

V. b. b.



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

2. HEFT

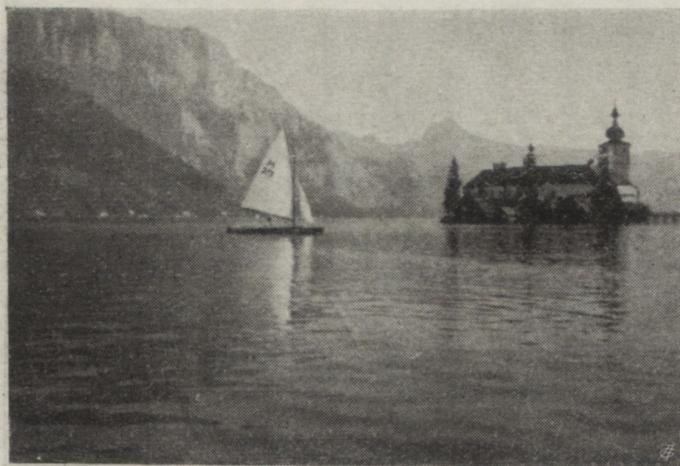
FEBRUAR 1928

II. JAHRG.

Das Jubiläum des U.-Y.-C. Traunsee.

Von Ing. V. Thausing, Obmann des U.-Y.-C. Traunsee.

Als vor zwei Jahren die drei ältesten Zweigvereine des U.-Y.-C. ihr 40jähriges Jubiläum feierten und da alle unsere Zweigvereine mithalfen, die Jubiläumswettfahrten auf dem Attersee möglichst festlich zu gestalten, wurde von vielen



Seiten der Wunsch laut, daß diese schönen, gemeinsamen Wettkämpfe nicht die letzten derartigen Veranstaltungen bleiben mögen, sondern daß man auch weiter, womöglich all-

jährlich gemeinsame, das heißt wirklich von allem Zweigvereinen beschickte Wettfahrten abhalten sollte. Dieser schöne Wunsch, dem ich damals auch auf unserem Seglertag Ausdruck gegeben habe, ist leider bisher unerfüllt geblieben.

Nun ergibt sich aber in diesem Jahre die beste Gelegenheit, ihn vielleicht doch der Erfüllung zuzuführen.

Der Zweigverein Traunsee feiert das Jubiläum seines 40jährigen Bestandes und veranstaltet zur Feier desselben Jubiläumsregatten auf seinem Segelrevier.

Er hofft zuversichtlich, daß der U.-Y.-C. diese Gelegenheit benützen wird, wieder, wie vor zwei Jahren, sich zu gemeinsamem Wettkampf zusammenzufinden und daß der U.-Y.-C. und seine Vereine durch die Teilnahme an der „Traunsee-woche“ ihm es ermöglichen werden, die Wettfahrten 1928 zu einer würdigen Feier seines 40jährigen Bestandes zu gestalten. Ich habe nicht unterlassen, in unserem Vorstand immer wieder darauf hinzuweisen und möchte auch hier meine Bitte wiederholen, indem ich zugleich alle Vereine und alle Segler auf das herzlichste einlade, uns in diesem Jahre in Gmunden zu besuchen.

Die „Jubiläumswoche“ des „Traunsee“ liegt vor der Attersee-woche, mit dem 5. August beginnend. Es sind fünf Verbandswettfahrten in Aussicht genommen und zwei interne.

An Preisen wird kein Mangel sein, Punktpreise in allen Klassen, jedem Ersten jeder Wettfahrt ein Pokal, außerdem als



Sonderpreise für die 35er der Gmundner und der Traunkirchner Pokal, für die 20er ein Schnelligkeitspreis und für die 15er als erster Punktpreis der große Traunseepokal, der mehrmals als

Herausforderungspreis ausgeschrieben war, aber leider nie herausgefordert worden ist. Unterkunft für Mannschaft und Gäste gibt es in Gmunden nach Wunsch und für die Boote sind Liegeplätze an unseren Stegen genug vorhanden. Der „Traunsee“ wird alles tun, um seine Gäste zufrieden zu stellen, drum:
„Auf, an den Traunsee!“

Die neuen Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen des Seglerverbandes.

Der Seglerverband hat die neue Auflage seiner blauen Hefte (enthaltend Grundgesetz, Yachtgebräuche und Wettsegelbestimmungen) und seiner roten Hefte (die die Bestimmungen über den Bau und die Vermessung enthalten) herausgegeben. Beim blauen Heft fällt als Neuheit die Einfügung einer Tafel auf, die die Wettfahrtsignale in Buntdruck bringt. Es ist dies auf einen Antrag eines Hamburger Vereines zurückzuführen, der bezweckt, die Vereinheitlichung der Wettfahrtsignale zu fördern. In den Wettsegelbestimmungen sind im übrigen nur kleinere Aenderungen vorgenommen worden. Unverändert geblieben sind die Bestimmungen über das Wegerecht, die — das mag hier erwähnt werden — mit den gleichen Bestimmungen des internationalen Seglerverbandes übereinstimmen. Wesentlich umgearbeitet worden ist dagegen das Grundgesetz, was in der Hauptsache auf die engere Eingliederung der bisherigen Kreuzerabteilung zurückzuführen ist.

Die Vermessungsbestimmungen bringen die Bauvorschriften für die neuen Klassen, die zum Teil erst auf Grund der Beschlüsse des Seglertages ausgearbeitet worden sind. Die neue 20 qm-Rennkielklasse lehnt sich eng an die bewährte 30 qm-Binnenklasse an. Bei den Seefahrtsklassen, die die Boote von 250 qm bis 30 qm Segelfläche umfassen, ist die Art der Takelung und die Unterteilung der Segelfläche freigestellt; nur sind gebogene Masten verboten. Zweimaster gewähren mehr Sicherheit als Einmaster, haben aber nicht so gute Segeleigenschaften. Sollen Zweimaster mit Einmastern in einer Klasse segeln, so müssen sie eine Vergütung erhalten. Um die lästige Ausrechnung der Vergütung zu vermeiden, ist eine Formel eingefügt, die die zweimastigen Fahrzeuge bei der Vermessung begünstigt. Bei den Binnenfahrtsklassen ist

die 35 qm-Klasse nach den Hamburger Vorschlägen, die 30 qm- und 25 qm-Klasse nach den Berliner Anträgen aufgenommen, während für die 15 qm-Wanderjollen die bisherigen Vorschriften mit nur unwesentlichen Aenderungen in Kraft geblieben sind.

