

D I E Yacht

Amthliches Blatt des Deutschen Seglerverbandes, sowie des Deutschen Motoryachtverbandes

Herausgeber: Kapitänleutnant z.V. Karl Jasper · Hauptschriftleiter: Günther Grell · Verlag Delius, Klasing & Co., Berlin W35
Großadmiral-von-Koester-Ufer 59 Fernruf: Sammel-Nummer 21 91 16

Die Weltmeisterschaft auf der Förde

Sieben Nationen mit 21 Mannschaften am Start-Treffen von Meistern und Olympia-Siegern

ZUM ersten Mal in der fast dreißigjährigen Geschichte des Starbootes und der fünfzehnjährigen Geschichte der Starboot-Weltmeisterschaften wird vom 20. bis 27. August diese einzige Weltmeisterschaft im Segeln in Europa ausgekämpft werden. Nach dem jetzt vorliegenden Melde-Ergebnis wird diese erste in Europa stattfindende Weltmeisterschaft ihrem Titel voll gerecht. Man schreibt eine „Weltmeisterschaft“ aus und wartet dann auf die Herausforderer des Titels. Wenn die Herausforderer nun nur aus einem einzigen Lande oder aus einem einzigen Kontinent kommen und die Weltmeisterschaft im Grunde eine örtlich begrenzte Angelegenheit bleibt, so ändert das nichts daran, daß es eine Weltmeisterschaft ist. Der Welt-Meistertitel wird vergeben, ganz gleich, wie viele Nationen der Welt sich darum beworben und ihre besten Vertreter geschickt haben.

Ihre Bedeutung erhält eine Weltmeisterschaft also durch die Zahl der beteiligten Nationen. Die bisherigen Weltmeisterschaften wurden ausnahmslos jenseits des großen Teiches in der Heimat des Starbootes ausgekämpft. Die größte Teilnehmerzahl hatte die Weltmeisterschaft des Jahres 1937 auf dem Long Island Sound mit 36 Starten. Aber wie sah die internationale Beteiligung aus? Es waren zwei europäische Mannschaften dabei, die deutsche „Pimm“-Mannschaft von Hütschler und Jochem Weise und eine italienische Mannschaft. Alles andere waren Amerikaner. Bei den Kämpfen 1938 in San Diego nahmen insgesamt 22 Mannschaften teil, davon waren 21 amerikanisch, und die eine siegreiche Mannschaft kam aus Europa, aus Deutschland. 1936 waren 35 Mannschaften beteiligt, 1935 16. An der Weltmeisterschaft auf der Kieler Förde werden 21 Mannschaften teilnehmen, die sieben Nationen angehören.

An diesem Melde-Ergebnis mit einer noch nie dagewesenen internationalen Beteiligung erkennt man, welchen Dienst Walther von Hütschler und Jochem Weise nicht nur dem Starsegeln, sondern überhaupt dem internationalen Segelsport durch ihren großen Sieg erwiesen haben. Dadurch, daß sie den Titel und den Austragungsort nach Europa brachten, haben sie erst die starke internationale Beteiligung ermöglicht, die diese Meisterschaft mehr als alle Meisterschaftskämpfe vorher zu einer wirklichen Weltmeisterschaft macht. Von den Olympia-Regatten auf der Kieler Förde, den bisher bedeutendsten olympischen Segelwettkämpfen und von den Internationalen Marine-Pokal-Wettkämpfen wissen wir, welche belebenden Wirkungen von solchen stark beschickten internationalen Kämpfen auf den Segelsport auch derjenigen beteiligten Länder ausgehen, die ohne einen Erfolg blieben. Man darf deshalb von der Weltmeisterschaft auf der Förde einen weiteren Aufschwung der größten internationalen Rennbootklasse der Welt erwarten.

Daß wir die Gastgeber der Weltmeisterschaft 1939 sind, erfüllt uns mit Stolz und Freude. Obgleich die Förde seit langem ein erprobtes Revier für internationale Kämpfe ist und neben zahllosen Kieler Wochen die olympischen Regatten und zwei stark beschickte Europa-Meisterschaften der Stars erlebt hat, sind weitere besondere Einrichtungen getroffen worden, um das letzte für eine vollkommene und würdige Durchführung der Kämpfe zu tun.

