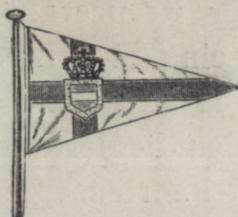


V. b. b.



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

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

---

---

8. HEFT

NOVEMBER 1927

---

---

## *Die sachlichen Ergebnisse des 28. ordentlichen Seglertages.*

Der am 16. Oktober 1927 zu Wien abgehaltene deutsche Seglertag brachte eine Reihe besonders wichtiger Beschlüsse.

Zunächst wurden einige Notverordnungen des Verbandsvorstandes genehmigt, worunter für Oesterreich von besonderem Interesse die Bestimmung ist, daß auf dem Neusiedlersee Schwert-yachten der Rennklasse ein Stechschwert benützen dürfen, solange die durchschnittliche Wassertiefe geringer ist als 1.20 m.

Die Einhebung einer Gebühr für Namenswechsel wurde abgelehnt.

Als Ort des nächsten ordentlichen Seglertages (1929) wurde Berlin bestimmt.

Zum Verbandsvorsitzenden wurde mit stürmischem Beifall Herr Geheimrat Busley wiedergewählt. An Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Herrn O'Swald wurde Herr Fritz Wentzel (N. R. V.) in den Vorstand gewählt, dessen sonstige Zusammensetzung unverändert blieb. Die durch den Rücktritt des Herrn O'Swald freigewordene Stelle des ersten Vorsitzenden-Stellvertreters wird auf Vorschlag des Vorsitzenden Herrn Dr. Rakenius (V. S. a. W.) übertragen.

Die Eingliederung der Kreuzerabteilung in den DSVb. als Fahrtenabteilung brachte eine stellenweise sehr lebhaftere Wechselrede mit sich, bei der es sich hauptsächlich um die Wertung der Fahrtenstimmen für den Seglertag handelte. Der Gegensatz zwischen Rennseglern und Fahrtenseglern trat dabei viel schärfer zutage, als dies wünschenswert gewesen wäre, und erst nach längerem Hin und Her kam ein Kompromiß zustande, welches bis zum nächsten Seglertag, auf dem man bereits die dadurch bedingte Verschiebung der Kräfteverhältnisse wird beurteilen können, einen für beide Gruppen erträglichen Zustand schafft.

Die Festsetzung der Wettfahrterminen obliegt künftig grundsätzlich dem Verbandsvorstand, nicht mehr dem Seglertag.

Einstimmig wurde im Interesse der Entwicklung der Jugendabteilungen beschlossen, für Jugendstimmen keine Beiträge einzuheben.

Zu den W. B. wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

Die Frist für die Einsendung des Verzeichnisses der Meldungen von Verbandswettfahrten an die Geschäftsstelle wurde auf 5 Tage nach Meldeschluß erweitert.

An Stelle des Rettungsringes darf von nun an bei Wettfahrten auch ein anderes „gleichwertiges Rettungsgerät“ benützt werden.

Eine Yacht, die einen Mann über Bord verliert, muß entweder den Mann an Bord nehmen, ehe sie die Wettfahrt fortsetzt, oder aufgeben.

Für das verantwortliche Klubmitglied an Bord genügt nunmehr das Alter von 14 Jahren, wenn der Betreffende einer anerkannten Jugendabteilung angehört.

Die Anträge des Siebener-Ausschusses über das neue Meßverfahren wurden, soweit sie die freien und beschränkten Rennklassen betreffen, teils widerspruchlos, teils mit großer Mehrheit angenommen. Diese Anträge waren in letzter Zeit durch die Aufnahme der internationalen 12-Fuß-Jolle (Olympiade-Klasse) ergänzt worden, der Seglertag fügte dazu noch die vom Siebener-Ausschuß abgelehnte 20-qm-Kielklasse, deren Bauvorschriften neu festzusetzen sein werden. Bezüglich der Schärenkreuzer ergab sich Einmütigkeit; hinsichtlich der Neuregelung der nationalen Kreuzerklassen drang der Siebener-Ausschuß nur beim Fünfunddreißiger durch. Dagegen wurde die unveränderte Beibehaltung

des Fünfundsiebzigers und Fünfundvierzigers mit großer Mehrheit beschlossen.

Vor der Verhandlung über die Fahrtenklassen war man nicht ohne Sorge gewesen. Erfreulicherweise stellte es sich heraus, daß der vorausgegangene heftige Kampf um die Grenzmaßbestimmungen einerseits, die KR-Formel andererseits sowohl in der „Yacht“ als auch bei verschiedenen örtlichen Tagungen die Lage genügend geklärt und den Boden für ein allgemein annehmbares Kompromiß geebnet hatte, so daß dieser besonders gefürchtete Punkt der Tagesordnung sich rasch in eitel Wonne und Zufriedenheit auflöste; es werden in die Grenzmaßbestimmungen der Siebener-Kommission gewisse, von den Anhängern der KR-Formel vorgeschlagene Abänderungen, bzw. Ergänzungen aufgenommen werden. Zur Vorlage der abgeänderten Vorschläge wurde dem Siebener-Ausschuß eine Frist bis 1. Dezember 1927 erteilt.

Die Beschlußfassung über den allfälligen Wiedereintritt in die I. Y. R. U. wurde dem Verbandsvorstand übertragen.

Ein Dringlichkeitsantrag des U. Y. C., die Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen durch eine eigene Kommission neuerlich durchzusehen und sowohl redaktionell als auch sachlich zu bearbeiten, fand nicht die erforderliche Mehrheit; es wurde jedoch die Behandlung dieser Frage durch den Vorstand im eigenen Wirkungskreis in Aussicht gestellt.

Was uns österreichische Binnensegler von den Beschlüssen des Seglertages am meisten interessiert, ist natürlich die Neuregelung des Meßverfahrens hinsichtlich der Rennklassen. Als solche bietet uns das neue Meßverfahren nunmehr folgende:

1. Die freie 35-qm-Kielklasse, bei welcher die Mindestverdrängung auf 1000 kg hinaufgesetzt, die Längenbeschränkung aber aufgehoben erscheint;
2. die 20-qm-Kielklasse, deren genauere Bestimmungen erst festzusetzen sein werden;
3. die 20-qm-Schwert-Rennklasse;
4. die 15-qm-Rennklasse;
5. die 10-qm-Rennklasse; bei diesen drei Schwertklassen besteht die Neuerung in der Festsetzung gewisser Materialstärken sowie des Luftkasteninhaltes. Für die 10-qm-Klasse sind Stechschwerter allgemein, für die beiden anderen Klassen nur bei Wettfahrten auf dem Neusiedlersee gestattet;

6. die beschränkte 30-qm-Binnenklasse (das ist im wesentlichen der bisherige, namentlich in Berlin beliebte Dreißiger);

7. die 30-qm-Küstenklasse (Küstenjolle), die für uns wohl nicht in Betracht kommt;

8. die 22-qm-Rennklasse, die unverändert erhalten geblieben ist;

9. die internationale 12-Fuß-Jolle, die weder ein rassiges Boot darstellt noch für unsere Verhältnisse geeignet erscheint und lediglich eine Bedeutung für die allfällige Vorbereitung der Teilnehmer an der Olympiade hat.

