

S e g e l n



Olympia-
heft

Nr.
22

10 pl.

Segeln



Zu diesem Heft lieferten Photos:
Hans Bittner / Deutscher Segler-
bund / E. Hohmann / Presse-Bild-
Zentrale / G. Riebeck / Schirner-
Sportbild / sämtlich in Berlin

In Gemeinschaft mit dem Reichsportführer herausgegeben vom
Propaganda - Ausschuß für die Olympischen Spiele Berlin 1936
Amt für Sportwerbung



So wird um die deutsche Meisterschaft gekämpft. Die Boote brausen mit fast 30 Kilometer Geschwindigkeit im Sturm über die Müggel

Deutsche Segelei ist volkstümlicher Sport

Der deutsche Segelsport von heute ist Leibesübung auf breitester volkstümlicher Grundlage. Das Märchen, er sei auch nach der Jahrhundertwende ein Kapitalsport und damit eine Angelegenheit begüterter Kreise geblieben, ist eine von jenen alten Seefischungen, die etwa soviel Existenzwahrscheinlichkeit haben, wie die Überlieferung, daß das älteste seetüchtige Schiff, dessen Bauplan uns überkommen ist, die berühmte Arche Noah, auf Steuer- oder Backbord eine große Seitentür gehabt habe.

Da aber dieser anscheinend unendlich zählebige Aberglaube vom kapitalistischen Segelsport seit vielen Jahren viele für ihn begeisterte Männer, insbesondere die für die Leistungssteigerung wichtigen jüngeren, ferngehalten hat, wollen wir ihn abtun, ehe von den Dingen gesprochen wird, die den Männern vom blauen Wasser den Segelsport so zur Herzenssache werden ließen, daß sie lebenslang

Segeln
— ein volkstümlicher Sport. Hier ist ein „Fall“ unklar, darum muß der „Vorschootmann“ nun seine Kletterkunst zeigen



nicht von ihm loskommen.

Ein Sport, der seine Jünger durch ein Lebensalter zu immer neuen Fahrten begeistert, ein Sport, bei dem alte Reden im eisgrauen Bart mit denselben vor Begeisterung leuchtenden Augen am Steuer sitzen, mit denen sie sich als Kinder, die kaum auf

den Decksplanken stehen konnten, den ersten Sturm um die Nase wehen ließen — ein solcher Sport ist echter Männer- und Volkssport.

Berliner Herbstwoche auf der Müggel! 320 Boote mit fast 1000 Mann Besatzung füllen den Raum vor der Startlinie in tausender Fahrt. Ein Verkehr, wie ihn der Potsdamer Platz nicht besser kennt — ohne jede Verkehrspolizei — und doch so gut wie immer ohne nennenswerten Zusammenstoß. Alles, was Namen hat

an Schoot und Steuerpinne auf den Berliner Gewässern, braust durch die Wellen der Müggel und wartet auf den Startschuß seiner Klasse. Vom Jungmann an, der im vergangenen Winter mit seinen Kameraden im Keller seine erste Rennjolle baute, bis zum großen, teuren Rennfieler, bis zu dem riesengroßen,



Die große Kieler Woche 1934 bringt eine Propagandawettfahrt von über 400 Booten. Ein prachtvolles aber auch schon recht kostspieliges Schiff liegt vorn

grauhaarigen, in tausend Schlachten auf allen Bootsklassen erprobten Regattaheros, der kaum seine langen Beine in der neuen, kleinen Olympia-Einmannjolle unterbringt, sind sie alle da. Wer zählt die Berufe, denen sie alle angehören: vom Schüler bis zum ergrauten

Sei es auf Großsegel! Seemannschaft auf großen Yachten erforderte ganze Männer und gründliche Schulung



75-qm- und 60-qm-nationale Kreuzer steuern die Wendemarke an.
O 51 hat die günstigere Innenposition

Professor, vom einfachen Arbeiter bis zum Mann mit der vollen Börse! Der deutsche Segelsport hat für jeden ein Boot und eine Bootsklasse, die seinen Reigungen oder seinem Geldbeutel entspricht. 80 v. H. aller Fahrzeuge liegen in der Preislage zwischen 400 und höchstens 1800 bis 2000 Mark. Sie sind also nicht teurer als die Motorräder, mit denen heute in gewaltigem Ausmaße Volkssport getrieben wird, in den Unterhaltungskosten aber wesentlich billiger. Es ist wirklicher Volkssport, der hier sein Können zeigt.

Von der Berufsschiffahrt zum Volkssportverband der deutschen Segler.

Gefegelt wird auf allen Meeren der Welt seit Jahrtausenden auf Fahrzeugen, die in erster Linie dem Handel und der Kriegsführung dienten, darüber hinaus aber auch schon von hochgestellten Persönlichkeiten zu Luftfahrten benutzt wurden. Viele Jahrtausende hat



Militärisches Segeln!
Die Stationsnacht „Asta“ im Wettbewerb
bei „Rund um Fehmarn“

Richtung mit jedem Jahrzehnt schneller und schneller. — Neben der ältesten Organisation deutscher Segler, dem Deutschen Segler-Verbande (gegründet 1888), der neben der Segelei im großen Fahrzeug in immer steigendem Maße, dem Zuge der Zeit folgend, sich auch der Pflege kleinerer Bootstypen zuwandte, entstanden nach der Jahrhundertwende neue Verbände, die sich bewußt der Pflege der Kleinsägelei widmeten und in billigen und doch guten Volksbooten Renn- und Fahrtensegelei betrieben. Der Wettkampf zwischen den beiden größten, bis vor kurzem existierenden Verbänden, dem

das Segelschiff diesen rein wirtschaftlichen und militärischen Charakter beibehalten. Gab es auch schon früher Lustnachten, so hat sich doch der eigentliche Segelsport erst im Laufe der letzten 200 Jahre allmählich von der beruflichen Schiffsahrt abgezweigt und in rein sportlichem Sinne entwickelt. In den siebziger und achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts fanden sich in immer steigendem Maße Männer aus allen Berufen und Gesellschaftsschichten im Segelsport zusammen, und seit der Jahrhundertwende wuchs das Tempo dieser vollstümlichen



Die prächtige Schöneracht „Alter Herr“ der W. V. U. C. auf der Remmernwoche

Solch eine Wanderfahrt
ist Quell der Kraft für
Leib und Seele





Dichtes Feld der nationalen 22-qm-Rennjollen an der Boje
(Klasse für Europa-Meisterschaften in der Rennjolle)

Deutschen Segler-Verband und dem jüngeren Deutschen Segler-Bund (gegründet 1912), ist zum Heile des Segelsportes stets ein fairer Wettbewerb um die Leistungssteigerung gewesen. Der deutsche Segelsport verdankt diesem, in den kameradschaftlichsten Formen und unter häufigem Gedankenaustausch ausgetragenen Wettkampf um die Entwicklung ein System von Renn- und Wanderjollen, wie es in dieser Leistungshöhe nur Deutschland in der Welt hat.

