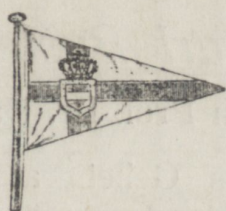


7

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

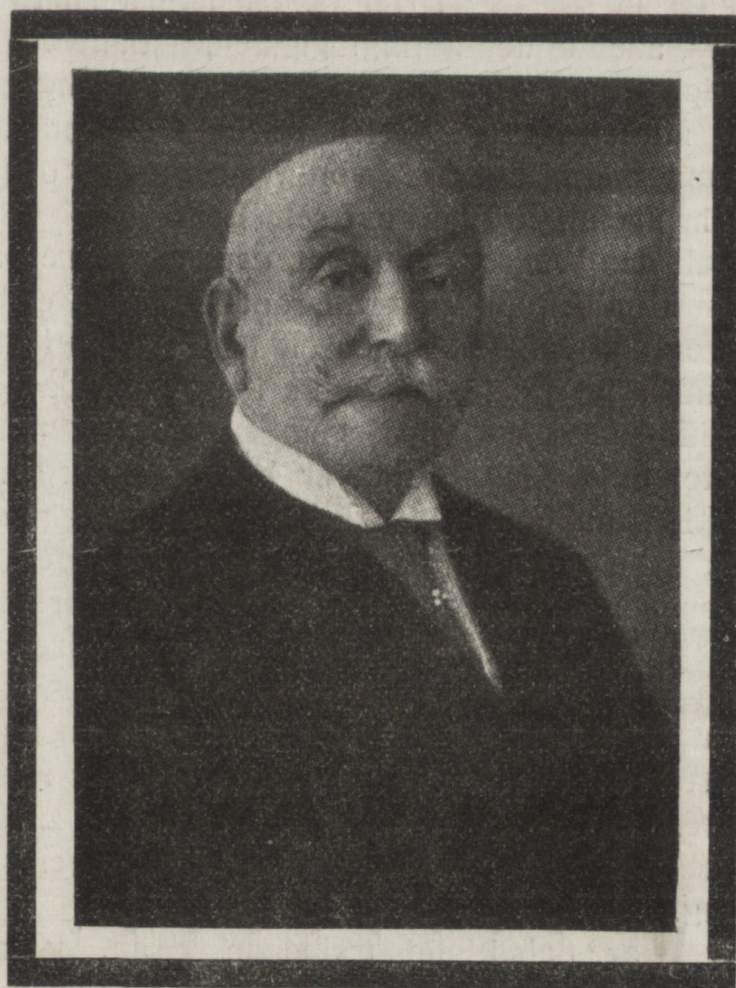
---

3. HEFT

MÄRZ 1928

II. JAHRG.

---



Geheimrat Prof. Dr. Ing. Carl Busley †  
Präsident des Deutschen Segler-Verbandes

## *Carl Busley.*

Ein Nachruf von Prof. Dr. Hans v. Frisch.

Mit dem Tode des Geheimrates Prof. Dr. h. c. Carl Busley verliert die deutsche Seglerwelt eine Persönlichkeit, die mit der Geschichte unseres Verbandes nicht weniger innig verknüpft war als mit dem deutschen Segelsport überhaupt. Wenn je auf einen Mann der Ausdruck gepaßt hat, er sei die Seele einer Sache gewesen, so ist das Wort hier am Platz; denn Busley hat es meisterhaft verstanden, all den Unternehmungen, denen er seine ganze Kraft widmete, auch Leben und Gedeihen zu schenken. Das wird jeder ohne Zaudern bestätigen, der mit diesem energischen, arbeitseifrigen Manne auf irgend einem seiner mannigfaltigen Tätigkeitsfelder zu tun hatte; ebenso aber mußte jedermann sein außerordentliches Wissen und sein sicheres Urteil, speziell in allen Fragen des Segelsportes, auch in den geringfügigsten, auffallen. Dies zeugt von gründlichen und wohl oft erprobten Erfahrungen, die auf Jahrzehnte zurückreichen. Welch reiche Gelegenheit Busley zur Sammlung dieses Schatzes von Wissen und Können hatte, lehrt uns ein flüchtiger Blick auf sein Leben.

Die Welt des Wassers war ihm, dem geborenen Mecklenburger, von Kindheit an vertraut, doch machte er mit dem Segelsport erst in seiner Studienzeit in Berlin auf der Havel Bekanntschaft. Das Schicksal wollte ihm wohl, da es ihn als jungen Schiffbauingenieur zu Beginn der Siebzigerjahre nach Kiel brachte, denn hier konnte er besser als irgendwo die mächtig in ihm aufflammende Liebe zur Segelei pflegen und großziehen; dazu bot sich ihm auch gute Gelegenheit, da einer seiner Freunde und Studienkollegen eine zu Fahrten auf der See geeignete Yacht besaß; so kam man in zahlreichen kleineren und größeren Reisen auf die dänischen Inseln und bis Kopenhagen; bald schlossen sich andere Yachten zu gemeinsamen Fahrten an, es bildete sich ein kleiner, aber fester Kreis, dessen Mittelpunkt Busley wurde und der nun in zielbewußter Weise an den Ausbau dieses noch in seinen Anfängen stehenden Sportes ging.

Busley war dabei die treibende Kraft, vorwärts streben war das Leitmotiv seines ganzen Lebens. Darum fand er wohl auch auf die Dauer im Tourensegeln keine Be-

friedigung, er wollte Kämpfe haben, von denen allein er sich einen Fortschritt versprach. Noch war von Rennsegelei in Deutschland kaum die Rede, in Kiel war noch gar nichts davon zu sehen. Aber die erste Aussicht, die sich da bot, hat Busley richtig erfaßt und verwertet; das war, als im Jahre 1880 der Marineingenieur S a e f k o w von Danzig an die Kieler Werft kam; dieser hatte schon anderwärts den Reiz des Regattasegelns kennengelernt und im Verein mit Busley gelang es ihm, das Interesse dafür in dem Kieler Seglerkreis wachzurufen. Schon im folgenden Jahre wurde die erste Segelregatta im Kieler Hafen gefahren, es war der bescheidene Anfang, aus dem im Laufe der Zeit die zu so großer internationaler Berühmtheit gelangte Kieler Woche geworden ist.