Die neuen Vermessungsbestimmungen des D. S. Vb.

Soeben sind die Vermessungsbestimmungen, Ausgabe 1928, des Deutschen Seglerverbandes erschienen und es ist allen an Neubauten und am Wettsegeln interessierten Seglern die Anschaffung des roten Büchleins, das zum Preise von 4 S im Sekretariat des U.-Y.-C. erhältlich ist, wärmstens zu empfehlen.

Im folgenden sollen die für uns wichtigsten neuen Bestimmungen hervorgehoben werden.

Die neuen Bestimmungen gelten vom 1. Jänner 1928 bis zum 31. Dezember 1935. Jedoch gelten die bisherigen Bestimmungen weiter bis zum 31. Dezember 1929. Die Vereine dürfen die nach den bisherigen Vorschriften gebauten Yachten getrennt von den nach den neuen Vorschriften gebauten Yachten der gleichen Klasse starten lassen, wenn für jede Art mindestens zwei Meldungen vorliegen.

Alle Yachten müssen auf Kiel und Steven gebaut sein, der Vorsteven muß auf den Kiel auflaufen. Ein Spiegel vorn ist verboten.

Ausleger aller Art, auch als Holepunkte für Segel, sind verboten. Alle Holepunkte müssen an Deck liegen.

In allen Klassen sind hohle und gebaute Masten und Spieren erlaubt. Die gebauten hölzernen Masten und Spieren müssen innen und außen aus dem gleichen Holze hergestellt werden. Die Verwendung leichter Holzarten ist verboten. Bambusspiere sind außer bei der 366 m-Klasse verboten.

Fußrahen und Fußbäume für Vorsegel dürfen nicht länger sein als der vermessene Spinnakerbaum. Sie dürfen auch das Vorsegel nicht weiter querschiffs ausspreizen als der Länge des Spinnakerbaumes entspricht.

Die Rundhölzer müssen gemäß der Anweisung für Yachtvermesser mit schwarzen Meßbändern versehen werden.

Alle in Wettfahrten benutzten Segel, außer den Vorsegeln, müssen mit einem Stempel und einer Nummer des Vermessers versehen werden. Seidene Segel sind verboten.

Die Yachteigner sind verpflichtet, bei Veräußerung eines Großsegels an einen Eigner einer anderen Yacht oder bei Veräußerung einer Yacht an einen nicht dem Verbandsangehörigen Segler vor der Uebergabe Klassenzeichen und Rennnummer aus dem Segel zu entfernen. Dem Seglerverbande ist vor der Uebergabe eine entsprechende schriftliche Erklärung einzureichen.

Jedes Fahrzeug muß mindestens einen Rettungsring oder ein gleichwertiges Rettungsgerät klar zum Gebrauch an Deck oder im Sitzraum haben.

Alle Luftkästen müssen aus Blechen von Kupfer, Yellowmetall oder Messing hergestellt sein.

Den Gesuchen um Verlängerung des Klassenscheines muß für alle mit Luftkästen ausgerüsteten Klassen eine Bescheinigung des Eigners beigefügt werden, daß die Luftkästen geprüft und in Ordnung befunden sind.

Die Rennklassen gliedern sich in freie und beschränkte Rennklassen.

Freie Rennklassen:

35 qm-Rennklasse. Die Yachten müssen Kielyachten sein. Schwertkonstruktionen sind verboten.

20	„	„	} Die Yachten müssen Schwertyachten sein.
15	„	„	
10	„	„	

Stechschwerter sind verboten und nur bei den 10 qm-Yachten erlaubt. (Am Neusiedlersee sind Stechschwerter auch in der 15 qm- und 20 qm-Rennklasse erlaubt.)

Bauvorschriften für die freien Rennklassen.

Vermessene Segelfläche:

höchstens	35 qm	20 qm	15 qm	10 qm
-----------	-------	-------	-------	-------

Außenhaut, Dicke:

mindestens	14 mm	10 mm	8 mm	8 mm
------------	-------	-------	------	------

Deckplanken, Dicke:

mindestens	14 mm	10 mm	8 mm	8 mm
------------	-------	-------	------	------

Spantenentfernung von Mitte bis Mitte höchstens das Zehnfache der Plankendicke.

Eingebogene Spanten:				
mindestens	16×22 mm	12×18 mm	10×15 mm	10×15 mm
Kiel, Dicke mittschiffs:				
mindestens	—	35 mm	30 mm	25 mm
Kiel, Breite mittschiffs:				
mindestens	—	140 mm	120 mm	100 mm
Balkweger, Dichte mittschiffs:				
mindestens	—	25 mm	20 mm	15 mm
Balkweger, Breite mittschiffs:				
mindestens	—	60 mm	55 mm	55 mm
Verdrängung (muß gewogen sein):				
mindestens	1000 kg	—	—	—
Luftkasteninhalt:				
mindestens	—	100 l	80 l	60 l
Erlaubte Besatzung:				
höchstens	3	3	2	2

Der Kiel muß aus Eichenholz hergestellt sein. Seine Verjüngung nach achtern auf zwei Drittel des Querschnittes, nach vorn in der Breite bis auf Stevendicke ist gestattet.

Die Deckplanken können bei der 35 qm-Klasse um 2 mm, bei der 20-, 15- und 10 qm-Klasse um 1 mm dünner sein als der Tabelle entspricht, wenn das Deck mit Leinwand oder Segeltuch überzogen wird.

Alle übrigen Beschränkungen der 35 qm-Rennklasse entfallen.

Schwertyachten müssen unsinkbar sein. Hiefür trägt bei Ablieferung der Erbauer und später der Eigner die Verantwortung.

Schwertyachten müssen mindestens zwei Luftkästen, an jeder Bordseite oder vorn und hinten je einen, mit einem Gesamtvolumen besitzen, wie er in der Tabelle festgesetzt ist. Die Luftkästen müssen annähernd gleich groß sein, unter Deck sorgfältig befestigt und so angeordnet sein, daß die vollgeschlagene Yacht annähernd gleichlastig schwimmt.

