

MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

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

5. HEFT

AUGUST 1927

Gewitter am Neusiedlersee.

Von Ing. Fink.

Der Segler, welcher nicht vollkommen tourenmäßig ausgerüstet ist, soll sich am Neusiedlersee durch die Flaute niemals verleiten lassen, weit auf den See hinauszutreiben. Nur allzu oft folgt auf die Windstille fast momentan schwerster Wind, der mit dem jäh aufkommenden Seegang den Überraschten in schwerste Gefahr bringen kann. An Flautentagen vermeide man es, den See zu traversieren und fahre längs des Ufers, um das Boot rasch entweder in das Schilf oder auf den flachen Strand der Ostseite zu bringen, wo sich die Wellen nicht so entwickeln können. Die Gewitter und Stürme, welche sich auf dem Neusiedlersee ausbilden, sind von faszinierender düsterer Pracht und zählen für den gut ausgerüsteten Segler genau so zu den Schönheiten des Sees, als die Stürme des Hochgebirges zu denen der Berge.

Von einigen interessanten Gewitterbildungen, welche ich heuer am See erleben konnte, sei in folgenden Zeilen erzählt:

Wir schreiben den 4. Juni 1927 (Pfungstsamstag).

Für die Feiertage war unter den Clubkameraden eine größere Tour verabredet, die uns bis in den Süden des Sees

bringen sollte. Wie es immer ist, so war es auch hier, und so gründlich die Sache besprochen war, so wenig klappte sie, so daß von den vielen Booten, die mitfahren sollten, nur zwei ausliefen und eines nachkommen wollte. Um 1 Uhr nachmittags verließen wir den Hafen von Neusiedl, kaum merkend, daß sich das Boot irgendwie vorwärts bewegte. Eine halbe Seemeile draußen gingen wir baden, das Boot ohne Bemannung lassend, da wir dreimal so schnell schwimmen konnten, als es Fahrt hatte. Gegen ½2 Uhr kam eine leichte Brise ostwärts auf, die mit großer Begeisterung begrüßt wurde, da wir doch hoffen konnten, unser erstes Ziel, Rust, noch bei Licht zu erreichen. Etwa 15 Minuten später war die Brise schon so steif, daß das zweite Boot reffte, während ich mit der Scharpie noch Vollzeug tragen konnte. Die rauschende Fahrt hatte uns etwa eine halbe Seemeile auseinander gebracht. Als der Wind noch weiter auffrischte, legte ich Ruder, um dem Schilfufer näher zu kommen, um bei einer etwaigen Havarie in den Buchten Schutz zu finden. Durch Zufall bemerkten wir, daß das zweite Boot gekentert war. Was war geschehen? *Die Versuche, das Boot flott zu bringen*, hielten uns den ganzen Nachmittag mitten im See. Unbekümmert brannte die Sonne auf unsere Köpfe, nur eine eigenartige, diesige Luft zeigte eine Veränderung an. Gegen 6 Uhr nachmittags begannen sich im Wetterwinkel des Sees die Wolken zu ballen. Zuerst ein kleiner Haufen, der sich nach und nach auseinander rollte und sich links und rechts über das Ufer ausbreitete, ohne jedoch auf das Wasser herauszukommen. Dieses Auseinanderschieben der Wolken ist ein sehr interessantes Schauspiel, da sich nur zu oft zwischen Gewölk und klarem Himmel eine Kontur ausbildet, welcher der des Wassers entspricht. Stundenlang kann ein Gewitter um den See herumziehen, um dann binnen wenigen Minuten den ganzen Himmel zu bedecken und niederzuprasseln. Nachdem wir eingesehen hatten, daß unsere Versuche zwecklos waren,

mußten wir das Boot im Stiche lassen, takelten auf und wollten stark gerefft nach Neusiedl zurück. Der Wind hatte unserem Gefühle und den Wellen nach noch zugenommen, und das Boot schob, vor dem Wind liegend, mit ganz unheimlichen Bewegungen durch die Wogen. Meine Aufmerksamkeit war auf den Stander und die anrollenden Seen gerichtet, während vor meiner Seele die Bilder einer Halse wenig verheißungsvoll herumgaukelten. Da heißt's auf einmal im Boot: „Da drüben brennt's im Schilf!“ Ich mache einen Blick nach rückwärts, sehe Rauch und begnüge mich mit der Tatsache. „Da schon wieder!“ Beim Umdrehen bemerke ich noch, daß der Rauch meiner Schätzung nach ein paar Kilometer südwärts liegt, doch zum Nachdenken bleibt keine Zeit. Als mich wieder ein Ruf veranlaßt, umzuschauen, und ich den Rauch auf dem See etwa eine Seemeile hinter dem Boot sehe, gebe ich zu, daß mir einen Augenblick das Blut stehenblieb, dann schreie ich: „Takelage herunter, das sind Wasserhosen!“ Wie man bei dem Seegang aufs Vorschiff gekommen ist, weiß ich nicht mehr, denn ich habe starr auf den Stander geschaut. Doch war alles vergebens! Der Baum ging hoch, um im nächsten Augenblick mit furchbarer Gewalt gegen Steuerbord zu schlagen. Die Backstage zu lösen war ausgeschlossen, und das Boot legte sich schwer über. Eine wuchtige Welle klatschte gegen die Wand meines Kajütenaufbaues, über denselben hinwegstäubend, muß der Druck jedoch so groß gewesen sein, daß das Backstag riß, und das Boot kam langsam hoch. Alles dies und das Heruntersausen der Takelage mag kaum 30 Sekunden gedauert haben, für mich als Mann, der untätig an der Pinne sitzen mußte, waren es ein paar bange, lange Minuten. Der Sturm war, ohne nur eine Sekunde aussetzen, von Ost nach West umgeschlagen, und im Zusammenprall waren regelrechte Wasserhosen entstanden, eine Erscheinung, die am Neusiedlersee seit Jahrzehnten nicht mehr aufgetreten ist. Man muß eben Glück haben. Doch der Leser,

welcher glaubt, daß für uns die Sensation schon vorbei war, irrt. Wir waren wohl etwas gesichert, doch die weiter aufsteigenden Wasserhosen rückten immer mehr aufs Wasser heraus und kamen so dem mitten im See treibenden Boote näher. Meiner Schätzung nach, ich hatte ohne Takelage etwas mehr Zeit hinzublicken, dürfte das Wasser etwa 5 bis 10 Meter hoch aufgestiegen sein und wurde in einem Kranze von etwa 100 Meter Durchmesser emporgewirbelt. Genaue Angaben kann man natürlich nicht machen, denn die Entfernung war uns unbekannt, es kann sich genau so auch um 50 Meter Höhe und 500 Meter Durchmesser handeln, was von anderer Seite behauptet wird. Meine Angaben dürften zu gering sein, denn die Erscheinung wurde auch von Podersdorf aus beobachtet, auf eine Entfernung, die mindestens 6 bis 9 Kilometer betrug.

