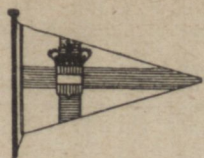


V. b. b.



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

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

---

7. HEFT

OKTOBER 1927

---

GEDENKET  
EURER EHRENPF LICHT  
ALS MITGLIEDER  
DES UNION-YACHT-CLUBS  
UND SORGT FÜR  
EINE ZAHLREICHE BETEILIGUNG AM  
DEUTSCHEN SEGLERTAG

14. OKTOBER BIS 18. OKTOBER  
1927



ANMELDUNGEN UND AUSKUNFTE IM SEKRETARIAT  
DES U.-Y.-C., I., JOHANNESGASSE 23 / TELEPHON 73-5-80



## *Programm des deutschen Seglertages.*

*Donnerstag, den 13. Oktober 1927.* Ankunft unserer deutschen Sportkameraden und Empfang am Bahnhof. Ankunftsdaten sind im Sekretariat zu erfragen.

*Freitag, den 14. Oktober 1927.* Zusammenkunft um 9 Uhr vor der Oper (bei Regenwetter unter den Arkaden). Gruppenführungen durch die Kärntnerstraße, Kapuzinerkirche, Stephanskirche, Graben, Kohlmarkt, Besichtigung der Gemächer der Wiener Hofburg. Gemeinsamer Mittagstisch aller Gäste um 12.30 Uhr im Rathauskeller. Abfahrt um 15 Uhr vom Rathauskeller auf den Kobenzl. Jause am Kobenzl. Fahrt zum Heurigen. Begrüßungsabend des U.-Y.-C. beim Heurigen Josef Manhart, Wien, XIX., Kobenzlstraße 15. Beginn 19.30 Uhr. Nach Schluß der Veranstaltung Autobusverkehr.

*Samstag, den 15. Oktober 1927.* Zusammenkunft um 9 Uhr vor der Oper (wie am Vortag). Fahrt mit Fremdenautos nach Schönbrunn. Besichtigung des Schlosses. Gemeinsamer Mittagstisch um 12 Uhr im Parkhotel Hopfner, XIII., Hietzinger Hauptstraße, vis-à-vis dem Hietzinger Tor des Schönbrunner Schlosses. Abfahrt um Punkt 14 Uhr in den Prater. Rückkehr zirka 17 Uhr zur Oper. Abends Festvorstellung in der Oper: „Rosenkavalier“. Beginn 19 Uhr.

*Sonntag, den 16. Oktober 1927.* Seglertagssitzung in der Neuen Wiener Hofburg (Neuer Saal). Beginn 9 Uhr. Mittagspause von 12.30 bis 14 Uhr. Besichtigung der vom U.-Y.-C. veranstalteten Ausstellung von Wiener Kuntgewerbegegenständen als Regattenpreise. Eintritt frei für alle Seglertagsteilnehmer und U.-Y.-C.-Mitglieder. Abends: Bankett und Ball in der Hofburg. Beginn des Banketts 21 Uhr, des Balles 22 Uhr. Ende 2 Uhr.

Für die Damen und Herren, die an den Seglertagsitzungen nicht teilnehmen, findet eine Wiener-Wald-Fahrt statt. Abfahrt um 9 Uhr von der Oper. Fahrt über Mödling, Gaaden, Hinterbrühl, Heiligenkreuz, Mayerling, Helenental, Baden. Rückkehr um 17.30 Uhr.

*Montag, den 18. Oktober 1927.* Semmeringausflug. Abfahrt um 9.30 Uhr von der Oper. Rückkehr zirka 19 Uhr.

Bei Regenwetter Programmänderungen vorbehalten.



## Preise der Veranstaltungen.

Mittagstisch im Rathauskeller (Vorspeise, Braten, Beilagen, Mehlspeise, Mokka) . . . . .	S	5.—
Fremdenautofahrt, ab 15 Uhr, vom Volksgartenrestaurant auf den Kobenzl und von dort zum Heurigen. Nach Schluß wieder zurück zur Oper	S	8.90
Fahrt am Freitag, ab 9 Uhr, Oper nach Schönbrunn, nachher in den Prater und zurück zur Oper .	S	9.80
Mittagstisch im Parkhotel Hopfner, XIII., Hietzinger Hauptstraße (Vorspeise, Braten, Beilagen, Mehlspeise, Kaffee) . . . . .	S	5.—
Mittagstisch in der Hofburg während der Segler-tagssitzungspause (Vorspeise, Braten, Beilagen, Mehlspeise, Kaffee) . . . . .	S	6.20
Wiener-Wald-Fahrt, ab 9 Uhr Oper, nach Heiligenkreuz, Helenental, Baden, Wien . . . . .	S	19.—
Mittagstisch in der Hinterbrühl . . . . .	S	3.60
Bankett in der Hofburg. Beginn 21 Uhr:		
Gedeckkarte ohne Getränke . . . . .	S	17.—
Gedeckkarte mit Getränken . . . . .	S	22.—
Semmeringfahrt, ab 9.30 Uhr, Oper und retour . .	S	38.—
Mittagstisch im Südbahnhotel . . . . .	S	6.50

## Opernpreise.

*Festvorstellung am Samstag, den 15. Oktober 1927, 19 Uhr, „Rosenkavalier“.* Logen im Parterre 88 S, Logensitz im Parterre Nr. 1 bis 4 20 S, Logensitz im Parterre, Sitz 5, 10 S, Logen im 1. Rang Nr. 1 bis 6 70 S, Logen im 1. Rang Nr. 7 bis 13 80 S, Logen im 2. Rang Nr. 1 bis 6 48 S, Logen im II. Rang Nr. 7 bis 15 60 S, Logen im 3. Rang 40 S, Proszeniumlogensitze 19 S, Mittellogensitze 1. Reihe 17 S, 2. Reihe 14 S, 3. Reihe 10 S, Parkett 1. Reihe 19 S, 2. bis 3. Reihe 16 S, 4. bis 5. Reihe 15 S, 6. bis 9. Reihe 14 S, 10. bis 13. Reihe 13 S, Parterre 1. Reihe 13 S, 2. und 3. Reihe 12 S, 3. Galerie 1. Reihe 10 S, 2. Reihe 8 S, 3. und 4. Reihe 5 S, 5. und 6. Reihe 4 S, 4. Galerie 1. Reihe Mitte 8 S, 1. Reihe Seite 6 S, 2. bis 4. Reihe



Mitte 6 S, 5. bis 6. Reihe Mitte 5 S. Auf Parkett- und Logensitze wird ein Nachlaß von 20 Prozent gewährt.

Karten für die Oper bis Freitag, den 14. Oktober, 17 Uhr, im Sekretariat.

