder anlaufen lassen. Auf Anregung des U.A.S. wird der Hamburger Senat die übrigen Landesregierungen auffordern, mit Hamburg einig zu gehen. Der U.A.S. hat inzwischen mit Mr. Stokes vom Britischen Parlament wieder Verbindung aufgenommen, damit er in diesem entscheidenden Stadium erneut seine Bemühungen für den deutschen Segelsport fortsetzt. — Die von der Beschlagnahme betroffenen Cigner werden bei Eingang von Formblättern 80 G zweckmäßig bei den zuständigen Stellen auf diese Verhandlungen hinweisen und um Aufsicht hinsichtlich der Unterschriftsleistung bitten.

50 Jahre Blankenejer Segel-Club. Am 17. September kann der Blankenejer Segel-Club auf sein 50 jähriges Bestehen zurückblicken. Er war der erste Segelverein an der Elbe. Die beiden älteren Vereine, der M.R. und der H.S.C., bezw. dessen Vorläufer, der Hamburger Nacht-Club und der Hamburger Segel-Verein, legten damals noch ihr Hauptgewicht auf die Mster. Ganz besonders haben die Blankenejer immer die Follensegelei gepflegt. War es zuerst die schwere Elbkieljolle von etwa 6 m Länge und 25 qm Segelfläche, so ist es heute die H-Jolle geworden, die sich von Blankeneje aus die ganze Welt erobert hat. Auch die ersten Follenkreuzer entstanden kurz nach dem ersten Weltkrieg in Blankeneje und wurden sehr gefördert. Bald fanden sie ihren Weg über ganz Deutschland. So hat der Blankenejer Segel-Club viel zur Förderung des deutschen Segelsports beigetragen und ist damit weit über Hamburgs Grenzen und die Elbe hinaus bekannt geworden. Lu-Di.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 9. 48. Kl. C. — '9/7387



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 September 2

HAMBURG

Vermessung, — das notwendige Übel!

Jeder Regattasegler ist sich über die Notwendigkeit der Vermessung seines Fahrzeuges vollauf im Klaren, denn niemand wünscht, daß, bevor die Regatta überhaupt begonnen hat, bereits Überlegenheiten des Gegners durch Nichteinhaltungen in den entsprechenden Klassenbestimmungen vorliegen.

Bei vielen Fahrtenseglern dagegen ist man häufig von der Vermessungsnotwendigkeit nicht genug überzeugt, denn man sagt sich: wir segeln doch keine Regatten, wozu also vermessen? Dabei kann man jedoch häufig die Vertreter dieser Ansicht dabei ertappen, wenn sie sich beim Sonntagnachmittagsegeln in bezug auf Schnelligkeit mit anderen Fahrzeugen messen. Ist man verschiedenen vorbeigelaufen, wird am Steg groß angegeben; wurde man abgehängt, sieht man verdrießliche Gesichter. Also, ebenfalls bei diesen Seglern ist der Reiz des Wettstreits vorhanden. Es wäre auch unnatürlich, wenn der Wettstreitgedanke nicht eng mit dem Sportgedanken verwachsen ist. Aber warum melden diese Sportler nicht zu den angelegten Regatten, wo doch die Gelegenheit zum offenen Wettstreit und wahren Sport gegeben ist? Häufig wird dem unzulänglichen Vermessungswesen die Schuld gegeben bzw. den ungerechten Eingruppierungen.

Hierzu kann gesagt werden, daß der A. A. S. mit seinem Technischen Ausschuß laufend daran arbeitet, die Ausgleichsformeln fehlerlos zu gestalten und zu verbessern. Nach Anwendung der überarbeiteten RY-Formel werden die Mißstände weitgehendst beseitigt sein, demnach kann in Zukunft der Ausgleich weitgehendst gerecht errechnet werden. Eine undankbare und freudlose Aufgabe ist für den Regattaveranstalter immer das Eingruppieren unvermessener Fahrzeuge. Empfehlenswert ist es daher, anzustreben, daß jedes Fahrzeug nach seiner entsprechenden Ausgleichsformel vermessen wird, weil nur durch den weitgehendst gerechten Ausgleich die reine Freude am Regattasegeln gefördert werden kann und dem Segler sowie dem Veranstalter viel Unangenehmes erspart bleibt.

Die Vermessung hat noch weitere Vorteile: Besonders für Klassenboote wird der Wert des Fahrzeuges erhöht, da in diesem Falle die Vermessung einer Klassifikation gleichzusetzen ist, weil alle Verbände und deren Abmessungen geprüft werden. Außerdem z. B. würde der Wert eines Jollenkreuzers, welcher den Vorschriften eines Klassenbootes entspricht, erhöht werden, wenn die Vermessung durchgeführt und der Klassenschein ausgestellt ist. Solange kein Klassenschein vorliegt, würde das Fahrzeug immer als Ausgleicher gelten und der Wert ein geringerer sein.

Um den Bootseigner durch die Vermessung nicht mit überhöhten Kosten zu belasten, deren er in heutiger Zeit gerade genug hat, wurden die Vermessungsgebühren der augenblicklichen Währung entsprechend überarbeitet und so festgesetzt, wie es den Unkosten und der Arbeit der Vermesser entspricht.

Theodor Stöfken.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorstand: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Anordnung der Mil.-Regierung Kiel.

In einem Rundschreiben über die Kreis-sportorganisationen hat der Landesportbezernent Schleswig-Holstein die Vorstände der Segelvereine Schleswig-Holsteins aufgefordert, sich persönlich bei der Militär-Regierung Kiel zur Entgegennahme wichtiger Anordnungen „über den Fortbestand des Segelsports und über die Festlegung neuer Segelgrenzen“ zu melden. Obwohl versucht wurde, diese Anordnungen durch den U.N.S. entgegenzunehmen, wurde von Seiten der Landesregierung die Zeit vom 13.—17. September 1948 für diese Meldungen der Vorstände in Kiel festgesetzt. Eine zwischen dem Vertreter der Militär-Regierung Kiel und dem U.N.S. am 13. September 1948 herbeigeführte Unterredung ergab, daß diese angeordneten Meldungen inzwischen auf unbestimmte Zeit verschoben waren, ohne daß die Landesregierung diese Tatsache weitergegeben hatte und weiterhin, daß kein Grund zur Beunruhigung vorliegt, da die Militär-Regierung lediglich mit dem „Frontier Control Service“ die Fragen der Segelbereiche verhandelt. Die Vereine werden nach Abschluß dieser Verhandlungen erneut verständigt.

Obwohl es Angelegenheit der Landesregierung gewesen wäre, hat der U.N.S. versucht, den Vereinsvorständen von dem Aufschub dieser persönlichen Meldung rechtzeitig Kenntnis zu geben. Sollten jedoch von Seiten einiger Vereine Anreisen erfolgt sein, so wird den Vereinen empfohlen, sich wegen der Kostenentschädigung an die Landesregierung zu wenden. Der Landesportbezernent ist durch den U.N.S. aufgefordert, den Vereinen eine Richtigstellung seines Schreibens zukommen zu lassen.

Vermessung. Aus Anfragen der amtlichen Vermesser geht hervor, daß in der letzten Zeit häufiger Neubauten vollendet wurden, die den Vorschriften ihrer Klassen nicht entsprachen. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, daß jederzeit Bezugsquellen für die Bau- und Vermessungsvorschriften nachgewiesen werden konnten, und daß infolgedessen diesen Fahrzeugen normalerweise die Zugehörigkeit zu den betreffenden Klassen nicht ausgesprochen werden kann.

Unterscheidungsnummern für klassenlose Jachten werden in Zukunft von der Geschäftsstelle nur noch nach der Vermessung erteilt, oder wenn der amtliche Vermesser eine Erklärung abgibt, daß das Fahrzeug den Vorschriften seiner Klasse entspricht. Bisher wurden Ausnahmen gemacht, damit die Eigner kurzfristig nach der Fertigstellung ihrer Boote an den diesjährigen Regatten noch teilnehmen konnten.

Als „Hummelboote“ werden nur diejenigen Fahrzeuge angesprochen, die nach den Originalrissen von Abeking & Rasmussen gebaut sind. Alle Dingis, die nach Aufmessungen vorhandener Hummelboote gebaut und die nicht von absolut gleicher Beschaffenheit sind, erhalten weder Meßbrief noch Unterscheidungsnummer. Der Verband Deutscher Schiffswerften ist zur Unterrichtung der Bootsbauer in Kenntnis gesetzt worden. Die Teilnahme solcher „4m-Dingis“ an lokalen Wettfahrten hängt von der Zustimmung des auschreibenden Wettfahrt Ausschusses ab.

Zum amtlichen Vermesser wird ernannt: Jacob Wissen, Norderney, Wilhelmstraße 6.

Reitbalken für Piraten. Der „Technische Ausschuß“ hat nach einer Umfrage beschlossen, das Einbauen eines Reitbalkens in Piratenjollen freizustellen. Anbringungsplatz und Stärke nach Belieben. Ein Deckblatt für die „Bau- und Vermessungsvorschriften“ wird später herausgegeben.

Unterscheidungsnummern und Klassenzeichen. Anordnung und Ausführung sind den Bauvorschriften zu entnehmen. Bei den folgenden Jollen sind die Strichstärken mit 30 mm und die Höhe der Zahlen mit 300 mm vorgeschrieben: Piraten-, Olympia-, Hummel- und Hansajollen. Pausen der Unterscheidungsnummern und Klassenzeichen dieser Jollen können in der Geschäftsstelle eingesehen werden.

Beachtung der Seewasserstraßenordnung und -Vorschriften. Unfälle und Havarien in dem Segelrevier Elbe und der häufige beschwerdeführende Schriftwechsel mit der Seewasserstraßendirektion Ham-

burg geben Veranlassung, auf die einschlägigen Bestimmungen hinzuweisen.

Das Seewasserstraßenamt Cuxhaven schreibt dem N.N.S. am 21. August 1948:

In letzter Zeit sind in zunehmendem Maße Meldungen eingelaufen, daß Segelboote durch Außerachtlassung der Vorschriften sich selbst und die Schifffahrt in Gefahr bringen. Von den Booten ist häufig und ohne Überlegung die Mitte und sogar die linke Seite der Hauptfahrwasser benützt worden, trotzdem bei den Windverhältnissen gemäß §§ 30 und 58 Abs. 14a der Seewasserstraßenordnung die rechte Fahrwasserseite gehalten werden mußte.

Ebenso ist festgestellt worden, daß ein großer Teil der Boote nicht die erforderliche Ausrüstung (Positionslaternen usw.) an Bord führen. Bei abflauendem Wind wird nicht der angelegte Hafen erreicht und in der Dunkelheit weitergesegelt. U. a. ist ein 15 jähriger Schüler bei Cuxhaven an-

getroffen worden, der wegen Verstoßes gegen §§ 30 und 58 Abs. 14a der S.W.D. gemeldet worden ist. In Zusammenhang damit möchte ich auch an die Verluste von Booten in der Nähe von Neuwerk in der letzten Zeit erinnern. Um den schönen Segelsport nicht in Mißkredit zu bringen, bitte ich, die angeschlossenen Vereine zu ersuchen, bei der Ausbildung und der In-fahrtsetzung ihrer Boote eine gewissenhaftere Kontrolle auszuüben, um Unfälle und Straf-anzeigen zu vermeiden.

Rundschreiben. Die von dem N.N.S. an die Vereine ergehenden Rundschreiben enthalten häufig termingebundene Anfragen. Im Interesse einer förderlichen Zusammenarbeit und eines Wiederaufbaus des Segelsports wird um termingerechte Erledigung und Beachtung aller Anfragen gebeten.

Arbeitsausschuß Segeln

C. G e m e r s.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Berlin. Erstmals nach dem Kriege fand auf dem Müggelsee am 14., 15., 21. und 22. August 1948 die Berliner Woche statt. Gemeldet waren 155 Boote, jedoch erschienen an den beiden ersten Tagen, die drei Regatten brachten, nur 87 und an den beiden Schlußtagen mit zwei Wettfahrten annähernd 110 Boote. Die Fahrzeuge aus den Berliner Westsektoren (Wannsee, Havel und Tegeler See) waren schon in den Meldungen nur recht schwach vertreten und erschienen dann bis auf die beiden „Bangany“ und den Olympiajollensegler Grunewald überhaupt nicht, was mit der unglücklichen Lage unserer Stadt und den schwierigen Transportverhältnissen in der gegenwärtigen kritischen Zeit zusammenhängt. Die Segler aus dem West- und aus dem Ostsektor hätten sonst sehr gern wieder einmal in großer Zahl die Rlingen miteinander gekreuzt, aber die mißlichen Verhältnisse waren stärker. Zwischen den westlichen und den östlichen Berliner Seglern herrscht im übrigen das beste Einvernehmen. Nachstehend bringen wir den Bericht über die beiden Schlußtage:

Besser konnten es die Segler bei den Abschluß-Regatten der „Berliner Segelwoche“ nicht treffen: Leichter Wind am Sonnabend, Mittelwind am Sonntag, lange Kreuzstrecken an beiden Tagen, eine Fülle von Son-

derpreisen, die den Schlußiegern winkten. Jeder strengte sich an.

Das tat vor allem „Wodan“, der 20er Jollenkreuzer, der ganz deutlich zeigen wollte, daß er trotz schwacher Gegnerschaft den Preis der Oberbürgermeisterin verdiente: mit Riesenvorprung zog er am Schlußtag vor dem gesamten Regattafeld her. Man dachte schon, er könnte mit dieser Fahrt auch den Sonderpreis für das schnellste Boot der Woche errungen haben. Diese Trophäe aber fiel an die von Bebensee gesteuerte 20er Rennjolle „Vola“, die insgesamt doch noch ein Plus an Zeit herausgesegelt hatte.

Mit besonderer Freude wurden die noch aus dem Westsektor herübergekommenen beiden neuen 15er Wanderjollen „Bangany V“ unter Thomas und „Bangany VI“ unter Maßpfehl von der veranstaltenden Spartenleitung begrüßt — aber ein Frühstart beider Boote mit dem zwangsläufig folgenden Rückruf im vorletzten Rennen ließ sie nicht mehr in die Entscheidung eintreten. „Gazelle“ unter Frühbusch und „Amadeus“ unter Friedrich hießen die fast gleichwertig endenden beiden Punktpreisgewinner dieser Hauptklasse.

Bei den Olympiajollen behauptete sich Grunewald mit drei Siegen und zwei zweiten Plätzen in der Gesamtwertung vor so starken

Gegnern wie Währendorf, Ehrhard und Hoffmann, während sich Lachs, der letzte deutsche Meister dieser Klasse, nur schwach bemerkbar machte und nach Schluß der Regatta noch das Pech hatte, daß sein kostbares Boot von einem Dampfer überfahren und stark beschädigt wurde.

Reinhard Dremitz, der 65jährige Konstrukteur und letzte deutsche Rennjollenmeister, steuerte den 20er Jollenkreuzer „Neptun“ zum vierten Mal in dieser Regattawoche zum Sieg, womit ihm auch der Punktpreis seiner Klasse zufiel.

Weitere Punktpreisgewinner wurden: „Pan“ bei den 15er Wanderjollen B, „Rumtreiber“ bei den 10er Wanderjollen, „Germania“ bei den W-Booten, „Use Deern“ bei den 15er Rennjollen und „Otter“ bei den 15er Jollenkreuzern.

Dr. Walter Deter.

