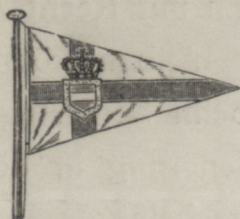


V. b. b.



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

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

9. HEFT

DEZEMBER 1927

Einiges über die Berufungsentscheidungen des Verbandsvorstandes vom 14. Oktober 1927.

Die Entscheidungen, die der Verbandsvorstand in seiner Wiener Sitzung am 14. Oktober 1927 über Berufungen gefällt hat, bieten mancherlei Interessantes und für Segler und Schiedsrichter Wissenswertes. Besonders zu bemerken ist, daß der Verbandsvorstand zum erstenmal bei Aufhebung eines Schiedsspruches aus formalen Gründen (vorschriftswidrige Besetzung des Schiedsgerichtes) sich nicht damit begnügt hat, den Schiedsspruch aufzuheben, sondern in der Sache selbst entschieden hat. Wenngleich dies nach den Wettsegelbestimmungen ohneweiters zulässig erschien, hatte doch der Vorstand bisher beinahe niemals von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, sondern in gleichartigen Fällen fast ausnahmslos lediglich den Schiedsspruch aufgehoben, so daß das Endergebnis das gleiche war, als ob ein Protest überhaupt nicht eingebracht worden wäre. Diese ständige Gepflogenheit des Verbandsvorstandes hatte nicht ohne Grund zu der Auffassung geführt, daß mit der Aufhebung eines Schiedsspruches aus formalen Gründen die Angelegenheit immer erledigt sei, wo-

durch allenfalls wirklich ein mit Recht Anprotestierter zu unrecht im Besitze eines Preises bleiben könnte; dem wollte ein Antrag des „Gode Wind“ beim Seglertag Abhilfe verschaffen, der durch die nunmehrige Neuerung in der Spruchpraxis des Vorstandes gegenstandslos erscheint.

In sachlicher Hinsicht ließen sich aus den diesjährigen Entscheidungen folgende Rechtssätze bzw. Gesetzesauslegungen entnehmen:

1. Die Schiedsrichter sind — mit Ausnahme der im Gesetz selbst angeführten Fälle — nicht berechtigt, eine ordnungsgemäß zu Ende gefahrene Wettfahrt für ungültig zu erklären, insbesondere nicht deshalb, weil bei einer großen Zahl gleichzeitig notwendig gewordener Rückrufe das Zeigen der Rückrufnummern nicht schnell genug möglich war.

2. Genau so, wie eine Yacht während der Wettfahrt vor Anker gehen darf, darf sie auch bis nach dem Vorbereitungsschub noch vor Anker liegen bleiben (sie darf aber nicht an einer Boje, einem Steg oder einem anderen Fahrzeug liegen oder festmachen).

3. Ein unfreiwilliges in den Wind Schießen (infolge Festklemmens der Großschot oder infolge einer sonstigen Havarie), welches eine Berührung der überholenden Luv-Yacht zur Folge hat, darf von dem unfreiwillig Luvenden nicht dazu ausgenützt werden, gegen die davon überraschte Luv-Yacht zu protestieren, auch wenn die Lee-Yacht nach der Lage berechtigt gewesen wäre, zu luvén (§ 1 der W. B., weil auch das berechtigte Luvén nicht hinterlistig und überraschend erfolgen darf, bloß um einen Protest herauszuschinden, die Ausnützung einer durch gar nicht beabsichtigtes Luvén herbeigeführten Berührung jedoch dem § 1 widersprechen würde).

4. Bei einer Kurskreuzung hat diejenige Yacht, welche das Wegerecht für sich hat, durchaus nicht die Pflicht, ihren Kurs auf die Gefahr eines Zusammenstoßes hin zu halten. (Im Zusammenhang mit dieser Entscheidung sei darauf verwiesen, daß die anscheinend entgegengesetzte Entscheidung in Sachen Dolly

III gegen Zeuthen vom Jahre 1926 sich nicht ganz so liest, wie sie gemeint war. Dort lag das Schwergewicht darauf, daß die zum Kurshalten berechnete Yacht zuerst abgefallen war und dann, nachdem nunmehr die zum Ausweichen verpflichtete Yacht ihrerseits Kurs gehalten hatte, durch Wiederaufnahme des alten Kurses eine Berührung herbeigeführt, mithin den Gegner durch ihr erstes Manöver irregeführt hatte.)

