

Union-Yacht-Club Traunsee

1888

40

1928

40 Jahre U.-Y.-C. Traunsee – 40 Jahre Clubmitglied.

Im Jahre 1888 wurde in Gmunden der dritte Zweigverein des Union-Yacht-Clubs, der U.-Y.-C. Traunsee gegründet. Unter den Gründern befand sich damals auch der junge Ing. Victor Thausing, der heutige Obmann des jubilierenden Zweigvereines.

Schon von Jugend auf war Ing. Victor Thausing eifriger Anhänger des edlen Segelsportes und blieb durch 40 Jahre dem Club und seinem schönen Segelrevier in unverminderter Liebe und Anhänglichkeit treu.

Ing. Victor Thausing nahm durch all die langen Jahre regen Anteil an der Entwicklung des Zweigvereines, der unter seiner Leitung und Führung zu einem der angesehensten u. größten Zweigvereine des Union-Yacht-Clubs emporstieg.

In Verbindung mit einigen gleichgestimmten Mitarbeitern, die gleich ihm um die günstige Weiterentwicklung des U.-Y.-C. Traunsee besorgt waren, konnte Ing. Victor Thausing nach Überwindung von fast unüberbrückbar erscheinenden Schwierigkeiten im Jahre 1914 das neue Clubheim des U.-Y.-C. Traunsee auf der Gmündner Esplanade eröffnen.

Von nun ab ging die Entwicklung des U.-Y.-C. Traunsee, die wohl durch die Kriegsjahre beeinträchtigt wurde, in großen Schritten weiter, wie dies die Mitgliederlisten und das Yachtregister zeigen.

Sofort nach den letzten Kriegsjahren kehrten viele Mitglieder unbeirrt in ihrem Glauben an die Notwendigkeit einer sportlichen Betätigung in den Club zurück, der in den Nachkriegsjahren seine Mitgliederzahl wesentlich erhöhen und bis heute beibehalten konnte.

Trotz der vielen Arbeiten, die die Leitung eines Zweigvereines und das Amt eines Oberbootmannes des Gesamtvereines außerhalb seiner anstrengenden beruflichen Tätigkeit mit sich bringen, blieb Ing. Victor Thausing bis zum heutigen Tage dem aktiven Segelsport nicht fern. Abgesehen von der Traunseewoche, fehlt Ing. Victor Thausing fast bei keiner der Frühjahrs- und Herbst-Wettfahrten des U.-Y.-C. Stammverein und jeder schöne Sonntag führt ihn hinunter an die alte Donau und hinaus auf sein so geliebtes Wasser.

Mit dem U.-Y.-C. Traunsee tritt jetzt sein Obmann an die Schwelle eines . . . 5ten Jahrzehnts, eines 5ten Jahrzehnts des Bestandes für den Club und eines 5ten Jahrzehnts seiner Clubangehörigkeit.

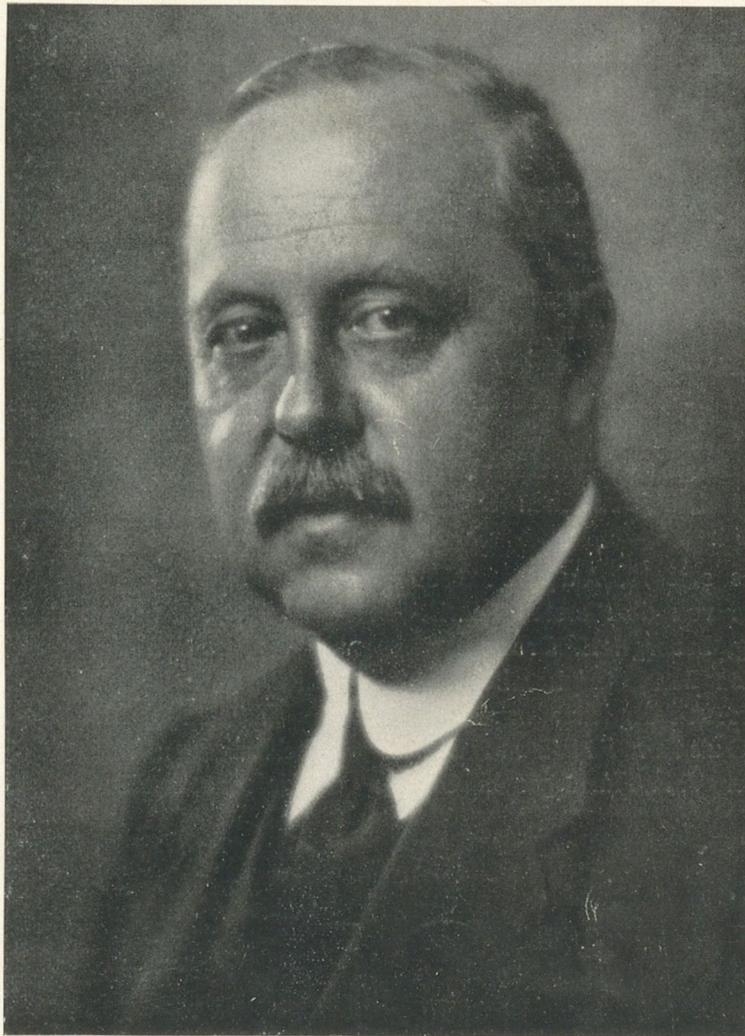
Nichts war im Stande die Entwicklung des U.-Y.-C. Traunsee zu hemmen und nichts vermochte die Liebe seines Obmannes zu vermindern, der ein ganzes Menschenalter mitwirkte am Aufbau und der Ausgestaltung seines Clubs.

An dieser Stelle soll nun Ing. Victor Thausing gedankt sein für all' seine aufopfernden Arbeiten, seine Mühen um den Aufstieg des Union-Yacht-Club Traunsee.

Zum 40jährigen Jubiläum haben alle Mitglieder den einigen Wunsch, daß uns Ing. Victor Thausing noch viele, lange Jahre erhalten bleiben möge, zum Nutzen des U.-Y.-C. Traunsee u. des gesamt. österr. Segelsportes.

Auf das kommende 5te Jahrzehnt des Bestandes des Union-Yacht-Club Traunsee und der fünfzigjährigen Mitgliedschaft seines Obmannes ein kräftiges

Hipp – Hipp – Hurra!!!



DER U.-Y.-C. „TRAUNSEE“.

1888—1928.

Von Ing. VICTOR THAUSING, Obmann des U.-Y.-C. „Traunsee“.



Clubhaus

Als wir vor vierzig Jahren den Zweigverein „Traunsee“ des Union-Yacht-Clubs gründeten, war der Kreis der Segler noch recht klein.

Zwar hatte Edward Drory zwei Jahre vorher den U.-Y.-C. ins Leben gerufen, der den „Stammverein“, „Wörthersee“ und „Attersee“ umfaßte und der wohl der erste Segelverein Österreich-Ungarns war, doch

gab es z. B. damals selbst in ganz Deutschland von den 142 Vereinen, die jetzt dem Deutschen Segler-Verbande angehören, erst 14.

Die Anmeldung unseres seit 15. August 1888 bestehenden Vereines wurde von dem ersten Schriftführer, Dr. Rudolf Thausing, besorgt. E. Drory hatte Gustav Fritz, mit dem er von der „Lia“ her bekannt war, dazu veranlaßt. Die ersten Mitglieder waren die paar Segler, die sich mit Gustav Fritz auf dem späteren „Clubplatz“ bei der Villa Harringer in Ort, wo wir damals im Sommer wohnten und G. Fritz sein Bootshaus hatte, zusammenfanden, Alfred Finger, Rittmeister Bauer und die drei Brüder Thausing.

Als Obmann wurde Prof. Dr. Schrötter, Ritter v. Kristelli, der in Rindbach seine Villa hatte, gewonnen.

Im nächsten Jahr war die Mitgliederzahl schon größer, so daß man die erste Regatta abhalten konnte, an der u. a. (ein da-

mals einziges Ereignis) ein österreichischer Erzherzog, der nachmalige Johann Orth teilnahm, der ein eifriger Segler war und uns öfter auf unserem Clubplatz besuchte.

Die Zahl der Segelyachten war nicht groß, bald aber recht guter Qualität. Die älteste war unser kuttergetakelte „Tristan“, ein offenes, von Hein und Zoder gezeichnetes Boot.

E. Drory, der den Sommer dann immer in Gmunden verbrachte, kam mit seiner sieggewohnten „Nirwana“, deren Gegner „Cressida“ (G. Fritz) und „Vici“ waren, die C. v. Türk von Berlin, wo sie das erfolgreichste Boot der Saison gewesen war, im Jahre 1893 nach Gmunden brachte.

Es waren das alles Schwertyachten mit Innen- und zum Teil auch Außenballast. Alle waren nach der Mode der Zeit recht übertakelt, „Vici“ hatte bei 6.90 m größter Länge 55 m² Segelfläche!

Die größte Yacht war die auch aus Berlin stammende „Spree“ des E. v. Oppolzer mit ihren 67 m² Segeln a. W.

„Vici“ hatte hier dadurch Aufsehen gemacht, daß sie als erstes Boot dieser Größe kein Top-Segel führte.

V. Schiffner baute sich in Gmunden, Yachten der verschiedensten Bauart, eine flache Schwert-Flunder, ein tiefes, schmales Kielboot („Lineal“) und zuletzt die „Hermine“, einen großen Kajüt-Kutter von Mittel-Typ.

E. Drory brachte seine neue große Kajüt-Schwertyacht „Alice“ an den Traunsee. Dieses Boot hatte schon die jetzt üblichen Spreitzlatten im Großsegel.

Das wichtigste Ereignis jener Zeit, das weit über die Grenzen Oesterreichs Beachtung fand, war jedoch das Auftreten der „Bubble“. C. v. Türk hatte diese Yacht, nachdem Herrestoff



1890. „Nirwana“ vor dem Traunstein

mit seinem neuen Typ, der „Gloriana“, erfolgreich gewesen war, gleich bei Herrestoff in Amerika für den Traunsee bestellt.

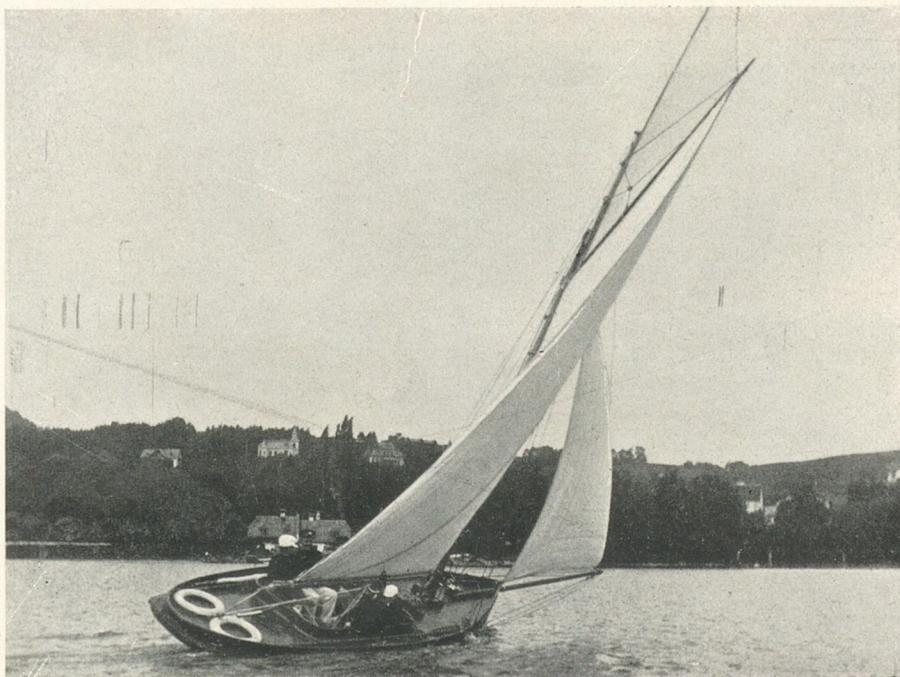
Die erste Yacht moderner Bauart mit „Löffelbug“ in Europa schwamm daher 1893 auf dem Traunsee. „Bubble“ ist dann auch in Berlin mit vollem Erfolg gestartet (gezwungenermaßen unter der



„Vici“, Eigner: C. v. Türk

Flagge des N. D. R. V.), war also auch die erste österreichische Yacht, die im Ausland Regatten fuhr. „Bubble“ war eine Kielyacht. Sie kam dann nach Pola und von da wieder auf den Traunsee, wo sie noch im Jahr 1906 mit ganz gutem Erfolg unter meiner Führung gegen die modernsten S.-L.-Yachten kämpfte.