Mit dem Feldstecher konnte man sehr schön das emporstäubende Wasser sehen. Im Boote selbst sprach niemand ein Wort. Ruhig, äußerlich zwar, wartete man das Kommende ab. In Gedanken jedoch haben wir alle schon die Bilder von den amerikanischen Tornados gesehen. Der Weststurm war noch heftiger als der Ost, und wir trieben gegen das Ostufer, wären aber ziemlich weitab von Podersdorf an Land gekommen. Deshalb setzen wir die Sturmfock als Trysegel. Am See hatte inzwischen der Ausgleich der beiden Stürme stattgefunden und die Wasserhosen aufgehört; im ganzen dürften es etwa sechs bis acht gewesen sein. Nichtsdestoweniger konnten wir einigemal am Wasser trotz der Wellen ganz ölglatte Stellen sehen, von denen man auch nicht wußte, was sie wollten. Einige waren dem Boote bis auf 20 Meter nahe. Der Wind war so stark, daß wir rasche Fahrt hatten, nur die achterwärts anrollenden Seen gaben viel zu tun. Einige Wogen ließen es sich nicht nehmen, über Bord zu kommen und ganz kräftig ins Cockpit hereinzuwaschen. Um 8 Uhr endlich waren wir in Podersdorf. Der Wind tobte mit unverminderter Stärke weiter, und es war unmöglich, daß ein Mann, bis zu den Knien

im Wasser, das ungetakelte Boot halten konnte. Zu zweit erst waren wir in der Lage, es auf seinen Ankerplatz zu bringen.

Wenn uns auch damals nicht sehr besonders zumute war, so möchte ich auf keinen Fall diese Fahrt in meinem Seglerleben vermissen.

Samstag, den 18. Juni 1927. (Genau 14 Tage später.)

Wir fahren langsam am Ostufer südwärts. Wind kaum fühlbar. Immerhin sind wir gewitzigt und bleiben am Ufer, etwa 200 Meter. Schon in der Früh um 8 Uhr hört man einen leisen, fernen Donner, so undeutlich, daß wir glauben, es sind die Sprengungen im St. Magrethner Steinbruch. Dann ist eine längere Pause, dann hört man wieder das ferne Rollen. Die lokalen Windströmungen, welche an klaren Tagen entstehen, bringen uns langsam und gemächlich vorwärts. Saftig leuchten der Wald und die Wiesen auf den Hügeln des Westufers, hellweiß schimmern die Häuser von Rust, Mörbisch und Kroisbach herüber, dazwischen liegt der blau glänzende See, in dessen spiegelglatter Oberfläche sich Himmel, Land und Orte spiegeln. Kein Boot, kein Segel unterbricht die immense Wasserfläche, nur einmal schiebt sich eine Zille vom Illmitzer Ufer gegen Mörbisch, kilometerlange Furchen durch den See ziehend. Über uns steht die gleißende Sonne, während wir im Schutze des Segelschattens behaglich dahindösen und das immer wechselnde Bild bestaunen. Nur die Größe unterscheidet an diesem Tage den Neusiedlersee von einem der Seen des Alpenlandes. Ostwärts sehen wir die kleinen Schilfinseln, Buchten, Nebenseen, wecken schnatternde Wasserröhler aus ihrer Idylle, fahren durch Kanäle und Buchten, suchen bald einen Durchgang durch den schmalen Schilfstreifen zum Festlande, steigen wieder ins Wasser, um eine Sandbank zu untersuchen, mit einem Worte, es gibt allerlei Kurzweil an Bord. Südlich von Mörbisch verliert der See seine Breite, um sich in eine Reihe von fünf bis sechs Kilometer langen, einen bis drei Kilometer breiten, durch Schilfinseln

getrennte Seen aufzulösen. So großartig einerseits die große Wasserfläche wirkt, so interessant und abwechslungsreich ist andererseits dieser Teil des Sees durch die Mannigfaltigkeit der Schilfgestaltung. Mit leichtem Wind kreuzen wir durch die Schilfseen, um endlich gegen 1 Uhr nachmittags Mittagsrast zu halten. Die Sonne brennt unentwegt, doch über Mörbisch, mitten im Himmel, steht eine blasse, weiße Haufenwolke, welche sich gegen die Erde zu in einem unbestimmten Blau verliert. Ein ziemlich untrügliches Zeichen für schwere Gewitter. Wir sind in nächster Nähe des Schilfes, in kürzester Zeit kann das Boot geschützt untergebracht werden. Ohne erkennbare Ursache wird die Farbe der Wolke plötzlich schwarz, sie liegt nun dräuend über Mörbisch. Die Wolke rollt in einer vorwärts kreisenden Bewegung unheimlich gegen den See, bleibt aber über dem Ufer stehen, sich unaufhörlich wie eine Walze drehend. Aus ihrer Achse treten neue Wolkenmassen heraus, welche sich über das Westufer verbreiten. Nun wird es Zeit, denn jetzt kann es jeden Augenblick losgehen. Aufzutakeln hat keinen Zweck, ich steige ins Wasser und ziehe mein Schifflein hinter mir nach. Währenddessen wird an Bord alles wetterklar gemacht und verstaut. Einige Zeit gehe ich neben dem Schilfrande einher, um einen geschützten Platz zu suchen und finde auch eine Einfahrt zu einem Schilfsee, der etwa 500 Meter Durchmesser hat. Am inneren Rande bringe ich das Schiff vor Anker. Kaum bin ich so weit, daß ich das Wasser verlassen kann und unterkrieche, erfolgt ein Donnerschlag und in wenigen Sekunden prasselt der Hagel nieder. Von Westen her rast der Wind über den See und treibt weißgekrönte Wellen vor sich her, von denen die Gischt als Wasserstaub weggerissen wird. Blitz auf Blitz fährt herunter und manchmal in den See. Fast gerade zuckt das glühende Band gegen die Erde, und manche Blitze dauern so lange, als ob ein Wasserstrahl von oben kommen würde. Da mich die Frage des Einschlagens in den See be-

