



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

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

4. HEFT

JULI 1927

Die Rennklassen und ihr Einfluß auf die Entwicklung des U.-Y.-C.

Als ich im Jahre 1887 meinen ersten Regattenpreis in einer offenen Wettfahrt des Z.-V. Wörthersee gewann, gab es im U.-Y.-C. weder Rennklassen noch Vermessungsbestimmungen. Damals starteten vor Krumpendorf zirka 16 Fahrzeuge, darunter ein Katameran, ein tiefes Kielboot, eine Schwertflunder, ja sogar ein Kanu, alle zusammen und ohne Vergütung. Der U.-Y.-C. war ja eben erst gegründet, der erste Anfang in Österreich mit Segelregatten gemacht, von irgend welchen besonderen Bestimmungen konnte daher noch keine Rede sein. Damals war ja selbst in Deutschland der Segelsport noch im Entstehen, von den vielen Vereinen, die jetzt im DSVb. sind, bestanden erst elf.

Der gesetzlose Zustand dauerte aber nicht lange. 1890 und 1891 segelte ich die Wettfahrten auf dem Attersee, die schon mit Vergütung gefahren wurden. Die Boote waren in offene und gedeckte geteilt, wobei allerdings nach dem Gefühl entschieden wurde, was offen und was gedeckt ist, und bekamen, wenn ich mich recht erinnere, die Vergütung nach „Segeltonnen“ nach der Formel $L \times S / 170$, die für offene Boote auch später noch in Geltung war.

Da man mit jedem Boot starten konnte, baute jeder sein Boot wie er wollte. Eigentliche Rennklassen gab es nicht, die Boote waren nur insofern von einer Meßformel beeinflußt, als man sie nach den Erfahrungen und den Plänen des Auslandes,

das danach segelte, baute. Auch *Drory*, der sich alle seine Boote selbst zeichnete und selbst herstellte, folgte der geltenden Mode. Er baute seine Boote und die seiner Freunde im Gaswerk Erdberg, wo er Direktor war, auch die Segel machte er selbst, mit Komlossy und Jessernig, die bei ihm angestellt waren. Aus seiner Schule ist unser Segelmacher *Fink* hervorgegangen.



1890. — „Cressida“, Eigner: S. Fritz.

Da damals die Länge des Bootes bei der Vergütung am meisten Ausschlag gab, wurden die Boote breit und maßlos übertakelt. Die alte Schwertflunder war eine Kenterkutsche.

Man ging deshalb zum sogenannten Mitteltyp über und fing an, die Schwertboote (Kielboote hatte man so gut wie gar nicht) mit Außen- und Innenballast zu versehen. *Drory*, der immer für das Neueste war, baute nach diesem Typ die „*Minni*“ für Prof. Lott.

„*Cressida*“, „*Spree*“, „*Vici*“ waren Boote dieser Art, erstere hier gebaut, die beiden letzteren aus Berlin.

Alle diese Boote hatten aber immer noch viel zu viel Segel.

Zu Beginn des Jahrhunderts, 1902, wurde auch bei uns die deutsche Meßformel nach „Segellängen“ eingeführt. Mit der Formel bekamen wir hier auch die Segellängenboote, weil wir in Österreich noch keine oder nicht genügend Konstrukteure und Werften hatten und deshalb unsere Boote im Ausland kaufen mußten. Damit war der Form unserer Yachten eine entscheidende Richtung gegeben, meines Erachtens durchaus nicht



1906. — „Etekar“, 7·10 Segellängen, 68 qm Segelfläche.

zu ihrem Nachteil. Wer bei schönem Wind auf unseren Seen in einer 7-Segellängen-Yacht gesegelt ist, wird sich an diesen Genuß mit Freude erinnern. Die Boote waren absolut schnell und dabei genügend sicher und fest. Hervorgehoben muß werden, *daß es keine Bauvorschriften gegeben hat*. Obwohl die Boote konstruktiv durch den tief gelagerten, verhältnismäßig großen Ballast stark beansprucht waren, waren sie doch dauerhaft. Ich kenne 6-Segellängen-Kielyachten mit zirka 50 qm Segelfläche bei zirka 9 m Länge und 900 kg Gewicht, die heute nach 24 Jahren noch absolut dicht sind, wenn sie im Frühjahr ins Wasser gestellt werden, was man nicht von jedem

heute nach Bauvorschrift gebautem Boot behaupten kann. Wir hatten damals so manche schöne Yacht von 70 qm Segelfläche und mehr auf unseren Seen.

Das wurde anders, als der DSVb. im Jahre 1907 die Meßformel der International-Yacht-Racing-Association annahm und man in Deutschland die Segellängenboote, die dort nur noch bis 1909 bei Regatten zugelassen waren, nicht mehr baute. Die sogenannten Rennklassen der I.-Y.-R.-A. haben sich in der Folge, weil die Formel die Größe des Bootes zu sehr belastet, zu übertakelten Flautenläufern entwickelt, so daß man schließlich eine maximale Segelfläche und eine Mindestbreite festsetzen mußte. Ein wesentlicher Unterschied dieses neuen Meßverfahrens war das Entfallen einer Vergütung, indem die Yachten gleicher Klasse *ohne Vorgabe* gegeneinander segelten, und die Einführung von *Bauvorschriften*, um die Boote seetüchtig zu machen.

Um nicht abseits zu stehen, traten wir 1910 ebenfalls der I.-Y.-R.-A. bei, ich hatte es selbst mit angeregt, weil unser Mitglied Klusemann, der dann leider beim Bobfahren auf dem Semmering tödlich verunglückte, in Kiel unter unserer Flagge starten wollen, und weil wir ja auch international regattafähig sein mußten.