Wenn damals in den ersten Jahren das sportliche und gesellige Leben unseres Vereines so schön sich entwickelte, war das nicht zum geringsten Teil das Verdienst derer, die den Grundstock und die Seele des Vereines bildeten, ohne deren tätige Hilfe nicht einmal der Bestand des Vereines möglich gewesen wäre. Vor Allen muß da nebst E. Drory unser Gründer G. Fritz genannt werden.



1890. „Cressida“, Eigner: G. Fritz

Durch alle die Jahre, auch als er nicht mehr in Gmunden war, stellte er den „Clubplatz“ zur Verfügung, zahlte auch alle Drucksachen u. dergl. und war der eigentliche Führer, dessen Meinung für alle Entschlüsse allein maßgebend war. Er wird nicht nur uns, die wir seine Freunde waren, sondern auch unserem Verein stets unvergeßlich sein.

Im Jahre 1902 wurde auch im U.-Y.-C. die deutsche Meßformel nach „Segellängen“ eingeführt. Mit der Formel bekamen wir auch die Segellängen-Boote, die für unser Segelwasser ganz ausgezeichnet geeignet waren, an Schwertyachten „Ran II“ (Doktor S. H. Natter), „Miß E.“ (A. v. Sax), an Kielyachten u. a. „Schelm III“ (M. Schmidt), „Stiefmütterchen“ (Dr. S. H. Natter), „Hecht“ (H. Köchert) und den schönen „Hai“ (H. Köchert) mit seinen 76 m² Segel das größte Boot des Sees.

C. v. Türk hatte nach Erhalt der „Bubble“ seine Schwertyacht „Vici“ dem Verein als Clubyacht gespendet, so daß auch jenen Mitgliedern, die keine eigenen Boote hatten und insbesondere den Junioren Gelegenheit gegeben war, den Sport auszuüben.

Wir stellten zuerst einen, später zwei Dalmatiner als Clubmatrosen an und kauften als zweites Clubboot die Kielyacht „Helene“ und im Jahre 1903 an ihrer Stelle den stattlichen „Etekar“, eine 7-S.-L.-Yacht mit 68 m² Segelfläche, die unseren Mitgliedern auf Touren- und Wettfahrten den schönsten Sportgenuß verschaffte.

Als in Deutschland im Jahr 1907 die Meßformel der International-Yacht-Racing-Association angenommen wurde, fand auch bei uns die neue Klasse der 6-m-R-Yachten Eingang.

Und zwar war es wieder der „Traunsee“, der als erster unter den österreichischen Seen einen „Sechser“ in seiner Yachtliste hatte.

1909 brachte unser Mitglied L. K. Müller den französischen Eintonner „Boule de neige“ unter den Namen „Wildfang“ an unsere See, wo die Yacht, zuerst als S.-L.-Yacht vermessen, startete.

Das änderte sich aber, als in der Folge noch die drei Sechser „Windspiel XVIII“ (Frh. v. Haymerle), „Cobra II“ (A. v. Sax) und „Teresa II“ (R. Schmidt) hinzukamen.

In eine schwierige Lage kam unser Sport durch den Eintritt des U.-Y.-C. in den Deutschen Segler-Verband, mit dem alle unsere älteren Yachten klassenlos wurden. Die R-Yachten waren für uns zu teuer. Die einzige Schwertklasse, die der nationalen Jolle, konnte uns nicht gefallen. Erst die Annahme der kleinen Renn-Schwertklassen durch den D. S. V. gab uns wieder die Möglichkeit einer sportlichen Entwicklung.

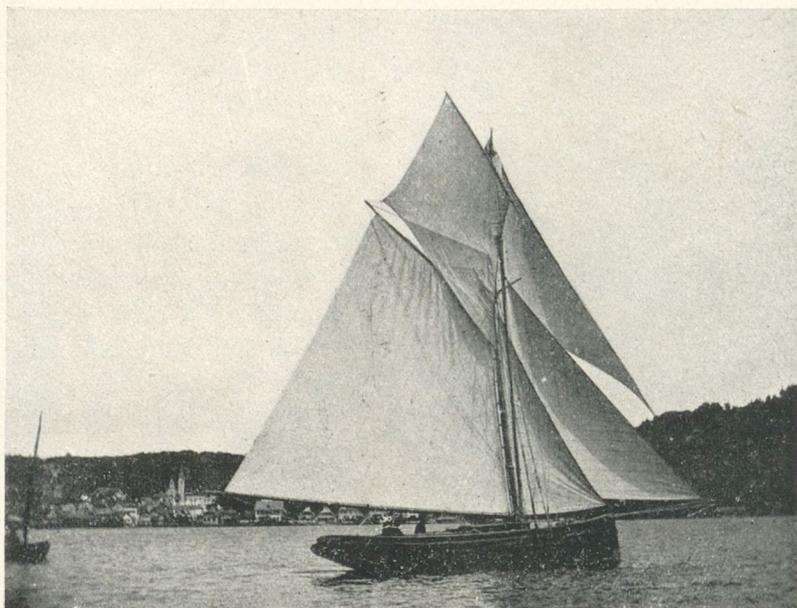
Da zuerst (seit 1917) nur die freie 15-qm-Jolle im D. S. V. als Klassenboot galt, hat der Traunsee diese Klasse aufgegriffen und den Erfolg erzielt, daß wir im zweiten Jahre schon 16 solche Boote hatte.

Im Jahre 1921 baute Dr. H. Fereberger seine „Lisl III“, die auf unserem See und in Attersee allen Booten ihrer Klasse so überlegen war, daß der U.-Y.-C. sie zu ausländischen Wettfahrten entsenden wollte. Leider haben die mißlichen Valuta- und Transport-Verhältnisse jenes Jahres diesen Plan zum Scheitern gebracht.

Der Mangel einer Kiel-Yacht-Klasse ließ mich im Jahre 1921 die Einführung einer internen 35-qm-Kiel-Klasse des U.-Y.-C. propagieren. Nach ihrer Annahme im U.-Y.-C. wurde der erste Fünfunddreißiger in Gmunden 1922 auf Stapel gelegt.

Leider waren einige Fehlkonstruktionen auf anderen Seen und die schlechte allgemeine wirtschaftliche Lage die Ursache, daß diese schöne Klasse nicht in dem Maße fortgebaut wurde, wie es zu wünschen wäre. Aber dennoch konnten wir bei den Wettfahrten 1927 sieben Fünfunddreißiger am Start sehen.

In letzter Zeit findet auch bei uns die so überaus schnelle freie 20-qm-Rennklasse viele Freunde.



1891. „Hermine“, Eigner: V. Schiffner



1893. „Bubble“, Eigner: C. v. Türk

Von größtem Einfluß auf die Entwicklung unseres Vereines war die Erbauung unseres neuen Clubhauses in Gmunden.

Daß der Verein kein eigenes Heim hatte, war schon lange als arger Mangel empfunden worden. Da war es unser Ausschußmitglied M. Schmidt, damals Kassier des Vereines, der die Sache in die Hand nahm und nicht locker ließ.

Da ich als Obmann ganz auf seiner Seite war, konnten wir die vielen Widerstände, die sich uns entgegenstellten, endlich überwinden. Nachdem mehr als ein Dutzend Projekte, zuerst von Ing. E. Collmann für einen Bau im Wasser, dann von mir für den Bau auf dem Festen, entworfen und wieder zu Fall gebracht waren, konnte ich für meinen Vorschlag, uns ein Baurecht auf dem Platz am Ende der Esplanade zu geben, die Zustimmung der Gemeinde erhalten. Hiebei fanden wir die Unter-

stützung des Bürgermeisters von Gmunden, Herrn Dr. F. Krakowitzer, der den Nutzen unseres Sports und Vereines für die Stadt zu würdigen wußte und es ermöglichte, daß uns dieser schönste und geeignetste Platz für unseren Bau überlassen wurde. Das Haus wurde ganz aus den ordentlichen Einnahmen des Vereines bezahlt gemacht, indem der Erbauer, Baumeister Warsch, uns langfristige Ratenzahlung gewährte. Die Fassade ist nach dem Entwurf des Herrn Architekten G. v. Flesch-Brunnen ausgeführt.

Der ganze Bau, der im Sommer 1914 fertig wurde, hat inkl. Beleuchtungskörpern, Wasch- und Tuschvorrichtungen nur den Betrag von ca. K 21.000.— erfordert. Die zugehörige Steganlage und anderes noch K 7000.—. Das Haus ist von mir nicht nur mit Rück-

sicht auf den geselligen Verkehr, sondern insbesondere auf den Sportbetrieb entworfen. Es enthält daher außer Gesellschaftsraum, Vorstandzimmer und fünf Wohn-

neben dem Clubhaus zwei Bootshütten mit 10 Ständen für Jollen gebaut und im letzten Jahr beim Slip eine Takelleiter von 15 m Höhe.



35 m² Rennyacht „Harald“

zimmern noch einen großen Takel- und Lagerraum, Tischen und Garderoben und einen großen Trockenboden.

An den Steganlagen, die in späteren Jahren erweitert wurden, können auch die tiefsten Yachten anlegen.

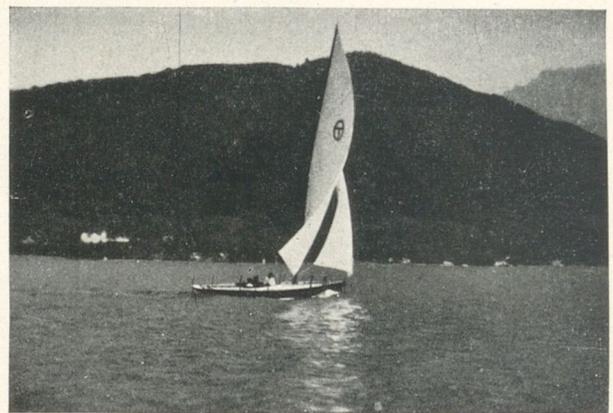
Vor dem Clubhaus bildet die „Orterbucht“ mit dem malerischen alten Seeschloß Ort einen natürlichen Hafen mit gegen Wind und Wellen geschützten Ankerplätzen für die größeren Yachten.

Außer dem Clubhaus hat der Verein seit frühester Zeit neben dem Seebahnhof Gmunden einen großen Lagerschuppen als Winterlager seiner Yachten samt Slipanlage. Vor fünf Jahren wurden



Clubhaus

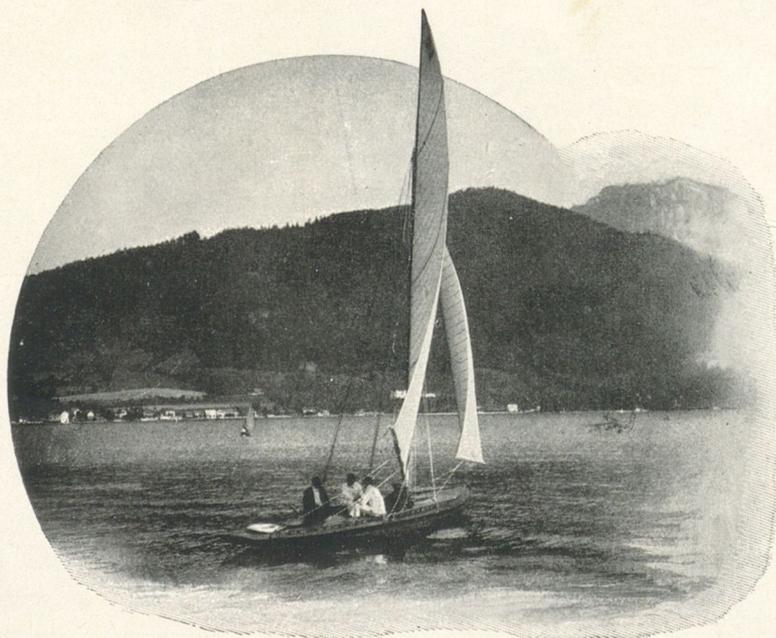
Auch ein Clubboot steht jetzt wieder den Mitgliedern, insbesondere der segeleifrigen Jugend, zur Verfügung, das uns unser Mitglied M. Schmidt in dem Fünfzehner „Rikkidikkidavi“ gespendet hat.



