

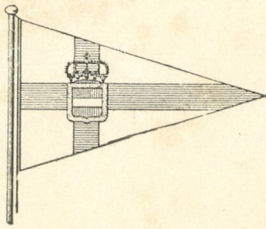
# Fünfundzwanzig Jahre Union-Yacht-Club.

Im Auftrage des  
Union-Yacht-Club  
zusammengestellt  
von  
Dr. E. Weinlich.

WIEN 1911.

Im Selbstverlage des Union-Yacht-Club. — Druck von Rudolf Dworschak, Wien IX.





# Fünfundzwanzig Jahre Union-Yacht-Club.

Im Auftrage des  
Union-Yacht-Club  
zusammengestellt  
von  
Dr. E. Weinlich.

WIEN 1911.

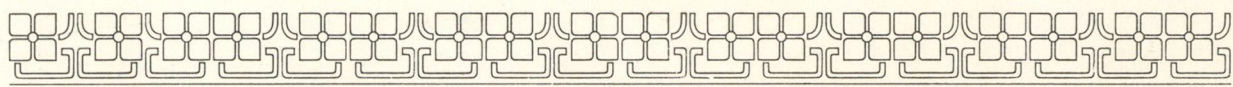
Im Selbstverlage des Union-Yacht-Club. — Druck von Rudolf Dworschak, Wien IX.





*S. D. Carey*  
16.6.86





Das waren wohl gesegnete Tage in jener Lenzeszeit des Jahres 1886, da aus dem Freundesbunde, der sich um Edward Drory geschart hatte, unser Union-Yacht-Club hervorblühte.

Jeder Segler kennt den Namen Drory. Diese weitverzweigte Familie hat aus ihrer britischen Heimat überallhin auf dem Kontinent die werktätige Liebe zum Segelsport gebracht.

Schon auf dem Hindenberg-Baumgärtnerschen Bilde, „Die Berliner Segelflotte im Jahre 1842“\*), sieht man links als eines der größten Boote den dreimastigen Lugger „Pirat“ eines Drory.

Und als nun dessen Söhne Henry und Edward als hohe Funktionäre der Imperial-Continental-Gas-Association in Wien ihren Wohnsitz aufschlugen, war es nur selbstverständlich



«Villa Miramar», Drorys Seglerheim (1890)

und der Familientradition entsprechend, daß sie auch hier sich nach Betätigungsmöglichkeiten im Wassersport umsahen.

Damit war es nun bei uns freilich nicht so gut bestellt, wie in der Umgebung Berlins. Die Donau selbst, vor und nach der Regulierung ein gigantischer Wildbach, schloß das sportgerechte Segeln wohl aus und so wandte sich denn Edward Drory zunächst dem Rudern zu und war lange Jahre hindurch ein prominentes Mitglied der „Lia“.

\*) Seglers Handbuch, Berlin 1897, Verlag des «Wassersport», Tafel VII.

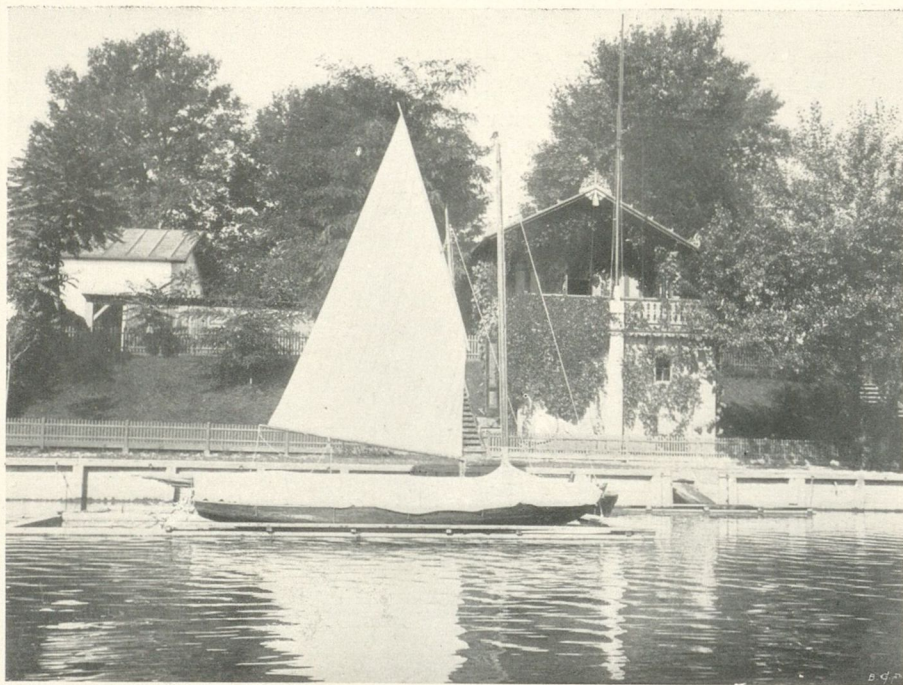


Als dann 1875 das neue, regulierte Donaubett eröffnet worden war, hatte sich durch den Abbau des alten Donaulaufes ein stromloses Gewässer von etwa 6 Kilometer Gesamtlänge, allerdings nur von recht mäßiger Breite gebildet, das, von lieblichen Auen umgeben, durch eine Insel unterbrochen, ein ganz leidliches Segelwasser bot.

Drory erbaute sich schon im Jahre 1879 am westlichen Ufer ein kleines Seglerheim und legte ein oder das andere seiner Boote davor. Viele Jahre später, im Herbst 1899, ging das erweiterte und verschönerte Häuschen auf den U. Y. C. Stammverein über, dessen sehr geschätztes, idyllisches Klubhaus es bis heutigen Tages ist.

Seine traulichen Räume sind vielfach mit Abbildungen Droryscher Yachten geschmückt. Im Kreise von Familienmitgliedern und Freunden wurde hier fleißig gefischt, gejagt, gerudert und gesegelt.

Die Wasserfläche ist freilich beschränkt, gestattet aber immerhin genußreiches und wegen der schwierigen Wind- und Grundverhältnisse auch sehr instruktives Segeln; man mußte damals allerdings noch vom stadtseitigen Brückenkopf der Reichsbrücke eine gute halbe Stunde zu Fuß bis zur „Alten Donau“ und zu der sogenannten „Villa Miramar“ gehen.



«Villa Miramar», Clubhaus des U. Y. C. Stammverein. (1899.)

Natürlich suchte Drory ein weiteres Feld für seine seglerische Tätigkeit.

Ein Blick auf die Landkarte scheint uns zu zeigen, daß sich in ziemlicher Nähe von Wien ein ganz gewaltiges Gewässer befindet, der über 330 Quadratkilometer große Neusiedlersee. Bei näherer Betrachtung entdeckt man freilich, daß es damit, wenigstens in den letzten Jahren, seine Nisis hat. Er ist zwar in der Luftlinie kaum 30 Kilometer vom Zentrum der Stadt Wien entfernt, aber wegen mangelhafter Bahnverbindung auch heute noch durchaus nicht ganz leicht und vor allem nicht schnell zu erreichen; dann liegt er für uns im „Ausland“ — jenseits der Leitha. Endlich hat er sehr wechselnden Wasserstand, war schon einigemal ganz abgelaufen und hat, nebenbei gesagt, auch jetzt nur wieder durchschnittlich einen Meter Tiefe. Gleichwohl bietet er hohen landschaftlichen Reiz, denn während er sich gegen Südosten meerartig ins Unendliche verliert, gestattet er gegen Westen und Nordwesten herrliche Ausblicke auf die Alpen und ihre Vorberge. Schneeberg und Wechsel sind durchaus im Ge-



sichtskreis. In den Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts war nun aber auch sein Wasserstand ein völlig befriedigender und die Brüder Drory verlegten in Erkenntnis dieses Umstandes ihre Seglertätigkeit auf dieses große, tagelange Kreuzfahrten gestattende Gewässer.



«Vanessa».

bietenden Schiffe entwickelte sich ein fröhliches, lebhaftes Seglertreiben. Es bot Platz für mehrere Mitsegler und verlangte sie auch zu seiner Bedienung; die weite, umständliche Zureise, der Mangel genügender Unterkünfte am Land störte nun nicht mehr; man lebte in vergnügter Kompagnie an Bord.

Und aus der erlesenen Gesellschaft, die Drory um sich zu sammeln wußte, entstand nun der Union-Yacht-Club.

Es waren lauter Edelmenschen; ungewöhnlich durch ihre natürliche Vornehmheit im Denken und Handeln. Gottlob, daß wir noch mehrere von ihnen zu den Unsrigen zählen dürfen. Es konnte auch gar nicht anders sein. Der Segelsport bietet ja weit weniger reale und materielle Genüsse als irgend ein anderer; er verlangt von seinen Anhängern seiner Natur nach eine idealere Gesinnung, ein Sichbegnügen mit immateriellen Gütern und Vorteilen und manche Entbehrung muß in den Kauf genommen werden; und um wie viel mehr war dies damals der Fall, als sich die sportgerechte Segelei selbst in Deutschland noch in den Kinderschuhen befand, bei uns aber fast ganz unbekannt war. Es mußte alles neu geschaffen werden. Und da war Drory der richtige Mann dazu und er wußte auch die richtigen Helfer zu finden.