Kiel. Mancher Segler wird sich gewiß gewundert haben über einen Stempel, den das Kieler Postamt in den letzten Wochen den dort aufgelierten Briefen aufgedrückt hatte: „Kieler Woche 1948, 1.—5. Sept. Für Völkerverständigung.“ Daß dieser Stempel die Form von drei hintereinanderstehenden Wimpeln hatte, verstärkte noch den Glauben, daß es sich um eine seglerische Angelegenheit handelte. Nur die Segler wußten nichts davon. Es hatte auch nicht das geringste mit dem Segelsport zu tun; es handelte sich um eine Herbstveranstaltung der Stadt Kiel. Die „Kieler Woche“ ist als die bedeutendste seglerische Veranstaltung des Kontinents in der ganzen Segelsporttreibenden Welt bekannt. Man sollte diesen Namen nicht für andere Sachen mißbrauchen. Es hätte sich doch leicht eine sonstige Bezeichnung für diese gewiß sehr wichtige Veranstaltung für die Völkerverständigung finden lassen.

L. D.

Schlei. Die traditionelle Schleiwoche nahm bei schönstem Segelwetter mit Windstärken 3 bis 4 einen glänzenden Verlauf. Zwei Seewettfahrten und drei Wettfahrten auf den Segelrevieren vor Arnis, Ulsnis und Schleswig sahen 150 Boote am Start. Die zahlreichen Segler aus Kiel, Eckernförde, Flensburg, von der Eider und Elbe usw. schieden mit dem Versprechen, im

nächsten Jahre wiederzukommen und weitere Kameraden mitzubringen.

Eine Jugendwettfahrt in 20 Jollen gab den Jungseglern Gelegenheit, ihr Können unter Beweis zu stellen.

Von den drei Schleswiger Segelvereinen wurde gemeinsam ein Propagandasegeln veranstaltet. Viele Zuschauer genossen vom Strand aus den herrlichen Anblick auf die im leichten Abendwind dahinziehende Flotte.

Einen besonderen Erfolg hatte eine von dem Schlei-Segel-Club unternommene Geschwaderfahrt nach Borgwedel, verbunden mit lustigem Wettstreit im Aufsuchen eines ausgelegten Schwimmkörpers, im Beibootpulen, Fischerstechen und Wurfleinenwerfen. Für den Rest des Sommers sind Clubwettfahrten und Absegeln der Schleswiger und des Arnisser Segelclubs vorgesehen.

Diederichs.

AM PEILKOMPASS

Die alte deutsche „Helgoland“ aktiv.

Auf dem Umweg über Schweden vermeldet eine Regattanotiz, daß bei der ersten Nordsee-Regatta des Royal Ocean Racing Clubs am 14. Mai, die von Harwich nach Hoek van Holland führte und über 30 Teilnehmer gesammelt hatte, in der Klasse I als zweite hinter der mit 19.32.50 siegenden Sloop „Rainbow“ die ehemalige deutsche Jacht „Helgoland“ mit 21.49.60 ins Ziel ging. Die Ergebnisse in der Klasse II waren: „Phryna“=17.45.01, „Byvern“=18.10.36 und „Zeearend“ (Holland)=18.39.44; in Klasse III: „Windy“=18.19.22. Nav.

* * *

Aus Amerika.

Die Jachtkonstruktoren Sparkman & Stephens zeichneten zwei 6 m-R-Jachten, eine für amerikanische und eine für italienische Rechnung. Die berühmte „Goose“, die seit 1937 der erfolgreichste Sechser der Welt war, wird auch an den Olympischen Spielen teilnehmen. In den Ausschreibungsregatten des Seawanhafens N.C. segelte er gegen „Star Wagon“, „Solenta“ und einen Neubau. Der andere berühmte Sechser „Djinn“ ist nach Argentinien verkauft. D.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 9. 48. Kl. C. — 9/7492



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Oktober 1

HAMBURG

Der Stand des Bootsbaues im Wesergebiet.

Etwa 25 Bootswerften führen eine gewisse Tätigkeit aus. Durch den Fortfall des Holzes als Baustoff für größere Boote werden sich die Betriebe zum Teil, umstellen müssen. Stahl und Leichtmetall werden ihren wohlverdienten Platz in der Materialfrage einnehmen. Dabei wird das Bausystem des ehemaligen Flugzeugbaues einen Ausgleich in der Preisbestimmung bringen. Holz kann und muß nur noch im verleimten Zustand erscheinen. Trotz schwerster Lage zeigt sich im aufkommenden Segelsport ein großer Mut, wobei man den Eindruck haben könnte, daß manche Neubauer im größeren Boot ein bewegliches Heim sehen.

Der Bau von wirklich vollendeten Einheitsbooten möge durch Nachfolgendes befruchtend wirken und dem deutschen Segelsport ein Gepräge geben. Was heute verbummelt wird, rächt sich später zum Schaden idealer Regattasegelei.

Am Dümmersee ist es still. Der S.C.D. baut auf. Die Werft Beckmann & Fricke muß helfen, indem sie Jollen von 10 und 15 qm Segelfläche nach Spezialverfahren maschinell aufplanken will.

Die Oberweser mit der Rolandwerft befaßt sich mit Umbauten ehemaliger Marinefahrzeuge und Reparaturen, sowie dem Bau von Weserjollen. Als Wegweiser der kommenden Segelei sieht man Jollenkreuzer, H-Jollen, D-Jollen, Piraten, verbesserte Rüfen und Segelkajaks in Holz und Metall, Knick- und Rundspant. Das Starboot wird seine Klasse behaupten.

Die Unterweser mit den Werften Abeking & Rasmussen, Dürssen und Burmester zeigt durch Vielseitigkeit an Umbauten und Neubauten, an Fischkuttern mit jachtmäßigem Außenren, ein interessantes Bild in Werft und Hafen. Aus abständigem Material entstehen Wattenkreuzer und Jachten. A. & R. brachte durch den Neubau von vier „Swallow“, ein Olympia-Einheitsboot für britische Rechnung, wieder einmal seine Jachtbaukunst zur Geltung.

Die Werften „hinterm Deich“, bei Bardenfleth, mit der geschichtlichen Vergangenheit, gehen mit der Zeit. Sie bauen neben Erwerbs- und Rettungsbooten H-Jollen, D-Jollen, Piraten und Wattenkreuzer.

Weserabwärts schließt sich in Bremerhaven eine neue Werft dem allgemeinen Bauprogramm an.

Auf Norderney ist etwas los! Eine junge Werft baut dort Jachten von 20 bis 80 qm Segelfläche aus Stahl, Knickspant verschweißt, ferner verbesserte Rüfen in billiger Bauweise. Die Segelei um Norderney hat fast ihren alten Stand erreicht. Der dortige Verein hofft, zu seinen Regatten im nächsten Jahr Hamburger und Bremer Jachten begrüßen zu können! Die Bremer Jachten werden es sich wohl nicht nehmen lassen, der Einladung zu folgen. Ihr Stolz, der Jachthafen Lemwerder, hat gut die Hälfte seiner Plätze belegt. Man sieht wieder die Masten der „Athenia“, „Regina“, „Stella“, „Olferna“ und anderer.

Nun zum Selbstbau. Er zeigt im allgemeinen ein trübes Bild in Einheit und Ausführung. Ein Durchgreifen der Vereinsleitungen ist bitter notwendig. Die Einführung von Arbeitsgemeinschaften innerhalb der Vereine würden dem Selbstbau eine Möglichkeit geben, soweit er nicht den edlen Charakter des Segelns stört.

Die „Segelvereinigung der Hanseaten“ hat auf diese Weise unter fachkundiger Aufsicht Jachten von 25 bis 50 qm in Stahl vom Kiel bis zum Aufbaudeck, zumeist in Knickspant, hergestellt.

Auch die Segelvereine in **M u m u n d** und **B l u m e n t h a l** machten in dieser Richtung gute Anfänge.

Abschließend möchte ich sagen, daß folgende Typen das Neubaufeld beherrschen: Verbesserte Küken, Preis etwa 1000,— DM. Pirat, Preis etwa 1750,— DM. D-Jolle, Preis etwa 2000,— DM. H-Jolle, Preis etwa 2750,— DM. Wattenkreuzer von 30, 50 und 80 qm und Seefahrtkreuzer. Der Letztere hat bei zwei Masten etwa 100 qm Segelfläche.

Georg R. Lülle.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Baiausführung von Piraten und anderen Jollen. Es ist bekannt geworden, daß einige Eigner von Piratenjollen eigenmächtig Veränderungen an ihren Fahrzeugen vorgenommen haben. Es ist bei der Ausführung der Kieler der in den Rissen vorgesehene 5 mm hohe Überstand glatt gehobelt worden. Dadurch entsprechen diese Fahrzeuge nicht mehr den Vorschriften. Einheitsboote sind grundsätzlich nach den Vorschriften zu bauen. Jegliche Abweichungen sind nicht zulässig.

Bei dieser Gelegenheit wird auf die Zweckmäßigkeit verwiesen, daß Selbstbauer und Werften, die erstmalig Einheitsfahrzeuge bauen, sich vorher mit den Vermessern in Verbindung setzen.

Verholpermits. Der „Frontier Control Service“ hat im Laufe dieses Sommers auf Veranlassung des „Arbeitsausschusses Segeln“ sogenannte „Verholpermits“ für Segelfahrzeuge verausgabt, die anlässlich Regatten oder Wanderfahrten bisher noch isolierte Segelreviere aufsuchen wollten. Diese Permits wurden in großzügiger Weise verausgabt. Sie enthielten die Anweisung, daß die Inhaber unter Rückgabe des Permits sich nach Ablauf bei der ausstellenden Frontier Control Einheit zurückmelden hätten. Eine Überprüfung von Seiten der Frontier Control ergab, daß diese Anweisung von den Seglern völlig mißachtet wurde.

So wurden durch die Frontier Control Hamburg über 100 Permits ausgestellt, von denen sich nur 8 zurückmeldden. Zur Vermeidung ernstlicher Schwierigkeiten werden die Eigner aufgefordert, umgehend das Versäumte nachzuholen. Der „Arbeitsaus-

schuß Segeln“ hat gegenüber der Frontier Control die Verpflichtung übernommen, für die vollständigen Rückmeldungen Sorge zu tragen, um weitere Schritte durch die Besatzungsmacht zu verhindern.

Skikurs für norddeutsche Segler. Herr Karl Denicke (Brien am Chiemsee, Osternach 25) beabsichtigt, in der Zeit etwa vom 18.—28. Februar 1949 auf der Winkelmoosalm (1200 m) bei Reit im Winkel einen Skikurs für Segler anlaufen zu lassen. Interessenten wenden sich wegen aller Einzelheiten (Dauer, Preise, Ausrüstung etc.) an Karl Denicke.

Pressewart für Bremen: Chr. Noltenius, Bremen, Richard Dehmeltstraße 3.

Berichtigung. In „Rurs liegt an“, 2. September-Ausgabe, muß es in den „Amtlichen Nachrichten“ heißen: „Unterscheidungsnummern werden in Zukunft...“ statt „Unterscheidungsnummern für klassenlose Jachten werden in Zukunft...“

„Auschuß für Leibesübungen“. Wie bereits berichtet, fanden bisher durch die Vertreter des Einheitsports- und Fachverbandsgedankens getrennte Beratungen in München und Köln über die Bildung einer Sportorganisation auf Reichsbasis statt. Eine gemeinsame Tagung in Frankfurt am Main am 28. 8. 48 rief diese Sportorganisation unter der vorläufigen Bezeichnung „Auschuß für Leibesübungen“ ins Leben. Eine endgültige Bezeichnung wird später nach Genehmigung durch die Militärregierung festgelegt, die die Konstituierung einer solchen Spitzenorganisation erwartet.

In der Konferenz am 28. 8. 48 wurden für diese Spitzenorganisation die folgenden wesentlichen Grundsätze festgehalten:

1. Mitglieder dieser Organisation sollen die deutschen Fachverbände und die Landes-sportbünde sein.
2. Als Organe sollen tätig sein:
 - a) Das Präsidium (7 Mitglieder)
 - b) Das Plenum (bestehend aus den jeweiligen 1. Vorsitzenden der Fachverbände und der Sportbünde, sowie zugewählten geeigneten Persönlichkeiten aus dem sportlichen und öffentlichen Leben).
3. Die Organisation hat die Aufgabe, grundsätzliche Fragen der deutschen Lei-bezübungen überverbandlicher Art zu regeln.

4. Das Plenum soll gleichzeitig die Funktion des deutschen Olympischen Komitees ausüben.

5. Als vorläufiger Sitz wird Frankfurt am Main vorgeschlagen.

6. Zu den Arbeitstagen werden die Vertreter der Sportorganisationen der französischen und der russischen Besatzungszone einschl. Berlin als Gäste eingeladen.

Die erste Plenarsitzung findet im Gästehaus der Stadt Frankfurt am Main am 23. 24. Oktober 1948 statt, zu der der Vorsitzende des N. O. C. als Vertreter des deutschen Segelsports aufgefordert wurde, teilzunehmen. Die Zusage zur Teilnahme ist erfolgt.

C. Gewers.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Niederelbe. Die Segler-Vereinigung Niederelbe hat es sich zur Aufgabe gemacht, alljährlich auf einer Wettfahrt von Hamburg nach Cuxhaven das schnellste Boot der Elbe herauszufinden. Der Verein, unter dessen Farben das betreffende Fahrzeug segelte, gewinnt damit für ein Jahr das Blaue Band der Niederelbe. — Die Wettfahrt vom 21. August war eigentlich witzlos, wußte man doch schon vornherein, daß die 12 m-R-Jacht „Lobito“ von W. S. Freudenberg, NRB., hinter der sich die alte „Sphinx“ verbirgt, ohne weiteres mit dieser Trophäe abziehen würde. Machte diese aus irgendwelchen Gründen nicht das Rennen, blieb nur die 8 m-R-Jacht „Germania“ von J. Wegner, SWDe., übrig, die 1936 auf der Olympiade die deutschen Farben in Kiel vertrat. Das Ergebnis dieser Regatta überraschte also keineswegs, wohl aber die Zeit, die die „Lobito“ für die 46,4 Seemeilen lange Strecke benötigte. 4 Stunden 49 Minuten und 12 Sekunden sind Rekordzeit. Damit ist die Bestzeit des Schärenkreuzers „Ruth“ mit 8 Stunden 30 Minuten bei weitem unterboten. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß die Strecke diesmal um 7 Seemeilen kürzer war als gewöhnlich, wurde doch durch die Absperrung der Elbe zwischen dem Koehlfleet und Blankenese wegen der Berliner Versorgungsflugzeuge erst vor Schulau gestartet. Infolge dieser kurzen Segelzeit konnte der 12er das Ziel in einer Tide erreichen. Kurz vor Hochwasser wurde gestartet, und bei Stauwasser

kam das Schiff in Cuxhaven an. Durch den dann einsetzenden Flußstrom machten sich bei den Gegnern die größeren Zeitunterschiede bemerkbar. Als zweiter kam, 39 Minuten nach der „Lobito“, der Ser „Germania“ durchs Ziel. Leicht sollte diesem Schiff der Sieg aber nicht fallen. Der gute alte 60er „Nordwest“ von Schulz, SWDe. machte ihm schwer zu schaffen und lag noch bis hinter Freiburg in Führung, sackte aber beim Kentern des Stromes achteraus. So wurde die Verteidigerin des Blauen Bandes, der Follenkreuzer „Elfra III“ Dritte, 23 Minuten hinter „Germania“. Kurz darauf kam „Nordwest“, dann als erste Jolle „Mien Deern“, SCL. Die weitere Reihenfolge war der 60er „Mia Lisa“ von Holst, SWDe., Follenkreuzer „Brise“, Follenkreuzer „MWS“, Kieljacht „Muckel“, Sonderklassenjacht „Chapina“, Jolle „Seute Deern“ und Follenkreuzer „Lilitum“. 155 Fahrzeuge hatten gemeldet, 124 waren gestartet, und 120 erreichten das Ziel. Es herrschten leichte bis mäßige südwestliche Winde, so daß die ganze Strecke angelegen werden konnte. Der aus der Not der Zeit geborene Start vor Schulau hat sich doch als recht segensreich gezeigt und bei allen Seglern Anklang gefunden. Es wäre wohl zu überlegen, ob nicht alle Regatten vor Schulau gestartet werden können, genau so, wie sie neuerdings auch dort enden. Werden die Schiffe schneller oder schrumpft die Elbe zusammen? Treffend ist ein Gespräch, das man in Cuxhaven an Bord

einer Nacht belauschen konnte: „Das ganze Segeln macht mir keinen Spaß mehr: in einem Tag nach Cuxhaven hin und zurück? Nee, da hört der Sport auf!“ Lu-Di.

