



Die Wettfahrten um den Koboldpreis, welche am 26., 27. und 28. September auf der Alster stattfanden und eine ausgezeichnete Beteiligung Berliner, Hamburger und Steinhuder Boote aufwiesen. — Ein Teil des Feldes am zweiten Wettfahrttage: „Teufel“ (F67), Fuhlendorf-Hamburg, „Ursula II“ (F 51), Briese-Berlin, „Pimm“ (F 58), von Hütschler-London, „Uhu“ (F 52), Prof. Schwerd-Hannover, „Hanseat“ (F 35), Müller-Berlin. (Foto: Meyfarth)

Sonderwettfahrten des Norddeutschen Regatta-Vereins um den Kobold-Preis in der 15-m²-Binnenfahrtsklasse und den Pan-Preis der internationalen 14-Fuß-Dingiklasse

auf der Alster am 26., 27. und 28. September 1929.

Diese im Rahmen der Hamburger Herbstwoche veranstaltete Wettfahrtreihe hatte eine große Anzahl auswärtiger Gäste in Hamburg vereint, und wohl selten sah die herbstliche Alsterfläche eine so zahlreiche Schwertbootgemeinde an einem Wochentage am Start. Die 15-m²-Binnenfahrtsklasse wies nicht weniger als 19 Teilnehmer auf, darunter die Berliner Fahrzeuge „Mops III“, „Windsbraut“, „Hanseat“, „Libelle“, „Dita“, „Ursula“, „Bölkchen“, „Liebele“, „Ralle“, „Primavera“, „Mausi“, „Muckel“ und die Steinhuder „Erna“, „Uhu“, „Jan“. Hamburg stellte die von den Berliner Wettfahrten her schon bekannten Neubauten „Pimm“ und „Vesla“, sowie „Ecknis“ und den Fuhlendorfschen Neubau „Teufel“. Die 14-Fuß-Dingiklasse sammelte die Hamburger Boote unter sich; hinzugekommen war hier nur der Heidtmannsche Neubau „Hein Tüt II“. Die anderen Boote sind von den Sommerregatten bekannt.

1. Tag.

Als am Richtersteg die grün-weiße Flagge gesetzt wurde, brauten noch undurchsichtige Nebelschwaden auf der weiten Wasserfläche. Von Brise war vorläufig nicht zu reden. Ein sehr feiner Hauch setzte kurz vor Startbeginn auf der Uhlenhorster Seite von Süden ein und zog fast parallel dem Ufer der Linie sehr langsam entgegen. Später klarte es auf, wenn auch die oberen Luftschichten dunstig blieben. Heißer Sonnenschein sorgte für entsprechende Temperatur während der nun beginnenden langwierigen, ausgesprochenen Flautenregatta, in deren Verlauf die dünnen Windstriche aus S, SO, O, SSW teils nacheinander, teils an örtlich verschiedenen Stellen gleichzeitig — meist nur 5 bis 10 Minuten — durchstanden.

Die 15-m²-Binnenfahrtsklasse (Wanderjollen) startete in zwei getrennten Auffassungen. Während der größte Teil den Amwindbeginn des Rennens mit Backbord-Bug vorzog, paßten sich einige wenige der Situation durch einen ersten Steuerbord-Schlag besser an: „Dita“, „Ralle“, „Pimm“, „Hanseat“ und „Mops“. Sie zogen in dem leichten Hauch bequem am großen Felde vorbei, welches sich nur schwerfällig in der Westuferflaute in Bewegung setzte und schon gleich Enttäuschungen brachte, denn einige Favoriten blieben dort buchstäblich kleben.

„Dita“, „Ralle“ und „Pimm“ nahmen langsam, aber sicher etwas Tempo auf und verlegten alle drei ihren Vormarsch sehr bald wieder auf Backbord-Bug, wodurch „Pimm“ sich zunächst als Spitzenboot für kurze Zeit freimachte. „Mops“ und „Hanseat“ können ihnen nicht folgen und verlieren sich bald im nachfolgenden Rudel. Nach Beendigung der schwierigen Kreuzgänge wird als erste Boje Schwanenwik gerundet:

„Vesla“	0.00
„Pimm“	1.09
„Ursula“	2.08
„Ralle“	2.52
„Dita“	2.19

Hier ist besonders der Vorstoß von „Ursula“ bemerkenswert, da sie von der Alster her auf Backbord-Bug mit etwas mehr Brise in langem Schlag auf den führenden „Pimm“ herunterkommt. Ebenso macht es „Vesla“. Langsam läßt die schon auseinandergezogene Spitze die Boje hinter sich und steuert mit einem feinen südlichen Zug auf Fontenay los. Das folgende starke Feld muß die Schwanenwikboje in fast gänzlicher Flaute runden. Es rangiert sich in der Reihenfolge: „Muckel“, „Liebele“, „Libelle“, „Uhu“, „Teufel“, „Mausi“, „Erna“, „Hanseat“, „Primavera“, „Mops“, „Jan“, „Ecknis“, „Windsbraut“, „Bölkchen“. — Als die Spitze die Fontenayboje erreicht, mühen sich die Nachzügler noch an der Auguststraße, die Elemente zu bezwingen!

Die erwähnte Spitze sondert sich in Stärke von 5 Booten weiter vom Felde ab und wird vor und hinter der Fontenayboje durch Flauten und leichte Brisen in eine Gruppe von 3 und 2 geteilt. Der unter Grätz's geschickter Führung stehenden „Ursula“ gelingt es, sich weiter vorzuarbeiten. Auffällt an dem Boot das wundervolle Segel, schmal und hoch geschnitten, sowie der gutstehende Ballon — wie man die heutigen Focks schon nennen kann. Daß alle Jollen natürlich diese großen Vorsegel fahren, sei hier nebenbei bemerkt.

Die jetzt folgende Schwanenwiktonne erreicht die Spitze:

„Vesla“	0.00
„Ursula“	0.16
„Pimm“	0.41

weit vor den andern liegend, welche sich teils gegenseitig in der Ausnutzung der Windstriche stören bzw. diese verdecken und die Wasserübersicht erschweren. Der Kurs Fontenay-Schwanenwik wurde von den Spitzenbooten teilweise in Schlangelinien absolviert, was eine geschickte Wahl des jeweiligen Kurses, den Luftzügen angepaßt, erkennen ließ.

Jetzt setzt eine leicht durchstehende Brise von SSO ein und während die drei Führenden — in Abständen — gute Fahrt in Richtung N.R.V.-Bootshaus machen, liegen die letzten in gänzlicher Flaute noch auf dem andern Fontenayufer. Ein etwas trostloser Anblick. Graetz gelingt es, auf dem Wege zum Bootshaus sich nunmehr mit „Ursula“ die Führung zu sichern. Auf St.B.-Bug zieht das Boot langsam aber sicher seine Bahn durchs Wasser, während zur selben Zeit „Vesla“ nicht nur in „Öl“, sondern auch noch in einen Schraler aus SSW kommt, der sie plötzlich vor eine Sonderaufgabe stellt. Hinter ihr

liegt „Pimm“. Erst im Abstände nähert sich jetzt „Ralle“, diese wieder weit vor dem langgezogenen Felde.

Vor dem N.R.V.-Bootshaus findet die Spitze dann auch einmal eine gänzliche Flaute vor, durch die sich „Ursula“ — mäschenstill — am ertotreichsten hindurch „schwimmen“ läßt und die Boje dann auch führend erreicht, um nun etwa 200 m vor der folgenden „Vesla“ nach Fontenay platt vor dem Winde mit Spinnaker, ständig langsame Fahrt voraus machend, davonzugleiten. „Pimm“ liegt während dieser Zeit beim Raten, ob er dem SSO unter St. Georg oder dem SW auf der Alster mehr Vertrauen schenken soll. Die Sonne glüht dazu vom Himmel und strahlt voller Freude auf die nicht gerade noch mehr Hitze ersennenden Insassen. Während „Pimm“ die Bootshausboje rundet und vor ihm „Ursula“ und „Vesla“, mit Spinnaker auf BB, langsam davonziehen kommt die „Ralle“ etwas aufgerückt. Querab vom H.S.C.-Bootshaus liegen zur selben Zeit „Dita“ und „Teufel“, letzterer gerade einer Brise unter dem Ufer entgegenlaufend. „Liebele“ und „Muckel“ sind die Verbindungsleute zum Gros, letzteres von „Libelle“ und „Mausi“ geführt. —

Die Einzelbeobachtung des so weit auseinandergesetzten Feldes ist jetzt unendlich schwer, zumal die Boote sich von Ferne sehr ähnlich sehen und auch die Rigs bei einiger Entfernung keine so großen Unterschiede zeigen, wie bei andern Klassen. Die noch immer etwas dunstige Luft tut ihr übriges, die Segelnummern schwer erkenntlich zu machen.