Die Idee war gesund und lebenskräftig, das zeigte sich schon daran, daß in den nächsten Jahren bereits fremde Yachten am Start erschienen, der nun von Jahr zu Jahr größere und interessantere Felder brachte. Um aber die Arbeit, die damals vom Busley'schen Kreis geleistet worden ist, auch nur halbwegs richtig einschätzen zu können, muß man bedenken, daß es zu jener Zeit noch keine anerkannte Klasseneinteilung oder Vergütungstabelle, kein Meßverfahren im heutigen Sinne, keine eingehenden Wettfahrtvorschriften gab und daß noch vieles andere fehlte, das heute das Abhalten von Regatten zu einer verhältnismäßig einfachen Sache macht. Damals war alles erst zu schaffen, die Kieler Segler der Achtzigerjahre waren Pioniere, die vor ganz neue Aufgaben gestellt waren, sie hatten zu erfinden und zu ersinnen. So stand Carl Busley mitten unter den Männern, die das Fundament gelegt haben für unser ganzes heutiges, so wohlgeordnetes Regattawesen. Und diese grundlegenden Arbeiten waren es wohl auch, die ihn zu einem so genauen, ja vielleicht dem besten Kenner der gesamten deutschen Regattavorschriften gemacht haben.

In emsiger, nimmermüder Arbeit hat Busley das begonnene Werk weitergeführt und dem Segelsport immer mehr Freunde und Anhänger gewonnen. Es ist nur natürlich, daß man ihn überall, wo Arbeit für Segler zu leisten war, als geschätzten Mitarbeiter zu gewinnen strebte. So kam er auch, als 1888 in Hamburg der Deutsche Seglerverband gegründet wurde, als Vorsitzenderstellvertreter in dessen Vorstand, dem er bis zu

seinem Lebensende angehörte. In den 40 Jahren, die seit damals verstrichen sind, wurden gerade Busley immer die bedeutendsten Aufgaben in den verschiedenen Ausschüssen anvertraut, dank seiner besonderen Befähigung für all diese Probleme, seiner kolossalen Arbeitskraft und der geradezu sprichwörtlich gewordenen Sorgfalt, Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit. Zudem hat er als Vorstandsmitglied des Kaiserlichen Yachtklubs für die gewaltige Entwicklung von Kiel als Sportplatz unendlich viel geleistet. Dabei war er auch selbst als Regattasegler erfolgreich und erfocht sich in den Jahren seines Aufenthaltes in Kiel eine große Anzahl von Preisen. Wenn man bedenkt, daß Busley ja auch einen Beruf hatte — er war damals Professor an der Kieler Marineakademie — und daß er überdies sehr berühmt gewordene, große wissenschaftliche Werke über Schiffsmaschinen veröffentlicht hat, so kann man sich wohl eine Vorstellung davon machen, welche ungeheure Arbeitskraft und auch Arbeitsfreude in diesem kleinen Mann gesteckt haben muß.

Im Jahre 1896 wandte sich Busley einem neuen Gebiete zu, er gab den Staatsdienst auf und wurde Generalbevollmächtigter der Schichauwerke in Berlin. Daß er in seinem rastlosen Arbeitsdrang hier in der Weltstadt so manche Anregung fand, ist begreiflich; bezeichnend für ihn aber ist, in welche Kreise er sich ziehen ließ, welchen neuen Aufgaben er sich zuwandte. So gehörte er zu den Gründern des Deutschen Flottenvereines, der 1898 ins Leben gerufen wurde und dem er lange Zeit als Vorstandsmitglied angehörte; 1899 gründete er die Schiffbautechnische Gesellschaft, in der sich bald alles zusammenfand und noch heute zusammenfindet, was für See- und Schiffahrtswesen in Deutschland Sinn und Interesse hat; die Gesellschaft hat sich unter Busleys Leitung zu hohem Ansehen emporgeschwungen.

Aber Busley war nicht einseitig und sein allgemein anerkanntes organisatorisches Talent, verbunden mit seinen anderen so schätzenswerten Eigenschaften, hat ihm überall die Pforten geöffnet. Im Jahre 1900 wurde er zum Vorsitzenden des Berliner Vereines für Luftschiffahrt gewählt; als solcher gründete er 1902 den Deutschen Luftfahrerverband. Dem Beispiel der Luftschiffer folgten die Automobilisten, der Kaiserliche Automobilklub wählte Busley in seinen Ausschuß, wo er

sein Interesse vor allem dem mächtig aufstrebenden Motorbootwesen zuwandte. So war es auch eigentlich selbstverständlich, daß der kurze Zeit darauf gegründete Motoryachtverband Busley zu seinem Vorsitzenden wählte. Hier wie im Luftfahrerverband hatte er als große Ziele die internationalen Verbände im Auge, in denen Deutschland eine Rolle spielen sollte und, dank Busleys kluger Politik, auch zu spielen begann. Der Ausbruch des Krieges hat hier seinem Wirken leider viel zu früh ein Ziel gesetzt.

Im Jahre 1912 trat Busley nach dem Tode Burmesters an die Spitze des Deutschen Seglerverbandes, eine Führerstelle, zu der er wie vielleicht kein zweiter geeignet war. Seinem klaren Blick und seinem feinen Verständnis für die Lebensfragen des Verbandes verdankt es dieser, daß er die Kriegsjahre und die noch gefährlichere Zeit des Umsturzes überdauert hat, vor allem aber, daß die Sportsegelei trotz aller Umwälzungen, die sich in Staat und Gesellschaft vollzogen haben, keines ihrer Ideale verloren hat.

In dieser Eigenschaft, als Vorsitzender des Deutschen Seglerverbandes, ist Busley auch zum Union-Yacht-Club und überhaupt zur österreichischen Seglerschaft in Beziehung getreten. Wie er sich seinerzeit schon um das Zustandekommen des deutsch - österreichisch - ungarischen Yachtverbandes bemüht hat, so war ihm später auch der Eintritt der österreichischen Vereine in den Verband am Herzen gelegen und er hat alle Schwierigkeiten zu überwinden verstanden. Zu diesen offiziellen Beziehungen kamen noch persönliche hinzu. Wiederholt hat er in den letzten Jahren verschiedene unserer Segelreviere besucht und seiner Freude über die Naturschönheiten unserer Alpenseen nicht weniger wie über unseren Sportbetrieb offen Ausdruck gegeben. Seit 1926 war er unser Ehrenmitglied.

