

## Die Kieler Woche 1928.

Der vierte Tag: Wettfahrt des Norddeutschen Regatta-Vereins am Montag, den 25. Juni 1928.

Ein netter WSW herrschte am Montag früh etwa in Stärke von 3 bis 5 m/Sek., als die Zweiundzwanziger zum Trostrennen in den Irene-Preis-Wettfahrten starteten ohne den Gewinner des Preises: „Luchs“. Der Wind gewährte diesmal eine geradezu ideale Bahn; raumschots wurde vom Start das Markboot „Bülk“ angelaufen, nach Kiel 3 war Spinnakertur, zurück nach Bülk kreuzen, wieder Spinnaker nach Kiel 3 und schließlich eine lange Kreuzstrecke nach Kiel D zum Ziel. „Astrid“ und „Kobold“ starteten mit dem Schuß, fielen aber schon auf der ersten Kreuzstrecke zurück. Währenddessen arbeiteten sich „Wiebke“ und „Imme“ nach vorn. „Imme“ lag eine Zeitlang in Führung, wurde aber zunächst von „Wiebke“, dann auch noch von „Marianne“ ausgekreuzt. In der Reihenfolge „Wiebke“, „Marianne“, „Imme“, „Nestra“ ging das Feld, dem die übrigen in einigem Abstand dicht geschlossen folgten, auf die letzte Kreuztur, und zwar zunächst mit Backbordschoten auf Laboe zu. „Quisque“, die weiter zurück lag, versuchte es dagegen allein, auf Steuerbordbug in der Strander Bucht ihre Aussichten zu verbessern. Erst als sie die Tonne Kiel D anliegen konnte, wendete sie und traf wirklich vor allen nach Laboe zu gelaufenen Booten dort ein und konnte mit wenigen Sekunden Vorsprung vor „Wiebke“ den ersten Preis gewinnen. Die Reihenfolge der übrigen hatte sich gehalten. In wenigen Sekunden Abstand passierten die Preisträger das Ziel.

Bei den Dreißigern gab es gleich zwei Rückrufe: „Njord“ und „Marama“ wurden zu früh über die Linie gedrängt. Trotz des wegen des übrigen Feldes schwierigen Rückwegs fanden sie schon auf der Raumstrecke verhältnismäßig schnell Anschluß an das Feld, das zunächst „Onkel Arnold“ führte. Aber schon nach der ersten Kreuzstrecke hatte sich „Wannsee“, die mit Steuerbordschoten auf Bülk-Leuchtturm zu gelegen hatte, einen beträchtlichen Vorsprung vor allen übrigen ersegelt. Als zweites Boot lag „Rhe“ eine Minute später am

Markboot Bülk. Die Reihenfolge der übrigen war: „Hathi“, „Wölflein“, „Onkel Arnold“, „Bremen“, „Glück auf“, „Marama“, „Njord“. „Bremen“, die heute mit einer neuen, offenbar noch nicht recht eingearbeiteten Mannschaft fuhr, verlor reichlich viel Zeit beim Spinnakersetzen und ließ „Glück auf“, „Marama“ und „Njord“ vorbei. Die drei Ersten machten nach Rundung von Kiel 3 sofort einen langausgedehnten Schlag über Backbordbug unter Land auf Laboe zu. Das übrige Feld drängelte dicht geschlossen um die Boje und folgte den führenden Booten. Zunächst trennten sich „Glück auf“, „Wölflein“ und „Njord“ und machten längere Steuerbordschläge in die Strander Bucht. Dabei wurde „Wölflein“ von dem heute sehr aufmerksam geseelten „Glück auf“ überholt, ebenso lief ihm später „Njord“ vorbei. Die Spitzenschiffe hatten einen großen Vorsprung, und waren sichere Preisträger in der Reihenfolge: „Wannsee“, „Rhe“ und „Hathi“, bei der diesmal ihr Miteigner Mr. Copley als Großscholmann bei Herrn Theede mitfuhr. Zwischen „Glück auf“ und „Njord“ entspann sich jetzt ein Kampf um den vierten Platz, den mit gutem Vorsprung „Glück auf“ innehatte. „Glück auf“ nahm aber mit einem kurzen Schlag zuviel Höhe für den etwas raumenden Wind, so daß „Njord“ höher laufen konnte. Langsam aber sicher kam er auf und setzte sich kurz vor Kiel D vor „Glück auf“ und lief mit kleinem Vorsprung als viertes Boot durchs Ziel.