greiflicherweise interessiert, steige ich nochmals ins Wasser und gehe zur Einfahrt vor. Das Bild, welches sich mir zeigt, ist grauenerregend schön. Der ganze See ist eine weißkochende Gischt. Wellen sind kaum mehr zu unterscheiden. Die Ufer kaum mehr zu sehen, nur im Lichte des Blitzes werden die Konturen deutlicher. Die hohen Schilfrohre biegen sich im wahnwitzigen Tanze fast bis zum Wasser, ein Brausen und Sausen, gepaart mit dem Rauschen des Schilfes, verhindert fast jede Verständigung. Ein paar Blitze, die scheinbar sehr nahe im Wasser niedergehen und der Hagel, welcher wieder dröhnend auf meinen Schädel niedertrommelt, stören meine Naturbetrachtung, ich schwimme eiligst zum Boote zurück. Dort rufe ich: „Wanten los“, und binnen 50 Sekunden liegt der Mast verstaubt neben dem Großsegel. Ich habe nicht den Ehrgeiz, der höchste Punkt im Umkreise von vier bis fünf Kilometer zu sein. Nachdem das Mastloch verstopft ist, kriechen wir unter und schauen, meilenfern von jeder menschlichen Siedlung, dem grandiosen Schauspiel zu. Nach einer halben Stunde hört der Hagel auf und das Blitzen setzt aus. Im nächsten Augenblick zwitschert und zirpt es wieder im Schilfe, lockende Vogelstimmen werden laut, ein Ruf der Erlösung, des Dankes, der in uns eine seltsame Rührung auslöst. Unentwegt prasselt der Regen nieder, wieder beginnt es zu blitzen und das Unwetter geht mit etwas verminderter Stärke weiter. Unvermindert regnet es bis 7 Uhr abends fort. Ein paar Bissen zum Nachtmahl, ein kurzes Bad, zugleich Kontrolle des Ankers, und man kriecht in die Koje. Jetzt mag's schaukeln und rauschen, wir schlafen, bis uns am nächsten Tage um 5 Uhr früh die lachende Sonne weckt. Blau liegt der See vor uns, die frische Morgenbrise kräuselt leicht die Wellen, gegenüber liegt Mörbisch und Rust, vergoldet von den ersten Strahlen der Sonne. Gegen Norden zu ist die unendliche blaue Wasserfläche des Neusiedlersees. Der leichte Dunst verhüllt das Bergland auf der Neusiedler-Seite, wir blicken ins Unendliche, in ein Meer hinaus.

Ing. Fink.

Der deutsch-österreichische Länderwettkampf.

Am 30. und 31. Juli und 1. August wurde der diesjährige deutsch-österreichische Länderwettkampf auf dem Starnbergersee ausgetragen. Deutschland war dabei durch Kiebitz XIV., Anitra und Lisl, Österreich durch Sindbad V., Sindbad VII. und Erika vertreten. Leider traf das für Sindbad VII. bestimmte Großsegel von Kurt Benrowtiz trotz rechtzeitiger Bestellung und wiederholter Betreibung nicht ein, so daß dieses Boot mit einem ausgeliehenen Großsegel die Wettfahrten mitmachen mußte. Dieser Umstand sowie die gänzliche Unkenntnis des dortigen Segelreviers, dessen unberechenbare Windverhältnisse zeitweise anscheinend auch die erfahrensten Einheimischen vor unlösbare Probleme stellten, beeinträchtigten von vornherein die solchen Gegnern wie Kiebitz mit Michel Huber und Anitra mit Manfred Curry am Ruder gegenüber keineswegs glänzenden Aussichten der österreichischen Boote. Tatsächlich ließ sich die Sache recht kümmerlich an. Bei durchwegs leichtem, recht unbeständigem und zeitweise von Totenflauten unterbrochenem Wind, über dessen Mängel auch das herrliche wolkenlose Wetter nicht ganz hinwegtäuschen konnte, taten unsere Boote zwar ihr möglichstes, machten im allgemeinen glänzende Starts und lagen regelmäßig zunächst gut im Rennen, sahen sich aber dann immer wieder bei dieser oder jener Gelegenheit abgehängt. Gleich am ersten Tag geriet Sindbad V., der mit Kiebitz und Anitra die Spitzengruppe gebildet hatte, dadurch, daß er von Nieder-Pöking nach Kämpfenhausen den geraden Weg quer über den See wählte, statt am Westufer entlang die ganze Starnberger Bucht auszusegeln, gründlich in die Verschmetterung. Er sollte das seltene Schicksal erleben, von Anitra um eine volle Runde überholt zu werden. Letztere beendete das Rennen als Siegerin vor Kiebitz; den dritten Platz belegte Sindbad VII., dann kam Erika, nach ihr Lisl und erst weit zurück Sindbad V.

Das zweite Rennen begann bei flauester Südbrise, die später von leider nur halbwegs durchstehendem Nord-Ost abgelöst wurde. Auch diesmal lag anfangs Sindbad V. gut im Rennen, ebenso später zeitweise die beiden anderen österreichischen Boote. Aber auch diesmal mußten sie den Einheimischen die Führung überlassen. Kiebitz beendete das Rennen als Erster, gefolgt von Anitra, den dritten Platz hielt wieder Sindbad VII., den vierten Erika knapp vor Sindbad V., lediglich Lisl war rücksichtsvoll genug, hinter den Gästen herzufahren.

Nach diesen Ergebnissen der beiden ersten Tage mußte der Länderwettkampf bereits als unwiderruflich zugunsten Deutschlands entschieden angesehen werden, denn selbst wenn der als einziger Österreicher über 70 Punkte verfügende Sindbad VII. den ersten Platz mit 100 weiteren Punkten errungen hätte, hätten Kiebitz und Anitra (mit je 165 Punkten) beide gänzlich aus dem Rennen scheiden müssen, um eine geringere Gesamtpunktzahl zu haben. Darauf war natürlich nicht im entferntesten zu rechnen, unsere Niederlage konnte vielmehr jetzt schon als eine geradezu katastrophale bezeichnet werden. Um so erfreulicher war es, daß uns der dritte Tag einen Erfolg brachte, den man kaum mehr einen bloßen Achtungserfolg nennen konnte. Sindbad V. übernahm vom Start weg die Führung, mußte dieselbe zwar bei den wechselnden Windverhältnissen vorübergehend einmal an Erika, einmal an Kiebitz und einmal an Anitra abgeben, wußte sich jedoch immer wieder an die Spitze des Feldes zu setzen und sich an dieser schließlich auch zu behaupten, so daß er das Rennen mit vier Minuten Vorsprung vor Kiebitz, dem in kurzem Abstand Anitra folgte, für sich entschied; an vierter Stelle endete diesmal Lisl, den Schluß bildeten Sindbad VII. und Erika.