Beschränkte Rennklassen:

- 30 qm-Binnenklasse,
- 30 qm-Küstenklasse,

22 qm-Rennklasse,
20 qm-Rennkielklasse,
3'66 m-(12 Fuß)-Einheitsklasse.

Für diese Klassen sind größtenteils sehr eingehende Vorschriften festgelegt. Bei uns ist vor allem die 22 qm-Rennklasse von Bedeutung. Für diese sind die Vorschriften nahezu unverändert. Nur die Beschränkung, daß nur je ein Segel erlaubt ist, sowie das Verbot der hohlen Spieren sind weggefallen.

Für die 20 qm-Rennkielklasse sind ausführliche Bestimmungen festgesetzt und für die neue internationale Einheitsklasse die ganz besonders ausführlichen Vorschriften der International Yacht Racing Union übernommen.

Für die Ausgleichsklassen ist dagegen den Vereinen vollkommen freie Hand gelassen. Die einzige Beschränkung besteht, daß nicht jetzt bestehende Verbandsklassen als Ausgleichsklassen ausgeschrieben werden dürfen. Es können also für die R-Yachten und die alten nationalen Jollen und ab 1. Jänner 1930 für die Sonderklasse und die 5 qm-Rennklasse in der Ausgleichsklasse nach den ursprünglichen Bestimmungen normale offene Wettfahrten abgehalten werden.

Außerdem sind noch die Vorschriften für die Kreuzerklassen und die Fahrtenklassen in den Vermessungsbestimmungen enthalten. Hier sei nur eine Uebersicht dieser Klassen gegeben.

Schärenkreuzerklassen: 75 qm, 55 qm, 40 qm, 30 qm, 22 qm.

Nationale Kreuzerklassen: 75 qm, 45 qm, 35 qm.

Seefahrtklassen: 250 qm, 150 qm, 100 qm, 80 qm, 60 qm, 50 qm, 40 qm, 30 qm.

Binnenfahrtklassen: 35 qm, 30 qm, 25 qm, 15 qm.

Ing. F. Schlenk.

Mitteilungen des Vorstandes.

In der angekündigten Vortragsreihe tritt folgende Aenderung ein:

Der für den 18. Februar angesagte Vortrag des Herrn v. Böhm entfällt, dafür hält Herr Dr. Alfons v. Wunsch-

heim Freitag, den 17. Februar, um 7 Uhr abends einen Vortrag über die *Hanseatische Yachtschule*; dieser ist mit einer Filmvorführung verbunden und findet nicht in unserem Klublokale, sondern in der Technischen Hochschule (Karlsplatz 13), Hörsaal VII, statt. Er ist auch der deutschen Studentenschaft zugänglich.

Mit dem Vortrag des Herrn Dr. v. Wunschheim schließt unsere Vortragsreihe für diesen Winter.

Mitteilungen der Zweigvereine.

U.-Y.-C.-Stammverein: Montag, den 27. Februar, halb 8 Uhr abends, im Café Kaisergarten, I., Opernring 23, 3. Klubabend des U.-Y.-C.-Stammverein.

U.-Y.-C. Wörthersee: Für die Sonderrennen des Zweigvereines Wörthersee (20 qm-Schwertklasse) hat die Landeshauptstadt Klagenfurt einen besonders schönen und wertvollen Preis gestiftet, einen aus Marmor und getriebenem Silber bestehenden Pokal, der das Wappen der Stadt Klagenfurt trägt. Er wird als „Wörthersee-Preis 1928“ Ende August d. J. unter denselben Bedingungen wie der Wörthersee-Preis 1927 ausgesetzt werden. Das durch diese schöne Stiftung bewiesene Interesse der Stadt Klagenfurt für unseren Sport wird vom U.-Y.-C. dankbar anerkannt.

U.-Y.-C. Attersee: Am 2. Februar starb in Attersee unser alter Segelmacher Fink, der 40 Jahre lang dem Klub gedient hat. Wir werden seine Tätigkeit noch eingehend würdigen.

Yachtliste.

Der D. S. Vb. gibt folgende Yachten an, deren Meßbrief abgelaufen ist und deshalb zu erneuern wäre:

S 18 Frigg A. Seemann (abgelaufen August 1925)

40 qm-Rennklasse

R 42 Helga Kutzimano & Werthner (abgelaufen
17. Juli 1927)

35 qm-Rennklasse

- D 22 Gof Ph. Knoch (abgelaufen 13. August 1927)
D 23 Saelde R. Salcher (abgelaufen 17. August 1927)
D 2 Sindbad III L. Riedl (abgelaufen 12. Juli 1927)
D 25 Windkind O. Salcher (abgelaufen 9. August 1927)

22 qm-Rennklasse

- J 312 Ella III Prof. N. Ritter v. Jagic (abgelaufen
9. August 1927)
J 253 Frechdachs Dr. V. Herbst (abgelaufen August 1926)
J 282 Hanna Dr. Hein und Fr. Hanna Schwaben (ab-
gelaufen 1. Dezember 1927)
J 292 Helga A. Scherl (abgelaufen 24. Juli 1927)
J 241 Kiki II G. H. Adensamer (abgelaufen August 1926)
J 137 Krabbe Hofrat Ing. v. Karajan (abgelaufen August
1926)
J 260 Lisbeth M. Ferch (abgelaufen Juli 1926)
J 313 Windspiel Dr. Grientschnig (abgelaufen 18. Juli 1927)

20 qm-Rennschwertklasse

- Z 168 Ilse Winkler (abgelaufen 1. August 1927)
Z 169 Licy Volpini (abgelaufen 1. August 1927)
Z 167 Magda H. Marchet (abgelaufen 1. August 1927)
Z 62 Pique Aß Ing. V. Warchalowsky (abgelaufen
1. Juli 1927)

15 qm-Rennklasse

- M 236 Lumpi A. Müller (abgelaufen Juli 1926)
M 381 Neck Ing. L. Hansy (abgelaufen Juli 1926)
M 387 Nixe H. Ebner (abgelaufen Juli 1926)
M 376 Pierrot M. Kolisko (abgelaufen Juli 1926)
M 238 Rhamba O. Conrad (abgelaufen Juli 1926)
M 269 Sechiserl III K. Gaumannmüller (abgelaufen Juni 1926)

