



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

SEKRETARIAT DES U.-Y.-C.: WIEN, I., JOHANNESGASSE 23

---

3. HEFT

JUNI 1927

---

## *Die Verfassung des Union-Yacht-Clubs.*

Kürzlich ist an dieser Stelle den Mitgliedern des U.-Y.-C. etwas über den Gedanken, der dem Aufbau unseres Clubs zugrundeliegt, mitgeteilt worden, wobei der Verfasser davon ausging, daß man bei uns darüber wenig weiß und doch etwas wissen sollte. Von derselben Voraussetzung ausgehend, soll nun heute der Versuch gemacht werden, den Mitgliedern auch etwas von den Einzelheiten dieser Organisation zu ver raten, von den Satzungen, die durchaus kein Geheimnis sind, aber doch ein gewisses Interesse beanspruchen können; sie sind ja oft genug den Mitgliedern ans Herz gelegt worden, jedoch immer ohne sichtbaren Erfolg; vielleicht wird eine Belehrung an dieser Stelle in kurzer, gemeinverständlicher Darstellung nicht in gleichem Maße ignoriert werden.

Jeder Österreicher hat heutzutage eine mehr oder minder unklare Vorstellung davon, was ein Bundesstaat ist, denn seit 1920 ist Österreich ein solches Gebilde und jeder Österreicher ist Bundesbürger. Nun, die Gründer des U.-Y.-C. haben offensichtlich schon vor 41 Jahren etwas von dieser künftigen Gestaltung unseres Vaterlandes vorausgeahnt und dem Club deshalb von allem Anfang an eine bundesstaatsähnliche Verfassung gegeben. Denn genau so, wie sich der Bundesstaat Österreich aus den einzelnen Ländern zusammensetzt, so bilden auch die Zweigvereine gemeinsam eine Einheit, den



Union-Yacht-Club. Doch ist dies durchaus nicht nur eine rein äußerliche Ähnlichkeit, vielmehr ist, wie sich bei näherem Zusehen ergibt, der Aufbau im Gesamtclub und in seinen Gliedern dem unseres Heimatstaates ganz analog. So entspricht, um nur einige Beispiele herauszugreifen, dem Nationalrat unser Seglertag (da wie dort das oberste, gesetzgebende Organ), die Landtage der einzelnen Länder sind für uns die Generalversammlungen der Zweigvereine, und tatsächlich sind die Funktionen der Landtage ihrem Wesen nach ganz dieselben wie die der Generalversammlungen. Was ferner für Österreich die Bundesregierung ist, das ist für den U.-Y.-C. der Vorstand, die Landesregierungen hingegen sind die Ausschüsse der Zweigvereine; in weiterer Fortführung der Parallele ergibt sich dann, daß der Obmann des Zweigvereines nichts anderes ist als der Landeshauptmann, der Kassier des Gesamtvereines der Bundesfinanzminister, während die Kassiere der Zweigvereine den Finanzreferenten der Länder (zum Beispiel H. Breitner) entsprechen; als Unterrichtsminister kann der Obmann des Jugendausschusses angesehen werden, und die neuen Vorschriften über die Jugendabteilungen haben etwa die Bedeutung einer Schulreform, glücklicherweise einer Schulreform ohne politischen Einschlag, usw. Diese Gegenüberstellung läßt sich bis auf alle möglichen Einzelheiten und selbst bis zu kleinlichen Formvorschriften verfolgen und die Analogien sind oft so auffallend, daß man fast auf die Idee kommen könnte, die Redaktoren unserer Bundesverfassung hätten sich die Satzungen des U.-Y.-C. zum Muster genommen.

Und wahrlich, sie hätten nicht schlecht daran getan, denn unsere Satzungen sind gut und man könnte nur wünschen, daß die Verfasser unserer Staatsgesetze beim Abschreiben nicht so viele Fehler gemacht hätten. Aber so wenig der österreichische Bundesbürger gemeiniglich von der österreichischen Bundesverfassung weiß — außer er hat in letzter Zeit etwas von den Wahlplakaten gelernt —, so wenig kennen auch unsere Segler die Gesetze unseres Clubs, ausgenommen vielleicht die Ausweichregeln und die Protestbestimmungen. Das ist aus mehr als einem Grunde bedauerlich und deshalb soll hier versucht werden, etwas Interesse für diese Fragen zu erwecken.



Wir haben zwei verschiedene Gesetze im U.-Y.-C., die Satzungen für den Gesamtclub und die Satzungen für die Zweigvereine, das sogenannte Normalstatut; dieses hat für alle Zweigvereine denselben Wortlaut mit Ausnahme des Paragraphen 1, der den Namen und Sitz des Zweigvereines nennt und deshalb überall anders lautet. Satzungen und Normalstatut nehmen natürlich wiederholt aufeinander Rücksicht, sie ergänzen sich in vielen Punkten und bilden zusammengekommen das, was man die Verfassung des U.-Y.-C. nennen kann.

Die Zweigvereine sind Glieder des Gesamtclubs und von diesem abhängig. Neue Zweigvereine werden vom Vorstand in den Club aufgenommen und solche, die sich etwas haben zu schulden kommen lassen, zum Beispiel Verstöße gegen die Satzungen oder gegen die Segelordnung, können vom Vorstand suspendiert und vom Seglertag aus dem U.-Y.-C. ausgeschlossen werden. Ein solcher Ausschluß ist in unseren Annalen bisher nicht verzeichnet, doch ist es zweimal vorgekommen, daß Zweigvereine freiwillig ausgeschieden sind, so der Zweigverein Quarnero, einer der ältesten, der seinen Sitz in Abbazia hatte und der nach Gründung des k. u. k. Yachtgeschwaders in diesem aufging (eigentlich wurde er von ihm absichtlich umgebracht) und der 1912 aufgenommene Zweigverein Bodensee, der sich nach dem Kriege als selbständiger Verein dem Deutschen Seglerverband anschloß.

