NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.
V. b. b.
578184-B
Zz 2 (1928)

MITTEILUNGEN
DES UNION-YACHT-CLUBS

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

SEKRETARIAT DES U.-Y.-C.: WIEN, I., JOHANNESGASSE 23
TELEPHON NUMMER 73-5-80

1. HEFT JÄNNER 1928 II. JAHRG.

Zur Geschichte des Neusiedlersees.

Das rege Interesse, das man dem Benjamin unter den Zweigvereinen, dem U.-Y.-C. Neusiedlersee, im ganzen Klub und darüber hinaus in weiten Kreisen der Wiener Bevölkerung entgegenbringt, wird nicht selten geschwächt durch die mehr oder weniger ernst vorgebrachten Bedenken über den Mangel an Wasser in diesem See; auch an spöttischen Bemerkungen fehlt es nicht, die sagen, der See habe zeitweise überhaupt kein Wasser und sehe dann wie die Wüste Sahara aus, nur daß nicht einmal die Schiffe der Wüste da verkehren. Dagegen wird wieder von anderer Seite behauptet, das seien Märchen und Verleumdungen, der Neusiedlersee sei vielmehr nicht nur ein ideales Segelrevier, sondern ein ganz einzigartiges und das schönste, das wir in Oesterreich haben.

Tatsache ist jedenfalls, daß der Z. V. Neusiedlersee im letzten Jahre wunderbare Regatten gefahren hat mit sehr viel Wind und jedenfalls genügend Wasser. Ob das im kommenden Jahre und weiterhin ebenso sein wird, das kann natürlich niemand wissen, aber es ist jedenfalls nicht ohne Interesse, sich aus der Geschichte des Sees ein Bild zu machen, wie es mit dem Wasser in früheren Zeiten gewesen ist, vielleicht lassen sich daraus Schlüsse für die Zukunft ziehen.

Die überraschend umfangreiche Literatur über den Neusiedlersee reicht weit zurück; wir finden ihn zum ersten Male beim älteren Plinius erwähnt, jenem vielwissenden Universalschriftsteller, der im Jahre 79 n. Chr. bei dem Ausbruch des Vesuvs, der Herculanum und Pompeji verschüttete, zugrunde ging; lacus Peiso heißt der See in seiner Naturgeschichte, er wird als Grenze zwischen Rhätien und Noricum genannt, weiter aber nichts von ihm erzählt.

Die erste Nachricht, aus der man über den Wasserstand einen Schluß ziehen kann, ist die Erwähnung einer Schlacht bei Wieselburg im Jahre 1074, in der die von den Ungarn besiegten feindlichen Scharen in den See gedrängt wurden und dort größtenteils ertrunken sein sollen; damals also muß er Wasser gehabt haben. Auch in den Jahren, da Rudolf von Habsburg mit Ottokar um die Herrschaft in den österreichischen Landen kämpfte, gegen Ende des 13. Jahrhunderts, fand eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Kriegern im See den Tod, als sie über das Eis marschierten und dieses einbrach. Ob der See aber die zwei Jahrhunderte hindurch, die zwischen diesen beiden Nachrichten liegen, immer so viel Wasser gehabt hat, das wissen wir freilich nicht. Es ist kaum anzunehmen, wenn man sich die späteren Berichte, die nun nach und nach zahlreicher und zuverlässiger werden, vor Augen hält.

Schon ein halbes Jahrhundert nach Rudolf (1317) findet sich der See in Urkunden als stagnum, Sumpf, bezeichnet, in späteren wieder als See. Insbesondere in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts scheint er wieder sehr wasserreich gewesen zu sein, denn es wird von Ueberschwemmungen erzählt, denen zwei Ortschaften zum Opfer gefallen seien.

Aus dem Jahre 1554 stammt die erste Größenbestimmung, die wir kennen; Länge und Breite der Wasserfläche, nach Schritten gemessen, werden etwa so angegeben, wie sie heute sind. Kurz darauf hat aber der See so an Wasser verloren, daß der Fischbestand vernichtet wurde und eine Kommission mit der Untersuchung der Ursachen dieser Erscheinung betraut wurde.

Bis zur nächsten genaueren Nachricht über den Wasserstand vergehen wieder mehr als hundert Jahre; es ist eine Inschrift am Stadtturm zu Rust aus dem Jahre 1677, die neuerlich von hohem Wasserstand berichtet. Um die Wende des

17. Jahrhunderts geht das Wasser wieder zurück, erst langsam, dann aber rasch, und 1740 lag der See fast ganz trocken. Doch kehrte das Wasser bald zurück und begann zu steigen, bis es im Jahre 1786 den höchsten Stand erreicht, der aus historischer Zeit überhaupt bezeugt ist. Er erhielt sich bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts; 1801 begann das Wasser zu sinken und 1811 war der See wieder fast ganz ausgetrocknet; von 1813 an nahm das Wasser wieder zu, stieg bis etwa 1838 und blieb dann fast zwei Jahrzehnte ziemlich hoch; gegen Ende der Fünfzigerjahre sank der Wasserspiegel von neuem und 1865 war das ganze Seebecken abermals trocken, nur an einzelnen tieferen Stellen waren kleinere Wasserlachen geblieben. Erst 1870 kehrte das Wasser wieder, stieg dann in den folgenden Jahren immer rascher und hatte 1880 eine Tiefe von zirka 2½ m erreicht; aber schon 1885 versiegte es neuerlich und 1892 war es wieder so nieder, daß die Fische zugrunde gingen. Damals war es auch, daß D r o r y mit seinem dort gegründeten U.-Y.-C. wegen Wassermangels wegziehen mußte — mehr als dreißig Jahre sind vergangen, bis unsere Flagge wieder auf dem Neusiedlersee auftauchte. In diesen drei Jahrzehnten schwankte die Seetiefe zwischen 50 cm und 1½ m, eine vollständige Austrocknung ist seit den Jahren 1865 bis 1870 aber nicht mehr vorgekommen.

Das sind in Kürze die wichtigsten Daten, die wir über den Wasserstand des Sees besitzen.

Obwohl diese Schwankungen, wie man sieht, schon seit sehr langer Zeit bekannt sind, fehlt es bis heute an einer befriedigenden Erklärung über ihre Ursachen. Es scheint, daß neben den Niederschlägen, aus denen allein dieser Wechsel der Wassermenge nicht zu erklären ist, noch etwas da mitspielt, das erst der Erforschung bedarf und es ist wohl anzunehmen, daß die Lösung des Rätsels jetzt, da der See innerhalb d e u t s c h e n Staatsgebietes liegt, unseren Gelehrten gelingen wird.