5. Eine Yacht, welche die Ziellinie bereits passiert hat, darf eine andere, noch im Rennen liegende Yacht, nicht dadurch am freien Passieren der Ziellinie hindern, daß sie entgegen den Bestimmungen der Wettsegelbestimmungen und des Seestraßenrechtes vor deren Bug abfällt. (Im gegenständlichen Falle wurde die zweite Yacht auf die Zielboje gedrängt; im Sinne des § 1 der W. B. müßte wohl auch eine Yacht ausgeschlossen werden, die nach dem Passieren der Ziellinie eine andere Yacht durch ein unter anderen Umständen berechtigtes Wegerechtsmanöver am freien Passieren der Ziellinie hindert.)

6. Ergibt sich aus einer Protestverhandlung der zwingende Schluß, daß der Protestierende selbst die W. B. verletzt habe und sich bei Abgabe der Erklärung nach § 42 nicht im guten Glauben befunden haben könne, so dürfen sich die Schiedsrichter nicht mit der Abweisung des Protestes begnügen, sondern haben den Protestierenden selbst auszuschließen, auch wenn ein Gegenprotest nicht vorlag.

Dr. R. Johanný.

CLUBABENDE

Der U.-Y.-C. Stammverein veranstaltet *Clubabende*, zu denen *alle* Mitglieder des U.-Y.-C. eingeladen sind. Die Clubabende finden als Kegelabende im

Café Kaisergarten

I., Opernring 23 um 1/28 Uhr statt. Der erste Clubabend ist

Montag, den 2. Jänner 1928

Vom Neusiedlersee.

Die sehr gut besuchte Generalversammlung des Zweigvereines Neusiedlersee, über die an anderer Stelle berichtet wird, und die ihr folgende Besprechung der „Kreuzerabteilung“ hat verschiedene bemerkenswerte Beschlüsse und Entschliebungen gebracht, auf die näher einzugehen die allgemeine Anteilnahme an dem Revier unseres jüngsten Zweigvereines wohl berechtigen mag.

So wird gewiß der Beschluß, unter die Bauherren zu gehen und unmittelbar bei dem Ankerplatze in Neusiedl eine Anlage zu errichten, die dem Zweigverein ein vorläufig freilich nur bescheidenes, aber eigenes Heim bietet, das Interesse des ganzen U.-Y.-C. finden. Bis heute war es hinsichtlich Umkleidemöglichkeiten usw. am Neusiedlersee mehr als spartanisch einfach bestellt. Das soll nun in Zukunft besser werden. Ein kleines ausbaufähiges Häuschen wird Kleiderablagen für Damen und Herren nebst einem Aufbewahrungsraum für die Besegelungen enthalten. Es wird dadurch möglich sein, auch ein wenig für die Bequemlichkeit der schon dem Zweigverein angehörenden Mitglieder und der vielen neuen, die noch erwartet werden, zu sorgen. Finanziell erscheint der Bau bereits sichergestellt, da eine eingeleitete Spendenzeichnung zwei Drittel der erforderlichen Summe schon bei der Generalversammlung allein ergab. Gemeinsam mit der nunmehr bereits wesentlich günstigeren Unterkunftsfrage, — das unmittelbar bei der Bahnstation gelegene Hotel Mikesch wurde endlich eröffnet und bietet nette Zimmer mit guten Betten und auch klaglose Verpflegung, — wird das Klubhäuschen sicherlich dazu beitragen, den Neusiedlersee, dieses Revier des prächtigsten Segelsportes, auch bezüglich kleiner Annehmlichkeiten, die nun einmal schon zur Sache gehören, auf eine höhere Stufe zu stellen.