Im Einzelnen sind vertreten: Frankreich mit drei Mannschaften, England mit einer Mannschaft, Holland mit einer Mannschaft, Italien mit drei Mannschaften, Schweden mit einer Mannschaft, Venezuela mit einer Mannschaft, U.S.A. mit drei Mannschaften, Deutschland mit acht Mannschaften. Diesmal sind also Segler aus Nordamerika, Südamerika und Europa dabei. Die gemeldeten Boote und Segler sind:

- „Irrintzina“ (698) J. Draeger, Paris, Iscovesco, Paris, Flotte des Golfs von Morbihan.
- „Fada“ (1304) Pierre de Montaut, Paris, Fräulein Adrenne Corska, Paris, Flotte Cannes.
- „Popop“ (1740) J. Lebrun, Paris, Jacques Prenant, Paris, Flotte Paris.
- „Mona 3“ (1858) Herb. Gumprecht, London, Susie Kerrison, Wroxham, Flotte Norfolk Broads.
- „Bem 2“ (1294) A. L. J. Maas, Holland, Flotte Noord Holland and Utrecht.
- „Polluce“ (1540) Agostino Straulino, Rom, Nicolo Rode, Flotta della I Squadra Navale.
- „Castore“ (1539) Dario Salata, Livorno, Cosulich Giuseppe, Livorno, Flotte Seziona Velica Regia Accademia Navale Livorno.
- „Gloriana“ (1118) Vibio Mestron, Flotte Italien.
- „Unn“ (1802) Arvid Laurin, Stockholm, Alban Verne, Stockholm, Flotte Stockholm.
- „Flying Scotsman“ (878) George Johnston, Venezuela, Flotte Lake Maracaibo.
- „Rhythm“ (1288) John J. Abberley, Brooklyn, Elmer West Seay, New York, Flotte Central Long Island Sound.
- „Scout 2“ (1793) Milton G. Wegeforth, San Diego, Myron Lehmann, Newport, Flotte San Diego Bay.
- „Gale“ (1563) Harry Nye, Flotte Chicago.
- „Hasjo“ (1570) Hans-Joachim Weise, Berlin, Karl-Heinz Weise, Berliner Flotte.
- „Müggel“ (1603) Dr. Peter Hansohn, Kiel, Chr. Blankenburg, Kiel, Kieler Flotte.
- „Bremen“ (1069) Dirk Albers, Bremen, Ulrich Thielicke, Lemwerder, Bremer Flotte.
- „Grünau“ (1602) Arno Gaedtke, Berlin-Grünau, Justus Poppe, Berlin-Grünau, Flotte Müggelsee.

„Pimm“ (1420) Walther von Hütschler, Hamburg, Egon Percy Beyn, Hamburg, Hamburger Flotte.

„Atalanta“ (1706) Obltn. z. S. Esterer, Kiel, Ltn. z. S. Kolbe, Goms, Flotte der Marinestation der Ostsee.

„Pegasus“ (1567) Kaptln. Koppenhagen, Ltn. z. S. Karpf, Flotte der Marineschule Mürwik.

„Perseus“ (1566) Obltn. z. S. Hissink, Ltn. z. S. Bertelsmann, Flotte der Marinestation Nordsee.

Unter den ausländischen Bewerbern findet man zahlreiche bekannte Namen. Jaques Lebrun hat einen ausgezeichneten Ruf vor allem auch als Jollensegler. Er vertrat sein Land 1936 in Kiel in der Olympiajollenklasse, ohne allerdings wie bei den anderen Olympiaregatten, an denen er teilnahm, zu einem Erfolg zu kommen. Wie die Meisterschaft der Pariser Flotte zeigte, ist er mit Erfolg ins Starboot übergestiegen. Er gewann den Titel gegen sechzehn Bewerber, war aber mit dem nicht an der Weltmeisterschaft beteiligten Peytel punktgleich. Pierre de Montant kennt die Kieler Förde. Er war der Vorschotmann des französischen Olympia-Stars „Fada“, desselben Bootes, das er jetzt führt. Der Holländer A. L. J. Maas kennt ebenfalls die Kieler Förde sehr genau. Wir kennen ihn als tüchtigen Starsegler, der verdient Olympia-Dritter 1936 wurde und ebenso verdient als Zweiter in der Gesamtwertung der Europameisterschaft 1938 endete.