### *Kartenausgabe und Anmeldungen für alle Veranstaltungen.*

*Fremdenautofahrten.* Anmeldungen mit Erlag des Betrages für Fremdenautofahrten können bis am Vortag des betreffenden Tages, 18 Uhr, im Sekretariat erfolgen. Vor der Abfahrt sind aber auch noch Teilnahmekarten bei den Herren des Organisationsausschusses erhältlich. Abfahrtspunkt für alle Ausflüge und Rundfahrten ist die Oper.

*Menükarten.* Gedeckkarten für die gemeinsamen Mittagstische im Rathauskeller und Parkhotel sind bis Donnerstag, den 15. Oktober, 17 Uhr, im Sekretariat erhältlich.

*Bankettkarten.* Gedeckkarten, für das trockene Gedeck 17 S, für das Gedeck mit Getränken 22 S, sind bis Samstag, den 15. Oktober, 14 Uhr, im Sekretariat erhältlich.

*Ball in der Hofburg.* Eintritt für Mitglieder des U.-Y.-C. und für die Seglertagsteilnehmer sowie für deren eingeführte Gäste frei. Als Legitimationen gelten die Bankettkarten oder Mitgliedskarten. Für außenstehende Gäste wird ein Regiebeitrag von 2 S eingehoben.

*Anmeldungen und Auskünfte nur im Sekretariat des U.-Y.-C. bei Herrn Strnad, Wien, I., Johannesgasse 23, Telefon-Nummer 73-5-80.*

*Kleidungsvorschriften.* Für alle Veranstaltungen entweder Seglerkleidung oder Straßenanzug. Unter allen Umständen aber Clubabzeichen. Für die Oper: Abendkleidung. Bankett und Ball: Frack, Uniform (Smoking).

*Heurigenabend.* Zum Heurigenabend haben nur U.-Y.-C.-Mitglieder und deren Familienangehörige sowie die Seglertagsteilnehmer und geladene Gäste Eintritt. Legitimation: Mitgliedsabzeichen.

*Ausstellung in der Hofburg.* Die Silberwarenfirmer Klincksch A. G. und A. Sturm sowie die Berndorfer Metallwaren-A.-G. A. Krupp veranstalten eine Regattenpreisausstellung. Während der Seglertagssitzungen freie Besichtigung.



## *Ausblicke für die Großyachtsegler am Attersee.*

(Der nachstehende Artikel wurde dem Redaktionsausschuß vom Herrn Paul Viktor Suppan, U.-Y.-C. Z.-V. A., namens einer Anzahl von Mitgliedern des Zweigvereins Attersee mit dem dringenden Ersuchen um Veröffentlichung in den „Mitteilungen“ übergeben. Der Redaktionsausschuß entspricht diesem Wunsch, bemerkt jedoch dazu, daß der Artikel in wesentlichen Punkten von unrichtigen Voraussetzungen ausgeht und daß auch die praktische Bedeutung der darin behandelten Frage (Aufnahme der Sonderklasse als Rennklasse in das neue Meßverfahren) stark überschätzt erscheint. Die Sonderklasse ist durch die tatsächliche Entwicklung (in Deutschland wurde seit 1920 keine Sonderklasse mehr gebaut, in Österreich die letzte und einzige im Jahre 1922) bereits zur Altersklasse geworden. Ihre offizielle Bezeichnung als Altersklasse statt als Rennklasse hat daher nur mehr deklarative und nicht konstitutive Bedeutung; der Ausschreibung der Sonderklasse bei allen Verbandswettfahrten (auch auf dem Attersee) steht die Neuregelung des Meßverfahrens in keiner Weise im Wege; das Grundgesetz gewährt für die Sonderklasse auch als Altersklasse noch weiterhin die unverminderte Stimmbewertung für den Seglertag. Der Vorstand des U.-Y.-C. hat auch hinsichtlich der Sonderklasse alles getan, um seine und seiner Mitglieder Interessen im D.-S.-Vb. zu wahren, und wurde auf unsere Wünsche wie in allen wichtigen Belangen auch hier in weitestgehendem Maße Rücksicht genommen (Verlängerung der Geltungsdauer der Sonderklasse von 1923 auf 1929). Der in folgendem Artikel angedeutete ursächliche Zusammenhang zwischen dem Rückgang der Wettfahrtbeteiligung unserer Sechser und ihrer Versetzung in die Altersklasse ist tatsächlich nicht feststellbar. Was endlich die Aufnahme neuer Verbandsvereine betrifft, muß festgestellt werden, daß noch kein österreichischer Verein in den Verband aufgenommen wurde, ohne daß der Vorstand des U.-Y.-C. um seine Meinung befragt worden wäre und die Aufnahme befürwortet hätte. Der Redaktionsausschuß.)

Was nun? So fragen sich heute sämtliche Großyachtsegler des U.-Y.-C. Attersee.

Die „Sonderklasse“ — die Idealyacht des Segelreviers Attersee, wie die heuer stattgefundenen Regatten zeigen, noch lange nicht ausgesegelt — wird Altersklasse. Es ist irrelevant, in welcher Form dies durchgeführt wird, ob mittels Bezeichnung einer „B“- (Bezirks-) Klasse, einer verlängerten Altersklassenzeit, oder in der bisher üblichen Weise, wie es vor einigen Jahren bei den 6-m-Rennyachten durchgeführt wurde, welche in Österreich nicht annähernd ihrem Werte entsprechend ausgesegelt waren.



In der Folge werden, auf die Verhältnisse des U.-Y.-C. angewendet, die über 40 m<sup>2</sup> Segelfläche führenden Yachten (Sonderklasse und 6-m-Rennyachten) als „Großyachten“ zum Unterschied von anderen Booten bezeichnet werden.

Wenn wir uns nun fragen, warum denn eigentlich die Großyachten, insbesondere die Sonderklassen, nachdem sie (mit geringen Ausnahmen) vor verhältnismäßig kurzer Zeit als Klassenboote von reichsdeutschen Eignern erworben wurden, nach einer kurzen Spanne Zeit in unserem Besitz als wertlos ausrangiert werden, so können wir uns hierfür eine Erklärung um so weniger geben, als für diese Yachten vom D.-S.-Vb. kein ebenbürtiger, geschweige denn höherwertiger Ersatz für unsere (diesfalls kommt eigentlich nur der Attersee in Betracht) österreichischen Segelreviere gegeben wurde.

Welche Yachten für das Segelrevier Attersee in Betracht gezogen werden können, muß wohl ausschließlich den Großyachteignern und Großyachtseglern des Attersees zu entscheiden überlassen bleiben.

Die Beschlüsse hinsichtlich der Absetzung der 6-m-Rennyachten und jetzt der Sonderklasse mögen ja gewiß nach reiflicher Überlegung und noch gewisser im Interesse reichsdeutscher Segler und Bootsbauer mit dem Blicke auf die großzügige weitere Ausgestaltung des deutschen Yachtsegelsportes gefaßt worden sein. Für uns Großyachteigner in Österreich sind sie katastrophal.