10 qm-Rennklasse

- IV 144 Alraune K. Bayer (abgelaufen 10. August 1927)
IV 126 Bimi II A. Sturm (abgelaufen Oktober 1926)
IV 138 Joy T. Poll (abgelaufen 1. Juli 1927)

IV 124 Lo	Hofrat Ing. Mandich (abgelaufen 17. Mai 1927)
IV 183 Said	A. Klomser (abgelaufen 25. Mai 1927)
IV 185 Spatz	H. Imendörffer (abgelaufen 2. Mai 1927)
IV 217 Topsy III	P. A. Faber (abgelaufen 13. September 1927)
IV 186 Welle	Dr. Jehl (abgelaufen 2. Mai 1927)

5 qm-Rennklasse

V 22 Malchen	H. Krpalek (abgelaufen 28. August 1926)
--------------	---

Weiters sind in der Liste des D. S. Vb. folgende Yachten enthalten, die bisher beim U.-Y.-C. nicht gemeldet worden sind und im D. S. Vb. gestrichen werden, wenn die Anmeldung beim U.-Y.-C. nicht sogleich erfolgt.

22 qm-Rennklasse

J 241 Kiki II	G. H. Adensamer (abgelaufen August 1926)
J 260 Lisbeth	M. Ferch (abgelaufen Juli 1926)
J 414 Titi	K. L. Grablowitz

20 qm-Rennklasse

Z 303 Spatz II	A. Sorger-Domenig
----------------	-------------------

15 qm-Rennklasse

M 387 Nixe	H. Ebner (abgelaufen August 1926)
M 238 Rhamba	O. Conrad (abgelaufen Juli 1926)

10 qm-Rennklasse

IV 144 Alraune	K. Bayer (abgelaufen 10. August 1927)
IV 124 Lo	Hofrat Ing. Mandich (abgelaufen 17. Mai 1927)
IV 183 Said	A. Klomser (abgelaufen 25. Mai 1927)
IV 303 Sambu	Ing. H. Vogt
IV 295 Tumldi	L. Pflötschinger
IV 186 Welle	Dr. Jehl (abgelaufen 2. Mai 1927)
IV 143 Fly	G. Egger (abgelaufen August 1926)

5 qm-Rennklasse

V 22 Malchen	H. Krpalek (abgelaufen 28. August 1926)
V 5 Putzile	W. Drexler

Klassenlose Yachten

8332	Bibi II (fr. J 167)	6'08 m	Dietz v. Weidenberg
8333	Bongo (fr. J 146)	6'10 m	H. Gerhardus
7856	Elbis	7'00 m	Reg.-Rat Breisky
8566	Elga	9'01 m	Dr. Schreiner
6246	Elsa	5'30 m	A. Adametz
6256	Fips	6'07 m	W. Fieber
7100	Flip	6'40 m	Prof. Dr. N. v. Jagic
8346	Ivola II (fr. J 163)	6'08 m	A. v. Bernd
8408	Kiki	7'05 m	H. Adensamer
8377	Siddartha (fr. J 164)	6'08 m	Dr. H. Mattich

Die beiden letzten Vorträge.

(Aus den stenographischen Aufzeichnungen eines Mitgliedes der Jugendabteilung.)

In Fortsetzung unserer Vortragsreihe sprach am 7. Jänner Herr Dr. Robert Johanný über „Rennsegelei“, am 14. Jänner Herr Prim. Dr. Herbert Körbl über „Erste Hilfe im Wassersport“.

Herr Dr. Johanný erörterte eingehend an der Hand der Wettsegelbestimmungen und der dazu ergangenen Berufsentscheidungen des Verbandsvorstandes die gesamte Vorbereitung und Durchführung von Verbandswettfahrten, zunächst die Obliegenheiten und Befugnisse des Wettfahrtausschusses, der Wettfahrtleitung und der Schiedsrichter. Die Vorbereitungen sind dem Wettfahrtausschuß anvertraut; trotzdem soll man nicht gleich jede Hoffnung aufgeben, denn es sind mehrfach Fälle vorgekommen, wo Versuche zu seiner Wiederbelebung noch nach mehreren Stunden von Erfolg begleitet waren. Am Tage der Wettfahrt selbst unterliegen alle Verfügungen der Aufsicht und Entscheidung der Schiedsrichter, man wird daher vorsichtsweise niemals unterlassen, sich sofort nach einem Arzt umzusehen. Nach den Wettsegelbestimmungen und den für die betreffende Wettfahrt erlassenen besonderen Segelvorschriften (Programm) können wir zwei Arten von Ertrunkenen unterscheiden: ihre Namen müssen aber unbedingt im Programm

stehen, sonst dürfen sie nicht in Funktion treten. Der Starter gibt beim Start die vorgeschriebenen Signale; es hat keinen Zweck, ihn auf den Kopf zu stellen, indem man ihm die Füße in die Höhe hebt, so lange er sich jenseits der Startlinie befindet; sollte er aus Versehen eine falsche Rückrufnummer gezeigt haben, so ist es entschieden das beste, sich ihn über das Knie zu legen und seinen Kopf herabhängen zu lassen. Mit einem Protest dagegen wird er keinesfalls Erfolg haben. Sobald er die Startlinie auf eine den Starter befriedigende Weise neuerlich durchsegelt hat, legt man ihn auf den Rücken, wobei man ihm einige Polster oder Segel unterlegt, so daß der Kopf nach rückwärts hängt. Die Frist hierfür beträgt im allgemeinen zwei Stunden, sie kann durch das Programm verkürzt, durch Beschluß der Schiedsrichter aus berücksichtigungswerten Gründen verlängert werden. Der Protestierende muß seinen Protest auf jeden Fall schriftlich überreichen; man fasse ihn deshalb fest an beiden Armen knapp unterhalb der Ellenbogen und presse ihm die Oberarme beiderseits kräftig gegen die Brust. Genau so müssen die Schiedsrichter vorgehen, wenn sie jemanden aus eigenem Ermessen ausschließen wollen, sie müssen ihm also vor allem Nachricht und Gelegenheit zur Aeußerung geben; dies wird wesentlich erleichtert, wenn man ihm dazu die Zunge herauszieht; dazu kann entweder die Nationalflagge oder die Rennflagge oder der Clubstander oder eine beliebige Signalflagge verwendet werden, weil man sonst leicht abgleitet; in dieser Stellung wird die Zunge für die ganze Dauer des Verfahrens fixiert. Keinesfalls kann darin ein wichtiger Grund zur Erhebung eines nachträglichen Protestes erblickt werden. Doch haben die Schiedsrichter, wenn sie zu der Ueberzeugung gelangen sollten, daß der Protestierende selbst bei Unterzeichnung der Erklärung nach § 42 sich nicht im guten Glauben befunden haben könne, aus eigenem Ermessen einzuschreiten: während er also, auf dem Boden liegend, durch zwei von ihnen in der oben angeführten Weise behandelt wird, peitscht ihm der dritte mit einem Handtuch oder einem sonst geeigneten Gegenstand die Brust; dies setzt man so lange fort, bis sich die Haut rötet; das muß unbedingt binnen vierzehn Tagen geschehen, sonst ist das Verfahren nichtig. Der Vereinsvorstand nimmt die Urschrift des Schiedsspruches in Verwahrung, wickelt ihn in wollene Decken oder sonstige warme Umhüllungen ein und wartet