In gleichbleibender leichter Fahrt erreicht „Ursula“ jetzt die Fontenayboje, nachdem sie durch alle Ölflecke glücklich durchmanövriert ist und hält Kurs auf die Fährhausboje, während „Vesla“ und „Pimm“ etwa 30 m hintereinander, zur Abwechslung mit Spinnaker auf St.B., an das Westufer zu gelangen suchen. Weit zurück sieht man Zurückgebliebene noch in der Schwanenwikbucht (!) unter der „durchsichtigen“ Vergitterung des Damenbades scheinbar etwas Heilbringendes entdeckt zu haben.

Nachdem kurz vor Fontenay es „Ralle“ gelingt, ihren Abstand von „Pimm“ zu verkleinern — vorwinds —, runden „Pimm“, „Ralle“ und die folgende „Dita“ die Fontenayboje bei O-Wind. Querab der Rabenstraße scheint sich der Wind, soweit man überhaupt von Wind sprechen kann, etwas zu stauen, und es hat den Anschein, als ob „Ursula“ günstigerweise weiter vom Leeufer entfernt die Rabenstraße passierte, als später die nachfolgenden „Vesla“, „Pimm“ und „Ralle“. Diese meist vorwindliche Strecke bringt das übliche Auflaufen der Spitzengruppe unter sich: „Ralle“ und „Dita“ machen sich hier an „Pimm“ heran, der seinerseits der „Vesla“ nähergerückt ist. Somit ergibt sich wieder eine geschlossener Spitzengruppe, die am Fährhaus rundet:

„Ursula“	0.00
„Vesla“	0.21
„Ralle“ und „Pimm“	0.59
„Dita“	1.06

Spannend und entscheidend beginnt jetzt die neue Kreuzstrecke zur Schwanenwikbucht. Gleichzeitig zieht ein leichter durchstehender Wind aus S über die gesamte Alsterfläche, diesmal scheinbar etwas besseres verheißend. In recht flotter Gangart, meist unter dem Uhlenhorster Ufer kreuzend, („Ralle“ dehnt seine Schläge übrigens weit unter Land aus) wird die Schwanenwikboje wie folgt erreicht:

„Ursula“	0.00
„Vesla“	1.03
„Pimm“	1.18
„Dita“	2.17

Im Abstände folgen jeweils voneinander alsdann „Ralle“ und „Teufel“, dieser unter Führung von Reich, der sich jetzt freigemacht hat und einen Vorstoß unternimmt.

Inzwischen wird den Booten durch das Laeisz'sche Begleitboot bekanntgegeben, daß die Bahn abgekürzt wird, demzufolge gleich von der Fontenayboje das Ziel anzusegeln ist. Nachdem Schwanenwik hinter „Teufel“ die Boote: „Liebele“, „Libelle“, „Muckel“, „Primavera“, „Mausi“, „Jan“, „Mops“, „Uhu“, „Erna“, „Ecknis“ und der Rest gerundet hatten, entspannen sich inzwischen um den zweiten und dritten Platz die erbittertsten Kämpfe zwischen „Vesla“ und dem herangelaufenen „Pimm“. „Ursulas“ glänzender Sieg unter Graetz's Führung war bereits gesichert, als „Pimm“ einen Durchbruch bei der achterlichen Brise sowohl in Luv wie in Lee bei „Vesla“ versuchte, was ihm jedoch mißlang, trotz Aufbietung der gewiegtsten Hals-Manöver mit entsprechendem Schifften des Spinnakers. „Vesla“ unter Führung von Illies sicherte sich mit 12 Sekunden vor „Pimm“ jedoch den zweiten Platz. Dem dritten Preisträger „Pimm“, den Huetschler selbst steuerte, folgte im Ziel „Liebele“, der es gelungen war, an „Ralle“, „Teufel“ und „Dita“, den übrigen Preisträgern, in dieser Reihenfolge, vorbeizukommen.