Was hier aus dem so vollen Leben dieses vielbewährten Mannes angeführt wurde, sind nur einige wenige Daten. Es könnte noch so mancher Verein und manche Gesellschaft erwähnt werden, wo Busley führend oder doch treibend und fördernd die gleichen Ziele verfolgt hat, bei aller Vielseitigkeit ohne Zersplitterung, immer voll Temperament und doch ohne Hast. Unübersehbar sind die Fäden, die von ihm aus überall hinführten, wo Fragen des Segelsportes im Spiel waren und

bei aller Mannigfaltigkeit zeigt sich in wundervoller Klarheit die streng abgesteckte Bahn, die Busley ein Menschenleben lang gewandelt ist. Unwillkürlich muß man da an eine Yacht im Rennen denken: rastloses, unaufhaltsames Vorwärtstreben, immer nur das Ziel im Auge, ohne Abweichen vom Kurs, so hat Busley geführt, wo immer ihm die Führerschaft gegeben war. „Vorwärts“ war der Name seiner ersten Yacht, wahrhaftig ein symbolischer Name für diesen Mann!

Noch vor wenigen Monaten konnten wir alle seine Frische und die Festigkeit seines Willens bewundern, als er den Vorsitz auf dem Wiener Seglertag führte. Bald darauf trat er, der 78 jährige, eine Reise um die Erde an, nicht ahnend, wohin sie ihn führen sollte. Nun ruht er, wie wir vermuten, in dem von ihm so geliebten Element, auf dem Grunde des Meeres. Keiner von den vielen tausend deutschen Seglern, die unter seinem Zepter gestanden, konnte ihm die letzte Ehre erweisen. Mit ihm aber hat es das Schicksal gut gemeint und ihm den schweren Schritt erspart, von der Stelle seiner ihm so teuren Wirksamkeit im Leben scheiden zu müssen.

Wir aber, die wir die Früchte seines emsigen Fleißes genießen dürfen, werden seiner allezeit in Verehrung und Dankbarkeit gedenken.

### *Ernest Fink †.*

Am 2. Februar d. J. ist der Segelmacher Ernest Fink in Attersee, wo er im Klubhause des U.-Y.-C., Zweigverein Attersee, seinem Gewerbe oblag und gleichzeitig als Hauswart des Klubheimes fungierte, hochbetagt gestorben.

Fink gehörte mit Kwitek, Komlossy und Jessernig zu jenen Hilfskräften, die sich der Gründer unseres Klubs, Herr Eduard Drory, meist aus der Zahl der Angestellten des von ihm geleiteten Wiener Gaswerkes zur Ausführung seiner Bootsbauten und zur Dienstleistung auf seinen Yachten ausgewählt und fachmännisch ausgebildet hat.

Fink hatte seinen militärischen Präsenzdienst bei der k. u. k. Kriegsmarine abgeleistet und dort die grundlegenden Kenntnisse der Segelmacherei und Takelungsarbeiten erworben. Aufbauend auf diesen Fähigkeiten hat er es in kurzer Zeit dahingebracht, unter der Anleitung Drorys und seiner

Freunde mustergültige Arbeiten auf dem Gebiete der Segelmacherei und Takelung für die österreichische Binnensegelei zu liefern.

Im Jahre 1903 übersiedelte Fink an den Attersee, wo er im Jahre 1908 als Segelmacher des Zweigvereines Attersee im dort neu erbauten Klubhause installiert wurde.

Der Aufschwung, den der österreichische Segelsport mit Beginn dieses Jahrhunderts genommen hat, verschaffte unse-



rem Fink reiche Tätigkeit und durch lange Zeit entstammten fast alle Takelagen der im Inlande gebauten Yachten und Jollen der Werkstätte Finks, der viele Jahre der einzige österreichische Segelmacher war. Durch die fachgemäße und solide Ausführung seiner Arbeiten hat Fink es verstanden, die Zufriedenheit und Anerkennung seiner Auftraggeber zu erreichen.

Er hat stets, auch noch in den letzten Jahren, als Alter und Krankheit ihm die gewohnte Arbeit schwer machten, seine Kraft dem Dienste des Klubs und seiner Mitglieder bereitgehalten und ist insbesondere in den Regattawochen auch oft

Nächte hindurch am Werke gewesen, wenn es gegolten hat, eine Yacht rechtzeitig klar zum Rennen zu machen oder eingetretene Havarien bis zum nächsten Regattatage zu beheben.

Er war den Mitgliedern des Zweigvereines Attersee und deren Gästen ein unentwegt arbeitswilliger Helfer; er hinterläßt eine nicht leicht auszufüllende Lücke im Betriebe unseres Klubs, der den getreuen und bewährten vieljährigen Mitarbeiter schwer vermissen wird. H. M.

## *Deutscher oder Oesterreichischer Seglerverband.*

Von Geheimrat Hugo Kustermann, Präsident des  
Königlich bayrischen Yacht-Clubs.

Der Aufforderung vom U.-Y.-C., die Frage „Deutscher oder Oesterreichischer Seglerverband“ auch einmal von deutscher, vor allem süddeutscher Seite aus zu betrachten, komme ich gerne nach, zumal unsere Seegebiete in Bezug auf geographische Lage als auch in Bezug auf die herrschenden Wind- und Wetterverhältnisse recht große Aehnlichkeiten miteinander aufweisen. Ich hatte zuerst die Absicht, nur persönlich Stellung zu dieser Frage zu nehmen, hielt es aber in Anbetracht der nicht allein für Oesterreich, sondern nicht minder für Süddeutschland so bedeutungsvollen Angelegenheit für angezeigt, meine Ansicht in dieser wichtigen Frage auch dem Seglerausschuß des Münchner Wassersportkartells vorzutragen, beziehungsweise dessen Stellungnahme zu hören.

In der am 22. Februar 1928 stattgehabten Delegiertenversammlung des Münchner Wassersportkartells gab ich die nachstehenden Zeilen bekannt und erklärten sich die erschienenen Vertreter der einzelnen Seglervereine mit meinen Ausführungen in allen Teilen einverstanden.

Ich will weder auf die vorangegangenen Artikel, welche sich mehr oder minder für eine Trennung der österreichischen Segler aussprachen, noch auf die von den Herren Dr. Johann und Angerer sen. erschienenen Erwiderungen, die gerade das Gegenteil zum Ausdruck bringen, näher eingehen, sondern meinen Standpunkt, vor allem was die Trennung betrifft, kurz dahin fassen, daß ich einen solchen Schritt für absolut unge-



eignet und bedenklich halten würde. Man wird die österreichischen Segler selbstredend in der I. Y. R. U. mit offenen Armen empfangen, aber ich befürchte, sie werden in dieser Vereinigung nicht das finden, was sie sich erhofften, ganz abgesehen davon, daß sich die I. Y. R. U. nicht mit nationalen Fragen, welche die Oesterreicher doch in erster Linie beschäftigen, befaßt und befassen kann.