Katastrophal deshalb, weil sich unsere Yachteigner durch diese — rein im Interesse fremder Segelreviere und vollkommen verschiedener Segelverhältnisse liegender — Beschlüsse ihren Besitz verdrießen lassen, ohne die Möglichkeit eines Ausweges zu finden.

Diese Art Beschlüsse des D.-S.-Vb., dem Buchstaben nach auf unsere Segelreviere angewendet, hat seinerzeit die Eigner der alten 6-m-Rennyachten zum Verschleudern oder Brachlegen ihrer schönen Yachten getrieben, und droht aus gleichen Ursachen auch heute eine Verschleuderung der Sonderklassen durch ihre jetzigen — durch irrige Suggestion verärgerten — Eigner.

Diese Katastrophe — das Wort ist leider nur allzu ge-



rechtfertigt — würde den U.-Y.-C. Attersee sowohl in seglerischer als auch in gesellschaftlicher Beziehung schwer treffen. Sie muß abgewendet werden.

Was nun? Welchen Ersatz bietet mir der D.-S.-Vb. für meine Großyacht, fragen sich die Eigner. Als Antwort wird ihnen mitgeteilt, daß der D.-S.-Vb. über besonderen Wunsch und Anregung des Vorstandes des Gesamtklubs U.-Y.-C. die 35-qm-Kielyacht, als besondere „U.-Y.-C.“-Rennyacht systemisiert habe.

Die 35-qm-Kielyacht konnte sich trotz aller Propaganda und Bemühungen nicht durchsetzen, und ist der Vorstand des U.-Y.-C. in Einsicht der in der Bauvorschrift dieser Klasse gemachten Fehler gezwungen, schon nach vier Jahren eine Änderung derselben in Vorschlag zu bringen.

Die so sehr forcierte 35-qm-Kielyacht hat sich aber auch sonst als Fehlgriff erwiesen, denn Rennyachttypen, welche bei Westböen an der Boje kentern und wegsacken (35-qm-Kielyacht „Saelde“, U.-Y.-C. Wörthersee, im August 1927), welche bei normalem Rosenwind zu reffen gezwungen sind, bei welchen die Besatzung gezwungen ist, schon Brisen hoch im Luv sitzend abzuwettern, solche Yachten können am rauhen und ernsten Segelrevier des Attersees nicht gebraucht werden. Noch weniger aber kommen solcherart Yachten als Ersatz für unsere Großyachten in Betracht.

Was nun? fragen sich also die Eigner von Großyachten am Attersee?

Auf Grund der Beschlüsse des D.-S.-Vb. müssen wir, um unseren Sportenthusiasmus entsprechend zu beweisen, unsere Großyachten ehestens verkaufen und uns neue Ersatzyachten kaufen.

Als solche kämen nun welche in Betracht? Keine.

Wie der Oberbootsmann des Gesamtklubs, Herr Ing. V. Thausing, in seinen Ausführungen (Heft 4, Seite 7) sehr richtig bemerkt, kommen alle anderen Klassen des D.-S.-Vb., als für die See gedachte Kajütboote, für uns nicht in Betracht und, wie er weiter ebenso treffend fortfährt, fehlt unserem österreichischen Segelrevier eine größere Kielbootklasse. Dieser Ansicht schließen wir uns an. Trotzdem in den letzten Jahren durch reichsdeutsche Bootsbauer —



sanktioniert durch den D.-S.-Vb. — fast keine Quadratmeterzahl zwischen fünf und fünfunddreißig zum Bau einer Klassenyacht ungenützt blieb, ist das Resultat, vom Standpunkte der Schaffung eines Ersatzes für unsere Großyachten betrachtet, gleich Null.

Erst die von Großbritannien, Amerika, Frankreich usw. geschaffenen 6-m- und 8-m-Rennyachten — die neuen internationalen Olympiadeklassen — betrachten wir als Ersatz unserer Großyachten. In erster Linie die neue internationale 6-m-Rennyacht. Diese Yachttypen zu bauen, ist auch der D.-S.-Vb., um an den Olympiaden als höchstes Sportforum teilnehmen zu können, gezwungen gewesen, und werden diese Yachttypen auf lange Jahre hinaus die internationalen Hauptrennklassen im D.-S.-Vb. bilden.

Hiedurch sind sämtliche bisnun geschaffenen Zwischenklassen in internationalem Sinne der Entwertung preisgegeben und haben deren Eigner das Nachsehen. Am empfindlichsten aber werden stets die Eigner derjenigen Reviere getroffen werden, welche, durch die Verhältnisse gezwungen, ihre Yachten nicht entsprechend dem Wert und den Erhaltungskosten auszunützen vermögen. Das sind in erster Linie wir.

Während der Segler der deutschen Reviere eine Segelzeit von sieben bis acht Monaten im Jahre hat, können wir auf dem Attersee mit nur vier bis sechs Wochen rechnen. Wenn der reichsdeutsche Segler seine Klassenyachten nach zwei oder drei Jahren wechselt, so wäre uns dies bei gleicher Gesamtsegelzeit erst nach 12 bis 18 Jahren möglich.

Hiebei schätze ich unsere Sportfreudigkeit schon deshalb höher ein, weil ich unsere materielle Leistungsfähigkeit, unsere Absatzmöglichkeit für gebrauchte Boote usw. mit deutschen Verhältnissen gleichstelle, welcher Umstand leider stets unmöglich sein wird.

Für Schwertboote kommen diese Erwägungen nicht so sehr in Betracht; hat sich aber ein Yachteigner einmal entschlossen, seine alte Yacht zu verkaufen und eine neue dafür anzuschaffen, so bedeutet dies eine einschneidende materielle Transaktion. Ein verbautes 5-qm- oder 10-qm-Boot ist gewiß unangenehm, doch nicht vergleichbar dem Ankauf



oder Neubau einer nicht reussierenden oder konkurrenzlos bleibenden Kielyacht oder gar Großyacht. (Zum Beispiel 40-qm-Schärenkreuzer „Helga“, 55 qm „Woglinde“ 2 und 3.)

Der Großyachteigner kann daher seinen Besitz nicht ohne weiteres wechseln, will er nicht große materielle Verluste riskieren.

Keinesfalls aber darf sich der Großyachteigner seine — oftmals schwer erworbenen — Yachten durch verschiedene, auf fremdartigen sportlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen begründete Beschlüsse vergällen lassen und muß — sich stets nach den realen internen Verhältnissen einstellend — an seinem Besitze so lange unbeirrt festhalten, bis sich für ihn und einige andere Yachteigner Gelegenheit bietet, bessere und zweckentsprechendere Yachten günstig erwerben zu können.