Der bekannteste italienische Bewerber ist Straulino, der Starboot-Europameister von 1938, der in der letzten Zeit — ebenso wie „Pimm“ von Hütschler — zur Abwechslung R-Yachten segelte. Nicht viel weniger bekannt und erfolgreich ist Dario Salata, der in den Kämpfen um die Europameisterschaft stets in der Spitzengruppe kämpfte. Der Schwede Arvid Laurin, der 1936 in dem uralten Star „Sunshine“ mit einem einzigen Punkt Vorsprung vor Maas die silberne Medaille eroberte, erscheint mit einem ganz jungen Boot, wie man an der Segelnummer erkennt. Als Laurin seine Olympia-Medaille gewann (Dr. Bischoff hatte 80 Punkte, Laurin 64, Maas 63), hatte er erst ein Jahr im Starboot gesegelt. Man darf von Laurin Einiges erwarten. Die Amerikaner schicken mit Harry Nye und Milton G. Wegeforth zweifellos zwei ihrer besten Leute. Harry Nye, der bei der Weltmeisterschaft des Vorjahres Zweiter wurde, war auf seiner „Gale“ der gefährlichste Gegner der beiden Deutschen. Wegeforth war der beste der amerikanischen Segler bei den Meisterschaften 1937. Er gewann den Titel, den „Pimm“ trotz seiner vier Siege nur wegen des unglückseligen Punktsystems nicht erhielt.

Dieser erste kleine Überblick über die Teilnehmer zeigt schon, welche sportliche Bedeutung der kommenden Weltmeisterschaft zukommt. Eine Auswahl der besten Starsegler der Welt wird auf der Förde um die Ehre kämpfen diesen Besten der Meister zu sein. Wir hoffen, wie alle beteiligten Segelsportländer, daß wir diesen Meister stellen werden.

Nordseerennen Bremerhaven — Ymuiden mit Gegenwind

Am 27. Juli, 9,30 Uhr vormittags, wurden in Bremerhaven neun Yachten auf die Reise zum zweiten Holland-Rennen geschickt. Das Rennen führte über 200 Seemeilen von Bremerhaven nach Ymuiden, wobei die Feuerschiffe „Norderney“ und „Terschellingerbank“ an Steuerbord zu passieren waren. Das Ziel war im Hafen von Ymuiden. Eine stattliche Flotte bester deutscher Hochseeyachten erschien am Start, und zwar die vier Bremer Schiffe: die Spreizgaffelketch „Senta“ unter Führung von Rolf Schmidt, die selten bei einem Nordseerennen fehlt, dann „Wanadis“, H. Brüning, letztjähriger Gewinner des Preises des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und des Begas-Preises, „Das Wappen von Bremen“, gerade von großer Fahrt nach den Fär-Or-Inseln zurückgekehrt, und der Neubau der Segelkameradschaft „Roland von Bremen“, geführt von Hanns von Lottner. Erstmals an einem Rennen über die Nordsee nahm die große

Yawl „Nordwind“ der Kriegsmarine unter Führung von Kapitänleutnant Erdmann teil, auf deren Erscheinen man in Holland und England besonders gespannt ist, und über deren Meldung auch zum Fastnet-Race beim R.O.R.C. besonders große Freude herrscht. Sodann „Hamburg“, W. Rittmeister, und die Berliner „Ettsi 4“, beide wohlprobt und bewährt auf Atlantik- und Nordseeregatten, sowie „Walküre“. Der schöne große Kreuzer „Ingorata“ von A. Colman, das einzige Fahrzeug mit Gaffeltakelage, rundete dieses vielseitige Feld ab. Jedes der Schiffe ist in bezug auf Rumpf, Takelage und Größe verschieden, und doch fährt jede Mannschaft am liebsten auf ihrem Schiff. Ein schöner Beweis dafür, daß die Hochseesegelei den Ausgleichern gehört, wo trotz Berücksichtigung der Rennformel beim Neubau jeder Segler nach seiner Vorliebe und Erfahrung mit alten oder neuen Schiffen am Rennen teilnimmt.