Es war klug von den Gründern des U.-Y.-C., eine bedingungslose Unterordnung der Zweigvereine unter den Gesamtclub zu verlangen und so von vornherein für separatistische Schrullen keinen Raum zu lassen. Wie weit die Autonomie der Zweigvereine reicht, ist in unserer Verfassung mit voller Deutlichkeit gesagt, so daß Kompetenzkonflikte so gut wie ausgeschlossen sind; die Bundesverfassung hat diese grundlegende Frage lange nicht so geschickt gelöst.

In allen Clubangelegenheiten von einiger Bedeutung wirken Gesamtclub und Zweigverein zusammen.

So zunächst bei der Aufnahme neuer ausübender, das heißt vollberechtigter Mitglieder, so daß gegen den Willen des U.-Y.-C. oder gegen den des Zweigvereines niemand auf-



genommen werden kann. Im Zweigverein entscheidet über die Aufnahme die Gesamtheit der stimmberechtigten Mitglieder, im Gesamtclub der Vorstand mit Zweidrittelmehrheit. Durch die Aufnahme wird man Mitglied eines Zweigvereines und damit Mitglied des U.-Y.-C. Die Teilnahme des Vorstandes bei der Aufnahme von Mitgliedern, die wie ein Veto-Recht wirken kann und die Freiheit der Zweigvereine in diesem Punkte entscheidend beschränkt, ist wohl begründet und hat sich schon oft bewährt; sie beruht auf dem Gedanken, daß die Zweigvereine bei der Aufnahme neuer Mitglieder nicht immer die erwünschte Objektivität walten lassen, bisweilen wohl auch durch Rücksichten verschiedener Art sich gebunden fühlen; dazu kommt, daß die Abstimmung im Zweigverein geheim und daher nicht zu beeinflussen ist, während im Vorstande etwaige Bedenken gegen einen Aufnahmswerber offen besprochen werden. Zweck der in der doppelten Abstimmung liegenden scharfen Kontrolle ist, Elemente vom Club fernzuhalten, die in seinen Rahmen nicht hineinpassen und so den Verein in sportlicher und gesellschaftlicher Beziehung, dem Zug der Zeit zum Trotz, auf der Höhe zu erhalten, die er in der guten alten Zeit erreicht hat.

Wer einmal Mitglied des U.-Y.-C. ist, das heißt wer von einem Zweigverein und vom Vorstand des Gesamtclubs aufgenommen worden ist, kann dann in jeden anderen Zweigverein durch einfachen Ausschlußbeschluß aufgenommen werden.

Bei der Aufnahme der beitragenden Mitglieder hingegen sind die Zweigvereine ganz frei; die Aufnahme erfolgt durch den Ausschluß. Diese Mitglieder haben kein Stimmrecht, zahlen dafür auch nur geringere Beiträge und keine Eintrittsgebühr; sie sind meist weiblichen Geschlechts.

Als Organe des Clubs fungieren im Gesamtclub der Vorstand und der Seglertag, in den Zweigvereinen die Ausschüsse

---

---

**ACHTUNG!** Lose für das Verlosungsboot des Union-Yacht-Club „Attersee“ gelangen an alle Mitglieder des U.-Y.-C. zum Verkauf. Siehe Seite 13.



und die Generalversammlungen; im Vorstand und in den Ausschüssen sind satzungsgemäß einzelne Mitglieder mit bestimmten Funktionen betraut, so der Obmann, der Oberbootsmann, der Schriftführer und der Kassier.

Auch bei der Bildung des Vorstandes wirken Gesamtclub- und Zweigvereine zusammen. Der Gesamtclub wählt auf dem Seglertag den Präsidenten und die zwei Vizepräsidenten, die übrigen Mitglieder des Vorstandes werden von den Zweigvereinen entsandt. Übrigens hat der Vorstand im Lauf der Jahrzehnte manche Wandlung mitgemacht. Lange Zeit gehörten ihm alle Funktionäre des Stammvereines an, denen die gleichen Funktionen für den Gesamtclub zukamen, die Zweigvereine waren nur durch je einen Delegierten vertreten, hatten also in der Leitung des Gesamtclubs einen verhältnismäßig geringen Einfluß. Der Stammverein hat dann selbst diese seine nur mehr historisch begründete Vorzugsstellung aufgegeben und seit 1921 sind im Vorstand der Stammverein und alle Zweigvereine annähernd gleich stark vertreten; auf größere Mitgliederzahl wird nur insofern Rücksicht genommen, als für je 100 ausübende Mitglieder eines Zweigvereines ein Delegierter entsandt werden kann, ein System, das die österreichische Verfassung bei der Zusammensetzung des Bundesrates angewendet hat. Gegenwärtig hat nur der Zweigverein Attersee mehr als 100 Mitglieder, also zwei Delegierte im Vorstand.

Die dem Vorstand zur Besorgung übertragenen Angelegenheiten sind im § 15 der Satzungen aufgezählt, doch sind sie sehr viel umfangreicher und mannigfaltiger als aus dieser nüchternen Gesetzesstelle zu ersehen ist. Um diese Aufgaben zu bewältigen, hält der Vorstand durchschnittlich etwa eine Sitzung monatlich ab, die, obwohl man dabei keine Zeit zu vertratschen pflegt, stets mehrere Stunden in Anspruch nimmt.

