



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND DES U.-Y.-C.

SEKRETARIAT DES U.-Y.-C.: WIEN, I., JOHANNESGASSE 25

2. HEFT

MAI 1927

Unser Clubgedanke: „Der U.-Y.-C., eine Union“.

Es ist vielleicht angezeigt, nachdem nunmehr durch die „Mitteilungen“ eine Möglichkeit geboten ist, zur Gesamtheit unserer Mitglieder zu sprechen, eine kleine Betrachtung über unseren Verein und die Kräfte, die ihn zusammenhalten, einzuschalten.

Man muß die Voraussicht unserer Gründer hoch anrechnen, mit welcher im Jahre 1886 die Grundlage des U.-Y.-C. geschaffen und in den Satzungen als Grundgedanke verankert wurde. Die Idee des gesamten U.-Y.-C. mit allen seinen Zweigvereinen ist eigentlich eine zentralistische, indem von vornherein versucht wurde, alle etwa in Österreich aus dem gleichen Kreise heraus entstehenden Segelvereine in gleicher Weise zu führen und ihnen eine gleichartige Entwicklung zu sichern. Einzig allein diese Grundlage bot die Möglichkeit, über eine Reihe recht ungünstiger Voraussetzungen hinweg aus dem U.-Y.-C. das stolze Gebäude zu errichten, welches er heute vorstellt. Betrachten wir einmal die günstigen und die ungünstigen Voraussetzungen etwas genauer.

Erstere werden vor allem durch die herrlichen Wasser- und Windverhältnisse geschaffen, die im höchsten Maße unsere Alpenseen auszeichnen; weiters durch die Nähe der Alten Donau in Wien und durch den meerartigen Charakter des Neusiedlersees. Für jeden Geschmack ist bei uns das rechte Segelwasser zu finden, wenn man von dem Segeln auf offener

See absieht. Mit diesen günstigen Wasserverhältnissen war die natürliche und erste Voraussetzung für die Entwicklung unseres Vereines gegeben.

Dem stehen leider recht wesentliche Mängel gegenüber; da ist vor allem die zu geringe, beziehungsweise die zu große Besiedlungsdichte an unseren Segelrevieren und weiters die Kürze unserer Segelsaison.

Die größten Gegensätze betreffs Besiedlungsdichte bilden wohl die Alte Donau, deren Größe im umgekehrten Verhältnis zur Anzahl ihrer Besucher steht, und der Neusiedlersee, der, fast möchte ich sagen, eben erst neu entdeckt werden mußte. Trotzdem dort eigentlich die Wiege unseres Vereines stand, ruhte er jahrzehntelang, eingeschlossen von einem kilometerbreiten Schilfgürtel, als unbefahrenes Meer. Ihm wird allerdings bei unserer seglerischen Zukunft eine ganz hervorragende Rolle beschieden sein.

Die Alpenseen haben Sommerfrischencharakter. Außer Sportfahrzeugen, kleinen Verkehrsdampfern oder Motorbooten und Fischerzillen, ist nichts am Wasser zu sehen. Zwei mondäne Kurorte und die Nähe Klagenfurts sichern dem Wörthersee diesbezüglich einen kleinen Vorteil, ebenso wie viele wohlhabende Grundbesitzer, die sich in sein Ufer teilen. Dem Wesen nach aber entspricht das eben geschilderte Verkehrsbild auch seinem Verkehr, der sich höchstens durch die Dichte desselben von den anderen Alpenseen zeitweise unterscheidet. Segelsport wird auf allen diesen Gewässern nur in solchen Kreisen betrieben, welche einen mehrwöchigen Urlaub auch zum Segeln benützen wollen. Ein paar Wochen sind aber zu wenig, um etwa ein Boot zu trimmen, zahlreiche Spazier- und Tourenfahrten zu absolvieren, Regatten zu bestreiten und noch andere Zweigvereine gelegentlich ihrer Regattenwoche zu besuchen. Von der Möglichkeit, mit unserem hochwertigen Bootsmaterial ausländische Regatten zu besuchen, sehe ich dabei schon überhaupt ab.

Die Alte Donau gibt zwar mehr Gelegenheit im Jahr zum Segeln, aber sie ist zu klein zum Tourensegeln und zu klein für alle größeren Klassen. Die richtigen Typen sind dort eigentlich die 5er und die 10er; die Handvoll 15er, 20er und 22er sind für dieses Wasser schon zu groß. Über einen gewissen Rahmen kann daher dort das Regattenwesen nicht hin-

mals weiterzuverkaufen, eine sehr geringe. Jahre und Jahre aus. Einen Unterschied wird in Zukunft hoffentlich der Neusiedlersee machen, wo gerade die erwähnten drei Jollenklassen berufen sind, durch viele Monate im Jahr ausgedehnte Möglichkeit zum Sportbetrieb zu bieten.

Es ist nun interessant, zu verfolgen, wie der Aufbau des U.-Y.-C. die einzige Möglichkeit gab, über alle diese Schwierigkeiten hinweg, trotz Krieg und Verarmung, unseren Sport auf die heutige recht ansehnliche Höhe zu führen.

Die prominentesten unserer Sportsleute zählten immer und zählen heute noch zu einer Reihe von Zweigvereinen, was ganz natürlich ist, da ja aus ihrer Initiative heraus die neuen Zweigvereine entstanden sind. Der U.-Y.-C. ist ein Ganzes, so daß die Aufnahme in einen Zweigverein genügt, um auf einfachste Weise und ohne weitere Ballotage jedem anderen Zweigverein beitreten zu können. Wir sind kein Verband von Vereinen, sondern ein einziger, aber vielgegliederter Verein. Hie und da wird wohl von einzelnen diese Gemeinsamkeit übersehen; diese Gemeinsamkeit des ganzen Clubs ist aber eine so starke, der Geist im ganzen Club so sehr der gleiche, Anschauungen und Interessen stimmen so sehr überein, daß alle Eigenbröteleien noch immer erstickt sind und immer werden ersticken müssen.

Ein einzelner Verein allein ohne die anderen, müßte ein armseliges Dasein führen, was am besten zu ersehen ist, wenn man einen Blick darauf wirft, wie sich die einzelnen Bootsklassen entwickelt haben.