Alle neun Fahrzeuge segelten um den Preis des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine für das nach errechneter Zeit schnellste Fahrzeug. „Ettsi 4“, „Ingorata“, „Senta“, „Das Wappen von Bremen“ und „Wanadis“ kämpften außerdem um den Preis der Kreuzerklasse, den Begas-Preis, für das schnellste dieser Schiffe nach errechneter Zeit. Für die Privatyachten, die nicht im Besitze von Clubs oder dergleichen sind, war als besonderer Anreiz der Friesen-Preis ausgesetzt, gestiftet vom M.R.V., für das schnellste Eignerschiff nach errechneter Zeit. Außerdem erhielt wieder jede Yacht einen Leistungspreis, die das Rennen in 4×24 Stunden nach dem Start vorschriftsmäßig beendete.

Bei Sonnenschein und einer schönen Nordwestbrise, Stärke 3—4, mußten die Yachten zunächst noch die letzte Flut auskreuzen, machten aber unter Vollzeug doch gute Fahrt. „Ettsi 4“ zeigte einen schönen Sekundenstart, dichtauf gefolgt von „Roland von Bremen“, der, zu luvwards liegend, aber nach dem ersten Kreuzschlag der „Ettsi“ die Führung abgenommen hatte. Als dritte ging „Wanadis“ über die Linie, dann „Hamburg“, ebenfalls mit guter Fahrt schön in Luv, danach „Das Wappen von Bremen“, „Nordwind“, „Senta“ und schließlich „Walküre“ und „Ingorata“. Die Schiffe hatten während der ganzen Reise Gegenwind, mußten vierkant kreuzen, und so wurden aus den zweihundert Meilen mehr als das Doppelte. Sehr unangenehm wurde es von den Teilnehmern empfunden, daß der Start in Bremerhaven stattfand und daß man zuerst fünf Stunden in dem teilweise engen Fahrwasser gegenan kreuzen mußte. Dabei zeigte es sich aber deutlich, wie sehr es gerade bei den kurzen Schlägen auf die Mannschaft ankam. Ein Schiff, das auf See zurückfiel, arbeitete sich in dem engen Fahrwasser gut nach vorn, nur weil das Überstaggeren auf die denkbar kürzeste Zeit gebracht wurde. Während der ganzen Regatta blies es in drei bis fünf Windstärken. Die See war nicht besonders rau. Verhältnismäßig spät kam am Sonnabendmittag das größte Schiff des Rennens, die „Nordwind“ der Kriegsmarine, in Ymuiden an. Wenig später folgte der neue „Roland von Bremen“, und eine Dreiviertelstunde später die „Walküre“ (Kriegsmarine). Die übrige Reihenfolge im Ziel war: „Hamburg“, „Senta“, „Ettsi 4“, „Ingorata“, „Wanadis“, „Das Wappen von Bremen“.

Die Ergebnisse: 1. „Roland von Bremen“, Führer: von Lottner (Rennwert 32.36), berechnete Zeit: 41.37.58 I. und Preis des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine. 2. „Nordwind“, Kapitänleutnant Erdmann (57.97), 42.02.03 II. 3. „Walküre“, Marinebaurat Ziegler (37.74), 44.06.05 III. 4. „Hamburg“, W. Rittmeister (38.24), 48.06.14 IV. 5. „Wanadis“, H. Brüning (24.72), 52.31.53. 6. „Senta“, R. Schmidt (36.26), 56.37.57. 7. „Das Wappen von Bremen“, H. Rothardt (26.40), 57.49.04. 8. „Ingorata“, A. Colman (—), 59.05.11. 9. „Ettsi 4“, E. Volz (52.35), 66.41.55. — Preis der Kreuzerklasse: „Wanadis“, I. und Begas-Preis. „Senta“ II. — Friesen-Preis (für das schnellste Eignerschiff): „Wanadis“ (Eigner H. Brüning und E. Wendelstadt).