Ein von „Dita“ gegen „Ralle“ eingereichter Protest wurde formell abgewiesen, da als Protestflagge keine Flagge gesetzt worden war.

Das Punktergebnis lautet für heute somit (Hamburger Punktsystem):

„Ursula“	8 Punkte	I. Preis
„Vesla“	5 Punkte	II. Preis
„Pimm“	3 Punkte	III. Preis
„Liebele“	2 Punkte	IV. Preis
„Ralle“	1 Punkt	V. Preis
„Teufel“	0 Punkte	VI. Preis
„Dita“	0 Punkte	VII. Preis

Die internationale 14-Fuß-Dingi-Klasse hatte im großen und ganzen die gleichen Schwierigkeiten zu überwinden, wie die 15er, nur mit dem Unterschied, daß sie von Anfang an durch ihre niedrigere Besegelung naturgemäß nicht nur langsamer war, sondern im letzten Teil der Wettfahrt der gänzlichen Flaute ausgesetzt wurde. Die leichte Brise lag doch meist sehr hoch über dem Wasserspiegel und kam tatsächlich nur dort

herunter, wo sie auf dem Wasser auch fast sichtbar wurde. An die Steuerleute stellte dies Rennen noch größere Anstrengungen, die nach dem stundenlangen Mühen einen sensationellen Abschluß finden sollten, den die meisten Zuschauer zwar nicht mehr erlebten, und den die schwergeprüften Insassen der Dingis erst nach Schluß durch die Schiedsrichter ins Ohr geflüstert bekamen. Doch davon später.

Der Start der 6 Boote ging mit fast hängenden Segeln von statten. 0,5 m/Sek. dürfte beinahe schon zuviel gesagt sein. Die Kreuzstrecke begann auf St.B.-Bug, mit Ausnahme von „Tilly“, die auf B.B. ins Rennen ging. Gleiche Tücken des Windes wie bei den 15ern geben auch hier harte Nüsse zu knacken und mit großem Geschick gelingt es „Tilly“ (Steuer Weitzmann) und „Primula“ (Steuer Behr), sich in dieser Reihenfolge herauszuarbeiten. Beide vergrößern führend ihren Vorsprung durch eine von der Mitte der Alster her einsetzende Brise, mit der sie Schwanenwik in der Reihenfolge „Tilly“, „Primula“ erreichen, wobei die äußerst gekrängte Trimmlage der „Tilly“ auffällt, während Behr die „Primula“ ganz aufrecht segelt. Die Zeitdifferenz ist hier

„Tilly“	0.00
„Primula“	0.13

weit vor den zurückgebliebenen folgenden „Troll“, „Tau-era“, „Hein-Tüüt“ und dem Heidtmannschen Neubau „Hein-Tüüt II“. Die Fontenayboje sieht die beiden dicht zusammenliegenden Spitzenboote mit „Tilly“ in Führung im Abstände von 7 m/Sek. runden, als das letzte Dingi noch bei Schwanenwik liegt. Die Spitze erreichte gleichzeitig die letzte Jolle der vorher gestarteten 15-m²-Klasse. Der Vorsprung der erwähnten zwei ist derart, daß sie ihrer Konkurrenz mitten auf der Alster begegnen, im entgegengesetzten Kurse. Auch hier spielt der Wind den Nachzügeln böse Streiche und läßt sie die Fontenayboje ankreuzen, während „Tilly“ und „Primula“, die auf dieser raumen Strecke nach Schwanenwik ihren Zwischenraum wieder etwas vergrößert haben, sich der nächsten Boje nähern. Hier ergibt sich jedoch ein erster Wechsel in der Spitze. „Primula“ ist an „Tilly“ vorbeigeglitten. Hinzukommt ein „Heranbrausen“ der andern vier, so daß nach dem Runden Schwanenwikboje ein wieder geschlosseneres Feld sich dem Zuschauer bietet. Hart am Winde auf St.B.-Bug geht der Vormarsch weiter zur Holzdamboje. „Primula“ hat seinen zweiten Mann (K. F. Kirsten) weit nach vorn im Boot placiert. „Tilly“ segelt wieder auffallend nach Lee gekrängt. Querab vom H.S.C. bekommen „Primula“ und „Tilly“ durch eine von Land heranziehende Brise etwas mehr Gang und lassen „Tau-era“, „Hein Tüüt“ (Steuer Mello), „Troll“ (Steuer Moeller) und „Hein Tüüt II“ hinter sich. Bevor die N.R.V.-Boje erreicht wird, gelingt es „Tilly“, mit einem leichten Drücker zu luvat an „Primula“ wieder vorbeizukommen, damit die Führung wieder erlangend.