Der Seglertag, der alle zwei Jahre im Herbst zusammentritt, ist die allgemeine Mitgliederversammlung; die ausübenden Mitglieder sämtlicher Zweigvereine haben auf ihm Sitz und Stimme. Diese allgemeine Mitgliederversammlung besteht erst seit 1921, vorher war die Gesamtvertretung des



U.-Y.-C. der sogenannte Kongreß, eine Art Kurienparlament, in dem nur die Zweigvereine als solche vertreten und stimm-berechtigt waren. Obwohl der Seglertag jetzt das wichtigste Organ des U.-Y.-C. ist, dem auch die weitaus meisten Kom-petenzen zustehen (man sehe sich nur den § 16 der Satzungen an) und obwohl er allen ausübenden Mitgliedern, also derzeit etwa 600 Personen zugänglich ist, pflegt er doch normaler-weise sehr schlecht besucht zu sein, so daß er in der Regel gar nicht beschlußfähig ist und erst durch den zweiten, der schon in Erwartung dieses Umstandes für eine halbe Stunde später einberufen ist, ersetzt werden muß. Es ist schade, daß der Großteil unserer Mitglieder diesen Fragen so wenig In-teresse entgegenbringt, man hat deshalb ein ganz falsches Bild von der Arbeit, die ein Verein wie der U.-Y.-C. erfordert; bei mehr Interesse würden sich die Mitglieder leicht von der reichlichen und mühevollen Tätigkeit des Vorstandes und seiner Funktionäre, über die dem Seglertag regelmäßig Rechenschaft abgelegt wird, überzeugen können, sie würden dann vielleicht auch weniger über die „Regierung“ schimpfen.

Ganz dasselbe gilt von den Mitgliedern der Zweigvereine, die ihre Generalversammlungen mit größter Regelmäßigkeit schwänzen — ein Zweigverein soll hier allerdings eine Aus-nahme machen — dann aber mit Vorwürfen und Kritiken dem Ausschuß gegenüber nicht sparsam sind. Auch sonst sind die Verhältnisse in der Organisation wie im Leben der Zweigvereine denen des Gesamtklubs analog; der aus 8 bis 11 Mitgliedern bestehende Ausschuß führt die jahrein, jahr-aus fortlaufenden Geschäfte, die ordentliche Generalver-sammlung tritt einmal im Jahr zusammen zur Erledigung der lebenswichtigen Aufgaben des Vereines wie der Wahlen, ins-besondere der Neuwahl des Ausschusses, der Budgetbewillig-ung, der Festsetzung der Wettfahrten und dergleichen.

Neben den ordentlichen Seglertagen und Generalver-sammlungen gibt es noch außerordentliche für besondere oder dringende Angelegenheiten. Die Verbindung mit dem DSVb. wird, außer durch eine lebhaftete Korrespondenz, durch einen Delegierten aufrecht erhalten, der unsere Interessen im Vor-stand des Verbandes vertritt, wozu er wiederholt im Laufe jedes Jahres nach Berlin reisen muß. Dem Vorstand und den



Ausschüssen der Zweigvereine stehen ferner Spezialausschüsse für einzelne Aufgaben zur Seite, wie zum Beispiel die durch ihren Eifer und die rasche Arbeit berühmte technische Kommission, der alle Fragen der Segelordnung, des Vermessungswesens und dergleichen zur Vorberatung zugewiesen sind. Jeder Zweigverein hat endlich einen oder mehrere amtliche Vermesser, die über Vorschlag unseres Vorstandes vom Vorstand des Deutschen Seglerverbandes ernannt werden.

Auch sonst enthalten Satzungen und Normalstatut noch manche Bestimmung, die für die Mitglieder nicht ohne Interesse wäre: zum Beispiel die, daß Yachten, die dem Oberbootsmann des U.-Y.-C. nicht gemeldet sind, nicht als Yachten des U.-Y.-C. gelten (Satzungen § 5), also kein Recht zur Führung der Flagge haben und auch nicht startberechtigt sind; sodann, daß es strafbar ist, wenn der Wechsel im Besitz einer Yacht nicht angezeigt wird und überhaupt sollten die Mitglieder wissen, daß dem Vorstand eine ganz respektable Strafgewalt zusteht (Satzungen § 18) und daß es nur seiner wohlwollenden Milde zuzuschreiben ist, wenn er davon nicht öfter Gebrauch macht! Auch sei erwähnt, daß die Mitgliedsbeiträge für das mit 1. November beginnende Vereinsjahr bis spätestens 1. Februar des folgenden Jahres zu zahlen sind und daß Mitglieder, die mehr als ein Jahr mit ihrem Beitrag im Rückstand sind (was vorkommen soll), vom Ausschuß aus der Mitgliederliste gestrichen werden können. (Normalstatut § 14.) Wichtig sind auch die neuen, kürzlich erst vom Vorstand ausgearbeiteten ausführlichen Bestimmungen über die Jugendabteilungen.

Über dies alles und noch mehr kann sich nun jedermann aus den soeben erschienenen „Gesetzen des Union-Yacht-Club“ Belehrung holen. Die vorstehenden Zeilen sind nichts weiter als ein Versuch, zu diesem Studium anzuregen, ein Versuch, der hoffentlich nicht darum straflos bleibt, weil er am untauglichen Objekt vorgenommen wird. *Dr. H. Frisch.*

### *Rechte und Pflichten der Yachteigner.*

Auch im U.-Y.-C. haben die einzelnen Mitglieder gewisse Rechte und gewisse Pflichten. Dieselben erscheinen zwar in



den Gesetzen des U.-Y.-C. und in den für uns gleichfalls verbindlichen Gesetzen des DSVb. verzeichnet, scheinen aber nicht immer allen Mitgliedern so völlig klar und jederzeit bewußt zu sein, daß es nicht zweckmäßig wäre, sie ihnen gelegentlich in Erinnerung zu bringen, zumal vielfach die Grenze zwischen Mitgliederrechten und -pflichten nicht scharf genug aufgefaßt wird. Als ein Recht, auf dessen Ausübung zu verzichten dem Belieben des Mitgliedes anheimgestellt ist, wird zum Beispiel vielfach die Zahlung der Beiträge angesehen, sehr zum Leidwesen der Kassiere der Zweigvereine, welche jahraus jahrein damit zu tun haben, diesen in Mitgliederkreisen besonders verbreiteten Irrtum aufzuklären. Dagegen ist es nach dem Buchstaben des Gesetzes ein Recht der Mitglieder, an den Veranstaltungen des Vereines teilzunehmen; gerade dieses Recht aber scheint von vielen Mitgliedern als eine lästige Pflicht empfunden zu werden, und tatsächlich kann man darin in Wirklichkeit auch eine Pflicht, und zwar eine der vornehmsten Pflichten der Mitglieder eines Sportvereines erblicken, und je mehr Mitglieder auf die Ausübung dieses Rechtes verzichten, desto eher geht der Verein zugrunde.