Jedes Revier zeigt deutlich mitunter mehrmals eine Periode des Aufstieges und eine solche des Niederganges. Großenteils ist dafür die Möglichkeit, besser gesagt: die Unmöglichkeit des Abverkaufes ausgedienter Rennyachten bestimmend. Stets gehen dieselben aus der Hand eifriger Rennsegler in die der weniger eifrigen, oder schließlich in die der Tourensegler über. Da, wie oben geschildert, der Kreis der Sportbeflissenen bei uns aber ein beschränkter ist und wohl immer bleiben wird, ist die Möglichkeit, Yachten dann noch bleiben sie im selben Besitz, und der Rennsegler, der sich ein neues Boot angeschafft hat, kann dasselbe nun nicht mehr verkaufen. Es bleibt ihm sozusagen „sitzen“. Auf diese Weise sind gewisse Klassen bei uns rasch zur Entwicklung

gekommen, haben nahezu immer eine ganz besondere Höhe und Qualität erreicht, da wir unsere Yachten früher stets aus dem besten ausländischen Material auswählen konnten und nunmehr über erstklassige Werften verfügen. Auf dieser Höhe mußte man dann allerdings eine Zeitlang stehen bleiben, und allmählich wandelte sich dieselbe zur Stagnation. Mehr oder weniger geraume Zeit benötigte es dann immer, um den Übergang zu anderen Klassen zu finden. Da das Tempo dieses Auf- und Abstieges bei den verschiedenen Zweigvereinen stets ein verschiedenes war, geschah es niemals, daß etwa der ganze Verein gleichzeitig von einer solchen Stagnation betroffen wurde. Meistens war die aufsteigende Periode gerade dann zu verzeichnen, wenn ein anderes Revier mit einer Klasse, ich möchte fast sagen, „gesättigt“ war, so daß dieser Wechsel sich von den meisten unbemerkt vollzog.

Ich möchte hier auf die alten Fludern und Segellängerklassen unserer Salzkammergutseen hinweisen, die später durch die Sonderklasse ergänzt wurden; auf die 6-m-R-Yachten, die dem Wörthersee lange Zeit sein charakteristisches Gepräge gaben, so wie heute die zahllosen 22er- und die trotz ihrer Jugend bereits umstrittenen 35er-Rennyachten, wie die 5-qm-Kanus und die 10er auf der Alten Donau, und wie die 20er am Grundlsee und vielleicht auch am Traunsee.

Die jeder solchen Blüte folgende Zeit ist immer für den betreffenden Zweigverein etwas kritisch gewesen, die Yachten waren erprobt, die Chancen bekannt, das Rennsegeln wurde zur Mathematik anstatt zum Kampf und Regattamüdigkeit trat als Folge ein. In solchen Zeiten konnte sich jeder Zweigverein an seine Brüder anlehnen, wo sich, wie erwähnt, vielleicht durch die Entwicklung anderer Klassen besondere Anregungen ergaben, wo es andere Konkurrenzen gab, so daß der Besuch hinüber und der Besuch herüber vergessen ließ, daß im eigenen Verein gerade eine stillere Zeit angebrochen war. Ein glänzendes Zeugnis für den Gemeinsamkeitssinn in unserem Verein, boten die Jubiläumsregatten im Jahre 1911, sowie die bei allen Teilnehmern noch in frischester Erinnerung stehenden Jubiläumsregatten des vorigen Jahres. Beide Male konnte der Attersee alle Gäste bei sich begrüßen und niemals wäre es einem einzigen unserer Zweigvereine als selbständigem Verein allein gelungen, ein derartiges sportliches Er-

eignis ins Leben zu rufen. Im August 1926 starteten insgesamt 51 Yachten in den Verbandsklassen, 23 davon gehörten dem Zweigverein Attersee an und 28 waren Gäste. Folgende Tabelle zeigt an, wie die einzelnen Klassen auf die einzelnen Vereine verteilt waren:

	Sonder- klasse	R e n n k l a s s e n						
		40 qm	35 qm	22 qm	20 qm	15 qm	10 qm	
Kgl. B.-Y.-C.	—	—	1	2	2	—	—	5
P.-Y.-C	—	—	—	1	—	—	—	1
U.-Y.-C. Attersee	9	1	2	6	5	1	1	23
U.-Y.-C. Wörthersee	—	—	5	3	2	—	1	9
U.-Y.-C. Traunsee	—	—	—	1	1	2	—	4
U.-Y.-C. Wolfgangsee	—	—	—	—	1	2	1	4
U.-Y.-C. Grundlsee	—	—	—	—	2	—	—	2
U.-Y.-C. Stammverein	—	—	—	1	—	—	—	1
U.-Y.-C. Mondsee	—	—	—	—	—	1	—	1
U.-Y.-C. Mattsee	—	—	—	—	—	1	—	1
	9	1	6	14	11	7	3	51

Von den Klassen, in welchen noch Neubauten vorgenommen werden, also alle bis auf die Sonderklasse, starteten von 42 Yachten 14 vom heimischen Verein und 28 von auswärts. Dabei liegt die Bedeutung nicht einmal darin, daß sich die doppelte Zahl als Gäste einfand, sondern daß diese Gäste das allerbeste Bootsmaterial vorstellten, das in ihrer Klasse überhaupt irgendwo zum Start erscheinen konnte.

Bis in die letzten Jahre war der Bootsverkehr von See zu See infolge der ungünstigen Frachttarife ein recht kostspieliger und daher seltener; nachdem die Tarifbestimmung, welche daran vor allem Schuld trug, nämlich das auf alle Fälle zu bezahlende Mindestgewicht von 2000 Kilogramm über Einschreiten des U.-Y.-C. nunmehr beseitigt ist, indem heute nur mehr 1000 Kilogramm Mindestgewicht bezahlt werden müssen, wird sich der Verkehr zwischen unseren Zweigvereinen in Zukunft nicht mehr darauf beschränken, daß die Segler andere Reviere besuchen, aber ihre Boote zu Hause lassen müssen, sondern ein reger Austausch des Bootsmaterials kann mit Sicherheit erwartet werden.

So kann ich meine Ausführungen damit schließen, daß ich ohne ungerechtfertigten Optimismus unserem Sport die günstigste Prognose stelle.

Wir sehen bis in alle Einzelheiten die Voraussicht unserer Gründer bestätigt und immer neue Kräfte wirksam werden, welche unserem Clubgedanken entsprechen.

Ing. R. Schlenk.

Das neue Meßverfahren.

Am 23. April fand in Berlin neuerlich eine Sitzung des mit der Vorbereitung des neuen Meßverfahrens betrauten Siebenerausschuß des DSVb. statt, welcher mit beratender Stimme die Mitglieder der technischen Kommission sowie eine Anzahl namhafter Konstrukteure beigezogen wurden. Nachstehend sei kurz über jene Punkte berichtet, welche für den österreichischen Segelsport von besonderem Interesse sind.