Wenn auch die Klassen der I.-Y.-R.-A. für die See gedacht waren, konnte uns das nicht schaden, da wir neben den Rennklassen weiter unsere alten Klassen als unsere nationalen Klassen behielten. Die Rennklassen der I.-Y.-R.-A. konnten als große, schwere und teure Seeboote nur wenig Verbreitung finden. Die erste 6-m-Rennyacht, die auf unseren See kam, war „Boule de neige“, ein französischer Eintonner, die als „Wildfang“ 1909 auf den Traunsee gebracht wurde, wo sie anfangs nach Segellängen vermessen startete. In der Folge hatten wir nur auf dem Wörthersee, dem Attersee und dem Traunsee einige 6-m-Rennyachten. In Deutschland hat man bald eingesehen, daß die Rennklasse und die Sonderklasse, die man für den Wettkampf mit Amerika geschaffen hatte, nicht ausreichen, und führte dort die „nationalen“ Klassen und die „nationale Jolle“ ein.

Bei diesen nationalen Klassen kam zuerst die einzig richtige Art der Klasseneinteilung zur Anwendung, die Bestim-

mung der Größe des Bootes allein durch die Segelfläche. Dadurch erhält man große Boote und vermeidet auf einfachste Weise das Übertakeln.

Leider waren die deutschen nationalen Klassen für uns nicht brauchbar, weil man bei uns kein Feld für Kajütboote, geeignet für weite Fahrten, hat. Die nationale Jolle (später Binnenjolle, dann 22-qm-Jolle) war bei ihrer Geburt ein festes und billiges (1000 Mark) Gebrauchsboot für viele Insassen, mit dem man auch wettsegeln konnte. Die „Pussi“ auf der Alten Donau ist ein Beispiel. Daß diese Art Boote hier bei den Rennseglern, die an die noblen Segellängenboote gewöhnt waren, nur sehr geteilte Zustimmung fanden, ist erklärlich. Später verwandelte sich die nationale Jolle allerdings in ein extremes, ziemlich rankes Rennboot.

Wir hatten die nationale Jolle und die Sonderklasse zugleich mit den Rennklassen im Jahre 1910 angenommen, die nationale Jolle fand aber, wie schon erwähnt, zuerst nur wenig Anhänger. Ganz anders die Sonderklasse, die, insbesondere für den Attersee, ein ausgezeichnetes Boot darstellte.

Für die Alte Donau schufen wir die Klasse der Segelkanus, mit denen die Wettfahrten in Wien eigentlich erst auflebten.

Wir hatten also vor Kriegsbeginn genügend Rennklassen (die internationalen Sechser, die Sonderklasse, die nationale Binnenjolle, unsere nationalen Segellängenklassen und die Kanus) und daher auch den regsten Sportbetrieb. Jedes Segelrevier konnte sich die Klassen aussuchen, die ihm gerade am besten paßten.

Da kam als die wichtigste und einschneidendste Änderung in der Entwicklung unseres Segelsportes unser Eintritt in den Deutschen Seglerverband nach Erlöschen des österreichisch-ungarischen Seglerverbandes infolge der Auflösung unserer Monarchie.

Von nun an konnten in offenen Wettfahrten nur die Klassen des DSVb. ausgeschrieben werden. Was konnte man da ausschreiben? Auf dem Attersee war allerdings eine ganze Anzahl von Booten der Sonderklasse, im übrigen aber nur ein paar Sechser und Binnenjollen, auf dem Wörthersee einige Sechser und Binnenjollen, auf dem Traunsee, der die Binnen-

jolle nie mochte, einige Sechser. Unser ganzes anderes schönes Bootsmaterial war klassenlos. Der Seglertag des DSVb. 1916 hatte, weil ja dort auch Mangel an geeigneten kleinen Binnenklassen war, die freie 15-qm-Jolle der Wettsegelvereinigung der Berliner Jollensegler übernommen und eine 30-qm-Kielklasse geschaffen, die aber nicht frei, sondern an alle möglichen Form- und Bauvorschriften gebunden war. Wir griffen daher auf dem Traunsee sogleich zum 15er, der einzigen Klasse, die man hier brauchen konnte, und hatten den Erfolg, in zwei Jahren 16 solche Boote auf dem See zu sehen, neben unseren vier Sechsern. Der Wörthersee wählte sich die Binnenjolle als sein Boot, der Attersee die Sonderklasse und die Binnenjolle, der Wolfgangsee die Sonderklasse. Die übrigen Reviere waren bezüglich Klassenbooten eigentlich tot. Es war klar, daß dieser Zustand, wo es auf jedem See nur eine oder zwei Klassen gab, nicht haltbar war. Uns fehlte vor allem ein nicht zu teures Kielboot.

Deshalb propagierte ich die Einführung einer „U.-Y.-C.“-Kielklasse. Unsere technische Kommission hat darauf 1921 die Vorschriften der 35-qm-Kielklasse ausgearbeitet, die 1922 offiziell zu unserer Klasse erhoben wurde. In Gmunden wurde sogleich der erste 35er auf Stapel gelegt und im Laufe von zwei Jahren hatte sich die Zahl dieser schönen Boote schon auf mehr als ein Dutzend erhöht, die zum allergrößten Teil am Wörthersee gebaut waren. Wie groß dieser Erfolg zu veranschlagen ist, kann nur der beurteilen, der den kleinen Kreis unserer Segler und die Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Lage hier kennt.

Zugleich mit dem 35er machten wir den freien 20er und den freien 10er für die Alte Donau zu unseren *internen* Rennklassen.

In Gmunden hatte schon vorher Dr. Fereberger den 20er „Wiking“ gebaut, der sich als ein auffallend schnelles und festes Boot erwies. Nach Annahme der 20er im U.-Y.-C. baute nun der Grundlsee eine ganze Anzahl solcher Boote.