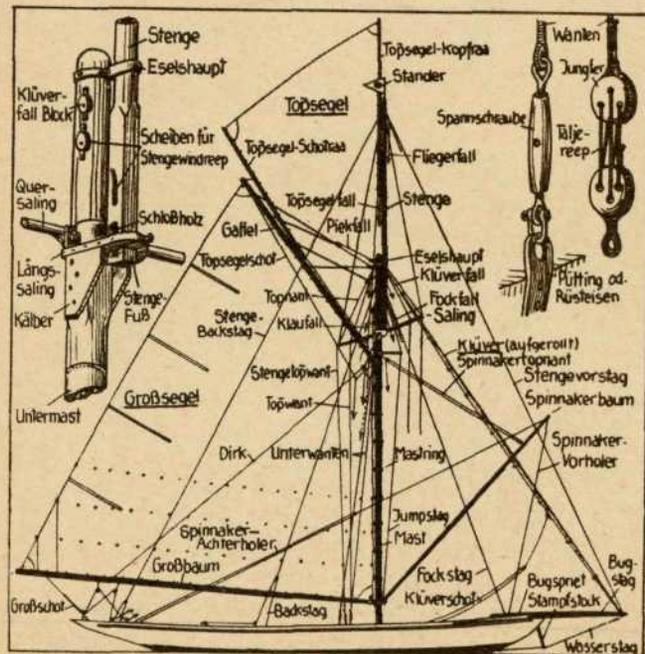
Trotzdem bleibt es ein hohes Verdienst des Reichssportführers, daß er just in dem Augenblicke, in dem der Ausbau der sportlichen Belange im wesentlichen vollendet war, im neuen Deutschen Seglerverband die Einheitsorganisation aller Segler schuf, die heute mit ihren 350 Vereinen dem Fachschaffler „Segeln“ im Deutschen Reichsbund für Leibesübungen untersteht. Sie hat im verfloßenen Jahre in der gewaltigen Kieler Woche, in den Deutschen Kampfspielmeisterschaften und in den Deutschen Segelmeisterschaften ihre Schlagkraft bewiesen. Dem internationalen Segelsport ist Deutschland angeschlossen durch die Zugehörigkeit zur International Yacht Racing Union (I. Y. R. U.).

Ein Sport ohne Berufssportler.

Im Gegensatz zu vielen anderen Sportarten ist die Segelei in allen Ländern, in denen sie sportmäßig betrieben wird, ein reiner Herrnsport. Sie kennt keine Berufssportler. Insbesondere dem

deutschen Segelsport hat daher der Kampf um den Amateurbegriff bisher keine besonderen Kopfschmerzen gemacht. Die Wettsegelbestimmungen verlangen daher nur, daß der Steuermann der für den Wettkampf gemeldeten Yacht Mitglied eines anerkannten Vereins sein muß und die Verwendung der „bezahlten Hand“ Beschränkungen unterliegt. Daher ist es bei großen Segelyachten gestattet, bezahlte Leute, sogenannte Bootsleute, an Bord zu führen. In gar keiner Weise ist jedoch dieser Bootsman mit dem Sportprofessional zu vergleichen. Er hat in erster Linie für die Instandhaltung und Pflege des Bootes zu sorgen.

Segelriß und Yachtatelage

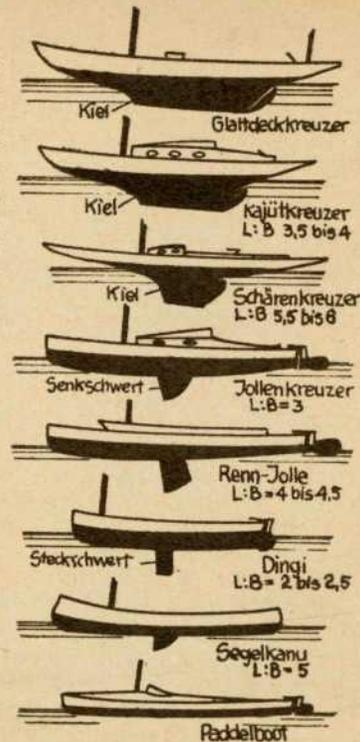


Der Segler und sein Sportgerät

Der Segelsport nimmt unter den Sportarten, die zu den Olympischen Spielen zugelassen sind, eine fast einzigartige Stellung ein. Sie ist bedingt durch die Tatsache, daß das Segeln nicht reine Leibesübung im Sinne des olympischen Gedankens ist, sondern daß zu seiner Ausübung ein Sportgerät gehört, dessen konstruktive und bauliche Beschaffenheit bei gleicher Güte der gegeneinander kämpfenden Mannschaften nicht nur von entscheidendem Einfluß auf den Sieg sein kann, sondern oft genug auch ist. Es ist daher unmöglich, ein Rennen von hohem sportlichem Wert zu fahren, wenn nicht alle startenden Fahrzeuge in bezug auf den Bootkörper, sein Material, die Segel und in vielen Fällen sogar in bezug auf ihr Gewicht haarscharfen Baubestimmungen unterworfen sind. Diese Baubestimmungen scheiden sich in solche, die für ein einzelnes Land, in unserem Falle also für Deutschland, Geltung haben, und in andere, die für den internationalen Segelsport gelten. Alle Fahrzeuge, die nach denselben Baubestimmungen erbaut sind, gehören in dieselbe Bootsklasse, und man unterscheidet, wie aus dem Vorhergehenden sich ergibt, nationale und internationale Klassen. Letztere dienen natürlich in erster Linie dem internationalen Segelsport, insbesondere den olympischen Wettkämpfen.