Segelmeister 1948: Fiedrich und Sager.

Berlin. Je vier Rennen um zwei Meisterschaften, das war das Pensum, das Berlins Spitzensegler zu bewältigen hatten, bevor am Sonnabend, dem 11. September, die Entscheidungen über die begehrten Titel fielen. Um die Berliner Meisterschaft ging es im Osten, um die Havelmeisterschaft im Westen Berlins.

40 Bewerber waren für den Berliner Titelfkampf gemeldet, der in der 15qm-Wanderjolle auf dem Langen- und Seddinsee ausgetragen wurde. Daß sich unter ihnen nur zwei Wannsee-Vertreter befanden, die übrigen Teilnehmer aber auf dem veranstaltenden Grünauer Revier beheimatet waren, ist eine bedauerliche Folge der gegenwärtigen Berliner Verhältnisse, konnte trotzdem aber den Wert dieses Berliner Titelfkampfes nicht wesentlich beeinträchtigen, da die Hauptflotte der 15qm-Wanderjollen sowieso aus Grünauer Booten besteht und von den westlichen Favoriten nur „Kobra“ und „Alte Liebe“ fehlten. Die beiden herübergekommenen Westboote „Bangany V“ und „Bangany VI“ stießen auf schwere Grünauer Gegner, die in dem jungen Fiedrich auf „Amadeus“ einen überragenden Mann stellte.

Zwei Siege und einen zweiten Platz hatte Fiedrich in den drei Vorrennen bereits errungen, als es am Sonnabend zur Entscheidung ging. Trotz ungünstigen Starts konnte er auch dieses Rennen vor Frühbuß auf „Gazelle“ und Weiler auf „Jutta“ wieder an sich bringen. Ein Wertungsergebnis von null Punkten, wie er es dann erzielte, war schlechterdings nicht mehr zu unterbieten. Mit 7 und 9 Punkten folgten ihm in der Gesamtwertung sein Reviergegner Frühbuß und der Wannsee-Vertreter Maßpfuhl auf „Bangany VI“. Alle übrigen Gegner lagen erheblich zurück.

Nicht nach dem besten Durchschnitt mehrerer Einzelrennen, sondern nach einem Sieg-System ging es bei der Olympia-Jollen-Meisterschaft, die von 16 Bewerbern auf

der Havel bestritten wurde. Drei Vorrennen am vergangenen Wochenende hatten auch hier noch nicht die Entscheidung gebracht, da es keinem Teilnehmer gelungen war, die zwei erforderlichen Einzelsiege zu erreichen. So traten die drei Gewinner der Vorrennen Twelmeyer, Havel, Binder-Grünau und Sager-Tegel am Sonnabend zum Schlussskampf an. Twelmeyer erwischte eine falsche Startlinie, mußte umkehren und verlor so viel an Zeit, daß der Schaden nicht wieder gutzumachen war. Kaum jemals gefährdet, segelte dann der gut vom Start gekommene Tegeler Vertreter Sager als neuer Meister vor Binder und Twelmeyer, die zum Schluß nur noch die Plätze vertauschten, über die Bahn.

Dr. W. Detér.

AMPELKOMPASS

Aus Amerika.

In den USA. ist man dem Problem des Idealmaßes für Kleinboote anscheinend schon etwas näher gekommen. Die „Beetle-Boat Co.“ in New-Bedford hat eine catgetafelte 12,5 Fuß-Schwertjolle herausgebracht, das „Beetle-Boat“.

Maß, Baum und Pinne sind aus korrosionsfreiem, hochglänzendem Alcoa-Aluminium gefertigt, — Mast und Baum mit eingebauter Rinne für die Segellieks versehen, und die Ruderpinne ist teleskopartig ausziehbar. Der Mast ist völlig starr und wantenlos und angeblich ausreichend biegsam, um auftretenden Böen federnd ausweichen zu können.

Der Rumpf des Beetle-Bootes mit 3,91 m L.u.A. und 1,83 m Breite ist dagegen nicht aus Leichtmetall, sondern aus Glaswolle, imprägniert mit Kunstharz, über ein Maß gepreßt. Es soll angeblich der stärkste Bootsrumpf der Welt sein, der wärme-, kälte- und feuchtigkeitsbeständig ist, leichter ist als Holz (Gewicht 136 kg), härter als Eisen und mit Unterhaltungskosten, die nur 20 Prozent der bisher üblichen ausmachen. Als einzigen Nachteil nennt die schwedische Quelle die häßliche Stromlinienform des Bootes, die allzusehr an die alle einander ähnlich sehenden amerikanischen Typen der Plätteisen, Staubsauger, Autos und Kühlschränke erinnert.

Navagabos.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 10. 48. Kl. C. — 10/7735



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 . Oktober 2

HAMBURG

„Systemlose Neubauten“.

Unter diesem Motto wurde in der ersten Juni-Ausgabe von „Kurs liegt an . . .“ ein scharfes Wort gegen diejenigen Yacht-Neubauten gesprochen, die „wild“ sind, die keinem „System“ angehören, worunter wohl, wenn ich recht verstehe, die Zugehörigkeit zu einer anerkannten Renn- oder sog. Fahrtenklasse des Seglerverbandes zu verstehen ist. Es wurde sogar gesagt, daß die klassenlosen Yachten eine Belastung des Segelreviers darstellen würden.

Hierzu seien einige Bemerkungen gestattet. Ich habe den Eindruck, daß der Herr Verfasser dabei lediglich an den Renn-Segelsport gedacht hat, für den klassenlose Yachten selbstverständlich ein großes Übel sind. Der Rennsegler muß, wenn er wirklichen Sport treiben will, Klassenboote haben, vielleicht sogar Einheitsboote, die wirklich alle und in allen Teilen, also auch den Segeln, vollkommen gleich sind. Diese Forderung ist sehr schwer zu erfüllen, aber sie bleibt bestehen. Andere Forderungen, wie diejenige nach Wohnlichkeit, Seetüchtigkeit, Preiswürdigkeit, Verwendungsmöglichkeit zu ausgedehnten Kreuzerfahrten bestehen nur an 2ter Stelle, vielleicht überhaupt nicht.

In einer vollkommen anderen Welt lebt der Kreuzersegler. Ich werde nie die Stimmung vergessen, die meine jungen Leute auf unserm kleinen Seekreuzer beschlich, als wir nach 5 oder 6 Wochen in norwegischen Gewässern durchgeführter Kreuzfahrt, die uns ein Stückchen Welt erschlossen hatte, von Sonne und Seewasser zerfressen und mit entsprechend mitgenommenem Rutter in Kiel einliefen, just als man dort im Hafen mit den Olympiajollen die große Olympiade aussegelte. Da sagte einer ganz still: „Und das nennen diese Leute hier nun auch Segelsport!“

Ich will keineswegs beide, so verschiedenen Arten des Segelsportes, die ich wohl beide zu kennen behaupten darf, gegeneinander abwägen. Verbreiteter ist das Rennsegeln. Aber, so wie wir Kreuzersegler dem Rennsegler ja auch in seine Dinge nichts hineinreden möchten — wie könnten wir es schon —, so möchten wir für uns aber auch in Anspruch nehmen, unangefochten zu bleiben — wir und unsere Schiffe mit uns. Und wir können nun mal mit den Klassenbooten nichts rechtes anfangen. Aus purer Bosheit bauen wir uns ja nicht so sehr anders geartete Boote, sondern nur deshalb, weil wir sie so brauchen. Wirkliche Seerennen kann man übrigens durchaus mit diesen unseren Booten segeln, sofern man die nötigen Segel und Beisegel besitzt, die die für diese Boote gedachten (Ausgleichs-) Formeln zulassen. Doch sehr viele von uns wollen auch diese Rennen gar nicht. Und sind selig dabei. Aber sie wollen keine Belastung des Reviers darstellen!

Soweit ich die heutigen Neubauten kenne, von denen sehr viele Selbstbauten sind, ist insofern ein guter Wandel gegen früher zu erkennen, als diese Selbstbauer meist darauf verzichten, auch noch „Selbstkonstrukteur“ zu sein, sondern Pläne von Fachleuten verwenden. So besteht Aussicht, daß Auswüchse unterbleiben.

Viele, die meisten, dieser Boote werden heute aus Stahl gebaut. Sofern dieses die kleinen und kleinsten Boote betrifft, bedauere ich diese Entwicklung; sie ist lediglich durch den grausamen Holzmangel zu erklären. Bei den größeren Booten liegt es aber anders. Ich führte schon an anderer Stelle aus, daß ganz allgemein, auch in holzreichen Ländern, Stahl und Metall das Holz im Bootsbau verdrängt. Man mag zu dieser technischen Entwicklung stehen, wie man will, sie ist nun einmal da, und bei den größeren und großen Fahrzeugen ist der Stahl eben keine „Notmaßnahme“.

Und so möchte ich mit der Bitte an die hohen Herrn Rennsegler schließen: Laßt uns nur. Wir wollen und werden Euch nicht schaden. Segelt Eure Dreiecksbahnen, und freut Euch, wenn Ihr um Sekunden oder Minuten schneller seid als Euer böser Gegner. Ich weiß, es macht großen Spaß. Aber: Laßt uns in unseren klassenlosen Kreuzern ungeschoren nach R-Land segeln; es soll ja nicht Euer Schaden sein. Curt W. Eichler.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Sondermeßbriefe bei Segeljachten mit Abweichungen von den Klassenvorschriften. In der letzten Zeit sind häufig Anträge gestellt worden, Neubauten mit geringen Abweichungen von den Bauvorschriften die Klasseneigenschaften zuzuerkennen. Der „Technische Ausschuß“ hat in fast allen Fällen seine Einwilligung verweigern müssen. Trotzdem hat er sich zu folgender Erklärung entschlossen:

Neubauten mit Abweichungen gegenüber den Bauvorschriften können keinen vollgültigen Meßbrief bekommen. Es kann ihnen jedoch ein Meßbrief ausgestellt werden, auf dem durch ein in der rechten oberen Ecke angebrachtes, großes lateinisches A deutlich kenntlich gemacht ist, daß es sich nicht um einen vollgültigen Meßbrief handelt. Der Vermesser hat in jedem einzelnen Fall bzw., wenn es sich um eine Serie gleichzeitig auf der Werft gebauter Boote handelt, für die Serie unter Darlegung der Abweichungen die Ausstellung des A-Meßbriefes zu beantragen. Falls die Abweichungen nicht zu groß sind, wird der „Technische Ausschuß“ seine Zustimmung geben. Er behält sich jedoch seine Entscheidung vor. Die Abweichungen sind ebenfalls auf dem Meßbrief genau anzugeben.

Es soll den veranstaltenden Vereinen bzw. den Wettfahrtleitungen überlassen bleiben, ob sie diesen mit dem A-Meßbrief ausgestatteten Booten gestatten wollen, in den Klassenwettfahrten mitzusegeln, oder ob sie sie als Klasse für sich starten lassen wollen. Dies ist tunlichst bei der Ausschreibung zu vermerken.

Die auf Grund der Meßbriefe vom U.A.S. ausgestellten Vermessungsbescheinigungen werden entsprechend auch mit einem A gekennzeichnet und erhalten auf der Rückseite eine Aufstellung der auf dem Meßbrief festgelegten Abweichungen.

Diese Ausnahmebestimmung trifft nur solche Boote, die vor dem 1. Mai 1948 (Zeit-

punkt der Ernennung der amtl. Vermesser) gebaut sind.

Einsichtnahme in Bauvorschriften. In der Geschäftsstelle des U.A.S. liegen die folgenden Bau- und Vermessungsbestimmungen für Interessenten zur Einsichtnahme aus. Verleih kann nicht erfolgen:

15 qm-Einheits-Elbjolle (H-Folle), 10 qm-, 15 qm- und 20 qm-Wanderjollen, 15 qm-, 20 qm- und 30 qm-Follenkreuzer, 12 qm-Einheitscharpiez, 30 qm-Einheitsrüstkreuzer, Wal-Boot, 20 qm-, 25 qm- und 30 qm-Rielichwertkreuzer des D.S.W., 30 qm-Binnen-Rennkielklasse des Europäischen Seglerverbandes, 30 qm-, 40 qm-, 50 qm-, 60 qm-, 80 qm-, 100 qm-, 150 qm- und 250 qm- Seefahrtklassen.

Die nachfolgenden Vorschriften können käuflich erworben werden: Piratenjolle, Olympiajolle, Drachen.

Bauzeichnungen der folgenden Fahrzeuge stehen zur Einsichtnahme zur Verfügung: Piratenjolle, Olympiajolle, Drachen, Starboot.

Diese Risse und die der Rüfenklasse und des 12 qm-Einheitscharpiez können von Abeking & Rasmussen bezogen werden. (Siehe Rundschreiben VI/48).

Führerscheine — Standerscheine. Es ist festgestellt worden, daß bei Wettfahrten häufig Segelfahrzeuge von Steuerleuten geführt werden, die keinen Führerschein besaßen. Solche Fälle haben Anlaß zur Schädigung des Ansehens des Segelsports gegeben. Es wird daher vom U.A.S. folgende Erklärung abgegeben:

Bei der Erteilung eines Standerscheins durch einen Verein an einen Jachteigner übernimmt der Eigner die Verpflichtung, daß das Fahrzeug immer unter Führung eines Steuermanns gesegelt wird, der den für das jeweilige Gewässer erforderlichen Führerschein besitzt.

Verordnung Nr. 158 der Militär-Regierung in Deutschland (Britische Zone) über Schiffsfahrtsbeschränkungen.

Artikel I.

Beschränkungen.

1. Durch Maschinenkraft angetriebene Fahrzeuge, Segel-, Ruder- und Paddelboote deutscher Nationalität dürfen folgende Gebiete nicht befahren:

- a) in der Nordsee nördlich des Breitengrades 54° 58' Nord;
- b) in der Flensburger Förde westlich der Verbindungslinie Birnack—Kefenis Leuchtfeuer mit Ausnahme der Gewässer, die in direkter Verbindung mit Flensburg stehen und südlich des Breitengrades 54° 49' 30" Nord liegen. Segeljachten, die einem von alliierten Behörden anerkannten Segel-Club angehören, dürfen zwischen Sonnenauf- und untergang südlich einer Linie, die in 245° von Holnis Leuchtturm durch die grüne Wracktonne (Position 54° 50' 12" Nord, 9° 28' 40" Ost) verläuft und die bei 54° 49' 20" Nord und 9° 25' 36" Ost die schleswig-holsteinische Küste trifft, geflegt werden.

2. Alle deutschen Fahrzeuge, die sich in Gebieten befinden, die auf Grund dieser Verordnung nicht befahren werden dürfen, sind folgendermaßen zu halten:

a) bei durch Maschinenkraft angetriebenen Fahrzeugen sind Bunker und Brennstofftanks leer zu halten und die Maschinen außer Betrieb zu setzen;

b) bei allen anderen Fahrzeugen sind die Segel abzuschlagen, Riemen und Dollen sowie Paddel zu entfernen und an Land unter Verschluss zu halten.

Artikel II.

Ausnahmen.

3. Diese Verordnung betrifft nicht Fischereifahrzeuge, Boote der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Fährschiffe, Handelsschiffe oder andere Fahrzeuge, die durch eine entsprechende alliierte Behörde zugelassen wurden, noch Fahrzeuge, die durch alliiertes Personal benutzt werden.