Wiederholt ist der ja naheliegende Gedanke aufgetaucht, den Wasserstand des Sees künstlich zu beeinflussen, sowohl der, eine Vermehrung des Wassers herbeizuführen, um das zeitweilige Austrocknen zu verhindern, als auch insbesondere der, den Seespiegel nieder zu halten, um Ueberschwemmungen vorzubeugen, die bei den flachen Ufern sehr leicht großen Um-

fang annehmen. So ist auch der Plan, den See ein für allemal trocken zu legen, schon sehr alt und namentlich darum immer wieder in den Vordergrund gerückt worden, weil man mit der Trockenlegung neuen Ackerboden zu gewinen und so gewissermaßen zwei Fliegen mit einem Schlag zu treffen meinte.

Die ersten Regulierungsversuche hatten allerdings nur die Vermeidung von Ueberschwemmungen zum Ziel; dies sollte durch Kanäle bewirkt werden, die entweder das Wasser des Sees oder das einzelner Zuflüsse ableiteten. Ueber solche Versuche liegen schon aus der Mitte des 16. Jahrhunderts Berichte vor, dann wieder aus den beiden folgenden Jahrhunderten. Dauernder Erfolg war keinem von ihnen beschieden und es ist auch nicht festzustellen, ob die bei diesen Gelegenheiten verzeichneten Senkungen des Wasserspiegels wirklich als eine Folge dieser Arbeiten angesehen werden können.

Eine vollkommene Trockenlegung beabsichtigte zum ersten Male die ungarische Regierung im Jahre 1838, doch kam dieser Plan nicht zur Ausführung und die bald darauf folgende Periode geringen Wasserstandes, die 1865 zur Austrocknung führte, ließ die künstliche Trockenlegung in Vergessenheit geraten. Als aber nach der Wiederkehr des Wassers eine Gesellschaft gegründet wurde, die sich die Trockenlegung des Sees zur Gewinnung von Land zur Aufgabe machte, zeigte es sich, daß in diesem Punkt ganz gewaltige Interessengegensätze vorhanden sind, daß große Teile der um das Seebecken liegenden Bevölkerung von einer Austrocknung desselben nichts wissen wollten; hatten sie doch erst kürzlich das Wiedererscheinen des Wassers aus mehr als einem Grunde mit Freuden begrüßt. Gleichwohl wurde von der Gesellschaft, die sich der Unterstützung der ungarischen Regierung erfreute, im Laufe der Zeit ein größerer, fast 40 km langer Entwässerungskanal angelegt (1893 bis 1895), der aber kein Ruhmesblatt für die ungarischen Ingenieure bedeutet, denn er hat seinen Zweck nicht erfüllt, die Trockenlegung ist nicht gelungen. Die Gefahr von Ueberschwemmungen wurde allerdings verringert, aber dieser Erfolg steht in gar keinem Verhältnis zu den ungeheuren Kosten, die das Unternehmen verschlungen hat. Im übrigen gehen die Projekte zur Austrocknung mit allerhand mehr oder weniger interessanten Variationen fort bis in die jüngste Zeit.

Ob und wie eine Trockenlegung des Neusiedlersees durch-

zuführen wäre, ist eine rein technische Frage; es wird auch behauptet, sie sei gar nicht möglich, wenigstens nicht auf die bisher immer versuchte Weise durch Entwässerungsanlagen, da der Seegrund tiefer liege als die gesamte Umgebung. Zunächst aber sollte eine andere Frage einwandfrei geklärt sein, nämlich die, ob mit der Austrocknung des Seebeckens Vorteile für das Land verbunden sind oder nicht.

Da scheinen nun gründliche Untersuchungen in den letzten Jahren das Ergebnis gezeitigt zu haben, daß die Trockenlegung für das Land nicht nur keinen Gewinn bedeuten würde, sondern aller Voraussicht nach geradezu katastrophale Folgen hätte.

Die Gewinnung von Ackerboden, wodurch alles bezahlt werden soll, scheitert daran, daß der Boden, auf dem das Seewasser seit Jahrtausenden steht, zu salzhältig ist, um für den erhofften Zweck brauchbar zu sein; das zeigt sich schon dort, wo der See gelegentlich zurückgetreten ist, so daß man das trockenliegende Gelände bebauen konnte; es erwies sich als ein sehr minderer Ackerboden. Viel schlechter aber muß es noch dort sein, wo der Seegrund tiefer liegt, weil sich dort im Laufe der Zeit noch viel mehr Bittersalz angesammelt hat. Es gibt im Burgenland viele ins fruchtbare Land eingestreute Stellen verschiedener Größe, auf denen nichts wächst, „Zickflecken“ genannt; es sind das die tiefsten Stellen ausgetrockneter Weiher, die infolge des angesammelten Salzes unfruchtbar sind und bis auf weiteres auch bleiben. Der ausgetrocknete Neusiedlersee wäre nun nach der Ansicht der Fachmänner von unserer landwirtschaftlich-chemischen Bundesversuchsanstalt nichts anderes als ein solcher Zickfleck von ungeheurer Ausdehnung.

Dazu kommt aber, daß sich zu Zeiten, da der See trocken lag, verschiedene Wirkungen der Austrocknung zeigten, die nichts weniger als erstrebenswert erscheinen. So sind in jenen Jahren die Weinernten rund um den See immer sehr schlecht gewesen; es fehlte nicht nur an den notwendigen Niederschlägen, sondern der Wein litt auch unter häufigem Frost, weil der temperierende Einfluß fehlte, den eine so große Wasserfläche auf das Klima der Umgebung naturnotwendig hat. Die Weinbau treibende Bevölkerung in Rust und anderen Orten ist daher sehr energisch gegen die künstliche Austrocknung, von der sie eine Vernichtung ihres Wohlstandes befürchtet.

Andere ökonomische Nachteile der Trockenlegung wären der Verlust der Fischerei, die einen nicht unbedeutenden Erwerbszweig der Bevölkerung bildet, sodann der Verlust der Schilfgewinnung, die auch vielen eine sichere Einkommensquelle ist, denn die ungeheuren Mengen ausgezeichneten Rohres werden weithin versendet. Ein nicht zu unterschätzender Nachteil endlich wäre der Ausfall des eben beginnenden Fremdenverkehrs, dem die allergrößte Bedeutung für die 24 am See liegenden Gemeinden und überhaupt für das ganze Burgenland zukommt; er muß in dem Augenblick versiegen, in dem der Neusiedlersee mit seinen landschaftlichen Schönheiten verschwindet. Daß speziell für den Wiener dieser See als Wassersportplatz und als „Seebad", das in einem Tage von der Millionenstadt aus erreicht werden kann, von ganz besonderem Wert ist, bedarf weiter keines Beweises; die Bedeutung dieser Frage wird man erst dann voll ermessen können, wenn unsere Eisenbahnbehörden endlich für eine zweckentsprechende Verbindung zwischen Wien und dem Burgenland gesorgt haben werden.