Der Wirksamkeitsbeginn des neuen Meßverfahrens wurde vom Seglertag 1925 auf den 1. Jänner 1930 festgesetzt, jedoch mit dem Zusatz, daß die neuen Klassen schon 1928 und 1929 ausgeschrieben werden müssen; demgemäß werden in den Jahren 1928 und 1929 sowohl Neubauten nach den bisher geltenden als auch nach den vom Seglertag 1927 zu beschließenden neuen Bestimmungen möglich sein. Es wurde von verschiedenen Seiten auf die Gefahr hingewiesen, welche sich hieraus ergibt, daß nämlich solche Neubauten durch eine vom Seglertag 1929 etwa noch vorgenommene Änderung der Bestimmungen beträchtlich entwertet würden, weshalb für diese beiden Jahre mit einer äußerst geringen Bautätigkeit zu rechnen wäre. Man wünscht daher nahezu allgemein, daß schon der Seglertag 1927 endgültige Beschlüsse fasse, deren Abänderung 1929 nicht mehr zulässig sein soll. Im Hinblick auf die außerordentlich gründliche Vorarbeit, die der Siebenerausschuß mit Unterstützung der technischen Kommission und der Konstrukteure bereits geleistet hat, ferner darauf, daß alle Verbandsvereine weitestgehende Gelegenheit hatten, sich zum Entwurf des Siebenerausschusses in seinen einzelnen Entwicklungsstadien zu äußern, was auch tatsächlich vielfach in sehr gründlicher und zweckentsprechender Weise geschehen ist, läßt sich wohl erwarten, daß schon der Segler-

tag 1927 in der Lage sein wird, die volle Verantwortung für eine endgültige Beschlußfassung auf sich zu nehmen.

Hinsichtlich der Gruppeneinteilung dürfte man dem angestrebten Ziele und den praktischen Bedürfnissen und Wünschen dadurch näherkommen, daß man die Rennklassen in freie und beschränkte Rennklassen unterteilt, denen Kreuzerklassen (statt Rennkreuzerklassen), Fahrtenklassen (statt Kreuzerklassen), Ausgleichsklassen und dann noch eine weitere Gruppe von Klassen anzureihen wären, welche im Sinne der zunächst geplanten Bezirksklassen besonderen Bedürfnissen in gerechter Weise Rechnung tragen sollen.

Als freie Rennklassen werden in Aussicht genommen eine 35-qm-Kielklasse und drei Schwertklassen zu 20, 15 und 10 qm. Hinsichtlich dieser Schwertklassen wird im wesentlichen an den am 1. November 1926 veröffentlichten Bestimmungen festgehalten, nur soll die Planken- und Deckdicke für die 20er auf 10 mm, für die 15er auf 8 mm herabgesetzt werden, die Abmessung der Spanten für die 20er auf 12×18, für die 15er auf 10×15 mm, also für die 15er mit denselben Ziffern wie für die 10er und für die 20er mit jenen Ziffern, die der erste Entwurf für die 15er in Aussicht genommen hatte; diese Dimensionen haben die beratenden Fachmänner für ausreichend erklärt. Dagegen wird auf ihren Vorschlag in den Entwurf die Bestimmung aufgenommen werden, daß bei allen Schwertrennklassen der Kiel aus Eiche bestehen müsse; die Festsetzung der Dimensionen des Kiels wurde der technischen Kommission überlassen.

Über die freie 35-qm-Rennklasse, an welcher nicht nur die österreichischen Alpenseen und Süddeutschland, sondern auch namentlich die Berliner Reviere großes Interesse bekunden, entspann sich eine sehr lebhaftere Wechselrede. Das allgemeine Bestreben geht dahin, mit den freien 35ern eine Rennklasse zu schaffen, die sich im ganzen Verbandsgebiet möglichst ausbreiten und entwickeln kann, sich also auch härteren Wetterbedingungen gewachsen zeigt als die bisherige vorwiegend österreichische 35-qm-Klasse, bei der nach Meinung der überwiegenden Mehrheit die Eignung für leichtestes Wetter in allzu hohem Maße in den Vordergrund gestellt wurde. Die Festlegung von Mindestmaterialstärken, Mindestbreite und Mindestverdrängung mit solchen Ziffern,

welche auch bei leichtestem Wetter noch guten Sport gewährleisten, ferner einer ideellen Länge (im Sinne des Hamburger Vorschlages), mit deren Überschreitung eine entsprechende Erhöhung dieser Ziffern Hand in Hand gehen müßte, dürfte hierfür eine geeignete Grundlage abgeben. Die technische Kommission wurde beauftragt, in diesem Sinn nähere Bestimmungen auszuarbeiten, über welche dann der Siebenerausschuß zu beschließen haben wird. Es ist zu hoffen, daß wie bisher, auch hiebei auf die Interessen der österreichischen Segler ausreichend Rücksicht genommen werden wird und daß wir auf diese Weise neben den Schwertrennklassen auch eine Kielrennklasse erhalten, die als Verbandsklasse im vollsten Sinn des Wortes nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der praktischen Anwendung und Ausbreitung zu bezeichnen sein wird.

Als beschränkte Rennklassen sollen die Binnenjollen und die in Deutschland besonders verbreitete und beliebte 30-qm-Rennklasse erhalten bleiben.

Die Kreuzerklassen werden zunächst die schwedischen Schärenkreuzer von 22 bis 75 qm umfassen, ferner voraussichtlich die bisherigen nationalen Kreuzerklassen von 75, 45 und 35 qm, diese jedoch mit entsprechender Verbesserung einzelner Bestimmungen, worüber Vorschläge der technischen Kommission in Aussicht stehen, insbesondere Beschränkung der Höhe der Takelage, bei den 75ern Herabsetzung der Segelfläche auf 60 qm.

Für die Fahrtenkreuzer, welche in Seekreuzer (Kielyachten) und Binnenkreuzer (Jollenkreuzer beziehungsweise Wanderjollen) zerfallen werden, dürfte in Österreich keinerlei Interesse bestehen.