Ein ganz überlegenes Rennen machte heute wieder der Sechser „Ingegerd“, die die ganze Wettfahrt über in Führung lag. „Pan“ wurde zweites Boot. „Scheikens“ Mast war noch nicht recht hingetrimmt, so daß sie sehr zurückblieb.

Das leichte Wetter verhalf auch „Irma“ in der 35-m<sup>2</sup>-Kreuzerklasse wieder zu einem ersten Preis, während „Libelle“ sich mit dem zweiten begnügen mußte. Bei den Küstenjollen fehlten die bisherigen Sieger, und die Preise gingen an „Sturmvogel“ und „Lotten“.

Überlegen siegten auch heute die beiden Ausgleichs-yachten „Beduin“ und „Athena“, nachdem „Kolibri“ allerdings auf der Raumstrecke gut vorgelegen hatte. „Athena“ schafft



„Wannsee“ des Herrn Dr. Kraemer (V.S.a.W.) war das erfolgreichste Boot der 30-m<sup>2</sup>-Schärenkreuzerklasse. „Wannsee“, ein Rasmussen-Neubau, wurde durch den Vorsitzenden des Deutschen Segler-Verbandes, Herrn Dr. Rakenius, in überlegener Form zum Siege geführt. Es dürfte ein seltenes Zusammentreffen sein, daß der organisatorische und repräsentative Leiter eines Sportverbandes auch als aktiver Sportsmann Spitzenleistungen zeigt. (Photo: Hohmann.)

es aber unfehlbar am Wind, dagegen konnte „Karin“ diesmal den „Störtebecker“ nicht auskreuzen, obwohl beim Ziel nur noch 15 Sekunden fehlten.

Der Tag schloß mit einem Regattaessen in der Kieler Segler-Vereinigung, bei dem Herr Theede die Gäste begrüßte. Im Namen des D.S.Vb. antwortete dessen Vorsitzender, Dr. Rakenius, mit einer Rede, deren Wortlaut an anderer Stelle veröffentlicht ist. Herr Botolfsen dankte im Namen der schwedischen Gäste sehr herzlich und wies auf die langjährigen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Seglern beider Länder hin. Er lud die deutschen Segler dringend ein, zu den Wettfahrten nach Sandhamn recht zahlreich zu kommen und versprach, zur nächsten Kieler Woche wieder mit einer größeren Anzahl von schwedischen Booten zu erscheinen.

**Der fünfte Tag: Wettfahrt des Kaiserlichen Yacht-Clubs am Dienstag, den 26. Juni 1928; Commodoretag.**

Es wollte nicht aufhören zu wehen in dieser Kieler Woche. Ein heftiger SO warf draußen eine grobe See auf und ließ die Boote schwer arbeiten. Die meisten Boote außer den Schärenkreuzern hatten gereift. Der Himmel versprach nichts Gutes, aber fast die ganze Wettfahrt über blieb der Wind gleichmäßig. Erst ganz zuletzt, als noch ein Teil der Ausgleichsklassen von draußen hereinkreuzte, ging ein wolkenbruchartiger Regen nieder, es steckte aber kein Wind darin; es flaute im Gegenteil stark ab und drehte nach SW. Die Ergebnisse der Wettfahrt sind dadurch jedoch nicht beeinflusst worden.