Die Wettfahrten des Jahres 1928 werden vom 24. Juni bis 8. Juli stattfinden, und zwar wird am 24. Juni und 1. Juli vormittags der Segel-Club Neusiedlersee und am 1. Juli nach-

mittags und 8. Juli der U.-Y.-C. segeln, so daß im Ganzen also vier Regatten abgehalten werden sollen. Hier sind viele Wünsche in dieser und jener Hinsicht laut geworden, ganz besonders von jenen Seglern, die nur vorübergehend mit ihren Fahrzeugen an den Neusiedlersee kommen wollen, und der Zweigverein wird sicherlich bestrebt sein, nach Möglichkeit namentlich die der auswärtigen Teilnehmer zu erfüllen; sind doch seine Wettfahrten, wie schon das Jahr 1927 mit dem Start von 16 Booten aus fremden Revieren erwiesen hat, mehr als eine Veranstaltung von nur lokaler Bedeutung. Es wäre daher sehr wünschenswert, wenn jene Yachteigner und Rennsegler, die an den Regatten teilzunehmen gedenken, zu den verschiedenen auftauchenden Fragen etwa in unseren „Mitteilungen“ Stellung nehmen würden.

Da ist vor allem die Zeit der Wettfahrten selbst, die fast allgemein als zu spät bezeichnet wird. Hier ist allerdings eine Aenderung schwer möglich und es wäre dem Zweigverein selbst sehr recht, wenn er seine Regatten schon im halben Mai fahren könnte. Da aber die auf der alten Donau bis zum halben Juni dauern, ist daran vorläufig kaum zu denken. Auch die Zahl der Wettfahrten des U.-Y.-C., — es sind einstweilen nur zwei in Aussicht genommen, — wird als zu gering bezeichnet. Eine Vermehrung auf drei wäre unschwer durchzuführen, da z. B. Samstag, den 7. Juli, die Teilnahme an einer Nachmittagsregatta bei Benützung des um 1 Uhr mittags von Wien abgehenden Autobusses auch jenen Wiener Seglern möglich wäre, die den 11 Uhr-Zug nicht erreichen können. Es soll hier gleich bemerkt werden, daß für Sonntag, den 15. Juli, noch an eine Veranstaltung über einen ganz langen Kurs etwa in Form eines dann freilich nur für die Yachten des U.-Y.-C. offenen Klubhandicaps gedacht wird.

Hinsichtlich der Regattatage ist dem Schreiber dieses eine Anregung zugekommen, deren Durchführung im Jahre 1928 vielleicht möglich wäre. Sie geht im Großen und Ganzen auf eine Konzentrierung der Wettfahrten hin, um wegen der Ende Juli beginnenden Regatten auf den Alpenseen nicht allzu tief in diesen

Monat zu kommen, und setzt vielleicht nicht ganz unrichtig voraus, daß es vielen Teilnehmern bedeutend angenehmer sein dürfte, durch drei Tage am Neusiedlersee zu bleiben, als dreimal die Fahrt dorthin unternehmen zu müssen. Es wird vorgeschlagen, auch den Peter- und Pauls-Tag (Feiertag) und den anschließenden Samstag auszunützen, so daß als Wettfahrttage des U.-Y.-C. in Betracht kämen:

Freitag, der 29. Juni (Feiertag),

Samstag, der 30. Juni, und

Sonntag, der 1. Juli.

Der Anreger weiß zwar, daß dieser Vorschlag für manchen Teilnehmer die Inanspruchnahme eines Urlaubes von einem oder zwei Tagen bedeuten würde, er meint aber, daß dies eine nicht gar zu schlimme Sache wäre und daß auch einmal für den Neusiedlersee ein oder zwei Tage geopfert werden könnten, namentlich dann, wenn dafür ganz wesentliche Vorteile und Annehmlichkeiten eingetauscht würden. Dieser Vorschlag, der nicht undurchführbar erscheint, jedenfalls aber die Hetzjagden vom heurigen Jahr — Bahnfahrt, vormittags Wettfahrt, nachmittags Wettfahrt, dann wieder Bahnfahrt — ausschließen würde, sei hiermit ganz besonders zur Diskussion gestellt.