Der DSVb. hat am Seglertag 1923 dann den freien 20er, und 1925 auf unser Drängen auch unseren 35er angenommen. Erwähnt muß werden, daß unsere Bestimmungen der 35er-Klasse nicht immer richtig verstanden wurden. Er sollte ein

freies Boot sein, darum waren alle Grenzen möglichst weit gezogen. 700 kg war ursprünglich das Mindestgewicht. Damit war aber natürlich durchaus nicht gesagt, daß man das Boot nicht schwerer bauen kann und bauen würde. In der Folge hat man es auch wesentlich schwerer ausgeführt, ohne daß es deshalb langsamer wurde. Andererseits kann man aber gewiß auch bei 700 oder 800 kg Gewicht ein genügend steifes und hinreichend sicheres Boot machen, wie das unsere Segellängenboote beweisen. Damit man nicht versteckte Flundern baue, hatte ich die Bestimmung vorgeschlagen, daß mindestens ein Drittel des Gewichtes im Kiel sein müsse. Man hat diese Bestimmung dann in Deutschland als „überflüssig“ weglassen, mit Unrecht, da eine 6-Segellängen-Flunder, wie sie von Linton Hope gebaut wurde, nahezu 600 kg gewogen hat, also leicht in eine Pseudo-Kielyacht umzuwandeln wäre.

Auf der Alten Donau wurden sofort die 10er reihenweise gebaut, so daß wir ein Regattafeld von etlichen 20 solchen Booten sehen konnten. Die Kanus kamen ins Hintertreffen.

Unser Sport und auch unser Bootsbau, der einen schönen Aufschwung genommen hatte, war also gewissermaßen gerettet. Wir hatten als Kielklassen nun wenigstens die Sonderklasse und den 55er, ferner als Schwertboote die Binnenjolle und die freien Klassen von 20 bis 5 qm. Alle übrigen Klassen des DSVb. zählten ja, als für die See gedachte Kajütboote, für uns nicht. Uns fehlte höchstens noch eine größere, freie Kielklasse. Wir hatten im Jahre 1924 nicht weniger als 165 Klassenyachten gegenüber 114 im Jahre 1922, was einer Zunahme von 44 Prozent in diesen zwei Jahren entspricht, darunter 12 Fünfunddreißiger und 55 Fünftehner!

Da kam eine neue Katastrophe! Der Seglertag des DSVb. 1925 stellte eine durchgreifende „Neuregelung“ des Meßverfahrens (das heißt der Rennklassen) für das Jahr 1930 in Aussicht, statt diese Neuregelung einfach der schrittweisen Änderung und Entwicklung zu überlassen. Damit war natürlich jeder Bautätigkeit namentlich in den größeren Klassen ein Ende bereitet. Wenn wir nicht die Jubiläumsregatten und den Länderwettkampf gehabt hätten, wäre auch in den kleinen Klassen nichts gebaut worden. In der Folge hat sich allerdings diese Neuregelung stark abgeschwächt, weil man ja auch in

Deutschland die vorhandenen Klassen nicht ohne weiteres ins alte Eisen werfen wollte. Der U.-Y.-C. hat sogleich zu der Änderung der Klassen Stellung genommen und betont, daß er auf dem Beibehalten seiner Klassen bestehen müsse. Für die Sonderklasse fand man draußen kein Gehör, die Binnenjolle wird, weil die deutschen Segler es wünschen, beibehalten. Der 55er sollte zuerst einem Kompromiß zum Opfer fallen und an Stelle des deutschen 50er als freier 50er treten. Da man aber in Berlin den alten 50er nicht fallen lassen will, soll nun der 55er wieder bleiben.

Wir haben namens der österreichischen Segler durch unseren Vertreter dem DSVb. bestimmte Richtlinien für unsere Klassen bekanntgegeben, die im wesentlichen darauf hinauslaufen, daß wir unsere Klassen zu erhalten wünschen und daß wir bei unseren freien Schwertklassen eine Gewichtsvorschreibung entschieden ablehnen. Beim 55er sei eine Vergrößerung der maximalen Länge und eine geringe Vergrößerung des Minimalgewichtes zulässig. Auf jeden Fall aber verlangen wir, daß unsere Klassenboote ihre Klasse weiter behalten, ohne irgend eine Beschränkung, wie etwa durch Schaffung von B-Klassen oder dergleichen. Das ist für unsere Yachteigner wohl das Wichtigste. Wir sehen ja nicht den Zweck einer neuen Klasseneinteilung darin, den Werften Aufträge zu verschaffen.

Es ist zu hoffen, daß wir schließlich beim DSVb. doch Gehör finden werden und so der ganze Rummel der „Neuregelung“ mehr oder weniger im Sand verlaufen wird. Dann aber wird die Entwicklung des U.-Y.-C. gewiß wieder ebenso erfreulich weiterschreiten wie in den früheren Jahren.

Ing. Viktor Thausing.

Mitteilungen des Vorstandes.

Neuaufnahmen.

Als ausübende Mitglieder wurden in den U.-Y.-C. aufgenommen:

Stammverein: Wilh. Modes, Demir Assim Tourgoud Bey.

Neusiedler See: Ing. L. Fink.

Wolfgangsee: Karl Borchardt.

Nachahmenswertes Beispiel.

Herr Assistent Dr. Hermann Elschmig, U.-Y.-C., G.-S., widmete dem Pressefonds unserer Mitteilungen einen Betrag von S 20.—, für den an dieser Stelle herzlichst gedankt wird.

Deutscher Seglertag.

Das Programm des im Herbst d. J. stattfindenden Deutschen Seglertages, das vom Vorstand des U.-Y.-C. ausgearbeitet und dem Präsidenten des Verbandes mitgeteilt wurde, lautet:

Donnerstag, den 13. Oktober 1927, abends: Ankunft der deutschen Gäste mit Sonderzug und Empfang auf dem Bahnhof. Fahrt mit Fremdenautos in die Hotels.

Freitag, den 14. Oktober 1927, vormittags: Zusammenkunft um 9 Uhr vor den Hotels. Führungen zu Fuß durch die Stadt. Besichtigung des Stephansdomes, der Kaisergruft und Hofburg. Mittagstisch im Volksgartenrestaurant. Abfahrt um 3 Uhr auf den Kobenzl. Jause. Rückfahrt zum Heurigen in Grinzing. (Begrüßungsabend des U.-Y.-C.)