Als der Wind im weiteren Verlaufe nachläßt, zeigt sich dem Beobachter folgendes Bild: „Tilly“ führend vor „Primula“ zwischen Bootshaus und Fontenayboje, die übrigen beim Bootshaus. Alles in „Öl“. Hier sei die Berichterstattung der Einzelheiten abgeschlossen, denn jetzt hält der Wind Mittagspause und sagt überhaupt nichts mehr. Im großen und ganzen ändert sich erst insofern die Situation, als die letzte Vorwindstrecke ins Ziel, unter der unsagbaren Flaute leidend, zunächst das Feld

noch „segelnd“ zusammenschiebt und dann — wird geschoben. Das aktive Segeln wird zu einem passiven verwandelt! Von weitem sieht so etwas folgendermaßen aus: ölglatte Wasseroberfläche, Ruhe und Frieden rundherum, plötzlich fängt ein Boot mordsmäßig an zu schaukeln, dann das zweite und alle fünf, nur einer macht nicht mit: der Letzte. Die Takelagen und Großsegel dieser fünf schlagen mächtig durch die Lüfte, wie in den großen Wogen einer bekalnten See! Unglaublich schnell nähern sich die fünf Dingis dem Ziel — und es ist doch gar kein Wind! Ferngläser richten sich auf das scheinbar Unerklärliche, und es findet sich die Lösung! Eine Massenpsychose hatte die ganze Klasse durch die Idee eines Schlaukopfes unter dem Motto „Was du kannst, kann ich auch!“ ergriffen und dazu gebracht, mit dem Großsegel, schlagartig fächelnd sich abstoßend, vorwärtszuschieben! Sogar die Großschoten wurden zu diesem neuartigen Sport ausgeschoren! Stehend im Boot, den Baum mit beiden Händen gepackt, wurde das Großsegel fauchend mitschiffs geschlagen, daß die Bugwellen nur so davonplätscherten. So kamen diese komischen Vögel fast gleichzeitig durch die Ziellinie unter der ob der nicht zu leugnenden Komik auch nicht mehr ernstbleibenden Amtsmiene der Schiedsrichter! Alle fünf verfielen dem schlichten aber harten Spruch: „Ausgeschlossen!“ Nun blieb nur noch der eine der weitzurückliegende Letzte, auf den man ja noch warten mußte. „Ge-



Die „Pimm“-Mannschaft nach ihrem Siege im Koboldpreis-Rennen. Links W. v. Hütschler (Eigner und Steuermann), rechts Egon Beyn (Vorschot). (Fotos: Meyarth)

fächelt" hatte er noch nicht, das stand eisern fest! Nichts ahnend, holt er in Ruhe seine Paddel heraus und — damit war es auch um ihn geschehen, sonst wäre er Sieger des großen Tages!

Wohl ein einzig dastehender Fall in der Geschichte des Segelsportes!

Zweiter Tag.

Am Freitag morgen sahen sich Regisseure und Mitwirkende vor die gleiche Aufgabe gestellt. Das Barometer war zwar ein wenig von seiner kaum glaublichen Höhe heruntergekrabbelt, jedoch versprachen die heute noch dichteren Morgennebel in der langsam durchbrechenden, stimmungsvollen Herbstsonne wiederum einen schönen „Wander“tag, der sich mehr zu einer Exkursion in der Lüneburger Heide geeignet hätte. — Nachdem die Bahn wie am Vortage rechtsherum durch die kaum auswehende grün-weiße Flagge angeordnet war, knallte in die feierliche Stille auch alsbald der Startschuß für die

15 - m² - Binnenfahrtsklasse.