Eine gewisse Verwendbarkeit auf unseren Gewässern wäre wohl auch den nationalen Kreuzerklassen (75, 45 und 35 qm) zuzuerkennen, die sich auf den bayrischen Seen immerhin einiger Beliebtheit erfreuen, wo doch ähnliche Wind- und Wetterverhältnisse herrschen wie beispielsweise auf dem Attersee. Von den Schärenkreuzern könnten die drei kleineren Klassen (40, 30 und 22 qm) auch auf unseren größeren Revieren eine bedingte Existenzberechtigung haben. Leider dürften diese Yachten, von denen insbesondere die Dreißiger ganz herrliche Boote für frischeres Wetter sind, bei unseren vorwiegend leichten Winden nicht viel Gelegenheit haben, ihre ausgezeichneten Eigenschaften zur Geltung zu bringen.

Die Seefahrtklassen kommen für uns natürlich nicht in Betracht. Auch die Binnenfahrtklassen dürften höchstens auf dem Neusiedlersee vereinzelte Interessenten finden.

Die Vereine dürfen außerdem nach Belieben Ausgleichsklassen ausschreiben, als welche insbesondere auch alle bisherigen, Ende 1929 ablaufenden Verbandsklassen zulässig sind (Sonderklasse, 5-qm-Rennklasse); sie können mit oder ohne Vergütung (Handikap) segeln. Eine besondere Genehmigung des Vorstandes ist bloß dann einzuholen, wenn eine Verbandswettfahrt bloß Ausgleichsklassen umfassen soll. Es erscheint also den praktischen Bedürfnissen in weitestgehendem Maße Rechnung getragen und den Vereinen größere Freiheit eingeräumt als bisher.

*Dr. R. Johanny.*



Unsere Seglertagsgäste vor dem Neuen Wiener Rathaus

## *Die gesellschaftlichen Veranstaltungen des U. Y. C. anläßlich des deutschen Seglertages.*

Der Vergnügungsausschuß des Union-Yacht-Clubs hat seinen Gästen das beste geboten, was zu bieten war: Die Wienerstadt im schönsten Herbstsonnenglanz, und diese Tatsache allein hat allgemeine Zufriedenheit erweckt und jedenfalls wesentlich dazu beigetragen, daß unsere Gäste befriedigt von dannen zogen.

Die vorgesehenen Veranstaltungen sind im Großen und Ganzen programmäßig verlaufen, obwohl die Abwicklung dadurch erschwert war, daß unsere Gäste aus dem Reiche nicht wie seinerzeit geplant, in einem Separatzuge, sondern einzeln ankamen und zwar an verschiedenen Tagen, zu verschiedenen Zeiten und auf verschiedenen Bahnhöfen. Dank der Ausdauer unserer Jugend war jedoch bei jedem Zuge, der in Betracht kam, und auf jedem Bahnhöfe ein Empfangskomitee bereit.

Schon am 13. Oktober versammelten sich zahlreiche Mitglieder des Seglerverbandes in zwangloser Weise bei Meissl & Schadn. Die ersten gesellschaftlichen Fäden wurden gesponnen, aber auch das erste Feilschen um Stimmen und Werben von Freunden für Zwecke der Abstimmung am Seglertag selber konnte beobachtet werden.

Freitag, den 14. Oktober, wurden ungefähr 125 deutsche Gäste durch die Stadt (Kapuzinergruft, Stephanskirche, Burg) geführt; etwa 20 junge Damen und Herren des Union-Yacht-Clubs bildeten die Begleitung. Ein gemeinsames, im Rathauskeller eingenommenes Mittagessen bot eine willkommene Ruhepause.

Schon um 3 Uhr wurden unsere Gäste mit Gesellschaftsautos zum Schloßhotel Kobenzl geführt. Als die untergehende Herbstsonne die Stadt vergoldete und dann allenthalben tausende von Lichtern aufflamnten, da fiel manches bewundernde Wort über unsere liebe Heimatstadt. Ein großer Teil unserer Gäste kam daher schon in sehr gehobener Stimmung zu Manhart in die Kobenzlstraße, allwo ihnen der Union-Yacht-Club vom Grinzinger Heurigen schenken ließ. Die Umgebung und der Heurige setzten unsere Gäste in solche Begeisterung, daß Musik und Sänger nur schwer sich Gehör verschaffen konnten.

Samstag, den 15. Oktober, fuhren 105 Teilnehmer des Seglertages in Begleitung und unter Führung von ungefähr 15 Damen und Herren des Empfangskomitees nach Schönbrunn. Nach Be-

sichtigung des Schlosses und des Parkes vereinigte eine gemeinsame Mahlzeit die Teilnehmer am Ausfluge und noch viele andere Besucher des Seglertages im Parkhotel. Um 3 Uhr wurde mit Gesellschaftsautos eine Fahrt durch die Stadt und in den Prater angetreten. Nach einer kurzen Ruhepause hieß es sich bereit machen zum Besuche der Oper (Rosenkavalier).

Wenn auch die Vorstellung nicht ausdrücklich als eine solche zu Ehren des Deutschen Seglertages bezeichnet werden konnte, so drückten doch die Besucher des Seglertages dem vollen Hause ihr Gepräge auf, da ein Großteil der Logen und der Parkettsitze von unseren Freunden besetzt war.

Der Sonntag war für die männlichen Teilnehmer, soweit sie Delegierte waren, der eigentliche Arbeitstag. Es hatten daher nur die Damen unserer Gäste in größerer Zahl Gelegenheit, den Wienerwald-Ausflug mitzumachen. In einem Gesellschaftsauto, in Begleitung von drei Mitgliedern des Union-Yacht-Clubs, fuhren sie nach Mödling, Heiligenkreuz und Baden.

Für 9 Uhr war der Beginn der offiziellen Festlichkeit des Deutschen Seglerverbandes, des Banketts, angesetzt. Sowohl unsere Gäste aus Deutschland als auch viele Mitglieder des Union-Yacht-Clubs müssen erst langsam zu der Erkenntnis gekommen sein, daß die Veranstaltungen anlässlich des Deutschen Seglertages in gesellschaftlicher Beziehung viel mehr boten, als erwartet wurde, denn zum Erstaunen des Festkomitees erschienen statt der 175 angemeldeten fast 250 Personen, was vorübergehend den Veranstaltern peinliche Schwierigkeiten bereitete.