Den prachtvollen, vom K. B. Y. C. gestifteten Länderwettkampfp reis gewann also Kiebitz mit 250 Punkten endgültig,

ihm folgten Anitra mit 200, Sindbad V. mit 110, Sindbad VII. mit 80, Erika mit 40 und Lisl mit 30 Punkten. Es ist daher auch trotz des besonders ungünstigen Abschneidens an den beiden ersten Tagen gegenüber dem Vorjahre wiederum eine kleine Verbesserung für uns festzustellen, sowohl was die Gesamtpunktzahlen (250 gegen 460, im Vorjahre 200 gegen 490) anbelangt, als auch insofern, als diesmal die österreichischen Boote im Gesamtergebnis an dritter, vierter und fünfter Stelle (bisher immer an vierter, fünfter und sechster Stelle) lagen, endlich insofern, als es einmal einer österreichischen Jolle gelungen ist, zwei der unbedingt besten deutschen Jollen unter den hervorragendsten bayrischen Jollenseglern in ihrem eigenen Lande zu schlagen. Damit sollen natürlich die vielen Mängel der Vorbereitung, an welchen wir auch diesmal litten, die jedoch wenigstens zum Teil in unseren besonderen Verhältnissen ihren Grund haben, weder geleugnet noch beschönigt werden.

Wer unsere bayrischen Sportkameraden kennt, dem braucht wohl kaum erst gesagt zu werden, daß unsere Aufnahme beim K. B. Y. C. die denkbar beste und gastlichste war. Zu den schönen persönlichen Erinnerungen, die alle Teilnehmer unserer Expedition mit sich genommen haben, tat der K. B. Y. C. noch ein übriges, indem er sämtlichen Rennmannschaften reizende silberne Erinnerungsbecher stiftete. Für jede Einzelwettfahrt erhielten überdies die beiden ersten Boote Silberbecher als Tagespreise.

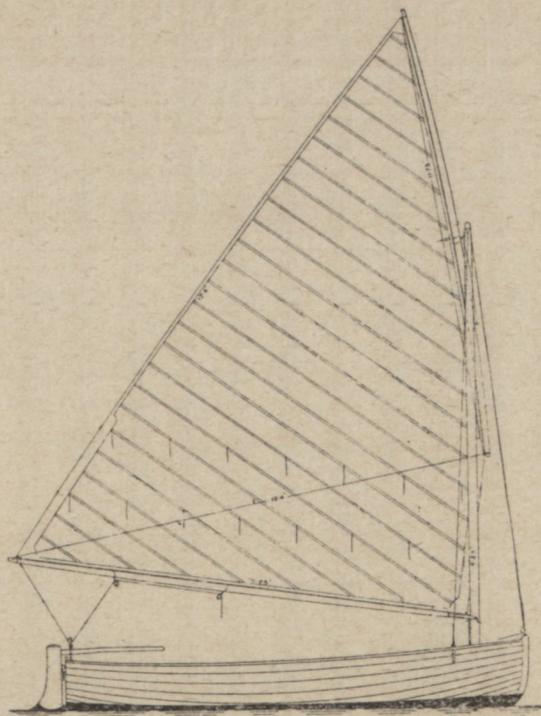
Daß auch in diesem Jahre der Länderwettkampf, abgesehen von den dabei gewonnenen segelsportlichen Erfahrungen, für den österreichischen Segelsport eine besondere Bedeutung hatte und wertvolle Früchte trägt, kann man daraus ersehen, daß mehrere Yachteigner vom Starnbergersee, und zwar sowohl vom K. B. Y. C. als auch vom M. Y. C., sich entschlossen haben, mit ihren Booten die diesjährigen Wettfahrten auf dem Attersee beziehungsweise auf dem

Wörthersee mitzumachen. Einer der Zwecke des Länderkampfes, die Herstellung und Vertiefung wechselseitiger sportlicher Beziehungen, verwirklicht sich also von Jahr zu Jahr mehr; so sollte es werden, und so soll es bleiben.

Dr. R. Johnny.

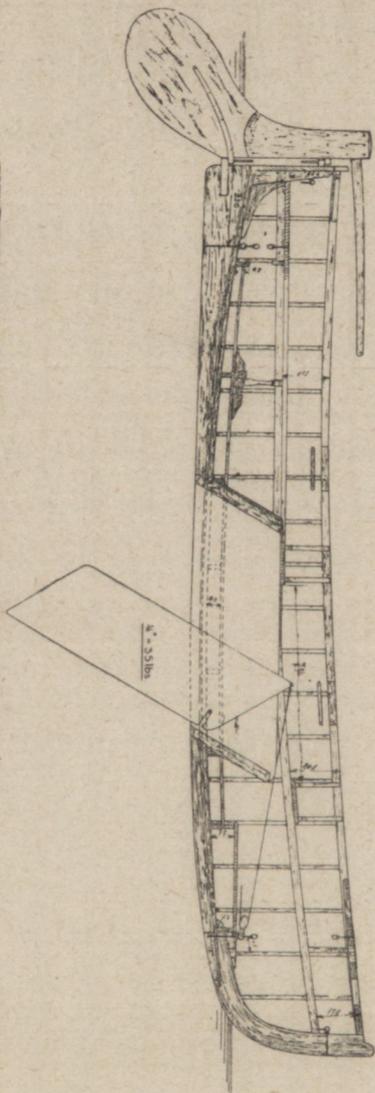
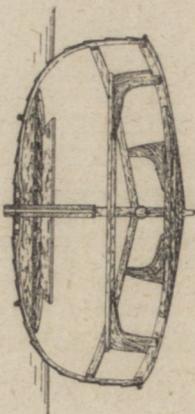
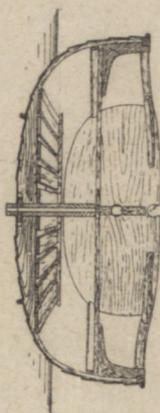
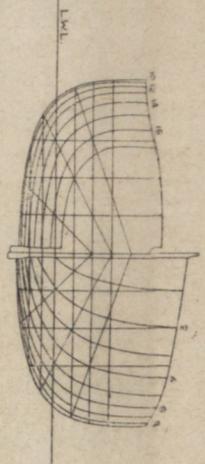
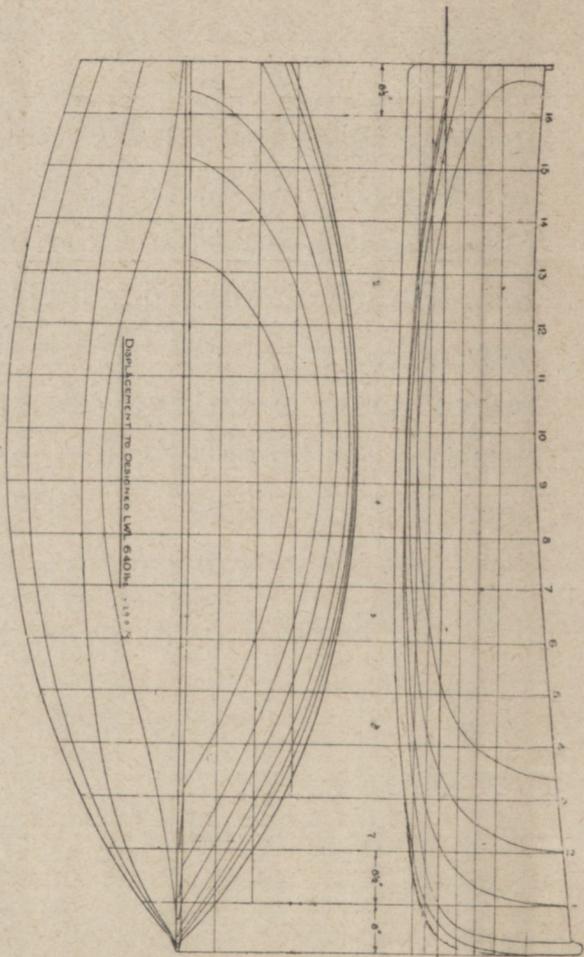
Internationale 12-Fuß-Einheitsjolle.