Samstag, den 15. Oktober 1927, vormittags: Zusammenkunft um 10 Uhr vor den Hotels und Fahrt nach Schönbrunn. Besichtigung des Schlosses, Tiergartens, Pflanzenhauses. Mittagstisch in Hopfners Parkhotel. Abfahrt um 2 Uhr in den Prater, Jause im Prater. Rückkehr um 6 Uhr in die Hotels. Abends Festvorstellung in der Wiener Staatsoper. („Fledermaus.“)

Sonntag, den 16. Oktober 1927, vormittags: Deutscher Seglertag im neuen Saal der Wiener Hofburg; die Teilnahme ist nur den Delegierten gestattet. Pause von 1 bis 2 Uhr. Abends: Festbankett und Ball im großen Saal der Wiener Hofburg. Tanz in der neuen Galerie, Beginn 9 Uhr. Für Ballbesucher, die am Bankett nicht teilnehmen wollen, werden eigene Karten ausgegeben. Während der Tagung des Deutschen Seglertages findet für die Damen eine Autorundfahrt durch den Wiener Wald statt (Zusammenkunft um 9 Uhr vor der Oper) nach Mödling, Gaaden, Heiligenkreuz (Mittagstisch), Helenental, Baden und zurück. Rückkehr um 6 Uhr in die Hotels.

Montag, den 17. Oktober 1927: Zusammenkunft um 10 Uhr vor der Oper. Fahrt mit Fremdenautos auf den Semmering. Mittagstisch am Semmering. Rückkehr abends nach Wien.

Dienstag, den 18. Oktober 1927: Abreise der deutschen Gäste.

NB.: Sollten einzelne der beabsichtigten Ausflüge wegen schlechten Wetters nicht ausführbar sein, so sind Ersatzveranstaltungen vorgesehen.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Wettfahrberichte.

Bericht über die Frühjahrsregatten 1927 des Union-Yacht-Clubs, Stammverein.

Der U.-Y.-C., St.-V., hielt auch heuer seine Frühjahrsregatten in seinem Segelgebiet an der Alten Donau ab, welche von seltenem Wetterglück begünstigt waren. Es gab an allen drei Wettfahrtstagen strahlenden Sonnenschein und gleichmäßig durchstehenden, gerade auf der Alten Donau seltenen Wind. Es wurde daher auch durchwegs guter Sport geboten. Kenterungen waren ein unbekannter Begriff und die bei Schiedsrichtern und Steuerleuten gleich unbeliebten Proteste fehlten gänzlich. Hingegen konnte man diverse spannende Kämpfe zwischen den Booten der einzelnen Klassen und gut durchgeführte Aktionen der Mannschaften beobachten.

In der 22-qm-Rennklasse konnte Fery mit zwei ersten Plätzen den Punktpreis seiner Klasse und gleichzeitig den Schnelligkeitspreis für alle Klassen an sich bringen, und fiel dessen gut eingespielte Mannschaft besonders auf. Auch Rudi VIII wußte sich einen ersten Platz zu erringen, wogegen Woglinde heuer nicht gut im Trimm zu sein schien, denn man vermißte sie unter den Preisträgern, wo sie sonst zu finden war.

In der 15-qm-Rennklasse glänzte Kismet III teils unter Führung ihres Eigners, teils unter der eines bekannten „Atterseer“ Steuermannes mit zwei ersten Preisen, Rudi VII schnitt wie gewohnt mit einem ersten und einem zweiten Platz gut ab, wogegen Puck II sich mit zwei zweiten Plätzen begnügen mußte.

Nun die allseits beliebte, von unsren „berühmtesten“ Steuerleuten geführte 10-qm-Rennklasse. Pan erschien mit einem ersten und zwei zweiten Plätzen auf der Preistafel, an

nächster Stelle liegt Hexl mit einem ersten und einem zweiten Platz, nach ihr das Wundertier Ly, durch vorübergehendes Unwohlsein ihres Eigners behindert, mit nur einem ersten und einem dritten Platz, dann kommt Willy, der seine Regattenlaufbahn absolut nicht zu beenden gedenkt, mit zwei dritten Preisen und Spatz, welcher leider nur eine Regatta mitfuhr, doch unter seinem fleißigen Eigner einen vierten Platz belegen konnte.

In der 5-qm-Rennklasse erschien Ly mit zwei ersten Plätzen als Preisträgerin, Putzile mußte sich mit zwei zweiten und einem dritten Platz begnügen, Elsa II errang unter ihrem neuen „Schwergewichtseigner“ einen ersten Preis, Heini und Fiddle teilten sich in die restlichen Plätze.

Das Rennen der Ausgleichsklasse am 15. Mai konnte Frigg II nach heftigem Kampf gegen zwei Ausgeschiedene in glänzendem Stile für sich entscheiden.

Durch Vereinbarung mit dem Wiener Segel- und Ruderclub wurden sämtliche Punktpreise durch Starten in den je drei Führungsregatten beider Clubs ausgesegelt und es war daher möglich, eine größere Anzahl von Punktpreisen den einzelnen Klassen zur Verfügung zu stellen.

Die Punktpreisträger sind:

22-qm-Rennklasse: I. Fery, wie schon erwähnt, auch Gewinner des Schnelligkeitspreises; II. Rudi VIII.

15-qm-Rennklasse: I. Rudi VII; II. Kismet III; III. Puck II.

10-qm-Rennklasse: I. Pan; II. Hexl; III. Ly; IV. Willy; V. Wienerkind.

5-qm-Rennklasse: I. Ly; II. Putzile; III. Elsa II; IV. Heini.

Ausgleichsklasse: I. Frigg II.