Außer solchen allgemeinen Rechten und Pflichten gibt es auch noch deren besondere, die den Mitgliedern in ihrer Eigenschaft als Yachteigner zustehen. Und diese besonderen Rechte und Pflichten sollen den Mitgliedern hier wieder einmal ans Herz gelegt werden.

Schon bei Anschaffung eines Bootes hat das Mitglied eine Pflicht gegen seinen Verein und gegen sich selbst: bei Neuanschaffung wähle man in erster Linie Verbandsklassenyachten, und zwar Yachten jener Klassen, deren Pflege und Ausbau der Zweigverein nach seinen örtlichen Verhältnissen für zweckmäßig erkannt hat. Der Segelsport ist in Österreich in erster Linie Wettsegelsport, und jede Klassenyacht, die an den Wettfahrten teilnimmt, trägt dazu bei, das Ansehen und den Einfluß des Gesamtclubs zu heben und zu stärken. Wer als einzelner in eine noch nicht vertretene Klasse hineinbaut, der wirkt in der Regel nicht bahnbrechend, sondern verurteilt sich selbst und seine Yacht zum Alleingang und bringt sich dadurch um interessanten Sport, statt das Regattafeld



einer beliebten und gepflegten Klasse zu verstärken. Wer bahnbrechend wirken will, der versuche dies nie allein, sondern setze sich vorher mit Clubkameraden in Verbindung, und nur wenn er Gefolgschaft findet, versuche er die Einführung einer neuen Klasse. Es ist auch meist leichter, eine Klassenyacht wieder an den Mann zu bringen, als eine klassenlose.

Hat man einen Bauauftrag erteilt, so wende man sich ehestens unter Angabe des für den Neubau gewählten Namens an die Geschäftsstelle des DSVb. (Berlin W 9, Linkstraße 58) um Zuteilung einer Unterscheidungsnummer. Neubauten pflegen nicht vom Himmel zu fallen, von der Auftragserteilung bis zur Indienststellung vergehen gewöhnlich um einige Stunden, angeblich mitunter sogar um einige Tage mehr, als man nach den Versicherungen der Werft erwartet hatte, jedenfalls immer Zeit genug, sich einen Namen ausdenken und sich eine Unterscheidungsnummer zuteilen zu lassen. Und es macht weder einen guten Eindruck, noch erleichtert es die Arbeit des Wettfahrtausschusses, wenn das Programm einige „Namenlose“ ohne Unterscheidungsnummer anführt, deren Identifizierung lediglich dadurch erleichtert wird, daß sie statt der Rennflagge den Klubstander führen und daß statt des Eigners ein Fremder am Ruder sitzt. Der nummernlose Regattasegler setzt sich auch selbst der Gefahr aus, von anderen Seglern als nicht im Rennen liegend angesehen und hinsichtlich des Wegerechtes rücksichtslos behandelt zu werden.

Bei der Wahl des Namens vermeide man es nach Tunlichkeit, Namen zu wählen, die auf dem Heimatwasser des Zweigvereines oder in der Yachtliste des U.-Y.-C. überhaupt schon vertreten sind. Es gab eine Zeit, wo es im U.-Y.-C. geradezu ungeschriebenes Gesetz war, im Yachtregister schon vertretene Namen zu meiden; durch die erfreuliche Vergrößerung unserer Yachtliste wird die Beobachtung dieses Brauches wohl erschwert, würde aber die Einheit und Einheitlichkeit unseres Clubs um so besser dokumentieren. Zu vermeiden sind auch Namen, die durch langjährige Tradition gewissermaßen mit der Rennflagge eines erfolgreichen Seglers verknüpft sind (zum Beispiel Tilly, Windspiel, Stipper), ebenso



die Namen berühmter Klassengenossen überhaupt. Ein Rennboot verdankt seine Erfolge weit öfter seinem Führer als seinem Namen.

Hat man einen Namen gewählt und eine Unterscheidungsnummer zugeteilt erhalten, so wende man sich an den zuständigen Vermesser, damit die Vermessung rechtzeitig vorgenommen werde. Die Ansicht, daß der Oberbootsmann in der Zeit zwischen Meldungsschluß und Beginn der Wettfahrten nichts anderes zu tun habe, als mit Motorboot oder Auto das Segelrevier seines Zweigvereines zu bereisen, um die noch nicht vermessenen Neubauten, die gemeldet haben, einer Zwangsvermessung zuzuführen, ist weniger zutreffend als verbreitet. Schon vor der Vermessung melde man vorsichtshalber die Yacht beim Oberbootsmann zur vorläufigen Eintragung in die Yachtliste mit dem Ersuchen an, dem Vermesser Ausweisscheine zur Verfügung zu stellen, damit deren Ausfertigung nicht im letzten Augenblick mangels der nötigen Formulare verzögert werde. Es empfiehlt sich, gleichzeitig mit dieser vorläufigen Anmeldung dem Oberbootsmann die für die Ausstellung des Standerscheines nötigen Daten genau mitzuteilen: Namen der Yacht und des Eigners, Heimathafen, Konstrukteur, Erbauer, Hauptbaumaterial, Typ und Klasse; desgleichen (falls diese Daten nicht der Vermessung vorbehalten bleiben) auf Grund der Konstruktionsrisse die Länge über alles und in der Wasserlinie, die größte Breite und die Breite in der Wasserlinie, den Tiefgang, den geringsten Freibord und die Am-Wind-Segelfläche. Sache des Eigners ist es, sich mit dem Vermesser (und mit der Werft) über Ort und Zeit der Vermessung auseinanderzusetzen, damit alles klappt.