So erweist sich also das uralte Projekt der Trockenlegung als ein Plan, der vielleicht den oberflächlichen Beobachter blenden kann, der aber ernster Prüfung nicht standhält. Hoffen wir, daß er nicht einmal in unüberlegter Weise ausgeführt werde, er würde neben allen anderen Schädigungen auch den U.-Y.-C. — wie schon vor etlichen dreißig Jahren — schwer treffen und speziell uns Wienern ein prächtiges Segelrevier rauben. *Prof. H. Frisch.*

Mitteilungen des Vorstandes.

I. Im Dezember wurden von den in Aussicht genommenen Vorträgen zwei programmgemäß abgehalten; zuerst sprach Direktor Ing. Rudolf Walker über „Bootskonstruktionen", als zweiter Ing. Rudolf Schlenk über „Theorie und Praxis des Segelns". Der Inhalt der beiden Vorträge ist kurz zusammengefaßt folgender:

1. Bootskonstruktionen.

Direktor Walker weist zunächst auf die Wichtigkeit der sogenannten Schnittlinien hin, auf die drei Ansichten, in denen

man Schiffe darzustellen pflegt, den Aufriß, den Grundriß und den Kreuzriß, sowie auf verschiedene weitere Schnitte, die zur Beurteilung eines Bootskörpers notwendig sind. Was die Formgebung von Schiffen betrifft, so gehört dies zu jenen technischen Gebieten, die von der Wissenschaft noch am allerwenigsten geklärt werden konnten. Während im Flugzeugbau der Vogel, für Unterseeboote der Fisch von den Konstrukteuren nachgebildet wurde, fehlt es für das Schiff, das sich nicht nur in einem Medium bewegt, an einem brauchbaren Muster in der Natur; denn auf dem Wasser sind die Verhältnisse wesentlich andere als nur in der Luft oder nur im Wasser. Zweck der Formgebung bei einem Schiffe ist, daß dieses den Widerstand, der sich ihm beim Ziehen durchs Wasser entgegenstellt, möglichst leicht überwindet. Dieser Schiffswiderstand setzt sich nun aus einer Reihe von Einzelwiderständen zusammen; als solche kommen in Betracht: Erstens der Formwiderstand, das ist jener, der durch die Form des Bootskörpers bedingt ist; zweitens der Reibungswiderstand, hervorgerufen durch die Reibung des Schiffskörpers am Wasser; drittens der Luftwiderstand, das ist der Widerstand, den die aus dem Wasser hervorragenden Teile (Bootskörper, Takelage, Mannschaft) in der Luft finden, und viertens der durch die Wellen hervorgerufene Widerstand. Was den letztgenannten betrifft, so ist, um diesen möglichst abzuschwächen, eine gewisse Länge des Bootes notwendig; als Regel kann im allgemeinen gesagt werden, daß der Schiffskörper mindestens dreimal so lang sein soll als die auf dem betreffenden Segelwasser gewöhnlich auftretende Seegangwelle. Der Luftwiderstand eines Segelbootes läßt sich durch möglichste Verringerung des Freibordes und zweckmäßige Takelagen herabdrücken; der Widerstand von Wanten, Tauwerk und dergleichen wird übrigens gewöhnlich unterschätzt. Von größerem Interesse aber sind für den Segler und namentlich für den Konstrukteur die Form- und Reibungswiderstände; über sie hat man sich erst in den letzten Jahrzehnten in den schiffbautechnischen Versuchsanstalten genauere Kenntnis verschafft, indem man an Modellen diesen Widerstand mit Meßapparaten bestimmte. Der Vortragende zeigte nun an Tabellen die Kurven der einzelnen Widerstände, die bei verschiedener Fahrgeschwindigkeit sehr wesentlich verschieden verlaufen. Charakteristisch ist, daß bei geringen Geschwindigkeiten vor

allem der Reibungswiderstand von Einfluß ist, während der Formwiderstand erst bei größeren Geschwindigkeiten ernstlich in Betracht kommt. Zum Schlusse spricht der Vortragende noch vom Lateralplan der Segelboote, von der Verteilung der Schwerpunkte im Segel und Bootskörper und der durch falsche Verteilung derselben erzeugten Lee- oder Luvgierigkeit der Yachten.

Eine Reihe von Zeichnungen, die Direktor Walker während seines Vortrages auf einer Tafel entwarf, erläuterten und veranschaulichten seine Ausführungen.

2. Theorie und Praxis des Segelns.

In der Einleitung seines Vortrages berichtet Ing. Schlenk über die grundlegenden Eigenschaften der Luft und über die Möglichkeit, Wasserströmungen mit Luftströmungen zu vergleichen. Die Zusammendrückung der Luft ist bei den vorkommenden Windgeschwindigkeiten so minimal, daß die Luft mit dem unzusammendrückbaren Wasser verglichen werden kann. An Hand des Beispieles, wie sich die Ausflußgeschwindigkeit des Wassers aus der Oeffnung eines Gefäßes in Abhängigkeit der Wasserhöhe verhält, läßt sich leicht die Gesetzmäßigkeit ableiten, nach welcher der Luftdruck bei Geschwindigkeitszunahmen sinkt. Dies tritt auf der Leeseite der Segel in Erscheiung und ist die daraus geschöpfte Kraft etwa doppelt so groß als durch die Druckzunahme auf der Luvseite. Die Luftströmungen lassen sich in Fäden zerlegen, die sich ganz so wie Wasserströmungen in geschlossenen Rohrleitungen mit veränderlichem Querschnitt verhalten. Der Vortragende zeigt eine Reihe von Darstellungen der Strömungsverhältnisse des Wassers und der Luft. Auch die folgenden Erörterungen werden mit Zeichnungen ausführlich belegt.

Das notwendige Zahlenmaterial muß der Segeltheoretiker aus den Untersuchungen herausgreifen, wie sie an Tragflächen für die Luftschiffahrt laboratoriumsmäßig gemacht wurden. Im allgemeinen wird dort von Auftrieb und von Widerstand gesprochen. Es wird natürlich möglichste Erhöhung des Auftriebes und Verminderung des Widerstandes angestrebt. Im allgemeinen ist für ein Segel annähernd die gleiche Ueberlegung gültig, so daß eine gute Tragfläche auch ein gutes Segel sein könnte.

Der Auftrieb steigt mit dem Anstellwinkel bis zu einer gewissen Größe. Uebertrieben große Anstellwinkel vermehren den Auftrieb aber nicht mehr, sondern erhöhen nur mehr den Widerstand. Die Grenze liegt etwa bei 15°. Wenn in eine Tragfläche entsprechende Schlitze eingebaut werden, läßt sich der Anstellwinkel bis etwa 30° erhöhen. Da beim Segeln größere Anstellwinkel als 15° üblich sind, haben sich analog die unterteilten Segelflächen bewährt.