Was die Kurse betrifft, so ist fast einstimmig die Meinung, daß sie für dieses Riesenwasser viel zu klein seien. Das winzige, 3 Seemeilen messende Kursdreieck der diesjährigen Wettfahrten hat wenig Beifall gefunden und weiter oder ganz weit in den See geführt zu werden ist der allgemeine Wunsch, der wohl leicht erfüllt werden kann. Auch die Länge der Kurse könnte, wenn genügend Zeit zur Verfügung steht, d. h. wenn an einem Tag nur eine Wettfahrt gesegelt wird, entsprechend vergrößert werden.

Das Interesse für die Wettfahrten 1928 ist heute schon ein recht lebhaftes, so daß wieder eine starke Teilnahme zu erwarten ist. Der Zweigverein Neusiedlersee geht auch schon jetzt an die Vorbereitungen, um die Veranstaltung in jeder Hinsicht klaglos durchführen zu können.

Einen breiten Raum in seinem Programm für das kommende Jahr wird auch die Pflege des *Tourensegelns* einnehmen, für welches der Neusiedlersee ja wie geschaffen ist. Den Reiz, den die ein- oder eineinhalbtägigen Wochenendfahrten bieten, kann nur der erkennen, der einmal eine solche Fahrt unternommen hat, und der Zweigverein hofft, durch regelmäßig veranstaltete Tourenfahrten im Geschwader dafür viele neue Freunde zu gewinnen. Einige Tourenwettbewerbe, die sich auf die Beteiligung an den Klubfahrten, auf die größte Gesamtleistung während der Segelzeit und auf die beste Tagesleistung erstrecken sollen, werden das Sportliche dieser Fahrten noch besonders betonen.

Das wäre in großen Zügen das Wesentliche aus den Aufgaben für das kommende Jahr, die sich der Zweigverein gestellt hat. Nicht unerwähnt soll noch bleiben, daß schon heute eine ganz erfreuliche Zunahme der Bautätigkeit für den Neusiedlersee festgestellt werden kann. So ist vor einigen Tagen der erste Jollenkreuzer für den See bei der Oe. S. G. in Auftrag gegeben worden, ein zweiter dürfte sehr bald folgen. Auch wird ein sehr bemerkenswerter Versuch unternommen werden, die „Swallows“ von anno dazumal, die von verschiedener Seite als ganz hervorragendes Tourenfahrzeug für den Neusiedlersee bezeichnet werden, wieder aufleben zu lassen. In Neusiedl ist ein Rennfünfehner auf Stapel gelegt, der vielleicht die Farben des U.-Y.-C. im Burgenlandpreis vertreten wird, und in Wien wird demnächst ein Rennzehner in Bau genommen werden, der neben den Wettfahrten auf dem Neusiedlersee auch die um den „Donau-Pokal“ und die Jubiläumswettfahrten des Zweigvereines Traunsee segeln soll.

Und nun noch eine Bitte an alle diejenigen, die den Neusiedlersee in ihr Herz geschlossen haben oder ihm wenigstens nicht ganz gleichgültig gegenüberstehen: Wünschen Sie sich von Ihrem Christkindl Schnee, recht viel Schnee, nicht nur deswegen, damit Sie Skilaufen können, denn das können Sie auch ohne ihn um einen Schilling fünfzig pro zwei Stunden im Nordwestbahnhof, sondern darum, weil wir Schnee, wirklichen Schnee und nicht das doppelkohlensaure Speisesoda des Herrn Dagfinn Carlsen brauchen, um zu der ganzen schönen Seglerei im kommenden Jahre auch das notwendige — Wasser zu haben.

Raimund Karl.

Mitteilungen des Vorstandes.

I. Der Vorstand hat beschlossen, daß künftig sämtliche Mitteilungen der Zweigvereine an die Leitung des Klubs durch das Sekretariat zu erfolgen haben. Es sind also alle Neuwahlen der Funktionäre, Aenderungen im Mitgliederstand, Neuaufnahmen, Streichungen, ferner Aenderungen im Yacht-Register wie Käufe und Verkäufe von Booten u. dgl. dem Sekretariat bekannt zu geben, das diese Mitteilungen dann an die zuständigen Funktionäre weiter gibt.