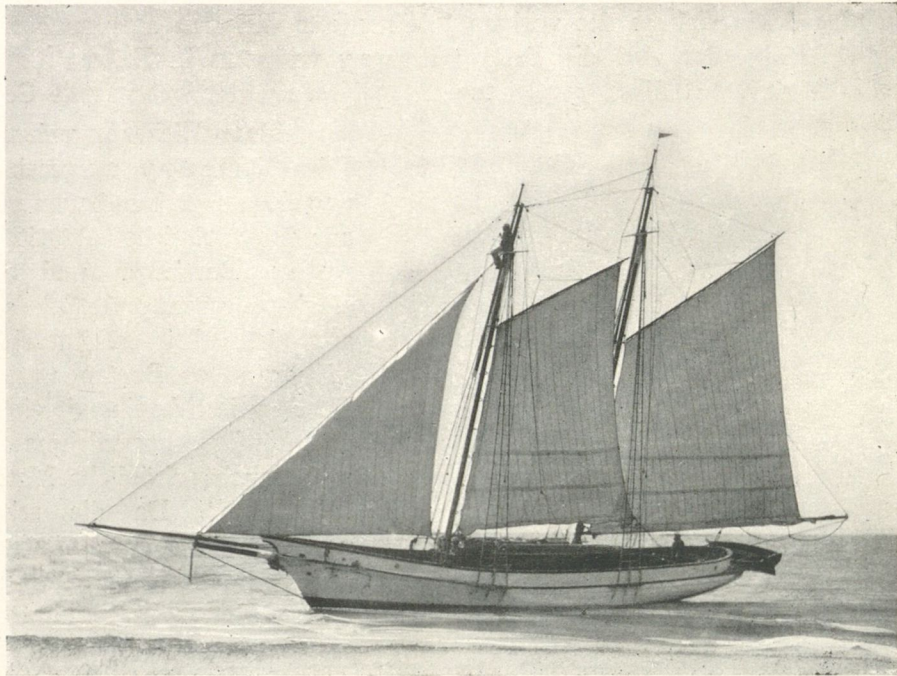
Als trefflicher Ingenieur verstand es Edward Drory, ausgezeichnete Boote zu zeichnen und zu bauen und er wußte aus den zahlreichen Arbeitern des Gaswerkes Bootbauer und Segelmacher, Yachtmatrosen und Takelmeister heranzubilden. Mit selbstgezeichneten und selbstgebauten Booten unternahm nun Drory im Verein mit einigen Freunden häufige, ausgedehnte Segelpartien und manches fröhliche Match auf dem „Fertötava“. Da die schnelle „Vanessa“, die ruhmgekrönte, heute noch lebende „Nirwana“ und andere offene Fahrzeuge wohl treffliche Regattaboote waren, aber für längere Kreuzfahrten nicht ausreichten, wurde zum Bau des 12 m LWL langen Schuners „Leonore“ geschritten, der in Wien konstruiert, auf Rädern von zahlreichen Pferden an den Neusiedlersee geschafft und dort stationiert wurde.

Auf diesem großen, allen Komfort



«Nirwana».

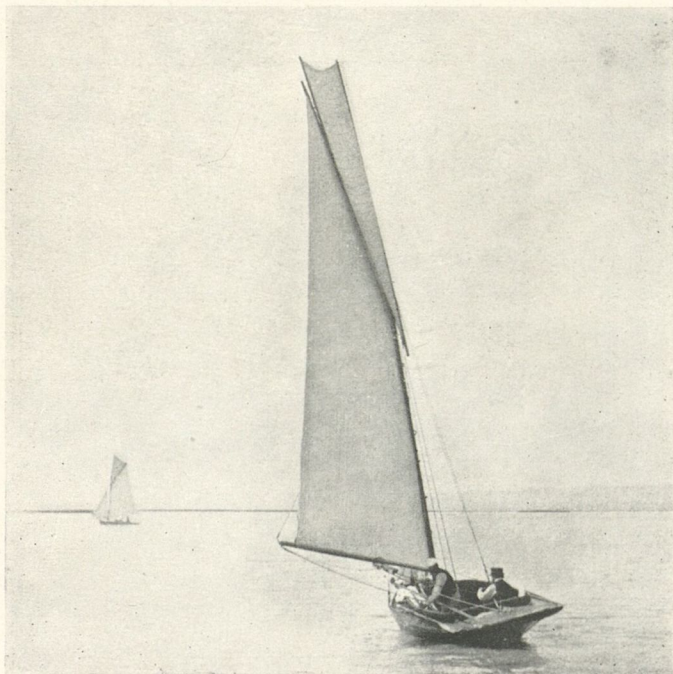




«Leonore». (1886)

Sein Geist, seine Initiative, seine Intentionen erfüllten die Proponenten und die Mitglieder der neuen Clubschöpfung, alle halfen werktätig, mit Aufopferung und Selbstlosigkeit und das Werk gedieh. Der Geist des Freundschaftsbundes, der bei der Entstehung des jungen, kühnen Unternehmens Pate gestanden, beherrschte es aber auch weiterhin und ist bis auf den heutigen Tag, ein Viertel Jahrhundert hindurch der spiritus rector alles unseres Strebens geblieben. Es ist,

als ob wir immer noch die gütige, ritterliche, stets hilfs- und auskunftsbereite Hand D r o r y s über uns fühlen würden; seiner Devise, daß wir eine Union bilden sollen, sind wir treu geblieben und wollen es in dankbarem Gedenken an den Schöpfer unserer teuren Verbindung auch ferner bleiben.



«Nirwana» auf dem Neusiedlersee. (1890)

Mit einer gewissen Ehrfurcht blättern wir in dem Protokollbuche, welches die Entstehung und die weitere Entwicklung unseres Clubs aktenmäßig festgehalten hat; mit jener Andacht, die uns erfüllt, wenn wir sehen, wie etwas in sich Tüchtiges aus kleinen, rührend bescheidenen Anfängen heraus unentwegt und unaufhaltsam emporblühte, sich weitete und verbreitete, so recht sein eigener Beweis für den eigenen Wert und die in sich selbst gegebene Daseinsberechtigung.

Da lesen wir das Protokoll über eine Sitzung vom 15. März 1886. Das Präsidium führte Herr Professor Doktor

Weidel. Schon dieser Umstand ist für den Schöpfer unserer Vereinigung bezeichnend. Denn Edward Drory hat es in vornehmer Bescheidenheit stets abgelehnt, irgendwie nach außen hin seine Bedeutung für die Sache hervorzukehren.



Und der Vorsitzende weist den anwesenden, wenigen Herren gegenüber darauf hin, „daß die Fahrten auf dem Neusiedlersee unter den Teilnehmern den Wunsch erregten, die wilde Vereinigung der Segler zu einer juristischen Person zu gestalten, und wie sich dann Freunde des Segelns, welche diesen Sport auf anderen Wässern treiben, dem Wunsche angeschlossen haben, einen Yacht-Club zu bilden“.

In diesen schlichten, prägnanten Worten des ersten Protokolles ist die ganze Geschichte der Entstehung unseres Clubs gelegen, und zwar speziell auch die Genesis seiner Eigentümlichkeit als einer Union.

Denn da die Segelgewässer, auf denen wir in Österreich unsern Sport betreiben können, räumlich recht weit auseinanderliegen, so war von vorneherein die Notwendigkeit administrativer Abzweigung von Lokalvereinen gegeben. Drory und seine Freunde paßten sofort die Organisation diesen tatsächlichen Verhältnissen an. Nach einer zweiten, der Statutenberatung gewidmeten Sitzung am 28. März 1886 wurde unser erstes Grundgesetz am 12. April 1886 von der Behörde genehmigt und am 21. April 1886 die konstituierende Versammlung abgehalten. Damit war der Union-Yacht-Club als solcher geboren.

Am 22. Juni 1886 wird die Konstituierung der Zweigvereine „Wörthersee“ und „Attersee“ im Sinne der Intentionen des Statuts „freudigst zur Kenntnis genommen“. Robert Freiherr von Walterskirchen war der Begründer des ersteren; am Attersee nahm Eugen Freiherr v. Ransonnét-Villez die Leitung des Seglerlebens im Sinne und Geiste Drorys in die Hand. Beide dürfen wir noch heute als Ehrenmitglieder und als aktive Segler zu den Unsrigen zählen.

