

Avus in Berlin beteiligt. Viel Pech, Reifen- und Maschinendefekte ließen den erhofften Erfolg leider ausbleiben.

Der MSC. Hansa ist in sportlicher Beziehung bekannt durch seine Rennen bei Harsefeld, die auch im vergangenen Jahre zweimal ausgefahren wurden. Die Landesgruppe selbst veranstaltete Ende September als große Prüfung die Tag- und Nachtfahrt Hamburg — Goslar — Hamburg.

Als ein Merkmal für die langsame wirtschaftliche Gesundung kann wohl bezeichnet werden, daß wie in der hiesigen so auch in allen anderen Landesgruppen des DMV. die Zahl der Mitglieder wuchs, die vom Motorradsport zum Wagenfahren übergegangen waren. So zählte z. B. der MSC. Hamburg Ende des Jahres 40 Mitglieder, die Wagenhalter sind. Im Rahmen ihres Verbandes fehlte es naturgemäß den Eigentümern an sportlicher Betätigung. Ihrem Klub und Verband wollten sie aber treu bleiben, und so stand der Verbandsvorstand vor einer zunächst schwierigen Aufgabe. Eine gute Lösung wurde dadurch erreicht, daß der Deutsche Motorradfahrer-Verband im Herbst korporativ dem Automobilklub von Deutschland beitrug.

Motorbootsport

Auch im Jahre 1928 setzte die Entwicklung des Motorbootsportes in Hamburg ihre Aufwärtsbewegung fort trotz wirtschaftlicher Nöte und Ungunst.

Der älteste Motorbootklub in Hamburg, der im Jahre 1925 gegründete Motorbootklub „Hamburg“, der dem ADAC angegliedert ist, verzeichnet einen besonderen Aufschwung. Dieser Klub hat einen zahlreichen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen und seine Motorbootflotte ist auf 36 Fahrzeuge gestiegen. Die sportliche Beteiligung der Mitglieder an den veranstalteten Regatten, Zielfahrten usw. war außerordentlich gut. Ferner hat sich der Klub beim „Erius“ einen eigenen Liegeplatz für seine Yachten geschaffen, der sich regen Zuspruchs erfreut und ständig von rund 20 Booten belegt ist.

Der Motoryachtklub von Deutschland, Gruppe „Hamburg“ (DMV) hat ebenfalls einen Zuwachs an Mitgliedern zu verzeichnen, wenn auch seine Klubflotte infolge Besitzwechsels usw. keine wesentliche Vergrößerung zu verzeichnen hat. Zahlreiche sportliche Veranstaltungen, Regatten, Fuchsjagd, Anfahnen usw. gaben seinen Mitgliedern umfassende Gelegenheit zu sportlicher Betätigung. Unter den gesellschaftlichen Veranstaltungen dürfte vor allem das im März des Jahres im Hotel „Vier Jahreszeiten“ unter Beteiligung vieler auswärtiger Gäste und Vertreter erster Hamburger Kreise abgehaltene zweijährige Stiftungsfest hervorzuheben sein.

Für das Jahr 1929 ist von den beiden Hamburger Motorbootklubs ein sehr reichhaltiges Programm auf sportlichem und geselligem Gebiet vorgesehen. Die bisherige Entwicklung läßt im kommenden Jahre einen weiteren Aufschwung erwarten.

Segelsport

Der langsam sich vollziehende Wiederaufbau im deutschen Segelsport hat Hamburgs Stellung im Bunde der deutschen Reviere in diesem letzten Sommer wieder außerordentlich erfolgreich erscheinen lassen. Berücksichtigt man hierbei die Mängel in dem zur Verfügung stehenden Revier gegenüber den anderen deutschen Segelzentren, so gewinnt dadurch die heutige Stellung weiter in Wert. Hamburg war von jeher im Segelsport Ausgangspunkt der internationalen Beziehungen, und darin liegt die große Rolle, die die Alstersegler im Reiche einnehmen und die ihnen Aufgaben stellt, die sie bisher immer glänzend gelöst haben.

Der Segelsommer 1928 hat Hamburg in zweifacher Beziehung international tätig gesehen. Das war einmal die Berufung Hamburger Segler als Vertreter Deutschlands beim Olympiasiegeln in Amsterdam, wo Edgar Beyn vom Norddeutschen Regatta-Verein als deutscher Jollensegler und Erich F. Laeisz am Steuer seines Olympiaschlers „Pan“ zusammen mit Hermann Wentzel, dem Münchener Toni Huber die deutschen Farben vertraten. Ein Erfolg war Deutschland nicht beschieden, da es im internationalen Wettstreit durch das jahrelange Fernbleiben aus dieser ständigen Konkurrenz nicht die Erfahrung und die Materialfortschritte aufwies wie die Gegner.

Der Skandinavische Goldcup.