II. Da die Ausgabe einer neuen Mitgliederliste in Vorbereitung ist, — sie soll im Frühjahr herauskommen — werden die Mitglieder gebeten, dem Sekretariat etwa vorgenommene Aenderungen der Anschriften mitzuteilen, sowie Unrichtigkeiten der bisherigen Liste richtig zu stellen. Stichtag für die neue Liste: 1. März 1928.

III. Als ausübende Mitglieder wurden vom Vorstand neu aufgenommen in den Z. V. Attersee: Hermann Blaschka, Helene Blaschka, Fritz Böhler, Gottfried v. Meiss-Teuffen, Dr. Josef Schachermayer.

IV. Die im November-Heft der „Mitteilungen“ bereits angekündigten Vorträge finden nicht, wie es dort heißt, in der Technischen Hochschule statt, sondern in unserem Klublokal, im Hotel Tegetthoff (I., Johannesgasse 23). Sie beginnen an den festgesetzten Tagen pünktlich um halb 4 Uhr.

Bisher sind folgende Vorträge in Aussicht genommen:

1. Samstag, 10. Dezember: Bootskonstruktionen. (Dir. Ing. Rudolf Walker.)

2. Samstag, 17. Dezember: Theorie und Praxis des Segelns. (Ing. Rudolf Schlenk.)

3. Samstag, 7. Jänner: Rennsegelei. (Dr. Robert Johanny.)

4. Samstag, 14. Jänner: Erste Hilfe im Wassersport. (Primarius Dr. Herbert Körbl.)

5. Samstag, 28. Jänner: Bootsmannsarbeit. (Ingenieur Felix Schlenk.)

6. Samstag, 11. Februar: Seemännische Signale. (Dr. Hans Jehl.)

7. Samstag, 18. Februar: Schiffs- und Yacht-Takelage-Typen. (Herbert v. Böhm.)

Der Vorstand hofft, daß die Mühe der Vortragenden durch zahlreichen Besuch der Mitglieder belohnt werden wird.

An die Vorträge schließt sich jeweils eine gesellige Zusammenkunft im Klublokal.

V. Der Vorstand sieht sich endlich gezwungen, den Mitgliedern folgende wenig erfreuliche Mitteilung zu machen:

Es fällt schon seit längerer Zeit auf, daß so außerordentlich viele Exemplare der „Mitteilungen“ verloren gehen, d. h., die Adressaten nicht erreichen. Diese Verluste gehen in die hunderte; auch von unserer Festschrift sind zahlreiche Sendungen „verloren“ gegangen. Da der Verdacht nahe liegt, daß diese auf dem Postamt in der Krugerstraße, wo sie regelmäßig aufgegeben werden, verworfen werden — warum, das wissen wir nicht — wurden wir dort schon wiederholt vorstellig; unsere schriftliche Beschwerde blieb unbeantwortet, die mündlichen wurden mit der Bemerkung, daß man da nichts machen könne, kurz abgetan; auch eine Beschwerde an die Generalpostdirektion hat bisher keinen Erfolg gehabt.

Um diese Angelegenheit nun weiter verfolgen zu können, indem wir neuerlich Beschwerde bei den vorgesetzten Dienststellen führen, die Sache auch der Oeffentlichkeit mitteilen und eventuell im Nationalrat zur Sprache bringen lassen, brauchen wir genügend Tatsachenmaterial. Wir bitten daher alle Mitglieder, denen die „Mitteilungen“ künftig nicht bis längstens Mitte eines jeden Monates zugegangen sind, davon unverzüglich das Sekretariat zu verständigen, und zwar bis auf weiteres jeden Monat wieder.

Mitteilungen der Zweigvereine.

U.-Y.-C. Attersee.

Tanzabende des U.-Y.-C. Attersee. Wie in den vergangenen Jahren veranstaltet der Z. V. Attersee auch heuer wieder Tanzabende, deren erster am Mittwoch, den 14. Dezember 1927 um 9 Uhr abends im Café-Restaurant Ott (vorm. Leupold), I., Habsburgergasse 6, stattfindet.

Alle Mitglieder des U.-Y.-C. sind hiezu freundlichst eingeladen, die von ihnen eingeführten Gäste gleichfalls herzlichst willkommen.