Artikel III.

Strafen.

4. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung werden als Verstöße durch das Gericht der Kontrollkommission geahndet werden.

Artikel IV.

Inkrafttreten.

5. Diese Verordnung tritt am 15. Juli 1948 in Kraft.

Im Auftrage der Militär-Regierung.
Arbeitsausschuß Segeln.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Oldenburger Herbst-Regatta.

Mit der Oldenburger Herbst-Regatta hat der diesjährige Segelsommer einen sehr schönen Abschluß gefunden. Die Regatta, welche bei sonnigem Herbstwetter stattfand und an der sich etwa 50 Boote beteiligten, war in sportlicher, organisatorischer und kameradschaftlicher Hinsicht ein voller Erfolg.

Es war ein sehr schönes Bild, als in der Frühe des Sonntagmorgens die Boote vor der Hunte-Wahe in drei Starts auf die Reise geschickt wurden. „Moha See“, geflegt von Dr. Fr. Carstens, Braker RSB., machte den besten Start. Bei schwachen westlichen Winden schoben sich die einzelnen Felder rasch ineinander und es schälte sich schon bei Brake eine Spitzengruppe heraus, die aus Olympia-Jollen, 15er-Wander-Jollen und 7 m-Weser-Jollen bestand. Von den

Olympia-Jollen kamen „La Paloma“ (Dr. Bernd Ohlenbusch), von den 15er-Wander-Jollen „Tropfkopf“ (Georg Rohde), als erste Boote in Dedesdorf an.

Am Nachmittag flaute der Wind noch mehr ab und drehte zudem auf Süd. Der Start wurde um eine halbe Stunde verschoben. Wiederum machte „Moha See“ den besten Start und errang damit den vom Oldenburger Yachtclub gestifteten Startpreis. In den einzelnen Klassen entwickelten sich sehr schöne Kämpfe, bei denen die Boote geschickt die Strömung und die Windstellen ausnutzten. Die beiden 15er-Wander-Jollen „Tropfkopf“ und „Moha See“ schälten sich rasch aus dem Feld heraus und liefen mit einem erheblichen Vorsprung vor allen anderen Booten durchs Ziel, welches in Anbetracht der schwachen Winde nach Brake vorverlegt worden war.

Die Ergebnisse der Regatta:

Piraten: „Boe“ (Fburg); Olympia-Jollen: „La Paloma“ (Dr. B. Ohlenbusch); B.-Jollen: „Gulch“ (Gertrud Ohlenbusch); Fischer-Boote: „Ingeborg IV“ (Sönnichsen); 5 m.-Weser-Jollen: „Stromer“ (Randziora); 6 m.-Weser-Jollen: „Nishi“ (Remig); 15er-Wander-Jollen: „Tropfkopf“ (Kohde); Kielschwert-Jollen: „Kaudi“ (Wendig); 7 m.-Weser-Jollen: „Arpel“ (Vaark); Jollenkreuzer: „Pascha“ (Rose); Kielschwert-Jollen: „Scheben Wind“ (Lisa Höppner).
v. Leesten.

Bayerische Woche auf dem Chiemsee.

Diese klassische Regatta, die nun schon seit Jahrzehnten regelmäßig in der dritten Augustwoche stattfindet, zog früher viele namhafte Rennsegler zu einem Stellbichlein auf dieses landschaftlich wohl schönste Segelrevier, das Deutschland zu bieten hat. Die herrliche Alpenkette im Süden und andererseits im Norden die freiliegende Hochebene schließen dieses schöne Wasser nicht von den West- und Ostwinden ab und die große Fläche des bayerischen Meeres verspricht im allgemeinen eine schöne, gleichmäßige Brise.

Was der Samstagnachmittag mit seinen Regengüssen an Stimmung verborben hat, das machten der Sonntag und der Montag in veröhnlichster Form wieder gut. Ein sehr interessantes Rennen lieferten sich die Olympiajollen.

Die Kämpfe in der Olympia-Jolle spielten sich ab zwischen den Steuerleuten Beherens, Krämer, Rambeck und Heindl. Diese Herren waren in allen Rennen wohl mit am schärfsten aneinander.

Wunderschöne Kämpfe zeigte man in der am stärksten vertretenen 20er-Rennjolle. Auch in der 22er-Klasse der nationalen Jollen haben wir es ebenfalls mit ganz ausgezeichneten Rennleuten zu tun, die in diesen etwas schwerfälligeren, dafür aber um so seetüchtigeren und doch so schnellen Rennjollen ganz hervorragende Leistungen vollbringen.

Der routinierte Rennsegler A. Schuster auf „Sassa“ konnte sich erfolgreich gegen den neuen „Stopper“ des Herrn von Remnig, sowohl gegen den deutschen Meister, Michel Huber, durchsetzen.

So schön der Sonntag verlief, noch schöner

war der Montag. Blauer Himmel überstrahlte das herrliche Revier. Anfangs frischte etwas flautiger Wind auf zur Ostbrise, und mit diesem günstigen Wind konnten über 40 Boote vom Start gehen. Am Montag vormittag war das richtige Wetter für die 20er-Rennjollen. Hier liefen die führenden Boote innerhalb weniger Minuten fast geschlossen ein.

Besonders interessant wurde ein Rennen der 22er-Klasse dadurch gestaltet, daß ein mehrfacher deutscher Meister in der 22er-Klasse, Michel Huber vom Ammersee-Yacht-Club, als Steuermann in dem Schiff „Stopper“ einsprang. Das Schiff wurde meisterhaft geführt, mußte allerdings der „Sassa“ den Vortritt lassen, deren Steuermann A. Schuster, U.C., in ganz hervorragender Form sich gegen diesen deutschen Meister verteidigte und das Schiff in seiner Klasse als erster durchs Ziel führte.

Wenn die Chiemseewoche im nächsten Jahre im alten Fluß läuft und die Freunde des Chiemsee-Yacht-Clubs und Wassersportvereins Fraueninsel aus ganz Deutschland den Einladungen dieser Clubs wieder Folge leisten können, dann werden wir noch mehr Schiffe und noch interessantere Kämpfe sehen.
R. Denick.

AMPEILKOMPASS

Aus Schweden.

Die Abmessungen der neuesten englischen „beschränkten 14 Fuß-Jollenklasse“, der sog. „Merlis“, wie sie auch dem von Jack Holt entworfenen Prototyp nach genannt werden, haben in Schweden gewisse Verwunderung erregt, — nicht ganz zu unrecht: Höchster zulässiger Punkt der Segelfläche = 7,63 m, bei einem Boot von nur 4,27 m l. ü. A. Das Großsegel ist auf 6,5 m² beschränkt, Besatzung obligatorisch zwei Mann.

Seewettfahrt des R. O. R. C.

Die diesjährige Seewettfahrt des Royal Ocean Racing Club von Brixham nach Santander an der spanischen Biscaya-Küste in der ersten Augusthälfte hat nicht weniger als 46 Yachten verschiedener Typen und Größen an den Start gebracht. Während des ersten Teiles der Wettfahrt herrschte ziemlich rauhes Wetter, so daß demzufolge vier Yachten das Rennen aufgaben. Nav.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 10. 48. Kl. C. — 10/8028



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 November I

HAMBURG

Neuigkeiten im schwedischen Bootsbau.

Nicht nur bei uns in Deutschland, sondern auch im Ausland geht man mehr und mehr dazu über, das Holz auszuschalten und Metalle zu verwenden. Gerade hören wir von einem Klein-Seekreuzer aus Leichtmetall, der für englische Rechnung auf der Werft von Gustafson & Andersson in der Nähe Stockholms nach Plänen von Jac. M. Jørgensen ausschließlich aus Leichtmetall erbaut wurde. Das Fahrzeug hat folgende Hauptabmessungen: L.ü.M. 9,60 m, B.M. 6,75 m, Breite 2,27 m, Tiefgang 1,50 m, Verdrängung 2600 kg, Eisenfiel 1400 kg, Segelfläche 28 m².

Das Material ist eine Aluminiumlegierung, die durch Sonderbehandlung seewasserbeständig gemacht worden ist. Der Zusammenbau erfolgte durch Nietung, da das Schweißen dieses Materials einstweilen noch Schwierigkeiten bereitet. Rumpf, Deck und Aufbauten sind vollkommen wasserdicht. Das Boot hat vorzügliche See-Eigenschaften an den Tag gelegt.

Die Inneneinrichtung, die die üblichen Anordnungen enthält, wurde aus Mahagoni gearbeitet. Vorschiff und Kajüte weisen je zwei Schlafplätze auf.

Der hölzerne Mast ruht mit seinem Fuß auf Deck oberhalb eines Schottes zwischen Vor- und Mittelschiff. Die Segelfläche ist unterteilt in Großsegel (20,5 m²) und Fock (8,8 m²). Es mag vielleicht auffällig sein, daß man den Mast nicht auch aus Leichtmetall, sondern aus Holz gemacht hat; denn nach einer alten Weisheit soll die Takelung so leicht wie möglich sein. Mit Recht führt man in Schweden den Aluminium-Mast der „Firefly“ als abschreckendes Beispiel an. Dieser an sich aus dünnem und leichtem Duralblech gefertigte Mast wird indessen durch die Holzfüllungen bei den Ansatzstellen der Stape, Wanten usw., sowie durch die vielen Beschläge in solch bedenklichem Grade „toppschwer“, daß er das Boot beim Überholen förmlich zum Kentern bringen will. Das Ideal der schwedischen Kanu- und Jollensegler ist immer noch der völlig stag- und wantenlose, hohle Holzmast. Grundsätzlich hätte man auch nichts gegen einen Leichtmetallmast, aber er müßte dann mindestens ebenso leicht sein wie ein Holzmast, und selbstverständlich stag- und wantenlos sein. Aber das gibt es einstweilen noch nicht in Schweden und im übrigen Europa vermutlich auch nicht.

Es werden auch Betrachtungen über das Fahrtensegeln angestellt, das in Schweden bisher wenig Verbreitung gefunden hatte. Erst die allerletzten Jahre lassen ein steigendes Interesse auch für diesen Zweig des Segelsports erkennen. Gegenüber den früheren Gepflogenheiten wendet man sich jedoch in zunehmendem Maße kleineren Jachttypen zu mit Segelflächen um 30 m² herum, wengleich auch die Verdrängung im Verhältnis zur Segelfläche gestiegen ist.

Im Zusammenhang mit diesem zunehmendem Interesse für das Fahrtensegeln wird heute auch mehr und mehr Wert gelegt auf bequemere Inneneinrichtung, insbesondere, was die Kochgelegenheit anbelangt. Man wundert sich lebhaft über das auffallend langsame Fortschreiten der Entwicklung eines kleinen, handlichen und zweckmäßig ausgestalteten Tourenbootes.

Auch die Frage der Beibootsführung auf See ist noch nicht restlos zur Zufriedenheit gelöst. Im allgemeinen wird das Beiboot trotz aller damit verbundenen Gefahrenmomente, Fahrtbehinderung und mancherlei sonstiger Beschwerden immer noch geschleppt, — ber-

mutlich nur, — „weil es immer so gewesen ist“. Nach Ansicht der Zeitschrift „Till Rors“ ist für die kleine Yacht die beste Art der Weibootsführung auf dem Heck, wo es leicht von einem Mann ein- und ausgelegt werden kann, — und es wäre jetzt an der Zeit, daß bei Konstruktion einer Yacht auch gleich die Ausgestaltung der für zweckmäßige Aufstellung und Zurrung des Weibootes erforderlichen Deckfläche Berücksichtigung finden würde.

Navagadoz.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gernerz — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 5

Lübecker Segelrevier erweitert. Im Verlauf unserer zahlreichen Verhandlungen um die Erweiterung des Lübecker Segelreviers ist es gelungen, den erwünschten Fortschritt zu verzeichnen. Das H. D. des Frontier Control Service der britischen Zone in Cuxhaven hat bei einer persönlichen Besprechung mit dem U. A. S. bekanntgegeben, daß das Segelrevier wie folgt erweitert wird und daß das Einverständnis der Militär-Regierung Schleswig-Holstein dafür vorliegt. Die Einheiten des Frontier Control Service werden von ihrem H. D. in Cuxhaven unterrichtet werden.

Das Lübecker Segelrevier wird nach Osten bis zu einer Linie von Travemünde entlang des minenfreien Zwangsweges bis Boje 3 (54° 10' N; 11° 15' D) erweitert, von dort bis Staberhuf Leuchtfeuer (54° 24, 2' N; 11° 19' D), und nach Westen bis zu einer Linie von Flügge Leuchtfeuer (54° 26, 6' N; 11° 1, 4' D) bis Heiligenhafen (54° 22, 8' N; 10° 58, 5' D).

Planungen. Der U. A. S. plant eine Verbindung zwischen den Segelrevieren Schlei, Eckernförder Bucht, Kieler Bucht und der Flensburger Förde einerseits, dem erweiterten Lübecker Revier andererseits. Es ist damit zu rechnen, daß es gelingen wird, bis zum Beginn der Saison 1949 die Verbindung mit dem erweiterten Lübecker Revier herzustellen. Inwieweit Erfolg mit dem Flensburger Revier erzielt wird, hängt von den Einschränkungen ab, die die dänische Regierung aus Sicherheitsgründen von der Ausübung des deutschen Segelsports fordert und den eigenen Seglern auferlegt. Informationen über Nachtsegel- und Motorerlaubnis gehen den Vereinen zu, sobald klare Entscheidungen vorliegen.

Beschlagnahmen. Aus einem Schriftwechsel entnehmen wir folgende Stellungnahme der Landesregierung Schleswig-Hol-

stein, Ministerium für Finanzen, Landesfeststellungsbehörde:

„Für die Ausstellung von Formblättern 80 G ist die „British Baltic Sailing Association“ in Kiel zuständig. Verschiedentlich sind diese Formblätter auch von der „RC Branch SD Hamburg District“ ausgestellt worden. Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß die Eigentümer der Boote in den meisten Fällen die Unterzeichnung des Formblattes mit der Begründung verweigert haben, daß die Boote lediglich zur Benutzung beschlagnahmt worden seien. Dies ergebe sich auch aus den Requirierungsscheinen. Die gen. britischen Dienststellen sind daraufhin an die Kreisfeststellungsbehörden mit der Aufforderung herangetreten, diese Form. 80 G zu unterschreiben. Die Kreisfeststellungsbehörden sind nunmehr angewiesen worden, die verlangte Unterschrift nicht zu leisten.“

Die Landesfeststellungsbehörde hat sich in einem Bericht unter Schilderung dieser Sachlage an die Militär-Regierung gewandt und vorgeschlagen, von dem Verfahren nach Form. 80 G Abstand zu nehmen. Gleichzeitig ist der vom U. A. S. gemachte Vorschlag, die Boote freizugeben und sie dann nach freier Vereinbarung mit der Befatzungsmacht dieser zur Benutzung zur Verfügung zu stellen, unterbreitet worden.

Der U. A. S. versucht, daß die Zustellung der Formblätter 80 G an die Eigner beschlagnahmter Fahrzeuge durch die deutschen Dienststellen — wie bereits in Hamburg — eingestellt wird. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat weiterhin erklärt, daß die Kontrollkommission nunmehr entschieden hat, daß die Form 80 G-Angelegenheit bis zur endgültigen Klärung durch die Finance Division zurückgestellt wird.

Im Falle einer Aufforderung zur Unterschrift wird nach wie vor empfohlen, die Unterschriftsleistung unter Hinweis auf die Verhandlungen aufzuschieben.