Der Auftrieb ist bei gewölbten Platten größer als bei ebenen. Daher müssen die Segel bauchig sein. Die Form des Bauches ist nicht von so großer Bedeutung, ebenso wie seine Größe. Dagegen können Ecken im Verlauf der Segelkrümmung, wie sie durch gebrochene oder unrichtig getrimmte Latten entstehen, jede gute Wirkung verhindern.

Der Auftrieb wächst meistens mit der Schmalheit einer Fläche. Beim Flugzeug kann man darin sehr weit gehen. Beim Segel wird ein schmales Segel hoch ausfallen und damit die Stabilität des Fahrzeuges schmälern. Daher findet die Ausnützung dieser Eigenschaft von selbst ihre Grenzen.

In diesem Zusammenhang sind die Einflüsse, welche Bootstype und Takelageform gegenseitig aufeinander ausüben, zu erklären. Jollen werden aufrecht gefahren, da ihre Stabilität durch den lebenden Ballast in dieser Lage am meisten gefördert werden kann. Da der lebende Ballast beschränkt ist, sind alle Jollentakelagen relativ niedrig und breit. Das Kielboot wird um so stabiler, je stärker es überliegt, daher kann eine höhere, schmälere Segelfläche vertragen werden.

Die Empirie des Segelns ist diesbezüglich sehr weit in die Erkenntnis eingedrungen. Sehr interessant ist die Begründung der verschiedenen Unterteilungsarten, wie sie für Jollen- und Kielbootsegel sich herausgebildet haben. Die aufrecht gesegelten Jollen arbeiten mit größerem Anstellwinkel. Bei Kielbooten wird durch das Ueberliegen der Winkel von selbst verringert; in den oberen Teilen der Takelage auf ein so geringes Maß, daß eine Unterteilung ihren Wert verliert. Daher setzen die Vorsegel bei Kielbooten ziemlich niedrig über Deck an, während bei Jollen ein möglichst hohes Vorsegel angestrebt wird.

Von einschneidender Bedeutung ist die gegenseitige Lage von Vorsegel zu Großsegel sowie die Formgebung und Führung

desselben. Eine ganze Reihe von Anhaltspunkten läßt sich aus den Strömungsbildern ableiten.

Aehnliche Ueberlegungen wie für das Segel gelten für das Schwert oder die Flosse. Auch hier hat man es mit Tragflächen zu tun, die allerdings mit ganz geringen Anstellwinkeln arbeiten.

Schließlich bringt der Vortragende zum Ausdruck, wie vielfach die gegenseitigen Einflüsse aller Teile eines Segels und der Yacht die Voraussetzungen verändern, die etwa für einen bestimmten Punkt theoretisch klargelegt wurden. Es ist daher bei der praktischen Anwendung größte Vorsicht zu üben. Trotzdem kommen auch bei erfahrenen und erprobten Theoretikern Mißerfolge vor, denen der Dilettant in erhöhtem Maße ausgesetzt ist.

II. Der Vorstand macht seine Mitglieder auf die „Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 9. Dezember 1927, betreffend die Einführung des Nummernzwanges für Motorfahrzeuge auf den österreichischen Binnengewässern" aufmerksam. Aus der Verordnung, die im Bundesgesetzblatt 1927 unter Nr. 352 am 15. Dezember veröffentlicht und am 16. Dezember in Kraft getreten ist, sei im folgenden das Wesentliche mitgeteilt:

„§ 1. (1) Motorfahrzeuge (Motorschiffe, Motorboote, Motorplätten, sowie Boote mit Außenbordmotor) müssen, wenn sie österreichische Binnengewässer befahren, mit einem von der Schiffahrtsbehörde zugeteilten Kennzeichen versehen sein.

§ 2. (1) Das Kennzeichen besteht aus einem großen lateinischen Buchstaben und aus einer danebengestellten Ordnungszahl in arabischen Ziffern.

(2) Der Buchstabe bezeichnet das Bundesland, in dem das Kennzeichen zugeteilt wurde, die Ordnungszahl bezeichnet die Nummer, unter der das Motorfahrzeug bei der Schiffahrtsbehörde erster Instanz vorgemerkt ist.

(3) Als Buchstabe des Kennzeichens wird bestimmt:

A für Wien,	F für Kärnten,
B für Niederösterreich,	H für Steiermark,
C für Oberösterreich,	W für Vorarlberg,
D für Salzburg,	M für das Burgenland.
E für Tirol,	

§ 3. (1) Für jedes der im § 1 bezeichneten Fahrzeuge hat sein Besitzer bei der Schiffahrtsbehörde erster Instanz,

3

in deren Bereich der Standort des Fahrzeuges gelegen ist, um die Zuteilung des Kennzeichens anzusuchen.

§ 4. (1) Jede Schiffahrtsbehörde erster Instanz hat ein Verzeichnis über die von ihr zugeteilten Ordnungsnummern zu führen.

(3) Das Kennzeichen ist dem Besitzer des Fahrzeuges in schriftlicher, mit dem Amtssiegel versehener Ausfertigung mitzuteilen.

§ 5. (1) Das Kennzeichen ist in schwarzer Farbe auf weißem Grunde deutlich unterscheidbar und dauerhaft in Buchstaben (Ziffern) von mindestens 15 cm Höhe und mindestens 2 cm Stärke ohne Verzierungen auszuführen.

(2) Das Kennzeichen ist am Vorschiffe, und zwar entweder auf beiden Seiten des Buges oder auf beiden Seiten einer längsschiffs gestellten Tafel anzubringen.

(3) Die Anschaffung und Anbringung des Kennzeichens obliegt dem Besitzer des Fahrzeuges auf seine Kosten.

(4) Die Verwendung eines für ein Fahrzeug behördlich zugeteilten Kennzeichens für ein anderes Fahrzeug, jede eigenmächtige Aenderung eines solchen Kennzeichens, seine Verdeckung oder Verstellung, sowie die Anbringung von Vorrichtungen, die es ermöglichen, das Kennzeichen ganz oder teilweise zu verdecken oder unleserlich zu machen, ist verboten.

§ 6. (1) Wird ein mit den Kennzeichen versehenes Fahrzeug der im § 1 bezeichneten Art veräußert oder sein Standort bleibend verlegt, so ist hievon bei der Schiffahrtsbehörde, die das Kennzeichen zugeteilt hat, von demjenigen, auf dessen Namen die Eintragung in dem Verzeichnisse dieser Behörde lautet (§ 4, Abs. 1), die Anzeige zu erstatten.

§ 8. Uebertretungen dieser Verordnung werden in Gemäßheit des § 6 des Gesetzes vom 1. April 1927, B.-G.-Bl. Nr. 121, sofern sie nicht nach anderen Gesetzen einer strengeren Bestrafung unterliegen, als Verwaltungsübertretungen mit Geld bis zu 5000 S oder mit Arrest bis zu drei Monaten bestraft.