Die Startsituation war folgende: ein feiner Süd strich der Startlinie entgegen. Stärken und Schwächen waren nicht erkenntlich. St.B.-Bug war Streckbug. In ganz kleiner Fahrt setzte sich das Riesenfeld prompt in Bewegung, wiederum in zwei Gruppen geteilt: „Dita“, „Ralle“, „Uhu“, „Hanseat“, „Liebele“ auf St.B.-Bug dicht am Richtersteg auf der Uhlenhorster Seite in der genannten Reihenfolge „Dita“ am weitesten zum Fährhaus hin. Das Gros begann auf B.B.-Bug, von denen „Teufel“ und „Pimm“, am weitesten auf der Uhlenhorster Seite dieser B.B.-Gruppe startend, noch am flottesten abkamen.

Diese Kreuzstrecke zur Schwanenwikboje begann heute zunächst unter Verteilung der Flotte über die ganze Fahrwasserbreite. Nachdem „Dita“ und „Ralle“ sich scheinbar zuerst freimachen, „Dita“ auf St.B. weiterlaufend, „Ralle“ dagegen wieder nach Osten wendend („Ecknis“ und „Bölkchen“ blieben nebenbei gänzlich hängen), gelingt es dem „Teufel“ unter Reich, zufolge eines lang durchgefahrenen St.B.-Schlages bis weit Richtung „Club an der Alster“, sich hierdurch die Spitze zu sichern. „Pimm“ und „Ralle“ bewegen sich mehr im Mittelfahrwasser, „Ursula“ und „Dita“ auf der Uhlenhorster Seite. Vielfach sind ihnen die Kreuzschläge Ausweichverpflichtungen zufolge durch das Schicksal diktiert. Im Vorteil sind jedenfalls diejenigen, die auf St.B.-Bug die Auguststraße weit an B.B. liegen lassen und sich zur Außenalsterfläche durchzubeißen wissen, um mit einer dort spielenden, wenn auch pflaumenweichen Brise, auf B.B.-Bug der Schwanenwiktonne zu nähern. Wenn „Ursula“ es trotzdem fertigbrachte, einmal am Uhlenhorster Ufer liegend, konsequent bleibend, von dieser Seite her, als mit zur Spitzengruppe gehörend, die Boje zu erreichen, so ist es beachtenswert. Unter dem Einfluß der erwähnten Mittelalsterbrise standen „Teufel“, „Pimm“, „Ralle“, „Hanseat“, „Vesla“ und „Primavera“, die sich der Boje am frühesten näherten. Es ergibt sich daher an der Schwanenwiktonne als Abschluß dieser stark sichtenden äußerst schwierigen Kreuzstrecke folgende Reihenfolge:

„Teufel“	0.00 Minuten (!)
„Pimm“	1.15
„Ralle“	2.30
„Ursula“	4.15
„Hanseat“	5.01

ferner: „Vesla“, „Primavera“, „Liebelle“, „Muckel“, „Liebele“ usw. Diese wenigen äußerst großen Zeitdifferenzen spiegeln das Bild getreu wieder.

Von hier nun gehts raumschots im leichten Nebel nach Fontenay in weitauseinandergerissener Marschkolonne, zeitweise auf der Stelle tretend. An der Fontenayboje hat „Teufel“

seinen Vorsprung auf nicht weniger als 2.50 Minuten vor „Pimm“ erweitert, der seinerseits jetzt 2.20 Minuten vor den fast gleichzeitig rundenden „Ralle“ und „Ursula“ liegt. „Ecknis“ und „Windsbraut“ bewegen sich noch bei der Schwanenwiktonne, als die vorerwähnten bei Fontenay kämpfen.

Zurück nach Schwanenwik ist der Kurs ebenfalls raum. In „flotter“ Fahrt rundet hier Teufel nunmehr sehr weit voraus:

„Teufel“	0.00
„Pimm“	4.50
„Ursula“	6.50
„Ralle“	7.40

Bemerkenswert ist hier der inzwischen erfolgte Wechsel zwischen „Ursula“ und „Ralle“. „Ursulas“ Besegelung fällt wiederum angenehm auf. „Vesla“ mit langer Gaffel, auf deren Nock der Stander weht, ist ebenfalls beachtenswert.