Die im nächsten Jahre in Amsterdam stattfindende Olympiade sieht neben den Wettfahrten der 6- und 8-m-R-Klasse auch Rennen der internationalen Zwölffußjollenklasse vor. Dieser Umstand hat die deutschen Segler veranlaßt, sich etwas näher mit dieser kleinsten Klasse des internationalen Systems zu beschäftigen. Der Segelclub Rhe in Königsberg,



Segelriß, Maßstab 1:80. Segelfläche 9 qm.

dem die Veranstaltung der diesjährigen akademischen Olympiade übertragen ist, hat eine große Anzahl dieser Jollen angeschafft, um in diesen Booten eine Art akademischer Meisterschaft aussegeln zu lassen. Die internationale 12-Fuß-Einheitsjolle stellt ein sehr stabiles Fahrzeug dar, sie besitzt eine



Risse der 12-Fuß-Jollen.

BOAT RACING ASSOCIATION

"A" CLASS ONE-DESIGN DINGHY

LOA 12'-0" BEAM 4'-8" DEPTH 19 1/2" SA 100"

SCALE 1 1/2" = 1'

SHEET No. 1

JUNE 1913

Segelfläche von 9 qm, bei einer Länge von 3.65 m, einer Breite von 1.52 m und einer Seitenhöhe von 0.52 m. In Deutschland werden die Boote als Einheitsboote auf der Yachtwerft Abeking & Rasmussen hergestellt.

In Österreich wurden im Vorjahre eine größere Anzahl dieser Boote für Rechnung einer der größten holländischen Werften auf der Werft der Österreichischen Schiffsbau-Aktiengesellschaft in Gmunden gebaut. Die Boote werden entweder aus Lärche oder Eiche angefertigt, naturlackiert und sind infolge ihrer Billigkeit auch breiteren Kreisen zugänglich. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf zirka 860 S in erstklassiger Ausführung.

Die „Yacht“ empfiehlt diese internationale Klasse nicht nur als Vorbereitungsklasse zu den olympischen Wettkämpfen, sondern auch als geeignetes Jugendboot, an dem die Allgemeinheit des deutschen Segelsportes sicher Interesse nehmen wird. Die Klischees zu den beigedruckten Rissen wurden uns von der „Yacht“ freundlichst leihweise überlassen.

C. L. S.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Union-Yacht-Club, Zweigverein Wörthersee.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 30. August 1927, um 5 Uhr nachmittags, im Etablissement Lampl in Dellach am Wörthersee statt.

Tagesordnung: Die statutenmäßige; ferner vorbereitende Schritte für die Schaffung eines Clubheims (Ankauf eines Grundstückes); Allfälliges.

Anträge sind gemäß § 21 der Statuten mindestens acht Tage vor der Generalversammlung schriftlich beim Ausschuß anzumelden.

Im Falle der Beschlußunfähigkeit findet um 1/26 Uhr am gleichen Ort eine zweite Generalversammlung statt, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlußfähig ist.

Der Schriftführer: *Dietz-Angerer* Der Obmann: *Dr. Johnny*

Zweigverein Wörthersee. Mitteilungen des Ausschusses.

Die am Wörthersee befindlichen Clubmitglieder treffen sich bis auf weiteres jeden Mittwoch nachmittags bei Lampl, jeden Samstag nachmittags in Krumpendorf, Strandcafé.

Die Mitglieder werden in Kenntnis gesetzt, daß die Einlagerung von Booten im Winterlager (Clubhütte) von heuer an wieder im eigenen Betrieb des Zweigvereins stattfinden wird.

Es wird unseren Mitgliedern sowohl im eigenen Interesse als auch in dem unseres Clubs, wie überhaupt des Segel- und Motorbootsportes dringend empfohlen, das gegen das Befahren des Dampferkanals zwischen Schlangeninsel und Wahliß gerichtete behördliche Verbot genauestens zu beachten.

Der Ausschuß des U.-Y.-C Z. W.

U.-Y.-C. Z. „Attersee“ teilt mit:

Meldungsergebnis der Atterseewoche 1927.

Sonderklasse: Sonntagskind, Tilly XVII, Hedy, Pia, Lilly II, Malepartus, Molch.

35-qm-Rennklasse: Mah-Jongg, Woglinde III.

22-qm-Rennklasse: Erika, Thjalfi, Trix, Rih, Hanna.

20-qm-Rennklasse: Venus, Wiking, Bibi IV, Roland, Mozzo, Fledermaus, Nina II.

Für den Union-Yacht-Club Attersee:

Der Oberbootsmann:

Schultz.