6 m R.-Yacht „Teresa II“, Eigner: R. Schmidt

In diesem Jahre erfahren die Bootshütten an der Esplanade eine Vergrößerung um 4 Stände; außerdem werden vor ihnen noch Steganlagen gemacht, sowohl für die Allgemeinheit, wie auch für unseren Verein.

Dieses Projekt fand die Zustimmung des Gmundener Gemeinderates, dank der Unterstützung des derzeitigen Bürgermeisters der Stadt Gmunden, Dr. F. Thomas, der ebenso, wie sein Vorgänger, in richtiger Erkenntnis des Wohles seiner Stadt, dem Segelsport und daher auch unserem Verein freundlich gegenübersteht und in dankenswerter Weise unsere Bestrebungen fördert.



1906. „Etekar“, 71 S.-L., 68 m² Segelfläche

Wir wünschen mit ihm, daß unsere Jubiläums-Wettfahrten recht viele Gäste nach Gmunden bringen mögen, die, wenn sie die Schönheit Gmundens und des Traunsee kennen gelernt haben, gewiß den Ruf dieser Stadt in die Ferne tragen werden.

Die Leitung des Vereines war wenig Schwankungen unterworfen, was schon daraus zu ersehen ist, daß in den 40 Jahren seines Bestandes die Obmann-

stelle nur viermal gewechselt hat. Nach Professor Schrötter stand einer der Gründer, A. Finger, an der Spitze, dem H. Köchert folgte. Seit 1909 ist der Schreiber dieser Zeilen, auch ein Gründer des Vereines, Obmann.

Die Entwicklung unseres Vereines in den ersten Jahren zeigt folgende Tabelle:

Mitglieder	1891	1896	1901	1906	1911
Ausübend	20	22	31	34	56
Unterstütz.				17	40
Junioren					6

Die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt folgende Tabelle:

		1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Mitgliederzahl		66	70	72	60	61	61	63
Regatten		8	5	5	5	4	3	4
Beteiligungsstimmen, m.		34	46	54	63	55	89	—
Stimmen f. d. D. S. V.		9	6·8	7·3	7·7	6·5	6·6	—
Klassen-Yachten	6 m R	3	3	2	2	2	2	2
	35 m ²	—	1	4	4	6	7	7
	22 „	1	—	1	—	1	1	1
	20 „	1	3	4	4	5	4	7
	15 „	15	15	12	11	12	11	13
	10 „	—	2	2	1	3	3	3
	5 „	1	1	1	1	1	1	1
	Summa	21	28	26	23	30	29	32
	m. (alt/neu)	88	115	108	97	125/126	/129	/144
Klassen-los	Anzahl	8	8	7	8	5	5	5
	m.	38	38	31	37	21	21	21

GMUNDEN UND DER TRAUNSEE.

Von Hofrat Graf PACHTA-RAYHOFEN, Bezirkshauptmann in Gmunden.

„Es hat einen eigenen Zauber dieses Gmunden“, schrieb Nikolaus Lenau schon am 9. Juni 1831 an seinen Schwager Schurz und vielleicht bin gerade ich vor vielen Anderen berufen, über diesen Zauber zu schreiben, der ich demselben schon vor fast einem Vierteljahrhundert erlegen und zwar so rettungslos, daß er mich all' die Jahre her ununterbrochen in seinem Banne zu halten wußte.

Als junger Beamter der ehem. k. k. o.-ö. Statthalterei anlässlich eines großen Wohltätigkeitsfestes im Toskana-Park im Jahre 1903 zum erstenmale für einige Tage nach Gmunden gekommen, war mein Schicksal in dieser Richtung bereits besiegelt. Ich tat sofort alles, um nach Gmunden versetzt zu werden und erklärte — bald darauf als „k. k. Statthalterei-Konzepts-Praktikant der Bezirkshauptmannschaft Gmunden zur weiteren Dienstleistung zugewiesen“ — schon nach ganz kurzer Zeit meinem Statthalter, daß ich mit Vergnügen auf jede größere Carrière, auf die Möglichkeit, Statthalter oder Minister zu werden, neidlos verzichten wollte, wenn ich nur einst Bezirkshauptmann von Gmunden würde.

Wie die verehrten Leser dieses Artikels nun aus dessen Ueberschrift ersehen, habe ich dieses Ziel — dem ich während meiner ganzen Dienstzeit treu geblieben und dem ich alle Chancen, die sich mir außer demselben geboten, unbedenklich geopfert habe — auch tatsächlich erreicht, habe mein herrliches Salzkammergut, das mir in fast 25 jähriger — nur durch eine zweijährige Abberufung während des Weltkrieges unterbrochener — dienstlicher Verwendung im wahrsten Sinne des Wortes zur zweiten Heimat geworden ist, unbeschreiblich lieb gewonnen und will nun heute versuchen, einiges über Gmunden und den Traunsee zu erzählen.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, im Rahmen dieser Zeilen all' die Herrlichkeiten, die Gmunden — die „Perle des Salzkammergutes“ — und seine märchenhaft schöne Umgebung dem Besucher bieten und über die nicht nur eine ganze Literatur besteht, sondern insbesondere eine Unzahl von Reisebüchern und sonstigen Kompendien detaillierte Aufschlüsse geben, einzeln aufzuzählen, um so mehr, als ich unsere Festnummer sonst allein für mich in Anspruch nehmen

müßte. Ich will mich daher darauf beschränken, zunächst einen ganz kurzen Ueberblick über die ungewöhnlich interessante geschichtliche Entwicklung von Gmunden zu geben und einiges über die neuesten Attraktionen des Traunseebeckens berichten, während ich die Schilderung des Traunsee's als Segelwasser, ein Thema, über das — wie ich als eines der ältesten Mitglieder und langjähriger Oberbootsmann unseres Yacht-Clubs recht gut weiß — auch Manches zu sagen sein wird, einem hiezu Berufeneren überlasse.

Wenn man bedenkt, daß bereits den Kelten und Römern die Salzberge des Salzkammergutes bekannt waren und namentlich die Römer den Salzvertrieb schon nach den entferntesten Gegenden besorgten, daß sie viel Geschick in der Anlage von Verkehrswegen bewiesen haben, daß des weiteren der Traunsee in Ermangelung brauchbarer Verbindungen längs der Seeufer die unvermeidliche Eingangspforte zum Salzkammergut bildete, so liegt darin schon der Grund, daß die Römer am Nordufer des Traunsee's eine Salzniederlage — *Laciacum*, das heutige Traundorf Gmundens — errichteten.

Das Salz wurde aus den Salzbergen Ischl's und Hallstatt's zum südlichen Seeufer, dann mittels Schiffen über den See zur Salzniederlage „Laciacum“ und des weiteren — da die Traun damals von ihrem Ausflusse aus dem See nicht schiffbar war — durch Saumtiere oder zu Wagen weiter verfrachtet.

Wenn nun auch dieser Salzniederlage keine allzu große Bedeutung beizumessen ist, so führte sie dennoch zur Errichtung einer römischen Kolonie und es unterliegt keinem Zweifel,

daß der „Lacus felix“ der Römer, der Traunsee war.

Während der Völkerwanderung teilte Gmunden die Schicksale Noricums und hatte in dieser traurigen, recht- und gesetzlosen Zeit schwer zu leiden.

Während nun aber während der Römer- und der darauffolgenden Bajuwarenzeit — aus welcher der heutige Name, damals „Gemünden“ oder auch „Gmünden“ stammt — der Salzbergbau selbst, so wie auch der aus demselben gespeiste Salzhandel von keinerlei nennenswerter Bedeutung war, hat derselbe in der zweiten Hälfte des X. Jahrhunderts, nachdem das Salzkammergut in den Besitz der steirischen Ottokare (955 bis 1192) gelangt und die Salzerzeugung



TRAUNSEEBILDER



GMUNDEN a. TRAUNSEE



TRAUNSEE, ALTMÜNSTER m. TRAUNSTEIN



TRAUNKIRCHEN



TRAUNKIRCHEN g. d. TRAUNSTEIN



EBENSEE m. TRAUNSTEIN



FRONLEICHNAMSPROZESSION in TRAUNKIRCHEN

ein Regal der Landesfürsten geworden war, einen ungeahnten und machtvollen Aufschwung genommen und damit war die Fortentwicklung Gmundens — dessen ganze Geschichte bis in die Neuzeit aufs Engste mit dem Salzhandel verknüpft, ja geradezu auf demselben aufgebaut war — gesichert.

Nachdem Gmunden noch unter dem letzten unglücklichen Herzog aus dem Hause der steirischen Ottokare befestigt worden und um die Mitte des XIII. Jahrhunderts zu einer Landstadt erhoben worden war, kam es im Zuge der nach dem Tode des letzten Babenberger's (1246) um das erledigte Erbe zwischen Herzog Otto von Bayern, Premysl Ottokar von Böhmen und Bela IV. von Ungarn ausgebrochenen Kämpfe schließlich in die Hände des Böhmenkönigs, hatte jedoch unter der Zeit des österreichischen Interregnums wenig zu leiden, da der jeweilige Besitzer stets ängstlich darauf bedacht war, eine so ergiebige Einnahmequelle, wie sie das Salzregal darstellte, nicht ins Stocken geraten zu lassen.

Im Jahre 1301 verließ Herzog Rudolf III. den Bürgern Gmundens das eigene Wappen und nachdem Elisabeth, eine Tochter Meinhart's von Tirol, das Salzkammergut anlässlich ihrer Vermählung mit Herzog Albrecht I. als Morgengabe erhalten hatte, machte sie nach dem Tode ihres Gatten Schloß Wildenstein bei Ischl zu ihrem Witwensitz, worin ein neuerlicher Aufschwung des Salzhandels gelegen war, da ihre ganze Sorge bis zu ihrem Tode (1313) der Ausgestaltung des Salzbergbaues galt.

Machte schon der bereits erwähnte Umstand, daß das in den Kammergut-Salinen erzeugte Salz nur zu Schiff nach Gmunden gebracht und von hier durch „Salzsäumer“ nach auswärts befördert werden mußte, Gmunden zum natürlichen Salzstapelplatz, so bildete die Tatsache, daß Gmunden als endlicher Sieger in den langjährigen Streitigkeiten mit Enns, als der Inhaberin der früheren Mautgerechtigkeit, nun auch die Hauptmaut für das nach auswärts zu verführende Salz verliehen erhielt, die Grundlage für stets sich mehrenden Wohlstand der Bürgerschaft Gmundens und ist es leicht erklärlich, daß durch Jahrhunderte hindurch die gesamte Bevölkerung im Dienste des Salzhandels stand.

Während aber in der Zeit bis 1770 die Salzherren von Gmunden, das in den Salinen des oberen Traunales erzeugte Salz kauften, in kleine „Küfel“ verpackten und sohin bis zur Schiffbarmachung des Traunfalles im Jahre 1416 durch die Salzsäumer zu Land und später in Traunern zu Wasser in die bestimmten Ladestätten der Donaugegenden verfrachteten, wurde der Salzverschleiß im Jahre 1776 durch das Aerar selbst übernommen, während den „Salzfertigern“ als Entschädigung zunächst jährliche Sustainationsgehälter von 350 Gulden ausbezahlt wurden, welche dann im Jahre 1849 gleichfalls eingestellt wurden, während die Besitzer jener alten Gerechtsame „im Gnadenwege“ eine einmalige Abfertigung von je 3000 Gulden C. M. erhielten.