Besonders für die 22er, die von Bülk nach Kiel 4 zu kreuzen hatten, war das Wetter reichlich hart. Dabei ist aber der Rasmussenschen „Freya“ am wohlsten. Sie kreuzte sehr sicher und konnte von der ihr dicht auf den Fersen folgenden „Nestra“ nicht mehr geholt werden. Der Irene-Preis-Gewinner verfrug das Wetter doch nicht ganz so gut und blieb mit allerdings nur 8 Sekunden Unterschied Dritter hinter „Nestra“. „Astrid“ holte sich den vierten Preis, „Marianne“ hatte das Pech, den Mast zu brechen.

Die Dreißiger hatten ebenfalls die Bahn auf dem Dreieck Kiel D, Bülk, Kiel 4 zweimal zu segeln, wobei von Bülk nach

Kiel 4 zu kreuzen war. Da im Laufe der Wettfahrt der Wind etwas südlicher drehte, gab es beim zweiten Male von Kiel D nach Bülk eine Spinnakertur. In Luv lief sofort voraus „Ziu“, der sein kleines Segel trug, gefolgt von „Hathi“. In Lee dagegen machten sich „Wannsee“ und „Marama“ frei, während „Glück auf“ in der Mitte lief. Als die Boote an der Tonne bei Bülk zusammenkamen, ergab sich folgende Reihenfolge: „Ziu“, „Wannsee“, „Hathi“, „Caramba“, „Marama“, „Glück auf“. Dieser brach auf der Kreuzstrecke sofort auf einen Steuerbordschlag aus der Linie aus und hatte nach wenigen Minuten „Hathi“, „Caramba“ und „Marama“ ausgekreuzt. In kurzen Schlägen erreichte „Glück auf“ auch kurz vor Kiel 4 „Ziu“, der inzwischen auch von „Wannsee“ ausgekreuzt war. „Ziu“ hatte aber einen Wantbruch und mußte für seinen Mast fürchten. Er gab daher das Rennen auf. „Glück auf“ rückte dann auf „Wannsee“ auf, „Marama“ lief an „Hathi“ vorbei. Ein hübsches Bild war es, wie sämtliche Boote von Kiel 4 nach Kiel D mit etwas geschriggter Schot in fast genau gleichen Abständen wie auf einer Geschwaderfahrt liefen. Auf der Spinnakerstrecke, bei der die Boote schwer schlingerten, kam „Glück auf“ gegen „Wannsee“ noch mehr auf. Auf der zweiten Kreuzstrecke standen plötzlich die Segel von „Glück auf“ nicht mehr, wohl infolge einer Lockerung der Stegen, jedenfalls sackte er Meter um Meter nach Lee, während die ausgezeichnet am Wind geführte „Hathi“ und kurze Zeit darauf auch „Marama“ Hand über Hand vorbeiliefen. „Wannsee“ lief weit voraus, während „Bremen“, „Glück auf“ hart aufrückte. Als diesem auf der letzten Strecke noch ein großer Dampfer gerade vor den Bug lief, war seine Lage gegenüber „Bremen“ äußerst kritisch. Aber noch mit 10 Sekunden Vorsprung holte er sich den vierten Preis.

Das Rennen der Sechser verlief diesmal unerwarteterweise anders als bisher. Zunächst lag wieder „Aloha“ des Herrn Estlander, bisher nach dem Programm irrtümlich als „Ingerd“ bezeichnet, gut vor, wurde aber ganz überlegen von „Pan“ ausgekreuzt. Erst auf der Raumstrecke lief „Aloha“ wieder Hand über Hand vorbei und gewann knapp mit 16 Sekunden. „Scheiken“ hatte seinen Mast immer noch nicht recht wieder in Trimm.

Bei den 35ern lag „Irma“ gut vor, bis zur Spinnakertur auf der zweiten Runde. Da wurde ihm das Zeug zuviel, der Mast gab nach und brach eben über Deck. „Libelle“ holte sich ganz überlegen vor „Hans Hellmuth“ den ersten Preis.



Bei Friedrichsort-Leuchtturm.

(Photo: Hahmann.)