Damit ist die Reihe der Regatten des Union-Yacht-Clubs im Jahre 1927 eröffnet, es folgen demnächst die Wettfahrten des neugegründeten Zweigvereines Neusiedler See, welcher unter seinem rührigen Obmann, Herrn Direktor Walker, bereits große Vorbereitungen hiezu trifft, und es dürften sich auch die meisten der vorgenannten Boote in nächster Zeit am Neusiedler See beim Start wiedersehen.

Union-Yacht-Club, Stammverein:
Der Oberbootmann: *E. Scholz.*

Ja wer kommerlt denn da?



Der Oberbootsmann des Stammvereines macht praktische Übungen über Wind und Wasser.

Union-Yacht-Club, Zweigverein Wörthersee.

*Ausschreibung der
Wörtherseewoche 1927
und des
Wörtherseepreises 1927
der 20-qm-Schwertrennklasse.*

25. bis 29. August.

I. Wettfahrten um den „Wörtherseepreis 1927“.

Donnerstag, den 25. August 1927, um 15 Uhr; Freitag, den 26. August 1927, um 11 Uhr; Freitag, den 26. August 1927, um 15 Uhr, vor Dellach, Etablissement Lampl.

Bahn, Besatzung, Ruderführung, Meldeschluß und Meldestelle wie für die Wörtherseewoche.

Klasse, Zulassung und Preise siehe die „besonderen Bestimmungen über den Wörtherseepreis“ im Anhang, Punkt I.

Die Regatten um den Wörtherseepreis sind als

„klassisches Rennen der 20-qm-Schwertrennklasse“

ähnlich den Wettfahrten um den Seglerhauspreis der 22-qm-Rennklasse gedacht. Sie sind bestimmt, ein sportliches Zusammentreffen der besten

„deutschen, ungarischen und österreichischen Yachten“

der 20-qm-Schwertrennklasse am Wörthersee herbeizuführen. Der hier abgebildete Preis wird in diesen drei Wettfahrten von der siegreichen Yacht endgültig gewonnen.

II. Verbandswettfahrten des U. Y. C. Z. Wörthersee.

(Wörtherseewoche 1927.)

Art: Verbandswettfahrten.

Ort: Dellach, Etablissement Lampl.

Zeit: 1. Dienstag, den 23. August 1927, 15 Uhr; 2. Mittwoch, den 24. August 1927, 11 Uhr; 3. Mittwoch, den 24. August 1927, 15 Uhr; 4. Samstag, den 27. August 1927, 15 Uhr; 5. Montag, den 29. August 1927, 11 Uhr.

Klassen: 1. Rennklassen: 55, 22, 20, 15, 10, 5 qm.

2. Altersklassen: 6-mR.-Klasse.

In jeder Klasse müssen mindestens zwei Meldungen erfolgen, sonst fallen die Wettfahrten dieser Klasse aus.

Zulassung: Yachten, eingetragen beim Deutschen Seglerverband oder bei anerkannten Vereinen, die ihren Sitz außerhalb des Verbandsgebietes des DSVb. haben. (Das Verbandsgebiet umfaßt Deutschland und Österreich.)

Besatzung: Laut Verbandsvorschrift; bezahlte Hand nur in der 6-mR.-Klasse gestattet.

Ruderführung: Nur Mitglieder von Verbandsvereinen oder anerkannten nichtdeutschen Vereinen.

Preise: 1. Klassenpreise nach Vorschrift; 2. Saisonpreise in allen Klassen; 3. Herausforderungspreise: a) Saelde-Pokal der 55-qm-Rennklasse, gestiftet 1925 von Herrn K. R. Robert Salcher, Bestimmungen siehe Anhang, Punkt II. Gewinner 1925: Robert Salcher (Saelde); 1926: A. C. Angerer (Röntakwinta); b) Preis des österreichischen Flottenvereines der 22-qm-Rennklasse, gestiftet 1913 für in Österreich gebaute Boote inländischer Konstrukteure, Bestimmungen im Anhang, Punkt III. Gewinner 1913: F. F. Egger (Knirps); 1921: A. v. Bernd (Ivola);

1922: Popper (Lilo); 1923: A. v. Bernd (Ivola II); 1924: Otto Winds (Sindbad IV); 1925: Ludwig Winds (Fanfu II); 1926: Ludwig Winds (Fanfu II); c) Preis der Kurkommission Pörschach der 22-qm-Rennklasse, gestiftet 1926, Bestimmungen im Anhang, Punkt IV. Gewinner 1926: Ludwig Winds (Fanfu II).



„Wörtherseepreis 1927“

III. Internes Handicap.

Sonntag, den 28. August 1927, um 15 Uhr, in Dellach, Etablissement Lampl.

Zulassung: Alle beim U.-Y.-C. eingetragenen Yachten.

Start: Der Start erfolgt nach der Größe der Vorgabe derart, daß der wirkliche Einlauf ins Ziel für die Preisfolge maßgebend ist.

Preise: Nach der Vorschrift für Klassenpreise, außerdem dem Dritttletzten ein Trostpreis.

Vorgabe bestimmt inappellabel der Oberbootsmann und werden dementsprechend die Startzeiten im Programm bekanntgegeben.

IV. Allgemeines.

Bahn: Dreieckskurse im westlichen Seebecken, 5 bis 9 Seemeilen.

Punktwertung: Für den Wörtherseepreis, alle Herausforderungspreise mit Ausnahme des Flottenvereinspokals und Saisonpreise nach der Tabelle von Dr. R. Johanny, siehe Anhang, Punkt V.

Meldeschuß: Samstag, den 21. August 1927.

Meldestelle: Ing. Rudolf Schlenk, Oberbootsmann, Dellach am Wörthersee, Etablissement Lampl. Die Meldestelle erteilt alle gewünschten Auskünfte.

Einsätze: a) Für den Wörtherseepreis S 25.— für alle drei Wettfahrten; b) für die Verbandsregatten in der 6-mR.-Klasse S 20.—, 35-qm-Rennklasse S 20.—, 22-qm-Rennklasse S 16.—, 20-qm-Rennklasse S 16.—, 15-qm-Rennklasse S 16.—, 10-qm-Rennklasse S 12.—, 5-qm-Rennklasse S 12.—; c) für das Handicap S 12.— ohne Unterschied.