§ 9. (1) Den Besitzern von Fahrzeugen der im § 1 bezeichneten Art, die die österreichischen Binnengewässer bereits jetzt befahren, wird eine Frist von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung für das Einschreiten um Zuteilung des Kennzeichens und dessen Anbringung gemäß § 5, Abs. 2, eingeräumt."

III. Der heutigen Nummer der „Mitteilungen" ist Titelblatt und Inhaltsverzeichnis des I. Jahrganges, der mit dem Dezemberheft 1927 abgeschlossen wird, beigelegt. Fehlende Nummern dieses I. Bandes der „Mitteilungen" können,

so lange der Vorrat reicht, vom Sekretariat zum Preise von 60 g für das Stück bezogen werden; auch einige vollständige Jahrgänge stehen zum Preise von 6 S zur Verfügung.

IV. Gesellschaftliche Veranstaltungen im U.-Y.-C. in den nächsten Wochen:

7. Jänner: Vortrag von Dr. Johanny über „Rennsegelei". (Klublokal, ½4 Uhr nachmittags.)

12. Jänner: Tanzabend des Z.-V. Attersee. (Restaurant Ott, I., Habsburgergasse 6, 9 Uhr abends.)

14. Jänner: Vortrag von Primarius Dr. Körbl über „Erste Hilfe im Wassersport". (Klublokal, ½4 Uhr nachmittags.)

28. Jänner: Vortrag von Ing. F. Schlenk über „Bootmannsarbeit". (Klublokal, ½4 Uhr nachmittags.)

30. Jänner: Kegelabend des U.-Y.-C. Stammverein. (Café Kaisergarten, I., Opernring 23, um ½8 Uhr abends.)

3. Februar: Ball des U.-Y.-C. (Hofburg.)

11. Februar: Vortrag von Dr. Jehl über „Seemännische Signale". (Klublokal, ½4 Uhr nachmittags.)

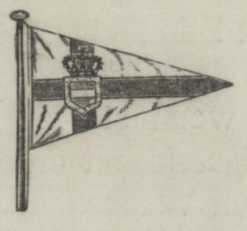
18. Februar: Vortrag von H. v. Böhm über „Schiffs- und Yachttakelagentypen". (Klublokal, ½4 Uhr nachmittags.)

Eingesendet.

„Der Union-Yacht-Club, eine führende Union".

Das unter obiger Ueberschrift im 8. Heft unserer „Mitteilungen" erscheinende Eingesendet mag gut gemeint sein, verstößt aber gegen den Zeitgeist und bedarf daher einer Erwiderung.

Im Zeitalter der deutschen Sängerbundesfeste, der deutschen Turner- und Schützenverbrüderungszusammenkünfte, der Rechtsangleichung zwischen dem jetzigen kleinen, aber reindeutschen Oesterreich und dem Mutterland, kurzum in einer Zeit aller Einigungsbestrebungen, die darauf abzielen, eine solche tatsächliche Gleichheit aller Zustände herbeizuführen, daß die Reichsgrenzen dann nur mehr fast bedeutungs-



Union-Yacht-Club-Ball

3. Februar 1928

im

Zeremoniensaal d. Neuen Wr. Hofburg

Beginn 9 Uhr

Damenkarte 12 S Begleitkarte 8 S Herrenkarte 6 S

lose Dekorationen sind — kann man unmöglich auf irgend einem besonderen Gebiete das Gegenteil wollen. Sollen denn wir Deutsche ewig das von allen guten Geistern verlassene einzige Volk der Weltgeschichte sein und bleiben, das den naturgewollten Urtrieb nach einheitlicher Zusammenfassung aller Volksteile in mit Blindheit geschlagener Unverträglichkeit verleugnet? Es stünde wirklich traurig um die Zukunft der deutschen Einigkeit, wenn sie nicht einmal im Gebiete einer Sportvereinigung sich aufrecht erhalten ließe!

Unsere besonderen Wünsche zu entsprechender Beachtung zu bringen und durchzusetzen, ist, glaube ich, lediglich Sache einer geschickten Vertretung derselben und es wird dabei gar nicht notwendig sein, das alte Oesterreich mit K. u. k. Yachtgeschwader und unübersteiglichen schwarz-gelben Trennungslinien, gegen die damals kein „loyaler Patriot" sich „versündigen" durfte, auszugraben.

Im ersten Teile jener Nummer wurde über die sachlichen Ergebnisse des 28. ordentlichen Seglertages, des ersten, der in Wien tagte, berichtet.

Unsere deutschen Brüder haben sich unter uns wohlgefühlt und waren zufrieden mit Stadt, Landschaft und Leuten. Und auch wir haben uns recht sehr gefreut, daß es ihnen bei uns wohlgefiel.

Und nun soll ein solcher wenig freundlicher Abschiedsgruß hinterdrein fliegen?

Um vorzubeugen, daß der Eindruck erweckt wird, es werde derlei bei uns allgemein gewünscht und gutgeheißen, möchte ich bitten, diese Zeilen gleichfalls der Oeffentlichkeit zu übergeben, denn meine Ueberzeugung ist, daß auch in der Sache selbst Einigkeit immer mehr Nutzen stiftet als länderweise Zersplitterung und daß auch in der I. Y. R. U gesamtdeutsche Wünsche mehr Gewicht haben werden, als wenn sie einzeln vorgebracht werden. *Kom.-Rat A. C. Angerer.*

U.-Y.-C. — D.S.Vb. — Oe.S.Vb. — I.Y.R.U.

Im 8. Heft unserer „Mitteilungen" erschienen zwei Aufsätze, die sich mit der Stellung des U.-Y.-C. im, beziehungsweise zum D. S. Vb. befaßten; beide waren naturgemäß subjektiv, und auch meine Ausführungen werden subjektiv sein,

ich bilde mir aber ein, für meine Ansichten den Umstand geltend machen zu können, daß ich seit 30 Jahren die Entwicklung des österreichischen Segelsports mit allen seinen kleinen und großen Schmerzen, Leiden und Bedürfnissen, aber auch mit allen seinen Erfolgen verfolgen konnte und nicht nur tatsächlich aufmerksam verfolgt, sondern auch daran seit etwa 25 Jahren tätig mitgearbeitet habe, überdies gerade in unser Verhältnis zum D. S. Vb. und die Berücksichtigung unserer Bedürfnisse und Wünsche seitens desselben infolge meiner Mitarbeit im Verbandsvorstand und im Siebenerausschuß einen genaueren Einblick habe, als andere. Ich habe übrigens über den Werdegang des neuen Meßverfahrens im Rahmen der Beratungen des Siebenerausschusses sowohl dem Vorstand des U.-Y.-C. als auch dem Ständigen Auschuß der Wiener Verbandsvereine, endlich unserer gesamten Mitgliederschaft im Wege unseres jeweiligen offiziellen Organs periodisch berichtet und bei diesen Gelegenheiten wiederholt auf bemerkenswerte Erfolge hinweisen können, die wirkliche Lebensbedürfnisse des österreichischen Segelsports in seiner Gesamtheit betrafen — allerdings mußte es sich um solche handeln und nicht bloß um Sonderinteressen einer kleinen Gruppe von Bootseignern eines einzelnen Reviers, wie solche dem Einsender des einen oben erwähnten Artikels tatsächlich vorschweben. Die Erfolge, die ich im Verbandsvorstande und im Siebenerauschusse für uns durchsetzen konnte, maße ich nicht meinem persönlichen Geschick an, auch nicht dem Hinweis auf die 10 Prozent Seglertagsstimmen, die ich hinter mir hatte, sondern ich schreibe sie dem von mir stets beobachteten Verständnis unserer deutschen Sportkameraden für die wirklichen Lebensnotwendigkeiten unseres heimischen Segelsportes und ihrem aufrichtigen Wunsche und Bestreben zu, uns durch die unserem Volkstum entsprechende Zugehörigkeit zum D. S. Vb. eine vollere und bessere Entwicklungsmöglichkeit zu bieten, als wir sie außerhalb des D. S. Vb. finden könnten.