Jedes Klassenboot ist nach dem Riß eines Konstrukteurs gebaut, und zwar, wenn möglich, von einem berühmten Bootsbauer, auf einer ebenso bekannten Werft. Das Boot wird in allen Stadien des Baues wegen der genauen Innehaltung der Baubestimmungen von einem beamteten Vermesser beaufsichtigt. Bei allen großen Bootstypen geschieht dies unter der Aufsicht der großen deutschen Schiffsklassifikationsgesellschaft, des Germanischen Lloyd. Die geringste Abweichung muß beseitigt werden, ehe der Klassenschein (Wetzbrief) ausgestellt wird. Ohne ihn, der stets zur Verfügung der Regattakommission gehalten werden muß, ist kein Boot startberechtigt. Jede spätere Änderung bedarf einer Nachvermessung, jedes neue Segel ist vom Vermesser auf seine Quadratmeterfläche zu prüfen. Alle Boote, die den Klassenbestimmungen nicht entsprechen, werden als Ausgleichsboote bezeichnet, gehören keiner Klasse an und müssen bei Regatten, wie bei den Borgaberennen, sich gegenseitig Vergütungen

geben, die auf Grund einer Ausgleichsformel und der Windgeschwindigkeit errechnet werden. Das ist nötig, weil der Steuermann mit seiner besseren Mannschaft siegen soll und nicht das Boot. — Das Ideal einer Regatta vom Standpunkt der Leibesübungen wäre es, in jeder Klasse Boote mit völlig gleichen Renneigenschaften zu haben. Leider bleibt das ein Ideal, denn es ist bisher trotz größter Mühe für keine Meisterschaft, ja nicht einmal für die Olympischen Spiele im Serienbau erreicht worden. Vielleicht ist aber dieser Schaden weniger groß, als man denkt, weil in der geschilderten Tatsache das treibende Moment für die Fortentwicklung enthalten ist. Dem Zusammenarbeiten genialer, in Fachkreisen weltbekannter Konstrukteure ist es noch immer gelungen, trotz genauer Innehaltung der Baubestimmungen, Boote zu bauen, die schneller waren als die bisher vorhandenen. Aber auch das beste Boot wird erst dann das schnellste, wenn ein begnadeter Segler es mit unermüdlicher Trimmerarbeit in Höchstform bringt, wie der Trainer sein Derbyferd.



Segelmaschinen,
alle Kreuzernachten haben Kajüte

Das Klassensystem.

Das Klassensystem des Deutschen Seglerverbandes, der Einheitsorganisation des deutschen Segelsportes, hat zwei große Gruppen von Bootsklassen: die Kielklassen mit festem Kiel (Floße) und die



Eine Olympia-
Klasse auf der
Kieler Woche
(6-m-R.-Klasse)



Boote
der nationalen
45-qm-Binnen-
kielkreuzer.
Hier kämpfen sie
bei achterlichem
Winde um die
Führung



10-qm-Einheits-
zehner in Fahrt.
Das leichte
Rennboot wird
von der Mann-
schaft ausgelastet
und verträgt
mehr Wind als
viele große
Sollen

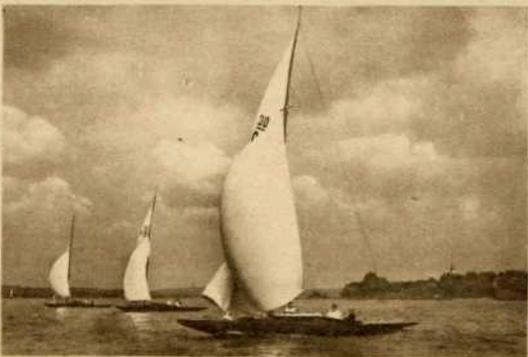
Eine
elegante Klasse!
Die schnellen
30-qm-Renn-
tieler im Kampf.
Es ist schwer,
„hart am Wind“
das führende
Boot zu über-
holen, dessen
Abwind bremsi



Große
Seekreuzer
im Start.
Auf solchen
Yachten möchte
jeder Segler zu
fernen Gestaden



30-qm-Schären-
kreuzer
im Kampf.
Die Boote haben
vor dem Mast
den vom Wind
gefüllten Spin-
naker gefest



Jollen, bei denen die Flosse durch ein in der Mitte des Schiffes angebrachtes Schwert ersetzt ist, das je nach Bedarf innerhalb eines Schwertkastens herausgezogen oder weiter ins Wasser gelassen werden kann, also gewissermaßen eine bewegliche Bauchflosse darstellt, die den Umständen entsprechend mehr oder weniger weit aus dem Bootskörper ins Wasser ragt. Sie soll dem Winddruck auf das Segel, der das Boot seitwärts abtreiben würde, durch den Gegen- druck im Wasser begegnen und eine Fahrtrichtung ermöglichen, die der Richtung des Windes fast entgegengesetzt ist. Alle Jollen (Schwertboote) werden in der Hauptsache Fahrzeuge der Binnen- und in den stabileren Formen solche der Küstensegelei bleiben. Die hohe See ist die Domäne der größeren Kielkreuzer, die wegen des hohen Seeganges besonders als Seegehende Boote gebaut sind, im Gegensatz zu den Binnenkielklassen, bei denen ein Vollschlagen auf ihren Gewässern nicht zu befürchten ist. Wichtig ist auch, noch die grundsätzliche Unterscheidung in ungedeckte (offene) Boote und in Kajütboote, die für alle längeren Fahrten wohnlicher sind.

Kennjolle

ist Leibesübung, Denksport und Willenstraining zugleich.

Dem Laien wird es oftmals so erscheinen, als ob das Segeln zu den Sportarten gehört, die dem Körper wenig Kraft abverlangen.