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

Die Benützung des Clubzwanzigers „Edward Drory“ wurde in folgender Weise geregelt: Das Verfügungsrecht über denselben wurde unserem Mitgliede, Herrn A. Jirasko, Wien, IV., Margaretenstraße 36, Fernruf 31-63, vom 1. bis 20. August, Neusiedl am See Nr. 307, übertragen. Anmeldungen wegen Benützung des Bootes sind an ihn zu richten. Für die Instandhaltung sind folgende Gebühren zu entrichten: An Samstagen, Sonn- und Feiertagen pro Halbtage 5 S, an den übrigen Tagen die Hälfte. Die Gebühr versteht sich für das Boot, unbeschadet der Zahl der Fahrtteilnehmer, die sechs

nicht überschreiten darf. Von den Stiftern wird grundsätzlich keine Gebühr eingehoben, ihnen jedoch der Erlag eines Betrages für die Instandhaltung freigestellt. Das in der Kasse der Badeanstalt hinterlegte Logbuch ist stets und genauest auszufüllen. Schließlich bittet der Z. V. Neusiedlersee noch um möglichste Schonung des Bootes und erwartet von seinen Mitgliedern, daß sie es so behandeln werden, als wäre es ihr eigenes.

Wettfahrbericht.

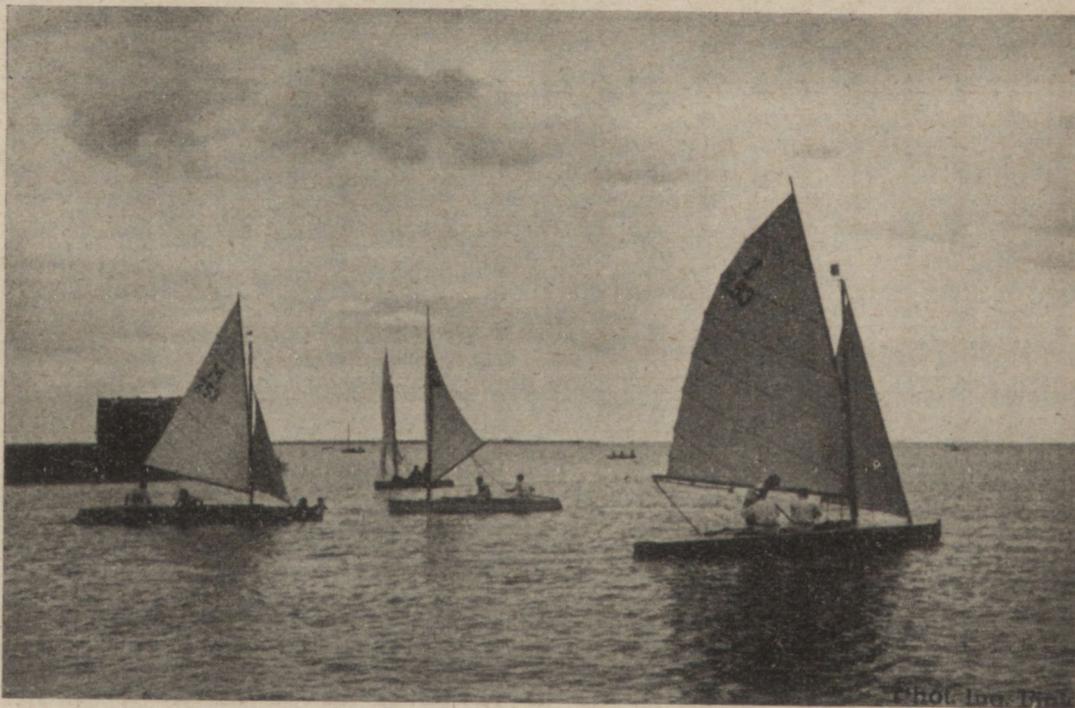
Die Wettfahrten des U.-Y.-C. Neusiedlersee.

Keinem Menschen kann ich etwas zuleid tun. Mehreren schon gar nicht. So bin ich eben. Es ist daher nicht Bosheit oder sonst ein verabscheuenswerter Trieb, wenn unserer hochloblichen Schriftleitung dieser Bericht über die Wettfahrten des jüngsten Zweigvereines versetzt wird. Nur Pflichtgefühl, pures Pflichtgefühl! Und wenn man mich auf die wehrlosen Clubkameraden losläßt, so wasche ich nach berühmtem Muster meine Hände. In verständnisvollem Mitfühlen will ich jedoch versuchen, den mir von höchster Stelle meines Zweigvereines erteilten, in Anbetracht der hochsommerlichen Temperatur überaus wohltätigen, jedenfalls aber sehr ehrenden Auftrag, über unsere Regatten „was zu schreiben“, auf abgekürzter Bahn nachzukommen, so gut es eben geht.

Wie meinen, bitte? Es wäre demnach diese etwas längliche, dafür aber gänzlich belanglose Einleitung vollständig überflüssig? Recht haben Sie! Aber ich muß doch etwas schreiben, ich muß den Auftrag — siehe oben —, der durch die so liebenswürdigen Erinnerungen unseres Sekretariats an den bereits erfolgten Redaktionsschluß angenehm versüßt wird, doch erfüllen, wenngleich ausdrücklich festgestellt werden soll, daß man mich dazu eigentlich nicht verpflichten kann, denn weder der § 8, Absatz 5, des Normalstatuts, noch sonst irgend ein Gesetz des U.-Y.-C. zwingen mich als höchst

bemitleidenswerten Schriftführer zur Schriftstellerei. Ich wälze alle Schuld mithin von mir und greife, weil mir ja doch nichts anderes übrig bleibt, zur Schreibmaschine, die, wäre sie seglerisch besser erzogen, gewiß „Protest“ flaggen würde

Also, es war sehr schön, es hat uns sehr gefreut. Die anderen hoffentlich auch. Der schwierigste Teil der Veranstal-



Wettfahrtbild vom 10. Juli.