Die diesjährige Kieler Woche stand im Zeichen Irischer Winde. Selbst in der geschützten Innenförde bei Friedrichsort stand, wie das obige Bild der 6-m-R-Yacht „Hamburg“ zeigt (im Hintergrunde der Dreißiger „Caramba IV“), eine beachtliche See.



„Pan“, die neue 6-m-R-Yacht des Herrn Erich F. Looisz, wurde zum Vertreter der deutschen Farben bei den Olympia-Wettfahrten gewählt. (Photo: Hohmann.)

Der letzte Tag: Wettfahrt der K.S.V., des N.R.V. und des H.S.C. am Mittwoch, den 27. Juni 1928.

Südweststurm! Nicht genug Wind schienen dem Wettergott die Tage bisher gebracht zu haben. Mit gut 7 Windstärken wühlte der Sturm das Wasser auf und bedeckte die ganze Förde mit weißem Gischt. Schwere Regenwolken jagten zerfetzt über den Himmel. Allen Seglern schien es höchst zweifelhaft, ob überhaupt gesegelt wurde und nur zögernd ging man los. Einige, die im Innenhafen den Wind, an der Luvseite stehend, unterschätzt hatten, liefen vor der Fock in den bergenden Hafen von Labö ein. Fast die Hälfte der Boote blieb zu Hause, da am Freitag die Fahrt nach Travemünde angetreten werden sollte und die Takelage nicht aufs Spiel gesetzt werden durfte. Es war auch weniger ein Wettfahrtstag als ein Seefahrtstag, und die Preise waren alle wohl verdient, auch wenn sie von den zahlreichen Einzelgängern erzielt waren. Für alle, die mit waren, war es sogar ein unvergeßlich schöner Seefahrtstag, mag die Arbeit mitunter auch recht hart gewesen sein.

Es war kleine Bahn rechts herum angesetzt, also das Dreieck vom Vortage nur einmal abzusegeln. Dabei ergab sich eine Kreuzstrecke von Kiel 4 nach Kiel D, wobei schon eine recht häßliche kurze See zu überwinden war. Schwere Böen legten gerade zu der Zeit über das Wasser, die noch erheblich mehr Wind enthielten.

Bei den Dreißigern erschienen von 11 Booten nur fünf. „Wannsee“, „Marama“, „Hathi“, fünf Minuten zu spät auch „Glück auf“, noch etwas später „Wölllein“. „Marama“ lief auf der raumen Strecke, bei der die Boote eine geradezu unheimliche Geschwindigkeit entwickelten, voraus. „Wannsee“ und „Hathi“ folgten dicht geschlossen. „Glück auf“ rückte dem Feld gut auf. Auf der Kreuzstrecke gingen „Wannsee“ und „Hathi“ Hand über Hand an der etwas viel Höhe kniefenden „Marama“ vorbei. „Glück auf“ brach beim Anwindgehen in einer besonders harten Bö den Großbaum, bog sich aber infolge der durch das gereifte Segel gebildeten Laschung nur in einem stumpfen Winkel durch. Daher konnte „Glück auf“, wenn auch auf sehr wenig Höhe liegend, durchhalten und auch „Wölllein“ brauchte er nicht vorbeizulassen, so daß er noch den vierten Preis erhielt. „Wölllein“ erhielt zum Trost einen fünften Preis.

Bei den 22ern waren nur die beiden Kieler Boote, die ein solches Wetter nicht schrecken konnte, erschienen; „Ilse“, von dem bekannten Segler Herrn Hedicke-Kiel gesteuert, und „Irmi“ des Dr. Lubinus. „Ilse“ hatte sogar noch ziemlich viel Zeug, das sie auch am Wind gut tragen konnte. Sie gewann überlegen den ersten Preis.

Besonders erwähnenswert ist das Durchhalten der allein wagemutigen Küstenjolle „Riesel“ des Dr. Sörensen, die mit einer Dame als Besatzung tadellos das ganze Rennen fuhr.