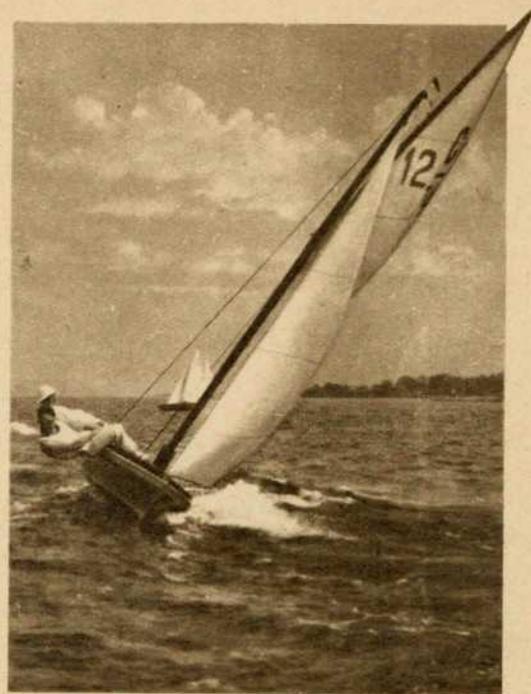
Er mag Recht haben für alle die Fälle, in denen von Leuten ohne jeden Sportgeist und mit primitivem Können in einer



Die vorbildliche Sportanlage der Reichsmarine auf der Kieler Innenförde. 1936 finden hier die Kämpfe der Olympia-Einmannjollen statt.

Bei harter Bö haben die 12-qm-Einheits-scharpies keinen leichten Stand im internationalen Wettkampf auf der Kieler Förde

Schmaljolle an schönen, klaren Nachmittagen zu Kaffeefahrten die Gewässer unsicher gemacht werden. Wer aber jemals bei sieben bis zehn Sekundenmetern durchschnittlicher Windgeschwindigkeit zwei bis drei Stunden im Sturm und Regen in einer Rennjolle, die mit dem Körper ausgelastet wird, in der



Regatta gelegen hat, der denkt anders darüber. In jeder Bö hält sich die Mannschaft nur mit den Zehen fest und legt den Körper weit über Bord. Alle Muskeln sind bei dieser Beuge rücklings gespannt, wenn der Kopf beinahe ins Wasser taucht. Der Steuermann hält in einer Hand trotzdem das Steuer, und wehe ihm, wenn das Boot nicht genau auf dem richtigen Kurs liegt und dadurch nicht hoch genug an den Wind oder in den Wind geht, d. h. den Wind genau von vorn erhält, und dadurch den Druck aus den Segeln und damit die Fahrtgeschwindigkeit verliert. Wehe ihm, wenn die andere Hand, die die Schoot des Großsegels hält, dieses nicht trotz der



Eine solche Fahrt vor dem Winde erfordert die größte Aufmerksamkeit.
Denn oft geht der Mast über Bord, wenn das Großsegel nach der anderen Seite überschlägt



Ein heißer Kampf um die Führung. — Im Rennen um den Seglerhauspreis, einem der schönsten Rennen auf dem Wannensee

unbequemen Körperlage in der richtigen Stellung zum Winde erhält. Jede Bö kostet ihm Terrain gegen den besseren Gegner. Der Vorschootmann, der das Vorsegel bedient, hängt gleichfalls weit über Bord und muß trotzdem mit unheimlicher Genauigkeit arbeiten und außerdem alles sehen, was vor ihm vorgeht. Ein einziges falsches Manöver, und das Boot ist in harter Bö gekentert oder hat im Bord-an-Bordkampf den Gegner behindert und muß ausscheiden. 2000 Beugen des in den Zehen hängenden Körpers, und die Mannschaft, die von Regen und Spritzern keinen trockenen Faden am Leibe hat, weiß, was sie getan hat, wenn das Fahrzeug durchs Ziel gegangen ist. Wer aber im Einmannboot, z. B. in der Olympiajolle, ein solches Rennen gefahren ist, der weiß es vielleicht noch besser.

Mit dieser Art der seglerischen Leibesübung, die wir als die Technik des Rennsegelns bezeichnen können, ist aber nur ein Teil der Frage gelöst: „Wie siege ich in der Regatta?“ Der Rennsegler muß die Wettsegelbestimmungen nicht nur zur Erlangung des Führerscheines genau kennen. Sie müssen ihm so in Fleisch und Blut

Schlepper bringt große Seekreuzer während der Kieler Woche an den Start auf der Außenförde

übergangen sein, daß er sie in jeder, auch in der verzwicktesten Lage fast automatisch anwendet. Das will immerhin schon etwas besagen, denn die Wettsegelbestimmungen, die für alle Organisationen gelten, die dem internationalen Wettsegelverband (International Yacht Racing Union = I. Y. R. U.) angeschlossen sind, füllen mit den Zu-

berichtigte Freude über den schweren Sieg nach vier harten Rennen. — Der deutsche Segelmeister für 1933 und 1934 ist gerade durchs Ziel gegangen



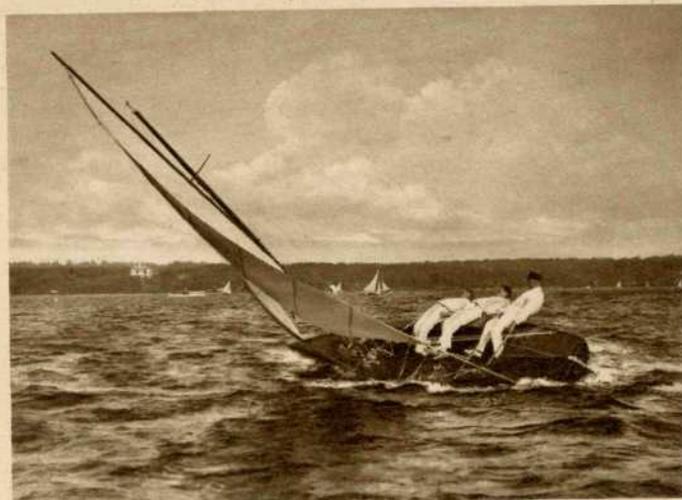
fäden des Deutschen Seglerverbandes ein Buch von 80 Seiten. Und doch lernt man sie, wie all die Tausende sie lernten! Man muß nur nicht gleich am Steuer sitzen wollen, sondern sie als Mitglied einer vorzüglichen Mannschaft im Kampf praktisch miterleben. Man lernt auch, wenn man Talent zum Rennsegler hat, die Taktik des Segelns: den günstigsten Start, den schnellsten Start, den günstigsten Kreuzschlag, die beste Methode, am Gegner vorbeizukommen oder ihn nicht vorbeizulassen, zwischen ihm und der Wendemarke sich ohne Berührung von Boot oder Wendemarke durchzuquetschen, um dann in Führung zu gehen usw. Auch die Taktik des erfolgversprechendsten Angriffes und der besten Verteidigung läßt sich mit Begabung und Fleiß ebenso erlernen, wie die Kunst, Wind und Wetter an sich und auf einem bestimmten Wettfahrtrevier für die schnellste Fahrt richtig einzuschätzen. Segeln ist eben eine Kampfsportart, bei der viele Faktoren richtig ausgewertet werden müssen, um zu siegen.