tung, die Unterbringung der Teilnehmer, wurde glänzend gelöst. Viel hat dazu beigetragen, daß das prächtige Hotel Mikesch, ganz nahe beim Bahnhof, sicherem Vernehmen nach bereits am 15. September — das Jahr ist mir leider entfallen — eröffnet wird und der Anbau zum Seerestaurant, der 26 Fremdenzimmer umfaßt, bereits begonnen hat. Es hat somit jeder sein Bett gefunden, wozu wesentlich die seit einem Jahre bestehende elektrische Beleuchtung der Stadt Neusiedl geholfen hat. Wenn es trotzdem einigen unserer lieben Gäste am 9. oder richtiger am 10. Juli nicht gelang, weil sie der ohnehin bis 1 Uhr nachts währenden, übrigens prächtigen und

lustigen Mondscheinfahrt auf der „Lenau“ noch weitere astronomische Studien anschließen mußten, die sie bis nach Podersdorf führten, so darf das gewiß nicht der Regattaleitung zur Last fallen. Was das Wetter betrifft, so scheint Petrus mit dem U.-Y.-C. zufrieden zu sein, was bei unserer Zusammensetzung nicht verwunderlich ist. Wir waren es mit ihm im großen und



Wettfahrt am Neusiedlersee am 10. Juli.

ganzen ja auch, freilich hat es manchmal schon ein bisschen zu viel geblasen und die Seglerei war demnach öfter so trocken wie in Amerika. Wirklich gefreut hat uns der so überaus starke Besuch der Wiener Clubkameraden.

Nun ein wenig zum sportlichen Teil. Das Meldeergebnis mit 27 Booten übertraf unsere Erwartungen, und, daß die Meldungen mit drei Ausnahmen auch tatsächlich eingehalten wurden, erscheint uns als Beweis dafür, daß sich der Neusiedlersee als Regattaplatz der Wiener durchsetzen wird. 13 Boote kamen von der Alten Donau, eines vom Attersee, eines vom Grundlsee und eines vom Mondsee. Die Zeitenliste kann ich mir füglich ersparen, sie liest ohnehin niemand. Ich will nur kurz die Ergebnisse der einzelnen Wettfahrten anführen, wobei ich mich auf die mir zur Verfügung stehenden Aufschreibungen eines Clubkameraden, er ist auch ein so bedauernswerter Schriftführer eines Zweigvereins, aber sonst

ein überaus ehrenwerter Mann und auch durchaus verlässlich, stützen muß. Überall kann man doch nicht dabei sein, schließlich will man doch auch einmal baden, und bis dann das Boot geborgen und ausgeschöpft ist, ist die Regatta schon vorbei. Die Wettfahrtenreihe, es segelte auch der Segelclub Neusiedlersee im Anschluß seine Regatten, begannen wir am 26. Juni, 10 Uhr vormittags, bei immer mehr auffrischendem Süd. Bei den Zweiundzwanzigern blieb „Ferry“ vor „Rudy VIII“ und „Junge“, bei den Zwanzigern „Ingo“ vor „Maus IV“ Sieger, während unser Clubzwanziger wegen einer Havarie aufgeben mußte. Bei den Fünfzehnern war „Sechserl IV“ vor „Rudi VII“ und „Kismet III“ erfolgreich, wogegen die anderen Boote stark am Tampen blieben. Bei den Zehnern war es nicht wunderlich, daß das Wundertier* „Ly“ mit mehr als vier Minuten vor „Kismet VII“ durchs Ziel ging. In weitem Abstand folgte dann das übrige Feld. Bei den Fünfern schlug „Elsa II“ die „Fidde“, der „Murl II“ und „Herzerl“ folgten. Die zweite Wettfahrt hätte am 3. Juli stattfinden sollen. Da aber bereits bei der vormittägigen des S.-C.-N. ein dem kräftigen Rinderschlag des Burgenlandes entsprechender Kuhsturm wehte, der diverse Kenterungen und Havarien zur Folge hatte, sah sich die Regattaleitung schon deswegen, um den Havarierten nicht alle Aussichten zu nehmen, veranlaßt, die Wettfahrt auf den nächsten Sonntag zu verschieben. Am 10. Juli gab es vormittags zunächst eine liebliche Flaute, die dann und wann durch leichten Süd abgelöst wurde. „Ferry“ war bei den Zweiundzwanzigern, „Edward Drory“, das Clubboot, bei den Zwanzigern vor „Ingo“ und „Maus“ Erster. Der Fünfzehner „Sechserl IV“ behauptete nun schon gewohnheitsmäßig den ersten Platz vor „Rudi VII“ und „Kismet III“. Wieder folgte in dieser Klasse das übrige, aus vier Booten bestehende Feld in beträchtlichem Abstände.

* Ich bitte zu beachten, daß diese Bezeichnung *nicht* von mir stammt.
Der Verfasser.

Wundert es Sie, daß „Ly“ bei den Zehnern auch diesmal Erste war, und zwar beinahe acht Minuten vor dem „Wiener Kind“? „Afferl“, „Tynsi II“ folgten, reichlich spät kam „Ibis“. Bei den Fünfern schlug „Fidde“ knapp „Murl II“, während der Sieger der ersten Wettfahrt „Elsa II“ mit vier Sekunden hinter „Murl“ durchs Ziel ging. Am Nachmittag setzte gerade zur



Start am 10. Juli 1927 am Neusiedlersee.

rechten Zeit eine gleichmäßige 5-m-Sekunden-Brise aus Süd ein, die der letzten Wettfahrt einen schönen und spannenden Verlauf gab. „Rudi VIII“ revanchierte sich durch einen überlegenen Sieg, konnte aber der zweiteinlangenden „Ferry“ den Punktpreis nicht entreißen. Auch „Edward Drory“ wiederholte seinen vormittägigen Sieg, doch flocht — wollen Sie, bitte, diesen hochpoetischen Ausdruck besonders beachten — „Ingo“ durch den nach hartem Kampf gegen „Rhamba III“ errungenen zweiten Platz den Punktpreis an sich. Bei den Fünfzehnern holte sich das „Sechserl“ den ersten Platz und den Staatspreis, „Rudi VII“, der Zweite, den zweiten Punktpreis. „Kismet III“ blieb wieder Dritter, dann kamen „Pin-

guin II“, „Gretl III“, „Marion II“ und „Falke“. Unangefochten zog „Ly“ bei den Zehnern über die Bahn. Zwar war diesmal der Abstand vor dem Zweiten nur sechs Minuten, aber er genügte. „Afferl“ wurde Zweiter und zweiter Punktpreisträger, „Wiener Kind“ Dritter, dann folgte „Kismet VII“, die vormittags aufgegeben hatte, und schließlich „Ibis“. Der Fünfer „Fidde“ errang sich durch den neuerlichen Sieg den Punktpreis vor „Murl II“, „Elsa II“ und „Herzerl“. Es war der einzige Punktpreis, der in unseren Wettfahrten nicht von Booten unseres Klubs gewonnen wurde.