Manche Kreise werden diese Ausführungen als konservativ und, sowohl die weitere Entwicklung des Segelsportes als auch den Ausbau neuer Yachten hemmend, fortschrittfeindlich, manche sogar als unsportlich bezeichnen. Diesen allen sei gesagt, daß unter Zugrundelegung unserer heimischen Großyachtsegelverhältnisse ein anderer Standpunkt als der oben angeführte entweder eine nicht auf dem Boden der Wirklichkeit stehende Phantasterei oder falsche, großtuerische Überhebung der eigenen Verhältnisse ist. Vielfach werden dem Yacht- und Jollensegeln gleiche Verhältnisse zugrunde gelegt, so auch was Neubauten, Neuerwerbungen, Altern von Klassen usw. anbelangt. Und doch sind beide Arten von Sport, wenn sie auch mit dem gleichen Namen „Segeln“ und alle Boote mit der irreführenden, verallgemeinernden Bezeichnung „Klassenyachten“ bezeichnet werden, in vielen Belangen grundverschiedene Sporte.

Im allgemeinen kann man das besondere körperliche Gewandtheit erfordernde Jollensegeln als den der jüngeren Generation vorbehaltenen Sport bezeichnen, wohingegen das mehr ruhige und ernste Überlegung voraussetzende Großyachtsegeln — auch infolge materieller Rücksichten — meist von älteren Seglern betrieben wird. Großyachtseglern aber zuzumuten, sich in Rennkanus oder Jollen nur deshalb zu setzen, weil letztere als „Klassenyachten“, derzeit von



der Vereinsleitung forciert, dem Zweigverein mehr Stimmen sichern, kann nicht bezweckt sein.

Wer nicht Großyachteigner ist, kennt die mit der Anschaffung, Erhaltung, Bemannung von Großyachten zusammenhängenden Mühen und Kosten nur vom Hörensagen, wird aber nach Obengesagten einsehen, daß sämtliche anders gearteten Auffassungen nicht auf realem Boden stehen können.

Die Großyachtsegerei am Attersee muß, soll sie in der schönen, jetzt bestehenden Form erhalten und weiter ausgebaut werden, auf den Boden der Wirklichkeit und in den Bereich der Möglichkeit gestellt werden.

Die Gesichtspunkte des D.-S.-Vb. aber bezüglich der Großyachtsegerei — dies soll gewiß keine Kritik, sondern nur eine Feststellung sein — stehen den realen Möglichkeiten des Großyachtsegelns auf dem Attersee derzeit diametral gegenüber. Es wäre schädigender Bürokratismus, die diesbezüglichen D.-S.-Vb.-Beschlüsse den Großyachtseglern des U.-Y.-C. Attersee dem Buchstaben nach aufzudrängen. Die hiedurch entstehende Gefahr, den ohnedies mit zahlreichen Schwierigkeiten kämpfenden Yachtseglern den Sport zu verleiden und möglicherweise eine größere Anzahl von schönen Yachten und Mitgliedern zu verlieren, ist für den U.-Y.-C. Attersee, abgesehen von seiner nicht glänzenden wirtschaftlichen Lage, gewiß ein größeres Unglück, als der Stimmenverlust beim D.-S.-Vb.

Das Aufopfern wichtiger Existenzinteressen des U.-Y.-C. Attersee einigen Beschlüssen des D.-S.-Vb. zuliebe, ist gleichbedeutend mit dem Abwärtsgleiten des Segelsportes am Attersee.

Es lassen sich eben aus unabänderlichen örtlichen und wirtschaftlichen Gründen die österreichischen Segelverhältnisse denjenigen Deutschlands nicht völlig angleichen. Das wird und muß der D.-S.-Vb. einsehen und — unabhängig von Stimmenanzahl — aus rein sportlichen Gründen anerkennen.

Der Anschluß an den D.-S.-Vb. ist gewiß dieselbe Notwendigkeit, wie es seinerzeit der an die I.-Y.-R.-A. war, doch dürfen durch denselben keinesfalls die Lebensnerven des



U.-Y.-C. Attersee berührt werden. Gerade in diesem Belange ist der D.-S.-Vb. als wirtschaftlich vorbildlich geführte Vereinigung beispielgebend. Dem D.-S.-Vb. sind neben sportlichen auch wirtschaftliche Interessen maßgebend, was wir daraus ersehen können, daß jeder bis jetzt in Österreich gegründete Seglerverein in Würdigung der steigenden Mitgliederzahl und des Bootszuwachses vom D.-S.-Vb. aufgenommen wurde. Würde hingegen jemals ein Verein einen Wunsch stellen, welcher, in eigenem Interesse liegend, dem wirtschaftlichen des D.-S.-Vb. schaden könnte, so wäre er einer glatten Ablehnung gewiß.

Dieses schöne Beispiel ist befolgenswert und daher nur das vom D.-S.-Vb. zu übernehmen, was dem eigenen Segelrevier, Klubverhältnissen und Mitgliedern in bezug auf seglerische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit frommt. Das zu beachten und den Großyachtseglern ihren Sport nicht vergällen zu lassen, ist eine der Hauptaufgaben des Ausschusses des U.-Y.-C. Attersee. Letzten Endes sind wir ja Käufer und die reichsdeutschen mächtigen Sportgenossen Verkäufer ihrer Yachten (stammen doch beinahe alle Großyachten aus Deutschland), und wird der D.-S.-Vb. diesen Umstand bei weiteren Beschlüssen im Auge halten.

Weil wir österreichischen Segler aber weder im Yachtbau noch im Yachtwechsel (dies gilt, wie eingangs erwähnt, nur für Großyachten) den reichsdeutschen nachkommen können, ein unseren Bedürfnissen entsprechender Ersatz vorläufig nicht vorhanden ist, so ist es nur eine allzu gerechtfertigte Forderung unsererseits, den Rennwert der Sonderklasse nicht zu schmälern und den der alten 6-m-Rennyacht (bis zu einem gewissen Grade) für unsere österreichischen Segelreviere wiederherzustellen, bis ein — stets unserer materiellen Leistungsfähigkeit angemessener — zweckentsprechender Ersatz vorhanden ist.

Derzeit existiert keine zweckentsprechendere Großyacht als die Sonderklasse und keine sportlichere als die alte 6-m-Rennyacht für das Segelrevier des Attersees. Die neue internationale 6-m-Rennyacht wird infolge ihres enormen Anschaffungspreises von zirka 16.000 bis 18.000 Schilling auf lange Zeit hinaus in größerer Zahl nicht erworben werden können.