Die Ausgleichsyachten erwiesen an diesem Tage ihre Seeboteigenschaften in vollem Maße. Sie trugen für solch ein

Wetter beängstigend viel Zeug, hielten aber mit brausender Fahrt gut durch. „Cilla“ und „Baldur“ hatten am Wind einen harten Zusammenstoß, bei dem „Cilla“ den Mast einbüßte, auch „Baldur“ zum Aufgeben gezwungen wurde. „Athena“ mußte leider das Rennen einer Seemannspflicht opfern, sie rettete zwei Menschen das Leben, die sich in geradezu unverantwortlich leichtsinniger Weise mit dem Padelboot auf die Förde hinausgewagt hatten, dazu noch mit einem Segel, so daß sie naturgemäß kenterten.

Die Fünfunddreißiger hielten bei dem Wetter ebenfalls recht gut durch, sie waren außer der noch nicht reparierten „Irma“ alle gestartet. Obwohl sie oft bis zum Mast in Gischt gehüllt waren, lagen sie verhältnismäßig geschlossen. „Hans Hellmuth“ und „Falter“ erhielten die Preise. Überraschend gut hielten sich die Sechser, von denen allerdings nur „Scheiken“ rechtzeitig gestartet war. Erst einige Minuten später erschien auch „Hamburg“, während „Pan“ und „Aloha“ ihre Takelage für das Rennen um den norwegischen Goldpokal aufsparen wollten. Die gestarteten Sechser hatten gut gereift, aber nicht mehr als die Schärenkreuzer und waren nur etwa 8 Minuten auf 6,1 sm langsamer als die Dreißiger. Viel Freude machte es, zu sehen, wie die alten Dreißiger ihr vieles Zeug zu tragen vermochten. Sie segelten eine ganz vorzügliche Zeit heraus. Den ersten Preis erhielt überlegen „Treue“.

Die Preisverteilung am Mittwoch, den 27. Juni 1928, in den Räumen des K.Y.C.

Eine solche Preisverteilung läßt noch einmal die Bilder der ganzen ereignisreichen Woche vor dem geistigen Auge vorüberziehen, und nicht nur der Segler bekommt in Gestalt von Preisen das Fazit der Veranstaltung zu Bewußtsein gebracht, sondern alle Beteiligten werden vereint in dem Gefühl für die Bedeutung der Kieler Woche. Wenn der Vorsitzende des D.S.Vb. in seiner Rede auf dem Regattaessen betont hat, daß der Sinn der Kieler Woche in den internationalen Wettfahrten liegt, so darf man die diesjährige Woche als den Silberstreifen am Horizont des deutschen Segelsports bezeichnen. Die Beteiligung der Ausländer war zwar nicht einmal so stark wie im Vorjahre. Sie trug aber dafür ein hoffnungsreicheres Gepräge. Nicht nur, daß der Sprecher der Schweden, Herr Botolfsen, in seiner Antwort auf die Rede von Dr. Rakenius fest das Wiederkommen seiner Segelkameraden in größerer Anzahl für das nächste Jahr versprach, stimmt hoffnungsfreudig, besonders ist es der erste ernsthafte Anfang, den wir dieses Jahr mit den internationalen Klassen gemacht haben. Wir werden uns zwar infolge unserer wirtschaftlichen Lage zunächst wohl auf die 6-m-R-Klasse beschränken müssen, wir dürfen vielleicht auch noch nicht gleich auf große Erfolge in der Olympiade rechnen, aber die Bresche ist geschlagen. Der Sechser hat sich in dieser Kieler Woche auch durchaus Sympathien erworben, die er vorher nicht besaß. Er hat sich in dem doch teilweise sehr harten Wetter bewährt, seine Geschwindigkeit und Handlichkeit steht der der Schärenkreuzer zwar nach, das wird aber ausgeglichen allein durch die Tatsache seiner internationalen Bedeutung. Und das führt auf den zweiten Grund der Hoffnungsfreudigkeit: das Interesse Amerikas am Schärenkreuzer. Es ist ja kein Geheimnis mehr, daß die Aussicht besteht, daß ein deutscher Schärenkreuzer sich auf Amerikas Gewässern mit den dort bestehenden Klassen messen wird. Es haben sich auch schon namhafte amerikanische Sportsegler eingehend mit der Schärenklasse beschäftigt und sich für sie ausgesprochen. Daß jetzt schon ein Amerikaner, Mr. Copley, an einer erfolgreichen deutschen Yacht, der „Hathi“, beteiligt ist und persönlich am Rennen teilgenommen hat, ist dabei ebenfalls von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Es soll hier nicht einem hemmungslosen Optimismus das Wort geredet werden, denn noch manche Schwierigkeiten sind zu überwinden; es wird auch vielleicht aussichtslos sein, die übrigen Nationen für den Schärenkreuzer zu interessieren, da das eine starke Uneinigkeit zur Folge haben könnte, es ist aber auch nicht einmal sicher, daß es gelingen wird, ähnlich den weltberühmten Sonderklassenveranstaltungen eine Segelkameradschaft Deutschlands und Amerikas zustandezubringen. Jedenfalls soll hier nur ein mögliches Ziel herausgestellt werden, das sich zu erreichen lohnt und für das die diesjährige Kieler Woche nicht ohne Bedeutung war.