Daß sich viele der Oesterreicher im Deutschen Seglerverband nicht restlos glücklich fühlen, kann ich begreifen, da derselbe nicht so auf ihre vorgebrachten Wünsche einging, beziehungsweise sie berücksichtigte, wie sie es gerne gesehen hätten. Auch wir vermißten oftmals das Verstehen von seiten norddeutscher Kameraden. Unsere hiesigen süddeutschen Verhältnisse, unsere Wünsche, die wir vorbrachten, wurden oft zu wenig beachtet und wie bereits gesagt, zu wenig verstanden.

Der ganze Segelsport, der auf den österreichischen und süddeutschen Seen, mit Ausnahme des Bodensees, betrieben wird, ist auf die dort herrschenden Verhältnisse zugeschnitten und aufgebaut; mit denen müssen wir rechnen und diese gipfeln vor allem in den auf diesen Seen herrschenden mehr als flauen Winden. Die prächtigen Brisen von über vier Meter, die an der Küste und noch tief in das Binnenland hinein wehen, kennen wir fast gar nicht oder gehen leider nur sehr selten. Infolge unserer geographischen Lage, der großen Entfernung von der See, ist ein Besuch der Ostsee mit unseren Fahrzeugen in den meisten Fällen ausgeschlossen, zumal bei unseren heutigen traurigen Wirtschaftsverhältnissen. Ein Tourensegeln kommt schon wegen der verhältnismäßig geringen Größe unserer Gewässer nicht in Betracht, da ein solches auf die Dauer jeglichen Reizes entbehrt. Wenn die Berliner Seen auch nicht größer sind, sondern vielfach kleinere Flächen aufweisen, so haben sie doch den Vorzug zusammenzuhängen, was gerade das Tourenfahren so reizvoll und abwechslungsreich gestaltet.

Eine Ausnahme, wie bereits gesagt, bildet bei uns nur der Bodensee. Infolge seiner mächtigen Größe wird auf demselben vor allem das Tourensegeln sehr gepflegt und das Rennsegeln in kleinen Fahrzeugen tritt mehr in den Hintergrund, denn die meisten Wettfahrten werden vor Friedrichshafen, an der breitesten Stelle des Sees gelegen, abgehalten. In geschützteren

Lagen, wie vor Konstanz und Ueberlingen, wird das Rennsegeln auch in kleineren Booten eifrig betrieben. Den Bodensee müssen wir, wenn man die bayrischen und österreichischen Seen zusammen vergleicht, mehr oder minder ausschalten, denn der Charakter dieses Sees kommt viel mehr der Küste gleich als unseren übrigen Binnenseen und ist daher von den dortigen Seglern auch niemals der Wunsch nach extremen Rennern ausgesprochen worden, wohl aber nach schnellen, wohnlichen und vor allem seetüchtigen Kreuzern, welche sie in unseren nationalen größeren Kreuzerklassen und den 30 erschärenkreuzern sicherlich finden dürften.

Anders sieht es in der Münchner Gruppe sowie bei den Oesterreichern aus; hier wird ausschließlich dem Rennsegeln gehuldigt und infolge unserer flauen Winde sind dem passionierten Rennsegler nur leichte, aber mächtig getakelte Fahrzeuge willkommen, und jede Neuerung, jede Verbesserung, die uns größere Geschwindigkeiten bringen, werden freudigst begrüßt.

Die Schwertboote, die uns der Deutsche Seglerverband im Laufe der Jahre bescherte, genügen in den kleineren Klassen voll und ganz. Anders verhält es sich mit den größeren Fahrzeugen, in den kleinen Kielbootklassen. Hier ist bereits vor dem Kriege von uns Süddeutschen wiederholt der Wunsch nach einem kleinen Kielboot ausgesprochen worden. Erst der Seglertag 1923 hat uns mit den Oesterreichern einen solchen extremen leichten Kielrenner gebracht. Da aber in Norddeutschland für dieses Fahrzeug soviel wie keine Gegenliebe herrscht, so sind wir auf die süddeutschen und österreichischen Seen angewiesen, und heute finanziell viel zu schwach, um eine neue Klasse, welche bekanntermaßen immer einige Versuchsjahre zur Entwicklung benötigt, richtig auszubauen.

In Anbetracht dieser Tatsachen brachte das Münchner Wassersportkartell auf dem letzten Seglertag in Wien den Antrag ein, den alten 35 qm-Binnenkreuzer, der wegen seiner recht mäßigen Segeleigenschaften von seiten des Verbandes einige Aenderungen erfahren sollte, durch eine wesentlich größere Länge und entsprechenden Tiefgang in ein wirklich brauchbares, schnelles und etwas rassigeres Rennfahrzeug umzugestalten. Von dem Gedanken geleitet, daß — wie bereits erwähnt — der 35 qm-Renner den norddeutschen Seglern gar nicht liegt, dachten wir, würde dieser abgeänderte nationale

35 er auch für Berliner Gewässer das geeignete Fahrzeug darstellen, und damit auch von dort die nötige Unterstützung erfahren. Allein wir erlebten auf dem Verbandstage in Wien eine kleine Enttäuschung, denn der größte Teil der in Frage kommenden Vereine lehnte den Antrag ab.

Auch heute kann ich mir nicht vorstellen, daß dieser Kreuzer nicht das Boot sein soll, das auch auf den Berliner Gewässern völlige Daseinsberechtigung genießt, nachdem der 30 er-Schärenkreuzer doch nur für die Berliner Herren in Betracht kommt, welche auch die See besuchen. Ich glaube, ein großer Teil der Berliner Segler kann und will sich diesen Luxus nicht gestatten und wenn nicht die glänzenden See-eigenschaften dieses Bootes in Erscheinung treten, so hat ein solches Fahrzeug auf kleineren Binnengewässern doch gar keinen Zweck. Nur teurer zu sein als der von uns vorgeschlagene 35 er, bei mäßigem Wind wesentlich langsamer, und eine viel weniger geräumige Kajüte zu besitzen, sind nach meinem Dafürhalten keine Vorzüge.