Wie sehr berechtigt die oben gestellte Forderung ist, ersieht man am besten aus den verderblichen Folgen, welche die vor ein paar Jahren erfolgte Absetzung der 6-m-Renn-yachten hatte. Von den in Österreich derzeit befindlichen vierzehn 6-m-Rennyachten haben nur drei an Regatten teilgenommen. Die Eigner haben sich keine neuen Boote gekauft und wurden durch diesen, für unsere Verhältnisse unzumutbaren Beschluß nur vom Segelsport abgedrängt. Dieselben Folgen sind durch das Absetzen der Sonderklasse zu gewärtigen.

Die Nichtberücksichtigung der geschilderten Verhältnisse würde, wie obiges Beispiel eklatant zeigt, die Teilnahme von Großyachten an Regatten auf österreichischen Segelrevieren endgültig verhindern.

Daß dies nicht die Absicht des D.-S.-Vb. sein kann, ist hoffentlich selbstverständlich.

*Die Yachteigner des U.-Y.-C. Attersee.*

## *Mitteilungen des Vorstandes.*

### *Wettfahrtstermine 1928.*

*Stammverein:* 15. Mai, 21. Mai, 17. September, 18. September; 1 Wettfahrtsreihe der 10-qm-Klasse: 20. Mai, 31. Mai, 1. Juni.

*Wörthersee:* 23. bis 29. August.

*Attersee:* 14. bis 21. August.

*Traunsee:* 40jährige Jubiläumswettfahrten vom 5. bis 12. August.

*Wolfgangsee:* 22. bis 28. August.

*Mondsee:* 18. bis 21. August.

*Grundlsee:* 31. Juli bis 3. August.

*Millstättersee:* 12. bis 20. August.

*Mattsee:* 29. Juli bis 2. August.

*Neusiedlersee:* 1. bis 8. Juli.



## Mitteilungen der Zweigvereine.

### U.-Y.-C. Wolfgangsee.

#### Ordentliche Generalversammlung

am 28. August 1927 im Gemeindehaus zu St. Gilgen.

Der Vorsitzende *Prof. Hans Frisch* eröffnet die Generalversammlung mit einigen Worten des Gedenkens für das im letzten Jahr verstorbene ausübende Mitglied *Ing. Hugo Kratochwill*, die von der Versammlung stehend angehört werden.

Sodann erstattet er Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. Zur Mitgliederbewegung ist zu erwähnen, daß einem Zuwachs von 15 neuen ausübenden Mitgliedern 8 Verluste gegenüberstehen (Austritte, Streichungen, Tod), so daß der gegenwärtige Stand 71 beträgt; die Liste der beitragenden Mitglieder hat durch 14 neue eine erfreuliche Vermehrung erfahren (gegenwärtiger Stand 18). Ebenso begrüßenswert ist die Gründung einer selbständigen Jugendabteilung, die von einer außerordentlichen Generalversammlung im Februar l. J. ins Leben gerufen wurde.

Der Vorsitzende spricht ferner Herrn *Hans Schulze*, der die Yacht „Greif“ dem Club geschenkt hat, den Dank aus, und ebenso Frau *Gabriele Koenig* für die Schenkung der Yacht „Mara III“; endlich den Stiftern von Ehrenpreisen für die eben beendeten Wettfahrten, den Herren: *Professor J. Q. Adams*, *Direktor Karl Borschart* und *Dr. Paul Odelga*.

Der Oberbootsmann, *Primarius Dr. Paul Strohschneider*, hebt in seinem Bericht hervor, welche große Mühe es sei, ein fehlerfreies Yachtregister zustande zu bringen, da die Mitglieder diese Arbeit außerordentlich erschweren; nicht selten komme es vor, daß auf wiederholte Anfragen einfach keine Antwort erfolgt. Der Oberbootsmann, der für die Richtigkeit der Yachtliste verantwortlich sei, sehe sich durch dieses Verhalten der Yachtbesitzer oft vor eine unmögliche Aufgabe gestellt; er ersucht daher dringend, daß diesen Fragen in Mitgliederkreisen mehr Aufmerksamkeit zugewendet werde.

Was die Wettfahrten 1928 betrifft, schlägt der Oberbootsmann vor, sie im selben Ausmaß wie bisher abzuhalten, was einstimmig angenommen wird.



Der Leiter der Jugendabteilung, Herr *Harald Strohschneider*, erstattet Bericht über die bisherige Entwicklung und Tätigkeit der Jugendabteilung. Die in den Satzungen vorgesehene Hauptversammlung hat *Maximilian Kallina* zum Obmann, *Erika Frisch* zum Schriftführer und *Maria Jehle* zum Kassier gewählt. Die Zahl der Jugendmitglieder ist im Laufe des Sommers von 11 auf 17 angewachsen. Mit der der Jugendabteilung gehörigen Yacht „Greif“ wurden, wie aus dem Logbuch ersichtlich ist, bisher 21 Fahrten unternommen und bei den Wettfahrten ein zweiter Preis errungen. Der Kassastand ist günstig, was insbesondere der von der Jugendabteilung veranstalteten Clubjause zu verdanken ist.

Der Bericht des Kassiers und Werkstättenleiters, Herrn *Hermann Peter*, hebt hervor, daß der Kassastand des Zweigvereines kein günstiger sei, die Schulden hätten im abgelaufenen Jahr nicht unwesentlich zugenommen, namentlich darum, weil die Werkstätte so lange ohne Arbeit war. Der Bericht führt dann eine Reihe von Ziffern an, die ein Bild der Finanzlage geben. Im Namen des Ausschusses stellt der Kassier den Antrag, folgende Erhöhungen der Beiträge und Gebühren zu beschließen:

Mitgliedsbeitrag der ausübenden Mitglieder von 30 S auf 50 S, Mitgliedsbeitrag der beitragenden Mitglieder von 10 S auf 20 S, Mitgliedsbeitrag der Mitglieder anderer Z.-V. von 10 S auf 20 S; Überwinterungsgebühr für große Kielyachten von 50 S auf 60 S, Überwinterungsgebühr für kleinere Kiel-yachten und Fludern von 20 S auf 40 S, Überwinterungsgebühr für Jollen von 20 S auf 30 S, Überwinterungsgebühr für Ruderboote von 10 S auf 20 S, Überwinterungsgebühr für andere Boote, insbesondere für Motorboote, je nach Raumbedarf.

Die Anträge werden einstimmig angenommen, der Ausschuß wird aber ermächtigt, die Beträge auf Ansuchen zu ermäßigen oder zu stunden.

Der Vorsitzende teilt mit, daß sämtliche Ehrenmitglieder des Z.-V. Wolfgangsee auf ihre Befreiung von der Zahlung der Mitgliedsbeiträge mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Clubs verzichtet haben.