Die Abhaltung der nächsten Tanzabende wird rechtzeitig in diesen Spalten bekannt gegeben werden.

Für den U.-Y.-C. Attersee:

R. Schultz.

U.-Y.-C. Neusiedlersee.

Die II. ordentliche Generalversammlung des U.-Y.-C. Neusiedlersee fand am 21. November 1927 statt. Der Rechenschaftsbericht führt aus, daß sich die Entwicklung des jüngsten Zweigvereines vielversprechend angelassen hat. Der Mitgliederstand hat sich seit der I. ordentlichen Generalversammlung am 9. Februar 1927 verdoppelt; trotzdem hätte aber der Ausschuß bei dem regen Interesse einen noch stärkeren Mitgliederzuwachs erwartet. Die Wettfahrten sind von vollem Erfolg begleitet gewesen. Von 27 gemeldeten Booten starteten 24, von welchen 13 von der Alten Donau und je eines vom Attersee, Grundlsee und Mondsee kamen. Das Tourensegeln wurde von den am Neusiedlersee beheimateten Booten eifrigst gepflegt. Sehr ansöhnliche Leistungen wurden dabei geboten. An der Spitze steht der kleine Kajüt-Fünfzehner Nomade ex Liesi mit mehr als 500 gesegelten Seemeilen. Auch der Klubzwanziger hat sehr viele ausgedehnte Fahrten, die ihn bis tief in den ungarischen Teil des Sees führten, unternommen. Die Yachtliste ist vorläufig noch bescheiden, sie umfaßt einen Zweiundzwanziger, zwei Zwanziger, vier Fünfzehner und zwei Zehner. Die finanzielle Lage des Zweigvereines ist bei einem Umsatz von über 3100 Schilling keine ungünstige, wenn auch bei den ganz bedeutenden Ausgaben namentlich für die Wettfahrten Reserven für das kommende Vereinsjahr nicht geschaffen werden konnten. Der Rechenschaftsbericht schloß mit dem erfreulichsten Kapitel aus der Geschichte des jungen Klubs: der Anschaffung des Klubzwanzigers „Edward Drory“, der fast zur Gänze aus freiwillig beigestellten Mitteln gebaut werden konnte. Die Generalversammlung dankte den Stiftern des Klubbootes, den Herren Klunzinger sen., Hans Schulze, Prim. Dr. Körbl, Rudolf v. Halle, Prof. Dr. Hans v. Frisch, Dir. Ing. R. Walker und Herbert v. Böhm, für diese von echtem Sportgeiste zeugende Tat.

Die sodann vorgenommene Bestellung der Aemterführer und Delegierten ergab einstimmig folgende Wahl:

Obmann: Dir. Ing. Rudolf Walker,

Obmann-Stellvertreter: Prim. Dr. Herbert Körbl,

Oberbootsmann: Adolf Jirasko,

Kassier: Rudolf v. Halle,

Schriftführer: Raimund Karl.

Beisitzer: Prof. Dr. Hans v. Frisch, Walter Klunzinger sen., Hans Schulze, Herbert v. Böhm, Ing. Leopold Fink und Robert Wolfbauer.

Rechnungsprüfer: Dr. Artur Michalek und C. M. Sucherstein.

Delegierter im Vorstand des U.-Y.-C.: Prim. Dr. H. Körbl.

Delegierte im „Ständigen Ausschuß der Wiener Seglervereine des D. S. Vb.“: Dir. Ing. Walker, A. Jirasko, Robert Wolfbauer.

Die Beiträge wurden wie folgt festgesetzt: Eintrittsgebühr S 50.—, ausübende Mitglieder S 35.— und beitragende S 20.—, beide Beiträge zuzüglich allfälliger, an den Vorstand oder den D. S. Vb. zu leistender Gebühren. Der Beitrag für Junioren wurde mit S 10.— beschlossen.

Die Generalversammlung sprach sich einstimmig für den Bau eines Klubhäuschens in Neusiedl, das Umkleideräumlichkeiten und einen Aufbewahrungsraum für die Besegelung enthalten soll, aus. Ein Bauausschuß, bestehend aus den Herren Dir. Ing. Walker, G. Schieb, A. Jirasko, R. Wolfbauer und Ing. L. Fink, wurde mit den Vorarbeiten betraut. Finanziell erscheint der Bau durch das Ergebnis einer aufgelegten Zeichnungsliste gesichert.