Arbeitsgemeinschaft „Deutscher Sport“.
Am 23. und 24. Oktober 1948 haben sich die Vorsitzenden der deutschen Fachauschüsse und die Vorsitzenden der Landesportbünde in der Trizone zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft „Deutscher Sport“ versammelt. Anwesend waren Vertreter der Militär-Regierungen, insbesondere Mr. Dixon. Der Fachauschuß Segeln wurde vertreten durch den Vorsitzenden des U. A. G., C. G. Gewers. Zum Präsidenten des Deutschen Sports wurde Regierungsrat Lindner, Darmstadt, gewählt. Das Präsidium setzt sich aus 7 Personen zusammen. Als einziger Vertreter des Wassersports sitzt Dr. Lingnau, Frankfurt/Main, im Präsidium, der Vorsitzende des deutschen Ruderauslasses.

Die Aufgaben der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Sport“ sind überfachlicher Natur, wie z. B. Deutsches Sportabzeichen, Internationales Olympisches Komitee usw. Die Stellung der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Sport“ ist die einer Spitzenorganisation auf Reichsbasis und entspricht etwa dem früheren „Reichsbund für Leibesübungen“.

Verordnung Nr. 158 der Mil.-Reg.
Die unklare Fassung der Verordnung Nr.

158 gibt Anlaß zu folgendem Kommentar:
Dieses Gesetz ist entstanden in Anlehnung an den „Vorläufigen Schiffahrtsbefehl“ vom 11. Mai 1948. Die fehlenden Begrenzungen der Segelreviere bzw. die fehlenden Segelreviere überhaupt sind dem „Vorläufigen Schiffahrtsbefehl“ zu entnehmen. Die Verordnung Nr. 158 ist einigen Stellen der Wasserchuppolyzei und deutschen Behörden teilweise mit einem Druckfehler übergeben worden. Die nördliche Begrenzung in der Nordsee muß heißen 54° 58' N, nicht 50° 58' N.

Verholpermits. Im weiteren Verlauf der in „Kurs liegt an . . .“ Oktober 1/48 bekanntgegebenen Angelegenheit hinsichtlich der Rückgabe der von der Frontier Control ausgestellten „Verholpermits“ muß festgestellt werden, daß eine große Anzahl dieser Erlaubnischeine keine Aufforderung zur Rückgabe nach Beendigung der Reise enthält. Die Frontier Control hat uns daher wissen lassen, daß ihre Anordnung zur Rückgabe dieser Permits dadurch hinfällig wird.

C. Gewers

Arbeitsauschuß Segeln.

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Glanzvoller Abschluß der Berliner Segelsaison.

Berlin. Ihre bedeutendste Veranstaltung hatten sich die Segler Berlins für den Schluß des Jahres aufgehoben. Auf dem Wannensee ging es am 8. und 9. Oktober um die große Berliner Meisterschaft, die in der Olympiajolle ausgetragen wurde und an der sich erstmalig nach dem Kriege sämtliche Spitzensegler aller Sektoren mit Ausnahme des erkrankten Spandauers Thomas beteiligten. Mit zwei Siegen war der Titel zu gewinnen. Bei der Gleichwertigkeit aller 18 Bewerber konnte man kaum damit rechnen, daß die Veranstaltung schon mit dem dritten Rennen entschieden werden würde. Die Grünauer Vertreter, die allerdings mit 8 Seglern ein starkes Übergewicht hatten, zeigten sich von ihrer brillantesten Seite und erzwangen eine rasche Entscheidung.

Nur im ersten Rennen konnte Twellmeyer vom Wannseebezirk in die Entscheidung eingreifen. Sein Sieg schien in diesem Rennen schon festzustehen. Fast 3 Minuten

Vorsprung hatte er bereits in der Hand, als es auf dem Schlußgang bei nachlassender Brise dem letzten deutschen Segelmeister Lachs vom Grünauer Bezirk noch angesichts des Zieles gelang, an dem Westiegler vorbeizugehen und sich den ersten Meisterschaftslauf zu sichern. Die beiden folgenden Rennen machten dann die Grünauer unter sich aus. Wieder bei leichtem Wind kam es in diesen beiden Regatten zu einem ununterbrochenen Spitzenkampf zwischen Friedrich, Lachs und Ehrhardt, wobei die Positionen mehrfach wechselten. Beide Male glückte es dem ausgezeichneten jungen Grünauer Ehrhardt, zum Schluß noch kurz vor seinen Gegnern durch die Peilung zu schlüpfen. Damit hatte Ehrhardt die Bedingung des zweimaligen Sieges erfüllt und wurde wohlverdienter Berliner Segelmeister 1948/49. In der Wertung folgten ihm als Gewinner der Silber- und Bronze-Medaille die weiteren Ostsegler Lachs und Gaedcke.

Der Mißerfolg der gewiß sehr tüchtigen Wannsee Segler Twellmeyer, Grünwald und Bilo Voigt, sowie auch des Tegeler Meisters

Sager ist zu einem nicht unwesentlichen Teil darauf zurückzuführen, daß der Wind für ihre älteren Fahrzeuge zu leicht war, während die Grünauer Spitzensegler, mit Ausnahme von Friedrich und Gaedke, leichte neue Boote mit vorzüglichen Segeln zur Verfügung hatten. Dr. W. Deter.

Niederelbe. Den Ausklang auf der Niederelbe bildete die Jubiläums-Regatta des Blankeneser Segel-Clubs am 5. Sept. Leider vermißte man hier die großen Kieljachten, die sich sonst auf jeder Wettfahrt einzufinden pflegten. Deshalb lag auch das Schwergewicht bei den Follen und Follenkreuzern, traditionsgemäß, denn gerade auf die Pflege dieser Bootstypen hat der BSC. immer besonderen Wert gelegt. — Den Start der F.-Follen hatte man vorweg gelegt, ein Versuch, der sich gut bewährt hat. Leider gab es bei dem flauen, jedoch allmählich auffrischenden Nordost-Wind nichts zu kreuzen bis zum Ziel bei Stadersand. Auf der Rückreise am Nachmittag ließ sich noch allerlei wettmachen, was man am Vormittag verbockt hatte; denn beide Wettfahrten wurden zusammen gewertet. Wohl hatte der Wind noch mehr aufgefrischt, aber Kreuzstrecken gab es auch jetzt außer einem ganz kleinen Schlag kurz vorm Ziel nicht.

Am 30. Oktober konnte der Hamburger Segel-Club sein neues Bootshaus an der Alster einweihen. Nachdem in der Schreckensnacht im Juli 1943 das schöne Klubhaus niederbrannte, hat der H. S. C. keine Mühe und Arbeit gescheut, sich ein neues Heim zu schaffen, das zu neun Zehnteln von den Mitgliedern selbst gebaut wurde.

Am 8. November kann der Norddeutsche Regatta-Verein in Hamburg seinen 80. Geburtstag feiern. 1868 von einigen älteren und jüngeren Herren gegründet, denen der damalige Alster-Club nicht fortschrittlich genug war, hat er sich im Laufe der Jahrzehnte zum führenden Verein Norddeutschlands entwickelt. Er ist auch der Gründer der Kieler Woche, die als Seeregatta 1882 zuerst ausgetragen wurde.

Die Unterelbe-Regatten mit den großen Schunerjachten, die Travemünder Wochen, die Nordsee-Regatten um Helgoland und schließlich auch die großen Hamburger Ruder-Regatten sind zur Hauptsache seiner Initiative zu verdanken. Er ist allerdings nicht der älteste Verein. Schon 1855 wurde in Königsberg der Segel-Club „Rhee“ gegründet, der kürzlich in Hamburg seine Auferstehung feiern konnte. 1867 entstanden in Berlin der Berliner Yacht-Club und der Verein Seglerhaus am Wannsee. L. D.

Eckernförde. Im August veranstaltete der „British Eckernförder Yacht Club“ eine Wettfahrt, zu der auch die deutschen Segler eingeladen waren. Neben den Eckernförder Jachten nahm als Kieler Vertreter der 30qm-Seefahrtkreuzer „Flie“ (Greve) teil, der das Rennen überlegen gewann. Nach der Wettfahrt fand eine gemeinsame Kaffeetafel der englischen und deutschen Segler statt, die dank der kameradschaftlichen Fürsorge des Veranstalters sehr harmonisch verlief. Die Preisverteilung erfolgte durch den Gouverneur von Schleswig-Holstein, Mr. Ashburn, der die deutschen Segler zu ihren Erfolgen beglückwünschte und ihnen für ihre Teilnahme dankte. H. Schmidt.

Niederrhein. Am 26. September schloß der Düsseldorfer Yachtclub mit der Herbstregatta seine diesjährige Regattasaison ab. Wider alles Erwarten begrüßte strahlender Sonnenschein und eine nur sanfte Brise die 40 am Start versammelten Boote. Die Windrichtung brachte allerdings nur eine recht kurze Kreuzstrecke, während sonst die 22 sm lange Bahn raumschots, vorm-Wind und hoch am Wind abzusegeln war. Für den nationalen 22er „Skidnix“ (Freiburg DYC) war das ein gefundenes Fressen; er segelte dann auch die schnellste Zeit heraus, dicht gefolgt von dem Kölner nationalen 45er „Hanseat“.

Die Boote wurden in zwei Starts auf den Weg geschickt, voran die kleinen Follen. Nur langsam zogen sich die beiden Felder auseinander, und so boten sich den zahlreichen Zuschauern auf dem Begleitdampfer eine Reihe schönster Bilder. Dr. F. M.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 11. 48. Kl. C. — 11/8400



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 November 2

HAMBURG

Regattapläne der Seefegler.

Jetzt, da die Schiffe wohl verwahrt im Winterquartier liegen, ist es an der Zeit, von neuen Plänen zu träumen. Der eine geht mit Neubauabsichten umher, hat einen lebhaften Briefwechsel mit seinem Konstrukteur, macht Skizzen seines Traumschiffes, verwirft sie wieder, zeichnet neue, bespricht alle Möglichkeiten mit dem Ingenieur und mit der Werft, der andere beugt sich Abend für Abend über die Seefarten, studiert die Handbücher, schmiedet Fahrtenpläne für das neue Segeljahr. Nein, kein Segler findet im Winter Ruhe, immer beschäftigt er sich mit seinem geliebten Sport, und sei es auch nur, daß er, oft zum so und so vielen Mal, theoretische Lehrgänge besucht, um seine Kenntnisse aufzufrischen. Einmal in der Woche mindestens möchte er doch im Seemannsdeutsch reden.

Und auch die Regattasegler haben ihre Träume. Welch treffendes Wort wußte doch Magnus Müller, der Vorsitzende der Seglerkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ auf dem letzten Hochseesegler-Treffen anzubringen? Es war der Ausspruch des Gründers des Norddeutschen Klubs, H. H. Meyer, eines der Männer, die Bremens Handel groß und seine Seefahrt weltumspannend gemacht hatten:

„Schiffe, die still liegen, bringen Kummer und Sorgen,
Schiffe in Fahrt bedeuten Wohlstand und Freude.“

Und alle unsere Schiffe, auch die, die Jahre über still an der Werft gelegen haben wollen wir zum Frühjahr in Fahrt setzen.

Unser Seegebiet ist größer geworden. Eine Kleinigkeit zwar nur, aber es war doch ein Erfolg für den rührigen Arbeitsausschuß Segeln. Vor ganz kurzer Zeit ist es ihm durch persönliche Rücksprache mit der Besatzungsmacht gelungen, wenigstens das Ostseegebiet von Travemünde bis zum Fehmarnsund und Heiligenhafen für uns Segler frei zu bekommen. Seine nächste Aufgabe wird sein, auch die Hohnwacher und und die ganze Kieler Bucht von Fehmarn bis Schleimünde für uns befahrbar zu machen. Wir hoffen, daß es gelingen wird. Es liegt keinerlei Grund vor, uns diese Gewässer vorzuenthalten. Damit könnten wir dann unsere traditionelle Seeregatta Kiel—Travemünde, die als Überleitung von der Kieler zur Travemünder Woche gedacht war, wieder durchführen.

Aber unsere Wünsche gehen noch weiter. Hoch im Norden, an der Grenze des Landes, wohnen auch noch Segler, die wir nicht vergessen haben. Den Flensburger Kameraden ging es bisher am schlimmsten von uns. Ihnen steht nur ein winzig kleines Gebiet zur Verfügung, kaum groß genug, um eine einwandfreie Dingi-Regatta abhalten zu können. Kommen sie einmal der Grenze zu nahe, sofort sind die dänischen Kontrollfahrzeuge zur Stelle, die bei den geringfügigsten Grenzüberschreitungen von ihren Maschinengewehren Gebrauch machen. Zur Schlei-Woche hatten ein paar Flensburger gemeldet. Nach endlosen Verhandlungen erhielten sie endlich die Erlaubnis, dicht unter Land nach Schleimünde zu segeln. Eine starke Eskorte von Patrouillenfahrzeugen begleitete sie. Sollten für unsere Flensburger Kameraden nicht so viele Erleichterungen möglich sein, daß die Grenzen nicht zu eng gezogen werden und sie die Möglichkeit haben, jederzeit mit den übrigen Segelgebieten in Verbindung zu kommen und sich an den Wettfahrten beteiligen zu können?

Auf der Nordsee stehen uns einstweilen nur die Küstengewässer offen. Aber auch diese bieten viel der Regatta-Möglichkeiten. Ein kleines Programm wurde von der Seglerkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ bereits entwickelt. Sie sieht für 1949 eine Seewettfahrt vor von der Wesermündung bis zum Hubertgät östlich Vorkums. Diese ist an die Stelle der Inmuiden-Wettfahrt getreten. Pfingsten findet zum erstenmal seit 1939 wieder eine Nordsee-Woche statt, die in Gemeinschaft der Hamburger und Bremer Vereine durchgeführt wird.

Da Helgoland als Mittelpunkt unserer Nordsee-Regatta ausgefallen ist, müssen wir uns nach einer anderen Basis umsehen. Hier kommt uns der Seglerverein Norderney entgegen, der für den 17. Juli eine Nordsee-Regatta vorgesehen hat, die offen für alle Yachten ist. Es ist zu überlegen, diese Wettfahrt in den Regattaplan der Hamburger und Bremer einzubauen und hierzu auch die übrigen Seejäger aus Emden und den Ostseehäfen einzuladen. Aber wir brauchen dazu auch den ganzen Hafen der Insel. Zwei interne Wettfahrten hat der S. V. Norderney noch für den 26. Juni und 14. August vorgesehen.

So sieht man, daß auch unter den Seejägern wieder reges Leben herrscht und hier große Dinge im Werden sind. Wir haben in den Wintermonaten Zeit genug, darüber nachzudenken, wie weit sich alle diese Pläne verwirklichen lassen, und können dann an die Vorbereitungen gehen.

Mit großer Freude aber wird es jeder Seejäger vernommen haben, daß der Pokal, der auf der Regatta Bremerhaven—Vorkum ausgejagt werden soll, den Namen „Franz Berlia-Gedächtnispreis“ erhält, ist doch Dr. Berlia einer der saubersten Regattasegler auf See gewesen und genießt deshalb auch sein Name die größte Hochachtung bei allen Männern vom blauen Wasser.

Ludwig Dinflage.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 5

Beschlagnahme. In einem Schreiben vom 29. Oktober 1948 teilt Mr. R. N. Stokes mit, daß er sich in der Angelegenheit der Freigabe beschlagnahmter deutscher Yachten an das „Foreign Office“ gewandt habe. Gleichzeitig erbittet er weitere Unterlagen für die Fortsetzung einer Unterhausdebatte.

Das „Foreign Office“ hat zu dem gleichen Zeitpunkt über die Gouverneure der Besatzungsmacht Anfragen an den U. A. S. gerichtet zur Ermittlung statistischer Angaben. Um diesen beiden Anfragen im Sinne des deutschen Segelsports und zum Wohle der betroffenen Eigner gerecht werden zu können, ist Voraussetzung, daß die Vereine die gewünschten Yacht- und Beschlagnahme-Listen vorlegen. Auf Grund dieser Kenntnis wird der U. A. S. statistische Angaben weitergeben, die geeignet sind, für unsere Belange zu sprechen. Vereins- oder Eigner-namen werden selbstverständlich nur auf besonderen Wunsch genannt. Zur Vorlage kommen also nur zonale Gesamtziffern.