Zum Punkt Ausschußwahl teilt der Vorsitzende mit, daß



Herr *Hans Schulze* seine Funktion als Obmannstellvertreter und Herr *Herbert Böhm* seine Stelle als Delegierter niederlegen wollen; es wird vorgeschlagen, zum Obmannstellvertreter und zum Delegierten Herrn *Ing. Hans Rumpel* zu wählen, Herrn *Hans Schulze* aber zu ersuchen, als Beisitzer weiter im Ausschuß zu verbleiben. *Prof. Adams* stellt den Antrag, den bisherigen Ausschuß mit diesen vorgeschlagenen Änderungen wieder zu wählen.

Es wird sonach ohne Widerspruch folgender Ausschuß gewählt: Obmann: *Prof. Dr. Hans Frisch*; Obmannstellvertreter: *Ing. Hans Rumpel*; Oberbootsmann: *Dr. Paul Strohschneider*; Schriftführer: *Hofrat Dr. Ferdinand Arlt*; Kassier: *Hermann Peter*; ohne Funktion: *Dr. Hans Aggermann*, *Ing. Richard Peter*, *Hans Schulze*, *Eugen Sturm*; Delegierter im Vorstand: *Ing. Hans Rumpel*.

Der Vorsitzende dankt im Namen des Ausschusses für die Wiederwahl.

Nach einem warmen Appell zum Besuche des Seglertages, den Herr *Schulze* an die Anwesenden richtet, und nach Besprechung einiger minder wichtiger Angelegenheiten schließt der Vorsitzende die Versammlung.

## *Bericht über die Wolfgangsee-Woche.*

### *Allgemeines.*

Zwei Hauptbedingungen für das gute Gelingen von Wettfahrten waren vorhanden: *Wind* (bei den ersten drei Wettfahrten einwandfrei frische Brise, bei den zwei letzten etwas launenhaft) und *Wetter*. Leider ließ die Beteiligung sehr viel zu wünschen übrig. Vor dem Nennungsschluß war auch dieses Bild viel günstiger. Es wurde sehr viel gesprochen — vielleicht zu viel —! Man zählte die vorhandenen Yachten: 8 bei uns registrierte Sonderklassenyachten, bei den beiden anderen Vereinen am See 3 Stück, das könnte ein Feld bis zu 11 Yachten geben und wäre das größte Feld dieser Klasse bei den diesjährigen Verbandswettfahrten des D. S. Vb. Zwanziger wurden auf diese Weise 6, Fünfzehner 10 Stück zusammengerechnet. Wer genannt hat und wie viele davon am



Start waren, ist aus der Zeitenliste zu sehen. Die Ursachen dieser geringen Beteiligung, auf die ich bei dieser Gelegenheit hinweisen will, sind hauptsächlich Mannschaftsmangel, zu späte Vorbereitungen und Teilnahmslosigkeit. Häufig stehen diese drei Mängel in ursächlichem Zusammenhang. Da sich viele Yachtbesitzer erst zu spät an die Wettfahrtstermine erinnern, so werden sie mit den Instandsetzungsarbeiten nicht rechtzeitig fertig und es fehlt ihnen dann auch an einer geschulten und gut zusammen arbeitenden Mannschaft. Alle Mahnungen an die Eigner, die Aufträge für die Werkstätte rechtzeitig im Herbst oder Winter zu erteilen, sind fruchtlos geblieben, trotz eindringlicher Wiederholungen. Während der Winters- und Frühjahrszeit ist die Werkstätte kaum beschäftigt und im Sommer können trotz teurer Überstunden die Wünsche entweder gar nicht oder nur verspätet erfüllt werden. Falls noch Dinge dazukommen, wie zum Beispiel Neuanschaffung von Segeln und derlei, was eine amtliche Vermessung erfordert, dann ist es vollkommen ausgeschlossen, daß bis zur Wettfahrt auch noch die Dokumente (Ausweishefte, welche unbedingt notwendig sind) in Ordnung sein können. Der Mannschaftsmangel kann teilweise sicher dadurch behoben werden, daß man sich etwas früher darum kümmert, aber nicht erst einige Tage vor der Wettfahrt. Es ist ja auch für den Oberbootsmann schwer, jemanden als Mannschaft zu empfehlen, wenn der betreffende das Boot, auf dem er etwas leisten soll, gar nicht kennt — wenn er am Tage der Wettfahrt zum erstenmal an Bord dieser Yacht kommt. Hoffentlich wird es in dieser Hinsicht durch das Heranwachsen unserer Jugendabteilung, die mit lobenswertem Eifer jede Gelegenheit zum Segeln ausnützt, besser werden. Grundbedingung jedoch für eine Besserung dieser Verhältnisse ist eine regere *Anteilnahme aller Mitglieder*. Ich möchte hier feststellen, daß ich während der Segelzeit des Sommers 1927 nur 28 bis 30 aktive Mitglieder unseres Vereines gesichtet habe.



Eine erfreuliche, beispielgebende Ausnahme bildete unsere Jugendabteilung, welche — man kann sagen täglich — vollzählig am Clubplatz anwesend war.

Jedes Mitglied muß zur Förderung unseres schönen Sportes etwas beitragen. Das Geringste, was meiner Ansicht nach verlangt werden könnte, wäre die Anwesenheit am Startplatz gelegentlich der Wettfahrten. Es ist wirklich beschämend, wenn uns Clubmitglieder anderer Zweigvereine besuchen, und am Startplatz ist fast niemand außer den aller-notwendigsten Mitgliedern der Rennleitung zu sehen. Im kommenden Jahre, wo wir voraussichtlich mit einem Besuche reichsdeutscher Zwanziger zu rechnen haben, muß jedes Mitglied, dem es irgendwie möglich ist, am Platze sein und seinem Können entsprechend zum Gelingen beitragen.

Nachdem man in Seglerkreisen mit der schönen alten Sitte des U.-Y.-C., als Preise Plichtschilder zu geben, vielfach nicht mehr zufrieden ist, sondern nach Ehrenpreisen strebt, wäre auch für die persönlich unsichtbaren Mitglieder ein schönes Betätigungsfeld gegeben, indem sie von ihrem Dasein in dieser Richtung Kunde geben. Doch auch diese Tätigkeit muß rechtzeitig, möglichst bald, begonnen werden, damit wir zur Zeit der Ausschreibungen, im Frühjahr, bereits wissen, womit wir rechnen können. Namentlich die auswärtigen Segler wollen vorher wissen, ob sich der immerhin umständliche Transport ihrer Fahrzeuge auch in dieser Beziehung lohnt. Man sieht es, wie der Besuch fremder Boote in jeder Beziehung anregend auf die Entwicklung des Segelsportes an anderen Gewässern gewirkt hat. Also, nicht ruhig im Winterlager liegen! Es gibt für uns während des ganzen Jahres, auch im Winter, Arbeit genug. Je mehr im Winter geleistet wird, desto mehr wird im Sommer gesegelt werden!