Nachdem ich den Wiener Seglertag erwähnte, möchte ich mich bei demselben noch kurz aufhalten. Ich will die neuen Fahrten-Seekreuzer herausgreifen, die das, was ich vorbringe, entsprechend illustrieren. So wie heute die Verfassung des Deutschen Seglerverbandes ist, stimmen über alle Klassen alle Vereine ab. Also wir Segler im tiefen Binnenland bestimmen mit, ob ein Fahrzeug für Tourensegeln auf See so oder so gebaut sein soll, und ebenso auch umgekehrt. Ich finde dies schon reichlich merkwürdig; solche Bestimmungen fordern einen üblen Stimmenhandel, vulgo „Kuhhandel“, geradezu heraus, was der Würde unseres Verbandes nach meinem Dafürhalten wenig entspricht.

Es ist heute eine wohl von allen Seiten anerkannte und feststehende Tatsache, daß die Zentralisation auf allen Gebieten die einzig richtige Verwaltungsform ist, aber nur dann, wenn die einzelnen Glieder auch zu ihrem Recht kommen und ihrer Eigenart entsprechend Rechnung getragen wird. Weit entfernt, an der Organisation des Deutschen Seglerverbandes rütteln zu wollen, steht für mich fest, daß in Jahren der Verband manche Neuorganisation erfahren wird, zum Beispiel, wie vorhin erwähnt, die verschiedenen nationalen Bootstypen nur von den entsprechenden Gruppen aufgestellt werden können usw.

Das Fahrzeugmaterial auf See und im tiefen Binnenland ist ein ganz verschiedenes; auch die sportliche Einstellung ist eine andere; die Psyche eines Binnen-Rennseglers und die eines Tourenseglers auf See ist eine grundverschiedene, damit muß gerechnet werden.

Zum Schlusse möchte ich noch einen Punkt berühren, der heute allerdings noch nicht akut ist, nachdem wir keinem internationalen Verbands angehören, aber der Eintritt in die I. Y. R. U. kann vielleicht rascher erfolgen, als wir denken. Ich meine unsere geographische Lage zu den Wettfahrtplätzen am Mittelländischen Meere. Vor allem für Oesterreich sind die Entfernungen an die Adria sehr gering und auch für uns ist eine Reise an die Riviera wesentlich kürzer als an unsere, sicherlich als Segelrevier unvergleichliche Ostsee.

Freilich, mit kleinen Schwertbooten werden wir auf der See dort nicht racen, aber mit reichlich getakelten R-Booten, Fahrzeuge, die entschieden besser für unsere Binnenseen mit ihren leichten Winden passen, als die Schärenkreuzer und unsere nationalen Yachten. Wer die dort herrschenden Windverhältnisse kennt, wird zugeben, daß an diesen Küsten entweder Stürme oder nur leichte Winde wehen. Daß bei Stürmen nicht gesegelt werden kann, braucht nicht eigens erwähnt zu werden, und somit bleiben nur Tage mit flauen Winden übrig, Verhältnisse, die gerade uns recht zusagen. Also auch hier treten wieder die uns gemeinsam berührenden beiden Hauptpunkte, die ich eingangs erwähnte: geographische Lage und flauere Windverhältnisse in Erscheinung.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß die in den Mitteilungen des U.-Y.-C. veröffentlichten Artikel mit Ausnahme der von Dr. Johanny und Angerer alle darin gipfeln, daß die Oesterreicher das, was sie sich vom Deutschen Seglerverband erhofften, nicht gefunden, und nach meiner Ansicht in einem solch großen Verband auch unmöglich finden können. Ein Verband, der durch die Aufnahme der gesamten Kreuzerabteilung in seiner Verwaltung noch komplizierter geworden, kann unmöglich all die Wünsche und Schmerzen der einzelnen Vereine, die für dieselben von größter vitaler Bedeutung sein können, so berücksichtigen, wie das einem, sagen wir — Unterverband — möglich sein wird. Folgen wir daher dem Beispiel Berlins, des größten Zentrums der Segelei, das von Jahr zu Jahr seinen

Seglerausschuß immer mehr und mehr ausbaut sowie befestigt. In München haben wir mit der Seglerabteilung des Wassersportkartells eine ähnliche Einrichtung bereits im Jahre 1908 geschaffen, und am Bodensee ist auch schon vor dem Kriege ein solcher lokaler Verband gegründet worden.

Ich kann mir wohl denken, daß diese beiden Abteilungen zusammen mit den Oesterreichern eine größere Gruppe bilden, in der gemeinsam all die Wünsche und Schmerzen der einzelnen Vereine behandelt werden. Nur so ist es möglich, den rein individuellen Wünschen und Anträgen Geltung zu verschaffen und dann an den gemeinsamen großen Verband, den Deutschen Seglerverband, damit heranzutreten. Ich zweifle nicht, daß durch solch eine Gründung die seglerischen Beziehungen, die sich im Laufe der letzten Jahre zwischen den österreichischen und einigen Münchner Vereinen angebahnt haben, von Jahr zu Jahr wachsen und immer innigere, festere und auch weitere Gestalt annehmen werden.

### *Mitteilungen des Vorstandes.*

I. Am 24. Februar fand anläßlich des Todes des Geheimrates Prof. Dr. Ing. Carl Busley eine Trauersitzung des Vorstandes statt, in welcher der Vorsitzende Prof. Dr. Hans Ritter v. Frisch ihm einen Nachruf hielt.

II. Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, einem engeren Zusammenschluß der Binnensegler im Rahmen des Deutschen Seglerverbandes näherzutreten, wobei insbesondere die im Artikel „Der Deutsche Seglerverband und der U.-Y.-C.“ (Heft 8) unserer November-Mitteilungen ausgesprochenen Grundgedanken, sowie die im Süddeutschen Wassersportkartell herrschenden Bestrebungen berücksichtigt werden.

Der Vorstand hat einen aus den Herren Prof. Dr. Hans v. Frisch, Dr. R. Johanny, Baron Dr. W. Alter, Ing. R. Schlenk und Max Schmidt bestehenden Ausschuß damit betraut, die zur Vorbereitung eines solchen Zusammenschlusses erforderlichen Schritte vorzunehmen.