Leider muß ich es mir, als über den Rahmen dieses Artikels weit hinausgehend, versagen, nähere Daten über die unendlich interessante Entwicklung zu geben, welche das Salzkammergut und insbesondere Gmunden selbst, im Reformationszeitalter genommen. Dennoch will ich aber auch diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne erwähnt zu haben, daß — so unendlich Schweres Gmunden in dieser Zeit durchgemacht — andererseits auch gerade diese Zeit ein leuchtendes Ehrenblatt der Glaubenstreue, Charakterstärke und Heimatliebe der Bevölkerung des Salzkammergutes darstellt!

Den Schlußpunkt dieser Zeitepoche stellte für die hiesige Gegend die Schlacht bei Pinsdorf im Jahre 1626 dar, deren 200 jährigen Gedenktag wir vor zwei Jahren am Fuße des letzten, heute noch sichtbaren Gedenkzeugen längst vergangener Größe, des „Bauernhügels“ in Pinsdorf nächst Gmunden, in machtvollen Volkskundgebungen gefeiert haben.

Während ursprünglich als Vorsteher und Verwalter des ganzen o.-ö. Salzwesens ein Salzamtman mit nur einem Einnehmer und einem „Gegenschreiber“ in Gmunden fungiert hatte und dieser vermöge Hofdeputations-Resolution vom 22. Mai 1745 zum Salzoberamtman mit dem Charakter eines Hofrates befördert worden war, hatte die bereits im Vorstehenden erwähnte vollkommene Verstaatlichung des gesamten Salzvertriebes einen mächtigen Aufschwung desselben zur natürlichen Folge und ist es — bei dem Umstande, als gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts bereits die Jahresproduktion über 10.000 Meterzentner betrug — leicht erklärlich, daß dieser für damalige Verhältnisse ganz kolossale Betrieb auch eine bedeutende Vergrößerung des gesamten zur Bewältigung desselben erforderlichen Apparates zur unausbleiblichen Folge hatte und bei dem Salzoberamte in Gmunden um die gleiche Zeit bereits fünf Salzoberamtsräte mit einem Stabe von Beamten Dienst taten, welche über das gesamte Berg- und Hüttenwesen, über das Wald-, Oekonomie-, Transport-, Bau-, Sanitäts- und Kassawesen zu wachen und überdies über die eingreifenden politischen Angelegenheiten zu referieren hatten.

Zu jener Zeit war der Salzoberamtman in Gmunden der mächtigste Mann weit und breit; er war eigentlich der ungekrönte König des Salzkammergutes. Ihm unterstanden nicht nur alle Salinen, sondern auch sämtliche Kammergutsforste, die Verwesämter Ebensee, Ischl und Hallstatt, die Waldämter Gmunden, Attergau, Mondsee und Zinkenbach, das Großkufenhandelsamt, sowie das Hofkasten-, Bau- und Hauptkassieramt in Gmunden, endlich auch die beiden Pflegegerichte der Grafschaft Ort und der Herrschaft Wildenstein, deren Oberpfleger er gleichfalls war.

Das ganze Leben der Bevölkerung Gmundens drehte sich damals um das Salz und war es ein äußerst geschäftiges und ganz eigenartiges Treiben, welches sich um die Ankunft und Abfahrt der Salzschiffe, die Arbeiten bei den Salzkellern, die Kufenerzeugung etc.

entwickelte und das neben dem Getriebe am Stadtplatze hauptsächlich in der heute noch bestehenden „Kuferzeile“ sich abspielte.

Von Kaiser Albrecht I. bis Kaiser Franz Josef I. — dessen ständiger Sommer-Sejour in Bad Ischl ja weltgeschichtliche Bedeutung erlangt hat — hatten alle Monarchen aus dem Hause Habsburg eine ganz besondere Vorliebe für das Salzkammergut, welche vielleicht weniger auf die durch den umfangreichen Salzbetrieb bedingte zeitweilige Anwesenheit der Landesfürsten, sondern wohl noch mehr auf die Freude an der Jagd und die Naturschönheiten des Landes zurückzuführen war und hatte — solange der Sonnstein noch weder von einer Straße, noch von einer Eisenbahn bezwungen war — stets Gmunden die Freude und das Glück, die geliebten Landesfürsten begrüßen und beherbergen zu dürfen.

Ein besonderer Glücksfall für Gmunden aber war es, daß auch das durch die bekannte geschichtliche Entwicklung aus dem eigenen Lande vertriebene Han-növer'sche Königshaus — welches zunächst über Einladung unseres alten Kaisers (dem schon die Zeitgeschichte den Beinamen des „ritterlichen Monarchen“ gegeben) in Wien Aufenthalt genommen und dessen Mitglieder Gmunden anlässlich eines Sommeraufenthaltes im Jahre 1868 kennengelernt hatten — bereits im darauffolgenden Jahre sein Hoflager endgültig nach Gmunden verlegte und nach einem ursprünglichen Aufenthalte in der Villa Klusemann in den Jahren 1879 bis 1886 das stolze Welfenschloß auf einem Berg-Plateau nächst Gmunden erbaute, um von diesem Zeitpunkte an bis heute der allverehrte Wohltäter und Förderer Gmundens zu bleiben!

Die im Jahre 1825 erfolgte Einstellung der ärarischen Schifffahrt auf der Traun und der dadurch bedingte Umschwung der Verkehrsverhältnisse im Zusammenhange mit der Umwertung alles dessen, was bisher die Grundlage der Existenz der Bevölkerung Gmundens gebildet hatte, zwang dieselbe, den Fortbestand ihres blühenden Gemeinwesens auf eine neue, von der bisherigen wesentlich verschiedene, Basis zu stellen und den Versuch zu wagen, diesen herrlichen Fleck Erde zum Kurorte auszugestalten, wofür alle Voraussetzungen gegeben erschienen.

Es waren jedoch nur schüchterne Versuche, was bis zum Jahre 1850 in dieser Richtung geschehen war, bis der tatkräftige Bürgermeister Johann Tagwerker die Esplanade, die städt. Sparkassa, die Schwimmschule und das Krankenhaus schuf, wobei er vom Salinen- und Forstdirektor Ministerialrat Karl Plentzner,

sowie dem Ortspfarrer Kanonikus Leuthner tatkräftigst unterstützt wurde.

Sein Werk wurde durch Dr. Feuerstein — welcher im Vereine mit dem Landesgerichtsrate Paumgartner die Kurstatuten erwirkte und im gleichen Jahre das Kurhaus und das Hotel Bellevue eröffnete — tatkräftigst fortgesetzt. Es trat ein 7 gliedriges Kurkomitee ins Leben, welches, um den monotonen Gang des Saisonlebens lebhafter zu gestalten, die ersten „Traunfallfahrten“ veranstaltete und die erste Kurkapelle installierte.

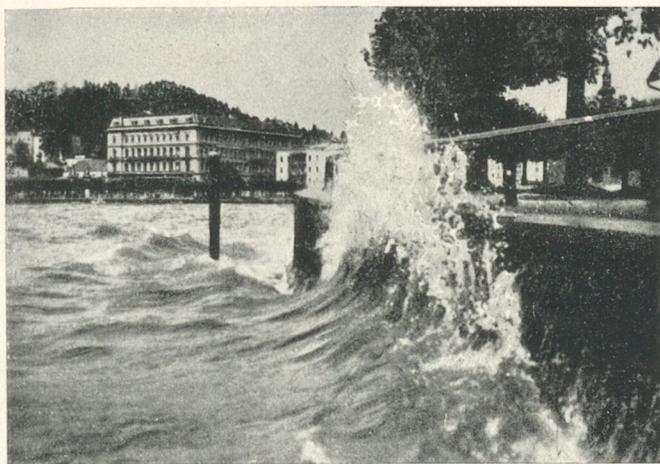
Auch in dieser Richtung ist es natürlich vollkommen ausgeschlossen, auch nur annähernd alle Etappen, welche Gmunden als Kurort durchgemacht, alle Reize, die das Traunseebecken mit seinen beliebten Sommerfrischen Altmünster, Traunkirchen und Ebensee bietet, auch nur aufzuzählen, geschweige denn eingehend zu erläutern und gibt über das, was in dieser Richtung die Traunseeuferorte heute bieten, ja ohnehin jeder Prospekt der genannten Orte restlosen Aufschluß.

Mitten hinein in die so glücklich begonnene und durch die Hand tüchtiger Männer tatkräftigst geförderte Entwicklung des Kurortes Gmunden kam nun der gewaltige Weltkrieg mit all' seinem Elend und all' seinen furchtbaren Folgeerscheinungen, unter denen natürlich das, aller eigenen Hilfsquellen entbehrende und fast zur Gänze auf die Verpflegung von auswärtig angewiesene, Salzkammergut noch unvergleichlich mehr zu leiden hatte, als unser übriges armes Oesterreich.

Hatte sich seit der Entstehung des Kurortes das ganze Erwerbsleben der Bevölkerung auf die Fremden-Industrie eingestellt, so kam es nun — eine jener vielen Perversitäten, deren diese schwere Zeit einer trostlosen Verwirrung aller Begriffe so reich war — aus der Not der einheimischen Bevölkerung heraus, zu einer, wenn auch glücklicherweise nur ganz kurzen und vorübergehenden, feindlichen Haltung gegen die

Fremden seitens eines ganz beträchtlichen Teiles der Einheimischen, eine Strömung, welche höchst bedauerlicherweise eine gewisse Stagnation in der Entwicklung des Kurortes zur unausbleiblichen Folge hatte.

Und so will ich es denn auch ganz ehrlich aussprechen, daß es noch vor wenigen Jahren eine gewisse Verlegenheit für mich bedeutet hätte, wenn die Aufgabe an mich herangetreten wäre, über das moderne Gmunden und den Traunsee einen „Artikel“ zu schreiben, von dem man doch billigerweise verlangen kann, daß er wenigstens etwas Neues enthalten soll; denn daß die smaragdgrünen Wogen des Traunsee's den Fuß des Traunsteins und der „Schla-



Brandung auf der Schiffslände

fenden Griechin“ netzen, daß lachende Fluren und ernste, tiefgrüne Wälder den Traunsee umrahmen und die uralte Salzhandelsstadt Gmunden eine tausendjährige, viele interessante Erinnerungen bergende Geschichte hat etc. etc., sind Binsenwahrheiten, über die schon so viel geschrieben wurde, daß sich bei bestem Willen darüber kaum mehr Neues hätte sagen lassen.

Nun ist das aber gottlob wieder alles anders geworden und ist es jetzt eine helle Freude, von dem neuen Gewand zu erzählen, das die Ufer des Traunsee's angezogen; ein wahrer Genuß, wieder einmal festzustellen, daß es — wenn Jupiter pluvius es mit dem Wetter überhaupt gut meint — im Salzkammergute gerade tausendfach so schön ist, wie sonst irgendwo!

Und so will ich denn aus der Fülle des über den Aufschwung des Traunseebeckens gerade in den allerletzten Jahren Berichtswerten nur die beiden Hauptschlager herausgreifen: unser neues Strandbad und die Seilschwebbahn auf den Kranabethsattel im Höllengebirge.

Als Gmundens tatkräftiger Bürgermeister um die Jahreswende 1926/27 den kühnen Plan faßte, in dem — für diesen Zweck allerdings geradezu prädestinierten — Bäckerwinkel des Traunsee's ein wahrhaft großzügiges und allen modernen Anforderungen vollauf Rechnung tragendes Strandbad zu bauen, da konnte man allenthalben die „Miesmacher“ am Werke hören: der Gmundnersee sei doch zu kalt für ein großes Bad, für einen wirklich großzügigen Strandbadbetrieb seien gar nicht genug Unterkunfts-möglichkeiten vorhanden, der gewählte Platz biete nicht genügend Entwicklungsmöglichkeiten etc. etc. und ich will heute etwas beschämt ehrlich zugeben, daß auch mir selbst — und ich bin weiß Gott kein Miesmacher, sondern freue mich ehrlich und von Herzen über jeden Aufschwung, den mein, mir in bald 25 jähriger Berufstätigkeit zur lieben zweiten Heimat gewordener Bezirk nimmt — in Ansehung der großen Kosten dieses wirklich großzügigen Projektes etwas bange war.