Wenn ich mich im folgenden zunächst mit dem Aufsatz des Herrn Suppan in Nr. 8 befasse, so soll damit nicht etwa gesagt sein, daß ich mit R. Schlenks ebendort enthaltenen Ausführungen einverstanden wäre; auf letztere zurückzukommen, behalte ich einer späteren Gelegenheit vor. Den Aufsatz des Herrn Suppan aber halte ich im Interesse des österreichischen Segelsports und

nicht zuletzt des U.-Y.-C. für gefährlich: es kann zu viele geben, die gänzlich ahnungslos sind und deshalb an das neue Evangelium glauben, das ihnen da gepredigt wird. Deshalb ist Widerspruch und Aufklärung am Platze.

Liest man Suppans Artikel, so könnte man meinen, daß wir Oesterreicher im D. S. Vb. überhaupt nicht gefragt würden; daß man uns fremdartige Gesetze auflaste, wird ja wörtlich behauptet, daß infolgedessen eine Entfremdung zwischen dem nur als Geschäftsstelle des D. S. Vb. fungierenden Vorstand des U.-Y.-C. und seinen Mitgliedern und damit der Zusammenbruch eintreten müsse! — Fragen wir einmal: was für fremdartige Gesetze werden uns denn aufgezwungen? Inwiefern wird unseren wichtigen Interessen nicht Rechnung getragen usw.? In dieser Richtung enthält jener Artikel durchaus nichts Positives. Was gemeint ist, stand an andrer Stelle zu lesen: die Nichtaufnahme der Sonderklasse ins neue Meßverfahren; das war das Kapitalverbrechen, das der D. S. Vb. an uns begangen haben soll. Nun ist aber der Zweck eines Meßverfahrens nicht in einer (wenngleich noch so glorreichen) Vergangenheit zu suchen, sondern in der Zukunft; das Meßverfahren hat dafür zu sorgen, daß in den nächsten Jahren jeder weiß, was er bauen soll, wenn er an Verbandswettfahrten (nicht auf seinem engen Wässerchen, sondern wo immer im Verbandsgebiete) teilnehmen will; und die Aufgabe des Siebenerausschusses sowie des Seglertages lag darin, solche Klassen festzulegen, die wirklich als Verbandsklassen betrachtet werden können und mit deren Ausbau und Pflege in möglichst weiten Teilen des Verbandsgebietes zu rechnen ist. Eine Bootsklasse aber, die noch auf dem einen oder dem anderen Revier vorhanden ist, in der jedoch seit einer Reihe von Jahren keine Neubauten mehr entstanden sind, kann für das neue Meßverfahren nicht mehr in Betracht kommen; die Sonderklasse ist tatsächlich bereits seit sieben Jahren Altersklasse, sie ist es nicht etwa erst durch die Festlegung des neuen Meßverfahrens geworden; denn seit 1920 ist in Deutschland keine einzige Sonderklasse mehr gebaut worden (in Oesterreich die erste, einzige und letzte im Jahre 1922), es wird auch keine mehr gebaut werden, denn es ist nachweisbar, daß alle eifrigen deutschen Sonderklassensegler zu anderen Klassen übergegangen sind, und von den österreichischen Sonderklasseneignern denkt gar keiner daran, sich

eine neue bauen zu lassen — sind ihnen doch, wie zugegeben wurde, schon unsere 35er zu teuer! Eine Klasse aber als Verbandsklasse dem Namen nach aufrecht zu erhalten im Bewußtsein, daß sie als Bauklasse tot ist, wäre ein schwerer Fehler in einem Zeitpunkt, wo aus allen Teilen des Verbandsgebietes viel mehr Klassen gewünscht werden (und mit größerer Berechtigung gewünscht werden), als zugestanden werden können, wenn man nicht eine vollständige Zersplitterung riskieren will. Darin liegt ja gerade das Wesen des Verbandes (wie auch das eines internationalen Verbandes, der I. Y. R. U.), daß durch die Festlegung einheitlicher Bestimmungen über Rennklassen die Möglichkeit gesichert werden soll, aus den engen Grenzen des eigenen Reviers hinauszugehen und sich auch anderwärts an Konkurrenzen zu beteiligen. Und gerade in dieser Richtung haben wir in Oesterreich seit unserem Beitritt zum D. S. Vb. Fortschritte erzielt und einen Aufschwung genommen, den wir früher auch nicht im entferntesten für möglich gehalten hätten. Tatsächlich waren wir im österreichischen Segelsport von Anbeginn, früher sogar in weit höherem Maße als jetzt, vom deutschen Segelsport abhängig; wir haben das jeweils im D. S. Vb. geltende Meßverfahren mit allem Drum und Dran unbesehen übernommen, wir konnten auch gar nichts anderes tun, weil wir auch keine Boote zu bauen wußten, sondern einfach abgelegte Boote aus Deutschland kauften und förmlich nur ausnahmsweise einmal etwas im Inland bauten — dann aber gewiß nach deutschem Riß oder wenigstens nach deutschem Muster! So hielten wir es im wesentlichen auch noch zur Zeit unserer Zugehörigkeit zur I. Y. R. U.; und nach unserem Eintritt in den D. S. Vb.? In den wenigen Jahren, die seither verstrichen sind, wurden am Wörthersee allein ungefähr 100 (sage und schreibe: hundert) Yachten anerkannter Verbandsklassen gebaut. Wer dieser Tatsache sein Auge verschließen kann, der möge den österreichischen Segelsport regeln, wie er will, er wird ihn höchstens zugrunde richten können! Ist es etwa ein bloßer, mit unserer Zugehörigkeit zum D. S. Vb. nicht zusammenhängender Zufall, daß wir 1927 sowohl am Attersee als auch am Wörthersee deutsche Sportkameraden in größerer Zahl begrüßen konnten und daß wir ihnen eine erstklassige heimische Konkurrenz entgegenstellen konnten? Ist es kein Erfolg des durch unsere Verbandspolitik