Handelt es sich nicht um einen Neubau, sondern um Ankauf einer Yacht, so bestehe man unbedingt auf der Ausfolgung des Meßbriefes beziehungsweise Klassenscheines (und je nach der Klasse auch des Bauzeugnisses oder Lloyd-Zertifikats); unter Einsendung desselben ersuche man den Oberbootsmann um Ausstellung der Ausweisscheine und um Veranlassung der Umschreibung in der Yachtliste und im Verbandsregister. Will man der Yacht beim Besitzwechsel einen anderen Namen geben, so hat man für die Umschreibung beim



DSVb. eine höhere Gebühr zu entrichten. Namensänderungen (besonders bei Rennbooten) werden besser vermieden; will man den Namen durchaus ändern, so füge man den alten Namen bei („...“ ex „...“), denn das Boot ist doch dasselbe geblieben, wenngleich es vielleicht unter dem neuen Eigner und mit neuem Namen mehr (oder weniger) leisten wird.

Pflicht des Eigners ist es, den Klassenschein vor Ablauf seiner Gültigkeit erneuern zu lassen. Zu diesem Zwecke hat man sich unmittelbar an die Geschäftsstelle des DSVb. zu wenden und die Ausweisscheine mit einer entsprechenden Erklärung einzusenden (siehe Nr. 1 unserer Mitteilungen!).

Wer an seiner Yacht Veränderungen vornehmen läßt, durch welche deren Klassenzugehörigkeit beeinflußt werden kann (insbesondere Änderungen in der Besegelung), wende sich unverzüglich an den zuständigen Vermesser, damit die nötige Nachvermessung vorgenommen und der Klassenschein gegebenenfalls richtiggestellt werde.

Der Yachteigner, der diese Obliegenheiten vernachlässigt, setzt sich der Gefahr aus, an Wettfahrten nicht teilnehmen zu können, eventuell sein Boot neu vermessen lassen zu müssen, er kann auch unter Umständen nachträglich einem Vermessungsprotest zum Opfer fallen.

Wer eine Yacht verkaufen will, gebe dies dem Oberbootsmann bekannt, damit Interessenten aus Clubkreisen Gelegenheit erhalten, sie zu erwerben. Wer eine Yacht verkauft hat, ist verpflichtet, dies dem Oberbootsmann zwecks Streichung (beziehungsweise Umschreibung) in der Yachtliste und im Verbandsregister unverzüglich anzuzeigen. Die Yachtliste des U.-Y.-C. wimmelt ebenso wie der uns betreffende Teil des Verbandsregisters von Unrichtigkeiten, weil die Zahl derer, die Veränderungen in ihrem Bootsbesitzstand prompt anzeigen, eine verschwindend kleine ist. Und es fällt mir schwer, jedwede kernige seglerische Redewendung zu unterdrücken, wenn ich der Zahl jener Mitglieder gedenke, die trotz wiederholten Appells in unseren Mitteilungen, trotz der bezüglichen Vorschriften unserer Statuten und trotz mehrfacher Zuschriften der Oberbootsmänner es nicht einmal der Mühe wert gefunden haben, das ihnen zugegangene Merk-



blatt zur Richtigstellung des Yachtregisters auszufüllen und zurück zu senden.

Sobald die Yacht in der Yachtliste des U.-Y.-C. eingetragen ist, hat sie nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, den Clubstander (beziehungsweise den Stander der Jugendabteilung) zu führen. Der Segelordnung und dem seglerischen Brauch entspricht es, auch die Heimatsflagge zu führen. Dieser bei uns fast ganz außer Übung gekommene Brauch sollte wohl wieder allgemein aufgenommen werden. Wer statt der Heimatsflagge die Verbandsflagge führen will, bedarf dazu eines Flaggenscheines, der vom Vorstand nur auf besonderes, vom Club befürwortetes Ansuchen ausgestellt wird.

Bei Wettfahrten hat jede Yacht an Stelle des Clubstanders eine Rennflagge zu führen. Diese ist ihrem Wesen und ihrer Zweckbestimmung nach nicht als Wind- und Wetterfahne anzusehen, man erspare sich daher ihre Führung nicht in der Überzeugung, daß ein Clubstander die Windrichtung ebenso zuverlässig anzeigt (selbst wenn er mit Draht versteift ist, was den seemännischen Eindruck merklich erhöht und die Zweckbestimmung [Wetterfahne] hervorhebt), sondern sie ist das Zeichen, daß die Yacht im Rennen liegt, und sichert dieser die entsprechende Rücksichtnahme seitens anderer Yachten (je nachdem, wer in letzteren sitzt). Wer eine Wettfahrt aufgibt, hat die Rennflagge zu streichen, um nicht andere Yachten über die Pflicht zur sportlichen Rücksichtnahme auf wettsegelnde Yachten irrezuführen.

Viele werden finden, daß alles, was ich hier ausgeführt habe, nicht erst gesagt beziehungsweise durch mich wiederholt zu werden brauchte. Hoffentlich werden unsere Mitglieder auch den Oberbootsmännern beweisen, daß diese Ausführungen überflüssig waren, und wird doch noch einmal der Fall eintreten, daß das Bootsregister mit dem wirklichen Stand unseres Bootsbesitzes übereinstimmt. *Dr. R. Johnny.*

### *Mitteilungen des Vorstandes.*

Als neue ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:

W.-S.: Richard Woksch.



N.-S.: Dr. Bruno von Frisch, Fr. Auguste Schmook, Frl. Gertrude Schmook, Frl. Grete Schmook, Dr. Hugo Schmook.

In der letzten Juniwoche findet die letzte Vorstandssitzung vor den Sommerferien statt; nach dieser Sitzung ist die Aufnahme neuer ausübender Mitglieder erst wieder Ende September möglich.