Die im „Ständigen Ausschuß“ festgelegten Wettfahrtermine und die Mitteilung, daß auch eine Veranstaltung über einen langen Kurs geplant ist, wird zur Kenntnis genommen, jedoch der Wunsch nach einer Vermehrung der Wettfahrttage ausgesprochen. Die Durchführung und die Festsetzung der auszusprechenden Preise wurde dem Ausschuß aufgetragen, ebenso die Ausschreibung und Veranstaltung von Tourenfahrten und Tourenwettbewerben.

Die sehr anregend verlaufene und sehr gut besuchte Generalversammlung sprach sodann noch den Dank an den abgetretenen Ausschuß aus und wurde dann geschlossen.

Der U.-Y.-C. Neusiedlersee bittet, Zuschriften in Mitgliederangelegenheiten an den Obmann, Herrn Dir. Ing. R. Walker, Wien, XI., Simmeringer-Hauptstraße 38—40, in anderen Angelegenheiten an den Schriftführer, Herrn R. Karl, Wien, VII., Burggasse 21, zu richten.

R. Karl.

Die „Atterseer“-Kielyachtsegler und der Fünfunddreißiger.

Eingesendet.

Was Herr P. V. Suppan in dem Artikel „Ausblicke für die Großyachtsegler“ in Nummer 7 unserer Mitteilungen sagt, enthält gewiß einen wahren Kern. Es ist richtig, daß die Klasseneinteilung des D. S. Vb. auf die Bedürfnisse unserer Kielyachtsegler*) eigentlich keine Rücksicht nimmt. Wenn man von dem Fünfunddreißiger, den wir uns ja selbst geschaffen haben, absieht, haben wir nach 1930 keine Kielyachtklasse mehr, die wir brauchen können.

Alle die neuen Schärenkreuzer-Typen und Kreuzeryachten mögen für die See wunderbar sein, für unsere Windverhältnisse sind sie zu langsam und durch ihre Kajüteneinrichtungen unnütz verteuert. Ein Wind- und Seegang, bei dem ein 30-qm-Schärenkreuzer nicht von einer 15-qm-Rennjolle ausgesegelt wird, ist auf unseren Seen selten, abgesehen davon, daß es geradezu komisch aussieht, auf unseren beschränkten Wasserflächen mit einem Kajütenboot herumzugondeln.

Die Sonderklasse ist für uns gewiß geeignet, so daß es sehr zu bedauern ist, daß man von ihrem Weiterbestand, selbst mit einer jährlich verminderten Anrechnung an Rennwert, von der uns erzählt worden war, auf dem letzten Seglertag nichts gehört hat.

Ob ihre Vermessungsbestimmungen aber das Ideal der Vorschriften sind, möchte ich bezweifeln.

Dadurch, daß nur die Maße in der Wasserlinie ausschlaggebend sind, wurde das Schiff über Wasser unmäßig groß.

*) Wenn ich nicht von „Groß“-Yachtseglern, sondern nur von „Kiel“-Yachtseglern spreche, mag man das entschuldigen, doch erscheint mir eine Kielyacht mit 50 m² Segelfläche nicht als „Groß“-Yacht, hatte doch die kleinste S. L. Kielyacht, die 6 S. L. Yacht, schon diese Segelfläche!

Ein Fahrzeug, das bei 6 m Wasserlinie über Deck 11 m mißt, ist doch eigentlich kein normales Boot.

Nur die Gewohnheit läßt uns das Unschöne dieser Form, die durch die Meßformel entstanden ist, nicht empfinden.

Viel wichtiger ist deshalb jene Vorschrift, die die Größe des Bootes in keiner Weise beschränkt und nur den Motor, das Segel, belastet.

Damit komme ich zur Fünfunddreißiger-Klasse, die in den Ausführungen in Nummer 7 so schlecht wekommt.