Beim internationalen Goldpokal-Rennen vor Sandhamn, das nicht weniger als 12 Nationen am Start vereinte, war Deutschland zum ersten Male nach dem Kriege wieder Teilnehmer, vertreten durch Hamburger Segelfarben, durch den

Sechser „Pan“, der gewissermaßen seine internationale Probe ablegen sollte. Ein Erfolg war auch hier ausgeschlossen, alles lag in einer einigermaßen fähigen Vertretung der deutschen Interessen, und das ist restlos gelungen. So gereicht die internationale Saison den deutschen Farben dank der Initiative Hamburger Segler wieder zur Ehre. Die kommenden Jahre werden einen Ausgleich schaffen und langsam auch deutsche Boote wieder führend sehen. Die Saison 1929 wird gerade in der internationalen Ausdehnung im Segelsport weitere Fortschritte machen, durch die Annahme der 22-qm-Schärenkreuzerklasse zur internationalen Klasse steigen auch die deutschen Aufgaben. Hamburg mit seinem ausgezeichneten Material in dieser Klasse wird berufen sein, wieder führend in Deutschland mitzuwirken.

Das Segelprogramm des vergangenen Jahres vollzog sich in den üblichen Bahnen. Alster und Elbe wurden ausgiebig besegelt und brachten sportlich recht gute Ergebnisse, die sich auch über den örtlichen Rahmen hinaus hoben und Hamburg zu einem der führenden deutschen Regattaplätze machten. Auf der Alster standen die Verbandswettfahrten der Frühjahrs-, Sommer- und Herbstwoche im Vordergrund durch die gute Beteiligung. Schärenkreuzer, Rennjollen und internationale 12-Fuß-Boote machten die Klassen aus, in denen hervorragende Kämpfe gezeigt wurden. „Imme“, der letztjährige Neubau A. P. Kirstens, erzielte die beste Jahresleistung. Daneben stand die Kieler Jacht „Hathi“ des Architekten Theede bei den 30-qm-Schärenkreuzern als erfolgreichstes Boot dieser stark in Deutschland favorisierten Klasse im Vordergrund. Hamburg selbst kam hier nicht so recht zur Geltung, da ein starkes und oft tätiges Material eigentlich fehlte. — In den Jollenklassen, die gerade auf der Alster starken Zuspruch finden, wurden wieder — und dies gilt hauptsächlich für die nationalen Jollen — viele abwechslungsreiche Rennen geboten, aus denen „Hela“ unter ihrem Eigner Carl Reich als bestes Boot hervorging. Daneben standen aber mit Booten wie „Mien Jung“, „Darling“, „Palz III“, „Scherz“, „Admiral“ weitere Konkurrenten im Felde, die die Stärke dieser Klasse erst eigentlich ihrer Bedeutung entsprechend unterstrichen. — Die Fünftehner waren nach wie vor im Aussterben und kamen während des ganzen Sommers nicht recht zur Geltung. — Dafür standen die Zehner mehr im Vordergrund, halten auch eine Reihe gut gelungener Neubauten aufzuweisen, die eine wertvolle Stärkung brachten. „Laubfrosch VII“, von Erich F. Laub war die beste Jolle dieser Kategorie, die das in der Gesamtwertung ergebnisgünstigste Schlussergebnis melden kann.

Senatspreis und Windspieltrophäe,

die beiden großen Sonderpokalwettfahrten auf der Alster, brachten wieder guten Sport. Namentlich die Senatsregatta der 22-qm-Brennklasse, die vom Hamburger Segel-Club ausgetragen wurde, erfreute sich guter Hamburger und auswärtiger Beteiligung, so daß ein nennenswertes Feld zusammenkam. — „Palz III“ (Heinz Loewen) sicherte sich das erste Anrecht auf diese neugestiftete Trophäe, die in einem von seltener Spannung getragenen Wettkampf ausgesegelt wurde und die Hamburger Boote eigentlich sehr deutlich in Front sah. „Palz III“ vertrat allerdings Berliner Interessen, so daß dieser wertvolle Preis von der Reichshauptstadt im kommenden Sommer zu verteidigen ist. — Der Windspielpreis des Norddeutschen Regattaverains für die Zehner litt vielleicht etwas unter der Ausschreibung. Daß Berlin hier nicht erfolgreich durchkam, war anzunehmen. „Blinkflüer“ war die beste Jolle und brachte dem jugendlichen Eigner Webedörfer damit für dieses Jahr den wertvollen Preis.

Die internationalen Jollenwettkämpfe

In der vielbesprochenen 12-Fuß-Jollenklasse brachten eine Neubelebung im Alstersegelsport. Die Holländer, die Hamburger Segler in dieser Klasse im August in Holland zu Gast hatten und dabei die ausgesetzte Silberne Jolle im ersten Anrecht gewannen, kamen zu den Herbstregatten auf der Alster, wurden aber geschlagen. Mylius vom Hamburger Segel-Club schlug die Gäste mit der Jolle „Plisch“ einwandfrei und errang damit international dem Hamburger Segelsport einen der meistbeachteten Erfolge des ganzen Jahres. Die rein persönliche Leistung des Seglers war hier für den Erfolg ausschlaggebend. — In der weiteren Ausgestaltung der Einheitsjollen entsteht dem Hamburger Segler ein dankbares Arbeitsfeld, um so mehr, als für die Kieler Woche 1929 bereits ein großer internationaler Herausforderungspreis gestiftet worden ist und Hollands Segler ihre Teilnahme zugesagt haben.