Der Vorsitzende des Deutschen Seglertages, Geheimrat **Busley**, war in der Lage, als Ehrengäste den Bundesminister für Handel und Verkehr, **Dr. Schürff**, den deutschen Gesandten **Grafen Lerchenfeld** und Gemählin, den Presseattaché Hauptmann **von dem Hagen** und Gemählin, Sektionschef **Reich**, Ministerialrat **Deutschmann** und Sektionsrat **Ing. Deinlein** sowie die meisten Mitglieder des Vorstandes des Deutschen Seglertages zu begrüßen.

Das Ballfest endete um 2 Uhr. Viele Teilnehmer sollen noch darüber hinaus den Abend fortgesetzt haben. Es war also auch kein Wunder, daß am Montag die Fahrt auf den Semmering erst mit einer einstündigen Verspätung angetreten werden konnte. Statt der angemeldeten fünfzig Teilnehmer erschienen mehr als hundert. Daß unsere Gäste mit dem Semmering zufrieden waren, brauchen wir nicht hervorzuheben.

Aus den Abschiedswörtern bei dem gemeinsamen Abendmahle im Meissl & Schadn konnten wir mit Befriedigung entnehmen, daß unsere lieben Gäste sich gerne der Wiener Tage erinnern werden.

*Der Vergnügungsausschuß.*

## Beschlüsse des Verbandsvorstandes.

Im Nachhang zum Seglertag fand am 29. Oktober in Berlin eine Sitzung des Siebener-Ausschusses statt, bei welcher die diesem Ausschuß vom Seglertag überlassenen Punkte des Meßverfahrens (See- und Binnen-Fahrten-Klassen) erledigt wurden. Ferner eine Sitzung des Verbandsvorstandes, die einerseits die Frage des Eintrittes in die I. Y. R. U., andererseits verschiedene organisatorische Fragen behandelte; von letzteren seien folgende Beschlüsse erwähnt:

Es wurden innerhalb des Verbandsvorstandes mehrere Unterausschüsse zur Behandlung besonderer Geschäftsgebiete geschaffen, und zwar ein dreigliedriger Presseausschuß (bestehend aus zwei Vorstandsmitgliedern und dem Geschäftsführer), ein dreigliedriger Meßformelausschuß, ein dreigliedriger Wettfahrt-ausschuß und ein fünfgliedriger Rechtsausschuß; letzterer, bestehend aus den Herren Geheimrat Mendelssohn, Dr. Rakenius, Prof. Schilling, Dr. Johanny und Wentzel, wird die Berufungen und nachträglichen Proteste zu behandeln haben (bisher wurden solche jeweils einem Vorstandsmitgliede zur Behandlung und zur Erstattung des Referates bei der nächsten Vorstandssitzung zugeteilt; nunmehr werden die ganzen Akten innerhalb des Rechtsausschusses die Runde machen, wodurch eine gründlichere Bearbeitung und demgemäß eine Verbesserung der Spruchpraxis gewährleistet erscheint).

Für Wettfahrten werden nunmehr einheitlich folgende Signale vorgeschrieben: Anrufwimpel = Verschiebung der Wettfahrt; Flagge N = Aufhebung, bzw. Abbruch der Wettfahrt; Flagge R = Abänderung der Bahn; Flagge S = Abkürzung der Bahn; Flagge V = Startmast; Flagge Z = Ziel. Empfohlen werden folgende weitere Signale: blaue Flagge = Linkskurs; gelbe Flagge (Q) = Rechtskurs. — Die allgemeine Beobachtung dieser Signale soll den Besuchern fremder Reviere die Orientierung bei Wettfahrten erleichtern; die Neueinführung besonderer Bezeichnungen des Startmastes und des Zieles empfahl sich insbesondere infolge der Mehrheit von Startmasten und Peilvorrichtungen, die sich aus der vielfach unmittelbaren Nachbarschaft mehrerer Vereine an einem Segelrevier ergibt.

Als Klassenzeichen für die neu aufgenommenen internationalen 12-Fuß-Dinghis wurde, entsprechend der Gepflogenheit der I. Y. R. U., die Nebeneinandersetzung des Buchstaben „G“ und der zugeteilten arabischen Ziffer bestimmt.

*Dr. R. Johanny.*

## Mitteilungen des Vorstandes.

### – Vortrags-Zyklus. –

Wie im Vorjahre wird auch in diesem Winter eine (diesmal etwas größere) Reihe von Vorträgen über verschiedene segelsportliche Themen vom Vorstand veranstaltet werden. Dieselben werden im Dezember beginnen (Tag noch unbestimmt) und jeweils Samstag um 3 Uhr nachmittags im Hörsaal III der Technischen Hochschule abgehalten werden. Der regelmäßige Besuch dieser Vorträge wird allen Mitgliedern wärmstens empfohlen, den Mitgliedern der Jugendabteilungen zur Pflicht gemacht. Gäste willkommen!

Jeden Samstag ab 5 Uhr nachm. zwangslose Zusammenkunft von Clubmitgliedern (insbesondere Club-Jugend!) im Sekretariat, I., Johannesgasse 23. Beginn 3. Dezember.

Der Vorstand.

## Mitteilungen der Zweigvereine.

Der U. Y. C. Stammverein teilt mit:

### „Donaupokal 1928“.

Zur Hebung der gegenseitigen Wettfahrtbeteiligung zwischen reichsdeutschen und österreichischen Mitgliedern des D. S. V. und zur Förderung von Neubauten hat eine Anzahl von Mitgliedern des U.-Y.-C. eine größere Stiftung unter dem Namen „Donaupokal 1928“ gemacht. Derselbe ist für die 10-qm-Rennklasse bestimmt, um einerseits Versuche mit mäßigsten Mitteln durchführen zu können und um andererseits dem Segelsport auf der Alten Donau, wo die Zehner seit jeher besonders zahlreich vertreten waren, einen lebhafteren Impuls zu verleihen.

1. Der „Donaupokal 1928“ ist in der 10-qm-Rennklasse im Rahmen der Frühjahrs Wettfahrten 1928 vom U.-Y.-C. Stammverein auf der Alten Donau auszuschreiben und in drei Wettfahrten endgültig zu gewinnen.\*)

2. Der Pokal ist, ähnlich den Länderwettkämpfen, zur Förderung der gegenseitigen Wettfahrtbeteiligung österreichischer und deutscher Mitglieder des D. S. V. bestimmt und setzt daher zu seiner Ausgestaltung eine Beteiligung aus dem Deutschen Reich voraus.

3. Den Pokal gewinnt jene Yacht, welche in den drei Wettfahrten die höchste Gesamtpunktzahl erreicht. Bei Punktegleich-

\*) Vorläufiger Termin: 30. und 31. Mai, 1. Juni 1928.

heit entscheidet das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt, in welcher die erste einlaufende Yacht die kürzeste Durchschnittszeit pro Seemeile erzielt hat. Zur Anwendung gelangt das Johanný'sche Punktsystem.