Am 31. Juli, 11,30 Uhr vormittags, starteten von Ymuiden neun Yachten zum von Holland ausgeschriebenen Rennen Ymuiden — Solent (Coves), rund 220 Seemeilen. Es starteten eine englische und zwei holländische sowie die folgenden sechs deutschen Yachten: „Nordwind“, „Ettsi 4“, „Hamburg“, „Walküre“, „Roland von Bremen“ und „Wanadis“. Es herrschte beim Start ein steifer Westwind in Stärke von 5—6, so daß wieder mit einem harten Rennen und mit vielem Kreuzen zu rechnen war.

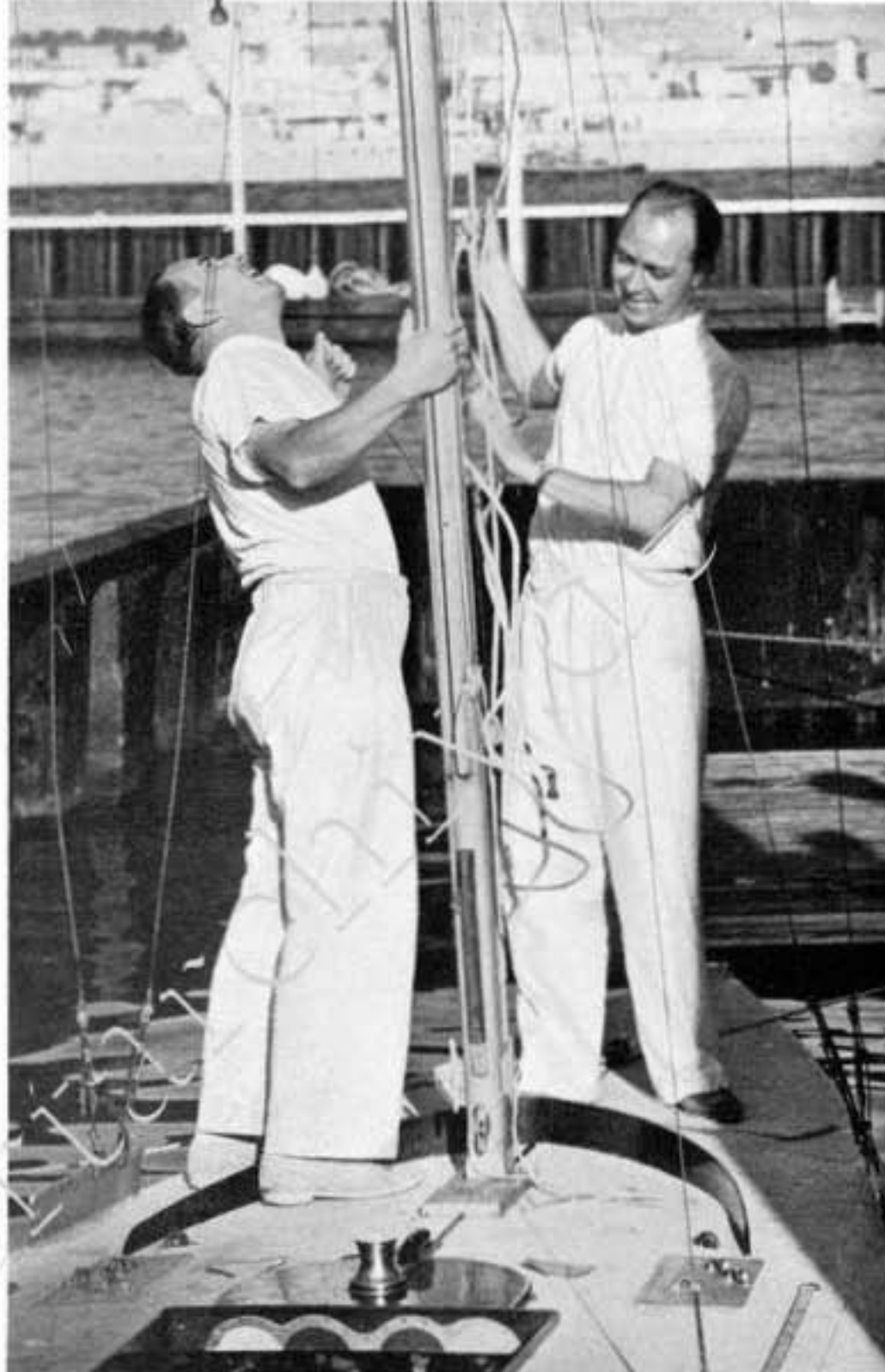
Der Kampf um den Weltmeistertitel

Glänzender Auftakt der Kieler Rennen

DIE Kieler waren selbst erstaunt, als sie eines Morgens, wenige Tage vor dem Beginn der Meisterschaftsrennen, aus dem Fenster sahen und das schönste Sommerwetter feststellten. Da die Brise aus Osten wehte, bestand einige Aussicht, daß sich dieses Kieler Festwetter mit frischem Wind und strahlender Sonne einige Tage halten würde, und tatsächlich blieb das unglaublich schöne Wetter bei der kleinen Proberegatta, die am Sonnabend durchgeführt wurde, um die regattatechnische Organisation zu erproben. Diese Probe klappte wie am Schnürchen und „Pop“ Corry war sichtlich davon beeindruckt, mit welcher Selbstverständlichkeit das Starten und Zeiten auf der „Undine“ vor sich ging.

Das festliche Wetter mit Sonne, Hitze und frischer Brise beglückte auch den Sonntag, an dem die nach Kiel gekommenen Mannschaften genug zu tun hatten, um ihre Boote klar zu machen. Neben dem Olympiahafen ist eigens für die Starboot-Weltmeisterschaft eine „Starbootbühne“ mit einem fahrbaren Kran erbaut worden, damit die Stars zum Instandsetzen und zum Vermessen aus dem Wasser genommen und aufgestellt werden können. Mit dieser „Starbootbühne“ hat der Olympiahafen seine letzte