Eine ebenso interessante als zweckmäßige Anregung wurde von Hamburger Seite gegeben, durch welche im Interesse der Einheitlichkeit des Meßverfahrens trotz Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse, namentlich Bewahrung bestehenden wertvollen Materials lebensfähiger Klassen vor Entwertung, statt der bisher in Aussicht genommenen Bezirksklassen eine eigene Gruppe von Verbandsklassen geschaffen werden soll, die man als B-Klassen, Sonderklassen (nicht zu verwechseln mit *der* Sonderklasse), vielleicht auch als Abbauklassen bezeichnen könnte. In dieser Gruppe könnten

bisherige, in den neuen Entwurf nicht mehr aufgenommene Verbandsklassen aufgenommen werden, die auf gewissen Revieren noch in größerem Maße gepflegt werden. Sie würden nach Ablauf der ersten zwei Jahre des neuen Meßverfahrens nur mehr mit 80 Prozent ihrer bisherigen Wertungsziffer für die Stimmberechtigung im Seglertag gezählt werden; diese Wertung würde unverändert bleiben, falls innerhalb der beiden nächsten Jahre eine gewisse Anzahl von Neubauten entstände, andernfalls jedoch alle zwei Jahre um weitere 20 Prozent herabgesetzt werden, so daß einerseits eine für bestimmte Reviere besonders geeignete, dort auch noch im Ausbau begriffene Klasse anerkannt und erhalten bliebe, andererseits jedoch Klassen, die nur mehr aus dem Gesichtspunkte der Erhaltung vorhandenen alten Materials gepflegt werden, ohne daß ein wirkliches Bedürfnis nach ihnen durch Neubauten bestätigt würde, dem Abbau auch aus dem Gesichtspunkte der Stimmenbewertung in einem ihrem Alter und der damit verbundenen natürlichen Entwertung entsprechenden gerechten Maße zugeführt würden. Ob dieser jedenfalls geschickte und gerechte Ausweg oder aber der der Bezirksklassen gewählt werden wird, darüber wird zunächst nochmals der Siebenerausschuß selbst und dann der Seglertag zu beschließen haben.

Dr. Johnny.

Mitteilungen des Vorstandes.

Zur Beachtung bei Ausschreibung der Wettfahrten und bei Beteiligung an fremden Veranstaltungen.

Der Vorstand des Deutschen Seglerverbandes hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, die §§ 32 und 35 des Grundgesetzes dahin auszulegen, daß im Sinne derselben Österreich im Hinblick auf die nunmehrige Zugehörigkeit nahezu sämtlicher österreichischen Vereine zum DSVb. als Verbandsgebiet und diesem gegenüber nicht als Ausland anzusehen ist. Es ist daher die Teilnahme an offenen Wettfahrten unserer Vereine nur mehr solchen österreichischen Yachten gestattet, die im Verbandsregister des DSVb. eingetragen sind; Yachten solcher österreichischer Vereine, die dem DSVb. nicht angehören, können daher an unseren Verbandswettfahrten nicht mehr teilnehmen; selbstverständlich ist auch unseren Mitgliedern die Teilnahme an offenen Wett-

fahrten von außerhalb des DSVb. stehenden österreichischen Vereinen nicht mehr gestattet.

An alle Bootseigner.

Der Vorstand des U.-Y.-C. hat an alle Yachtbesitzer ein Anmeldeblatt gesandt, das in duplo auszufüllen und an die Oberbootsmänner der Zweigvereine einzusenden ist. Nach einem Beschluß des letzten Seglertages sind sämtliche Yachten neu anzumelden, widrigenfalls sie nicht als Yachten des U.-Y.-C. gelten. In dem, dem Anmeldeblatt beigelegten Begleitschreiben des Oberbootsmannes ist auf die Dringlichkeit der Einsendung, sowie auf die Strafbarkeit und die übrigen Folgen der Nichtanmeldung aufmerksam gemacht. Sollte ein Bootseigner kein Anmeldeblatt erhalten haben, oder ein zweites benötigen, so möge er sich an den Oberbootsmann seines Zweigvereines wenden.

Wir wollen endlich ein richtiggestelltes Yachtregister zustande bringen, das ohne gewissenhafte Mitarbeit der Bootseigner nicht möglich ist. Es ergeht daher an dieser Stelle nochmals an alle Yachtbesitzer die Aufforderung, dem Verlangen des Vorstandes und seines Oberbootsmannes nachzukommen.

Der Vorstand ersucht, Nachrichten, die in der nächsten Folge dieser „Mitteilungen“ erscheinen sollen, bis längstens 25. Mai an das Sekretariat des U.-Y.-C. einzusenden.

Der Vorstand hat beschlossen, daß die Wettfahrtsauschreibungen aller Zweigvereine in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. zu veröffentlichen sind. Die Oberbootleute der Zweigvereine werden daher aufgefordert, alle Ausschreibungen rechtzeitig einzusenden.

Die neuerschienenen Gesetze des U.-Y.-C. (die Satzungen und das Normalstatut der Zweigvereine, sowie die Bestimmungen über die Jugendabteilungen der Zweigvereine) sind im Sekretariat, Wien, I., Johannesgasse 23, um S 1 zu beziehen.

Termine der Verbandswettfahrten des U.-Y.-C.

Stammverein 15., 21., 22. Mai.

Neusiedlersee 26. Juni, 3. Juli, 10. Juli.

Grundlsee 31. Juli bis 3. August.
Mattsee 31. Juli bis 3. August.
Traunsee 5. bis 10. August.
Attersee 13. bis 20. August.
Wolfgangsee 22. bis 27. August.
Wörthersee 23. bis 28. August.
Mondsee 30. August bis 3. September.
Millstättersee 1. bis 4. September.
Stammverein 17., 18. September.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Ein neuer Vermesser für den Wörthersee.

Das Verbandsblatt des DSVb. verlautbarte am 22. April die Bestellung des Herrn Ing. Rudolf Schlenk, Oberbootmannes des Zweigvereines Wörthersee, zum amtlichen Vermesser für den Wörthersee.

Wörtherseepreis 1927.

Der Zweigverein Wörthersee hat beschlossen, alljährlich einen in einer besonderen Wettfahrtreihe im Rahmen der Wörthersee-Woche auszusegelnden, jeweils sofort zu gewinnenden „Wörtherseepreis“ für die 20-qm-Schwertrennklasse auszuschreiben. Die Wettfahrten sind offen für Yachten, die beim DSVb. oder bei einem anerkannten ungarischen Yachtclub eingetragen sind. Die Entscheidung fällt in drei Wettfahrten nach der Johannyschen Punktwertung. Der Wörtherseepreis 1927, ein ebenso geschmackvoller als wertvoller Pokal, wird ab 23. August d. J. auf dem Wörthersee ausgesegelt. Die genaueren Bestimmungen über denselben wurden vom Verbandsvorstand bereits genehmigt und im Verbandsblatt veröffentlicht. Der Zweigverein Wörthersee, der mit dieser Stiftung ein klassisches Rennen nach Art des Seglerhauspreises zu schaffen bestrebt war, erhofft hievon eine neuerliche und weitere Förderung des sportlichen Wechselverkehrs zwischen den deutschen, österreichischen und ungarischen Segelrevieren.

Der U.-Y.-C., Z.-V. „Attersee“, teilt mit:

Der U.-Y.-C., Z.-V. „Attersee“, baut eine 20-qm-Rennjolle als *Verlosungsboot*. Das Boot wird nach einem Reiß von W. Leh-

mann, Berlin, von der Wörtherseewerft gebaut. Bauausführung Zeder. Besegelung: E. Fink, Attersee.