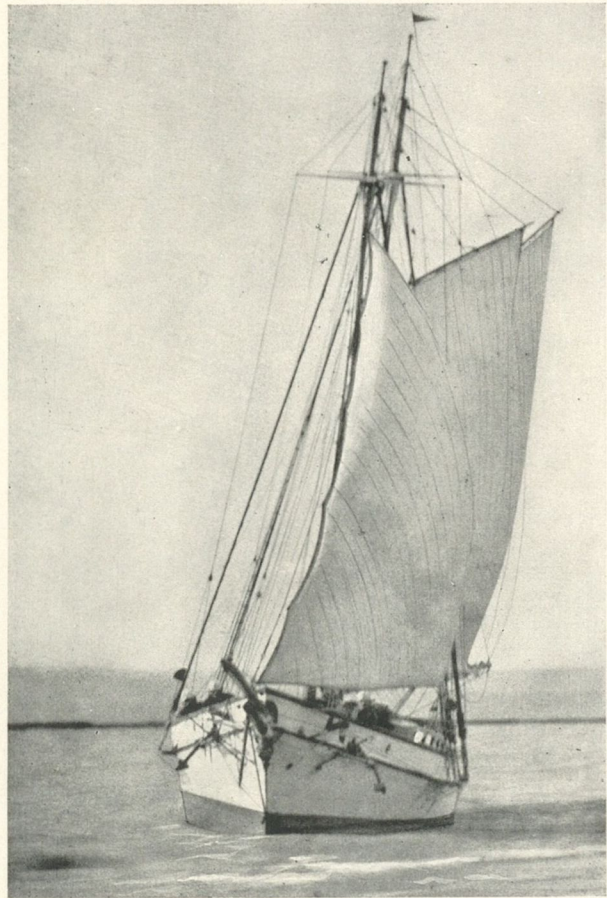
Es feiern also im Jahre 1911 drei Vereine unseres Verbandes das Silberfest.

Schon am 27. Juni 1886 wurde die erste Regatta unter dem jungen Stander des U. Y. C. gesegelt.

Drorys Werk, die schnelle „Vanness“, führte auf dem Neusiedlersee die am 8. Juni 1886 beschlossene Raceflagge (weiße Scheibe im dreieckigen roten Felde) zum Siege gegen den Ödenburger Segel- und Ruderclub. Als Preis wurde ein

von den Damen Ödenburgs gestiftetes Aneroidbarometer gewonnen; der Führer der siegreichen Yacht, Herr Baron von Popp-Böhmstetten, und die Mannschaft (Komlossy und Jessernig) erhielten silberne Medaillen am blauen Bande. Das Barometer wurde, nebenbei gesagt, am 11. April 1888 als Wanderpreis dem ZV. Wörthersee gewidmet und ist derzeit samt der dazugehörigen „Meisterschaftsflagge“ im Besitz des Grafen Laval-Nugent, der beides 1905 mit „Doria“ gewann.

Schon Ende 1887 erschien unser Stander an der „Waterkant“, am 21. Dezember 1887 wird in der Zentralausschußsitzung des U. Y. C. der neukonstituierte Zweigverein „Quarnero“ mit dem Sitze in Abbazia anerkannt. Entsprechend dem damaligen raschen Aufblühen unserer Riviera zählte er unter dem Vorsitze des bekannten Dichters und Seemannes Fregattenkapitän Heinrich von Littrow schon ein Jahr darauf gegen 70 Mitglieder (darunter Namen wie Whitehead, Hammer-Purgstall, Skoda, Reininghaus) und 34 Yachten und



«Leonore» (1886).



Boote. Nach der Gründung des k. u. k. Yachtgeschwaders ging er aber, wohl infolge seiner geographischen Lage in diesem auf, was in der Zentralausschußsitzung vom 15. Jänner 1892 zur Kenntnis genommen wurde. Es ist nicht uninteressant, zu konstatieren, daß im Frühjahr 1889 von Baron Popp die Bildung eines Segelclubs in Triest und im Anschlusse daran von Professor Dr. Lott die Teilung des Clubs in eine Sektion A, Küstensegler, und eine Sektion B, Binnensegler, mit gemeinschaftlichem Zentralausschusse angeregt wurde; das Projekt gedieh aber nicht zur Realisierung und der U. Y. C., dem sich im Jahre 1888 der U. Y. C. Traunsee mit dem Sitze in Gmunden als dritter Zweigverein angeschlossen hatte, blieb auch weiters die Vereinigung der österreichischen Binnensegler. Wie ja auch schon Drory (außerordentliche Ausschußsitzung vom 8. April 1889) in weiser Beschränkung und in Erkenntnis der Mittel und Möglichkeiten zunächst „überhaupt gegen Salzwasser“ war.



«Orion» als Richterboot auf dem Neusiedlersee. (1890.)

Es wurde aber im Jänner 1892 der Beitritt des U. Y. C. zum k. u. k. Yachtgeschwader (als Stifter) beschlossen, wogegen auch dieses dem Gesamtclub und jedem Zweigvereine als Mitglied beiträt. Schon im Herbst 1887 hatte Marinekommandant Vizeadmiral Baron Sterneck das Amt eines Ehrenkommodore des U. Y. C. angenommen, ein Zeichen, mit welchem Interesse das ernste Streben des jungen Clubs von Anbeginn an kompetenter Stelle verfolgt wurde. Nach dem Ableben des Baron Sterneck (Herbst 1897) war Seine Exzellenz Admiral Freiherr v. Spau so gütig, die Ehrenkommodoreschaft über unseren Club zu übernehmen. Der erste Clubpokal, von dem in den Akten gesprochen wird, war der von Drory bei der Generalversammlung am 5. April 1889 gestiftete Nirwana-Pokal. Schon damals klagten die Sitzungsprotokolle über die beständige Verschlechterung der Wasserverhältnisse auf dem Neusiedlersee und 1891 wurde dieser Pokal dem Zweigverein Attersee überwiesen, woselbst er 1896 von Herrn Ingenieur Brückner mit „Margarethe“ definitiv gewonnen wurde. Der Neusiedlersee mußte verlassen werden, da sein Wasserspiegel beständig sank. Die kleineren Boote waren schon früher auf die Salzkammergutsee oder auf die alte Donau übersiedelt, nun mußte auch die stattliche „Leonore“ an die Wanderschaft denken. Auf einem gewaltigen Wagen, gezogen von einer schier unabsehbaren Reihe von Doppelgespannen, reiste sie fein langsam nach dem Plattensee. Und als einmal ein Eisenbahndurchlaß zu passieren war, da konnte das hohe Gebäude nicht durchkommen; die Eisenbahn durfte füglich nicht zerstört werden, aber die Straße im Durchlaß konnte man abgraben, und das wurde so lange und so gründlich besorgt, bis Frau „Leonore“ sonder Fährde unter der Eisenbahnbrücke durchschlüpfen konnte. Am schönen, weiten Balaton hatte sie aber kein Regattagluck. Gegen die englischen Rennyachten der ungarischen Aristokratie vermochte der biedere, behäbige Kreuzer nicht aufzukommen.

Von den Zweigvereinen blühte zunächst der ZV. Wörthersee auf. Die relative Nähe des Meeres hat seit jeher mehr als es bei den weiter im Binnenland liegenden Seen der Fall war, An-



wohner der Küste, namentlich aus Marinekreisen an seine Ufer gezogen; so gab es dort anfangs mehr sachkundiges Beispiel als anderwärts. Die erste Regatta wurde daselbst am 7. August 1886 gesegelt. Schon im Sommer dieses Jahres wurde an den Bau eines echten Küstentoppes (ähnlich den „Bragozzi“, der „Chioggioten“) gedacht. In den Clubakten finden sich Zeichnungen und ein diesbezüglicher „Fabbisogno“ auf 300 Gulden einer Poleser Bootswerft vor. Dann aber tauchte im Herbst 1887 der Plan auf, einen 30 Fuß in der Wasserlinie messenden Clubschoner bauen zu lassen. Er lief am 15. April 1888 auf der Yachtwerft Young in Pritschitz vom Stapel und wurde am 1. Mai 1888 von Ihrer Durchlaucht der Frau Fürstin Orsini-Rosenberg auf den Namen „Robert“ getauft, zu Ehren des Begründers des Wörtherseeclubs, Baron Robert Walterskirchen, der auch anderweitig, so zum Beispiel durch Stiftung eines Herausforderungspreises von 100 Dukaten, zur Hebung des Segelsportes in wirksamster und aufopferungsvollster Weise beitrug. Der genannte Preis wurde schon im September 1888 ausgesegelt, „Vanessa“ und „Nirwana“ nahmen an der Regatta teil und Ehrenkommodore Vizeadmiral Baron Sterneck wohnte dem Wettkampfe bei. Schoner „Robert“ wurde 1895 verkauft.