dann am besten das Eintreffen des Arztes ab. Zeigt er jedoch eine bläuliche Verfärbung, so ist er als offenbar verspätet eingebracht zurückzuweisen und die Protestgebühr zugunsten der Verbandskasse für verfallen zu erklären.

(Anm. d. Red.: Der Berichterstatter scheint bei Uebertragung seines über beide Vorträge auf einem Blatt geführten Stenogramms einzelne Sätze unrichtig eingereiht zu haben.)

Segel-Klapphörner.

1. Zwei Segler saßen einst im Boot;
Sie kamen bald in große Not:
Der eine kannte wohl die Regeln —
Der andre konnte auch nicht segeln.

2. Zwei Segler fuhren durch das Ziel;
Der zweite zeigt' sein Sportgefühl,
Indem er freundlichst gratulierte —
Und dann erst schriftlich protestierte.

3. Zwei Segler lagen längst im Hafen,
Der eine wollte endlich schlafen,
Der andre quasselte noch immer;
Denn dieser war ein Frauenzimmer.

4. Zwei Segler lobten ihren Bauch;
Der eine hatt' ihn im Segel auch;
Der andre hatte ihn zwar größer,
Doch der im Segel wirkte besser.

5. Zwei Segler auf der Donau hatten
Im Segel viele lange Latten;
Dem einen knickte jede zweite —
Der andere hat sie noch heute.

6. Zwei Segler, einer sowohl als
Der andre, gingen über Hals;
Dem zweiten ist die Schot gerissen —
Der erste hatte umgeschmissen.

7. Zwei Segler fuhren sehr geschwind,
Sie lagen nämlich vor dem Wind;
Die andern kreuzten schon 'ne Stunde —
Aber auf der nächsten Runde.

8. Zwei Segler stellten einst die Frage,
Wie es denn war am Seglertage;
Der eine schimpfte immerfort —
Der andere war auch nicht dort.

9. Zwei Segler sprachen von den Regeln;
Der eine konnt' nach ihnen segeln,
Der andre kannte sie nur schlecht:
Er war auf jeden Fall im Recht.

10. Zwei Segler sahen eine Maid
Im Bad und waren hocheifrig;
Nur einer Sportsmann war, ein wahrer:
Der andre griff zum „Zuwizahrer“.

11. Zwei Segler kamen an den Start,
Der eine lag am Winde hart,
Der andre fuhr mit raumen Schoten —
So geht es oft bei Segelbooten.

12. Zwei Segler kreuzten auf dem Meer
Gar manche Meile hin und her;
Bald mußten sie das Stechschwert heben:
Es war das „Meer der Wiener“ eben.

13. Zwei Segler hatten einen Kahn,
Der war als Neubau nie voran;
Dann steuerte der Konstrukteur —
Da war er noch viel langsamer.

14. Zwei Segler waren sehr verwogen:
Der eine hatt' den Mast gebogen;
Dem andern seiner war gerade.
Was Drittes gibt es nicht — wie schade!

15. Zwei Segler segelten Regatta,
Da sprach der eine: „Lieber Vatta!
Auf Preise müssen wir verzichten,
Drum lass' uns Klapphornverse dichten!“

16. Zwei Segler fuhren einst auf See;
Der eine wankte bleich nach Lee,
Der andre hatte keinen Kummer,
Denn der las unsre Faschingsnummer.

W. K. I und W. K. II.

Neues Segler-A-B-C.

Mit Aërodynamik segelt,
Wer auch den Abwind kunstvoll regelt.

An Bojen soll man niemals drängen,
Weil in der Bö die Boote krängen.

Im Clubhaus wird die Jugend frech;
Das Cockpitschild ist oft aus Blech.

Der Düsenwirkung dient die Fock;
Den Durst stillt man mit steifem Grog.

Bleibst du einmal bei Ebbe sitzen,
Kann dir der Enterhaken nützen.

Die Flautentreiberei ist greulich,
Ein fescher Fockaff' ist erfreulich.

Man trinkt den Grog, bevor er kalt ist;
Die Großyacht kauft man, wenn sie alt ist.

Das Halsen kommt oft unfreiwillig —
Ein neuer Hochmast ist nicht billig.

Der Igel schützt das Boot nicht schlecht;
Wer innen liegt, hat Wegerecht.

Die **Jugendgruppe** wird gedrillt —
Die **Jausenkutsche** ist gefüllt.

Liegt erst der **Kutter** an der Boje,
Kriecht müd' der **Kapitän** zur **Koje**.

Den **Lotsen** tun die **Läuse** jucken —
Nach **Luv** wird nur ein **Laie** spucken.

Der **Mützensегler** hat stets recht.
Das **Meßverfahren** scheint ihm schlecht.

Im **Nebel** kam die **Flüstertute**
Der **Arche Noah** schon zugute.

Der **Ofen** der **Kajüte** raucht —
Das **Oelzeug** pickt, wenn man es braucht.

Verachtet mir das **Paddel** nicht:
Man braucht es, wenn das **Piekfall** bricht.

So manchen **Seglers Qualität**
Zeigt sich erst, wenn's ans **Quatschen** geht.