Es gehört in den großen Kämpfen ein eiserner Wille dazu, Welle auf Welle abzureiten, Bö auf Bö abzuwettern, in jedem Augenblick zu gleicher Zeit technisch richtig zu segeln, die Gegner zu beobachten und taktisch richtig zu handeln. Es gehört Entschlußkraft und Selbstvertrauen in die eigene Kunst dazu, sich rechtzeitig und nicht zu spät vom Gegner zu lösen, einen anderen Kurs zu wagen als die anderen, um Vorsprung zu gewinnen oder Verlust aufzuholen. Niemand wird ohne ausgeruhte Nerven jene Ruhe



und Entschlußkraft aufweisen, die zum Sieg über einen großen Konkurrenten ausreicht.

Die Teilnehmer der 6-m.-Klasse auf der Kieler Woche im neuen Yachtclubhafen am Siegelplatz (Olympia-Klasse mit der schärfsten internationalen Konkurrenz)



Die Mannschaft hängt als lebender Ballast weit über Bord und „reitet“ die Bö ab

Regattareviere und Regattaarten.

Die Art des Sportgerätes bringt es mit sich, daß die etwa 350 Vereine des Deutschen Seglerverbandes 21 Wettfahrtrevieren angehören, von denen Berlin, Hamburg und die bayerischen Seen die bedeutendsten sind. Berlin dürfte mit etwa 130 Vereinen und 3500 Fahrzeugen eines der größten zusammenhängenden Wettsegelreviere der Erde sein und ist zur Bewältigung seines Sportes in acht Bezirke geteilt, die unter einheitlicher Leitung alle bedeutenden Wettfahrtangelegenheiten gemeinsam ordnen.

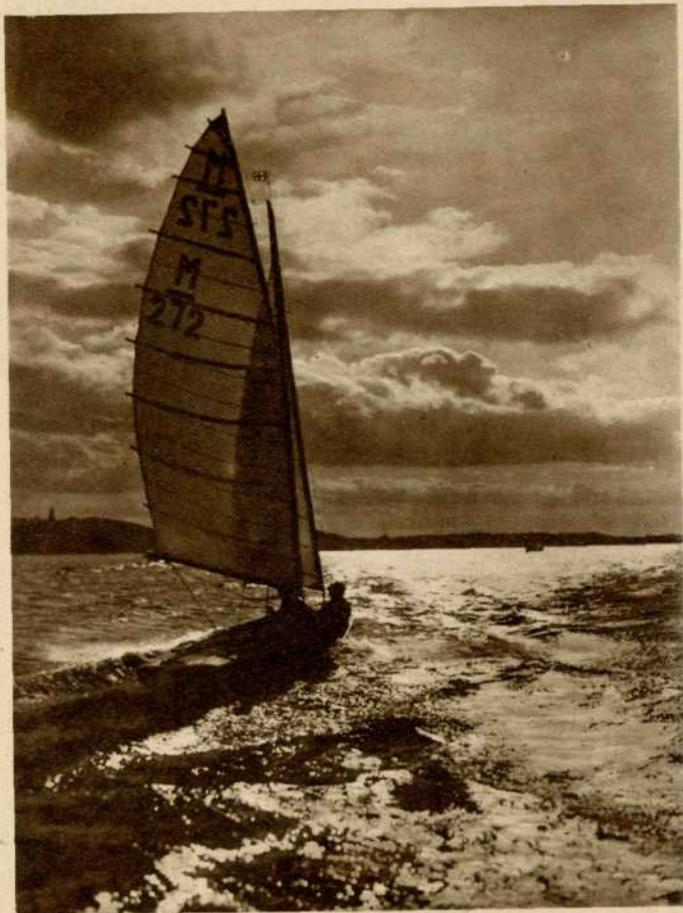
In den Vereinsregatten beginnt der Regattasegler im kleinsten Rahmen mit seiner Schulung, um sich dann in die Gruppensportarten seines Reviers zu wagen, in denen allerdings in Berlin meist schon hundert und mehr Boote in verschiedenen Klassen auf der Regattastrecke liegen. Die großen Herbst- und Frühjahrswochen

sehen dagegen in zwanzig und mehr Klassen fast immer 200 bis 300 Rennachten auf der Müggel oder dem Wannensee. Im August und September jeden Jahres treten dann die Spitzenkönner der Klassen in den Kämpfen um die Klassen-Meisterschaften an. Im Juni finden die große Kieler Woche und die Regatten um die Deutsche Meisterschaft in der Kielbootklasse statt. Die Müggel ist Ende September, wenn das Jahrestaining seinen Höhepunkt erreicht hat, Austragungsort der Deutschen Meisterschaft in der Jollenklasse. Von internationaler Bedeutung sind besonders die Nordsee-Woche (Helgoland-Woche) und vor allem die Kieler Woche. Mit dem Wiedererstarren des deutschen Segelsportes und dem Wiedereintritt in den internationalen Wettsegelverband (IYRU.) hat sich Deutschland auch an den Europameisterschaften, den internationalen Starbootmeisterschaften, den internationalen Starbootmeisterschaften, den großen englischen, schwedischen, norwegischen, dänischen, französischen, italienischen und anderen internationalen Veranstaltungen beteiligt. Schwer ist es für uns zur Zeit, die Fortschritte im Bootsbau der internationalen Wettfahrtklassen aufzuholen, nachdem Deutschland seit dem Weltkriege mehr als ein Jahrzehnt isoliert war. Aber deutsche Konstrukteure und Bootsbauer werden auch diese Frage lösen.