Nun aber das Gmundner Strandbad in der unglaublich kurzen Bauzeit von kaum zwei Monaten aus dem Boden gestampft, von Meisterhand auf Betonpfeilern errichtet, in seiner wuchtenden und dennoch wunderbar in das Landschaftsbild sich einfügenden Gesamtausdehnung von 138 m unmittelbar an der Reichsstraße Gmunden—Ischl gelegen, mit dem gegen Süden und Osten vorgelagerten prachtvollen Gebirgs-panorama des Traunsteins, der „Schlafenden Griechin“ und des Höllengebirgsstockes fertig dasteht, nun sich

der in genialer Vergrößerung des ursprünglich zur Verfügung gestandenen Uferstreifens den Traunsee-Nixen abgeschmeichelte Strand aus schneeweißem Quarzsand (wie er sonst nur am Meer zu finden ist) in einer Länge von 200 m und einer Breite von 60 m im grünen See spiegelt, nun ist es, als habe der vielverlästerte alte Petrus nur auf die Vollendung dieses „Lido's im Salzkammergute“ gewartet, um all' die Pracht und Herrlichkeit auch mit einem italienisch blauen Himmel zu überspannen, denn gerade im Vorjahre lachte die liebe Sonne mit stets gleichbleibender, Leben, Wärme und Freude spendender Liebenswürdigkeit auf Gmunden hernieder, hat die Fluten des Bäckerwinkls tatsächlich so warm gemacht, daß Freunde eines kühleren Bades weit hinaus schwimmen mußten, um nur halbwegs auf ihre Rechnung zu kommen, und beleuchtete täglich ein Gewimmel froher Menschen am Strand und in den Fluten, das am besten durch nackte Zahlen — bis zu 4000 Besucher an einem Tage und über 70.000 Gesamtbesuch im Jahre 1927 — illustriert wird.

Und der alte Vater Traunstein, dieser treue Wächter des Salzkammergutes, kraut sich schmunzelnd seinen struppigen Fichtenbart, blinzelt wohlwollend und — zu seiner Schande soll es gesagt sein — ein bißchen lüstern auf all' die Herrlichkeit zu seinen Füßen. Ja die Traunsee-Nixen haben — indiskret, wie Frauenzimmer manchmal sind — sogar verraten, es habe nächtlicherweile schon arge Gardinenpredigten seiner Liebsten, der „Schlafenden Griechin“, gesetzt, die sich dieses sonderbare und gänzlich ungewohnte Gehaben ihres viel tausendjährigen Genossen weder erklären kann, noch gefallen lassen will!

Und so ist denn das neue Strandbad tatsächlich der große Haupttreffer für Gmunden geworden, eine Anlage, die man gesehen haben muß, und die von Allen gepriesen wird, die einmal Gelegenheit hatten, dort frohe Stunden zu verbringen.

Und nun komme ich zur zweiten Hauptsensation des Traunseebeckens, zu der Anfang Juni 1927 vom Herrn Bundespräsidenten persönlich eröffneten Seil-schwebbahn auf den Kranabethsattel!

In der nie rastenden Phantasie des Hans Sachs unseres Salzkammergutes, des Schuhmachermeisters Rudolf Ippisch in Ebensee — der in jahrelanger, zielbewußter Arbeit auch die unendlich schwierige Finanzierung dieses seines Lieblingsprojektes alleine zuwege gebracht hat — entstanden, hat Ippisch in dem genialen Erbauer der Raxbahn, Ing. Kern der Firma Bleichert, einen congenialen Bundesgenossen für die technische Seite des Projektes gefunden, der die neue



Traunsee bei Südwind

Bahn mit souveräner Verachtung aller technischen Schwierigkeiten über schwindelnde Abgründe hinweg zu den stolzen, sonnigen Höhen des Höllengebirgs-plateau's emporgeführt hat.

Auch hier will ich, um nicht durch Wiederholung bereits des Oefteren veröffentlichter Daten die Leser dieser Zeilen zu langweilen, mich darauf beschränken, zu erwähnen, daß diese kühnste und stolzeste Seilbahn Mittel-Europa's, wenn nicht der ganzen alten Welt, nach dem System Bleichert-Züeg erbaut, bei nur drei Stützen — deren höchste aus Eisen 29 m mißt — und einer größten Spannweite von 1700 m in einer Gesamtlänge von 2900 m, eine Höhe von rund 1600 m erklimmt, wobei die Fahrzeit der 16 Personen fassenden Wagen nur 15 Minuten beträgt.

Ist schon die Bergfahrt selbst durch den Blick aus schwindelnder Höhe in tiefe Schluchten, in denen man in der Regel Hochwild und kleinere Gemsrudel — ruhig äsend und durch den hoch über ihren Häuptern hinziehenden Waggon in keiner Weise gestört — beobachten kann, eine seltene Sensation, so kann man, in der Bergstation angelangt, stundenlange Wanderungen in fast horizontaler Richtung auf dem 12 km langen und bis zum Attersee reichenden Plateau unternehmen, so daß ohne jede Anstrengung nach halbständiger Gehzeit schon der Großglockner, Venediger und Hochkönig sichtbar werden, ganz abgesehen davon, daß man den Dreiländergipfel des Dachsteins vom Augenblicke der Erreichung der Höhe angefangen, ununterbrochen zum Greifen nahe vor Augen hat.

Daß man auch bei diesen Wanderungen fortwährend Gelegenheit hat, Gemen oft auch in größeren Rudeln zu sehen, sei nur nebenbei und in der Absicht erwähnt, das Märchen zu widerlegen, als sei der Gemstand des Höllengebirges — welcher gottlob noch auf mindestens 500 Stück geschätzt werden kann — ausgestorben!

Und während nun auch hinsichtlich dieses, einen neuen Schlüssel zu den ewigen Schönheiten unseres herrlichen Salzkammergutes bildenden Monumentalwerkes die Pessimisten sich nicht genug daran tun konnten, sowohl hinsichtlich der Ausführbarkeit, als auch der Rentabilität mies zu machen, summen und

brummen seit dem Tage der Eröffnung vom ersten Frührot angefangen bis tief in die Nacht hinein ununterbrochen die Dieselmotoren und führen Wagen auf Wagen mit tausenden bergfroher Menschen zum Gipfel und der Betrieb ist ein so intensiver, daß der 20.000ste Besucher bald erreicht sein wird.

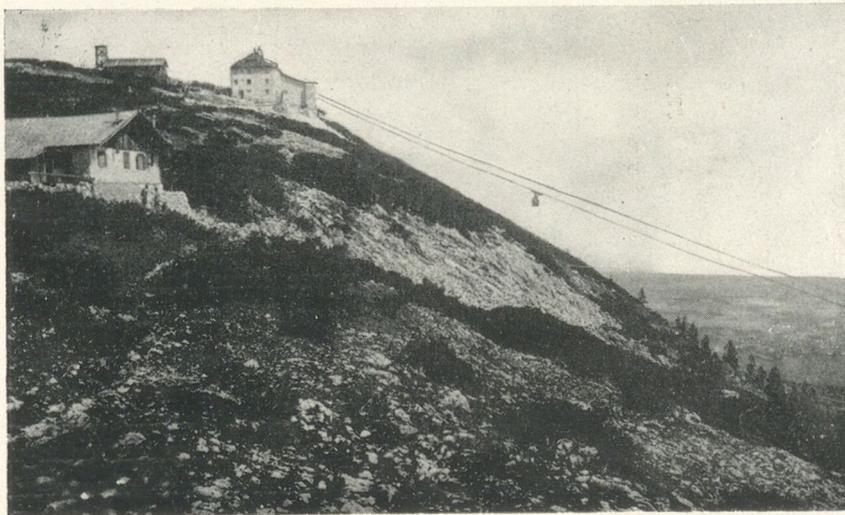
Man muß einmal einen schönen Nachmittag, an dem die Sonne das ganze Landschaftsbild vergoldet, wenn Militärmusik spielt und bei ihren munteren Klängen, beim lustigen Flattern der vielen Fahnen und Fähnchen der ganze Strand und die blaue Flut weit hinaus von tausenden froher Männlein und Weiblein — letztere in elegantesten Badekostümen

letzter Creation — wimmelt, im Gmundner Strandbad verlebt, nur einmal einen Sonnenaufgang oder einen klaren Vormittag am Kranabethsattel mitgemacht haben, das ganze herrliche Gebirgspanorama bis zu den Gletschern und Firnen des Dachsteins nahe zum Greifen, umweht von der herrlichen Bergluft der Alpen und umduftet von Alpenrosen und Speik, um naturnotwendig den Wunsch in sich entstehen zu fühlen, wieder und wieder diese Genüsse sich zugänglich zu machen und um zu ermessen, welch' unschätzbaren Wert diese beiden Anlagen für den Fremdenverkehr nicht nur des Salzkammergutes, sondern ganz Oesterreichs haben.

Und so haben denn auch die österr. Bundesbahnen in richtiger Erkenntnis der großen Bedeutung und Tragweite einer möglichst bequemen Zugänglichkeit all' dieser Herrlichkeiten für die Fremden — und zwar nicht nur während der Hauptsaison, sondern insbesondere vor und nach derselben, denn eine Verlängerung der Saison ist das grundsätzliche Haupt-



Seilschwebbahn auf den Kranabethsattel



Berghotel am Kranabethsattel

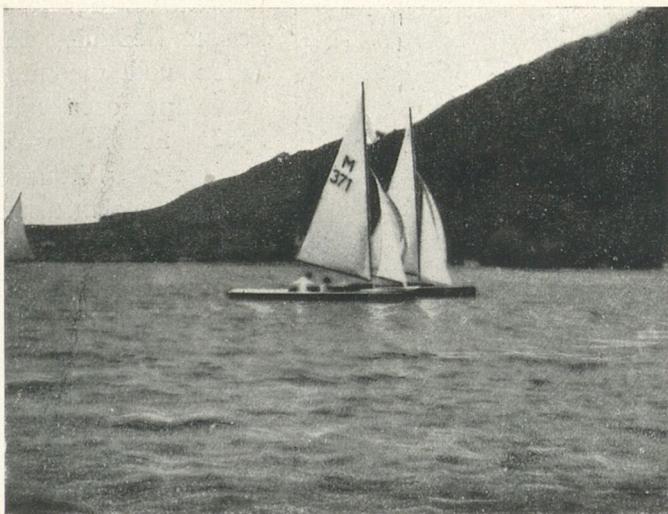
ziel, das seitens aller Fremdenverkehrszentren angestrebt werden muß — und im Kranabetsattel des Höllengebirges besitzt das Salzkammergut jetzt auch ein ebenso leicht und mühelos erreichbares, als geradezu märchenhaft schönes Skiterrain, das weit und breit seinesgleichen sucht — im vollen Einvernehmen mit den lokalen Faktoren bereits im vorigen Herbst die Herausgabe von „Weekend-Karten“ zum Besuche des Salzkammergutes auch im Frühjahr und Herbst für die Relationen Wien, München, Salzburg und Linz beschlossen und auch sofort effektuiert, dergestalt, daß man jetzt auch außerhalb der Saison einen Wochenendbesuch des Salzkammergutes durch die Lösung derartiger, auch die volle Verpflegung, sowie einen Besuch des Kranabetsattels mit der Seilschwebebahn umfassender Karten zum Preise von S 35.— in Wien, GM 20.— in München und S 20.— in Linz und Salzburg sowohl auf den Bahnhöfen selbst, als auch bei den Verkehrsbüro's, bequem und billig durchführen kann.