Vollkommenheit erreicht. Erwähnt sei, daß die Vermesser mit dem Nachvermessen der Segel und Boote zwei Tage lang alle Hände voll zu tun hatten. Besonders interessant war es, die Stars aus den verschiedensten Ecken der Welt nebeneinander zu sehen. Wir werden über unsere Erkenntnisse und Beobachtungen noch ausführlich in Wort und Bild berichten.

Wie gesagt, am Sonntag herrschte ein Wetter wie zum Photographieren, was dann auch am Morgen vor der feier-



lichen Hissung der Flagge des internationalen Starbootverbandes vor dem Haus des Yacht-Clubs von Deutschland ausführlich besorgt wurde. Anschließend begann die Jahresversammlung des Starverbandes, die nicht gerade gut besucht war. Den Vorsitz der Tagung führte George A. Corry, der übrigens als Ehren-Commodore des Starverbandes wiedergewählt wurde. Auch die Vize-Commodore und die Rear-Commodore, darunter Vize-Admiral Götting, wurden wiedergewählt. Bemerkenswert ist von den Beschlüssen, daß sechzehn neue Starflotten zugelassen wurden, darunter die Flotte Müggelsee und die Flotte der Luftwaffenschule Berlin-Spandau. Ein Vorstoß wurde in der Frage der Baubestimmungen gemacht, und zwar wünschen die europäischen Starsegler, daß die Toleranzen in der bisherigen Form erhalten bleiben, um eine Weiterentwicklung des Bootes zu ermöglichen. Dieser Antrag geht an die Hauptausschüsse weiter.



Oben: Der Verteidiger des Weltmeistertitels, „Pimm“ von Hütschler, takelt mit seinem Vorschotmann Egon Beyn seinen „Pimm“ auf, der übrigens drei Jahre alt ist. — Links: Kleine Beratung. Das Boot, um dessen Unterwasserschiff es sich hier handelt, ist der Star „Scout“ des Amerikaners Wegeforth, des Weltmeisters von 1937.

5 Aufnahmen für die „Yacht“ von Ferd. Urbahn.

Das erste Rennen.