Wie schon oben angedeutet, war in früheren Zeiten, als es *nur* Plichtschilder gab, eine viel größere Sportbegeisterung vorhanden. Es startete alles, was nur konnte; man suchte



aus den wenig Erfolg versprechenden Booten herauszuholen, was möglich war; und es gelang dem Unverzagten doch auch ab und zu, etwas zu erreichen. Ich möchte da als Beispiele die den alten Seglern gewiß in Erinnerung befindlichen Boote „Famos“, „Senta“ und „Medora“ erwähnen. Man hielt aber damals nicht denjenigen für den besten Segler, der die wertvollsten Preise heimtrug, sondern man schätzte die Segler nach ihren tatsächlichen Leistungen ein. Der Segelsport soll für die Jugend einen erzieherischen Wert haben, er soll körperliche und geistige Gesundung bringen und uns Alte jung und leistungsfähig erhalten. Der Segelsport darf daher ebenso wenig, wie jeder andere Sport, nur des wertvollen Preises wegen ausgeübt werden oder nur zur Befriedigung der persönlichen Eitelkeit dienen; dann hört er auf, seinen Zweck zu erfüllen und sinkt auf die Stufe des Fußball-„Schpurts“ herab. Wenn ich nun an anderer Stelle für die Beschaffung von Ehrenpreisen eingetreten bin, so geschah dies hauptsächlich, um auch unser Segelwasser fremden Seglern bekannt zu machen. Wir haben es nicht notwendig, uns bescheiden im Hintergrunde zu halten, weder in bezug auf unser Segelwasser mit seinen ausgezeichneten Windverhältnissen, noch in bezug auf Segler und Boote, vorausgesetzt, daß die beiden letzteren nicht auf dem Trockenen liegen, sondern ihre Schuldigkeit tun!

#### *Wettfahrtenbericht.*

Die Wettfahrten 1927 fanden am 22., 23., 24., 25. und 27. August statt. Am 22. war die Veranstaltung in Händen des uns befreundeten Segler-Vereines „*Nibelungen*“, die übrigen wurden von unserem Zweigverein veranstaltet.

Die drei ersten Wettfahrten, welche unter ähnlichen, sehr günstigen Windverhältnissen gesegelt wurden, zeigten auch in ihrem Verlauf und ihren Ergebnissen so ziemlich dasselbe Bild. In der Ausgleichsklasse zeigte sich „*Dreadnought*“ über-



legen, wenn sie auch von „Greif“ oft hart bedrängt wurde. Hervorzuheben ist, daß „Greif“ als Boot der Jugendabteilung von dieser selbst ausgezeichnet geführt wurde. In der Sonderklasse konnte „Jugend“ der „Falkenstein II“ bei der frischen Brise nie ernstlich gefährlich werden, während „Freya“ als ausgesprochenes Leichtwetterboot stark ins Hintertreffen geriet. Wenn unter den Zwanzigern die „Zauberflöte“ jedesmal unbestrittene Erste wurde, so gab es um den zweiten Platz bereits heftige Kämpfe, so daß „Swift II“ zweimal, „Libussa II“ einmal Zweiter wurde. Sehr zu bedauern war bei den Fünfzehnern, daß „Klein-Falkenstein“ und noch einige andere nicht starteten. „Albatros II“, der diesmal in sehr guter Form war, zeigte sich seinem im Vorjahre noch recht gefährlichen Gegner „Skadi II“ vom Start weg so überlegen, daß es ihm gelang, noch die fünf Minuten vorher gestarteten Zwanziger teilweise zu überholen. Der Zehner „Hiasl“ (U.-Y.-C. Mondsee) lief seinem Gegner „Swift“ leicht davon, so daß ihm auch am zweiten Tage der Sieg sicher gewesen wäre, wenn „Swift“ nicht gekentert wäre.

Am vierten Tag gab es insofern eine Abwechslung, als die Windgötter etwas launenhaft waren. Da zur Startzeit Südwind wehte, wurde der Linkskurs gewählt. Auch hatten alle Klassen denselben Kurs zu segeln. Doch hielt der Südwind nicht lange durch; bald gab's nur einige leichte Windstriche. Wer, rechtzeitig vom Kurse abweichend, diese leichten Brisen ausnützte, der war bald im Vorteile. Schon nach der ersten Wendemarke gerieten die meisten Boote in den langsam aufkommenden Westwind, der nach anfänglichen Schwächezuständen gegen Schluß der Wettfahrt gut auffrischte. „Jugend“ (Sonderklasse) machte ihre Sache sehr gut, indem sie diesmal der „Falkenstein“ vom Start weg voranzog. Doch wurde sie ihres sicheren ersten Preises verlustig, da sie eine Boje falsch gerundet hatte. Die Zwanziger und Fünfzehner gerieten unter harten gegenseitigen Kämpfen schon während des Ankreu-



zens im anfänglichen Südwind durcheinander, so daß die erste Wendemarke in knapper Reihenfolge von dem Zwanziger „Dorly“, dem Fünfehner „Albatros II“, den beiden Zwanzigern „Zauberflöte“ und „Swift II“ und „Nöck“ gerundet wurde. Auch weiterhin bei aufkommendem West gab es unter diesen noch schöne Kämpfe, bis es „Albatros II“ schließlich gelang, sich freizusegeln und mit gutem Vorsprung vor den noch beisammenbleibenden Zwanzigern das erste Dreieck zu vollenden. Bei dem nun folgenden Achterkurs frischte jedoch der Wind so auf, daß die nachkommenden Zwanziger und der Fünfehner „Nöck“, dicht aneinanderliegend und „Albatros II“ teilweise wieder überholend, diesen Kurs beendeten. Auf der folgenden Kreuzstrecke, bei immer mehr auffrischender Brise, wobei es sehr spannende Kämpfe gab, arbeitete sich „Zauberflöte“ wunderbar wieder an die Spitze des Feldes. Damit war die Entscheidung gefallen. „Zauberflöte“ ging als erster Zwanziger durchs Ziel, vom ersten Preisträger der Fünfehner („Albatros II“) um 22 Sekunden gefolgt. Sehr gut hielt sich an diesem Tag der Zwanziger „Dorly“ und der Fünfehner „Nöck“, die in ihrer Klasse die zweiten Plätze belegten. Der Zehner „Hiasl“ ging allein über die Bahn, da sich sein Gegner vom Kentern noch nicht erholt hatte.