Der Fahrtensegler.

Fahrtensegelerei! Man braucht das Wort nur zu lesen, und schon steigen, einer Gata Morgana gleich, am Himmel unserer Phantasie die blaue Ferne, die rauschende See, die Erinnerungsbilder an deutsche und ferne, fremde Küsten auf. Unser inneres Ohr hört das Brausen der Winde, das Klatschen der Welle gegen das Schiff; Salzgeschmack liegt auf unserer Zunge, und vor unserem geistigen Auge taucht die endlose Wellenweite auf, spricht die Gischt, arbeitet die Mannschaft wie aus einem Guß im Kampfe mit Wind und Wellen.

Ja, sie war immer ein Sport für echte Männer, die Seefegelerei, und sie brauchte Männer und keine Schwächlinge! Ein Sport ist sie, der Kraft und Mut verlangt, der eisernen Willen und schnelle Entschlußkraft fordert und eine Unsumme von Erfahrung, Können und Wissen braucht, wenn es wirklich eine christliche Seefahrt und kein fauler Zauber werden soll, der erst in die Welt gesetzt wird,



Im zauberhaften Farbenspiel der Wellen



Nach schöner Wanderfahrt bergen die „Chiemsee-Hausfrauen“ die Segel



wenn in der Klubrunde das Garn gesponnen wird. Man kann nun einmal nicht seesegeln nach der Kochbuchvariante: man nehme einen Seekreuzer und segle. Es genügt noch lange nicht, daß der Führer

Auch die Fahrtensegler haben ihre Wettbewerbe.
Ein Treffen der Gruppe Niederelbe

20-qm-Jollen-
Kreuzer sind ideale
Wanderboote für
den Binnensegler,
bequem, mit
geringem Tiefgang
und verhältnis-
mäßig schnell



eines Bootes gut segeln kann, um die Nord- und Ostsee zu durchqueren und fremde Häfen und Küsten anzusteuern. Doch wir wollen hier nicht von der Navigation, vom Kompaß, von den Arten der Peilung, vom Loten und anderen schönen Dingen sprechen. Wir wollen vielmehr sagen, daß so viele Männer das alles vor denen gelernt haben, die heute oder morgen die Begeisterung zu diesem wundervollen Sport treibt, daß jeder, der Talent, Beharrlichkeit und Liebe zur Sache hat, sie auch lernen kann. Man komme nicht mit dem alle Begeisterung tötenden Einwurf: „Ich werde mir wahrscheinlich erst spät oder nie ein seegehendes Boot kaufen können!“ Fahrtensegerei ist Mannschaftssport in einem so hohen Sinne, wie kaum eine andere Sportart. Daher braucht jeder Fahrtenkreuzer nicht nur einen Besitzer, sondern auch eine Mannschaft. Die Gelegenheit, zu einer solchen Mannschaft angeheuert zu werden, bietet sich dem, der auf kleineren Booten die Kunst des Segelns gelernt hat, öfter als man denkt. Man muß sich nur gleich von vornherein als wahrer, hilfs- und opferbereiter Kamerad, als lernbegieriger Schüler des Mannes am Steuer zeigen, und man braucht sich in den meisten Fällen nicht zu sorgen, daß man nicht dauernden Kontakt

mit der großen Fahrtensegerei behält. Hier wird in der Tat das Herz und nicht der Geldbeutel gewogen.

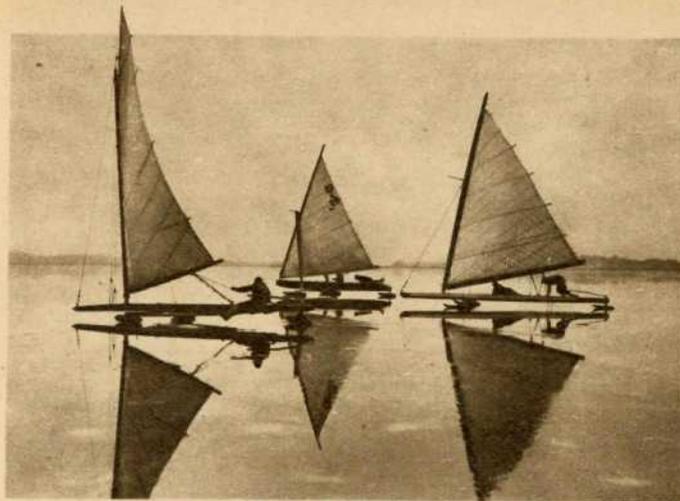
Unsere tüchtigen Seesegler haben alle neben der praktischen Segerei ihre freie Zeit, besonders den Winter benutzt, um durch eifriges Studium alles dessen, was ein Seesegler als Führer wissen muß, sich die Kenntnisse zu erwerben, die das Recht zur Führung eines Bootes voraussetzt. Viele haben besondere Ausbildungskurse durchgemacht und die Prüfung als „Steuermann auf kleiner Fahrt“ abgelegt. Werdet nur erst tüchtige Mitglieder einer Mannschaft, und man wird euch schon die Wege zeigen, auf denen ihr ans Ziel kommt!

Eins aber sei all denen gesagt, die die Begeisterung zur Fahrtensegerei an die See treibt: Der Segler, der in fremde Häfen kommt, gehört als Deutscher zu den wenigen, nach denen man oft unser Volk beurteilt. Darum ist es seine heilige Pflicht, ein würdiger Vertreter seiner Heimat zu sein.

Ein wundervoller Zauber umweht auch die Fahrtensegerei auf unseren Binnengewässern. Schon im einfachen, älteren Boot, das für wenige hundert Mark zu haben ist, kann man herrliche Wanderfahrten unternehmen und gesund an Leib und Seele heimkehren zu seiner Berufsarbeit. Von vornherein muß man aber darauf achten, daß das Wanderboot auch wirklich geeignet ist für seinen Zweck. Der deutsche Segelsport hat deshalb auch im Laufe von Jahrzehnten eine ganze Anzahl von Bootsklassen entwickelt, die zwar auch für den Regattasport geeignet sind, in erster Linie aber der Fahrtensegerei dienen sollen.