#### III. V o r t r ä g e.

In Fortsetzung unserer Vortragsreihe sprach am 7. Jänner Herr Dr. Robert Johanny über Rennsegelei. Herr Dr. Johanny erörterte eingehend an der Hand der Wettsegelbestimmungen

und der dazu ergangenen Berufungsentscheidungen des Verbandsvorstandes die gesamte Vorbereitung und Durchführung von Verbandswettfahrten, zunächst die Obliegenheit und Befugnisse des Wettfahrtausschusses, der Wettfahrtleitung und der Schiedsrichter. Der Vortragende gab ein genaues Bild der Fülle von Arbeit im großen und im kleinen, welche die genannten Funktionäre zu bewältigen haben, damit die Veranstaltung der Wettfahrten in jeder Hinsicht glatt vor sich gehe. Besonders beschäftigte sich der Vortragende mit der Zusammensetzung der Schiedsgerichte und mit den ihnen durch die Wettsegelbestimmungen vorgezeichneten Befugnissen und Obliegenheiten, wobei er zu allen Einzelvorschriften die einschlägigen Entscheidungen des Verbandsvorstandes zitierte.

Am 11. Februar hatte Herr Dr. Johanny Gelegenheit, seine Ausführungen fortzusetzen, da der für diesen Tag in Aussicht genommene Vortrag des Herrn Dr. Jehl über das seemännische Signalwesen infolge unvorhergesehener Hindernisse auf unbestimmte Zeit verschoben werden mußte. Diesmal behandelte Herr Dr. Johanny das Wegerecht, durchwegs der Anordnung der Wettsegelbestimmungen folgend und wiederum systematisch alle zu den einzelnen Vorschriften ergangenen Berufungsentscheidungen des Verbandsvorstandes anführend und erörternd. Die Bemühungen des Vortragenden, den mit der Vorbereitung und Durchführung der Wettfahrt betrauten Funktionären, den Rennseglern und Schiedsrichtern das ganze umfangreiche Material der Wettsegelbestimmungen unter besonderer Hinweisung auf die dazu bestehende Judikatur in möglichst geordneter Uebersicht vor Augen zu führen, wurden von dem zahlreich erschienenen Auditorium, welches den Ausführungen trotz der durch die Natur der Sache gegebenen trockenen Sachlichkeit aufmerksam folgte, durch dankenden Beifall freundlich anerkannt.

Primarius Dr. K ö r b l weist in seinem, am 14. Jänner über „Erste Hilfe im Wassersport“ gehaltenen Vortrag darauf hin, daß bedauerlicherweise selbst unter den Wassersportlern nur wenige wissen, wie sie bei der Rettung Ertrinkender und bei der Wiederbelebung Ertrunkener richtig vorzugehen haben. Es werden sodann die Methoden besprochen, um Ertrinkende zu retten, ohne von diesen selbst unter das Wasser gezogen

zu werden. Die anzuwendenden Griffe werden demonstriert. Das „Ertrinken“ kann in zweifacher Form erfolgen; entweder durch Eindringen von sehr viel Wasser in die Lungen (der Ertrunkene ist blaurot) oder dadurch, daß der Ertrinkende rasch ohnmächtig wird und nur wenig Wasser in die Lungen kommt (der Ertrunkene ist blaß). Ein Ertrunkener letzterer Art kann noch nach stundenlangem Aufenthalt unter Wasser gerettet werden. Es ist daher jeder Ertrunkene nur als „Scheintoter“ anzusehen und seine Wiederbelebung durch Stunden hindurch fortzuführen. Das systematische Vorgehen bei der Wiederbelebung wird eingehend besprochen und die verschiedenen Methoden der Ausführung der künstlichen Atmung genau demonstriert. Die anwesende Jungmannschaft übt sodann unter Leitung des Vortragenden die „künstliche Atmung“. Als Unfall, der beim „Flautensegeln“ vorkommen kann, wird noch der Hitzschlag besprochen und die hierbei anzuwendende Hilfe.

In dem am 28. Jänner abgehaltenen Vortrage über Bootmannsarbeiten sprach Herr Ing. F. S c h l e n k zuerst über die wichtigsten Materialien, die in der Takelage Verwendung finden, hierauf — zum stehenden und laufenden Gut übergehend — über die Art und Instandhaltung der Blöcke. Bei der Besprechung des stehenden und laufenden Gutes wurde vor allem auf die richtige Bemessung der Durchmesser der Fallen und Schoten und auf deren Beziehung zu den Rollendurchmessern der Blöcke hingewiesen. Ausführlich wurden die verschiedenen Arten der Spleissungen, das Bändseln und Bekleiden erörtert, sowie auf die Notwendigkeit des Kontrollierens des Tauwerkes hingewiesen.

Bei den Wantenspannern wurde eine besondere empfehlenswerte Sicherung gegen das Aufdrehen erörtert und auf die Wichtigkeit der Pflege der Schrauben derselben hingewiesen. Hierauf wurden die verschiedenen Arten der Backstagführungen besprochen.

Unter den besprochenen Schäkeln wurde besonders auf die mit einer halben Umdrehung des Bolzens festzustellenden Schnappschäkel sowie auf den mit einer Hand zu bedienenden amerikanischen aufklappbaren Bügelschäkel hingewiesen und die Schädlichkeit der Karabiner in allen Lebenslagen gebrandmarkt. Hierauf folgte eine Besprechung der Luftkästen, Pumpen und sonstiger Bedarfsgegenstände.

Bei der ausführlichen Erörterung der unmittelbar zum Segel gehörigen Takelageteile wurden auch die zum Belegen von Schoten und Fallen gebräuchlichen Schläge erläutert, sowie die richtige Art des Auftakelns der Segel.

Zum Schlusse wurde nochmals darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, rechtzeitig vor dem Auftakeln des Bootes alle Teile desselben genau zu überprüfen, und ganz besonders hervorgehoben, welche Vorkehrungen zu treffen sind, bevor ein Boot auf die Reise geschickt wird. Hier sei davon nur erwähnt, die Notwendigkeit, jeden Teil aufs beste zu verpacken und zu bezeichnen; durch Ruß und Regen auf der Bahn, ebenso durch das Verschieben und Verladen, wird alles aufs höchste beansprucht, außerdem sind, wenn mehrere gleichartige Boote transportiert werden, Verwechslungen und Vertauschen einzelner Teile nur sehr schwer zu vermeiden, wenn nicht jeder Teil genau gekennzeichnet ist; besonders soll zu jedem Boot eine Kiste mitgesandt werden, die wasserdicht und versperrbar ist, in der alle Segelsäcke und sonstigen, zum Boot gehörigen kleineren Teile untergebracht werden.