Anlässlich des deutschen Seglertages soll eine Festnummer dieser Mitteilungen (Oktoberheft) erscheinen. Der Redaktionsausschuß ersucht die Clubkameraden, ihm für dieses Heft, das vornehmlich für die deutschen Gäste bestimmt ist, geeignetes Material (Aufsätze und Bilder) zur Verfügung zu stellen. Zusendungen sind an das Sekretariat bis Mitte September erbeten.

### *Mitteilungen der Zweigvereine.*

#### *Verlosungsboot des U.-Y.-C. „Attersee“.*

Vielfachen Wünschen entsprechend, gelangen nunmehr die restlichen Lose für das Verlosungsboot des U.-Y.-C. Attersee, 20-qm-Rennjolle, Bauwerft Wörtherseewerft, Riß Lehmann, Bauausführung Zeder, an sämtliche Mitglieder des U.-Y.-C. zum Verkauf. Gesamtausgabe 150 Stück à S 20.—. Die Verlosung findet am 20. August 1927 in Attersee statt. Lose erhältlich bei Dr. Hubert Kunz, Wien, VIII., Friedrich-Schmidt-Platz 7.

#### *Der U.-Y.-C., Z.-V. „Mondsee“, teilt mit:*

Wie die „Mitteilungen des U.-Y.-C.“ vom Mai 1927 berichten, gewährt die Neusiedler Seeschiffahrtsgesellschaft dem U.-Y.-C. eine 40prozentige Fahrpreisermäßigung. Mitglieder des U.-Y.-C. Mondsee, die von der Begünstigung Gebrauch machen wollen, erhalten über Wunsch Mitgliedskarten durch den Schriftführer des Zweigvereines, Roman Faber, Wien, VI/1, Wiedener Hauptstraße 121.

Der U.-Y.-C. Neusiedlersee hat sich, um eine starke Beteiligung von Booten des Wiener Reviers zu ermöglichen, ent-



schlossen, für Yachten des Stammvereines die Transportkosten ab Wien-Alte Donau bis Neusiedl aus eigenem zu tragen, und hofft, daß von dieser Begünstigung recht viele Clubkameraden Gebrauch machen werden.

## Wettfahrt-Ausschreibungen.

### Ausschreibung der Traunseewoche 1927.

Bahn: Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, 5 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, außerdem Ehrenpreise nach Punktwertung und als Nebenpreise. Für die 35-qm-Klasse: „Pokal der Kurkommission Gmunden“, „Traunkirchen-Pokal“ und „Pierrot-Preis“. Für die 15-qm-Klasse der „Traunseepokal“ als Herausforderungspreis. Für die Jollenmeisterschaft der „Friebeiß-Pokal“.

Einsätze: S 10.— für jede Wettfahrt, nur für den „Traunseepokal“ je S 20.—, für das Clubhandicap S 6.—. Bei Meldung vor dem 25. Juli, *die Hälfte*.

Meldeschuß: 2. August 1927, 8 Uhr abends.

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

Programme: Im Clubhaus ab 5. August 1927, wo auch alle näheren Bestimmungen über die Wettfahrten bekanntgemacht werden.

### A. Verbands Wettfahrten.

I. Freitag, den 5. August: 6 Uhr 30 Min.: 6-m-R., 35-qm- und 22-qm-Klasse; 15 Uhr: 20-qm-, 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.



II. Sonntag, den 7. August: 9 Uhr: 20-qm-, 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse; 15 Uhr: 6-m-R., 35-qm- und 22-qm-Klasse.

III. Montag, den 8. August: 6 Uhr 30 Min.: 6-m-R., 35-qm- und 22-qm-Klasse; 15 Uhr: 20-qm-, 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Klasse.

IV. Wettfahrten der 15-qm-Klasse um den „Traunsee-pokal“: 1. Samstag, den 6. August, 15 Uhr; 2. Dienstag, den 9. August, 15 Uhr; 3. Mittwoch, den 10. August, 15 Uhr.

### *B. Vereinswettfahrten*

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

a) Donnerstag, den 11. August: 14 Uhr 30 Min.: „Pierrot-Preis“ für Kielyachten.

b) Samstag, den 13. August: 14 Uhr 30 Min.: Jollenmeisterschaft für Schwertyachten bis einschließlich 22-qm Segelfläche.

c) Sonntag, den 14. August: 14 Uhr 30 Min.: Clubhandicap.

### *Bestimmungen für den „Traunsee-Pokal“*

1. Der U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, stiftet einen Herausforderungspreis, genannt „Traunsee-Pokal“ für die 15 qm Rennklasse, um den alljährlich im Rahmen der „Traunsee-Woche“ in drei besonderen Wettfahrten gekämpft werden soll.

2. Der Wettbewerb ist offen für alle vom D. S. Vb. anerkannten Vereine oder deren Zweigvereine. Jeder Verein oder Zweigverein kann sich mit einer oder höchstens mit



zwei Yachten, die bei ihm eingetragen sein müssen, an den Wettfahrten beteiligen.

3. Jeder Verein oder Zweigverein der sich um den Preis bewerben will, hat diese Absicht dem U.-Y.-C., Z.-V.

„Traunsee“ spätestens zwei Wochen vor Meldeschluß der „Traunsee-Woche“ bekanntzugeben. Vor Meldeschluß sind die teilnehmenden Yachten von ihren Vereinen ordnungsgemäß zu melden.

4. Als Eigentum erhält

Den Vereinen wird in jeder Wettfahrt nur das bessere Boot angerechnet, die größte Summe der Punkte ergibt den Gewinner. Bei Punktegleichheit entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze, bei vollständiger Gleichheit die letzte Wettfahrt.

6. Eine Yacht, die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, aber nicht das Anrecht auf den Preis.

7. Der Steuermann muß ordentliches Mitglied des Vereines oder Zweigvereines sein, für den seine Yacht startet. Bezahlte Mannschaft ist ausgeschlossen.