geförderten heimischen Segelsports und Yachtbaues, daß im Länderwettkampf 1927 ein österreichischer 22er gegen erstklassigste deutsche Konkurrenz („Anitra“ unter Curry war 1927 im Seglerhauspreis unter den 23 besten deutschen Jollen in vier Rennen dreimal Erste!) einmal einen ersten Platz ersegeln konnte? Und was wir so mühsam erreicht und errungen haben, das sollen wir aufs Spiel setzen, wir sollen uns wieder isolieren, uns selbst die Möglichkeit eines sportlichen Wechselverkehres mit unseren reichsdeutschen Sportkameraden schmälern? Um wieder unsere stolze Stellung in der I. Y. R. U. zurückzuerobern, die wir vor dem Kriege (nach Meinung des Herrn Suppan) innehatten! Wie sah denn diese unsere Stellung aus? Wir waren doch eine Null! Wir hatten überhaupt nichts zu reden, wir durften uns nur eine Ehre daraus machen, daß das k. u. k. Y.-G. als Landesvertretung uns allergnädigst anerkannte. Auf die Entwicklung der Unionsklassen hätten wir selbstverständlich damals ebensowenig den geringsten Einfluß nehmen können, wie wir das als eigener österreichischer Landesverband oder im Wege eines solchen tun könnten. Wir könnten einerseits alles unbesehen annehmen, was die I. Y. R. U. beschließen würde, wovon jedoch für unsere Gewässer nicht das Geringste brauchbar wäre, anderseits könnten wir uns nach wie vor an den D. S. Vb. anlehnen — nur mit dem Unterschiede, daß wir dann anzunehmen hätten, was dieser für sich, ohne uns zu fragen, beschließen würde, während wir jetzt mitzureden haben, auch bei Schaffung des neuen Meßverfahrens mitgeredet haben und — das kann ich mit vollem Recht behaupten — in höherem Maße berücksichtigt wurden, als verschiedene reichsdeutsche Reviere mit ihren Sonderwünschen. Diese Rücksichtnahme ging so weit, daß sie sogar Ausnahmsbestimmungen für ein einzelnes Segelrevier zuließ, weil dessen Lebensinteressen dies notwendig erscheinen ließen (Stechschwerter für den Neusiedlersee).

Was wäre denn die Folge, wenn wir heute aus dem D. S. Vb. austräten und einen Oe. S. Vb. gründeten, wie Herr Suppan dies vorschlägt? Ein solcher wäre zunächst ein totgeborenes Kind; man denke sich einen Verband, der zu 90 oder wieviel Prozent aus einem einzigen Verein besteht, um den sich einige ganz kleine Vereine gruppieren wie die Eisenfeilspäne um den Magneten; die würden uns einen Narren machen —

wenigstens setze ich bei ihnen so viel Selbstbewußtsein voraus! Ein Oe. S. Vb. wäre erst lebensfähig, wenn vorher der U.-Y.-C. sich in seine Zweigvereine auflöste; und wer von uns wünscht dies? Aber auch angenommen, er käme zustande und wäre (wenngleich mir nicht klar ist, wie) lebensfähig; was geschähe dann? In der I. Y. R. U. wären wir bestenfalls das, was der Silvester im Kalender ist — vorausgesetzt, daß wir in die I. Y. R. U. kämen; mir ist nicht bekannt, daß an uns Oesterreicher bereits eine Einladung ergangen wäre, der I. Y. R. U. beizutreten, wie dies hinsichtlich Deutschlands allerdings sehr bedeutend der Fall war. Dann also zunächst Annahme der neuen R-Klassen; wir Nicht-Großyachtsegler würden wohl nur auf die 6er und auf die 12-Fuß-Dinghis angewiesen sein; letztere kenne ich aus eigener Anschauung noch nicht, kann mir aber nicht vorstellen, daß sie sich für unsere Gewässer wesentlich besser eignen würden als unsere jetzigen Schwertrennklassen. Die neuen 6er aber kenne ich; wer daran denkt, damit auf unseren Gewässern den Segelsport zu treiben, der kennt sie nicht, auch wenn er darüber schreibt. Was sind dagegen die 30er-Schärenkreuzer für herrliche, rassige Boote! Man muß diese beiden Klassen nebeneinander, namentlich im Rennen bei Wind, gesehen haben! Aber Schärenkreuzer kommen wohl für unsere Großyachtsegler nicht in Betracht, weil sie nur 30 qm haben und mit dem Kainszeichen einer Kajüte behaftet sind. Also suchen wir weiter: die deutschen Verbandsklassen; fürs erste könnte der Oe. S. Vb. dieselben sich wohl zu eigen machen; nach einigen Jahren aber würden die bösen Deutschen sie uns zum Trotz wieder ändern, möglicherweise sogar, ohne auf unsere Wünsche Rücksicht zu nehmen; und was dann? Dann regeln wir uns eben unser Meßverfahren ganz nach unseren eigenen Bedürfnissen: Der Attersee segelt seine Sonderklassen aus, die Alte Donau ihre 5, 7½ und 10 qm-Schwertboote, der Neusiedlersee wird sich irgendwelche Stufengleitboote mit Kajüte und Stechschwert schaffen, der Wörthersee vielleicht Wulstkieler à la Fram (vielleicht bringen wir es dort zu einer Flautenklasse, die überhaupt keinen Bootskörper, sondern nur Segel besitzt?). Und wenn man dann nach einigen Jahren wieder einmal ein Jubiläum des U.-Y.-C. feiern will — vorausgesetzt, daß er dann noch existiert — so kann man zwar von einem Zweigverein zum andern mit seiner Yacht

hinkommen, aber Konkurrenz darf man dort nicht mehr erwarten, weil jedes Revierchen sein eignes Pläsierchen nicht nur haben, sondern auch in seinen Yachten zum sichtbaren Ausdruck bringen wird. Und dann ade U.-Y.-C., und ade österreichischer Segelsport, ade du schönes Gebäude, das wir mit Fleiß und Opfern jeder Art mühsam und doch so gern und freudig errichtet haben! Wir haben dann dafür ein viel wertvolleres Gut eingetauscht: unsere Freiheit und Unabhängigkeit. („In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister, und das Gesetz nur kann uns Freiheit geben!")