Charakteristisch für den Wörtherseeclub waren seit jeher die zahlreichen Regatten; es wurde allwöchentlich, oft mehrmals wettgesegelt, zumal unter der Leitung des leider auch nicht mehr unter uns weilenden Obmannes Exzellenz Grafen Hoyos, unter dessen Präsidentschaft der Club überhaupt seine glänzendsten Zeiten erlebte. Der schöne Brauch, den Geburtstag Seiner Majestät, der in die beste Segelsaison fällt, durch festliche Geschwaderfahrten zu feiern, hat sich bis heute erhalten. (Siehe Seite 28.)

Wie am Wörthersee unser Ehrenmitglied Baron Walters-Störung und Gefahr brachten. Es dauerte lange Jahre, bis die Ufer „rein“ wurden. Zur Hebung des Tourensegelns wurde frühzeitig an die Errichtung von Stegen an den verschiedenen meilenweit auseinanderliegenden Uferorten sowie an die Legung von Bojen gedacht, so 1893 sogar in der einsamen Alexenau; auch die Anlage und der Ausbau des eigentlichen Clubhafens in Attersee selbst machte viele Mühe und nicht unbedeutende Kosten.

Aus dem Aufleben des U. Y. C. Traunsee sei vor allem an das Auftreten der „Bubble“ des Herrn Dr. v. Türk erinnert. Sie war der erste Herreshoffsche Wulstkieler auf dem Kontinente; denn als sie im Frühjahr 1893 aus Amerika eintraf, war Prinz Heinrichs „Gudruda“ (ex „Wenonah“) noch nicht von England herübergekommen. Dr. v. Türks Hochherzigkeit, sofort die Risse und das Baubestück des phänomenalen Bootes der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, bleibt ihm in Deutschland wie in unserem Club unvergessen. Der Traunseeclub hatte sich seinerzeit des lebhaftesten Interesses des leider uns so früh entrissenen Seefahrers Johann Orth (Erzherzog Johann) zu erfreuen. Im Jahre 1889 segelte dieser mit eigenem Boote die Clubregatten mit. Er wäre gewiß auch weiterhin ein warmer Förderer unserer Bestrebungen geblieben.



«Nirwana-Pokal».

Walterskirchen, so war es am Attersee das Ehrenmitglied Baron Ransonnnet, als Seemann und Maler gleich hervorragend, der sich um das Aufblühen des geregelten Segelns die umfassendsten Verdienste erworben hat. Und ein gewisser ernster, streng sachlicher Zug im Betriebe unseres edlen Sportes hat sich am Attersee bis heute merkbar erhalten. Baron Ransonnnet blieb bis 1898 Obmann des U. Y. C. Attersee. Hier war übrigens weit mehr Pionier- und Kulturarbeit zu leisten als anderwärts, denn der Attersee trat viel später als seine bevorzugten Brüder Traun- und Wörthersee in die Reihe der vielbesuchten kultivierten Sommerstätten.

Es ist lehrreich, in den frühzeitigen Versammlungsprotokollen zu lesen, wie viel Mühe und Kosten zum Beispiel das Ausziehen der zahlreichen Pflöcke (Piloten) längs der Ufer verursachte, die seinerzeit zum Fortstaken der Flöße notwendig waren, dem Segelsport aber manche







Im Jahre 1901 hatte am Wolfgangsee, im Jahre 1908 am Mondsee der Segelsport einen derartigen Aufschwung genommen, daß die Gründung weiterer Zweigvereine im Rahmen des



«Bubble» auf dem Traunsee. (1893.)

Gesamtclubs wünschenswert geworden war. So wird im Sinne der Gründer und Stifter weitergebaut, und wenn auch bei der großen Vermehrung der Mitgliederzahl das patriarchalische Verhältnis der Anfangszeit nicht mehr bestehen kann, so verbindet uns doch alle nicht nur das

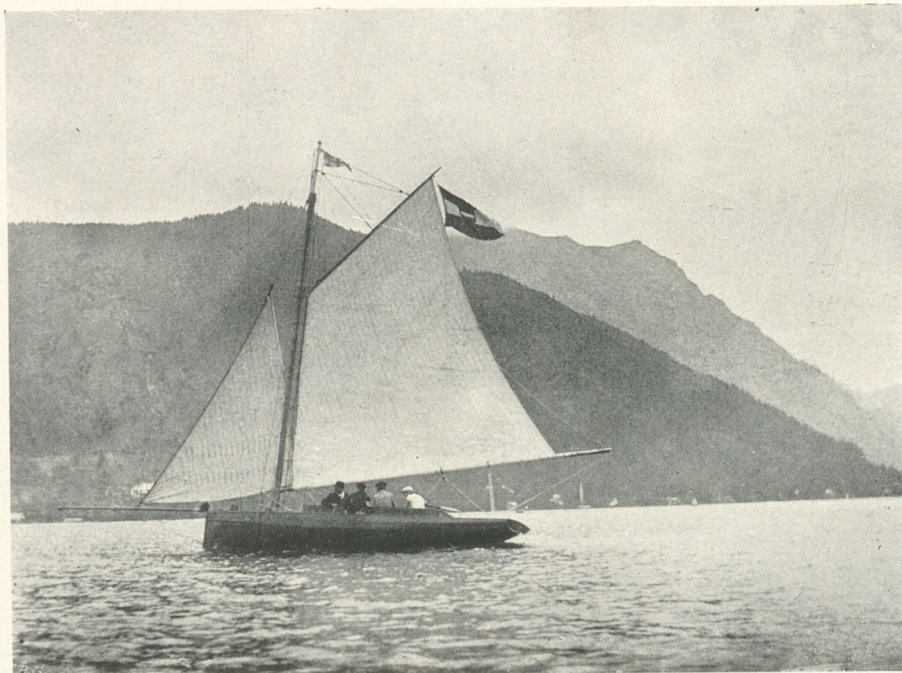


«Nirwana» auf dem Traunsee. (1890.)

gleiche Interesse, sondern auch das gleiche Gesetz, und der Gedanke der Einigkeit ist in allen Wechselfällen der Jahre noch nicht erschüttert worden.



Edward Drory erlebte noch die Ausgestaltung seiner Schöpfung in fünf Zweige, wenn er auch seit 1900 nicht mehr in Österreich weilte, sondern als Generaldirektor der Berliner Gas-



«Spree». (1890.)

werke dortselbst residierte. Als im September 1904 auf allen zum Club gehörigen Yachten die Ständer auf Halbmast gingen, zum Zeichen, daß der Gründer und Bildner unserer Vereini-

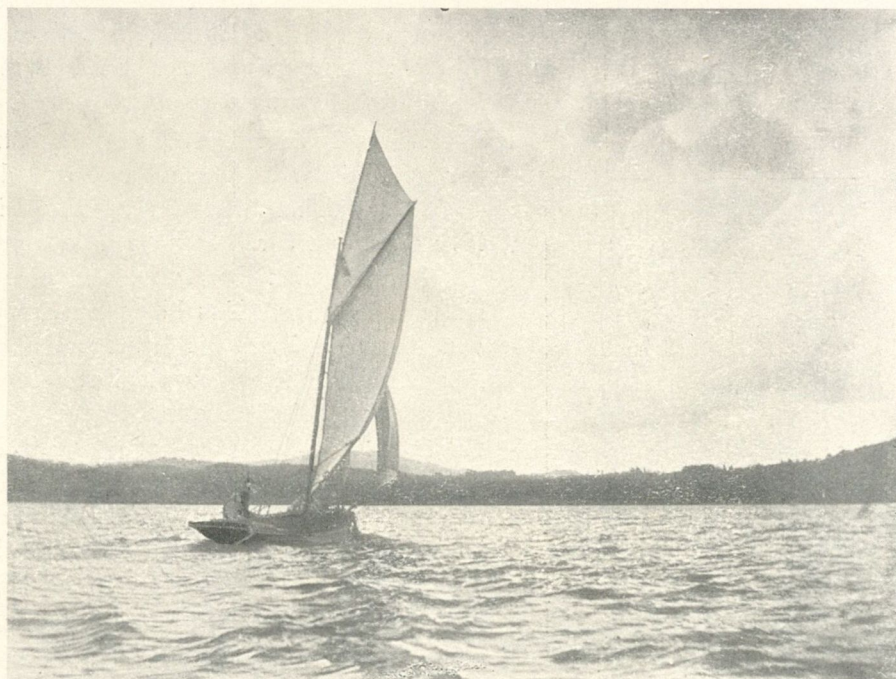


«Cressida», Traunsee. (1890.)

gung uns und sein Werk auf ewig verlassen habe, da war unsere Trauer tief und aufrichtig. Erschüttert gedachten die Getreuen, die mit ihm den Club gegründet, des unvergeßlichen



Freundes, in ehrfurchtsvoller Wehmut schlossen sich ihnen die Jüngeren an, die erst herangekommen waren, als sie schon die reifen Früchte seines Strebens genießen konnten. Denn jeder



«Tristan», Attersee. (1890.)

wußte von den Verdiensten und dem Ruhme des Verblichenen. In vornehmer Bescheidenheit hatte er sich bei all seinen Mühen darauf beschränkt gehabt, das Amt eines Oberbootmannes des U. Y. C. zu bekleiden. Er hat es bis an sein Lebensende behalten.