Das schöne Hochdruckwetter hielt auch am Montag, dem ersten Kampftag, an, so daß sich für diesen Tag alle die vielen Wünsche und Hoffnungen auf guten Sport in schönster Weise erfüllten. Es wehte eine östliche Brise von 7 bis 8 m/sek, die ein schnelles Rennen ermöglichte, zumal sie gegen Ende des Kampfes leicht nachsetzte. Man mußte sich erst wieder an das etwas umständliche Schieß-Reglement gewöhnen, das im ganzen fünf Schüsse vorschreibt, ehe die Boote endlich auf die Bahn gehen können. Ebenso ungewohnt war wieder die Punktwertung der Starboot-Regatten. Von den gemeldeten 23 Booten und Mannschaften erschienen 21 am Start. Nicht nach Kiel gekommen war das Boot von der Flotte des Sees Maracaibo (Venezuela) und das italienische Boot „Gloriana“. Es waren also insgesamt sieben Nationen vertreten.

Für das erste Rennen wurde der Linearkurs mit zwei Runden mit je einer Kreuzstrecke und einer Vorwindstrecke und mit Amwind-Start und Vorwind-Zieldurchgang angesetzt. Ein Kurs, der erfahrungsgemäß das Feld auseinanderbringt, was dann auch tatsächlich eintrat, und zwar lagen die Boote nachher im Ziel weiter auseinander, als man erwartet hatte. Der Start war nicht in allem ganz glücklich. An der „Undine“ drängte sich eine Gruppe zusammen und eines der Boote, der deutsche Star „Perseus“ (Mannschaft: Oberleutnant z. S. Hissink und Leutnant z. S. Harms) fuhr die Kieler „Müggel“ (Dr. Hansohm und Christian Blankenburg) an, die nun mit einem fast faustgroßen Loch im Rumpf in das erste Meisterschaftsrennen gehen mußte, während „Perseus“ ausschied.

Der Kampf stand ganz im Zeichen des vorjährigen Weltmeisters und diesjährigen Deutschen Meisters „Pimm“ und der „Müggel“. Die erste Kreuz beendete „Müggel“ ganz knapp vor „Pimm“, ebenfalls die erste Vorwindstrecke. Dann kreuzte sich aber „Pimm“ frei und führte nach der zweiten Kreuz mit etwas mehr als einer halben Minute. Auf der folgen-



Oben: Der neue fahrbare Kran hebt das Boot von Herbert Gumprecht-England aus dem Wasser und auf die „Starbootbühne“. Auf dem unteren Bild die ganze, besonders für die Weltmeisterschaft, geschaffene Anlage von oben gesehen. — Mitte: Commodore George A. Corry (links), der Starbootsegler Nr. 1 mit Rear-Commodore, Vizeadmiral Götting.

den letzten Vorwindstrecke zum Ziel lief das Kieler Boot dem Weltmeister dann wieder etwas auf. Für die deutschen Segler war das erste Rennen ein guter Auftakt, weil auch Kapitänlt. Koppenhagen und Lt. z. S. Karpf auf „Bellona“ sich auf den dritten Platz im Ziel vorarbeiten konnten, und dadurch drei deutsche Boote vorn lagen. Erst als Vierter wurde das erste amerikanische Boot „Spirit“ (Stanley Ogilvy und T. N. Fairbanks) gezeitet, Fünfter wurde „Polluce“ (Straulino und Rode-Italien). Manches in den Ergebnissen des ersten Rennens über-

raschte, ohne daß man allerdings schon zu irgendwelchen Schlüssen kommen konnte. Commodore Corry, dem man — nebenbei bemerkt — seine 77 Jahre nicht ansah und der damit schlagend die gesundheitlichen Vorteile des Starbootsegelns bewies, hatte die Teilnehmer an der ersten Weltmeisterschaft in Europa beschworen, keine Proteste zu machen. Dieser Appell des Starbootvaters ist anscheinend nicht besonders tief gedrungen, denn im ersten Rennen gab es einige Proteste, die zwar nicht die Sieger angingen, aber ein paar andere Teilnehmer, und die es auch unmöglich machen, hier schon die endgültigen Ergebnisse des ersten Rennens mitzuteilen.