Bei denjenigen Meldungen, die bis zum 16. August 1927 einlaufen, ermäßigt sich der Einsatz auf die Hälfte (S 10.—, 8.—, 6.—) obiger Beträge, bis auf diejenigen des Wörtherseepreises.

Programm: Bei Georg Tscheber, Besitzer des Etablissements Lampl.

Kursskizzen: Bei Georg Tscheber, Besitzer des Etablissements Lampl.

Besondere Bestimmungen: Siehe Anhang.

Der Oberbootsmann des U.-Y.-C. Z. Wörthersee:

Ing. *Rudolf Schlenk* e. h.

Anhang.

I. Bestimmungen für den „Wörtherseepreis“ 1927.

1. Der Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee stiftet einen Preis für die 20-qm-Schwertrennklasse, welcher im Rahmen der Wörtherseewoche 1927, also zwischen dem

23. und 30. August 1927, in drei Sonderwettfahrten endgültig zu gewinnen ist.

2. Zur Teilnahme berechtigt sind alle Yachten der 20-qm-Schwertrennklasse, welche beim Deutschen Seglerverband oder bei einem anerkannten ungarischen Yachtclub eingetragen sind.

5. Den Wörtherseepreis gewinnt jede Yacht, welche in den drei Wettfahrten die höchste Gesamtpunktzahl erreicht. Bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt, in welcher die zuerst einlaufende Yacht die beste Durchschnittszeit (pro Seemeile) erzielt hat. Zur Anwendung gelangt die Johanny'sche Punktwertung (vgl. „Die Yacht“, 1925, Nr. 24).

4. Für jede der drei Einzelwettfahrten gibt der U.-Y.-C. Z. Wörthersee Klassenpreise laut Vorschrift.

5. Die Ausschreibung der Wettfahrten um den Wörtherseepreis wird gleichzeitig mit jener der Wörtherseewoche erfolgen.

6. Als Meldungsschluß gilt der Meldungsschluß der Wörtherseewoche. Der Einsatz beträgt für die ganze Wettfahrtreihe S 25.—.

7. Es gelten die Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen des DSVb.

II. Bestimmungen für den „Saelde-Pokal“.

(Herausforderungspreis für die 55-qm-Rennklasse).

Der „Saelde-Pokal“ wurde im Jahre 1925 von Herrn K. R. Robert Salcher als Herausforderungspreis für die 55-qm-Rennklasse gestiftet und ist nach folgenden Bestimmungen zu gewinnen:

1. Zur Bewerbung um diesen Preis sind alle nach den Vorschriften des DSVb. erbauten 55-qm-Rennyachten berechtigt, die im Yachtregister des DSVb. oder eines anerkannten nicht-deutschen Vereines eingetragen sind.

2. Der Preis ist alljährlich bei den vom Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee, veranstalteten Verbandswettfahrten der Wörtherseewoche auszuschreiben, das erstmal im Jahre 1925, und nach Punktwertung in der Weise zu gewinnen, daß die höchste in allen diesen Wettfahrten erzielte Gesamtpunktzahl entscheidet. Zugrunde gelegt wird die von

Herrn Dr. Robert Johanny ausgearbeitete Punktwertungstabelle, welche beim Oberbootsmann des U.-Y.-C. Z. Wörthersee, eingesehen werden kann und am Startplatz anzuschlagen ist.

3. Bei gleichen Punktzahlen entscheidet das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt, in welcher die im Verhältnis zur Bahnlänge kürzeste Fahrzeit erzielt wurde.

4. Der Eigner jener Yacht, welche die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erhält den Preis für ein Jahr und hat ihn im nächsten Jahre spätestens drei Tage vor der ersten Verbandswettfahrt des U.-Y.-C. Z. Wörthersee diesem Verein zuhanden des Oberbootsmannes zurückzustellen.

5. Durch zweimaligen Sieg desselben Eigners in aufeinanderfolgenden Jahren wird der Preis endgültig gewonnen. Wenn jedoch ein Eigner den Preis bereits zweimal in nicht aufeinanderfolgenden Jahren gewonnen hatte, so soll ihm durch nochmaligen Sieg der Preis endgültig zufallen, ohne Rücksicht darauf, ob die beiden letzten Siege in unmittelbar aufeinanderfolgenden Jahren errungen wurden oder nicht.

6. Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des DSVb.

7. Steht die gewinnende Yacht im Miteigentum mehrerer Eigner, so geht die Anwartschaft auf den Preis, sofern sie sich darüber nicht anderweitig einigen, auf den ältesten Miteigentümer über.

8. Sollte die 35-qm-Rennklasse als Verbandsklasse zu bestehen aufhören, ehe der „Saelde-Pokal“ endgültig gewonnen ist, so hat der U.-Y.-C. Z. Wörthersee das Recht und die Pflicht, ihn von da an unbeschadet der bereits erworbenen Anrechte für eine andere Klasse auszuschreiben, über deren Wahl die Entscheidung des Stifters einzuholen ist. Sollte dieser die ihm anheimgestellte Auswahl nicht bis zum 31. Dezember desjenigen Jahres treffen, in welchem die Gültigkeit der 35-qm-Rennklasse als Verbandsklasse abläuft, so geht das Recht, die neue Klasse zu bestimmen, auf den U.-Y.-C. Z. Wörthersee, über. Unterläßt dieser die Neuausschreibung, so geht der Preis endgültig ins Eigentum des letzten Verteidigers über.

Wien, im Frühjahr 1925.

Robert Salcher e. h.

Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift überein.

Wien, 20. Juli 1926.

Dr. Johanny.