4. Außer dem Donaupokal gelangen noch wertvolle Tagespreise in einer, den Vorschriften für Klassenpreise entsprechenden Anzahl zur Verteilung. Weiters erhält jede startende Yacht ein Erinnerungszeichen.

5. Der Meldeschluß muß mindestens zwei Wochen vor der ersten Wettfahrt liegen.

6. Der Einsatz für alle drei Wettfahrten beträgt S 25.—.

7. Zur Teilnahme berechtigt sind alle beim D. S. V. eingetragenen Yachten der 10-qm-Rennklasse.

8. Falls keine Beteiligung aus Deutschland erfolgt, wird der Pokal erst 1929, dann aber unter allen Umständen ausgetragen.

9. In diesem Falle werden 1928 nur die Tagespreise ausgetragen und die Erinnerungszeichen an die österreichischen Bewerber verteilt, für welche die Wettfahrten ausgetragen werden müssen, falls mindestens zwei Meldungen einlaufen.

10. Vereine, deren Mitglieder bei den Wettfahrten starten, haben das Recht, ein Mitglied in das Schiedsrichterkollegium oder in den Wettfahrtausschuß zu entsenden. Diesbezügliche Vorschläge müssen anlässlich der Meldung erfolgen.

11. Es gelten die Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen des D. S. V.

*Ing. R. Schlenk.*

### *U. Y. C. Attersee:*

Bei der am 17. August 1927 in Attersee abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurden gewählt:

Obmann: Hofrat Oskar v. Meiß-Teuffen.

Obmann-Stellvertreter: Dr. R. Faber.

Oberbootsmann: Ing. R. Schultz.

Kassier: E. Dreyschock.

Schriftführer: Dr. Hein.

Beisitzer: Ing. Autheried, Ing. Gottlieb, Dr. Langer, Arn. Poell, Dr. Wallentin, Prof. Dr. v. Wunschheim.

Kassarevisoren: F. Hagemann, Dir. Welzl.

Delegierte: Prof. Dr. v. Wunschheim, Ing. R. Schultz.

Zuschriften werden erbeten an den Schriftführer-Stellvertreter Arn. Poell, Wien, III., Kollergasse 18/5.

# *Der deutsche Seglerverband und der U. Y. C.*

— *Eingesendet.* —

Der Verlauf des deutschen Seglertages in Wien hat bei den Mitgliedern des U. Y. C. großes Interesse an einzelnen Verbandsfragen ausgelöst, so daß eine allgemeine Diskussion derselben erwünscht erscheint. Der Redaktionsausschuß trägt diesem Bedürfnis Rechnung, indem er die verschiedenen Meinungsäußerungen in die „Mitteilungen“ aufnimmt. Mit der Bezeichnung „Eingesendet“ sagt er, daß es sich in solchen Aufsätzen nicht um eine Stellungnahme des Vorstandes, sondern um die Ansichten und Vorschläge einzelner Mitglieder handelt.

Der Redaktionsausschuß.

Mancher Schrift- und Wortwechsel ist schon über die Frage abgeführt worden, ob die Zugehörigkeit des U.-Y.-C. zum Seglerverband eine Notwendigkeit ist, wenn man dabei beachtet, welche hohen Kosten daraus erwachsen. Es liegt mir ferne, diese Frage nun neu aufrollen zu wollen, die so oft und so entschieden bereits bejaht wurde. Ich will diese Frage nur deshalb zum Ausgangspunkt meiner Betrachtungen machen, weil der Verlauf des Seglertages den meisten von uns erst recht deutlich vor Augen führte, wie wir zum Verband eigentlich stehen und weil die Bilanz dieser Erkenntnis einen weiteren Pluspunkt dafür abgibt, beim Seglerverband zu bleiben.

Ich bin überzeugt, daß so mancher Augenzeuge der durchaus nicht immer erfreulichen Vorgänge am Seglertage bereits den Kopf schütteln wird, da die Schärfe der Debatte, die Unduldsamkeit einzelner Gruppen, die vielen Strömungen den Eindruck eines einheitlichen starken Verbandes stark getrübt hatten. Nur ein solcher kann aber die Bedeutung haben, die uns das Aufgeben unserer Selbständigkeit zum selbstverständlichen Opfer, die großen finanziellen Lasten erträglich macht, denn nur eine starke Organisation wird uns soviel bieten und uns so beschützen können, daß unsere Lebensnotwendigkeiten geschont und unser Sport entwickelt und gefördert wird. Die etwas brüske Weise, mit welcher unsere kleinen, erst am Seglertage selbst geäußerten Wünsche mehr oder weniger übergangen wurden, konnten einen gegenteiligen Eindruck machen. Ueber die großen wurde nicht mehr gesprochen, die waren nach Möglichkeit sowieso in den Klassenbestimmungen bereits aufgenommen worden. Ich glaube, daß dieser ungünstige Eindruck ein zufälliger war, ausgelöst von einer Reihe von Mißverständnissen, und daß die Vorgänge mehr als Aeüßerlichkeiten, als Entgleisungen gewertet werden müssen, die allseits sicher bedauert werden.

Nein, das Argument für den Verband liegt darin, daß wir besonders beobachten konnten, welches Gewicht wir im Verbande nützen, die die Gleichheit unserer Interessen mit einer ganz er-

staunlich großen Gruppe bedeutender reichsdeutscher Vereine gibt, und schließlich, weil ich glaube, daß auch der Verband durch unsere intensivere Mitwirkung, durch Anregungen und nicht zuletzt durch berechtigte Kritik gefördert werden kann, was letzten Endes uns selbst wieder zum Vorteil dient.

Bisher, ich muß es offen aussprechen, wurden wir offenbar so als eine Art Gruppe betrachtet, die mit dem Vorstand zu stimmen hatte, dafür, daß im Vorstand ein Delegierter von uns geduldet wird. Und wir selbst haben eigentlich eine solche Rolle akzeptiert, wenn uns nur bei unseren Wünschen in bezug auf die Rennklassen der Lebensfaden nicht ganz abgeschnitten wurde. Dazu ist zunächst zu bemerken, daß nach dem Stimmenverhältnis  $1\frac{1}{2}$ , also eigentlich 2 Vertreter im Vorstande sitzen müßten. Uebernehmen wir die Vertretung der anderen österreichischen Verbandsvereine, die ja gar keine Aussicht auf einen eigenen Delegierten im Vorstande haben, ebenfalls, so sind zwei Delegierte absolut gerechtfertigt und müssen verlangt werden.

Ferner laufen, wie bereits erwähnt, unsere Wünsche mit denen anderer Vereine gleich.

Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich behaupte, daß 40 Prozent der am Seglertage ausgewiesenen Stimmen Binnenvereinen angehören, deren Wünsche mit unseren ganz oder fast ganz übereinstimmen oder mindestens ohne jede wichtige Konzession in Uebereinstimmung gebracht werden könnten. Das, was wir wollen, geht größtenteils die anderen 60 Prozent nichts an, oder nur eine kleine Minderheit davon. Aber alle 100 Prozent stimmen darüber ab. Hier liegt nun meiner Ansicht nach ein grober Organisationsfehler vor. Derselbe ist Schuld, daß eine große Anzahl von Abstimmungen Zufallsergebnisse sind, Ergebnisse von diversen unwürdigen Kuhhändeln und Stimmenfänge-  
reien, so daß schließlich viele Fragen durch uninteressierte, aber auf irgendeine Weise gewonnene Stimmen entschieden werden.

Auch unsere eigenen Stimmen, 10 Prozent derjenigen des ganzen Seglertages zusammen, wurden notgedrungen auf diese Weise verwendet, indem wir Anträge unterstützten und zur Entscheidung brachten, die uns herzlich wenig angehen und wofür wir wiederum Unterstützung in für uns wichtigen Fragen fanden. Durch den Antrag des Vorstandes auf Bildung von Kreuzerstimmen in einer Weise, die deren Gewicht nicht abzuschätzen gestattet, wären diese Verhältnisse wesentlich verschärft worden, doch vorstellen, in welcher weitgehenden Weise es uns möglich wäre, unsere Interessen im Verbandsverbande zu wahren, wenn wir eine zielbewußte Politik betreiben, wenn wir alle Möglichkeiten aus-  
Dies verstößt gegen unser Lebensinteresse im Verband. Es darf sich also niemand wundern, daß wir, die wir den U.-Y.-C. am Seglertage vertraten, mit seltener Einmütigkeit den Vorstandsantrag zu Fall brachten. Leider, ich sage dieses leider mit be-

sonderer Betonung, mußten wir einem Kompromiß zustimmen und uns sogar tätig darum bemühen, um die sowieso gereizte Stimmung nicht zur Explosion zu treiben. Das wäre auch nicht in unserem Interesse gewesen. Dieses Kompromiß ist ein schlechtes Kompromiß, schlecht für alle Beteiligten. Jetzt sind die Langfahrtsegler gekränkt, weil sie sich als Segler zweiter Güte durch die Beschränkung auf acht Stimmen pro Verein deklassiert fühlen und in unsere Rennangelegenheiten wird beim nächsten Seglerstag trotzdem eine große Anzahl, eine gar nicht abzuschätzende Anzahl Stimmen dreinreden, die gar kein Interesse an dem Ergebnis ihrer Beteiligung haben, außer, sich dadurch an anderer Stelle Gefolgschaft zu sichern. Die ganze Behandlung dieser Frage war vielleicht doch zu wenig vorbereitet und nach meiner Ueberzeugung einer unrichtigen Lösung zugeführt worden. Es muß zu Auswüchsen in der Stimmrechtsausübung kommen, wenn drei so große und grundverschiedene Gruppen wie unsere Binnen- und Küsten-Rennsegler und die Langfahrtsegler gemeinsam über die, immer nur eine Gruppe betreffenden Angelegenheiten entscheiden.

Niemand wird anzweifeln, wenn ich beteuere, daß es dem U.-Y.-C. gänzlich ferngelegen hatte, in irgendeiner Weise an einer Herabsetzung der Langfahrtsegler mitzuarbeiten. Trotzdem ist es zu diesem Resultat gekommen, denn die Vertreter dieser Gruppe haben sich mit tiefer Verbitterung geäußert und betont, daß sie sich nun als Segler zweiter Güte vorkommen müssen.

Es war auch genügend Zeit, im Verbandsblatte diese Fragen ausführlich zu erörtern, ihren Einfluß, ihre Voraussetzungen und Folgen klarzulegen und ebenso wie über das Meßverfahren die Kompromisse vorher anzubahnen. Der Vertreter, ich glaube eines Berliner Vereines, der es gewagt hatte, die einzig richtige Lösungsmöglichkeit zur Sprache zu bringen, wurde mit dem Bemerkens zum Schweigen gebracht, daß darüber doch bereits entschieden worden sei, daß sie undurchführbar wäre.

Wie sah nun die erwähnte Lösung aus? Es wurde vorgeschlagen, die Kreuzerstimmen über Kreuzerangelegenheiten, die Rennstimmen über Rennangelegenheiten und alle Stimmen über gemeinsame Angelegenheiten stimmen zu lassen. Ich gebe zu, daß es vielleicht nicht ganz leicht ist, die Kompetenz abzugrenzen. Eine Unmöglichkeit ist dies aber keinesfalls. Es gibt sehr viele Analogien für eine solche Teilung der Kompetenzen, nicht nur in anderen Vereinen, sondern auch in der öffentlichen Verwaltung.

Selbst wenn diese Umgrenzung schlecht gelungen wäre, wäre sie viel besser gewesen als das schlechte Kompromiß, bei dem es zwar keine Sieger, aber dafür lauter Besiegte gibt. Herr Geheimrat Busley wollte, daß wir uns alle ohneweiters dem anvertrauen, daß voll guten Willens die Kreuzerstimmen uns nicht

weh tun werden, wenn es um unsere Angelegenheiten geht. Wir sollten abwarten, wie das ausfällt. Ich habe noch nie gesehen, daß jemand abgewartet hat, wie es ausfällt, wenn er sich den Ast absägt, auf welchem er sitzt. Das gute Beispiel, das uns durch den Stimmenhandel schon am Münchner Seglertag gegeben und in Wien weit übertroffen wurde, war auch wirklich nicht dazu angetan, uns dieses Vertrauen zu geben. Auch das organisatorische Geschick, dem man sich ja auch hätte ruhig ausliefern können, war zu wenig eindrucksvoll.

Nützen wir unsere Stärke aus. Es wird wieder ein Tag kommen, wo wir um Klassen oder Vermessungsbestimmungen oder um Wettfahrtregeln werden kämpfen müssen. Dann müssen wir bereits ein Teil einer großen, geschlossenen Gruppe sein, deren Interessen übereinstimmen, und niemand wird uns in unsere ureigensten Angelegenheiten dreinreden können oder uns wesenfremde Bestimmungen aufdrängen. Eine solche Zusammenfassung ist bereits angeregt worden und liegt vollkommen im Bereiche der Möglichkeit. Voraussetzung ist ein starker, einiger U.-Y.-C., dessen einzelne Glieder sich willig dem großen Ganzen einordnen und die nicht eine so krasse Eigenbrödelei betreiben, wie sie uns am Seglertage von anderen vor Augen geführt wurde. Es gibt außerdem eine Nebenerscheinung, die als köstlichste Frucht bei Befolgung dieser Tendenzen uns dann mit geringer Mühe in den Schoß fällt und die allein alle Anstrengungen, die wir um des anderen Zieles willen aufwenden sollen, wert ist. Das ist die Hebung der gegenseitigen Wettfahrtbeteiligung, die aus einer solchen Kameradschaft sich dann von selbst ergibt. Es hat noch keine Zusammenkunft österreichischer und deutscher Segler gegeben, wo nicht irgendein Fortschritt in dieser Richtung nachweisbar wäre.