8. Der Preis wird dem siegreichen Verein alljährlich



den Preis der Verein oder Zweigverein, der ihn zweimal gewonnen hat.

5. Er wird alljährlich einmal in drei besonderen Wettfahrten nach folgendem Punktsystem ausgesegelt: Es zählt jedem Boote, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, der

1. Pl.	8 Punkte
2. „	5 „
3. „	3 „
4. „	2 „
5. „	1 „



ausgehändigt, doch haftet derselbe für seine rechtzeitige Rückstellung längstens drei Wochen vor Meldeschluß der nächsten „Traunsee-Woche“.

9. Bei Aufhören der 15 qm Rennklasse wird der Preis vom Stifter auf eine andere Klasse übertragen. Geschieht das nicht bis zur nächstjährigen Aussegelung, so fällt der Preis an den letzten Gewinner.

10. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschuß des U.-Y.-C., Z.-V. „Traunsee“, vorbehalten.

### *Ausschreibung für die Verbands- und Ausgleichswettfahrten der Wolfgangseewoche 1927.*

veranstaltet vom U.-Y.-C. Wolfgangsee und dem S.-V. Nibelungen.

Tage und Stunden: I. Verbandswettfahrten: U.-Y.-C.: am 23., 24., 25. und 27. August, 1 Uhr; S.-V. Nibelungen: am 22. August, 1 Uhr. II. Ausgleichswettfahrten: U.-Y.-C.: am 23. und 27. August, 1 Uhr; S.-V. Nibelungen: am 22. August, 1 Uhr.

Start und Ziel: St. Gilgen, Bootshaus Schulze.

Bahnlänge: Für Sonderklasse und Ausgleichsklasse 11 Seemeilen, für die übrigen Klassen 8 Seemeilen. Bahnkürzungen sind den Schiedsrichtern vorbehalten.

Kurs: Im Programm ersichtlich.

Klassen: Sonderklasse, 20-qm-, 15-qm- und 10-qm-Rennklasse und Ausgleichsklasse.

Meldebeschränkung: Für jede Klasse mindestens 2 Nennungen.

Besatzung und Ruderführung: Bei Klassenyachten nach den Bestimmungen des DSVb., bei der Ausgleichsklasse nach den Bestimmungen des U.-Y.-C. wie bei den Segellängenyachten.

Preise: Plichtschilder nach den Bestimmungen des DSVb. Aussegelung des Nibelungen-Pokals. Weitere Ehrenpreise und



die entsprechenden Bestimmungen sind im Programm ersichtlich.

Einsätze: Sonder- und Ausgleichsklassen 8 S, die übrigen Klassen 5 S.

Unterscheidungsnummern: Für Klassenyachten nach den Bestimmungen des DSVb.; Nummerntücher für die Ausgleichsklasse sind nach Nennungsschluß am Clubplatz gegen Einsatz von 5 S leihweise erhältlich.

Meldestelle: U.-Y.-C. Wolfgangsee, St. Gilgen.

Meldeschuß: 9. August 1927, 6 Uhr nachmittags.

Programmausgabe ab 19. August, Clubplatz, St. Gilgen.

Sonderbestimmung für die Ausgleichsklasse: Für Klasseneinteilung, Vergütung und dergleichen gelten im allgemeinen die alten Vorschriften für Segellängenboote, doch kann die Rennleitung zweckmäßige Änderungen vornehmen.

*Dr. Paul Strohschneider, Oberbootsmann.*

### *Ausschreibung der Verbands- und Ausgleichswettfahrten des Union-Yacht-Clubs, Zweigverein Mattsee.*

Tag und Stunde: 31. Juli, 1., 2. und 3. August, 10 Uhr vormittags.

Bahn: Kurse auf dem Mattsee und Trumersee, 9 oder 4 Seemeilen.

Klassen: a) Rennklassen, 22-qm-, 20-qm-Schwert-, 15-qm-, 10-qm-, 5-qm-Yachten; b) Ausgleichsklassen: I. Interne Einheitsjollen des U.-Y.-C. MaS.; II. Schwertyachten ohne Beschränkung. Zusammenlegung eventuell Trennung der Ausgleichsklassen bleibt vorbehalten. Rennen, für die nur eine Meldung eingeht, fallen aus, mit Ausnahme der 5-qm- und 22-qm-Rennklasse.

Besatzung: Rennklassen nach Vorschrift, Ausgleichsklassen bis 15 qm zwei Mann, über 15 qm drei Mann Höchstzahl.



Ruderführung: Nach den Bestimmungen des DSVb.

Preise: 1. Klassenpreise nach Vorschrift; 2. Herausforderungspreise für die 22-qm- und 5-qm-Rennklasse; 3. Punktpreise für alle anderen Klassen; 4. Schnelligkeitspreis für beim U.-Y.-C. MaS. eingetragene Yachten.

Einsätze: Rennklassen 4 S, Ausgleichsyachten 2 S pro Wettfahrt.

Meldeschuß: 24. Juli 1927, abends 10 Uhr.

Meldestelle: Erich Michalek, Mattsee, Seehotel.

Unterscheidung: Verbandsklassen nach Vorschrift, Ausgleichsklassen nach Zuteilung durch den W.-A., vom Eigener zu besorgen.

Bootstransport: Der W.-A. übernimmt durch die Meldestelle sachgemäße Beförderung vom Bahnhof Seekirchen-Mattsee zum Clubhafen gegen Spesenersatz.

Programm: Ab 30. Juli im Clubheim.

Für den Union-Yacht-Club Mattsee:

Der Oberbootsmann: *Kurt Ludwig Müller.*

### *Ausschreibung der Wettfahrten des Union-Yacht-Clubs „Neusiedlersee“ am 26. Juni, 3. und 10. Juli 1927.*

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde: 26. Juni, 10 Uhr, 3. Juli, 15 Uhr, 10. Juli, 10 Uhr.