III. Bestimmungen für den Herausforderungspreis des Österreichischen Flottenvereines.

1. Der „Herausforderungspreis des Österreichischen Flottenvereines“ wurde zur Förderung des heimischen Yachtbaues im Jahre 1913 vom Österreichischen Flottenverein gestiftet und gelangt alljährlich während der „Wörtherseewoche“ des U.-Y.-C. Z. Wörthersee in den Verbandswettfahrten der 22-qm-Rennklasse zur Ausseglung.

2. Um den Besitz dieses Preises können sich ausübende Mitglieder (aktive Mitglieder, Junioren) österreichischer und ungarischer Yachtclubs sowie diese Yachtclubs selbst mit 22-qm-Rennyachten bewerben, welche ihr Eigentum, im Bootsregister des betreffenden Clubs eingetragen und in Österreich oder Ungarn erbaut sind; Boote, die nach dem 1. September 1913 auf Kiel gelegt sind, müssen überdies von einem inländischen Konstrukteur entworfen, und Segel, die nach diesem Zeitpunkt in Auftrag gegeben wurden, müssen im Inlande hergestellt sein.

3. Als jeweiliger Sieger eines jeden Jahres gilt derjenige Eigner, dessen Jolle in den Verbandswettfahrten der Wörtherseewoche für die 22-qm-Rennklasse die beste Gesamtleistung nach folgender Punktwertung erzielt hat:

Bei jedem Rennen gilt der erste Platz so viel Punkte, als Boote gemeldet wurden, jeder folgende Platz um einen Punkt weniger als der vorhergehende; gemeldete Boote, die das Rennen nicht vorschriftsmäßig beendet haben, erhalten um einen Punkt weniger als das letzte gehörig eingelaufene Boot.

Die höchste Gesamtpunktzahl aller Rennen bestimmt das siegreiche Boot für das betreffende Jahr; bei gleicher Gesamtpunktzahl entscheidet die höhere Zahl der erzielten ersten beziehungsweise zweiten Plätze usw., in letzter Linie die im Verhältnis zur Bahnlänge erzielte kürzeste Fahrzeit.

4. Als Eigentum erhält den „Herausforderungspreis des Österreichischen Flottenvereines“ derjenige Eigner, der ihn mit demselben oder mit verschiedenen Booten dreimal in aufeinanderfolgenden Jahren oder viermal überhaupt gewonnen hat. Dem Sieger eines jeden Jahres gibt der U.-Y.-C. Z. Wörthersee ein silbernes Cockpitschild.

5. Der jeweilige Verteidiger hat den Preis spätestens

24 Stunden vor der ersten Verbandswettfahrt des folgenden Jahres dem U.-Y.-C. Z. Wörthersee, zuhanden des Obmannes in unversehrtem Zustande zurückzustellen, bei sonstigem Verlust aller bereits darauf erworbenen Ansprüche.

6. Jeder Bewerber hat das Recht zu verlangen, daß sein Yachtclub im Regattenkomitee und im Schiedsgericht durch je ein Mitglied vertreten sei.

7. Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des DSVb.

8. Zeitgemäße Abänderungen werden dem Einvernehmen des Österreichischen Flottenvereins mit dem U.-Y.-C. Z. Wörthersee und den Verteidigern vorbehalten.

IV. Bestimmungen für den Preis der Kurkommission Pörschach am See.

(Herausforderungspreis für die 22-qm-Rennklasse).

Die Kurkommission Pörschach am See stiftet für die Wörtherseewoche des Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee, einen Herausforderungspreis, der nach folgenden Bestimmungen auszusegeln ist:

1. Zur Bewerbung um diesen Preis sind alle nach den Vorschriften des Deutschen Seglerverbandes erbauten 22-qm-Rennyachten berechtigt, die im Yachtregister des DSVb. oder eines anerkannten nichtdeutschen Vereins eingetragen sind.

2. Der Preis ist alljährlich bei den vom Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee veranstalteten Verbandswettfahrten der Wörtherseewoche auszuschreiben, das erstemal im Jahre 1926 und nach Punktwertung in der Weise zu gewinnen, daß die höchste in allen diesen Wettfahrten erzielte Gesamtpunktzahl entscheidet, wobei jedoch diejenige Wettfahrt, welche für die betreffende Yacht das ungünstigste Ergebnis hatte, außer Betracht bleiben hat. Zugrunde gelegt wird die von Herrn Dr. Robert Johanny ausgearbeitete Punktwertungstabelle, welche beim Oberbootsmann des U.-Y.-C. Z. Wörthersee eingesehen werden kann und am Startplatz anzuschlagen ist.

Erzielen zwei Yachten die gleiche Gesamtpunktzahl, so werden jeder von ihnen auch noch die in der ungünstigsten Wettfahrt erzielten Punktzahlen zugerechnet und darnach die

V. Tabelle zur vergleichenden Punktwertung

(für Felder von 2 bis zu 50 Booten).

Von Dr. Robert Johann y.

		Betragt die Zahl der in einer Klasse gemeldeten Boote so erhalten die einzelnen Boote, je nach der von ihnen ersegelten Platzziffer, folgende Punktzahlen:																													
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
I.	100	110	113	116	119	121	123	125	127	128	130	131	133	134	135	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150		
II.	—	11	64	69	73	77	81	84	88	91	93	96	98	101	103	105	107	109	111	113	114	116	118	119	121	122	124	125	126		
III.	—	—	3	11	16	49	53	57	61	64	67	70	73	76	78	81	83	86	88	90	92	94	96	98	100	101	103	105	106		
IV.	—	—	—	—	6	11	14	17	42	45	48	51	54	57	60	62	65	67	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	89		
V.	—	—	—	—	—	2	7	11	13	16	18	38	40	43	45	48	50	53	55	57	59	62	64	66	68	70	72	73	75		
VI.	—	—	—	—	—	—	—	4	7	11	13	15	17	19	35	37	39	41	44	46	48	50	52	54	56	58	60	61	63		
VII.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	8	11	13	15	18	19	21	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	41	43		
VIII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	8	11	12	14	16	17	18	19	21	23	25	27	29	31	33	35	36		
IX.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	7	9	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
X.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	7	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
XI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	6	7	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
XII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	9	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
XIII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18		
XIV.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	6	8	9	11	12	13	14	15	16		
XV.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	5	7	8	9	11	12	13	14		
XVI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	6	7	8	9	11	12	13		
XVII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6	7	8	9	11	12		
XVIII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	5	6	7	8	9		
XIX.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
XX.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
XXI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Entscheidung über die Zuweisung des Preises gefällt. Sollte auch dann ihre Punktzahl gleich sein, so entscheidet die höhere Punktzahl jener Wettfahrt, in welcher die unter Berücksichtigung der Bahnlänge kürzeste Fahrzeit erzielt wurde.