Es ist schon fast zu oft betont worden, welche Vorzüge das Kieler Segelrevier vor allen anderen hat, auch dieses hat es in vollem Umfang bewiesen. Und das Entscheidende dabei war, daß wieder von fast allen Segelsportplätzen Norddeutschlands Vertreter am Start waren. So bewährt sich Kiel nicht nur als Basis internationalen Sports, vor allem auch ist es wie kein anderer Platz Treffpunkt der namhaftesten deutschen Segler; daß unter diesen Umständen ein ausgezeichneter Sportsgeist in der Kieler Woche geherrscht hat, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. Es mag nur verzeichnet

werden, daß, von einem einzigen, bald beigelegten abgesehen, kein Protest die Kameradschaft gestört hat. Die Qualität des Bootsmaterials und die Höhe der Segelkunst machten in diesem Jahre alle Verluste an Quantität wett. Das Wetter der Woche war geradezu ideal. Daß die ausgepichteten Flautenboote nicht zu ihrem Recht kamen, mag für sie bedauerlich sein, aufs Ganze gesehen ist das Herz des Seglers immer beim Wind als dem treibenden Element. Zwei Tage leichter Wind von 3 bis 5 m/Sek., 3 Tage 5 bis 8 m/Sek. und ein Tag Sturm gewähren eine ausgezeichnete Grundlage für Leistungsprüfungen. Wertvolle und mit viel Geschmack ausgesuchte Preise spornten die Segler an und belohnten ihre Arbeit. Ihre Verteilung, besonders die der Sonderpreise, gibt ein gutes Bild für die Leistungen der einzelnen Boote: Aus der Menge weit hervorragen die Dreißiger „Wannsee“ (Dr. Rakenius) und „Hathi“ (Theede), die Zweiundzwanziger „Luchs“ (Holm) und „Wiebke“ (v. Bredow) und der Sechser „Aloha“ (Estlander). „Luchs“ erhielt einen prachtvollen Goldpokal als „Irene-Preis 1928“, „Wannsee“ außer ihren fünf ersten Preisen den Wanderpreis des K.Y.C., die beiden Punktpreise, den Damenpreis der K.S.V. und ein Anrecht auf einen weiteren Ehrenpreis. „Hathi“ wurde ausgezeichnet mit dem Ehrenpreis der Stadt Kiel, „Aloha“ mit dem Damenpreis des K.Y.C. Die Jubiläumspreise der N.R.V. wurden als erste Preise verteilt. Ebenfalls preisgekrönt waren der 22er „Freya“ (Neumann), „Libelle“ (Reichsmarine, Korv.-Kpt. Valentiner), „Sturmvogel“ (Thies), „Cilla“ (Jacobsen), „Freya“ (Korv.-Kpt. Schütz und „Lust“ (Korv.Kpt. Stork). Der Rückblick auf die Kieler Woche gibt allen deutschen Seglern Mut zu neuen Taten.