Nur wenige Jahre gingen ins Land, da mußten wir wieder die Flagge des Clubs über den Sarg eines teuren Freundes breiten, eines Mannes, dessen unermüdliche leitende Tätigkeit im Gesamtclub, im Stammverein und im ZV. Attersee uns wohl berechtigt, ihn unmittelbar an Drory anzureihen. Am 16. Juli 1909 verschied Professor Dr. Gustav Lott, langjähriger Präsident des U. Y. C., Obmann des U. Y. C. Stammverein und des U. Y. C. Attersee, einer von denen, welche den U. Y. C. gründen halfen. Sein Wirken, stets auf Erhaltung der Einigkeit im Gesamtclub und der vornehmen Reinheit des Sportbetriebes gerichtet, ist in unser aller Gedächtnis unauslöschlich eingegraben.

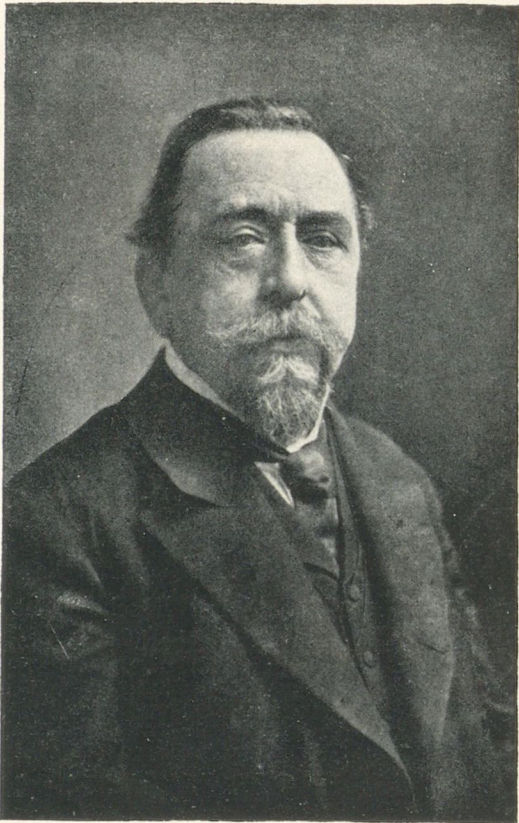
Es ist Menschenlos und man muß sich darein schicken, daß im Laufe von 25 Jahren so mancher liebe Freund und Clubgenosse in jenes Land gesegelt sein muß, aus dem es kein Wiederkommen gibt.



«Vici», Traunsee.



Um so erfreulicher mutet es an, daß von den Mitgliedern des ersten Clubjahres zwei im Stammverein, drei im ZV. Wörthersee, drei im ZV. Attersee als aktive Mitglieder mit dem Club jubiliere können. Es muß aber hiebei bemerkt werden, daß der Besten und Verdientesten einer, Herr Baron v. Popp-Böhmstetten, der infolge einer vorübergehenden Unterbrechung der Mitgliedschaft erst wieder seit 1892 in der Liste des U. Y. C. Attersee erscheint, einer der Gründer des Vereines ist, lange Jahre als Obmann und Schriftführer des U. Y. C. Stammverein fungierte und also füglich auch als Jubilant anzusehen ist.



Latt

abzeichen erheben und niemanden hindern, den gleichen Stander auch ohne Zugehörigkeit zum U. Y. C. zu führen.

Das wurde denn ganz anders, als uns im Jahre 1905 durch Allerhöchste Entschliebung Sr. Majestät unseres allverehrten Kaisers das von der Spangenkronen überhöhte Wappen aus der Kriegsflagge auf das blaue Kreuz verliehen wurde, eine Gnade, die uns ein beständiger Ansporn sein soll, bei unseren Sportübungen und namentlich bei der Heranbildung des Nachwuchses, der Pflichten gegen das Vaterland zu gedenken; und wahrlich trifft ja gerade beim Segelsport, der Mut und Unerschrockenheit, Ausdauer und Abhärtung fördert, der alte Satz zu: Pro patria est, dum ludere videmur.

Für die Junioren wurde anfangs das blaue Kreuz mit blauem Stern im linken oberen Felde und einem unklaren, blauen, aufrechten Anker im linken unteren Felde als Stander bestimmt, späterhin wurde ihnen das einfache blaue Kreuz, wie es von 1902 bis 1905 vom Gesamtclub geführt worden war, als Stander zugewiesen.

Anläßlich des fünfjährigen Bestandes des Clubs (1891) wurde Edward Drory zum Ehrenmitgliede des U. Y. C. Stammverein ernannt.

Seit 1887 zählen wir unseren hochherzigen Gönner und Förderer Gustav Fritz zu den Unsrigen.

Das sichtbare Zeichen unserer Einheit ist die Flagge und der Stander.

Ursprünglich besaßen beide eine gar komplizierte Zeichnung. Das blaue Kreuz ist im Prinzip von allem Anfange bis heute beibehalten worden. Aber zuerst sah man noch links oben die österreichisch-ungarische Lootsenflagge und die Buchstaben U. Y. C. fanden auch noch Platz. Links unten prangte ein blauer, schiefgestellter, unklarer Anker. Ja, die Zweigvereine setzten sogar noch in das rechte obere Feld des Standers ihre Anfangsbuchstaben, zum Beispiel A. S. (Attersee).

Das sah zwar alles sehr hübsch aus, aber der große Reichtum an Motiven erschien uns auf die Dauer vom nautischen und heraldischen Standpunkte aus doch nicht einwandfrei.

Trotz aller Pietät für die Maßnahmen der Gründer wurde daher nach einem im Frühjahr 1896 vom Stammverein angeregten, aber vom ZV. Wörthersee verhinderten Versuche im Jahre 1902 aller Zierat aus dem Stander hinausgetan und nur das blaue Kreuz mit etwas verbreiterten Balken beibehalten.

Das war schon weit vornehmer; doch abgesehen davon, daß die viereckige Clubflagge nunmehr dem internationalen Signal X gleichgeworden war, konnten wir auch keinen privilegierten Anspruch auf das einfache blaue Kreuz als Club-



Das zehnjährige Jubiläum wurde durch Festlichkeiten auf dem Wörthersee gefeiert.

Den zwanzigjährigen Bestand markierte das Festmahl anlässlich des II. Kongresses.

Die Jubiläumsfeierlichkeiten des Vierteljahrhunderts sollen auf dem Attersee vor sich gehen und wird die Teilnahme nicht nur aller Zweigvereine, sondern auch anderer, ja selbst auswärtiger Clubs erhofft.

Die Flotte unseres Clubs zeigt in ihrer Entfaltung und in ihren Wandlungen ein treues Bild von der Entwicklung der Bootstypen in den letzten 25 Jahren. Die ältesten Yachten, von denen noch manche, z. B. auch „Nirwana“, im aktiven Dienste sind, waren Kompromißboote mit geradem Steven, niedrigem Kiel, Schwert, Ballast.

In den ältesten Bootregistern und Regattaregistern fällt uns außer den schon öfters genannten historischen Drory-Booten die 8·6 Meter Wasserlinie messende Schwertsloop „Orion“ (Siehe Seite 10) auf, die, 1887 um 450 Gulden angekauft, fleißig auf Neusiedlersee und alter Donau gesegelt und im Sommer 1891 als Regattapreis dem ZV. Traunsee überwiesen wurde.

Dann finden wir in den Achtzigerjahren auch zwei echte Katamarans: „Oculi“ des Baron Longo auf dem Wörthersee, „Shark and Dolphin“ des Baron Ransonnet auf dem Attersee. Hier wurde die Frage aufgeworfen, ob diese seltsamen Doppelwesen als offene oder als gedeckte Boote anzusehen seien. Die Generalversammlung des U. Y. C. Attersee vom 21. April 1893 erklärte sie für gedeckte Boote.

Das wackere, noch von Kapitän Hindenberg gezeichnete, von Rettig 1885 für Baron Robert Walterskirchen gebaute Kajütboot „Charon“ lebt heute noch in stattlicher Pracht auf dem Wörthersee, wenn auch nicht mehr unter unserem Stander.

Die mit dem bereits erwähnten Auftreten der „Bubble“ beginnende Entwicklung der Wulstkieler fand namentlich auf dem Wörthersee günstigen Boden; daselbst erbaute auch die Yachtwerft Young (später Miller) im Laufe der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts zahlreiche treffliche Boote dieses Typs in charakteristischen, unverkennbaren Linien, z. B. „Fram“ (1895), „Lily“ (1896), „Aloha“ (1893), „Annie“ (1895), „Freya“, „Medora“ und andere, auch „Neck“ von Rehse gehört dazu.