Der **Rosenwind** ist sehr beliebt,
Doch streikt er, wenn es **Regen** gibt.

Der **Seegang**, der den **Segler** freut,
Zeugt leider auch die **Seekrankheit**.

Wer vorher sich das **Trimmen** schenkt,
Oft hinterdrein am **Tampen** hängt.

Am **Ufer** weiß man's immer besser —
Beim **Umschmiß** liegt man im **Gewässer**.

Mit **Vollzeug** kentert man gar leicht —
Der **Vorschotmann** wird öfters feucht.

Wenn dir die **Want** beim **Wenden** bricht,
Gewinnst du wohl die **Wettfahrt** nicht.

Der **Xerxes** segelt' einst herüber —
Mir ist ein **Xölchts** mit **Knödeln** lieber!

Die Yawl hat hinten den Besan —
Die „Yacht“ ist das Verbandsorgan.

Die Zugkraft unsrer Zeitung steigt,
Bald hat sie den Zenith erreicht.

Das schnelle „Gleiten“ auf dem Neusiedlersee.

(Von besonderer fachmännischer Seite.)

Daß die Segelyachten auf dem Neusiedlersee bei geringerer Windgeschwindigkeit ins „Gleiten“ kommen und im Gleiten selbst weit höhere Geschwindigkeiten zu erzielen vermögen als anderwärts, hat jeder beobachten können, der in den letzten Jahren auf diesem einzigen Revier segelte; zuverlässige Geschwindigkeitsmessungen haben diese Beobachtung ganz einwandfrei bestätigt. Weniger feststehend als die Tatsache selbst erschien jedoch die wissenschaftliche Erklärung derselben, nur soviel nahm man allgemein an, daß diese Erscheinung in irgendeinem Zusammenhang mit der geringen Wassertiefe stehen müsse.

Betrachten wir einmal das Gleiten an sich (ohne Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Neusiedlersees), so geben uns wie in so vielen anderen Hinsichten auch hier die theoretischen Erwägungen und die praktischen Versuche auf aerodynamischem Gebiete die wichtigsten Aufschlüsse und Fingerzeige. Der äußere Schiffboden einer im stehenden Wasser (durch Segel oder Propeller) vorwärts bewegten Yacht entspricht vollkommen der einer Gegenströmung ausgesetzten Tragfläche (für die dynamische Wirkung ist es selbstverständlich gleichgültig, ob die Tragfläche ruht und die Luft, beziehungsweise das Wasser sich in strömender Bewegung befindet oder ob das Medium ruht und die Tragfläche bewegt wird). Wir wissen aus der Aerodynamik, daß durch diese Anströmung die Tragfläche einen bestimmten Auftrieb erhält, der mit der Strömungsgeschwindigkeit und mit dem Anstellwinkel zunimmt, wobei jedoch die nutzbare Vergrößerung des Anstellwinkels in dem noch stärker wachsenden Widerstand ihre praktischen Grenzen findet. Der Auftrieb beginnt, wie wir wissen,

nicht erst bei positiven Anstellwinkeln, sondern bereits bei solchen von -4 Grad, woraus es sich erklärt, daß schon die horizontal im Wasser liegende Yacht bei Vorwärtsbewegung einen gewissen Strömungsauftrieb (nach Art der Tragfläche) erhalten wird. Infolge der Krümmung des Kielstraks wird der Auftrieb im Vorderteile der Yacht ein größerer sein als im Achterteile, daher hebt sich die Yacht vorn aus dem Wasser, es beginnt das „Gleiten“. Auch hier ist, wie in so vielen anderen Problemen des Segelns, die Empirie der theoretischen Forschung vorausgeeilt — es sei hier auf die seinerzeitige Praxis hingewiesen, auf den verhältnismäßig kurzen Yachten bei raumer Fahrt die Mannschaft aufs Achterschiff zu konzentrieren, um den Bug aus dem Wasser zu heben. Bei einer kürzeren Yacht mit stärker gekrümmtem Kielstrak wird natürlich die Gleitwirkung sehr rasch ihre Höchstgrenze erreicht haben, weil mit dem Anstellwinkel auch der Formwiderstand unverhältnismäßig rasch wächst; die lange, flache Yacht dagegen wird mit ihrem niedrig bleibenden Anstellwinkel die besten Bedingungen fürs Gleiten bieten (daher die stets beobachtete Ueberlegenheit ausgesprochener Prahmtypen bei raumer Fahrt).

Sobald die Geschwindigkeit der Yacht und mit ihr die Anströmung des als Tragfläche wirkenden äußeren Schiffbodens eine gewisse Größe erreicht hat, tritt der Tragflächenauftrieb effektiv in Wirksamkeit: er vermehrt den durch die Wasser- verdrängung entstehenden eigenen Auftrieb der Yacht und diese beginnt sich tatsächlich aus dem Wasser herauszuheben, daher weniger Wasser zu verdrängen, als ihrem Gewicht entspricht; der Tragflächenauftrieb tritt nicht nur an die Seite, sondern sukzessive an die Stelle des Verdrängungsauftriebes. Auf dieser Grundlage beruht bekanntlich auch die Schnelligkeit der (Motor-)Stufengleitboote, am klarsten tritt sie in Erscheinung bei dem so beliebten „Wassergleiten“, wo das im Schlepp eines Motorbootes befindliche Brett, dessen Verdrängungsauftrieb nur wenige Kilogramm betragen würde, bei rascher Fahrt als Tragfläche auf dem Wasser mehrere Personen leicht trägt. Da bei zunehmender Geschwindigkeit der Formwiderstand der Yacht in weit höherem Maße wächst als ihr Reibungswiderstand, wird die schnelligkeitsfördernde Wirkung des Gleitens ohneweiters verständlich: je mehr der Verdrängungsauftrieb durch den Tragflächenauftrieb abgelöst wird, je geringer also

die tatsächliche Verdrängung wird, desto geringer wird der Formwiderstand, genauer gesagt: desto geringer wird der eine Faktor des Formwiderstandes, nämlich der Tauchungsquerschnitt der Yacht, und dadurch wird das Anwachsen des anderen Faktors (Geschwindigkeit) in seiner schädlichen Wirkung gewissermaßen ausgeglichen; parallel mit der Verringerung der Wasserverdrängung geht jedoch auch eine Verringerung der benetzten Oberfläche vor sich, so daß auch die für den Reibungswiderstand in Betracht kommende Fläche verringert wird (selbstverständlich erfährt andererseits der Reibungswiderstand der Flächeneinheit durch die Vergrößerung der Geschwindigkeit eine gewisse Erhöhung, es wird auch hier nur der eine Faktor vermindert, dadurch aber die Erhöhung des anderen Faktors einigermaßen ausgeglichen). Ueberdies reißt bei Erreichung einer gewissen Geschwindigkeit der sonst so schädliche Sog am Heck vollständig ab, es werden also gerade durch die Erhöhung der Geschwindigkeit die Haupthindernisse, die sich einer Erhöhung derselben entgegenstellen, teils behoben, teils wesentlich herabgesetzt.