Darum will ich meine Ausführungen damit schließen, daß ich der Hoffnung Ausdruck gebe, ein enges Zusammenarbeiten mit Gleichgestimmten aus dem Reiche möge sich recht bald ergeben, uns und dem ganzen Seglerverbande zum Heile.

*Ing. R. Schlenk.*



Die deutschen Segler am Semmering

## *Unser Klubgedanke: „Der U. Y. C., eine führende Union“\*)*

*Eingesendet.*

Der Seglertag in Wien hat den österreichischen Seglern gezeigt, daß ihre dermalige Stellung innerhalb des D. S. V. **bestimmt nicht** die wünschenswerte und zweckentsprechende ist.

Zu groß, zu mächtig und vor allem in jeder Hinsicht — sowohl geographisch als auch geistig — viel zu weit, ist der D. S. V. eine unter anders gearteten Voraussetzungen geleitete Vereinigung. Er spricht zu uns aus Wolken, welche fernab unseres Horizontes ziehen.

Auf unsere — (gestehen wir es doch einmal offen und freimütig ein) — bescheidenen Segelverhältnisse, auf unsere kleinen Wünsche — und andere sind es ja, mit den Augen des D. S. V. besehen, nicht, welche unsere Existenz bedeuten, **kann** und darf der D. S. V. (wie die Tatsachen beweisen) nicht diejenige Rücksicht nehmen, welche wir wieder andererseits gezwungen sind, von ihm zu verlangen.

Infolge unserer, zur Genüge bekannten und von allen Seiten stets betonten schwierigen Segelsportverhältnisse werden wir niemals mit dem deutschen Segelbruder Schritt halten, niemals eine größere sportliche Aufgabe im Rahmen des D. S. V. erfüllen können. Sollte aber jemand von uns in diesen schönen Traumwolken geschwebt haben, so hat ihn der Seglertag 1927 rasch herabgeholt und unsanft auf den Boden der Wirklichkeit gesetzt.

Daß wir niemals ernstlich größeren Stils mitkonkurrieren, gewiß auch niemals (in unserer subordinierten Position) entscheidend mitberaten werden können, hat der Seglertag 1927 **nur** endgültig bewiesen, denn daß der Vorstand des Gesamtklubs U.-Y.-C. das Untunliche unserer Einstellung dem D. S. V. gegenüber bereits seit Anbeginn unserer Unterordnung unter denselben erkannt hatte, ist aus der Entwicklung unserer Anschlußform zu ersehen.

Zuerst waren wir, entsprechend unserer Stimmenzahl, jedweder Meinungsäußerung im D. S. V. benommen. Diese Unmöglichkeit der Geltendmachung der U.-Y.-C. (österr.) Wünsche er-

---

\*) Siehe „Mitteilungen“ Heft 2 „Unser Clubgedanke: Der U. Y. C. eine Union“ von Ing. R. Schlenk.

heischte eine Aenderung der Abhängigkeitslage beim D. S. V. Die Ermöglichung der als notwendig erkannten aktiven Einflußnahme wurde nun seitens des Vorstandes des Gesamtklubs U.-Y.-C. durch „Entsendung eines Delegierten in den Vorstand des D. S. V.“ zu erlangen versucht.

Durch diesen Delegierten sollte die besondere Lage und die aus derselben resultierende Ausnahmstellung des österreichischen Seglers gegenüber den anderen zum D. S. V. gehörigen reichsdeutschen Seglerverbänden gekennzeichnet werden. Endzweck war das Durchsetzen der für die österr. Segelreviere lebenswichtigen Ausnahmsbestimmungen.

Dieser erwünschte Endzweck einer tatsächlichen Einflußnahme beim D. S. V. im Wege eines Delegierten wurde, trotz der mühevollen und sachgemäßen Arbeit des mit dieser schwierigen Aufgabe betrauten Herren nicht erreicht, wenn auch manche Erfolge beim D. S. V. erzielt wurden, welche ohne Delegierten unmöglich erlangt worden wären.

Volle Berücksichtigung der österr. Segelverhältnisse durch Aufstellung, bzw. Zulassung besonderer Ausnahmsbestimmungen, das „Herausarbeiten eines österreichischen Standpunktes“ im Rahmen des D. S. V. wurde nicht erlangt, weil das Grundübel, die Verschiedenheit der österreichischen und deutschen Verhältnisse, infolge unserer verschwindenden Minderzahl weiterhin unbeachtet blieb.

Ohne Schaffung besonderer österreichischer Ausnahmsbestimmungen werden aber dem österr. Segler fremdartige Gesetze aufgelastet, welche er nicht tragen kann. Die Folge davon ist ein Zusammenbruch in der Form, daß eine Entfremdung zwischen Vorstand (dessen Anordnungen fremdartige sind, weil sie eben nicht von ihm, sondern vom D. S. V. stammen) und Mitgliedern, in weiterer Folge Regattamüdigkeit und Gleichgültigkeit derselben gegenüber den Vereinsverpflichtungen eintritt. Die Segler suchen beim heimischen Vorstand vergeblich die erhoffte Rücksichtnahme, denn derselbe kann sie auch beim besten Willen nicht üben, weil ihm die entsprechende Machtbefugnis fehlt. Er muß im Gegenteil jeden Ansatz einer österreichischen Meinung oder die Aeußerung von, für die heimischen Segelverhältnisse noch so wichtigen und nützlichen Wünschen durch ausgezeichnete, aber fremdartige Argumente zu widerlegen versuchen und stets mit dem Hinweise auf unsere verschwindende Minderheit (270

gegen 4800 Boote = 1:18, bei Berücksichtigung der Tonnage bedeutend mehr) als hoffnungslos und **deshalb** unsachlich, im Keime ersticken, um einerseits seine Machtbefugnisse als Geschäftsstelle des D. S. V. nicht überschreiten zu müssen, andererseits die Autorität seines vorgesetzten D. S. V. wahren zu können.

Dieser Zustand schadet. Es liegt mehr Gefahr in stoffem Schweigen und darauffolgender Interesselosigkeit als in etwa zu scharfer Meinungsäußerung, soferne selbe sachlich, selbstlos und von reiner Sportliebe diktiert ist. Nur aus dem Kampfe sachlicher Meinungsäußerungen entstehen lebensfördernde Gesetze.