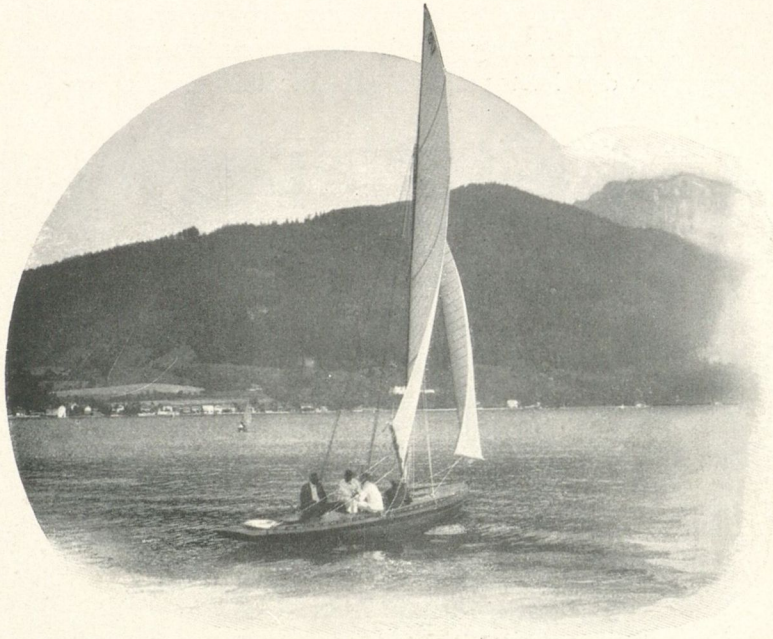
Auf dem Attersee entwickelte sich trotz des schwereren Seeganges, der heftigen Winde und der breiteren Wasserfläche in bevorzugter Weise das Schwertboot bis zur flachen, extremen Flunder; was wohl jedenfalls ein gutes Zeugnis für die Schneidigkeit und Geschicklichkeit der Attersee-segler ist. Ausgezeichnete Amateurkonstrukteure ernteten mit ihren Geisteskindern hohen Ruhm, so Ehrenmitglied Direktor Zoder mit „Tristan“ (1884 mit Direktor Hein gezeichnet, Abbildung Seite 15), „Souvenir“, „Ellöre“, „Truly“, „Möwe“, „Pirano“ und andere; dann Ingenieur W. Ernst und Dr. Heinrich Thausing mit „Ran I“, „Ran II“ und „Sif“. Oberbootsmann Ingenieur Robert Kluger mit „Ortrun“, Adolf Werthner mit „Iduna“.



«Alice» (Drory), Traunsee. (1891.)



Den Reigen der kleinen modernen Kielboote eröffnete hier 1896 das Oertzsch e Meisterwerk „Molly“ des Dr. Brecher (siehe Seglers Handbuch, Seite III und Tafel LXIII). Dieses später in „Kitty“ umgetaufte Boot fährt jetzt noch in bester Verfassung, derzeit als Flaggschiff des U. Y. C. Traunsee.

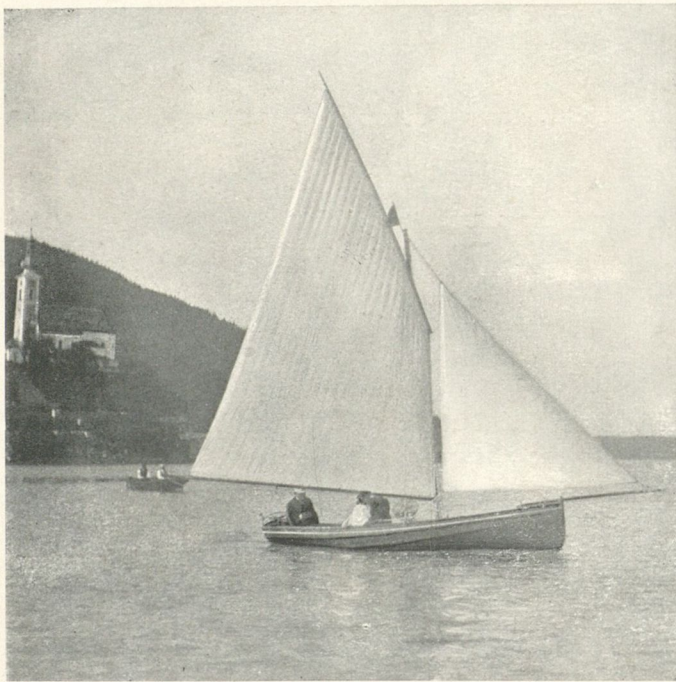


«Etekar», Traunsee.

mehr durch die modernen, schnellen Flossenkieler verdrängt. Neues und erstklassiges Material überwiegt nun allenthalben, namentlich auch in den beiden jüngsten Zweigvereinen, die gleich mit solchem beginnen konnten.

Als Ende der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts die von Baron von der Horst vorgeschlagenen, von Oertz konstruierten Babyboote bekannt wurden, kamen zwei von ihnen in unser Yachtregister, „Muz“ auf die alte Donau (seit 1905 auf dem Attersee) und „Luisi“ des Herrn Oberingenieur Stierböck auf den Attersee.

Die Sonderklasse hielt 1904 ihren Einzug mit „Triton II“ (ex „Frehdachs“), 1905 folgte ihm „Windspiel IV“ (ex „Benjamin“), beide auf dem Attersee, dann „Panther“ ebendasselbst. Seither wurden auch hier die Schwertboote immer



«Ellidhi», Prof. Lott, U. Y. C. Attersee. (1887.)



«Charon».



Im Jahre 1909 erschien das erste M-Boot bei uns. („Wildfang“ ex „Boule de neige“ auf dem Traunsee.)

Im Jahre 1901 tauchte das Projekt auf, für den Stammverein eine echte und rechte amerikanische „Swallow“ nach dem Mowerschen Originalriß zu bauen.

Mit Rücksicht auf die im Jahre 1902 erfolgte Schenkung der „Nirwana“ stand der Stammverein von diesem Plane ab; das vorbereitete Projekt wurde aber dann für die Herren Dr. Maurus und Trömel ausgeführt und so kam auch ein Fahrzeug dieses seltsamen,

echt amerikanischen Prahm-Typs auf die alte Donau und dann an den Attersee („Leonie“). Schiffsleutnant Franz Freih. von Preuschen hatte aber schon 1900 eine Swallow („Spatz“, später „Teixel“) und eine Lark („Argyronetta“) auf den Wörthersee gebracht.

Die berühmte Linton-Hope-Flunder „Aschenbrödel“ fährt unter dem Namen „Miß E“ auf dem Traunsee.

Ein Boot von Summers & Payne, die „Thetis“, ist derzeit Flaggschiff des U. Y. C. Attersee. Der deutschen „Windspiele“ und „Schelme“

Yawl «Singapur», Baron Ransonnet, U. Y. C. A. S. (1887.)



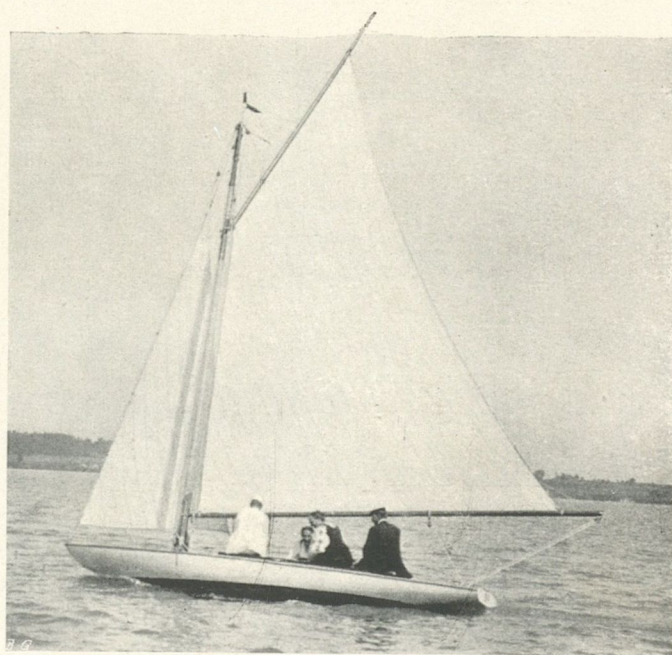
«Ingeborg», Direktor Hein, U. Y. C. A. S. (1888.)

gab es im Laufe der Jahre und gibt es noch heute mehrere in unseren Bootlisten.

Der Stammverein hatte im Jahre 1897 zwei gleiche Alsterjollen von Heidtmann als Clubboote bezogen. Das eine, „Edward“, nach dem Schöpfer des Clubs benannt, steht noch im Dienste des U. Y. C. Stammverein. Das andere fährt als „Hella“ auf dem Attersee.



«Neck».