Aus Mitteilungen der Landesregierungen ist zu ersehen, daß einzelne Segler auf Durchführung des Form-80 G-Verfahrens und Bezahlung drängen. Im Land Schleswig-Holstein hat es dazu geführt, daß die Landesfeststellungsbehörde der Finance Branch mitgeteilt hat, sie sei nicht in der Lage, die Entschädigung zu zahlen. Daraufhin hat die Finance Division entschieden, daß die Zahlungen vorläufig einzustellen sind.

Ferner ist aus dem Schriftwechsel mit den Landesregierungen zu ersehen, daß abgesehen von der bekannten Tatsache der Ent-eignung im Falle der Durchführung des 80 G-Verfahrens, die Yachteigner nach dem 3. Gesetz zur Währungsreform nur in um-gewerteten Reichsmarkbeträgen entschädigt werden sollen. Diese augenblicklich gültige Tatsache muß jedem betroffenen Segler klar sein. Auf Grund seiner Einsprüche ist dem U. A. S. mitgeteilt worden, daß es sich bei diesen Anordnungen um Gesetze der

Militärregierung handelt, von denen die deutschen Behörden vorerst nicht abweichen können.

Die Bemühungen des U. A. S. bei der Wahrnehmung der Interessen des deutschen Segelsports können in diesen schwierigen Fragen nicht von heute auf morgen den gewünschten Erfolg bringen. Es wird deshalb bei der Aufforderung zur Unterschrift des Form 80 G nach wie vor empfohlen, um Aufschub unter Hinweis auf die Verhandlungen zu bitten.

Erweitertes Lübecker Segelrevier. Die in der 1. November-Nr. bekanntgegebene Erweiterung des Lübecker Segelreviers ist durch die intensive Mithilfe der Wasserschutzpolizei-Gruppe Schleswig-Holstein durch Anträge bei der C. C. G. 312 H. Q. zur Durchführung gekommen. Der Wasserschutzpolizei-Gruppe gilt Dank und Anerkennung für diese Unterstützung.

Sportseeschiffer. Sportseeschifferprüfungen werden auf Antrag in der früher üblichen

Form an den Seefahrtsschulen abgenommen. Dagegen ist die Schulung und die Prüfungsabnahme für das Sporthochseeschifferpatent bis jetzt durch die Militärregierung nicht zugelassen.

Bauvorschriften. Mit dem 7. September 1948 wurden den Vereinen Bauvorschriften zur Ansicht und zum Zwecke der Abjatzwerbung übersandt. Die wenigsten Vereine haben eine erfolgreiche Werbung oder nur eine Bezahlung der übersandten Exemplare durchgeführt. Der U. A. S. braucht dringend den Erlös für die Vorschriften, um seine Unkosten abzudecken. Es wird um umgehende Bezahlung gebeten.

Wilde Segler. Anfragen geben Veranlassung, nochmals darauf hinzuweisen, daß nach den Gesetzen der Militärregierung nach wie vor nur solche Segler segeln dürfen, die Mitglied eines anerkannten Vereins sind.

Arbeitsausschuß Segeln.
C. G e w e r s

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Riel. Am letzten August-Wochenende fanden die Rielser Herbstwettfahrten für die Klassenjachten und am ersten September-Wochenende für diese und die Ausgleicher statt. Das Wetter war den Wettfahrten nicht sonderlich gut gesonnen, trotzdem gab es in den zum Teil gut besetzten Klassen recht interessante Kämpfe. Die Wettfahrten litten darunter, daß fast nur die Flotte des R. V. C. am Start erschien, während die Boote der übrigen-Rielser Vereine zum größten Teil dem Start fernblieben.

Bei den 30 qm-Seefahrtkreuzern war die sieggewohnte „Ise“ (Greve) siegreich, bei den Starern siegte Blankenburg auf „Pandar II“. Bei den Vertenskreuzern war Weishun mit „Mina“ siegreich. Bei den Walbooten teilten sich Eberhard mit „Gerda III“ und Lohmann mit „Moha“ die Preise. In der Olympiajollenklasse war Krodol auf „Holep“ Preisträger, während sich bei den Scharpies Dr. Spliedt mit „Ulf“ den Sieg holte. In der Piratenklasse war Steffen mit „Jonny“ der erfolgreichste. Bei den 15 qm-Wanderjollen siegte Dr. Lubinus mit „Firmi VIII“ und — last not least — bei den internationalen 6m-N-Jachten Thomsen mit seiner „Gustel VIII“. Bei den Ausgleichern gewann Wölk mit „Passat“.

Heinz Schmidt.

Treffen der Hochseesegler.

Bremen. Es ist eine schöne Sitte der Seglerkameradschaft „Das Wappen von Bremen“, alljährlich die Hochseesegler aus dem ganzen Lande an einem Abend zu vereinen. Auch zum 6. November waren sie aus Flensburg, Kiel, Hamburg, Bentheim und sogar vom Bodensee diesem Ruf gefolgt, um alte Erinnerungen aufzufrischen an die Atlantik-Regatta Bermuda—Cuxhaven, an die Wettfahrten nach Holland und Burnham-on-Crouch von Helgoland aus und die Fastnet-Rennen, die es besonders in sich haben. Der Schifferälteste Conrad Molteniüs eröffnete die Tagung, die im Blohd-Hotel, Bremen, abgehalten wurde. Magnus Müller als Vorsitzender der Kameradschaft entwickelte die Pläne für das Jahr 1949. Es war erfreulich zu sehen, daß auch unter den Hochseeseglern noch der alte Geist herrscht und sie sich von den Nöten der Zeit keinesfalls unterkriegen lassen wollen.

L. D.

Vom Bodensee. Sehr trübe sieht es immer noch auf dem Bodensee aus. Am deutschen Ufer ist kein weißes Segel zu sehen, während an der schweizer Seite recht fleißig Regatten gesegelt werden. Auch die Österreicher in Bregenz nahmen in diesem

Jahr ihre Schippererei wieder auf, nachdem die Befreier dieses Landes den Segelsport bislang als „wehrrüchtigend“ verboten hatten. Auf der ersten großen Bregenzer Regatta dieses Jahres hatten die beiden dortigen Segelklubs ihre alten Freunde in Lindau, Friedrichshafen und Konstanz eingeladen. Vor Wochen hat nun eine Sitzung mit den französischen Besatzungsbehörden stattgefunden, auf der die Freigabe des Segelsports zur Sprache kam. Etwas Positives ist dabei nicht herausgekommen. Übrigens hatten sich in diesem Sommer recht lustige Verhältnisse entwickelt. Die Franzosen hatten nicht nur alle privaten Wasserfahrzeuge beschlagnahmt, sondern auch die Boote der gewerbsmäßigen Bootverleiher. Da an diese nun eine Entschädigung zu zahlen ist, vermieteten die Franzosen eines Tages die Boote selbst an Leute, die ein Stündchen auf dem See rudern wollten, um sich so Einnahmen zu verschaffen.

E. St.

Am 26. September veranstalteten die schweizerischen Vereine eine Regatta auf dem Untersee. An dieser nahmen auch Jachten vom deutschen Ufer teil, nämlich vom „Club Nautique de Radolfzell“ mit französischer Mannschaft und deutschen Steuerleuten.

L. D.

WIR LASEN:

Ludwig Dinklage: „Männer vom blauen Wasser“, Eberhard Brodthaus, Wiesbaden, 284 Seiten, Leinenrücken, DM. 7,80.

Mein, man soll sich selbst keine Lobreden halten. Deshalb sei hier auch nur auf die gute Ausstattung des Buches hingewiesen, die dem angesehenen Verlag alle Ehre macht. Das Buch, das gewissermaßen als Fortsetzung des früher von mir erschienenen „Vom Wasser nicht wegzuprügeln“ gedacht ist, schildert die Boote und Abenteuer der Segler, die in mehr oder weniger eleganter Form die Ozeane bezwungen haben. Der Hamburger Dieter Woelke hat dazu eine Anzahl flotter Zeichnungen gemacht.

L. D.

Dr. Werner Wrage: „Faltbootfahrten im Wattenmeer“.

Eines der schönsten Gebiete für uns Segler von der Niederelbe ist das Wattenmeer, das uns in diesem Jahr zuerst wieder zugänglich ist. Die stets wechselnde Szenerie, die große Weite, das ständige Spiel der Tiden, die interessante Tier- und Pflanzenwelt locken uns immer wieder, über Cuxhaven hinaus nach Scharhörn oder Büsum und Melbörj und noch weiter zu segeln, den ost- und nordfriesischen Inseln einen Besuch abzustatten. In diesem Buch Dr. Wrages, das von Hans Kahlbrandt trefflich illustriert ist, werden uns die ganzen Schönheiten der Watten vor Augen geführt, ihre Geschichte und ihre einzigartigen Lebewesen näher erläutert. Es ist ein Buch, das jeder Freund des Wattenmeeres gelesen haben muß. Erschienen 1948 im Richard Hermes-Verlag, Hamburg. Preis DM. 4,90. L. D.

AM PEILKOMPASS

Curry schweizerischer Segelmeister
1948.

Im August wurde auf dem Züricher See die Meisterschaft der 5 m-N-Jachten ausgetragen. Es starteten zwölf Fahrzeuge, darunter der dänische Fünfer „Diana“ aus Fredericia. Die Meisterschaft gewann überlegen die Jacht „Barbara“ mit Dr. Manfred Curry am Ruder, dem bekannten Verfasser mancher interessanter Bücher über den Segelsport. L. D.

Wettfahrttermine für 1949.

Auf dem „Kleinen Seglertag“, den der N.A.S. am 20. November abhielt, wurden die Hauptwettfahrten festgelegt. Die Daten sind folgende: 3.—7. 6. Nordsee-Woche: (3. 6. Hamburg—Cuxhaven bzw. Begesack—Bremerhaven, 4. 6. Bremerhaven—Hoheweg und zurück, 5. 6. Cuxhaven—Mittelgrund bzw. Bremerhaven—Cuxhaven, 6. 6. Cuxhaven—Büsum, 7. 6. Büsum—Bremerhaven bzw. Büsum—Cuxhaven); 25.—29. 6. Kieler Woche; 30. 6. Kiel—Travemünde; 3.—7. 7. Travemünder-Woche; 16. 7. Kiel—Schleimünde; 17.—24. 7. Schlei-Woche; 25. 7. Schleimünde—Kiel; 15. 8. Blaues Band der Niederelbe. D.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage; Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 11. 48. Kl. C. — 11/8636



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Dezember 1

HAMBURG

Der neue Führerschein.

Die Spötter werden feststellen, daß eine Führerscheinvorschrift im wesentlichen nur die Rückversicherung der Vereinsleitungen ist und eventuell noch aller jener Stellen, die die sogenannte „Verantwortung“ tragen. Sie verweisen auf alte Segler, die seit Jahrzehnten segeln, nie einen Führerschein besaßen und auch nie auf Grund von Unkenntnis etwas falsch machten — jedenfalls soweit erinnerlich. Außerdem wird festgestellt, daß die See frei sei und die Verantwortung der Segler nur allein trage.

Diese Überlegungen waren der Versammlung des erweiterten N.N.S.-Vorstandes am 20. November 1948 in Hamburg ebenfalls klar, und sie bildeten eigentlich die Atmosphäre, die über der Debatte lag. Es wurden Stimmen laut, die auf die „Selbe Gefahr“ aufmerksam machten, und wieder andere verwiesen auf die Praxis, indem sie sich offenbar an den alten Philosophen und Satiriker Lichtenberg erinnerten, der da sagte: „Der Mann hatte so viel Verstand, daß er fast zu nichts mehr in der Welt zu gebrauchen war.“

Wenn nun die Versammlung trotzdem sich zum Schluß einmütig auf die Seite der Führerscheinvorschrift stellte und beschloß, diese Vorschrift mit gewissen zeitgemäßen und der Vertiefung dienenden Veränderungen neu in Druck zu geben, dann führten dazu hauptsächlich zwei Gründe, die jedem das Vorhandensein einer Führerscheinvorschrift als notwendig erscheinen ließen.

Erstens muß der seglerische Nachwuchs geschult werden, und es müssen infolgedessen Richtlinien vorhanden sein. Zweitens steht hinter dieser selbst auferlegten Maßnahme des Führerscheinzwanges das unumgängliche „Muß“ in Gestalt unserer Behörden, die den Seglern gern die Arbeit abnehmen wollen, um sie dann uns in Form heute bereits ausgearbeiteter Gesetze wieder zu präsentieren.

Was hat sich bei der Führerscheinvorschrift nun geändert? Abgesehen von den oben bereits erwähnten redaktionellen Abänderungen sind noch folgende geschehen. Der Begriff „ortsnaher Küstenfahrt“ ist in „Küstenfahrt“ abgeändert worden, um die Bezeichnung auf die Auslegung dieses Begriffes abzustimmen, der am 12. April 1930 durch Beschluß von 32 Küstenvereinen durch ein Gebiet bis 3 Seemeilen außerhalb der äußersten Seezeichen erläutert wurde. Da Prüfungen für „Küstenfahrt“ nach Vollendung des 16. Lebensjahres abgelegt werden können, wird den Vereinen im Hinblick auf das außerordentlich große Gebiet der „Küstenfahrt“ im Falle unzureichender Erfahrung und zu großer Jugendlichkeit des Prüflings anheimgestellt, bei Erteilung des B-Scheines diesen von Fall zu Fall nur auf ein begrenztes bzw. reduziertes Segelrevier auszustellen. Der Begriff „Seefahrt“ ist vertieft worden, er umfaßt Gebiete der Ost- und Nordsee, in denen mit den Methoden der terrestrischen Navigation ausreichende Schiffsortbestimmungen gewährleistet sind. Entsprechend dieser Definition sind die Prüfungsbedingungen für den C-Schein ebenfalls vertieft und detaillierter gefaßt.

Über diese Führerscheine hinaus besteht auch wieder die Möglichkeit, die Sportseeschifferprüfung an den Seefahrtsschulen unter Vorlage eines Führerscheins abzulegen. Sporthochseeprüfungen sind von der Militärregierung vorläufig noch verboten.

Es wäre begrüßenswert, wenn alle Vereine die Wintermonate zu intensiver, theoretischer Schulung benutzen würden.

Carl Clausen.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gernerz — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Der erweiterte Vorstand des A.A.S., dem Vertreter aller Segelreviere angehören, hat am 20. November 1948 folgende Beschlüsse gefaßt:

a) KR-Formel Neufassung 1948.

Es ist eine Neufassung der KR-Formel angenommen worden, die durch den „Technischen Ausschuß“ ausgearbeitet wurde. Nach dieser Neufassung ist den Vermessern in genauen Richtlinien eine Anweisung für die Vermessungsmethode in die Hand gegeben, die sich in ihrer Anwendung gegenüber früher geändert hat und künftig eine verschiedenartige Auslegung der Formel nicht mehr zuläßt. Die Formel selber ist praktisch die gleiche geblieben. Neu ist die Einstufung von Neubauten, deren Kiellegung ab 1. Dezember 1948 vorgenommen wurde, in KR-Gruppen. KR-Ausgleicher erhalten ab 1949 nur Startgenehmigung bei Wettfahrten, wenn sie nach der Neufassung der KR-Formel vermessen sind. Einzelheiten sind dem Rundschreiben VII/48 zu entnehmen. Den Vereinen und Vermessern wird diese Neufassung der KR-Formel nach Drucklegung zugestellt. Es wird gebeten, die lokalen Bootsbauerinnungen durch die Vereine zu unterrichten.

b) JR-Formel.