Es gelangen insgesamt 150 Lose zum Preise von à S 20 an die Mitglieder unseres Zweigvereines zum Verkaufe. Wir bieten unseren Mitgliedern somit die Möglichkeit, mit der lächerlichen Summe von S 20 ein erstklassiges Boot zu gewinnen.

Die Verlosung des Bootes findet bei der diesjährigen Clubjause in Attersee statt. Nach der Verlosung geht das Boot sofort mit sämtlichem Inventar in den dauernden Besitz des glücklichen Gewinners über. Wir ersuchen unsere Mitglieder, sich recht zahlreich an der Verlosung zu beteiligen und die Anzahl der gewünschten Lose dem Schriftführer Dr. Hubert Kunz, Wien, VIII., Friedrich-Schmidt-Platz 7, Tel. 22-408, bekanntzugeben. Die Anmeldefrist wurde bis zum 31. Mai d. J. verlängert.

Der U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, teilt mit:

Die Wettfahrten des U.-Y.-C., Zweigvereines „Traunsee“, liegen unmittelbar vor der Atterseewoche, so daß beide Wett-



fahrtreihen sehr leicht zusammen beschickt werden können. Der U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, schreibt wieder Wettfahrten um einen schönen Herausforderungspreis, den „Traunsee-

pokal“, für die 15-qm-Rennklasse aus. Es werden außerdem Regatten in der Art der vorjährigen Jollenmeisterschaft gefahren werden. Teilnehmer an der Traunseewoche finden das größte Entgegenkommen des U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, der, um eine recht zahlreiche Beteiligung zu ermöglichen, für die Unterkunft der Gäste und die Unterbringung der Boote Sorge tragen wird. Der U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, hofft bei seinen heurigen Regatten viele Gäste begrüßen zu können.

Herr Max Schmidt hat sich in sportfreundlicher Weise bereit erklärt, sein Boot „Rikkitikkitavi“ der 15-qm-Rennklasse dem U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, in Ermanglung eines eigenen Clubbootes zur Verfügung zu stellen. Über die Verwendung des Bootes durch die Clubmitglieder, insbesondere der Junioren, wird der Oberbootsmann im Einvernehmen mit Herrn Max Schmidt entscheiden.

Der Ausschuß des U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, spricht an dieser Stelle Herrn Max Schmidt für den neuerlichen Beweis seines lebhaften sportlichen Interesses für den U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, seinen herzlichsten Dank aus.

Der Vorstand des U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, beabsichtigt für seine Mitglieder sehr schönes Briefpapier mit dem Clubhaus und eventuell Namen, Anschrift und Charakter des Bestellers drucken zu lassen. Das Briefpapier wirkt sehr vornehm und ist sehr preiswert. Anfragen und Bestellungen sind an das Sekretariat bis 15. Mai l. J. erwünscht.

Der U.-Y.-C., Z.-V. „Wolfgangsee“, teilt mit, daß seine neugegründete Jugendabteilung vom Vorstand des DSVb. anerkannt ist.

Der U.-Y.-C., Z.-V. „Neusiedlersee“, teilt mit:

Durch die am 16. April l. J. eröffnete *Autobuslinie Wien-Verkehrsbureau—Neusiedl a. See—Podersdorf* ist eine sehr rasche Verbindung mit dem Neusiedlersee geschaffen worden, die durch die kurze Fahrtdauer von 1 Stunde 22 Minuten ab Verkehrsbureau sicherlich nur zum stärkeren Besuch des Sees beitragen wird. Der Fahrpreis beträgt für die Fahrt Wien—Neusiedl oder zurück 5 Schilling, Wien—Podersdorf oder zurück 7 Schilling. Die Verkehrszeiten sind:

7.40	14.00	20.00	↘	ab Wien, Verk.-Büro	an	↑	6.22	12.40	17.22
9.02	15.22	21.22	↓	an Neusiedl	ab	↓	5.00	11.18	16.00
9.40	—	—	↓	an Podersdorf	ab	↘	—	10.40	—

Die Neusiedler Seeschiffahrtsgesellschaft

nimmt Mitte Mai den fahrplanmäßigen Dienst zwischen Neusiedl a. See, Podersdorf und Rust mit dem neu erbauten Verkehrsmotorboot, das überaus bequem eingerichtet ist (Büfett an Bord), auf. Es ist uns der nachstehende Fahrplan zugekommen.

○	△	○	△		○	△	○	△
8.45	9.30	15.50	17.00	↘	ab Neusiedl	an	↑	12.40
9.30	10.15	16.35	17.45	↘	an Podersdorf	ab	↑	11.55
9.40	10.25	16.45	17.55	↘	ab	"	an	11.45
10.25	11.10	17.30	18.40	↘	an Rust	ab	↘	11.00
								13.00
								19.20
								20.30
								18.35
								19.45
								18.25
								19.35
								17.40
								18.50

○ = verkehrt an Sonn- und Feiertagen.

△ = verkehrt an Wochentagen.

Fahrpreise: Neusiedl—Podersdorf S 1.70, hin und zurück S 3.—; Podersdorf—Rust S 1.70, hin und zurück S 3.—; Neusiedl—Rust S 3.—, hin und zurück S 4.50.

Schleppgebühren: der dreifache Personentarif.

Fahrten in den Motorbooten der Seeschiffahrtsgesellschaften pro Person die halbe Stunde S 1.50, die ganze Stunde S 2.—.

Die Mitglieder des U.-Y.-C. genießen auf vorstehende Preise eine 40prozentige Ermäßigung.

Welch großes Interesse die Behörden an der Erschließung des Neusiedlersees als Wassersportplatz und an der Einbeziehung dieses wundervollen Segelreviers in das Tätigkeitsgebiet unseres Clubs nehmen, mag daraus ersehen werden, daß der Zweigverein Neusiedlersee dank dem so sportverständigem Eintreten der burgenländischen Landesregierung von dem Bundesministerium für Handel und Verkehr für seine anfangs Juli stattfindenden Wettfahrten einen *wertvollen Staatspreis* gewidmet erhalten hat.

Der Ausschuß des Zweigvereines hat beschlossen, denselben als Punktpreis der 15-qm-Rennklasse auszuschreiben; er hofft, dadurch auch viele Yachten von fremden Revieren zur Teilnahme zu veranlassen und bittet schon heute alle Mitglieder des U.-Y.-C., durch ihren Start zum Gelingen der Veranstaltung und zu einer würdigen Vertretung der Flagge des U.-Y.-C. beizutragen.

Die bisher weiters dem Zweigverein zur Verfügung stehenden Preise, und zwar der des *Vorstandes des U.-Y.-C.* und der der Schriftleitung des „*Der freie Burgenländer*“, werden für die 10-qm- beziehungsweise 22-qm-Rennklasse als Punktpreis ausgelobt werden. Auch die 20er, von denen bereits zwei auf dem Neusiedlersee den Clubstander führen, werden mit einem wertvollen Punktpreis bedacht werden.