4. Der Eigner jener Yacht, welche die höchste Gesamtpunktzahl nach vorstehenden Bestimmungen erreicht hat, erhält den Preis für ein Jahr und hat ihn im nächsten Jahre spätestens drei Tage vor der ersten Verbandswettfahrt des U.-Y.-C. Z. Würthersee diesem Verein zuhanden des Oberbootsmanns zurückzustellen.

5. Durch zweimaligen Sieg desselben Eigners in aufeinanderfolgenden Jahren wird der Preis endgültig gewonnen. Wenn jedoch ein Eigner den Preis bereits zweimal in nicht aufeinanderfolgenden Jahren gewonnen hatte, so soll ihm durch nochmaligen Sieg der Preis endgültig zufallen ohne Rücksicht darauf, ob die beiden letzten Siege in unmittelbar aufeinanderfolgenden Jahren errungen wurden oder nicht.

6. Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des DSVb.

7. Steht die gewinnende Yacht im Miteigentum mehrerer Eigner, so geht die Anwartschaft auf den Preis, sofern sie sich darüber nicht anderweitig einigen, auf den ältesten Miteigentümer über.

8. Sollte die 22-qm-Rennklasse als Verbandsklasse zu bestehen aufhören, ehe dieser Preis endgültig gewonnen wurde, so hat der U.-Y.-C. Z. Würthersee das Recht und die Pflicht, ihn von da an unbeschadet der bereits erworbenen Anrechte für eine andere Klasse auszuschreiben, und zwar in erster Linie für eine den Wind- und Wetterverhältnissen des Würthersee besonders entsprechende Rennklasse des DSVb.; sollte der U.-Y.-C. Z. Würthersee die Neuausschreibung unterlassen, so hat der Preis endgültig ins Eigentum des letzten Verteidigers überzugehen.

Ausschreibung der Grundlseewoche 1927.

A. Offene Verbandsfahrten am 31. Juli und 1. August 1927.

B. Interne Wettfahrt am 30. Juli 1927.

Start und Ziel: Clubhaus des U.-Y.-C. in Grundlsee.

Bahn: Dreiecksbahn im westlichen Seebecken, zweimal zu umsegeln, zirka 8 Seemeilen.

Zulassung der Klassen: 22-qm-, 20-qm- und 15-qm-Rennklassen.

Unterscheidungsnummern: nach Vorschriften des DSVb.

Zulassung der Klassen: nach Vorschriften des DSVb.

Ruderführung: nach Vorschriften des DSVb.

Besatzung: nach Vorschriften des DSVb.

Preise: nach Vorschriften des DSVb.

Einsätze für offene Wettfahrten: S 5.— und für interne S 2.— per Boot.

Meldestelle: Clubhaus des U.-Y.-C. in Grundlsee, Steiermark, zuhanden des Schriftführers.

Meldeschuß: 20. Juli 1927.

Programme sind ab 25. Juli im Clubhaus erhältlich.

Union-Yacht-Club Grundlsee:

Herbert von Obermayer.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Clubmitglieder und der Werften.

40-qm-Rennklasse, Baujahr 1924, Konstruktion Estlander, zu verkaufen. Auskunft bei Julius Werthner, III., Dapontegasse 5.

Kleiner Jagdkreuzer, Rhamba IV, Baujahr 1926, für Jagdzwecke am Neusiedler See geeignet, für zwei bis drei Personen zum Übernachten eingerichtet, zu verkaufen. Anfragen: Ing. A. Werthner, Velm, Post Grammatneusiedl, Niederösterreich.

15-qm-Rennboot (neu), Tabasko-Zeder, I. engl. Segel (1926 gebaut), erstklassige Bauausführung, elegante Linienführung, billigst zu verkaufen. Anfragen: Österreichische Schiffbau A. G., Wien, I., Neuer Markt 6.

Tourenjolle (Lärche), 10 bis 12 qm Segelfläche, fast neu, frisch überholt, um S 700.— inklusive Segel zu verkaufen. Anfragen: Österreichische Schiffbau A. G., Wien, I., Neuer Markt Nr. 6.

Motorboot oder größeres Ruderboot mit Außenbordmotor am Attersee, zu kaufen gesucht. Maximalpreis 1000 S. Angebote an das Sekretariat des U.-Y.-C.

Schwertyacht „Rih“, 55 qm Segelfläche, erbaut 1901 von Heidtmann in Hamburg, gezeichnet von Linton Hope, London, vollkommen überholt, daher in bestem Zustand, ist um 3000 S zu verkaufen. Zu besichtigen in St. Gilgen am Wolfgangsee, Werft des U.-Y.-C. Angebote an Frau Kratochwill, Ingenieurswitwe, Graz, Panoramagasse 16.

22-qm-Jolle „Lisbeth“, J. 260, Baujahr 1923, Riß Drewitz, Liegeplatz Lampl, Würthersee, zum 15. August (vor den Regatten) zu verkaufen. Kommerzialrat Max Ferch, Leipzig, Klostersgasse 2/4 II (vom 15. Juli bis 15. August bei Lampl am Würthersee).

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

Hotel „Tegetthoff“

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

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

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., WEIHBURGASSE 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.