Bahn und Bahnlänge: Vor Neusiedl am See, am 26. Juni zirka 9 Seemeilen, am 3. Juli zirka 6 Seemeilen, am 10. Juli zirka 12 Seemeilen. Für die 5-qm-Rennklasse und die Ausgleichsklasse an allen Tagen zirka 3 Seemeilen.

Klassen: 5-qm-, 10-qm-, 15-qm-, 20-qm-Schwert-, 22-qm-Rennklasse, 7.5-qm-Doppelkanus-Ausgleichsklasse. Rennen, für die nicht mindestens zwei Meldungen eingehen, fallen aus.

Besatzung: Laut Vorschrift des DSVb., bei der Ausgleichsklasse zwei Personen.



Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines Vereines des DSVb., bezahlte Leute verboten.

Preise: Plichtschilder laut Vorschrift. Außerdem folgende Punktpreise:

22-qm-Rennklasse: Preis der Verwaltung des „Der freie Burgenländer“.

20-qm-Rennklasse: Preis der burgenländischen Landesregierung.

15-qm-Rennklasse: I. Punktpreis: Staatspreis des Bundesministeriums für Handel und Verkehr; II. Punktpreis: Pokal, gestiftet von einem Mitgliede des U.-Y.-C. Neusiedlersee; ferner ein Preis des U.-Y.-C. Neusiedlersee für laut Standerchein auf dem Neusiedlersee beheimatete und vor dem Jahre 1927 erbaute Yachten.

10-qm-Rennklasse: I. Punktpreis: Preis des Vorstandes des U.-Y.-C.; II. Punktpreis: Pokal, gestiftet von einem Mitgliede des U.-Y.-C. Neusiedlersee.

5-qm-Rennklasse: Preis des U.-Y.-C. Neusiedlersee.

Einsätze: Für die 5-qm-Rennklasse und die 7.5-qm-Ausgleichsklasse S 5.—; für die übrigen Klassen S 5.— pro Boot und Wettfahrt. Die Einsätze sind gleichzeitig mit der Meldung einzusenden.

Meldeschuß: 15. Juni 1927, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Herbert v. Böhm, Wien, III., Beatrixgasse 26.

Unterscheidungsnummern: Klassennummern laut Vorschrift, für die Ausgleichsklasse laut Zuteilung durch den W. A.

Programm: Geht den Teilnehmern durch die Post zu.

Besondere Bestimmungen: Außer den Wettsegelbestimmungen des DSVb. gelten die Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

Wien, im Mai 1927.

Der Oberbootsmann: *Herbert v. Böhm.*

Zur gefälligen Beachtung!

Bootstransporte sind nach der Bahnstation Bad Neusiedl am See, Burgenland, aufzugeben.







*Verschiedenes.*  
*Verkäufliche Yachten.*

*Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Clubmitglieder und der Werften.*

---

*Anmerkung der Schriftleitung.* Richtigstellung: In der Mai-Nummer sind bei den Ausschreibungen der Atterseewoche kleine Druckfehler unterlaufen, es soll heißen: Donnerstag, den 18. August, 6 Uhr früh: Lange Wettfahrt, nicht 5 Uhr früh, ferner Meldeschluß für die Motorbootwertungsfahrt: Samstag, den 16. Juli 1927, nicht 16. August 1927. Meldeschluß für die Internen Wettfahrten Samstag, den 16. Juli 1927, nicht 16. August 1927.

---

*Boot zu kaufen gesucht:* Herr W. Platzer, Wien, VI., Königsklostergasse 7, kauft eine 20-qm-, 15-qm- oder 22-qm-Rennjolle, womöglich an einem Salzkammergutsee liegend. Preisgrenze: S 1500 bis S 2000.

---

*22-qm-Nationaljolle*, „Onkel Gottlob“, Bauausführung Eiche, Baujahr 1915, komplett, mit Inventar verkäuflich. Dr. Ing. H. Luithlen, Wien, XIX., Goltzgasse 9.

---

*Faltboot*, Gummihaut, Einsitzer, neu, komplett, samt Sitzkissen usw., anstatt S 400 nur S 300. Anfragen an das Sekretariat.

---

*10-qm-Rennjolle* „Bimi I“, gebaut 1919, Zeder, verkauft preiswert, Sturm, VII., Burggasse 85.

---

*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 wetterfest. Kaltleim, Absolut, für nässebeständige Holzleimungen.

**FERD. PÜHRINGER**

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



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.

# Hotel „Tegetthoff“

VOM U.-Y.-C. BESTEMPFOHLENES HAUS

Bevorzugte zentrale Lage,  
nächst Stadtpark und Oper  
Moderner Komfort, Zimmer  
und Appartements mit Bad  
und Telephon. Zimmer mit  
fließendem warmem und  
kaltem Wasser.

**Wien, I., Johannesgasse Nr. 23**

Vorzügliche  
Qualitäten!

Pünktlichste  
Lieferung!

Zahlreiche Aufträge aus  
allen Segelrevieren sind  
ein Beweis unserer Lei-  
stungsfähigkeit und stei-  
genden Beliebtheit.

**S**egelmacherei

**ZIDEK & WAGNER**  
**WIEN, I., SEILERSTÄTTE NR. 7**



*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.*

# CLUBANZÜGE BORDJACKEN MASSANZÜGE

PRIMA AUSFÜHRUNG, ENGL. STOFFE, FEINSTE  
MASSARBEIT ZU MÄSSIGEN PREISEN

**PETER BUZGO**

FIRST CLASS GENTLEMAN TAILOR

WIEN, I., WEIHBURGGASSE 9, TEL. 76-4-79

## 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, Flaggengalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen. Buchstaben und Ziffern zum Aufnähen, verschiedene Größen, echtfarbig schwarz, als Unterscheidungsnummer laut Vorschrift des D. S. V.