Es wird hier nochmals auf die am 7. Mai bei Gerngroß in Wien beginnende Fremdenverkehrsausstellung der burgenländischen Landesregierung „Das Meer der Wiener“ hingewiesen.

Lieber Clubkamerad!

Da Sie die bestimmte Absicht haben, heuer an den *Neusiedlersee* zu kommen, werden Ihnen einige Ratschläge nicht unwillkommen sein, denn Sie werden sich ja nicht damit begnügen wollen, etwa nur vor Neusiedl herumzugondeln. Sie werden den begreiflichen Wunsch haben, dieses prächtige Revier kennenzulernen und die ansehbaren Orte zu besuchen. Vielleicht werden Sie auch der Lockung nicht widerstehen können, in die heute noch ganz unbekanntem südlichen Seeteile einzudringen und Ihre Forschungsreise mit der Erreichung des Südufers zu krönen, was bisher — wenigstens in der „Neuzeit“ des Sees — mit dem Segelfahrzeug nicht gelungen ist.

Die Autobusverbindung zwischen Wien (Verkehrsbureau) und Neusiedl führt Sie in einer Stunde zweiundzwanzig Minuten, die Ostbahn in knapp zwei Stunden an Ort und Stelle. Sie verlassen den Zug in Neusiedl-Untere Stadt, wo Sie Unterkunft in zwei Hotels finden. Ihr Boot bringen Sie in dem drei Minuten entfernten Binnenhafen zu Wasser. Durch einen über einen Kilometer langen Kanal, an dessen Ende die Badeanstalt mit den Ankerplätzen des Zweigvereines Neusiedlersee und das wunderhübsche Seerestaurant liegen, erreichen Sie den See. Hier werden Sie den ersten und geradezu überwältigenden Eindruck von diesem mächtigen 22 Seemeilen langen und bis zu 7 Seemeilen breiten Gebiet empfangen. Bevor Sie nun Ihre Fahrt beginnen, werden Sie gut tun, sich mit festem und flüssigem Proviant zu versorgen, wozu Ihnen das Büfett der Badeanstalt und das Seerestaurant Ge-

legenheit geben, denn Sie dürfen nicht vergessen, daß der erste ansegelbare Ort, *Podersdorf*, wohl nur ungefähr $5\frac{1}{2}$ Seemeilen entfernt ist, der nächste, *Rust*, aber schon 11 Seemeilen, daß Sie also, um dorthin zu gelangen, eine Strecke zurücklegen müssen, die größer ist, als zum Beispiel der Attersee in seiner ganzen Länge. Nach *Rust*, dem lieblichen, rebenumstandenen Städtchen, wird sich wohl Ihre erste Reise richten. Sie werden wahrscheinlich den nicht allzu großen Umweg über *Podersdorf* wählen, dessen Kirchturm Sie bereits im SSO. erkennen können. Podersdorf, dessen langer, ins tiefere Wasser reichender Steg ein glattes Landen ermöglicht, ist der einzige schilffreie, unmittelbar an dem See gelegene Ort und scheint einer großen Zukunft als Sommerfrische entgegenzugehen. Um von dort Rust zu erreichen, gehen Sie mit Kurs auf SW. „in See“. Die etwa 8 Seemeilen legen Sie bei den meist nordwestlich oder südöstlich stehenden Winden bald zurück und Sie werden ungefähr im letzten Drittel Ihrer Fahrt bereits die in einer Bucht gelegene Badeanstalt von Rust, Ihr Ziel, ausmachen können. Dort finden Sie gute Lande- und Liegeplätze und im Büfett Erfrischungsmöglichkeit. Im Orte selbst, der einen Kilometer landeinwärts liegt, werden Sie gut untergebracht sein.

Von Rust aus werden Sie Ihre Forschungsreisen beginnen. Der letzte am Westufer auf österreichischem Boden gelegene Ort ist *Mörbisch*, etwa $3\frac{1}{2}$ Seemeilen von Rust entfernt. Dessen Badeanstalt, die allerdings nur durch einen nicht gerade mühelos zu bezwingenden Kanal mit dem Orte selbst verbunden ist, wird so ziemlich die letzte Landungsmöglichkeit vor der Fahrt ins Unbekannte bilden. Wohl können Sie das gegenüber am Ostufer liegende *Illmitz* noch ansegeln, Sie werden aber den weiten Weg zur Ortschaft über Land kaum zurücklegen wollen. Richten Sie nun den Kurs südwärts, dann gelangen Sie in Gebiete von einer landschaftlichen Schönheit und einer Unberührtheit, die sobald nicht ihresgleichen haben. Nun sind Sie sich selbst überlassen, Stützpunkte werden Sie kaum mehr finden. Zur Not können Sie das bereits ungarische *Kroisbach* am Westufer anlaufen, dessen Kanal Ihnen aber keine große Freude bereiten wird. Auch soll der Sage nach die Ödenburger Badeanstalt noch bestehen, ob dies wirklich

der Fall ist, entzieht sich der Kenntnis des Schreibers dieses, da er selber noch nicht so weit gekommen ist. Ihre Forschertätigkeit setzt hier ein und es darf wohl erwartet werden, daß Sie uns über Ihre Erlebnisse und Entdeckungen in unseren „Mitteilungen“ berichten werden.

Nun zum Boot, das Sie auf dem Neusiedlersee segeln wollen. Ihre Sonderklasse oder Ihren 55er können Sie hier natürlich nicht verwenden. Bei der durchschnittlichen Wassertiefe von 1.60 Meter müssen Sie schon beim Schwertboot bleiben. Steht Ihnen ein 20er oder 22er zur Verfügung, dann sind Sie fein heraus, doch reicht schon der 15er vollständig aus und auch der 10er wird bei einiger Schneid durchkommen. Beide Boote müssen aber mit einer die Pflicht möglichst weit abschließenden Spritzkappe versehen werden, um bei rauhem Wetter das Vollschielen zu vermeiden. Ihr Ölzeug lassen Sie besser nicht in Wien, sondern nehmen es samt Segel- und Bootspersenning auf die Fahrt mit, denn selbst die höchste Wetterversicherung wird Ihnen nicht viel nützen, wenn es einmal tüchtig naß von oben kommt. Eine gute Karte des Sees, ein kleiner Taschenkompaß für diesiges Wetter und ein Bootsanker werden Ihnen ebenfalls gute Dienste leisten.