Wenn die Insel Wight, welche, abgesehen von ihrer gleichfalls recht wesentlichen Entfernung, von London, bezw. in erhöhtem Maße von den nördlicher gelegenen Städten Groß-Britanniens noch überdies durch einen Kanal von über 6 km Breite vom Festlande getrennt ist, seit jeher das beliebteste und meist besuchte Weekendziel nicht nur der Londoner, sondern aller Briten ist, warum sollte nicht der Traunsee mit seinen herrlichen Ufern, auf denen tiefgrüne Wälder mit lachenden Fluren und grotesken, fast senkrecht gegen den See abfallenden Felswänden wechseln und an dessen Ufern last not least alles Dasjenige der lieben Gäste harrt, was ihnen den Aufenthalt nur irgend gesund und angenehm, sowie vergnüglich und heiter gestalten kann, nicht auch die gleiche Rolle für das übrige Oesterreich und das unmittelbar benachbarte blutsverwandte Bayern zu spielen geeignet sein; daran aber im bescheidenen Rahmen mitzuwirken und meinem geliebten Salzkammergut neue Freunde zu gewinnen, ist der Zweck dieser Zeilen!

TRAUNSEEWELLEN . . .

Von Rudolf IPPISCH (Ebensee).

„Lacus felix“, so haben die Römer den Traunsee benannt, als sie vor mehr als zwei Jahrtausenden sich hier niederließen. Im scharfen Gegensatz zu den fast undurchdringlichen Wäldern des inneren Salzkammergutes mag sie das Freie und Sonnige des nördlichen Seeufers vielleicht an die ferne südliche Heimat erinnert haben. Von ihren Fahrzeugen hat sich keine Spur erhalten. Schiffsmaterial ist allzu vergänglich und die nachbrandenden Völkerwagen haben mit fast allen „Andenken“, insoferne diese nicht aus massigem Stein bestanden haben, gründlich aufgeräumt.



Aus dem Dunkel früher Jahrhunderte taucht der Traunsee als Verkehrsweg erst empor, als das „Kammergut“ kaiserlicher Besitz wird und der kostbarste Schatz des Gebietes, das Salz von Aussee, Hallstatt, Ischl und später auch dann schon von Ebensee aus, ausschließlich über seine grünen Wellen die Reise in die Welt antritt; denn längs seiner Ufer führte keine Straße.

Die Salzschiffe vom Traunsee waren eine weltbekannte Schiffsart. Auf allen alten Donaubildern (stromabwärts der Traun) sieht man diese schweren und dabei doch malerisch wirkenden Fahrzeuge, von weitem schon an den breiten schwarzen und weißen Streifen kenntlich. (Je ein Balken wurde roh belassen und je einer schwarz angekohlt.) — Auch in das Räderwerk der Weltgeschichte haben die Salzschiffe einmal eingegriffen; die Brücke, die Prinz Eugen bei Belgrad über die Donau schlug, die ihm den raschen Uebergang und dadurch den entscheidenden Sieg ermöglichte, ruhte auf nebeneinander gestellten Salzschiffen. Hunderte dieser Schiffe wurden, wenn sie ihr Ziel erreicht hatten und das Salz ausgeladen war, als Getreide- und Obstschiffe weiterverkauft, da die Heimfahrt zu teuer und umständlich war. Selbst im Schwarzen Meer waren sie wohlbekannt. —

Viele Jahrhunderte hatte sich daran nichts geändert, bis eines Tages die Neuzeit auch auf dem Traunsee ihren Einzug hielt. Am 15. Mai 1839 verfolgte eine von weit und breit zusammengeströmte Menschenmenge die erste Fahrt des schmucken Dampfschiffes „Erzherzogin Sophie“. Ein Engländer John Andernes hatte für „alle österreichischen Seen“ die Konzession erlangt. Nachdem diese aber noch einen festen Dornröschenschlaf schliefen, beschränkte er sich auch in der Folge nur auf den Traunsee, der ja schon als Straße nach Ischl, dessen Stern gerade damals leuchtend aufgegangen war, Erfolg verbürgte. Die „Erzherzogin Sophie“ war ein zierliches Schiff von 28 PS und hatte in England auf der bekannten Schiffswerft in Handsworth das Licht der Welt erblickt. Die Werft war Eigentum der Herren M. R. Ruston (dessen Nachkommen bis in die jüngste Zeit Eigentümer der Traunseeschifffahrt blieben) und James

Watt, letzterer war der Sohn des unsterblichen Erfinders der Dampfmaschine. Mitte der Fünfzigerjahre folgte bereits das zweite Traunseeschiff, die „Elisabeth“, als Huldigung für die junge schöne Kaiserin, der sich später als der Dritte im Bund der Traunseeflotte, die große stattliche „Gisela“ anschloß.

Im Jahre 1910 erscheint das erste (dem öffentlichen Verkehr dienende) Motorboot, die „Elektra“, der dann rasch drei weitere folgten.

Nun tragen die kleinen, flinken Boote wesentlich zur Belebung des Seebildes bei. Aber nicht nur nüttern Verkehrszwecken dient die weite Fläche des Traunsees, auch kirchliche und weltliche Feste benützen ihn gerne als stets wirksamen Schauplatz. Uralt, berühmt und weit bekannt ist die historische Fronleichnamtsfeier in Traunkirchen, bei der der „Umgang“ statt auf dem Festland in reichgeschmückten Booten



auf dem See selbst stattfindet. Viele Hunderte Zuschauer, die von ganz Oberösterreich zur Feier hier zusammenströmen, verfolgen dann teils von Dampf- und Motorbooten, teils von kleinen Mietbooten aus, das weihevoll ergreifende Schauspiel.

Unter den Wasserfesten weltlicher Art standen die „Blumenkorsi“ an der Spitze. Ganz besonders der erste (1887), der Gmunden noch auf voller Höhe seiner gesellschaftlich und künstlerisch tonangebenden Vorkriegsstellung zeigte, bot Bilder, die lebenden Makartgemälden an Farbenpracht glichen. Auch die Seefeuerwerke an Kaisers Geburtstag waren eine sehenswerte Besonderheit, die Spiegelungen in dem tiefschwarzen Wasser zeigten selten-schöne, märchenhafte Wirkung.

Wer des Traunsees gedenkt, darf nicht der schmucken Segelyachten vergessen, die schmückend und belebend wie weiße Falter über die glitzernden Wellen huschen.

Das Südennde des Sees hat nunmehr einen Anziehungspunkt von durchschlagender Werbekraft erhalten: Von Ebensee zieht die neue Seilbahn flink und lautlos in einer Viertelstunde auf den Kranabethsattel, die Hochfläche des Höllengebirges, also ins Herz des Hochgebirges. Der Name Kranabethsattel scheint auf den ersten Blick von dem altdeutschen Worte *kranewite* = Wacholder zu stammen; aber hinter ihm verbirgt sich eine ältere Gestalt: Kreimhilsattel, das ist Sattel der Kriemhilde. In dieser poetischen Weise haben ihn, wie uns die Urkunden sagen, seit dem 13. Jahrhundert die Grafen von Ort am Traunsee und die meist adeligen Benediktiner-Nonnen von Traunkirchen benannt, die sich in die Bannforste des Höllengebirges teilten. So erschließt denn dieser Punkt nicht nur dem trunkenen Auge ein Stück herrlichster Natur, sondern es klingt auch aus seinem Namen ein

ferner Nachhall jener schönen Zeit, da in Klöstern und Burgen dieses Landes Jung und Alt die Lieder von Siegfried und Kriemhilde, von Etzel und der Nibelungen Not gesungen hat.

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, wird das neue wohnliche Berghotel bereits eröffnet sein, als Vorläufer eines geplanten Prunkbaues, der das schönste Gipfelhaus Oesterreichs werden soll. Inmitten des interessanten Bergpanoramas fesselt wieder Wasser die Blicke, das silberne Band der Traun, die wie flüssiges Metall schimmernde Fläche des Traunsees.

So ziehen die schimmernden Fluten zuerst die Blicke an sich, ob vom schaukelnden Boot oder von alpenrosenumsäumter, geröllübersäter Bergeshöhe aus gesehen, bleibt der Traunsee stets der Mittelpunkt des an Naturschönheiten fast überreichen Salzkammergutes.

WEGWEISER DURCH GMUNDEN UND DIE SCHÖNHEITEN SEINER UMGEBUNG.

Von Carl Ludwig STRNAD.

Urlaubspläne! Reisezeit! Wer kennt nicht alles dies aus eigener Erfahrung? Stunden werden mit Planschmieden verbracht, wohin es heuer gehen soll? Pläne werden gefaßt und wieder fallen gelassen und so verbringt man die Vorbereitungszeit bis der Abreisetermin ganz nahe gerückt ist.

Sie sind Segler und als solchen wird es Sie heuer nach Gmunden an den Traunsee, an Oesterreichs zweitgrößten See der oberösterreichischen Alpen, zu den 40 jährigen Jubiläumsregatten des Union-Yacht-Club Traunsee ziehen, nicht nur weil zu den Regatten eine starke Beteiligung der besten österreichischen und deutschen Boote zu erwarten ist (mehrere Neubauten der 20-qm-Rennklasse), sondern weil Sie auch Gmunden, die liebliche Stadt am Traunsee und ihre Umgebung lockt, deren Schönheiten zu vermitteln der Zweck dieser Zeilen sein soll.

Gmunden ist Sitz einer Bezirkshauptmannschaft und hat eine sehr gute Verbindung mit dem Auslande. (Zwei Bahnlinien führen nach Gmunden, die eine von Lambach nach Gmunden-Seebahnhof, die zweite von Attnang-Puchheim mit der elektrischen Salzkammergutbahn nach Gmunden Rudolfsbahnhof.) Außerdem hat die Stadt eine elektrische Straßenbahn und einen lebhaften Autobus- und Schiffsverkehr.

HOTELS UND GASTHÖFE: Eine Reihe wirklich erstklassiger Häuser sorgen für bequeme Unterbringung und angenehmen Aufenthalt in der Kurstadt. Hotel „Austria“ und Hotel „Bellevue“, ferner Nöstlingers Hotel „Zum Schwan“, ein gut bürgerliches Haus mit vorzüglicher Küche und herrlicher Aussicht von fast sämtlichen Zimmern auf den See und den Traunstein. Hotel „Goldenes Schiff“ und Hotel „Goldene Krone“, ferner Parkhotel Mucha, das Kurhotel



Gmunden bietet Ihnen als Sommerfrische alles; Sie haben Landaufenthalt und sind doch in einer Stadt, Sie haben den See und die Berge, Sie können Wassersport und Touristik betreiben, baden und sich im Strandbad sonnen.

Der Traunsee ist ca. 12 km lang und hat an seinen Ufern blühende Ortschaften und bekannte Sommerfrischen.

Alle landschaftlichen Reize von den steil in den See abfallenden Felsen des Traunstein und Erlakogel bis zu den sanft ansteigenden Hügeln der nördlichen und westlichen Ufer sind ihm eigen.

Eigentümlich sind dem Traunsee seine Passatwinde. Bei gutem Wetter weht des Morgens ein starker Südwind, welcher gegen Mittag in Nordwind umsetzt, der am Nachmittag oft ziemlich stark wird.

und Sanatorium in der Satoristraße und eine Reihe von guten Einkeurgasthöfen und Pensionen weist Gmunden auf.

Vor dem Kurhause spielt zweimal täglich die Kurmusik. Im städtischen Kursalon und in allen Kaffeehäusern liegen die gelesenen Tageszeitungen und Zeitschriften des In- und Auslandes auf. Gmunden hat mehrere Tennisplätze und einen Lawn-Tennis-Club, sowie ein während der Saison geöffnetes gutes Theater und mehrere Kinos.

SPAZIERGÄNGE.