Künftig sind klassenlose Jollen nach der im Weiergebiet seit Jahren bereits eingeführten und bewährten JR-Formel zu vermessen, da die bisher verwandte N-Formel zu primitiv ist. Diese Formel tritt ab 1. Januar 1949 für Wettfahrten in Kraft. Die Formel betrifft alle Fahrzeuge, die nicht unter die KR-Formel fallen (also auch Kielschwerter und Jollenkreuzer) und größer als 4,5 m Länge über alles sind. Unterlagen und Meßbriefe sind im Druck.

c) Einheitliches Punktsystem.

Durch den erweiterten Vorstand ist eine Kommission aus den Herren E. F. Laeisz, H. Schmidt, G. F. Rummell, W. Reibisch und J. Kobbe beauftragt worden, ein einheitliches Punktsystem auszuarbeiten.

d) Führerscheinvorschrift.

Die durch eine Kommission überarbeitete Führerscheinvorschrift wurde in ihrer vor-

geschlagenen Fassung angenommen. Die Vorschrift befindet sich im Druck. Bestellungen umgehend an die Geschäftsstelle erbeten.

e) Bildung von Vereinigungen der Piraten-, H-Jollen- und O-Jollensegler.

Zu Anlehnung an die Drachenvereinigung und internationalen Starflotten wurde empfohlen, ähnliche Vereinigungen zur Pflege und Förderung ihrer Klassen zu gründen.

f) Lizenzgebühr für Piratenneubauten.

Bis auf Widerruf ist für die Gattin des verstorbenen Piratenkonstruktors Martens eine Neubaulizenzgebühr von DM. 10,— zu entrichten. Das Geld ist bei Erteilung der Unterscheidungsnummer an die Geschäftsstelle des A.A.S. zu zahlen.

g) Metallbauten.

Eine Kommission des „Technischen Ausschuß“ unter Leitung von Schiffbau-Ing. Paul Böhling, Hamburg-Harburg, arbeitet mit dem Germanischen Lloyd Bestimmungen für den Jachten-Metallbau aus.

h) 3 to Einheitskreuzer von E. Kraßmann

ist als Klasse zu streichen.

Ergänzungen zu den Vorschriften der Drachen vom 1. 11. 46 des permanenten Norwegischen Drachens vom 5. und 6. Dezember 1947 liegen in der Geschäftsstelle aus. Der Druck ist als Nachtrag der Bauvorschriften vorgesehen.

Verkauf „Ettfi IV“. Die Atlantikjacht „Ettfi IV“ soll für 28 000.— DM verkauft werden. Der Verkauf soll möglichst noch vor dem Winter erfolgen. Die Jacht liegt in Eckernförde unter Aufsicht des „Frontier Control Service“. Interessenten wenden sich an die A.A.S.-Geschäftsstelle.

Beschlagnahme Jachten. Trotz unentwegter Aufklärung über unsere Absichten zur Jachtfreigabe bringen die Vereine bei der Übergabe des notwendigen Unterlagematerials dem A.A.S. starkes Mißtrauen entgegen. Es muß hier festgestellt werden, daß eine Bearbeitung dieser Fragen durch

den U. A. S. nur möglich ist, wenn ihm lückenlose Angaben zur Verfügung stehen. Der U. A. S. ist mit allen Phasen dieses Problems so vertraut, daß man ihm eine leichtfertige Handlung in dieser Angelegenheit nicht zutrauen sollte.

Verkehrsdisziplin der Wassersportler.

Die Wasserchutzpolizei legt den nachfolgenden Bericht über die Verkehrsdisziplin der Wassersportler auf der Unterelbe vor und verweist auf sorgfältigen fachlichen Unterricht durch die Vereine, damit die fortgesetzten Beanstandungen abgestellt werden können.

„Wie bereits aus den zahlreichen Meldungen zu ersehen, ließ die Verkehrsdisziplin der Wassersportler auf der Unterelbe in der Saisonzeit sehr zu wünschen übrig. Zeitweilig schienen die Sportler gut diszipliniert, dagegen wurden an manchen Tagen Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften am laufenden Band festgestellt, und zwar derart, daß ein Boot dem anderen nachfuhr und sich hierbei auf den Vordermann berief. Eine Böswilligkeit lag nur in den seltensten Fällen vor, vielmehr handelte es sich fast immer um Unkenntnis der geltenden Bestimmungen. Aus den Kreisen des Se-

gelsports wurde oft an die Sportfreundlichkeit der Polizei appelliert und dabei die Ansicht vertreten, daß ein Verstoß ihrerseits verständnisvoll hingenommen würde. Im allgemeinen wurde im Interesse der Großschiffahrt immer auf die strikte Befolgung der Verkehrsvorschriften Wert gelegt; Verwarnungen nur dann erteilt, wenn stichhaltige Gründe vorlagen, die nach der seemannischen Praxis zu vertreten waren. Nicht selten wurde gerade aus Kreisen der Berufsschiffahrt immer wieder auf das verkehrswidrige Verhalten der Wassersportler hingewiesen. In der letzten Zeit hat der Sportverkehr infolge ungünstiger Wetterlage wesentlich nachgelassen und heute, mit Beginn der Herbstzeit, fast ganz aufgehört. Trotzdem sind seit dem 1. 9. 48 noch 47 Anzeigen und 20 Verwarnungen gegen die Wassersportler — in der Hauptsache wegen Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften der S.W.D. (Befahren der falschen Fahrwasserseite) sowie Lichterführung — erwachsen.

Zur Hebung der Verkehrsdisziplin wird daher eine weitere und ständige Aufklärung der Sportler durch ihre Vereine für unbedingt erforderlich gehalten.“

Arbeitsausschuß Segeln.

C. G e m e r s

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

F l e n s b u r g. Immer noch zeigt die Flensburger Förde, die so oft das Ziel auswärtiger Segler war, ihre reizvolle Schönheit. Nur das bewaldete Ufer vor Glücksburg zeigt große Lücken. Die früher im Wald verborgenen Marinebauten in Meierwik, jetzt Ausländerlager, sind durch den rücksichtslosen Kahlschlag den Blicken preisgegeben. Auf der Förde erinnern Wracktonnen an die bei der Kapitulation versenkten U-Boote. Diese stören aber die Segelei in keiner Weise.

In dem Bootsbestand haben die Flensburger keinen Schaden erlitten. Im Gegenteil, ein erfreulicher Zuwachs an Klassenbooten bereicherte den regatta-wertvollen Bootsbestand. Der Sommer brachte zwei Drachen-Neubauten „Leif“ (Anthön) und „Stella Polaris“ (v. Lynker). Im Frühjahr 1949 werden zwei weitere Neubauten erwartet. Diese dann gut vertretene Klasse wird der Wettsegelerei neuen Auftrieb verleihen. Durch Selbstbau entstanden mehrere kleine Fahrzeuge. Eine neue Jollenklasse wurde durch

die kleinen „Stichlinge“ geschaffen. Ein im Frühjahr 49 fertiggestellter Selbstbau wird sich zu den drei vorhandenen Walbooten gesellen. Erwähnenswert sind aber auch der 50er-Seefahrtkreuzer „Strömer II“ (Chr. Sommer) und die zu 50 qm-Seefahrtkreuzern umgetafelten nationalen Sechziger „Frene“ (Lindner), „Majade“ (Lackmann) und „Renate“ (A. Petersen). Eine Anzahl 30er-Seefahrtkreuzer wurde wieder von der Besatzungsmacht beschlagnahmt und noch nicht freigegeben.

Neben dem Flensburger Segelclub und der Seglervereinigung Flensburg entstand nach dem Kriege der dänische „Flensborg Yachtclub“. Der Club ist in die früheren Marineanlagen in Meierwik eingezogen. Er verfügt dort über einen ausgezeichneten Yachthafen und ein vorbildlich eingerichtetes Bootshaus. Der Bootsbestand ergänzt sich aus den Abgängen des F. S. C. und der S. V. F.

Ist auch ein guter Bootsbestand zur Ausübung des Segelsports vorhanden, so sind

V

die Flensburger dennoch ungleich schlechter gestellt als die Segler anderer Reviere. Das freigegebene Segelrevier ist mehr als bescheiden. Zu Beginn des Sommers konnte nur bis zur Linie Ostseebad—Fahrensodde (dicht hinter der Marineschule Würwik) gesegelt werden, — kurz „Idiotendreieck“ genannt. Anfang Juni wurde das Segelgebiet erweitert. Nunmehr erstreckte sich das Revier in einem spitz zulaufenden Streifen von Ostseebad bis zum Leuchtfeuer Schausende hinter Glücksburg. Hierbei konnte nicht bis zur Mitte der Förde gesegelt werden. Dennoch lebte eine eifrig betriebene Segelei auf. Boote, die jahrelang an Land gestanden hatten, zeigten sich wieder in voller Schönheit. Dänische Bewachungsfahrzeuge behüteten die Förde, die für dänische Segler gesperrt ist.

Der Jachthafen in Glücksburg, der inzwischen ausgebaggert und mit Festmachepfählen versehen war, wurde rege aufgesucht. Viele Boote nahmen diesen idyllisch gelegenen Hafen als Sommerliegeplatz.

Nach langwierigen Verhandlungen mit der Beibehaltungsmacht glückte es, in einer Geschwaderfahrt mit 15 Booten die nahegelegene Schlei aufzusuchen. Es war eine frohe Stimmung, als am 15. Juli die Flensburger Segler wieder Segel setzen konnten, um zum ersten Male nach dem Kriege die Außenförde aufzusuchen, — wengleich begleitet von vier, später sogar sechs Beileitfahrzeugen.

Es wurde eine herrliche Segelei. Raumschots, leichte Dünung, Sonnenschein. Nachmittags lagen wir in Schleimünde — und dann waren wir auf der Schlei. Sie ist reizvoll und lädt an vielen idyllisch gelegenen Plätzen zum Festbinden ein. Doch die Schlei hat auch ihre Mücken. Das Wasser ist nicht klar, die Fahrrinne oft bedenklich eng. Es mag beruhigen, daß eben so viele Einheimische sich auf Schiet setzen, wie es Fremde zu tun pflegen. Auf der Schlei wurde gerade die bekannte Schleiwoche gesegelt. Und dann ist etwas los. Es gab herrliche Wettfahrten bei einer Beteiligung von etwa 150 Booten. Erfolgreich waren die Flensburger Boote „Strömer II“ (Sommer), „Nordwacht“ (Christiansen) und der Pirat „Alf“ (Haase).

Eine Woche ist schnell zu Ende, erfüllt mit Sonnenschein, Wind und herrlicher Segelei. Dann ging's wieder heimwärts. Unter Geleitschutz, sonnenverbrannt, bereichert durch viele schöne Eindrücke erreichten wir am 27. Juli die heimatischen Gewässer.

In der Travemünder Woche war der F.S.C. durch den „Strömer II“ erfolgreich vertreten. „Strömer II“ hat ein Sonderpermit.

Die erste Wettfahrt der Flensburger Segler wurde am 15. August ausgesegelt bei einer Beteiligung von etwa 50 Jachten. Segelte man in Torquay um die goldene Medaille, so segelten wir um das „Blaue Band der Flensburger Förde“. Bei schöner Brise wurde dieses Rennen zu einem bemerkenswerten sportlichem Ereignis. Bis zum Schluß war die Wettfahrt offen zwischen „Stagerrak“ (Chr. Fr. Bith), „Najade“ (Lackmann), „Trene“ (H. Lindner) und „Klaar Rimming“ (D. Brink), die abwechselnd die Führung übernommen hatten. Dann zog die gut gesegelte „Trene“ unaufhaltsam davon. Bejubelt und begrüßt durch Sirenengeheul, Rufen und Winken, so zog die „Trene“ unter dem Preß der gut stehenden Segel durch das Ziel und segelte sich damit das „Blaue Band“ nach Hause. Der weit über die Flensburger Förde hinaus bekannte Fahrtensegler Hans Lindner hatte sich die wohlverdiente Trophäe errungen. Die übrige Wettfahrt brachte noch manch schönen Erfolg.

Zum Herbst ließ der F.V.C. zu einer weiteren Wettfahrt einladen. Schlechtwetterlage bedingte eine mehrfache Verschiebung des Termins. Endlich, am 26. September war es soweit. In malerischer Farbenpracht erglänzte die Förde im Herbstsonnenschein. Es war friedlich und still. Wundervoll spiegelten sich die Segel in dem spiegelglatten Wasser. Nachdem es die Vortage aus allen Knopflöchern geweht hatte, herrschte nun Totenstille. Alle Quadranten der Kompassrose wurden versucht, um ein wenig Leben in die Boote zu bringen, dennoch schloß der Wind vorzeitig ein, endgültig. Draußen auf der Bahn mühten sich die Boote, das Ziel zu erreichen, und sei es mit hölzernen Leesegelein. Die Wettfahrt verlief recht uninteressant. — Dann kam allmählich der Herbst mit seinen Stürmen. Richard Kasper.

Herausgeber: Arbeitsausschuß Segeln für das brit. Kontrollgebiet einschl. Bremen. Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg (N.-E.), Ruf 215. Richard Hermes-Verlag, Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg (N.-E.), CCF 271. Bestellungen und Zuschriften nur an die Schriftleitung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 12. 48. Kl. C. — 12/8910



Kurs liegt an...

Nachrichten für den Segelsport

1948 Dezember 2

/ HAMBURG

Hol nieder Flagge!

Fünfzehn Monate lang erschien das Mitteilungsblatt „Kurs liegt an...“ in diesem bescheidenen Gewande, eigentlich unwürdig unseres schönen Sports. Alle unsere Versuche, dem Blatt einen ansprechenderen Rahmen zu geben, scheiterten an den bestehenden Verordnungen. Am 30. November endlich wurde mir seitens des Senats der Hansestadt Hamburg die Lizenz erteilt, den Umfang und die Auflage wesentlich zu erweitern. So kann ich allen Freunden unseres Blattes die frohe Mitteilung machen, daß wir im neuen Jahr in einem schöneren und besseren Kleid herauskommen werden.

Gleichzeitig mit dieser Änderung geht auch ein Verlagswechsel vor sich. Dem Richard Hermes-Verlag, Hamburg, der das Blättchen in der schwierigsten Zeit des Papiermangels, der Auflagenbeschränkungen und der sonstigen einengenden und erschwerenden Vorschriften in uneigennützigster Weise herausgebracht und selbst dann, wenn wir fast am Verzagen waren, immer wieder Wege gefunden hat, es zu halten, sei der ganz besondere Dank ausgesprochen. Ohne Hilfe des Verlegers wären wir Segler noch immer ohne ein Nachrichtenorgan gewesen.

Auch der Druckerei Georg Umlandt in Freiburg gilt unser Dank; hat sie doch ebenfalls in den wüdesten Monaten vor der Währungsreform die hier entstehenden Schwierigkeiten trotz Stromsperren, unerschwinglicher Material- und Reparaturkosten und was der Dinge mehr waren, das Blatt immer rechtzeitig herausbringen können. Es waren eben alles Segler, die uns Seglern zur Seite standen, und wir wissen alle, daß diese nicht so leicht beidrehen.

Die Schriftleitung wird nun auch im neuen Verlag in meiner Hand bleiben. Mir zur Seite aber wird künftig Günther Grell stehen, als Schriftsteller bekannter Segelsportbücher und letzter Schriftleiter der „Nacht“ noch allen in bester Erinnerung. Es wird unser gemeinsames Bestreben sein, dies Nachrichtenblatt — auch jetzt darf es vorläufig nur als solches erscheinen, da reine Sportzeitschriften, die sich nur mit einem Sport befassen, noch nicht zugelassen sind — auf eine Höhe zu bringen, die des deutschen Segelsports würdig ist. Hoffentlich aber ist der Tag nicht mehr fern, wo wir aus diesem Blatt eine richtige Zeitschrift, die uns allen gefällt, machen können. Unser kleines „Kurs liegt an...“ aber wollen wir als den Pionier, der dem größeren Blatt die Wege ebnete und einen nicht unerheblichen Teil dazu beitrug, den deutschen Segelsport neu aufzubauen, in ehrenvoller Erinnerung behalten.