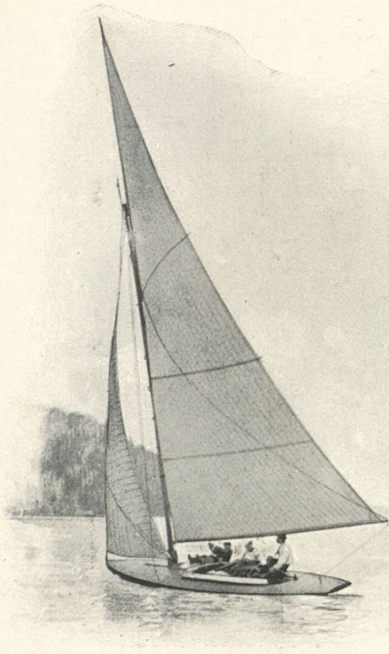


«Sif».



Mit Frühjahr 1911 werden auf der alten Donau zwei deutsche Nationaljollen „Brummer“ und „Pussy“ in Dienst gestellt, mit denen sich der Stammverein der neuesten Entwicklung der Kleinsegelerei angeschlossen hat.

An der alten Donau hat sich aber auch das Canoesegeln in ungeahnter Weise entwickelt, welchen anregenden und für dieses Gewässer vorzüglich passenden Sportzweig eigentlich erst



«Ran II». (1900.)



«Ortrun».

Herr v. Larisch seit 1899 eingeführt und propagiert hat. Die letzte Bootsliste weist schon zwölf solche Fahrzeuge auf und ihre Zahl ist beständig im Wachsen.

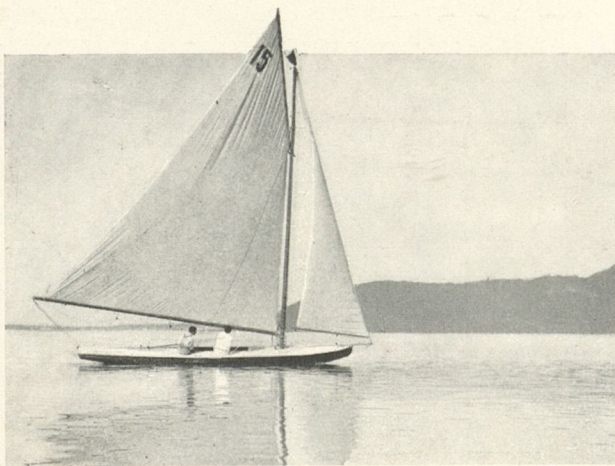
Die schneidigen Canoesegler scheuen aber auch unsere großen Seen nicht, ja sogar die Adria wird schon von Canoes unter der Flagge des U. Y. C. befahren. (Herr Dr. v. Merkl in Grado.) Im übrigen wäre es bei der Menge trefflicher Yachten, die sich derzeit unter

unserem Stander vereinigen, im Rahmen dieser flüchtigen Übersicht kaum möglich, die bemerkenswertesten Fahrzeuge besonders hervorzuheben; es sind meist sieggekürzte Boote aus Deutschland, aber auch so mancher erfolgreiche Neubau, der von allem Anfange an zum Club kam.

Wahllos seien auch einige unserer neueren Yachten aus der Menge herausgegriffen und im Bilde dargestellt.

Natürlich blieb auch das Motorbootwesen dem Club nicht fremd.

Nachdem schon lange die Dampfbarke „Franziska“ auf dem Wörthersee Dienst getan hatte, kam 1892 das Naphtaboot „Marsch-Marsch“ ebendahin,



«Iduna». (1905.)

1897 folgte das erste Boot mit Explosionsmotor „Triton“, 1899 die „Gabi“ (Ladybaby) und so wuchs die Zahl der Motorboote von Jahr zu Jahr, namentlich auf dem Wörthersee, wo die Windverhältnisse für das Segeln minder günstig sind als anderwärts. Ende 1910 sind ihrer schon 30 gewesen, im Jubiläumsjahr werden es schon über 40 sein; am Wörthersee hat die



Motorflotte auch schon ihre Verwendbarkeit für militärische Manöver bewiesen und bei der deutsch-österreichischen Motorbootfahrt Regensburg—Wien im Mai 1910 waren von den 29 startenden Fahrzeugen acht dem U. Y. C. angehörig. Es besteht allerdings eine Strömung, welche unseren Club den Statuten gemäß dem Segeln allein vorbehalten will, und die Motoristen sind zur Bildung von Spezialvereinigungen geschritten. Die Zukunft wird lehren, wie sich dieser Zwiespalt



«Muz», Regatta auf der alten Donau. (1901.)

lösen wird. Hoffen wir, daß dadurch das Clubleben selbst nicht geschmälert wird. Dieses hat ja in den verflossenen 25 Jahren einen glänzenden Aufschwung genommen.

Um die vorliegende erzählende Schilderung nicht mit totem Zahlenmateriale zu beschweren, möge es genügen, das Aufsteigen unseres Bundes von fünf zu fünf Jahren ziffermäßig festzustellen.



«Molly» mit der ursprünglichen Takelage. (1896.)





«Edward», U. Y. C. St. V.

Abgesehen vom Zweigverein Quarnero, welcher es, wie bereits erwähnt, in der kurzen Zeit seines Bestandes auf 70 Mitglieder gebracht hatte, zählte an Mitgliedern:

	1886	1891	1896	1901	1906	1911 (Ende 1910)
Der U. Y. C. STAMMVEREIN	14 aktive 2 beitr.	14 aktive 2 beitr.	26 aktive 2 beitr.	36 aktive 2 beitr.	46 aktive 3 beitr.	50 aktive 7 beitr.
Der U. Y. C. WÖRTHERSEE	23 aktive 1 beitr.	24 aktive 5 beitr.)*	25 aktive 1 Junior 20 beitr.	34 aktive 2 Jun. 20 beitr.	48 aktive 25 beitr.	52 aktive 1 Jun. 11 beitr.
Der U. Y. C. ATTERSEE	14 aktive 7 beitr.	17 aktive 4 beitr.	42 aktive 10 Jun. 2 beitr.	56 aktive 3 beitr.	60 aktive 5 beitr.	73 aktive 18 beitr.
Der U. Y. C. TRAUNSEE (Gegründet im Jahre 1888)	—	20 akt.)*	22 aktive	31 aktive	34 aktive 17 beitr.	56 aktive 6 Jun. 46 beitr.
Der U. Y. C. WOLFGANGSEE (Gegründet im Jahre 1901)	—	—	—	19 aktive 1 Jun. 3 beitr.	48 aktive 1 Jun. 7 beitr.	51 aktive 2 Jun. 7 beitr.
Der U. Y. C. MONDSEE (Gegründet im Jahre 1908)	—	—	—	—	—	40 aktive 11 Jun. 6 beitr.

\*) Die Zahl der Mitglieder des U. Y. C. Wörthersee und Traunsee hat sich für das Jahr 1891 nicht ganz sicher feststellen lassen.



Wenn man den Umstand berücksichtigt, daß manche Mitglieder in zwei oder mehreren der Zweigvereine als aktive Segler erscheinen, so ergeben sich die tatsächlichen Zahlen der aktiven Mitglieder des Gesamtclubs (jedes nur einmal gerechnet): pro 1886 mit 44, pro 1891 mit zirka 48\*), pro 1896 mit 97, pro 1901 mit 152, pro 1906 mit 196, pro 1911 mit 262.



«Kitty» ex «Molly». (1906.)



«Luissi», U. Y. C. A. S.

Hiebei sind die Junioren nicht berücksichtigt. Es ist von Interesse, daß für das Jubiläumsjahr der Wörthersee eine, der Attersee zwei, der Wolfgangsee drei, der Mondsee (als der jüngste Club), dem Zeitgeist folgend, gar sechs aktive Seglerinnen aufweist. Vivant sequentes!

Die Zahl der registrierten Yachten und Boote ist in ähnlichen Proportionen angestiegen.



Reg.-Rat Prof. v. Larisch (Canoe «Emi».)

\*) Wegen der Unsicherheit bezüglich der Mitgliederzahl des U. Y. C. Traunsee und Wörthersee nicht genau feststellbar.





«Haefritha», Wien, alte Donau.

Das Yachtregister wies aus:

für 1886 . . . . .	14	Segelboote	(1888 mit ZV. Quarnero: 34)
» 1891 zirka	35	»	(für dieses Jahr nicht ganz sicher feststellbar)
» 1896 . . . . .	51	»	
» 1901 . . . . .	89	»	
» 1906 . . . . .	97	»	und 20 Motorboote
» 1911 . . . . .	102	»	und 30 Motorboote sowie 12 Segelcanoes.

Leider war es nicht möglich, die Summen der Segelflächen für die sechs Vergleichsjahre zu berechnen und so den qualitativen Aufschwung unserer Flotte zum Ausdruck zu bringen,

da aus den früheren Jahren die bezüglichen Daten fehlen. Wir müssen uns beschränken, zu konstatieren, daß die Gesamtsegelfläche der für 1911 beim U. Y. C. registrierten Yachten  $3923 m^2$  beträgt.