Die schönste Promenade Gmundens ist die Esplanade. An derselben sind mehrere Konditoreien und ein Musikpavillon. Am Ende der Esplanade liegt, eingebettet in einen kleinen gepflegten Park, das Clubhaus des Union-Yacht-Clubs, mit einer herrlichen Fernsicht

von seiner Terrasse auf den ganzen See, Traunstein, Traunkirchen und auf das unmittelbar vorgelagerte Schloß Ort.

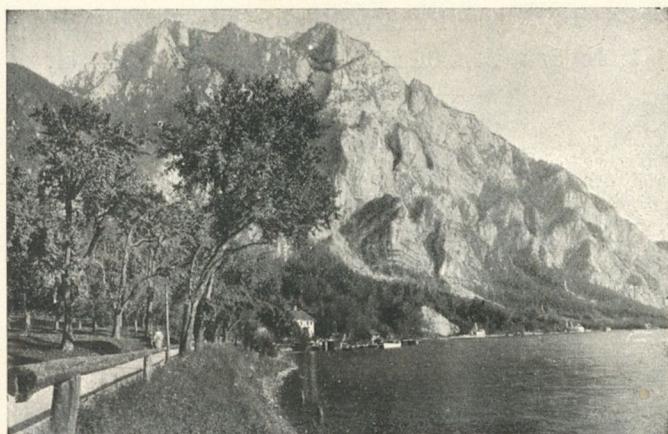
STADTPARK: In einer knappen Viertelstunde ist der schöne Gmundner Stadtpark von der Stadt aus erreichbar.

SATORIANLAGEN: Eine sehr schöne Anlage mit weiter Aussicht, vielen Ruheplätzen ist dem Publikum von der Gemeinde Gmunden zugänglich gemacht.

Eine schöne Rundschau auf Gmunden und Umgebung bietet der

HOCHKOGEL, auf einem von der Stelzhamerstraße ausgehenden Weg in ca. einer Viertelstunde erreichbar.

Kein Besucher Gmundens soll aber einen Spaziergang auf der Traunpromenade in den Morgenstunden versäumen. Hier hatte auch Lenau sein Lieblingsplätzchen, zu welchem es ihn immer wieder zog.



Hoisenkogel

ENTFERNTERE SPAZIERGÄNGE.

ALTMÜNSTER: In ca. drei Viertelstunden erreicht man von Gmunden aus das freundliche Dorf Altmünster. Altmünster ist die älteste beglaubigte Ansiedlung der Umgebung. Das Dorf hat eine sehenswerte alte Kirche, die aus drei verschiedenen Teilen besteht: Dem sehr alten Turm, dem älteren gotischen Schiff und dem im Florentinerstil ausgeführten Presbyterium. Die Kirche hat einen schönen Altar mit Holzschnitzereien, viele alte Grabmäler und einen mittelalterlichen Altar aus Töpferton.

TRAUNKIRCHEN erreicht man auf der Fahrstraße über Altmünster und Ebenzweier in ca. zwei Stunden. Der Ort liegt malerisch auf einer Landzunge. Bemerkenswert ist die auf einem steilen Felsvorsprung stehende Johanneskapelle. In der alten Kirche ist eine sehenswerte, ein Schiff mit Netzen und Fischen darstellende Kanzel. Traunkirchen ist berühmt durch seine auf dem Traunsee abgehaltene Fronleichnamsprozession.

EBENSEE-LANGBATH ist ein stattliches Dorf am Ende des Traunsees mit großen staatlichen Salzsudwerken, in welchen die von Hallstatt und Ischl mittelst der sogenannten Strähne unterirdisch hieher geleitete Sole versotten wird. Ebensee ist der Ausgangspunkt für lohnenswerte Partien an die Langbathseen (Vorderer und Hinterer Langbathsee) und an den Offensee.

HOISENGÜT: Restauration mit großer Terrasse, eine schön gelegene Jausenstation. Von hier aus ist ein Aufstieg in die Kaltenbachwildnis (1 Stunde) zu empfehlen. Der Weg ist ziemlich steil, aber gänzlich gefahrlos und vermittelt herrliche Aussichten auf den See. Die Partie ist besonders als Morgenspaziergang zu empfehlen.

TRAUNFALL: (Dreieinhalb Stunden.) Der Besuch des Traunfalles ist sehr lohnend. Wer den Weg zu Fuß machen will, wähle den am linken Traunufer über Theresiental führenden rot markierten Fußweg.

TRAUNSTEIN: (1691 m, 6 Stunden.) Bei einer Besteigung des Traunsteins ist es am empfehlenswertesten, abends bis zur Mairalm (3 Stunden) zu gehen, dort zu übernachten und frühmorgens auf dem rot markierten, meist über Gefels führenden Wege in ca. 3 Stunden die Spitze zu ersteigen. Die Aussicht auf das Gebirge und auf den See ist großartig. Eine Traunsteintour ist nicht ganz ungefährlich und soll nur in guter Ausrüstung und in Begleitung von halbwegs geübten Touristen unternommen werden.

ATTERSEE: Von Gmunden führt ein gelb-rot markierter Weg über Pinsdorf, den Hongar und den Gabelsberg nach Weyregg, oder bei dem Abstiege rechts abzweigend nach Schorfling und Kammer (sechs Stunden). Der Attersee ist einer der schönsten und der größte Alpensee Oesterreichs. Außerhalb der Ortschaft Attersee liegt in schöner Lage das Clubhaus des U.-Y.-C. Attersee. Ein Besuch des Attersees und des Zweigvereines des U.-Y.-C. ist zu empfehlen.

Alles hier aufgezeigt und die Illustrationen beweisen Ihnen, daß Gmunden und der Traunsee ein gottgesegnetes Stückchen Erde sind.

Vergessen Sie deshalb nicht, Gmunden in Ihren Reiseplan aufzunehmen und kommen Sie zu den Jubiläumsregatten des U.-Y.-C. Traunsee.

Gmunden ist trotz aller Vorzüge als Kurstadt eine verhältnismäßig billige Stadt. Insbesondere werden reichsdeutsche Segler um 30 bis 40 Prozent billigere Preise als in ihrer Heimat finden.

Direkte Schnellzugsverbindung nach Gmunden

Berlin — München

Berlin Anh.-Bhf. ab	20 ⁰⁹	22 ⁰⁶	7 ⁵³	12 ⁰⁰
München an	7 ³⁰	9 ⁴⁴	18 ²⁵	22 ⁵⁰

München — Gmunden

München ab	7 ⁰⁰	8 ⁵⁵	13 ³⁰	14 ⁰⁰
Salzburg an	9 ¹⁰	11 ¹⁵	15 ⁴⁵	16 ³⁵
„ ab	9 ³⁰	12 ⁰⁰	16 ¹⁰	17 ²⁸
Attnang-Puchheim an	10 ⁴⁸	13 ²⁸	17 ²⁸	18 ³⁴
„ „ ab	11 ³⁸	13 ⁵⁴	18 ⁰⁵	18 ⁵⁵
Gmunden an	11 ⁵⁷	14 ¹³	18 ²²	19 ¹⁵

Wien — Gmunden

Wien ab	7 ²⁰	9 ³⁵	10 ³⁰	13 ⁴⁰	16 ¹⁵
Gmunden an	11 ⁵⁷	14 ¹³	16 ⁰⁵	18 ²²	21 ²⁰

Ausschreibung

der Jubiläums-Wettfahrten der Trausee-Woche 1928.

Bahn: Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, 3 bis 7 Seemeilen. Mindestens zwei Meldungen, sonst entfällt die Wettfahrt dieser Klasse.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl ist zulässig.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern anerkannter Vereine.

Preise: In jeder Wettfahrt Plichtschilder als Klassenpreise und jedem Ersten ein Ehrenpreis, außerdem Ehrenpreise nach Punktwertung und als Nebenpreise:

Für die 35-qm-Rennklasse: „Gmundner-Pokal“ und „Traunkirchen-Pokal“.

Für die 20-qm-Rennklasse: „Pokal der Kurkommission Gmunden“ als erster Punktpreis und ein „Ehrenpreis“ für die kürzeste Fahrzeit.

Für die 15-qm-Rennklasse: „Traunsee-Pokal“ als erster Punktpreis.

III. Dienstag, den 7. August:

14 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse „Traunkirchen-Wettfahrt“.

Freitag, den 10. August:

14 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

IV. Donnerstag, den 9. August:

9 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

15 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse.

B. Vereinswettfahrten.

Offen für alle im U.-Y.-C. eingetragenen Yachten.

a) Samstag, den 11. August 1928:

13 Uhr: „Pierrot-Preis“ für alle Kielyachten.

b) Sonntag, den 12. August:

14 Uhr: Klubhaushandicap.

Punktwertung.

1. In den Verbandswettfahrten erhalten die sieg-



Für die Kielyachten: „Pierrot-Preis“.

Einsätze: S 20 für jede Wettfahrt, für die Vereinswettfahrten je S 12. Bei Meldung vor dem 25. Juli die Hälfte.

Meldestelle: Union-Yacht-Club Traunsee, Gmunden, Oberösterreich.

Meldescluß: 1. August 1928, 8 Uhr abends.

35-qm-Klasse: Die alten Yachten sind zugelassen gemäß den Vermessungsbestimmungen 1927.

Programme: Im Klubhaus ab 5. August, wo auch alle näheren Bestimmungen über die Wettfahrten bekanntgegeben werden.

A. Verbandswettfahrten.

I. Sonntag, den 5. August:

6 Uhr früh bei Oberwind, sonst 9 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse.

15 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

II. Montag, den 6. August:

14 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse „Gmundner Pokal“.

Mittwoch: den 8. August:

14 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

reichen Yachten jeder Klasse nach Maßgabe der Meldungen Ehrenpreise gemäß folgender Punktwertung:

2. Es zählt jeder Yacht, die die Wettfahrt einwandfrei beendet, der

1. Platz	8 Punkte
2. Platz	5 Punkte
3. Platz	3 Punkte
4. Platz	2 Punkte
5. Platz	1 Punkt.

3. Jeder Yacht werden nur die drei für sie günstigsten Wettfahrten angerechnet. Die Summe der Punkte ergibt die Reihenfolge der Sieger.

4. Bei Punktgleichheit entscheidet die vierte Wettfahrt, weiter die Mehrzahl der besseren Plätze und schließlich die letzte Wettfahrt.

5. Eine Yacht, die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, aber nicht das Anrecht auf einen Punktpreis.

6. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschuß des U.-Y.-C. Traunsee vorbehalten.

An die Regattateilnehmer.

Der U.-Y.-C. Traunsee ersucht die Besucher seiner Jubiläumswettfahrten, zwecks Beschaffung von Quartieren rechtzeitig das Datum des Eintreffens, die Dauer des Aufenthaltes und die Zahl der gewünschten Zimmer und Betten anzugeben.

Diese Anmeldungen sind bis spätestens 26. Juli an den Union-Yacht-Club Traunsee, zu Händen des Herrn

Ministerialrat Dr. Rudolf von Halban, Gmunden,

zu richten.

Veranstaltungsliste der Jubiläums-Wettfahrten:

Samstag, den 4. August:

12 Uhr Mittags: Fröhschoppen und Begrüßung der Gäste.

Sonntag, den 5. August:

6 Uhr früh bei Oberwind, sonst 9 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse.

15 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

Montag, den 6. August:

14 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse, „Gmundner Pokal“.

Dienstag, den 7. August:

14 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse, „Traunkirchen-Wettfahrt“.

Mittwoch, den 8. August:

14 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

19 Uhr: Festbankett.

Donnerstag, den 9. August:

9 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

15 Uhr: 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Klasse.

Freitag, den 10. August:

14 Uhr: 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

Samstag, den 11. August:

13 Uhr: „Pierrot-Preis“ für alle Kielyachten.

Sonntag, den 12. August:

14 Uhr: Clubhaushandicap.

Nach Lehmann und Martensrissen baut
in Österreich nur die
Österreichische Schiffbau Aktiengesellschaft
Wien, I., Neuer Markt 6. Tel. 77-3-77-78
Werft: Gmunden O.-Ö.
Konkurrenzlose Preise



**SPEZIALGESCHÄFT
FÜR
SCHOKOLADEN
UND
BONBONS
GMUNDEN O.-Ö.
SCHOKOLADEN-GERLICH
OTTO GERLICH**

Den
Weltrekord

an Güte



Eschka Hütte
11. Kaiserstr. 123 K. S. W. Str. 6.