Der alte „Kurs liegt an...“ geht mit dieser Ausgabe vor Anker. Im neuen Jahre aber geht unser Schifflein wieder in See und wird unter volleren Segeln unter einem neuen Ruder, aber mit dem alten Kapitän einen neuen Kurs anliegen, der einzig und allein dem weiteren Ausbau unseres herrlichen Segelsportes dient.

Freiburg/Niederrhein, den 15. Dezember 1948.

Ludwig Dinlage
Schriftleiter und verantwortlicher Herausgeber.

Die bisherigen Bezieher erhalten das Blatt ab Januar weiter, vorläufig allerdings erst unter Streifband. Da aber auch die Auflagenbeschränkung fortgefallen ist, können weitere Bezieher angenommen werden. Sie wollen ihre Bestellungen an den Herausgeber in Freiburg/N.C. richten.

AMTLICHE NACHRICHTEN

des Arbeitsausschusses Segeln im britischen Kontrollgebiet einschl. Bremen

Vorsitzender: Carl Gewers — Geschäftsstelle: Hamburg 11, Catharinenstr. 5, Ruf 32 46 55

Ich wünsche der gesamten Seglerschaft
ein glückliches neues Jahr
verbunden mit den besten Wünschen
für eine gute Segelsaison 1949.

C. G. Gewers
Vorsitzender

Erklärung bei Regattameldungen.

Solange für Meßbriefe keine Gültigkeitsdauer vorgeschrieben oder bei alten Meßbriefen und Klassenscheinen die Gültigkeitsdauer abgelaufen ist, ohne daß sie verlängert wurde, wird den Vereinen empfohlen, bei Regattameldungen, von den Teilneh-

mern eine Erklärung zu fordern, daß keine den Rennwert beeinflussenden oder von den Klassenvorschriften abweichenden Änderungen an den Fahrzeugen vorgenommen wurden.

Neuvermessung bei Beschädigungen oder Havarien.

Es wird darauf hingewiesen, daß im Falle größerer schiffbaulicher Änderungen und Reparaturen, besonders als Folge von Beschädigungen und Havarien, meistens eine Neuvermessung notwendig sein wird. Meßbriefe und Vermessungsbescheinigungen sind dann an die Geschäftsstelle des A. A. S. zu rücksenden.

Arbeitsausschuß Segeln.

C. Gewers

AUS DEN EINZELNEN SEGELGEBIETEN

Wettfahrt-Termine 1949.

Die auf Seite 76 des „Kurs liegt an...“ angegebenen Wettfahrt-Termine sind inzwischen etwas geändert und ergänzt worden. Nachstehend die berichtigten Daten:

- Nordsee:** Nordsee-Woche 3.—7. 6.
3. 6. Begefac—Bremerhaven und Hamburg—Cuxhaven.
4. 6. Hoheweg-Regatta.
5. 6. Bremerhaven—Cuxhaven und Cuxhaven—Mittelgrund.
6. 6. Seeregatta vor der Elbmündung.
7. 6. Cuxhaven—Bremerhaven.
16./17. 7. Hamburg—Glückstadt und zurück.
13. 8. Blaues Band der Niederelbe.

Ostsee: 11./12. 6. Ostseewettfahrt vor Travemünde.

19. 6. Rakeburger See.
22./26. 6. Kieler Woche.
24. 6. Rakeburger See.
30. 6. Kiel—Travemünde.
3./7. 7. Travemünder Woche.
9./10. 7. Seewettfahrt vor Niendorf-Timmendorf.
14./17. 7. Rakeburger Woche.
16. 7. Kiel—Schleimünde.
17. u. 22./24. 7. Schlei-Woche.

25. 7. Schleimünde—Kiel.
20./21. 8. Wettfahrten der Sparte Segeln Lübeck auf dem Rakeburger See.
11. 9. Rakeburger See.

Lübecker Bucht. Die Erweiterung des Segelreviers der Lübecker Bucht bis Fehmarn veranlaßte die Timmendorfer Segler, ein Pfingsttreffen auf Fehmarn anzuregen. Der Stützpunkt des Lübecker Nacht-Clubs in Drth/Fehm. ist gebeten worden, die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen. Geplant ist, am Pfingstsonnabend, dem 4. 6., in kleinen Gruppen von Lübeck, Travemünde, Niendorf und Neustadt nach Fehmarn zu segeln. Passieren Yachten innerhalb bestimmter Fristen gewisse Kontrollpunkte, sollen sie dafür Erinnerungsplaketten bekommen. Am Sonnabend und Sonntag kameradschaftliche Zusammenkünfte in Drth. Am Pfingstsonntag Geschwadersegeln nach freigegebenen Häfen auf Fehmarn und nach Heiligenhafen. Rücksegeln — ähnlich wie das Hinsegeln — am Pfingstmontag. Sollte bis dahin das Kieler Segelrevier ebenfalls bis nach Fehmarn erweitert worden sein, so würde es freudig begrüßt werden, bei

diesem Pfingsttreffen auf Fehmarn auch Segler aus Kiel, Eckernförde, von der Schlei und vielleicht aus Flensburg be-
willkommen zu können.

H. Schmidt.

Dresden. Wenn ich etwas vom Segeln in Dresden erzähle, fragt man mich ständig: „Ja, wo segelt Ihr denn in Dresden eigentlich?“ Dabei zählte der führende Verein in Dresden 1944 51 Fahrzeuge, darunter allerdings auch einige Motorboote. Bei uns in Dresden sind hauptsächlich Jollen und Jollenkreuzer beheimatet. Die 20qm-Jollenkreuzer erfreuen sich besonderer Beliebtheit. Von den Jollen besonders pflegen wir die D-Jolle. 1944 waren 8 Exemplare davon vorhanden. Aber auch H-Jollen und Piraten sind vertreten. Zwei Piraten stehen als Club-Boote zur Verfügung. Der Dresdner Segel-Club blieb bis zum Zusammenbruch völlig von allen Kriegseinwirkungen verschont. Erst im April 1945 wurde unser Bootshaus vom Volkssturm besetzt. Dabei entstanden nur verhältnismäßig geringe Schäden. Nach dem Russeneinmarsch am 2. Mai 1945 rüsteten sich die Russen im Bootshaus ein. Sämtliche Kleiderchränke wurden erbrochen, die Sachen geplündert und — was das Schlimmste für uns Segler ist — in unsere schönen, weißen Segel eingenäht, die zu diesem Zwecke zerschnitten und nach Rußland geschickt wurden. Für den DSC. war dies der schwerste Kriegsschaden; denn über die Hälfte unserer Besegelung ging auf diese Weise verloren. — Im Herbst 1945 fanden sich einige Segelkameraden wieder im Bootshaus zusammen. Lange sollte die Freude jedoch nicht dauern. Die Militärverwaltung erklärte Segeln für Wehrrüchtigung. Jedes Zusammentreffen von Seglern wurde untersagt, das Betreten des Clubgeländes wurde ebenfalls verboten. Im Bootshaus selbst saß ein treuhänderischer Verwalter, der es glänzend verstand, in seine eigene Tasche zu wirtschaften. Der Winter war kalt, aber in der Bootshalle lag Bauholz für Piraten, das wärmt unter Umständen auch eine Stube. Denselben Weg wanderten auch die Balken unserer Slipanlagen und einiges andere. Endlich im Frühjahr 1946 wurde vom „Rat der Stadt Dresden — Jugendauschuß — Abteilung Sport“ eine „Sparte Segeln“ ins Leben gerufen. Nun konnten die Getreuen sich wieder offiziell für unsern schönen Sport einsetzen. Am 12. Mai erhielten wir auch

unser Bootshaus zurück. Während des Sommers konnte eine alte Jolle aufs Wasser gebracht werden! Weitere Boote wagten wir aus Furcht vor Diebstahl noch nicht aufs Wasser zu bringen. Den langen Winter benutzten wir dazu, uns unsere alten Filme anzusehen und dem Nachwuchs theoretisches Segeln beizubringen. Nach langen Kämpfen wurde im Frühjahr 1947 das Segeln offiziell freigegeben. Die erste gemeinsame Veranstaltung war die traditionelle Pfingstfahrt. Leider ging sie noch nicht wie früher bis an die Grenze, aber wir waren auch schon mit Wehlen als Ziel zufrieden. Am Pfingstsonnabend gingen etwa 10 Boote im Schleppzug nach oben. Die ersten Boote mußten leider schon am 1. Pfingsttag aus Verpflegungsmangel zurücksegeln. Im Laufe des Sommers kamen noch 2 weitere Boote hinzu. Bedauerlicherweise hatten wir im Sommer 1947 durch die große Trockenheit sehr unter niedrigem Wasserstand zu leiden. Die Elbe war zeitweise kaum schiffbar. Außerdem mußten die Boote, trotzdem Tag und Nacht jemand anwesend war, gänzlich abgetafelt werden. Jedes kleinste Ende, das auf einem Boot blieb, wurde unter Garantie gestohlen. Regatten konnten 1947 noch nicht gestartet werden. Das Segeljahr 1948 verlief gut. Zum Ansegeln sowie zur Pfingstfahrt waren wieder etwa 10 Boote am Start. Ein Boot segelte im Herbst, trotz Lebensmittel-schwierigkeiten, sogar nach den Mecklenburgischen Seen. — Jedenfalls kann man sagen, daß auch in Dresden noch guter Segelgeist herrscht, aber auch in der übrigen Ostzone wird nicht geschlafen. Im August 1947 war ich als Gast in Schwerin. Dort hatte man sogar schon Geschwaderfahrten mit bis zu 50 Booten veranstaltet. Die Gastfreundschaft der Schweriner Segler ist vorzüglich. — Es wird also auch in der Ostzone aktiv gesegelt.

Emmy Ozisnik.

AM PEILKOMPASS

Segler auf langer Fahrt.

Es ist eine alte Sache, daß gerade nach Kriegen eine Hochflut von Ozeanüberquerungen in kleinen Fahrzeugen einsetzt. Wir brauchen nur an die Brüder Andrews, an Donovan, Lawlor, Lawton und Miller oder Charles M. Gould zu denken, die nach Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges über den Atlantik segelten. Und wie war

es nach dem ersten Weltkrieg? Genau das-
selbe. Ob es ein Main Gerbault war, der
französische Kriegsflieger, der Engländer
Ernest Sinclair, der Amerikaner William
Washburn Nutting, die Deutschen Carl
Kircheiß, Graf Luchner oder Gunther
Blüschow, oder gar die vier Borarlberger
unter Franz Plunder, sie alle suchten drau-
ßen die Freiheit. Es ist jetzt um keinen
Deut anders geworden. Wieder ziehen sie
hinaus auf die blaue Weite: Franzosen,
Engländer, Amerikaner, Deutsche. Wir dür-
fen es zwar nicht. Es ist strengstens ver-
boten. Doch hin und wieder gelingt es dem
einen oder anderen doch, durch den Stachel-
drahtverhau, der unser Ländchen umgibt,
hindurchzuschlüpfen.

Gerade jetzt trifft die Meldung ein, daß
die Hamburger Segeljacht „Olinda“ nach
66 Tagen von der Elbe in Buenos Aires
angelaugt ist. Geführt wurde das Schiff
von Heinz Förster, der bereits durch seine
Ozeanüberquerungen 1934 im Spitzgatter
„Der Zugvogel“ nach Südamerika und 1938
zurück in dem in Brasilien gebauten Rutter
„Der Zugvogel 2“ über Westindien und
Newyork bekannt geworden ist. Bei der
„Olinda“ handelt es sich um die Segeljacht
„Phönix“, die Förster vom Deutschen Hoch-
seesportverband „Hansa“, bei der er vorm
Kriege als Segellehrer tätig war, über-
nommen hat und zum Fischkutter umbauen
ließ. In diesem Sommer ist sie nun wieder
in eine Jacht verwandelt worden und hat
dann durch den englischen Kanal und über
Spanien die Ausreise angetreten.

Der Amerikaner Harry Pidgeon hat in
seiner Yawl „Islander“, die der Day'schen
„Sea Bird“ nachgebaut wurde, zweimal
die Erde umsegelt. Auf seiner dritten Reise
um die Welt wurde das Boot im Januar
dieses Jahres bei den Neuen Hebriden in
der Südpazifik wrack. Der „Blue Water Cru-
sing Club of Los Angeles“ sammelt nun,
damit sich Pidgeon ein neues Boot bauen
lassen kann. Die Baukosten werden auf
etwa 5000 Dollar geschätzt, für ein genaues
Ebenbild der alten „Islander“ ein ange-
messener Preis. Der Aufruf zu einer solchen
Spende dürfte wohl begründet sein, handelt
es sich bei Harry Pidgeon doch um einen

Mann, der in der Geschichte der Jachtsege-
lei die größte Heldentat vollbracht hat. Er
führte sein Knickspantsschiff zweimal glücklich
als Einhandsegler um die Welt. Auf der
dritten Reise wurde es von einem heftigen
Sturm im Hafen auf die Steine geworfen,
während es vor Anker lag.

Von dem französischen Kapitän Bernicot
hat die Welt so gut wie nichts erfahren.
Als verabschiedeter französischer Seeoffizier
ließ er sich auf der Werft von Carantec
einen 12 m langen, hochgetakelten Rutter
bauen. Einige Jahre vor dem Kriege ver-
ließ er in dieser „Anahita“ Bordeaux, segelte
einhand um die Welt und kam nach zwei

Ski-Kurse für Segler.

In der ersten Oktober-Ausgabe „Kurs liegt
an . . .“ machten wir auf Ski-Lehrgänge
aufmerksam, die vom Chiemsee-Yacht-Club
aufgezogen werden. Interessenten wollen
sich an das Reisebüro Dr. Degener, Traun-
stein, Bahnhofstraße, wenden. Alle Segel-
kameraden werden mit ihren Bestellungen
bevorzugt und können sich die Zeiten selbst
ausuchen. Dort sind auch die Preise zu
erfahren.

Jahren zurück. Unterwegs hat sich eigent-
lich überhaupt nichts Bemerkenswertes er-
eignet. Das Boot muß daher vorzüglich
und der Führer ein guter Nautiker und
Seemann gewesen sein. In seinem Buch
„Die Kreuzfahrt der „Anahita““ berichtet
er sachlich und bescheiden über die Fahrt.
So heißt es beispielsweise, als er bei Kap
Hoorn auf einen Sturm in Stärke 9 trifft:
„Da der Wind härter weht, drehe ich bei.“
Während des Krieges lag das Schiff in
einem kleinen französischen Hafen. Nach
dem Waffenstillstand kam der Sohn Kapi-
tän's Bernicots aus Südafrika zurück, setzte
mit seinem Vater zusammen das Schiff
instand, und beide segelten nach Südafrika.
Kapitän Bernicot brachte seine „Anahita“
dann allein nach Frankreich zurück. Hier
lebt er in einer kleinen Hafenstadt und
schreibt seine Erinnerungen als Seemann
nieder.

L. Dinklage.

Als Mitteilungsblatt registriert in der Hansestadt Hamburg unter Nr. MB/109 Verantwortlicher
Herausgeber und Schriftleiter: Ludwig Dinklage, Freiburg/Niederelbe. Richard Hermes-Verlag,
Hamburg 13. Druck: Georg Umlandt, Freiburg/Niederelbe. CCF 271. Bestellungen u. Zuschriften
nur an den Herausgeber. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schrift-
leitung. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 DM. zuzüglich Zustellgebühr. 1000. 12. 48. Kl. C.