Nun können Sie Ihre Fahrten auf dem Neusiedlersee beginnen und Sie werden sich bald von dem unbeschreiblichen Reiz derselben überzeugt haben. Noch eines sei gesagt. Der Neusiedlersee rühmt sich eines Vorzuges, der mit dem Wassersport wenig, mit Wasser aber schon gar nichts zu tun hat. Ober haben soll! Das ist der gottbegnadete Tropfen, der rings um ihn wächst. Sollten Sie ihn nun an Ort und Stelle — vielleicht in Rust — versuchen, so mag es Ihnen zum Trost reichen: Sie sind nicht der erste, der dort mit Schlagseite ausläuft.

R. Karl.

Ausschreibungen.

Ausschreibung der Frühjahrswettfahrten des Union-Yacht-Clubs, Stammverein.

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde: 15. Mai 1927, 10 Uhr, 21. Mai 1927, 15 Uhr, 22. Mai 1927, 10 Uhr.

Bahn: Untere Alte Donau.

Bahnlänge: 2.5 beziehungsweise 5 Seemeilen.

Klassen: a) alle Rennklassen des DSVb., b) Ausgleichsklassen; 7.5-qm-Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung.

In allen Klassen müssen mindestens zwei Nennungen vorliegen.

Besatzung: Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7.5-qm-Doppelkanus müssen zwei Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Vereines, bezahlte Mannschaft verboten.

Preise: Laut Vorschrift.

Punktpreise: 1. Für jede Klasse entsprechend der Zahl der Nennungen 1 bis 3 Punktpreise, welche, gemeinsam mit dem Wiener Segel- und Ruderclub gegeben, in den drei Frühjahrsregatten des Union-Yacht-Clubs, St.-V., und den drei Frühjahrsregatten des Wiener Segel- und Ruderclubs zu gewinnen sind. Es gibt sonach nur der Start in den je drei Frühjahrsregatten beider Clubs Anrecht auf die Punktpreise. 2. Schnelligkeitspreis für das schnellste Boot aller Klassen. (Bestimmungen: dieselben wie im Frühjahr 1926.)

Einsätze: Für die 5-qm-Klasse und die 7.5-qm-Doppelkanus S 5.—, für alle anderen Klassen S 5.— pro Boot und Wettfahrt. Die Nennelder sind unbedingt gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden oder mittels beiliegendem Posterlagschein einzuzahlen.

Meldesluß: *Montag, 9. Mai 1927.*

Meldestelle: Erwin Scholz, Wien, XIII/7, Einsiedeleigasse Nr. 29.

Unterscheidungsnummern: a) Rennklassennummern sind laut Vorschrift vom Eigner selbst zu beschaffen. b) Ausgleichsklassennummern werden vom W.-A.-W.-S. zugeteilt, die Nummerntücher sind selbst zu beschaffen.

Programm: Ab Freitag, 13. Mai, beim Clubwart des Union-Yacht-Clubs, Stammverein.

Besondere Bestimmungen: Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des DSVb. die Bestimmungen des Programmes und der Ausschreibungen.

Wien, im April 1927.

Ausschreibung der Atterseewoche 1927.

I. Verbandswettfahrten.

Art: Offene Verbandswettfahrten.

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: 13., 14., 16., 17., 19. und 20. August 1927, 10 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm, 5 Seemeilen für die 5-qm-Rennklasse, zirka 11 Seemeilen für alle übrigen Klassen.

Klassen: a) Rennklassen: Sonderklassen, 40-qm-, 35-qm-, 30-qm-Binnen-, 22-qm-, 20-qm-Schwert-, 20-qm-Kiel-, 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Yachten. b) Altersklasse: 6-m-R-Altersyachten.

Rennen, für die nicht mindestens zwei Meldungen eingehen, fallen aus, mit Ausnahme der 40-qm-Rennklasse, für welche eine Meldung genügt.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern zum DSVb. gehörender Vereine.

Preise: Nach Vorschrift des DSVb. I. Klassenpreise nach Vorschrift, II. Ehrenpreise.

Nennungsgeld: 6-m-R-Altersklasse, Sonderklasse, 40-qm-, 35-qm-Rennklasse und 30-qm-Binnenklasse S 10.—, 22-qm-, 20-qm- und 15-qm-Rennklasse S 8.—, 10-qm- und 5-qm-Rennklasse S 6.—, pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Samstag, den 16. Juli 1927, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern: Klassennummern nach Vorschrift des DSVb.

Programm: Ab 10. August im Clubhause in Attersee erhältlich.

II. Interne Wettfahrten.

Art: Interne Vereinswettfahrten.

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: 12. August, 10 Uhr vormittags, 13. August, 3 Uhr nachmittags, 18. August, 6 Uhr früh, 21. August, 8 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm. Länge zirka 11 Seemeilen für die Wettfahrten am 12. und 13. August, 20 Seemeilen für die Wettfahrt am 18. und zirka 18 Seemeilen für die Wettfahrt am 21. August.

Klassen: Die Wettfahrten sind offen nur für Yachten des U.-Y.-C., und zwar: a) Clubhaushandicap am 12. August: Für alle Klassen (mit Vergütung). b) Wettfahrt am 13. August (August-Dehne-Erinnerungspokal): Für die Sonderklasse. c) Wettfahrt am 18. August: Für die Sonderklasse, 40-qm-, 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Rennklasse. d) Wettfahrt am 21. August (Totila-Preis): Für alle Yachten von 30 qm Segelfläche und darüber.

Meldungsbeschränkung: Mindestens zwei Meldungen pro Klasse, mit Ausnahme der 40-qm-Rennklasse, für welche bei der Wettfahrt am 18. August eine Meldung genügt.

Besatzung: Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten.

Mannschaftsbeschränkung: Bei den vom DSVb. anerkannten Klassen die erlaubte Höchstzahl, bei den Ausgleichsklassen unbeschränkt.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines vom DSVb. anerkannten Vereines.

Preise: Nach Vorschrift des DSVb.

Wanderpreise: Für die Wettfahrt am 13. August, August-Dehne-Erinnerungspokal. Für die Wettfahrt am 18. August: Für die Sonderklasse: Halunk-Pokal. Für die 35-qm-Rennklasse: Helga-Pokal. Für die Wettfahrt am 21. August: Totila-Preis.

Einsätze: S 6.— pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Samstag, den 16. August 1927, 12 Uhr mittags, Nachmeldungen ausgeschlossen.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern: Für die Ausgleichsklassen am 6. August gegen einen Einsatz von S 10.— im Clubhause. Die Nummerntücher müssen bis zum 25. August 1927 wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.

Programm: Ab 10. August im Clubhause in Attersee erhältlich.

III. Motorbootwertungsfahrt.

Art: Offenes Rennen für Motorboote nach dem Wertungsvorgange des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs, Abt. Motorboot.