#### Interne Kriegsschiffswettfahrten.

Im Rahmen der Kieler Woche fanden auch dieses Jahr wieder Wettfahrten der Reichsmarine mit ihren Kriegsschiffbooten auf der Innenförde statt. An diesen nahmen auch die fünf Sonderklassenboote der Kieler Jugendabteilungen teil. Sportlich waren diese Wettfahrten, auf denen der seglerische Nachwuchs erzogen wird, durchaus auf der Höhe, und es darf infolge ihrer Zukunftsbedeutung diese Veranstaltung bei Erwähnung der Kieler Woche nicht übergangen werden. Sie

trugen auch dadurch, daß sie auf der Innenförde stattfanden, dazu bei, das breitere Publikum für den Segelsport zu interessieren, da es von den draußen stattfindenden Regatten nicht viel zu sehen bekommt.

#### Der Start zur Seewettfahrt Kiel—Travemünde.

Am Freitag, den 29. Juni, starteten wie alljährlich früh um 7 Uhr die Boote zur Seewettfahrt, um den Anschluß an die Travemünder Woche zu gewinnen. 26 Boote gingen in vier Starts auf die 66 sm lange Bahn. Alle Boote, außer den drei ganz großen, müssen durch den Fehmarn-Sund und brauchen nicht durch den Fehmarn-Belt. Es wehte ein frischer Südwind in Stärke 3, so daß mit Spinnaker gestartet wurde. Bei den 22ern fehlte „Kobold“, „Marianne“ und „Luchs“ waren in Möltenort etwas reichlich spät aufgestanden, denn sie mußten sich bis zum Start an der Yachtclubbrücke aufkreuzen und kamen reichlich spät. „Marianne“ nahm sogar noch längst nach Fallen ihres Startschusses einen Mann der Besatzung von einer Pinasse über. Die übrigen drei Boote starteten in der Reihenfolge „Nestra“ mit dem Schuß, dann „Quisque“, schließlich „Irmis“, bei der aber auch sofort der Spinnaker stand, so daß sie bald hinter dem Start an ihren Gegnern vorbeilief. Bei den Dreißigern fehlte außer „Wölflin“ auch „Marama“ und „Glück auf“, die beide für Sandhamn gemeldet haben und schon am 3. Juli in Kiel verladen werden. Der Start der Dreißiger war ganz vorzüglich. Außer der nachhinkenden „Bremen“ gingen sie wie auf die Schnur gezogen nebeneinander mit dem Schuß über die Linie, im ganzen 9 Boote.

Beim dritten Start der kleineren Ausgleichsklassen startete „Klar Kimming“ am besten, gefolgt von „Margarethe“, während „Cilla“ mit neuem Mast zwar sehr spät kam, aber mit Spinnaker sofort aufholte, zumal auf „Regina VII“ der nicht klar gesetzte Spinnaker zu Wasser ging und als Rücktrittsbremse wirkte.

Bei den großen Ausgleichsklassen starteten nur 3 Boote für die 80-sm-Bahn durch den Fehmarn-Belt: „Neck“, der mit dem Schuß und schon vor dem Start gesetzten Spinnaker über die Linie ging, sowie „Cläre“, die Ballon fuhr, und der sehr spät kommende „Kaptain Harm“. Frey.



(Photo: Hohmann.)

Ein Teil des Yachthafens des Kaiserlichen Yacht-Club während der diesjährigen Kieler Woche. Im Vordergrund die Kreuzeryacht „Karin“ des Herrn Glahn, sowie die 6-m-R-Yachten „Pan“, „Scheiken“, „Wannsee“ und „Ingerd“.