Noch besser machten wir es bei den Wettfahrten des S.-C.-N., wo wir eben alles in Beschlag nahmen. Hier holte sich der Zweiundzwanziger „Rudi VIII“ den Schnelligkeits- und Punktpreis, der Zwanziger „Ingo“ den Punktpreis, der Fünfzehner „Sechserl“ den prächtigen „Burgenlandpreis“, „Rudi VII“ und „Kismet III“ die weiteren Punktpreise, „Ly“ natürlich ebenfalls den ersten ihrer Klasse und „Murl II“ den der Fünfer.

Die feierliche Preisverteilung stand im Zeichen eines drohenden Gewitters, das dann wirklich auch die Taufe unseres Clubbootes „Edward Drory“ verzögerte. Verhindern konnte es sie aber nicht und als nach einer Ansprache des Oberbootmannes des U.-Y.-C., Herrn Ing. Thaussing, das entzückende Töchterlein unseres Obmannes, Fräulein Luise Walker, den Taufakt vollzog, erscholl das „Hipp, hipp, hurra“ aus den durch die Abkühlung und auch sonst erfrischten Kehlen doppelt kräftig.

Vorüber sind die Wettfahrten. Wohl wissen wir, daß noch so manches zu verbessern sein wird, wir sind aber überzeugt, daß Dinge, die gegenwärtig zu ändern nicht in unserer Macht liegt und die vor allem ihre Ursache in dem als Sport- und Ausflugsgebiet noch so jungen Burgenland haben, im nächsten Jahr weitaus günstiger sein werden. Wir glauben annehmen zu dürfen, daß wir durch den Verlauf unserer Wettfahrten

und durch die große Anteilnahme an denselben den Beweis für unsere Behauptung, der Neusiedlersee sei das Segelrevier des Wiener, erbracht haben. Für das nächste Jahr haben wir eine große „Zwanziger“-Sache vor, für die schon jetzt unser Oberbootsmann, mit reichlichem Bildermaterial versehen, anlässlich des Länderkampfes auf dem Starnbergersee wirbt. Wir sind gewiß, daß wir dabei auch auf unsere Clubkameraden von den Alpenseen zählen können, und daß die nächstjährigen Veranstaltungen noch weit besser beschickt sein werden als diesmal. Wir hoffen, dann noch weitaus mehr treue U.-Y.-C.er auf unserem Gebiet begrüßen zu können. Unseren lieben Gästen von heuer rufen wir aber ein „*frohes Wiedersehen 1928 auf dem Neusiedlersee*“ zu.

R. K.

Ausschreibung der Herbstwettfahrten des U.-Y.-C., Stammverein.

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde: 17. September 1927, 15 Uhr, 18. September 1927, 10 Uhr.

Bahn: Untere Alte Donau.

Bahnlänge: 2.5 beziehungsweise 5 Seemeilen.

Klassen: a) alle Rennklassen des D.-S.-Vb., b) Ausgleichsklassen: 7.5 qm Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung.

In allen Klassen müssen mindestens zwei Nennungen vorliegen.

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

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

Preise: Laut Vorschrift.

Punktepreise: Für jede Klasse entsprechend der Zahl der Nennungen einen bis drei Punktepreise, welche, gemeinsam mit dem Wiener Segel- und Ruder-Club gegeben, in den zwei

Herbstregatten des Union-Yacht-Clubs, St.-V., und den zwei Herbstregatten des Wiener Segel- und Ruder-Clubs zu gewinnen sind. Es gibt sonach nur die Meldung zu den je zwei Herbstregatten beider Clubs Anrecht auf die Punktpreise. Die Wertung der Boote erfolgt nach der Johannyschen Wertungstabelle.

Schnelligkeitspreis für das schnellste Boot aller Klassen. (Bestimmungen dieselben wie im Frühjahr 1927.)

Einsätze: für die 5-qm-Klasse und die 7.5-qm-Doppelkanus 3 S, für alle anderen Klassen 5 S pro Boot und Wettfahrt. Die Nennfelder sind unbedingt gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden oder mittels beiliegendem Posterlagschein einzuzahlen.

Meldeschuß: *Montag, 12. September 1927.*

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

Unterscheidungsnummern: a) Rennklassennummern sind laut Vorschrift vom Eigner selbst zu beschaffen; b) Ausgleichsklassennummern werden vom U.-Y.-C. St. V. zugeteilt, die Nummerntücher sind selbst zu beschaffen.

Programm: Ab Freitag, 16. September, beim Clubwart des Union-Yacht-Clubs, Stammverein.

Besondere Bestimmungen: Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D.-S.-Vb. die Bestimmungen des Programms und der Ausschreibungen.

Wien, im August 1927.

Für den Union-Yacht-Club, Stammverein:

Der Oberbootsmann:

E. Scholz, e. h.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Clubmitglieder und der Werften.

10-qm-Rennjolle „Afferl“ IV 47, zirka 25 Preise, Baujahr 1922, Riß Walker, bequemes Schwerwetterboot, Frühjahr 1927 neu gedeckt und vollständig überholt, in tadellosem Zustand, billig abzugeben. Liegt derzeit segelklar in Neusiedl. Anfragen: E. Scholz, Wien, XIII/7, Einsiedeleigasse 29.

Tourenboot „Truly II“, 20 qm Segel, Nahtspanten, Schwertboot, Unterwasser, Lärche und Fichte, 1000 S. Anfragen an das Sekretariat. (Insgesamt 50 qm Segel.)

Hausbootkörper, abget. Dampfer „Alma“, zirka 40 m lang, Hauptspantenbreite, 4 m, inklusive Vertäuungsmaterial usw., Steg für Anlegen im Winter, Preis 5000 S.

Motorbootkörper „Helmar“, amerik. Eiche, überholt, einwandfrei im Holz, moderne Bauart, 8 m lang, 1500 S.

Motorboot „Weissenbach“, als Verkehrsboot, Eisenkörper, 14 m lang, behördlich genehmigter Fassungsraum 40 Personen, Schweizer Motor Villinger, absolut verlässliches Boot, desgleichen der Motor, Totwassergeschwindigkeit 13 km, 8000 S.

Bei allen vorgenannten Booten besonders günstige Zahlungsbedingungen für Abzahlung innerhalb mehrerer Jahre. Baumeister Rauda, Kammer am Attersee.

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“

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

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.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Reinhold Schultz, beide Wien, I., Johannesgasse 23, Hotel Tegetthoff. — Druck Koch & Werner, Wien, VII., Halbgassee 11.