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: Dienstag, den 16. August, 3 Uhr nachmittags.

Bahn: Am Attersee, Viereckskurs.

Klasseneinteilung: 1. Außenbordmotorboote. 2. Boote bis zu 16 Kilometer Stundengeschwindigkeit. 3. Boote über 16 Kilometer Stundengeschwindigkeit.

Preise: Cockpitschilder und Ehrenpreise.

Nennungs-geld: S 6.— für Klasse 1. S 10.— für Klasse 2 und 3.

Meldeschluf: Samstag, den 16. August 1927, 12 Uhr mittags, Nachmeldungen mit doppeltem Nennungs-geld werden bis 15. August, 12 Uhr mittags, entgegengenommen.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Wien, am 22. April 1927.

Für den Union-Yacht-Club Attersee:

Der Oberbootsmann: *Schultz e. h.*

Terminkalender der Atterseewoche 1927.

Donnerstag, den 11. August, 10 Uhr vormittags: Ansegeln.

Freitag, den 12. August, 10 Uhr vormittags: Clubhaus-handicap.

Samstag, den 13. August, 10 Uhr vormittags: I. Verbands-wettfahrt; 3 Uhr nachmittags: August-Dehne-Erinnerungs-wettfahrt.

Sonntag, den 14. August, 10 Uhr vormittags: II. Verbands-wettfahrt.

Dienstag, den 16. August, 10 Uhr vormittags: III. Verbands-wettfahrt; 3 Uhr nachmittags: Motorbootwertungs-fahrt.

Mittwoch, den 17. August, 10 Uhr vormittags: IV. Verbands-wettfahrt.

Donnerstag, den 18. August, 5 Uhr früh: Lange Wettfahrt.

Freitag, den 19. August, 10 Uhr vormittags: V. Verbandswettfahrt.

Samstag, den 20. August, 10 Uhr vormittags: VI. Verbandswettfahrt.

Sonntag, den 21. August, 8 Uhr früh: Wettfahrt um den Totila-Preis.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Clubmitglieder und der Werften.

10-qm-Rennjolle, gebaut 1924, erfolgreich, Lärche, ab Unterach am Attersee. Anfragen an Ing. K. Schmook, Wien, XIX., Felix-Mottl-Straße 47.

35-qm-Rennyacht, „Frigg“, Konstrukteur Harms, gebaut auf der Wörtherseewerft, Baujahr 1924, ab Wörthersee, äußerst preiswert verkäuflich. Anfragen an Otto Umlauft, Klagenfurt.

35-qm-Rennklasse, „Sindbad III.“, Schwesterboot der bei den Atterseeregatten siegreichen „Röntakwinta“, zu günstigen Zahlungsbedingungen abzugeben. Liegeplatz Feinig, Wörthersee, komplette Ausrüstung, Beiboot, alles gut erhalten, zwei komplette Takelagen. L. Riedl, I., Opernring 11.

Mitteilung der Schriftleitung: Die bekannte Faltboot- und Zeltstofffirma Zidek & Wagner, Wien, I., Seilerstätte 7, hat vor einigen Monaten eine eigene Segelmacherei eröffnet, die unter der Leitung eines bekannten Konstrukteurs und Segelfachmannes steht. Es ist vom sportlichen Standpunkte zu begrüßen, daß unsere heimische Segelmacherei durch eine weitere Firma in ihrer Leistungsfähigkeit verstärkt wurde.

10-qm-Rennjolle, Harms, Lärche mit Hohlmast, hoher Gaffel und Großbaum, neues gutes Übungsboot, S 600. Hans Ebner, U.-Y.-C. W., Krumpendorf 23 a.

15-qm-Rennjolle, „Lisl V.“, gebaut nach Dr. Ferebergers Plan bei der Österreichischen Schiffbau A.-G., Luxusausführung. Erfolgreichste 15-qm-Rennjolle der letzten Jahre. Preiswert bei Hans Ebner, Krumpendorf 23 a.

Motorschnellboot am Attersee, Wellenbinder, 25 Kilometer Stundengeschwindigkeit, viersitzig, 1924 gebaut, Eiche, kreuzkarwell, kupferfest, Motor Ingersol, 4 Zyl., 16 PS., generalrepariert, tadellos ausgestattet, wenig gefahren, preiswert, Anfragen an das Sekretariat.

15-qm-Rennjolle, „Nixe“, vorzügliches Tourenboot, Harmsriß, Lärche, nur S 580, bei Hans Ebner, Krumpendorf Nr. 23 a.

15-qm-Rennjolle, „Puck II.“, 27 Preise, darunter 11 erste, nach Rissen von Harms bei Feinig gebaut. Nahtspanten, mit Inventar, zwei Großsegel, ab Alte Donau. Anfragen St. Pollmann, III., Fasangasse 20.

15-qm-Rennboot, Drewitzriß, gut erhalten, preiswert, bei H. v. Obermayer, Wien, I., Operngasse 2.

15-qm-Flossenkieler, Zedernholz, Nahtspant, fahrbereit, loko Grundlsee, gut erhalten, S 700, wie oben.

22-qm-Rennboot, „Willy II.“, Mahagoni, bester Zustand, Baujahr 1924, nur zwei Monate im Wasser gewesen, Erbauer und Konstrukteur V. Feinig. Zu besichtigen Stammverein. Anfragen an Wilh. Riedel, Wien, I., Rotenturmstraße 12.

Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

YACHT- UND BOOTSLACKE

Varossieau, Rembrandtin, Emaillacke in blendend Weiß und Farben, wasser- und weiterfest, Kaltleim, Absolut, für nässebeständige Holzleimungen.

FERD. PÜHRINGER

WIEN, VII., KIRCHENGASSE 24 / FERNRUF 34-5-77

Warum bestellen Sie ihre Segel noch im Ausland?

ZIDEK & WAGNER · WIEN I.
SEILERSTÄTTE NR. 7, TEL. 73-3-30

liefert Ihnen in Ia Qualität,
fachmännischer Ausführung
und pünktlichst komplette Ta-
kelagen von 10—35 qm um
S 120.— bis S 490.—

RIEDEL & BEUTEL

Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche

Lieferanten des Union-Yacht-Club

WIEN

I., Stephansplatz 9 und 11, Tel. 61-2-63, 66-4-26

III., Hauptstraße 2, Telephon 90-5-73

FÜR SEGELSPORT: Sportwäsche, Leinenhosen, Bordjacken
und Südwester, Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und
Klubflaggen, Flaggenalen, Stander, Mitgliedsabzeichen. Buch-
staben und Ziffern zum Aufnähen, verschiedene Größen,
echtfarbig schwarz, als Unterscheidungsnummer laut Vor-
schrift des D. S. V.