Soll es dazu kommen? Und ist der Grund dazu, einer derartig ungewissen Zukunft entgegenzustreben, auch ein solcher, daß der Einsatz in einem angemessenen Verhältnis zu den möglichen Folgen stünde? Nein und tausendmal nein! Was wir unserer Zugehörigkeit zum D. S. Vb. zu danken haben, das wissen wir, und wir wissen auch, was wir im D. S. Vb. bedeuten. Wir wollen auch fernerhin um unsere Stellung im D. S. Vb. ringen wie bisher — nicht, wie Herr Suppan meint, in der Form einer Rivalität der Zweigvereine des U.-Y.-C. untereinander aus Ehrgeiz um die Stimmenzahl (denkt überhaupt jemand außer Herrn Suppan an eine Rivalität in diesem Sinne?), sondern in der Weise, daß wir in sportlichen Wettkämpfen, sowohl im seglerischen Können als auch in der Entwicklung unseres heimischen Yachtbaues, es den reichsdeutschen Sportgenossen gleich zu tun, uns ihnen gewachsen zu zeigen bestrebt sind; und zu diesem Zwecke wollen wir auch die Konkurrenz zwischen unseren Zweigvereinen aufrecht erhalten, jeder von ihnen bestrebe sich, an sportlichen Leistungen der Erste zu sein, aber auch seine Sonderinteressen zurückzustellen, wo es um den U.-Y.-C. als Ganzes und um unseren deutsch-österreichischen Segelsport als solchen geht! Nicht außerhalb des geeinigten und großen deutschen Seglerverbandes, sondern als eines der vornehmsten Glieder desselben!

Dr. R. Johanny.

Neusiedlersee.

Der Aufforderung in der letzten Nummer der „Mitteilungen" Folge leistend, möchte ich mir erlauben, einige Bemerkungen zu dem Artikel über den Neusiedlersee zu machen.

Vor allem muß ich sehr der Anregung jenes Herrn zustimmen, der mehr als nur vier Wettfahrten vorschlägt; die Expedition an den Neusiedlersee ist ja doch mit nicht unerheblichen Kosten für den Bootseigner und Segler verbunden, und diese ließen sich stark herabdrücken, wenn man gleich drei Tage hintereinander dortbleiben könnte, anderseits die Mühe durch mehr Wettfahrten belohnt würde; denn es kann den Bootseignern nicht zugemutet werden, ihre Boote nur wegen vier Wettfahrten drei Wochen am Neusiedlersee stehen zu lassen; es wird bestimmt nichts ausmachen, wenn auch der Segelklub Neusiedlersee drei Wettfahrten abhält, und zwar kann da die dritte S. C. N.-Wettfahrt am 30. Juni nachmittags gefahren werden; so brauchte man die Reise nur zweimal zu machen. Das Wettfahrtsprogramm würde dann ungefähr lauten:

23. Juni (Samstag) nachmittags I. S.-C. Neusiedlersee.
24. Juni (Sonntag) vormittags II. S.-C. Neusiedlersee.
29. Juni (Feiertag) vormittags 1. U.-Y.-C. Neusiedlersee.
30. Juni (Samstag) vormittags II. U.-Y.-C. Neusiedlersee.
30. Juni (Samstag) nachmittags III. S.-C. Neusiedlersee.
1. Juli (Sonntag) vormittags III. U.-Y.-C. Neusiedlersee.

Zu den Kursen möchte ich bemerken, daß die Kleinheit des 3-Seemeilen-Dreiecks die sportliche Leistung absolut nicht herabsetzt, anderseits aber eine Vergrößerung des Kurses leicht zu großen Unannehmlichkeiten führen kann; man stelle sich bloß vor, daß ein 10er weit draußen kentert oder vollschlägt — am Neusiedlersee fast unvermeidlich — und von seiner Mannschaft zum Startplatz zurückgezogen werden muß; ich weiß, daß eine sehr kräftige Besatzung 1927 nach einem solchen Experiment auf dem „kleinen“ Kurs schon recht, recht müde war! Auch wird man sich vielleicht erinnern, daß voriges Jahr eine Wettfahrt nur abgebrochen wurde, weil bei einer dritten Umsegelung des „winzigen“ Kurses unfehlbar selbst die größten Boote vollgeschlagen wären. Die lange Wettfahrt wird wohl allen, die recht naß werden wollen, genügenden Ersatz bieten! Dann ist nicht zu vergessen, daß selbst im Vorjahre die Wendemarken trotz ihrer Höhe sehr schlecht zu erkennen waren, dieser Uebelstand bei den außergewöhnlichen Verhältnissen des Sees bei einer Kursvergrößerung für den ortsfremden Regattasegler nur noch größer würde.

Ich möchte auch die Aufmerksamkeit der Neusiedlersee-Segler auf die Startpeilung lenken; große Dreiecke auf hohen Stangen sind ein unbedingtes Erfordernis, wenn ein halbwegs genauer Start möglich sein soll; denn bei — wie allgemein erwartet — noch größerer Beteiligung als im Vorjahre muß wohl in erster Linie für eine klaglose Abwicklung der Wettfahrten gesorgt werden.

Daß das Tourensegeln im nächsten Sommer besonders gepflegt werden soll, ist sehr zu begrüßen, ebenso, daß nach einer der Eigenart des Sees angepaßten (Jollenkreuzer-) Klasse gesucht wird; denn weder der 22er (der mit 5 bis 6 Booten im kommenden Jahre eines der interessantesten Felder geben wird), noch auch der 20er sind geeignet für ein bequemes und längeres Segeln auf dem Neusiedlersee, der Boote braucht, die hochbordig und dabei weit eingedeckt sind und so Schutz bieten gegen die kurze, aber trotzdem alles überschüttende Welle dieses eigenartigen, wunderschönen Segelwassers.

Demir Assim Tourgoud.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Verkauft wird **4½ m Duraluminiumboot** mit 9 PS., 2-Zyl.-Fiat-Bootsmotor, Type „T", gut erhalten, fahrbereit, loco Grundlsee, um 1400 S. Anfragen Georg Suppančič, III., Arenbergring 19.

---

15 qm Rennjolle, „Lisl V", gebaut nach Dr. Ferebergers Plan bei der Oesterr. Schiffbau.-A.-G., in Luxusausführung, Tabasko, beste englische Segel, sehr preiswert. Anfragen an Hans Ebner, Krumpendorf 23a.

---

10 qm Jolle, „Said" (1924) U.-Y.-C., St.-V., zu verkaufen. Besitzer A. Klomser, VIII., Florianigasse 42.

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"

WIEN I., JOHANNESGASSE NR. 23

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 u. kaltem Wasser

Riedel & Beutel

Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche

Lieferanten des Union-Yacht-Club

Wien I., Stephanspl. 9 u. 11

Telephon Nummer: 61-2-63, 66-4-26

III., Landstraße Hauptstr. 2

Telephon Nummer: 90-5-73

Für Segelsport: Sportwäsche, Leinenhosen, Bordjacken und Südwester. Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- u. Klubflaggen, Flaggengalen, Stander, Mitgliedsabzeichen. Buchstaben u. Zifferm 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 E. Kainz vorm. J. B. Wallishausser (verantw. F. Regensdorfer), Wien, VIII., Lenaugasse 19.