Die bisher besprochenen Grundlagen des Gleitens gelten natürlich durchwegs nicht bloß für den Neusiedlersee, sondern für alle Gewässer. Woher kommen aber die förmlichen Geschwindigkeits-„Exzesse“, die wir gerade auf dem Neusiedlersee beobachten und feststellen konnten? Gewiß lassen sie sich zum Teil daraus erklären, daß der Wind dort infolge der flachen Umrahmung unendlich gleichmäßig weht; auch die mit der geringen und gleichmäßigen Wassertiefe zusammenhängende außerordentlich niedrige und gleichförmige Welle bietet eine gewisse Erklärung: das einmal begonnene Gleiten wird weder durch einen Wechsel der Windgeschwindigkeit noch durch größere Wellen unterbrochen, da die Krängungs- und Trimmelage der Yacht sich in keiner Weise ändert; aber diese günstigen Bedingungen finden sich, wenigstens zeitweise, auch auf anderen Gewässern, insbesondere in der Nähe flacher Ufer bei ablandigem Wind, und doch erreicht man anderwärts bei weitem nicht die gleichen Geschwindigkeiten. Hier müssen wir zur Erklärung wiederum auf die aerodynamische und hydrodynamische Forschung zurückgreifen.

Es wurde schon oben auf die bekannte Tatsache hingewiesen, daß es in bezug auf die hydrodynamischen Wirkungs-

erscheinungen vollkommen gleichwertig ist, ob man einen Gegenstand (den Schiffskörper) durch eine ruhende Wassermasse bewegt oder ob man ihn in eine mit derselben Geschwindigkeit strömende Wassermasse bringt. Stellen wir uns nun wieder den Schiffskörper als ruhend, das Wasser als strömend vor; führen wir eine in Strömung befindliche Wassermenge durch eine Rohrleitung von gleichmäßigem Querschnitt, so wird die Strömungsgeschwindigkeit überall dieselbe sein; verringern wir jedoch den Querschnitt der Rohrleitung an einer Stelle, so wird in diesem engeren Teile die Strömungsgeschwindigkeit eine entsprechend größere sein, da die Querschnittseinheit im engeren Teile innerhalb der Zeiteinheit von einer größeren Menge von Wasserteilchen durchströmt werden muß als im geräumigeren Teile des Rohrsystems; ebenso wird in einem Fluß die Strömung an seichten Stellen immer größer sein als an tieferen. Ersetzen wir nun das Profil der Rohrleitung unten durch den Grund des Gewässers (wie beim Flusse), oben durch den an der Wasseroberfläche dahingleitenden Bootskörper, so finden wir dieselben hydrodynamischen Strömungsbedingungen vor (die seitliche Begrenzung durch die Seitenwände der Rohrleitung kann außer Betracht bleiben, weil infolge der Stabilität des Wasserdruckes die horizontale Ausdehnung der Wassermasse ohne jeden Einfluß auf die hydrostatischen Folgeerscheinungen bleibt); es wird daher auch hier die Geschwindigkeit um so größer sein, je geringer die Wassertiefe ist, und diese theoretische Schlußfolgerung sehen wir durch die am Neusiedlersee beobachtete Tatsache vollauf bestätigt.

Endlich sei noch auf ein für die Schnelligkeit der Yachten auf dem Neusiedlersee besonders wichtiges Moment hingewiesen, dessen Kenntnis wir der neueren chemischen Forschung verdanken: die Zusammensetzung des Wassers. Die Untersuchung des Neusiedlersees hat ergeben, daß der Grund des Sees u. a. Bittersalz in größerer Menge enthält. Wird das Wasser des Sees durch Wind und Seegang bis auf den Grund aufgewühlt — was um so leichter eintritt, wenn der Wasserstand ein besonders niedriger ist — und gleichzeitig erwärmt — was wiederum in den Sommermonaten am ausgiebigsten der Fall ist — so wird dieses Bittersalz leichter in größeren Mengen aufgelöst und vom Seewasser aufgenommen. Und die außergewöhnliche Wirkung, welche das im Wasser aufgelöste

Bittersalz auf die Beförderung der Schnelligkeit auszuüben vermag, ist allen Seeleuten schon zu einer Zeit bekannt gewesen, wo an einen Zusammenhang des Segelsportes mit der Aërodynamik noch niemand dachte. Auch hier ist also die Empirie im Segelsport durch die Wissenschaft lediglich erklärt und bestätigt worden.

F. Asch, Ing.

Ass. a. d. Bundeslehr- u. Versuchsanstalt für Hydrodynamik.

Preis Ausschreiben.

Dem Beispiel anderer großer Blätter folgend, veröffentlichen auch wir ein

P r e i s r ä t s e l.

Die nachstehende Geschichte enthält (allerdings in einer Rechtschreibung, die der in Kreuzworträtseln üblichen Mißhandlung der deutschen Sprache entspricht) die Namen von mehr als hundert Mitgliedern des U.-Y.-C., die herauszufinden die Aufgabe unserer Leser ist. Die Lösungen müssen bis längstens 25. Februar an die Schriftleitung eingesandt werden. Ueber die Zuteilung der Preise entscheidet unter allen jenen Einsendern, die wenigstens 100 Namen richtig herausgefunden haben, das Los (Berufung an den Vorstand ausgeschlossen).