Als die Spitzenboote die folgende nicht ganz leichte Strecke zum Holzdam (N.R.V.-Bootshaus) ablaufen, gab es an der Schwanenwiktonne noch ein heftiges Gedränge, zumal es hier nach der Wendung auf St.B.-Bug am Winde weitergeht. Nicht weniger als 7 Boote machen diese Wendung fast gleichzeitig.

Kurz vor dem N.R.V. wird die Sache dann knifflig. Als sich die ersten Boote der Tonne nähern, macht der leichte Wind flugs eine Drehung nach S und ordnet grinsend einige Kreuzschläge an, die — natürlich — die führenden Boote nur in verkleinerter Auflage auszuführen haben. Das übliche „Schwein“ des Siegers!

Jetzt nach Fontenay vor Spinnaker: Es kostet Mühe, ihn mit der dunstigen Hamburger Nebelatmosphäre zu füllen. —

Inzwischen wird die Bahn abgekürzt, so daß es von Fontenay „schon“ ins Ziel geht. Einsam zieht der „Teufel“ schon querab Rabenstraße nach Norden, wenig aber stetig Fahrt machend, als „Pimm“ Fontenay rundet. Im Abstände folgen ihm dort „Ursula“, „Vesla“ und „Ralle“, denen wieder im Abstände „Primavera“ allein auf weiter Flur nachkommt. Der Rest, man kann wohl sagen der Hauptteil der Klasse, müht sich redlich noch mit der N.R.V.-Tonne ab. Anzuerkennen ist das Hineinverlegen der Fontenayboje in die Alster, so daß die Dampfer frei auf der Landseite passieren können. Bemerkenswert ferner, daß auch heute die Alster gänzlich frei und ungestört blieb; außer dem Begleitboot waren nur ein Schärenkreuzer und ein Zehner als Bummel zu sehen. Ein Vorteil der Werktagsegatten.

Während jetzt „Teufel“ und „Pimm“ unangefochten Kurs Fährhaus ziehen, spielt sich weit hinter ihnen Entscheidendes ab. „Vesla“, mit Illies wiederum am Ruder, geht, hinter „Ursula“ rundend, auf dem Vorwindkurs unter Land, um nach etwa 10 Minuten hier an „Ursula“ vorbeizuziehen. Hinter diesen beiden liegt „Ralle“, die dem Kurse der „Ursula“ folgt. „Vesla“, frei vor „Ursula“ liegend, ändert jetzt ihren Kurs durch Höhergehen, was „Ursula“ beantwortet. Beide schären zur Mitte des Fahrwassers aus, während „Ralle“ Kurs, plattvor-Wind, behält. Gleichzeitig sondern sich nunmehr im nachfolgenden Felde „Primavera“ und „Hanseat“ mehr von den andern ab und verwickeln sich in einen Zweikampf, der durch „Hanseat“ verursacht wird, welcher durch mehrmalige Halsmanöver der „Primavera“ das Licht auszublenden hofft. Jedoch vergeblich. Die Reihenfolge bleibt, so daß das Endergebnis dieses zweiten Wettfahrttages lautet:

„Teufel“	0+8= 8 Punkte	1. Preis
„Pimm“	3+5= 8 Punkte	2. Preis
„Vesla“	5+3= 8 Punkte	3. Preis
„Ursula“	8+2=10 Punkte	4. Preis
„Ralle“	1+1= 2 Punkte	5. Preis
„Primavera“	0 Punkte	6. Preis
„Hanseat“	0 Punkte	7. Preis
„Liebele“	0+2= 2 Punkte	(vom Vortage)

(Schluß folgt im nächsten Heft.)

STURM

HERBSTSTÜRME TOBEN ÜBERS BUNTE LAND
HUND ALLES VOGELLIED IST LÄNGST VERFLOGEN.—
EINSAM DIE BOOTE, AN DEN STEG GEBANNT.
DIE SEGEL, WIMPEL TRAUERND EINGEZOGEN.

NUN GRADE! LEE IM TOLLEN WELLENGANG
DURCHSTAMPFEN LACHEND WIR DIE WASSERWEITEN,
VORWARTS MIT HELLEM PFIFF IN STAG UND WANT!
DURCH BRECHERGRÜSSE! LETZTE SELIGKEITEN!