Unser erstes Grundgesetz, die am 12. April 1886 genehmigten Statuten enthalten schon das Prinzip, das sich im Namen unseres Clubs ausdrückt, in voller Reinheit entwickelt.

An einen Stammverein mit dem Sitze in Wien, dessen Hauptaufgabe, seiner Lage entsprechend, in der sozialen Vereinigung



»Pearl«-Canoe (G. Fritz), Traunsee. (1890.)



Auf dem Wörthersee (v. Larisch).





«Windspiel», Wolfgangsee.

aller Mitglieder besteht, schließen sich in stets erweiterungsfähiger Zahl Zweigvereine an den einzelnen Segelgewässern, denen die eigentliche praktische Ausübung des Sports zukommt; diese



Swallow «Leonie».



selbst ist durch gemeinsame Vorschriften einheitlich geregelt, während die Leitung des Gesamtclubs durch einen Zentralausschuß, bestehend aus den Funktionären des Stammvereines und Delegierten der Zweigvereine, erfolgt. Seine internen Angelegenheiten besorgt jeder Zweigverein durch seine eigenen Funktionäre.

Im Jahre 1896 wurden geringfügige Änderungen, im Jahre 1898 Erweiterungen der ursprünglichen Statuten, namentlich bezüglich der Aufnahme von Junioren (vom 15. bis 22. Lebensjahre) beschlossen.

Im Jahre 1902 machte die bedeutende Vergrößerung des Clubs in allen seinen Teilen die Schaffung neuer Statuten notwendig.

Es wurde namentlich die Trennung des Statuts für den Gesamtclub als solchen (des U. Y. C.) mit der Einführung eines Kongresses aller aktiven Mitglieder (für die Zwecke der



«Trutz», Wörthersee.

Statutenänderung, der Aufnahme oder Ausscheidung eines Zweigvereines und der Auflösung des U. Y. C.) von den Normalstatuten der einzelnen Vereine durchgeführt.

Der Kongreß ist bisher dreimal, 1905, 1906 und 1908, einberufen gewesen, wobei Nachträge zu den Statuten des U. Y. C. und 1908 die Aufnahme des jüngsten Zweigvereines Mondsee beschlossen wurden.

Mit der Gründung des Clubs mußte natürlich auch eine Segelordnung geschaffen werden. Diese enthielt ursprünglich auch eine Anleitung zu allgemeiner Seemannschaft, eine genaue Beschreibung der Manöver und ausführliche Kommandos, gleich einem Exerzierreglement.

So nützlich, ja notwendig dies für den Anfang war, als es noch galt, einen ganz neuen und bisher nicht geübten Sportzweig bekanntzumachen und die Mitglieder in die allgemeinsten



Begriffe der Seglertechnik einzuführen, so konnte doch weiterhin in den Segelordnungen von 1900, 1902, 1907, 1910 davon Umgang genommen werden. Die letztgenannte war durch den Beitritt des U. Y. C. zur International-Yacht-Racing-Union und die dadurch bedingte Annahme des neuen Meßverfahrens notwendig geworden. Neben den Segelordnungen entwickelten sich die Wettsegelbestimmungen in Anlehnung an die Maßnahmen des Deutschen Seglerverbandes, dessen Gesetze unserem Club zum Vorbilde dienten.

Während die ersten Segelordnungen noch eine Vermessung nach Länge mal Breite in der Wasserlinie vorgesehen hatten, folgte bald nach der Annahme der Benzon-Formel durch den Deutschen Seglerverband auch bei uns die Einteilung der Boote nach Segeleinheiten. Am Attersee wurde 1900, am Wörthersee 1902, am Traunsee 1903 die nächstgekommene Meßformel nach Segel-

und seiner Teile, mit dem Aufblühen des Sports und der Veredlung der Flotte. Die erste „Regattawoche“ nach deutschem Muster wurde 1901 auf dem Attersee abgehalten.

Die Ausschreibung vom Jahre 1910, die erste, bei welcher auf die Zulassung neuer R-Boote Bedacht genommen war, wies eine Anzahl von 47 Regatten auf (eine für den Stammverein, 13 für den U. Y. C. Wörthersee, neun für den Attersee, elf für den Traunsee, acht



«Teltow», Attersee.

längen eingeführt, mit der die beiden jüngsten Clubs ihre Tätigkeit gleich begannen. Besondere Bestimmungen gibt es für die Sonderklasse und seit 1910 für die Nationaljollen.

Am Wörthersee hat man sich mit Rücksicht auf die große Verschiedenheit der Bootstypen 1910 auf das Segeln nach Handicapklassen geeinigt.

Die Zahl und Bedeutung der Regatten und Preise stieg mit dem Zunehmen des Clubs



Regatta auf dem Attersee.

für den Wolfgangsee, fünf für den Mondsee). Es standen 26 Pokale und mindestens 17 sonstige Ehrenpreise zur Bewerbung.

Wir müßten weit den Rahmen dieser Schilderungen überschreiten, wenn wir auch nur halbwegs aller jener wackeren Männer gedenken wollten, die seit Anbeginn unseres Clublebens mit Rat und Tat, in emsiger, vielfach kaum erkannter und gewiß nicht immer genügend gewürdigter Arbeit und Opferwilligkeit ihr Können und Wollen in den Dienst unserer edlen



Sportzwecke gestellt haben. So manchen durften wir schon dankbaren Herzens an geeigneter Stelle erwähnen.

Jeder, der diese Zeilen liest und die Geschicke unserer Vereinigung kennt, wird selbst im Geiste die Liste unserer selbstlosen Förderer ergänzen. Sapienti sat.



Regatta auf dem Traunsee.

So wie der Stammverein durch das Wohlwollen seines Stifters Drory ein dem bescheidenen Umfang seiner Flotte und seines Segelwassers entsprechendes Clubheim in der „Villa Miramar“ am Ufer der alten Donau besitzt, so waren auch die anderen Clubs bedacht, sich wenigstens für ihre Boote eigene Unterkunftsstätten zu schaffen. Am besten hat es bisher der Attersee getroffen, der seit 1908 ein stattliches Clubhaus mit Gesellschaftsräumen, Wohnung



Geschwadersegeln, Wörthersee.



für den Segel- und Takelmeister, Mallboden etc. besitzt. Umfangreiche Bootschuppen samt Aufschleppvorrichtung waren schon seit 1894 auf eigenem Grunde erbaut und seither stetig erweitert worden.



Vor dem Clubhaus des U. Y. C. Stammverein, Wien.

Ein neuer 5 T-Krahn an der Eisenbahnstation Kammer wird das weitere dazu beitragen, den Besuch dieses trefflichsten aller unserer Segelgewässer auch für größere Boote zu erleichtern.

Der U. Y. C. Wörthersee erwarb 1908 den umfangreichen Botsschuppen samt Werkstätte und Slip des verstorbenen Bootbauers Happe (350 m<sup>2</sup> Baufläche, 2000 m<sup>2</sup> Grund).



Canoeregatta auf der alten Donau, Wien.





Regatta vor Mondsee.

Die Gmundner Segler besitzen seit 1907 einen vorzüglichen Bootsschuppen samt Aufschleppvorrichtung in Weyer und seit Jahren einen idealen Clubgrund und Ankerplatz in der Orther Bucht, der so nahe der Stadt gelegen ist, daß das Fehlen eines eigentlichen Clubhauses kaum empfunden wird.

Der Wolfgangsee hat — hauptsächlich durch die Bemühungen und die Opferwilligkeit seines hochverdienten, langjährigen Obmannes Ingenieur R u m p e l — seit 1909 einen trefflichen Clubgrund samt Slip in St. Gilgen, auf welchem sich auch ein für gesellige Zwecke geeignetes Haus befindet.

Auch der jüngste Verein, der „Mondsee“, denkt schon ernstlich an den Erwerb von eigenem Grund und Boden.



Clubhafen in Gmunden.



So ist alles im Wachsen, Blühen und Gedeihen, nicht minder ist und wird für Seglernachwuchs gesorgt, und da sich auch unser Vaterland jetzt endlich der Bedeutung des Seewesens und alles dessen, was mit der Nautik zusammenhängt, mit jedem Tage mehr bewußt wird, so ist mit Sicherheit zu hoffen, daß auch bei uns das Interesse für unsere Bestrebungen beständig steigen wird.

Wir aber wollen in dankbarer Erinnerung an Drory und seine Helfer an dem Satze, daß Einigkeit stark macht, und an unserer Organisation, der Mehrheit in der Einheit, festhalten.

Sie hat sich bewährt, durch sie sind wir die stattliche Korporation geworden, als die wir heute, nach fünfundzwanzig Jahren, der Welt gegenüberstehen.

Unseren Stiftern aber und unserem Stander, dem Zeichen unserer Union, bringen wir ein dreifaches

Hipp, hipp, hurra!