Der Vortrag mit Filmvorführung über die „Hanseatische Yachtschule“, den Dr. A. v. Wunschheim halten wollte, mußte leider abgesagt werden, weil der Film aus Deutschland nicht rechtzeitig eingetroffen war, obwohl man dies bestimmt zugesagt hatte; er findet nun Montag, den 19. März l. J., um 7 Uhr abends in der Technischen Hochschule, Hörsaal VII (2. Hof, links) statt.

IV. Als neue ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:  
Stammverein: Othmar Th. Anderl.

Wolfgangsee: Dr. Wolfgang Heintschel von Heinegg.

Mondsee: Dr. Rudolf Freiherr v. Saar, Dr. Robert Stumpfl.

Millstättersee: Dr. Georg Pryborsky.

Neusiedlersee: Hans Fischer Hartmann, Dr. A. Bleichsteiner, Prof. Dr. Hans Pichler, Dr. Friedrich Stumpfl.

#### V. Der deutsch-österreichische Länderwettkampf.

Der Königlich bayrische Yacht-Club, der im Jahre 1927 den zweiten deutsch-österreichischen Länderwettkampf endgültig gewonnen hatte, hat neuerdings einen Herausforderungspreis für einen deutsch-österreichischen Länderwettkampf gestiftet, dessen Bestimmungen in allen wesentlichen Punkten denen des letzten deutsch-österreichischen Länderwettkampfes



entsprechen und bereits vom Vorstandsvorstande genehmigt wurden.

Der neue Länderwettkampf ist in der 22 qm-Rennklasse abwechselnd auf dem Starnbergersee und Würthersee im Anschluß an die Sommer-Verbandswettfahrten der betreffenden Reviere auszusegeln.

Vom U.-Y.-C. Würthersee liegt der Antrag vor, zur Finanzierung einen bestimmten Betrag ohne Rücksichtnahme auf die Zahl der gemeldeten Boote zur Verfügung zu stellen, so daß dann allen zur Auswahl am Starnbergersee erschienenen Booten ein gleichmäßiger Prozentsatz der Transportkosten ersetzt wird; da kaum mit mehr als sechs Boote zu rechnen ist, würden auf diese Weise die halben Kosten vergütet werden. Um das Kennenlernen der dortigen Wasser- und Winderverhältnisse und eine zweckdienliche Auswahl zu ermöglichen, soll die Beteiligung an der Münchner Woche (Jubiläumswettfahrten des Königlich bayrischen Yacht-Clubs) herangezogen werden, der der Länderwettkampf unmittelbar folgt. Behufs gründlicher und rechtzeitiger Vorbereitung werden alle Yachtbesitzer und Segler (Mannschaft), welche sich für die Teilnahme interessieren, ersucht, baldmöglichst dies dem Sekretariat schriftlich bekanntzugeben.

### *Mitteilungen der Zweigvereine.*

**Stammverein:** Der U.-Y.-C. St.-V. hat in der letzten Generalversammlung beschlossen, eine eigene Jugendabteilung zu errichten; als Leiter der Jugendabteilung wurde Herr Dr. Ernst v. Obermayer gewählt und ihm zu seiner Unterstützung Herr Dr. Curt Ludwig Müller beigegeben.

Der nächste Kegelabend findet Montag, den 26. März l. J., halb 8 Uhr abends im Café Kaisergarten, I., Opernring 23, statt.

### *Ausschreibung der Wettfahrten um den Donau-Pokal 1928.*

Art: Offene Verbandswettfahrten.

Verein: U.-Y.-C., Stammverein, Wien.

Tag und Stunde: 30., 31. Mai und 1. Juni 1928, 15 Uhr.

Bahn: An der unteren Alten Donau laut Programm zirka 5 Seemeilen.

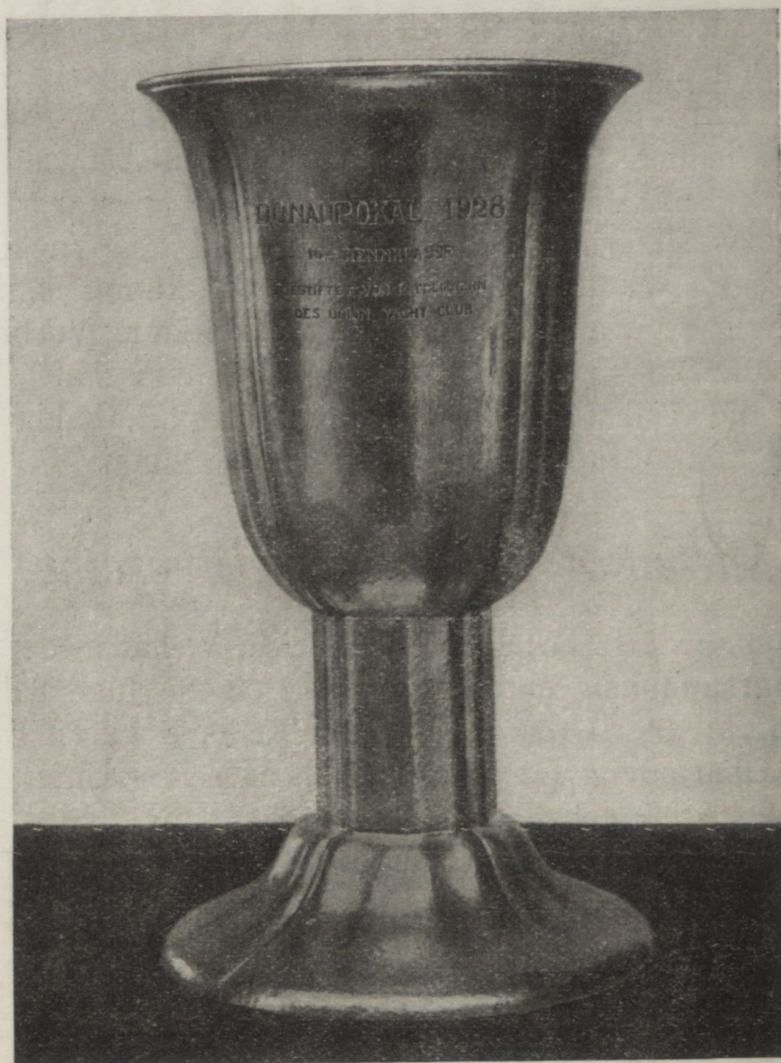
Klassen: Alle Boote der 10 qm-Rennklasse, welche beim D. S. Vb. eingetragen sind.