Selbstverständlich betrachtet der zünftige Wandersegler sein Boot nicht als ein schwimmendes Ferienheim, das er irgendwo hinbugliert und bis kurz vor Schluß des Urlaubs in einer lauschigen Bucht vor Anker legt. Diese Aushegler interessieren den Sport ebenso wenig, wie alle die, die am besten ihr Segel zu Hause ließen, weil sie doch nur den Außenbordmotor benutzen.

Die Fahrtensegerei kennt den Wettbewerb genau so gut, wie die Rennsegerei. Jeder rechte Fahrtensegler hat sein Fahrtenbuch an Bord und füllt es treulich aus, weil er mit der Fahrt, die er mit seinen Mitseglern den ganzen Winter über vorbereitet hat, seine



Anschieben nach dem Startschuß.
Eisnachten haben bei gutem Wind 80 km Stundengeschwindigkeit und mehr

Mitbewerber in der sportlichen Leistung überflügeln will. So mancher, der da glaubte, alle anderen geschlagen zu haben, muß dann am Schluß des Jahres von noch größeren Leistungen hören. Das entmutigt ihn keineswegs. Im Gegenteil, der Winter dient zur Ausarbeitung einer neuen Fahrt, und dann wird er es dem anderen schon zeigen! Da wird man schon hören, wie er zum Nordkap oder nach den finnischen Schären oder nach dem Mittelmeer kam; da wird man sich wundern, in wie wenig Zeit man trotz aller Würdigung der Schönheit von Seen und Wäldern Hunderte und aber Hunderte von Kilometern im Segeln zurücklegen kann. Ja, schön ist sie, die Fahrtensegerei!

Eissegeln.

Ein schneidiger Sport, mit phantastischen Geschwindigkeiten ohne Maschine, ist das Eissegeln, bei dem bei starkem Winde und guten Eisverhältnissen Geschwindigkeiten von 80 und mehr Stundenkilometern nicht selten sind. Mit rund hundert Eisnachten, die im



Modellsegelregatta.
Die Boote sind genau so
ergott nach Rissen gebaut
wie ihre großen Brüder



Register des Deutschen Seglerverbandes eingetragen sind, steht Deutschland der Zahl nach an der Spitze der eissegelsporttreibenden europäischen Länder. Damit liegt dem Deutschen Seglerverband auch die Vertretung bei der 1929 in Riga gegründeten „Europäischen Eissegel-Union“ ob. Nach ihren Grundgesetzen und Wettsegelbestimmungen werden auch die in Deutschland abgehaltenen Regatten veranstaltet. Auch die Vermessungsbestimmungen der CEU für die Klassen der Segelschlitten sind übernommen worden. Ihr gehören zur Zeit an: Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Österreich, und es sind Bestrebungen im Gange, auch noch andere europäische Länder, z. B. Polen, Dänemark und Jugoslawien, zum Beitritt zu veranlassen. Leider ist es nicht gelungen, für die Olympiade 1936 diesen schönen Sport durchzusetzen.

Für Deutschland wird der Eissegelsport hauptsächlich auf drei Revieren ausgeübt. Ostpreußen mit den masurenischen Seen, insbesondere Masuren mit dem Schwenzaitsee bei Angerburg, ist seit Jahren der Austragungsort der Deutschen Eissegelmeisterschaften. Aber auch auf dem Kurischen Haff, bei Cranz, wird gefegelt. In

Bommern hat sich der nahe Stettin gelegene Dammsche See zum Mittelpunkt des Eissegelsportes entwickelt. Endlich ist es das Berliner Revier, auf dem seit Jahren, teilweise schon vor dem Weltkriege, auf dem Wannensee und auf der Müggel Regatten veranstaltet wurden. In den letzten Jahren hat sich der Rangsdorfer See, der im Süden Berlins liegt, wegen seiner verhältnismäßig sicheren Eisverhältnisse, zum Zentralspunkt der Eissegerei entwickelt. 1934 fanden hier 19 Regatten statt. — Zu den Klassen, die gepflegt werden, gehören die 10-Quadratmeter-Klasse, die 15-Quadratmeter-Klasse, die 20-Quadratmeter-Klasse und die 25-Quadratmeter-Klasse. Am stärksten vertreten ist die 15-Quadratmeter-Klasse, von der Deutschland über 40 Eisjachten hat.

Der Modellsegelsport.

Er ist wirklich kein Kinderpiel, sondern eine sehr ernsthafte Angelegenheit, unser Modellsegelsport!

Der Modellbootsbau nach genauen Rissen und das Modellsegeln, beides zusammengefaßt durch das Wort „Modellsegelsport“, wurde auch in Deutschland schon vor der Gründung der Modellsegelabteilung des Deutschen Seglerverbandes betrieben. So kam es, daß in einem Lande, wo die hochentwickelte Jollensegelei schon die jüngste Jugend, ob arm, ob reich, in ihren Bann zieht, der Modellsegelsport ein Stiefkind blieb. Im Auslande, namentlich in Amerika und England, wird der Modellsegelsport wegen seiner Lehrhaftigkeit in großem Maßstabe betrieben und sieht die namhaftesten Yachtkonstruktoren unter seinen Anhängern.



Der Kruppische Achter „Germany“,
eine deutsche Olympia-Hoffnung,
segelt vor dem Winde den Spinnaker

Die Jugend, die nun einmal ihre Erfahrungen machen will, nach Neuem strebt und drängt, kommt oftmals mit der Frage: „Warum nehmt ihr gerade diese Bootsform und nicht jene, warum diese Befestigung und nicht eine andere?“ Sie wird den Wunsch haben, durch die Praxis zu zeigen, ob ihre Ideen richtig sind. Der Modellbootsbau gestattet mit geringen Mitteln die Durchführung dieser Versuche. Darum trifft sich hier die Jugend mit dem Alter, der lernbegierige Junge mit dem erfahrenen Konstrukteur. Hier treffen Modelljacht und Yacht zusammen.

Die olympischen Wettkämpfe im Segelsport.