Da am letzten Wettfahrtstag zur Zeit des Startes heftige Westböen stürmisches Wetter erwarten ließen, wurde für die beiden größeren Klassen an Stelle des 13-Seemeilen-Kurses der 8-Meilen-Kurs gewählt und für die Jollenklasse der kürzere Sturmkurs bestimmt. Wie so oft im Leben, kam es aber anders: der anfänglich starke West schwächte seine Kraft bald ab und es kam plötzlich, ganz unvermittelt ein Süd auf. Diesmal eröffnete die Ausgleichsklasse das Rennen. Alle drei Yachten gerieten noch bei frischem West vor der Brunnwinkler Wendemarke hart aneinander, wobei es zu einem Zusammenstoß zwischen „Greif“ und „Drory“ kam. Die Zielinie wurde in der Reihenfolge „Dreadnought“, „Gref“,



„Drory“ erreicht, doch wäre durch die Vergütung „Drory“ auf den ersten Platz gekommen; da aber durch Protestentscheidung „Drory“ wegen des Zusammenstoßes ausgeschlossen wurde, erhielt „Dreadnought“ wieder den 1. Preis. In der Sonderklasse hielt sich „Jugend“ (leider wieder nur im Zweikampf) gegen „Falkenstein II“ sehr gut, mußte ihr aber schließlich noch mit etwas über einer Minute Vorsprung den 1. Preis überlassen. Das interessanteste Rennen lieferten wieder die Zwanziger, wobei es „Swift II“, der diesmal besser geführt wurde, gelang, mit knappem Vorsprung die siegewohnte „Zauberflöte“ auf den 2. Platz zu drücken. „Albatros II“ war unter den Fünfzehnern nicht am Start, da er wenig Zutrauen zu seinem buchstäblich aus dem Leim gesegelten Mast hatte, so daß nur „Skadi II“ und „Nöck II“ um den Sieg stritten. Der ältere „Nöck“ hielt sich ausgezeichnet und lag bereits in der Führung, als durch das plötzliche Umschlagen des Windes von West auf Süd „Skadi II“ vorauskam und 46 Sekunden vor „Nöck“ durchs Ziel ging. Der Zehner „Hiasl“ lief seinem Gegner „Swift“ wieder unerreichbar davon.

Den Punktpreis der Sonderklasse bekam „Jugend“, da derselbe nur für Yachten, welche vom Eigner selbst geführt wurden, gestiftet war. Den Punktpreis der Zwanziger gewann „Zauberflöte“, den der Fünfzehner und den Nibelungenpokal zum zweitenmal (daher endgültig) erhielt „Albatros II“, den Punktpreis der Zehner konnte „Hiasl“ heimtragen.

*Dr. P. Strohschneider.*

*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

Varossiau, Rembrandtin, Emallacke in blendend Weiß und Farben, wasser- und wetterfest, Kaltleim, Absolut, für nässebeständige Holzleimungen.

FERD. PÜHRINGER

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



*Ergebnisse*  
der  
*Wolfgangsee-Woche 1927.*

Unterscheidungs-Nr.	Yacht	Eigner Club	S.-V.-N. 22. VIII.	U.-Y.-C. 23. VIII.	U.-Y.-C. 24. VIII.	U.-Y.-C. 25. VIII.	U.-Y.-C. 27. VIII.	
1	Dreadnought	F. Haidacher S.-V.-N.	3h 0' 24" I.	2h 48' 54" I.	—	—	2h 01' 12" I.	Ausgleichsklasse
3	Greif	Jugendabteilung U.-Y.-C. Wg. S.	3h 06' 49" II.	2h 49' 19"	—	—	2h 03' 31"	
10	Drory	Dr. Stroß Ö.-T.-Y.-C.	3h 07' 07"	3h 02' 07"	—	—	ausgeschlossenen	
11	Samum	Dr. Ehrenstein Ö.-T.-Y.-C.	n. g.	—	—	—	—	
S 32	Freya	H. Peter U.-Y.-C. Wg. S.	2h 40' 38"	2h 33' 06"	2h 29' 47"	n. g.	n. g.	Sonderklasse
S 88	Falkenstein II	H. Schulze U.-Y.-C. Wg. S.	2h 22' 04" I.	2h 15' 45" I.	2h 10' 46" I.	3h 15' 44" I.	1h 38' 20" I.	
S 41	Jugend	J. Q. Adams U.-Y.-C. Wg. S.	2h 35' 04" II.	2h 17' 03"	2h 21' 02"	ausgeschlossenen	1h 39' 18"	
S 97	Grane	Dr. Leitner Ö.-T.-Y.-C.	n. g.	—	—	—	—	



Unterscheidungs-Nr.	Yacht	Eigner Club	S.-V.-N. 22. VIII.	U.-Y.-C. 25. VIII.	U.-Y.-C. 24. VIII.	U.-Y.-C. 25. VIII.	U.-Y.-C. 27. VIII.	
Z 254	Swift II	St. Herz U.-Y.-C. Wg. S.	1h 53' 0" II.	1h 42' 15"	1h 52' 36" II.	3h 23' 30"	1h 39' 58" I.	20-qm-Rennklasse
Z 213	Zauberflöte	H. Frisch U.-Y.-C. Wg. S.	1h 45' 16" I.	1h 31' 23" I.	1h 40' 15" I.	3h 22' 23" I.	1h 40' 12" II.	
Z 217	Dorly	H. Müller U.-Y.-C. Wg. S.	Havarie aufgegeben	1h 46' 35"	n. g.	3h 23' 17" II.	1h 42' 38"	
Z 236	Libussa II	R. Beck O.-T.-Y.-C.	1h 58' 43"	1h 34' 50" II.	1h 53' 03"	aufgegeben	1h 43' 48"	
M 371	Kl.-Falkenstein	H. Schulz U.-Y.-C. Wg. S.	n. g.	n. g.	n. g.	n. g.	n. g.	15-qm-Rennklasse
M 540	Skadi II	A. Helmberger S.-V.-N.	2h 01' 24" II.	1h 31' 36" II.	1h 40' 15" II.	3h 24' 47"	1h 53' 35" I.	
M 370	Albatros II	P. u. H. Strohschneider U.-Y.-C. Wg. S.	1h 53' 27" I.	1h 30' 32" I.	1h 37' 29" I.	3h 17' 55" I.	n. g.	
M 144	Nöck II	P. Odelga U.-Y.-C. Wg. S.	n. g.	n. g.	n. g.	3h 19' 27" II.	1h 54' 21" II.	
M 532	Wildfang II	F. Haidacher S.-V.-N.	n. g.	n. g.	1h 59' 45"	n. g.	n. g.	
IV.284	Hiasl	H. Breisky U.-Y.-C. Mo. S.	2h 08' 03" I.	2h 16' 07" I.	n. g.	3h 41' 13" I.	1h 55' 55" I.	10-qm-Rennkl.
IV.141	Swift	St. Herz U.-Y.-C. Wg. S.	2h 26' 56"	gekenntert	n. g.	n. g.	2h 13' 07"	



*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-Clubs

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.