Es müssen mindestens zwei Meldungen vorliegen.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder anerkannter Vereine des D. S. Vb. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise: Der Donau-Pokal 1928 wird von jener Yacht gewonnen, welche in den drei Wettfahrten die höchste Gesamt-



punktzahl erreicht. Bei Punktegleichheit entscheidet das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt, in welcher die erste einlaufende Yacht die kürzeste Durchschnittszeit pro Seemeile

erzielt hat. Zur Anwendung gelangt das Johanny'sche Punktsystem.

Außer dem Donau-Pokal gelangen dessen verkleinerte Nachbildungen als wertvolle Tagespreise in einer den Vorschriften für Klassenpreise entsprechenden Anzahl zur Verteilung. Weiters erhält jede startende Yacht ein Erinnerungszeichen.

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

In diesem Falle werden 1928 nur die Tagespreise und die Erinnerungszeichen an die Bewerber verteilt, für welche die



Wettfahrten ausgetragen werden, falls zwei Meldungen vorliegen.

Nenngeld: S 25.— pro Boot für alle drei Wettfahrten, welcher Betrag gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzuzahlen ist.

Meldeschuß: Dienstag, 15. Mai 1928, 24 Uhr.

Meldestelle: Erwin Scholz, Wien, IV., Favoritenstr. 72/17.

Unterscheidungsnummern: Klassennummern laut Vorschrift des D. S. Vb.

Programme: Ab 29. Mai 1928 beim Klubwart des U.-Y.-C., Stammverein und im Sekretariat.

Besondere Bestimmungen: Vereine, deren Mitglieder bei den Wettfahrten starten, haben das Recht, ein Mitglied in das Schiedsrichterkollegium oder in den Wettfahrtausschuß zu

entsenden. Diesbezügliche Vorschläge müssen anlässlich der Meldung erfolgen. Es gelten die Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen des D. S. Vb.

Wien, im März 1928.

Für den U.-Y.-C., Stammverein:

Der Oberbootsmann: E. Scholz.

## *Ausschreibung der Frühjahrs Wettfahrten des Union-Yacht-Club, Stammverein.*

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde: 13. Mai 1928, 10 Uhr, 19. Mai 1928, 15 Uhr, 20. Mai 1928, 10 Uhr.

Bahn: Untere Alte Donau.

Bahnlänge: 2,5, beziehungsweise 5 Seemeilen.

Klassen: a) alle Rennklassen des D. S. Vb.; b) Ausgleichsklassen: 7,5 qm-Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung.

In allen Klassen müssen mindestens zwei Nennungen vorliegen.

Besatzung: Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7,5 qm-Doppelkanus müssen zwei Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Vereines. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise: Laut Vorschrift.

Punktpreise: a) Für jede Klasse entsprechend der Zahl der Nennungen 1 bis 3 Punktpreise; b) Schnelligkeitspreis für das schnellste Boot aller Klassen. (Bestimmungen: Dieselben wie im Herbst 1927.)

Einsätze: Für die 5 qm-Klasse und die 7,5 qm-Doppelkanus S 3.—, für alle anderen Klassen S 5.— pro Boot und Wettfahrt. Die Nennelder sind unbedingt gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden oder mittels Posterlagscheines auf Konto Nr. 166.600 einzuzahlen.

Meldesluß: Montag, 7. Mai 1928.

Meldestelle: Erwin Scholz, Wien, IV., Favoritenstr. 72/17.

Unterscheidungsnummer: a) Rennklassennummern sind laut Vorschrift vom Eigner selbst zu beschaffen; b) Ausgleichs-

klassennummern werden von der Meldestelle zugeteilt, die Nummerntücher sind selbst zu beschaffen.

Programm: Ab Freitag, 11. Mai 1928, beim Klubwart des U.-Y.-C., Stammverein.

Besondere Bestimmungen: Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Die Boote werden nach der Johannyschen Formel gewertet. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. die Bestimmungen des Programmes und der Ausschreibungen.

Wien, im März 1928.

Für den U.-Y.-C., Stammverein:  
Der Oberbootmann: E. Scholz.

Nachstehend geben wir die

## *Auflösung des Preisrätsels*

aus der Faschingsnummer unserer „Mitteilungen“.

(Die in der Erzählung versteckten Namen von Mitgliedern des U.-Y.-C. erscheinen fett gedruckt.)

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 entschieden 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 **Bootsrumpf halb ans Ufer schieben**, wo ein **reich** tragender **Holzapfel-Baum** ein **wenig** Schutz gegen den Regen bot. „Nun trollet 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 **Mais-Kerne**, 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 **Beutel** 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 **Schädel** eingeschlagen, weil er alle **König** und alle **Ass im Blatte** hatte! Aber gegen die Kälte soll auch so Rat werden, und einen guten Kaffee mit **Rahm** will ich euch kochen; auch ein **Körbl** mit **frischen** Wecken hat der **Bäcker** eben gebracht!“ Während er sprach, hatte er mit **eigner** Hand einige **Reiser** entzündet und ein paar **Scheiter**

aufgelegt. „Und was ist 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** Kottter 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!“

*Eine besonders gute Lösung der Aufgabe aus Nr. 2 unserer „Mitteilungen“ sandte ein: Hr. Dr. Kurt Ludwig Müller, Neustadt i. H.*

## Verschiedenes.

### Verkäufliche Yachten.

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

**Motorboot zu kaufen gesucht.** Anträge an das Sekretariat.

Motorboot für vier bis fünf Personen, gut erhalten, **sucht preiswert zu kaufen** ein Klubmitglied. Anträge a. d. Sekretariat.

**15 qm-Rennjolle**, Konstruktion Ing. Walker, Baujahr 1926, bequemes und sicheres Tourenboot, Bauausführung Lärche, ab Neusiedel am See, S 900.—. Anfragen an das Sekretariat.

Wenn Sie neue Segel brauchen,  
bestellen Sie diese am besten

bei der Segelmacherei

**Zidek & Wagner**  
Wien I., Seilerstätte Nr. 7

Erstklassige Ausführung — Konkurrenzlose  
Preise — Pünktl. Einhaltung der Lieferzeit

*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-Clubs

**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, Ständer, Mitgliedsabzeichen. Buchstaben u. Ziffern zum Aufnähen, verschiedene Größen, echtfarbig schwarz, als Unterscheidungsnummer laut Vorschrift des D. S. V.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Reinhold Schultz, beide Wien, I., Johannesgasse 23, Hotel Tegetthoff. — Druck E. Kainz vorm. J. B. Wallishausser (verantw. F. Regensdorfer), Wien, VIII., Lenaugasse 19.