Gleich den Wintersportarten ist der Segelsport erst später olympischer Kampfsport geworden. Als der deutsche Segelsport die Beteiligung an der Amsterdamer Olympiade 1928 beschloß, auf der der deutsche Sport zum ersten Male nach dem Weltkriege erschien, war man zum wenigsten in den großen Bootsklassen auf einen schweren, fast aussichtslosen Kampf gefaßt. Deutschland war seit einem Duzend Jahren dem internationalen Sport fern geblieben. Das seit 1907 geltende Meßverfahren für den Bau der zu den Olympischen

Spielen zugelassenen Kielklassen, der 8-Meter- und 6-Meter-Klasse, war aber im Jahre 1919 abgeändert worden. Der deutsche Bootsbau hatte in den wirtschaftlich schweren Jahren nach dem Kriege in Ermangelung von nennenswerten Neubauten kaum Gelegenheit, die sich aus der Änderung ergebenden Erfahrungen zu studieren und zu nutzen. Das war um so schlimmer, als das internationale Meßverfahren im Gegensatz zu den in Deutschland üblichen Methoden des Baues von Fahr-



Die Olympia-Tolle — eine Schöpfung deutscher Konstrukteure und Bootsbauer — viel gefälliger und schneller als die früheren Monotype-Klassen von 1928 und 1932



Boot der 8-m-Kielklasse, größte Olympia-Klasse für 1936, in voller Fahrt auf der großen Berliner Herbstwoche

zeugen nach festgelegten Höchst- und Mindestmaßen, den Konstrukteuren ein weites Experimentierfeld bot. Die internationale Meßformel bildet nämlich eine algebraische Gleichung, bei der einzelne Faktoren auf Kosten anderer verändert werden können. Die Zahlen 6 und 8 Meter besagen nichts über die Länge des Bootes, denn das 8-Meter-K-Boot ist z. B. etwa 15 Meter lang. Deutschland meldete daher in der 8-Meter-K-Klasse überhaupt nicht und trat mit einem

der beiden einzigen Neubauten an, dem „Pan“. Alle Tüchtigkeit vermochte nicht, die Überlegenheit des Auslandes im Bootsbau auszugleichen. Im Einmannboot, der 12-Fuß-Jolle, endete Deutschland unter 20 Nationen auf dem 5. Platz.

Bei den großen Kosten des Bootstransportes nach Los Angeles traten 1932 in der 8-Meter-K.-Klasse überhaupt nur Kanada und Amerika an, in der 6-Meter-K.-Klasse drei Nationen, nämlich Amerika, Kanada und Schweden. In der Einmannjolle, der Monotype-Klasse, kämpften elf Nationen. Deutschland kam durch einen Protest, dessen Entscheidung für deutsche Verhältnisse etwas ungewöhnlich war, um seine Ausichten und endete auf dem 4. Platz.

Für 1936 macht der deutsche Segelsport alle Anstrengungen, um durch Neubauten den Nachteil der fehlenden Erfahrung im Bootsbau der 8-Meter-K.-Klasse und 6-Meter-K.-Klasse auszugleichen und Fahrzeuge mit Aussicht auf Sieg herauszubringen. Neben diesen Kielbootklassen erscheint in Kiel 1936 als dritte die Star-Klasse.

Für den Wettkampf im Einmannboot hat Deutschland eine neue Olympiajolle geschaffen. Sie kann als vorzügliche Leistung des deutschen Jollenbaues gelten, hat innerhalb eines einzigen Jahres in Deutschland viele Freunde gefunden und trägt ein Segel von 10 Quadratmeter Größe.

Austragungsort der Olympischen Kämpfe ist wegen des einwandfreien Reviers die Kieler Förde. Die Wettfahrten finden vom 4. bis 15. August 1936 statt, und zwar segeln die Olympiajollen, da sie nicht seefähig sind, auf der Innenförde, die Kielklassen auf Kursen der Außenförde.

Literatur.

Dr. Lohmann und Mewes, Die Segeljolle. — Dr. Lohmann, Unterricht im Segeln. — Kapt. E. Horn, Leitfaden des Segelsportes. — A. Zimmermann, Leitfaden für die Führerprüfung. — Dipl.-Ing. Müller, Konstruktion und Bau der Segeljollen. — A. Tiller, Yachtbau. — F. Bolle, Der Steuermann auf kleiner Fahrt. — M. Curry, Die Aerodynamik des Segelns und die Kunst des Regattasegelns. — M. Curry, Regattatechnik. — Scheibert, Der Wandersegler auf Binnengewässern. — C. Renner, Der Wandersegler auf See. — S. Neville, Der Kreuzer, ein Buch für Freunde des Wandersegelns. — C. Renner, Knoten und Spleißen. — S. Frank, Wetterkunde für den Wasserport. — Kapt. N. Andriano, Segelsport-ABC. — S. Domigkoff, Die III, Bilder und Gedanken eines Fahrtenseglers. — Erik von Holst, Die Eishacht. — „Die Yacht“, Wochenschrift, amtliches Organ des Deutschen Seglerverbandes. — Jahrbuch des Deutschen Seglerverbandes. — Peter Haentjens, Yachtsegeln.

Die 26 Hefte der Olympia-Hefereihe

unterrichten jeden Deutschen über das, was er vom olympischen Sport wissen muß.

- 1 Olympia 1936, eine nationale Aufgabe
- 2 Skilaut
- 3 Bobfahren, Eishockey
- 4 Eislauf
- 5 Fußball
- 6 Handball
- 7 Hockey
- 8 Laufen und Gehen
- 9 Fünf- und Zehnkampf
- 10 Springen
- 11 Werfen
- 12 Boxen
- 13 Gewichtheben und Ringen
- 14 Fechten
- 15 Schießen
- 16 Reiten
- 17 Turnen (Ringe, Reck, Barren, Pferd)
- 18 Turnen (Bodenturnen, Freiübungen, Klettern)
- 19 Schwimmen
- 20 Wasserball und Wasserspringen
- 21 Rudern und Kanu
- 22 Segeln
- 23 Radfahren
- 24 Segelflug
- 25 Leibesübungen mit „Kraft durch Freude“
- 26 Führer durch die Sportsprache

Jeder Volksgenosse erhält die Hefte für 10 Pfg. das Stück bei seiner NS.-Organisation, Arbeitsstätte oder bei seinem Sportverein.

Druck und Verlag: S. A. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, Alboinstraße 21-23.