Unter Berücksichtigung aller dieser — und vieler nicht angeführter — Gründe und in **logischer** Folgerung der bisherigen Bestrebungen des U.-Y.-C.-Gesamtvorstandes ergibt sich die Notwendigkeit, die für uns **unerläßliche Ausnahmsstellung** entweder im Wege einer, dem U.-Y.-C.-Gesamtvorstand zu gewährenden entsprechenden **Autonomie**, oder durch eine **organische Aenderung** der Anschlußform an den D. S. V. herbeizuführen.

Ob der D. S. V. dem U.-Y.-C. (bezw. österr. Segelvereinen) die verlangte notwendige Ausnahmsstellung unter Berücksichtigung seiner Vereinsstruktur- und -Disziplin wird geben können, ist fraglich. Zweifellos würde sich eine Zulassung von Ausnahmsbestimmungen innerhalb des D. S. V. deshalb ungünstig auswirken, weil auch andere Vereine (Vereinsgruppen) Berücksichtigung ihrer Sonderinteressen verlangen könnten, wenn auch niemals unter Zugrundelegung solcher Argumente, wie wir österr. Segler sie bringen.

Ein Zusammenschluß der österreichischen und süddeutschen Segelreviere wäre infolge der verschiedengearteten Segelverhältnisse aus vereintechnischen und nationalen (Losreißen eines deutschen Segelgebietes) Gründen deshalb ungünstig, weil die Minderzahl, welche auch **nach** dem Zusammenschluß verbleibt (siehe Seglertag 1927) einen Erfolg ausschließt. Es würde ohne Erreichungsmöglichkeit des Endzweckes eine überflüssige Komplikation geschaffen.

Der **zweite** Weg wäre eine organische Aenderung der Anschlußform des U.-Y.-C. (österr. Segelvereine) an den D. S. V. in der Form, daß aus der dermaligen **untergeordneten** Stellung des U.-Y.-C. unter den D. S. V. eine **beigeordnete** geschaffen wird.

Der U.-Y.-C. (und mit ihm die österr. Segelvereine) tritt aus seiner **subordinierten** Stellung unter dem D. S. V. in eine **koordinierte Position** zu demselben.

Die Möglichkeit hiezu ist derzeit — und zwar **nur** derzeit — gegeben.

Wie auf dem Seglertag 1927 mitgeteilt, liegt beim D. S. V. ein Antrag der „International Yacht Racing Union“ (I. Y. R. U.) zum Eintritt in diesen Verband vor. Es ist zweifellos, daß in nicht langer Zeit der Beitritt des D. S. V. zu der I. Y. R. U. erfolgen wird.

Nun war aber schon **vor** dem Weltkriege **der U.-Y.-C. Mitglied der I. Y. R. U.**

Wenn auch — nur infolge Terminversäumnis seitens des U.-Y.-C.-Vorstandes — das k. u. k. Yachtgeschwader die österr. Interessenvertretung innehatte, so war doch der U.-Y.-C.-Vorstand die selbständig machtbefugte, „Die führende Union“ des österr. Binnensegelsports. (Siehe „Die Yacht“, XXIV, Nr. 42. „Entwicklung des österreichischen Segelsports“, von Dr. R. Johanny.)

Der U.-Y.-C. hat daher mit der **direkten** Unterstellung unter die I. Y. R. U. und Anseitstellung neben den D. S. V. seine selbständige Position wie vor dem Jahre 1914 nicht nur wieder eingenommen, sondern er wird dann tatsächlich „**Die führende Union**“ der österr. Segler.

Aus dieser Lösung erwachsen nicht nur alle Bedingungen für das freie Aufblühen des österr. Segelsports unter einer machtbefugten, sachlichen heimischen Führung, sondern es erwächst dem D. S. V. innerhalb der I. Y. R. U. ein treu zur Seite stehender Segelbruder im U.-Y.-C. als **Oe. S. Vb. (Oesterreichischer Segelverband)**. Die Führung des Oe. S. Vb. übernimmt der, durch mitarbeitende Delegierte der anderen österr. Segelvereine verstärkte U.-Y.-C.-Vorstand. Derselbe wird nach D. S. V.-Muster ausgebaut, was bei der großen Zahl tüchtiger Sportsmänner, Konstrukteure, Fachleute, welche der österr. Segelsport zu seinen Mitgliedern zählt, leicht möglich ist.

Die derzeit an den D. S. V. abzuführenden Gebühren, welche jetzt wieder eine zirka 50 prozentige Steigerung erfahren werden, fließen dann dem Oe. S. Vb. zu und

würden mit den derzeit an den Vorstand des Gesamtklubs außerdem zu bezahlenden Geldern nicht **nur** Verwaltungszwecken allein dienen, sondern aktiven heimischen Sportzwecken zugewendet werden können. Die an die I. Y. R. U. abzuführenden Gebühren werden minimale sein und könnte, bei voller Berücksichtigung der angeführten Verwendungszwecke, eine Ermäßigung der Gebühren, welche die heimischen Vereine heute, **ohne ihnen einen** faktischen Nutzen zu bringen, übermäßig belasten, erzielt werden.

Die Organisation des Oe. S. Vb. würde sich an die des D. S. V. eng anlehnen, jedoch **nur** das von demselben übernehmen, was den heimischen Verhältnissen nützt.

Die aus dieser Lösung sowohl dem D. S. V. als auch den österr. Seglern erwachsenden Vorteile sind somit der Hauptrichtung nach klargestellt. Weitere Vorteile wären darin zu suchen, daß der D. S. V. nicht in die unangenehme Lage versetzt wird, dem U.-Y.-C. weiterhin fremdartige Gesetze gegen seinen eigenen Willen als sportfördernder Verein vorschreiben zu müssen, oder andererseits durch Gewährung einer Sonderstellung an der Struktur des eigenen Verbandes zu rütteln.