Die Größe des Bootes und seines Gewichtes ist beim Fünfunddreißiger unbeschränkt, man muß deshalb, wie die Erfahrung an den Rennjollen lehrt, unbedingt ein großes Boot bekommen. Es zeigt sich das schon darin, daß die Längenbeschränkung auf 10 m, die wir seinerzeit machten, weil unsere Konstrukteure damals (1922!) erklärten, daß diese Länge sicher nicht überschritten werden würde, jetzt fallen gelassen wurde.

Diese einzige Aenderung, die wohl zum Teil durch die jetzige Mode der langen Boote begründet ist, kann man wohl nicht als Beweis für „in der Bauvorschrift gemachte Fehler“ anführen.

Man kann auch nach der Formel der Sonderklasse Boote bauen, die so rank sind, daß sie an der Boje kentern, es wäre das aber noch lange kein Beweis für die „Fehler“ der Sonderklassenformel, sondern nur für die Ungeschicklichkeit des Konstrukteurs! Nur wenn ein so rankes Boot schneller wäre, als ein stabiles, dann könnte man die Schuld der Formel zuschieben! Das ist aber auch bei dem Fünfunddreißiger nicht der Fall, weil es sich gezeigt hat, daß die schweren und stabilen Boote selbst bei den ärgsten Flauten-Regatten (wie Wörthersee 1927) den leichten, ranken Booten mindestens ebenbürtig sind.

Leider haben wir das Unglück gehabt, daß die Konstrukteure der ersten Fünfunddreißiger geglaubt haben, mit dem Mindestgewicht und ohne Formstabilität die schnellsten Boote zu er-

halten, ein Fehler, der die ganze Klasse in Mißkredit gebracht hat.

Es scheint mir, daß man auf dem „Attersee“ die Fünfunddreißiger nicht kennt und deshalb vorschnell über sie urteilt. Ich bin selbst jahrelang am Attersee gewesen und dort von früh bis abends auf dem Wasser gelegen, kann also aus eigener Erfahrung sprechen. Ein Fünfunddreißiger vom Typ der Woglinde III ex Rakete ist auch auf dem Attersee ein festes und sicheres Gebrauchsboot. Woglinde III hat auf dem Traunsee einen Wetterwind von sicher 10 m mit Vollzeug gesegelt, bei dem ich auf dem alten Tourenboot Kitty ein Drittel des Segels reffen mußte. Dabei war sie am Wörthersee der immer als Beispiel herangezogenen Saelde bei Flaute überlegen. Daß sie absolut schnell ist, das hat sie bei den langen Wettfahrten am Attersee bewiesen, wo sie schneller war als die Sonderklasse. Man vergißt immer, daß Woglinde nur 35 qm Segel hat und die Sonderklasse 51 qm!! Wenn sie also nur gleich schnell wäre, würde schon die Ueberlegenheit der Fünfunddreißiger-Klasse bewiesen sein!

Es scheint mir außerdem sicher, daß die neuen Fünfunddreißiger noch größer und deshalb seefester sein werden, ebenso wie ja auch die Rennjollen immer noch wachsen.

Dann wird man hoffentlich die unglücklichen Fehlkonstruktionen der ersten Fünfunddreißiger vergessen und auch am „Attersee“ erkennen, daß der Fünfunddreißiger nicht nur ein schönes und modernes, sondern auch ein sicheres und seefestes Fahrzeug ist.

Es müßte nur noch ein freier Fünfziger hinzukommen, dann wäre auch für den Mann mit dem großen Geldbeutel gesorgt. Er wäre gewiß stattlicher und schneller als die internationale 6-m-R-Yacht, die als Seefahrzeug für unsere kleinen Gewässer nicht paßt.

Ing. V. Thausing.

Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in dem „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

YACHT- UND BOOTS-LACKE

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

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 Südwestter. Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Klubflaggen, Flaggenhalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen. Buchstaben und Ziffern zum Aufnähen, verschiedene Größen, echtfarbig schwarz, als Unterscheidungsnummer laut Vorschrift des D. S. V.

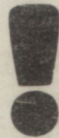
Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

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

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Robert Johanny, beide Wien, I., Johannesgasse 23, Hotel Tegetthoff. — Druck von
Wilhelm Knittel, Wien, IX., Widerhoferplatz 3.