Warum einen **Bootsmotor**?

Wenn Sie beim Segeln von einer Flaute stillgelegt werden, wie stolz fahren Sie dann mit dem Bootsmotor an Ihren verzweifelt sich abquälenden Kameraden vorüber! Oder wenn Sie ein Boot zu Berufszwecken verwenden, als Fischer, Schiffer oder Beamter im Hafendienst, wie viel mehr können Sie mit einem Motor an einem Tag erledigen und wieviel weniger müssen Sie sich abmühen. Kommen Sie aber als Rudersportler in ein Unwetter, ein hilfloser Spielball des Windes und der Wellen, dann bedeutet für Sie der Bootsmotor einen wahren Retter aus der Not. Auch bei der Jagd und Sportfischerei leistet ein Bootsmotor Ihnen gute Dienste.

Warum aber nur **DKW-Motor**?

Weil dieser hunderttausendfach bewährt und bei höchster Zuverlässigkeit und größter Zweckmäßigkeit der preiswerteste Bootsmotor des Kontinents ist.

Der **DKW-Motor** ist äußerst einfach in der Behandlung durch das überlegene Zweitaktssystem, ohne empfindliche Ventile und ohne stets zu überwachende Ölung, da diese automatisch durch Beimischung von Öl in den Betriebsstoff vor sich geht, mit Schwungradmagnet, der keine Störungen kennt.

Der **DKW-Motor** wird nach dem Prinzip modernster Serienfabrikation hergestellt (alle Teile austauschbar), sodaß die Ersatzteilebeschaffung denkbar günstig ist.

Der Brennstoffverbrauch ist sehr niedrig und beträgt bei Einzylindermotoren ca. 1 Liter pro Fahrtstunde. Die erreichbare Bootsgeschwindigkeit beträgt bei dem Außenbordmotor bzw. Innenbootsmotor, bzw. Einzylindermotor je nach Größe des Bootes 12 bis 15 km und noch mehr pro Stunde.

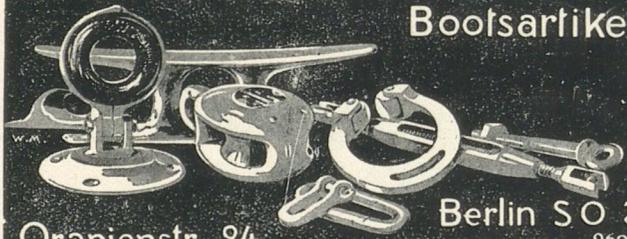
Verlangen Sie Prospekte und Preislisten.

Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen Aktiengesellschaft, Zschopau Sa.

**DKW-Generalvertretung, Wien, III.,
Hintere Zollamtsstraße 17 — Telephon 91-2-45**

MAX SCHINDLER

Bootsartikel



Oranienstr. 24

Berlin SO 36

Anruf Moritzplatz 9608 u. 7130

Fordern Sie Katalog nebst Preisliste!

Feinstes Herrenmaßatelier

liefert für Mitglieder des U.-V.-C.

Clubanzüge Bordjacken Maßanzüge

in prima Ausführung zu billigsten Preisen

Der gutangezogene Herr

wird sicher bei

PETER BUZGO

First Class Gentleman Tailor

WIEN, I., WEIHBURGASSE 9, Tel. 76-4-79

zufriedengestellt werden

HOTEL SCHWAN GMUNDEN

BESITZERIN: BARBARA NÖSTLINGER

ALTRENNOMMIERTES, GUTBÜRGERLICHES
HAUS AM RATHAUSPLATZ

••
AUTOSTATION

••
DIREKTE AUSSICHT AUF DEN SEE

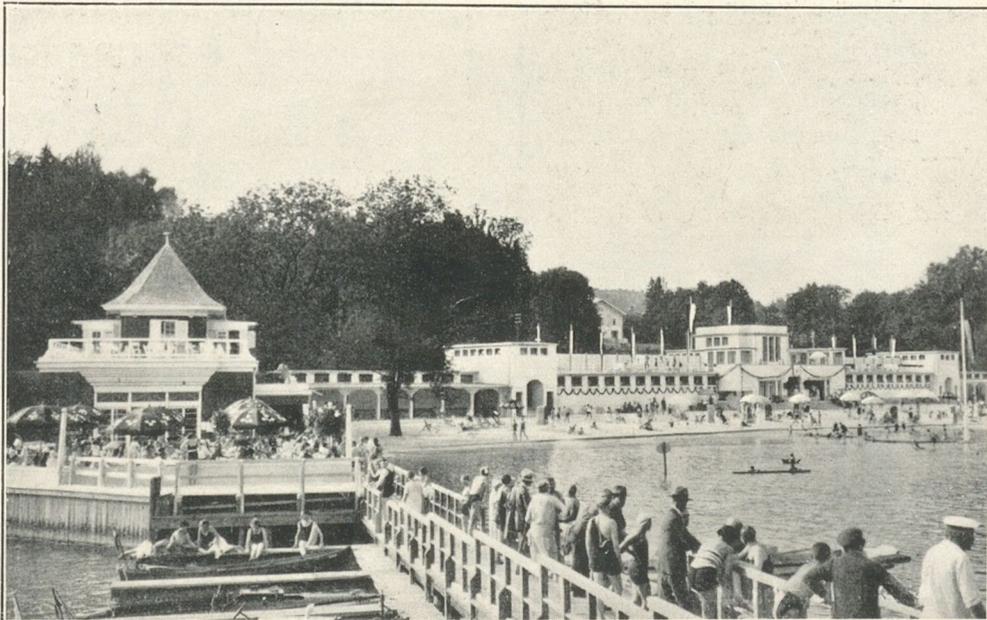
••
ERSTKLASSIGE KÜCHE

••
MÄSSIGE PREISE



KURSTADT GMUNDEN

8000 Einwohner, der reizendste Punkt des durch seine Naturschönheiten weltbekannten Salzkammergutes, amphitheatralisch am Nordende des Traunsees sich aus blauen Fluten erhebend, liegt in einer Seehöhe von 422 Meter, in das Grün einer herrlichen Landschaft gebettet, umgeben von einem reichen Kranz villenartiger Gebäude.



STÄDT. STRANDBAD GMUNDEN

Einziges Strandbad im Salzkammergut. Herrliche Lage an wärmster Stelle des Sees (bis 26 Grad Celsius). Fassungsraum 4000 Personen. Großentwickeltes Strandleben, Sonnenbäder, gedeckte Hallengänge, Strand-Café und Restauration mit Seeterrasse. Musik, Motorboot- und Dampfschiff-Landungssteg, Standplätze für Autos.

Silberwarenfabrik
Alexander Sturm
 Wien, VII., Burggasse 85



Eßbestecke
 Tafelgeräte, Ehrenpreise
 Cups, Zigarrettenetuis
 in Gold und Silber
 Lieferant des U.=Y.=C.

Vorzügliche Qualitäten!

Pünktlichste Lieferung!

“

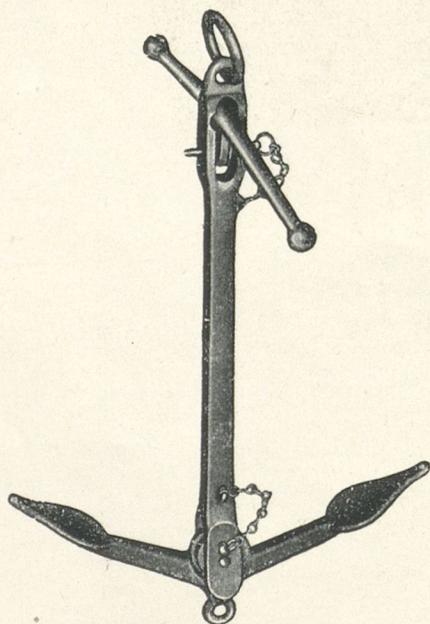
Zahlreiche
 Aufträge aus allen Segel-
 revieren sind ein Beweis unserer
 Leistungsfähigkeit und steigenden Beliebtheit

“

Segelmacherei

Zidek & Wagner
 Wien, I. Bez., Seilerstätte Nr. 7

Spezialbootbeschlüge
 für Segel- und Motorboote billigst

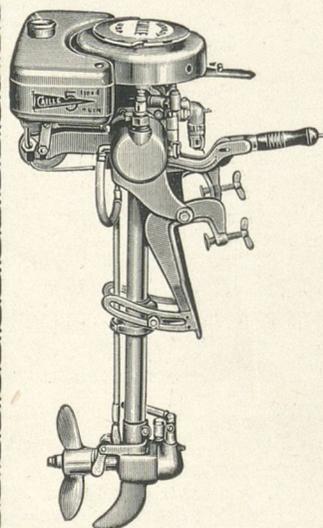


nur bei

Em. Blasser's Nachf.
 Wien, II., Zaborstrasse 35

Das Wunderkind der
 amerikanischen
 Bootsmotore

**Caille Outboard-
 Motors**



Vorzüge in
 Schlagworten:

Höchste
 Geschwindigkeit
 Bestes Material
 Billigkeit

Vertretung für
 Österreich:

TEMPLE & Co.
 Ges. m. b. H.

Generalvertretung der
 Douglas-, Excelsior- und
 Henderson-Motorräder

VI. Mollardgasse 67

WINTER



DER SCHÖNSTE TAFEL-SCHMUCK sind Berndorfer Bestecke und Tafelgeräte. Sie bieten eine reichhaltige Auswahl in modernen eleganten und geschmackvollen Formen. Von anerkannt unübertroffener Qualität und Ausführung haben sie sich im Privat- und im Hotelgebrauch seit Jahrzehnten vorzüglich bewährt.

BERNDORFER BESTECKE



Erhältlich in allen Fachgeschäften und in den Niederlagen: Berlin W., Leipzigerstraße 6, München, Weinstraße 4, Wien, I. Wollzeile 12, I. Graben 12, VI. Mariahilferstraße 19/21, Prag, Ulice 28 října 11, Budapest, IV. Váci utca 4. Zweigfabriken: Eßlingen a. N., Luzern, Murbacherstraße 1, Mailand, Via Pergolesi 8-10, Bukarest, Strada C. A. Rosetti 3.
Berndorfer Metallwarenfabrik Arthur Krupp A. G. Berndorf, N.-Oest.



SITZ DES SEKRETARIATES DES
U.-Y.-C.

Vornehmes Familienhotel
in bevorzugter Lage

Außenbordmotore
können Sie in Wien
beziehen bei:

Caille

Außenbordmotore:

*Temple & Co., Ges. m. b. H.,
VI., Mollardgasse 67*

DKW-Motor:

III., Hintere Zollamtsstraße 17

Evinrude

Außenbordmotore:

A. Procek & Co., IV., Treitelg. 6

Evinrude
Aussenbord-
Motoren
2 1/2, 6, 8, 12, 16 PS.
Indian
Motorräder

Generalvertretung Adolf Procek & Co., Wien, IV., Treitelgasse 6
(Am Kärntnerlor) - Telephon A-33-3-38

GRAPHISCHE KUNSTANSTALT
HEINRICH KNAPP
KLISCHEES IN JEDER AUSFÜHRUNG
FÜR ZEITUNGSUNTERNEHMUNGEN AUSNAHMSPREISE
WIEN, XVIII., STERNWARTESTRASSE 68
TELEPHON A-15-1-12

Herausgeber, Verleger, Eigentümer: Union-Yacht-Club Traunsee, verantwortlicher Schriftleiter: Sekretär Carl Ludwig Strnad, für den Anzeigenteil und Verwaltung verantwortlich Sekretär Carl Ludwig Strnad, alle Wien, I., Johannesgasse 23.
Druck von Wilhelm Knittel, Wien, IX., Widerhoferplatz 3. Telephon A-11-5-44.