1. Preis: Ein Abonnement auf den Jahrgang 1928 der „Mitteilungen“.

2. Preis: Ein kompletter Jahrgang 1927 der „Mitteilungen“.

3. Preis: Eine Freifahrt auf der Klubjolle „Pussi“ auf der Alten Donau.

4. Preis: Ein Exemplar der Seglertagsnummer der „Mitteilungen“.

5. bis 10. Preis: Je eine Freikarte zum nächsten Vortrag des U.-Y.-C.

An einem schönen Herbsttage machten ein paar biedere Bürger eine Kahnfahrt; trotz des frischen Winds waren sie unbesorgt, denn ihr Führer war ein alter Seemann. Er war zwar Kaufmann von Fach und saß den Winter über in seinem Büro, im Sommer aber kannte er nur einen Wunsch: hinaus aufs Wasser, wochenlang auf schwankem Kiel hausen und fischen. Auch seine Gefährten waren eifrige Fischer, er aber war ent-

schieden der Fischmeister unter ihnen, und es dauerte nicht lang, so hatten sie gegen drei Schock schöner Fische gefangen, als sie plötzlich ein langer Donner mit seinem Gerumpel aufschreckte. Da zog es auch schon schwarz herauf, und bald war der Sturm so stark, daß der Kahn sich trotz ihrer Anstrengungen im Kreise drehte. „Sakra, is dös a schieche Karussellfahrt“, jammerte der eine, „da bricht a Wetter los! Ich will fort, ich vertrag' die Dreherei nicht, da muß ich immer den heiligen Ulrich anrufen!“ „In dir ist wohl kein Funke von Heldentum“, lachte ein anderer, „tust ja, als ob dir der Todesengel hart auf den Fersen wär'; aber so fix bekommt er uns nicht, ich denk', ihm wird noch die Gall' herauslaufen, eh' er das Masel hat, uns zu erwischen!“ (Aus dieser Ausdrucksweise kann man schließen, daß der Sprecher kein Christ war, aber ob er Mayer hieß oder Kohn, ist uns nicht kund). Jetzt mischte sich der Kaufmann ein: „Habt ihr den Wunsch, heimzukommen, so redet nicht so viel, lernet lieber rudern!“ Dabei ergriff er selbst ein Ruder und lenkte den Kahn geschickt ans Land; dort ließ er seine Gefährten den Bootsrumph halb ans Ufer schieben, wo ein reich tragender Holzapfelbaum ein wenig Schutz gegen den Regen bot. „Nun trollt euch ins nächste Wirtshaus“, rief er, „dort wollen wir unsere Fische resch braten lassen und ein paar Seidel Bier trinken, das wird ein herrliches Souper werden!“

Ihr Weg führte über einen blumigen Anger, er war aber heute vom Sturm arg mitgenommen, die Blumen waren geknickt, traurig standen die leeren Stengel da; man hörte keine Lerche trillern, kein Meislein im Thau singen, keine Grillen zirpen; nur eine Natter schlängelte sich über den Weg und in der Ferne schlich ein Fuchs durch den Hain, der Glanz seiner Augen, die wie im Fieber glühten, verriet einen Wolfshunger; aber ein paar verwitterte Knochen und einige Maiskerne, die ein Müller unterwegs verloren hatte, däuchten ihm kein begehrenswertes Futter. — Es dauerte nicht lang, da erreichten sie ein großes Haus; rasch eilten sie hinein, um ins Trockene zu kommen; in der geräumigen Halle saß ein stattlicher Mann. „Grüß Gott, liebe Leute“, hub er an; „man sieht euch an, daß ihr schon ein Weilchen im Regen herumlauft! Sagt frank und frei, was ihr begehrt!“ „Ei, Herr Wirt“, antwortete der Kaufmann, „zuerst eine tüchtige Pulle Kümmel zur Erwärmung,

ich zahl'! Mei' Dalles ist noch nicht so arg!“ Lachend erwiderte der andre: „Schnaps gibt es nicht, wenn Se auch 'en Thaler im Beutl haben!“ (Er sprach ein fremdartiges Deutsch, man konnte ihn für einen Sachsen halten, er stammte jedoch aus Cöln.) „Auch ist dies kein Wirtshaus, sondern es gehört dem Stift, und der Bischof hat durch seinen Vogt Schnaps und Kartenspiel verboten, weil beides leider öfter zu Streit und Haß als bloß zu Scherz und Kurzweil Anlaß gibt; hat doch jüngst seine eigene Köchin ihrem Bräutigam mit dem Nudelwalker fast den Schädl eingeschlagen, weil er alle Könige und alle Aß im Blatt hatte! Aber gegen die Kälte soll auch so Rat werden, und einen guten Kaffee mit frischem Rahm will ich euch kochen, auch ein Körbl mit frischen Wecken hat der Bäcker eben gebracht.“ Während er sprach, hatte er mit eigener Hand einige Reiser entzündet und ein paar Scheiter aufgelegt. „Und was ise worden mit Weibsbild rabiates?“ fragte einer der Gäste, offenbar ein Böhm (er hieß auch dementsprechend Wenzel). „Die hat der Dorfschulz gleich in Haft genommen; leider haben der Schmied und der Schreiner, die sonst alles Lob verdienen, des Schulzen Kotter schon lange nicht nachgesehen: aus ihrer alten Brosch hat sie sich einen Dietrich gemacht und weg war sie! Wird leicht in einem der schlimmen Dörfer Unterschlupf finden, die ringsum liegen!“ (Fortsetzung folgt.)

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Rudi VII, 15 qm-Rennklasse, 40 Preise, Baujahr 1925, Bauausführung in Mahagoni, erstklassiges Boot, zu verkaufen. Anfragen an das Sekretariat des U.-Y.-C.

Lisl VI, 15 qm-Rennklasse, erstklassiges Rennboot, Bauausführung in Okumé, Messingbeschläge, Segel aus englischen Segelstoffen, tadellos erhalten, Baujahr 1926, verkauft Dr. Hermann Fereberger, Gmunden, Satoristraße 24. Anfragen an das Sekretariat des U.-Y.-C.

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

Gelegenheitskauf

Rennmotorboot, 8,75 m lang, 120 PS.,
Mercedes-Motor, Bauausführung in Mahagoni,
Bauwerft Eoswerft, ab Wien
zu verkaufen

Chiffrebriefe unter „Dir. R. K. 1832“ an das Sekretariat des U.-Y.-C.

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.