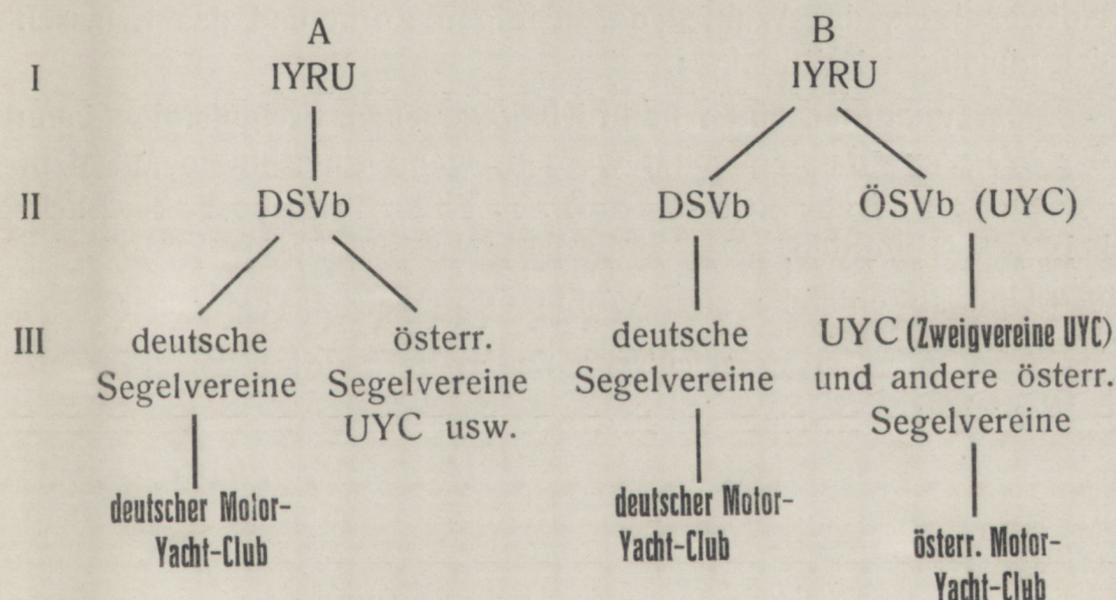
Durch eine heimische, machtbefugte Führung werden Beziehungen sachlicher Art geschaffen; es entsteht ein Zusammengehörigkeitsgefühl durch gemeinsame Interessen nach außen hin. Die durch die dermalige mit schweren materiellen Lasten verbundene Unterstellung unter den D. S. V. geschaffene Lage ist, wie die Tatsachen zeigen, der sachlichen Sportförderung ungünstig, weil das Fehlen des engen Zusammengehörigkeitsgefühls ausschließliches Rivalisieren und Ueberhandnehmen von Cliquenwesen auslöst.

Nur Sachlichkeit ist richtiger Boden für Entwicklungsmöglichkeit.

Es ist z. B. die Rivalität der Zweigvereine, wie sie sich seit der Unterstellung unter den D. S. V. im Ehrgeiz um die Stimmenanzahl auswirkt, nicht nur eine störende und kostspielige Angelegenheit (weil mit namhaften, an den D. S. V. abzuführenden Mehrkosten verbunden), sondern auch deshalb sinnlos, weil bei Erreichung noch so vieler Stimmen infolge der bleibenden verschwindenden Minderzahl eine Einflußnahme auch der Gesamtheit des U.-Y.-C. im D. S. V. stets ausgeschlossen bleibt.

Daß diese Ausführungen in **keiner** Weise eine Stellungnahme gegen den D. S. V., sondern nur den Versuch einer Lösung der dermaligen unhaltbaren, durch den Beitritt des D. S. V. in die I. Y. R. U. noch verschärften Situation darstellen, kann aus den beiderseitig erwachsenden Vorteilen ersehen werden.

### Anschlußform:



**A. Subordinierte Stellung.** U.-Y.-C. in dritter Linie, dem D. S. V. unterstellt, österr. Mitglieds-, Meßbrief-, Protest-Gebühren usw., fließen dem D. S. V. zu, keinerlei eigene Machtbefugnisse, U.-Y.-C.-Vorstand ist nur Geschäftsstelle des D. S. V., keine Verbindung mit der I. Y. R. U.

**B. Koordinierte Stellung.** U.-Y.-C. als Oe. S. Vb. in zweiter Linie, dem D. S. V. gleichgestellt, sämtliche Beiträge fließen heimischen Seglerinteressen zu, eigene Machtbefugnisse, U.-Y.-C.-Vorstand (verstärkt durch Delegierte der anderen österr. Segelvereine) als Vorstand des Oe. S. Vb. leitet österr. Segel- und Motoryachtsport, direkte Verbindung mit der I. Y. R. U. als österr. Vertretung, alle segel- und vereintechnische Arbeit durch eigene Sportsleute, durch gleichartige Bedingungen eine **natürliche** Einheit und **eine** Front nach außen, größte Organisationsmöglichkeiten, neue Interessen-Konkurrenzmöglichkeiten, Schaffensgebiete, Vereinbarungen mit dem D. S. V. innerhalb

der I. Y. R. U. als Bruderverband, Einnehmen der durch Sachlichkeit und Würde gebotenen Stellung als „Die führende Union“, der „**Oesterreichische Segler-Verband**“.

Was aus inneren, mit klarer Entwicklungslogik wirkenden Gründen geboten ist, das geschieht auch **immer und unausbleiblich**. Das Wichtige ist aber das Erkennen des Wesentlichen und Notwendigen, das Wählen der richtigen Form und das Erfassen des günstigen Zeitpunktes.

Der unaufhaltsamen natürlich gegebenen Ereignisfolge kann der Weg nur dann geëbnet werden, wenn Entschlüsse auf dem Boden der Wirklichkeit stehend, aus reiner, selbstloser Sachlichkeit gefaßt werden.

Und so entstehe zum Wohle Oesterreichs Segler der

**Oesterreichische Segler-Verband!**

Wien, im November 1927.

*P. V. Suppan, U. Y. C. A. S.*

## Verschiedenes.

### Verkäufliche Yachten.

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

**Bojen-, Anker-, Belegketten** in den Stärken von 10 bis 16 mm, aus Spezial-Martins-Siemens-Eisen, zum **Alteisenpreis** verkäuflich. Verkaufsquantum zirka 12.000 kg. Verkaufsort: Budapest, Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Obuda. Die Ketten sind einwandfrei und waren als Steuer- und Krahnketten in Gebrauch, zu welchem Zwecke sie schon nach geringer Abnutzung nicht mehr verwendet werden dürfen.

Mitteilungen hinsichtlich der gewünschten Länge und Dimension sind bis längstens 15. November an Herrn Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorferstraße 65, zu richten, worauf innerhalb einiger Tage der Preis für das gewünschte Quantum mitgeteilt wird.

---

**20-qm-Rennboot (Neubau)**, Gaboon, 2 Stell. engl. Segel, Bronzebeschläge, rassiges und flinkes Boot. Auch gegen Zahlungserleichterung sofort abzugeben. Zuschriften an das Sekretariat unter M. S.

---

**10-qm-Rennboot**, Stammverein, fast neu, Gaboon, I a Segel, billigst verkäuflich. Zuschriften an das Sekretariat unter M. S.

---

*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, Emallacke 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 u. 11, Tel. 61=2=63, 66=4=26

III., Hauptstraße 2, Telephon 90=5=73

FÜR SEGELSPORT: Sportwäsche, Leinenhosen, Bordjacken und Südwesten. 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.