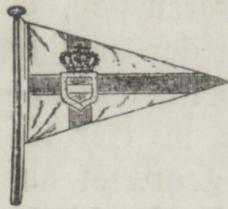


z

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

---

5. HEFT

MAI 1928

II. JAHRG.

---

## *Die Judikatensammlung des Deutschen Segelverbandes.*

Was für den Richter wie für den Rechtsanwalt die Kenntnis der zu den einzelnen Gesetzesstellen von der höchsten Instanz gefällten Entscheidungen wegen der ihnen zukommenden präjudiziellen Bedeutung, das ist für alle am Protestverfahren bei Verbandswettfahrten Beteiligten (Parteien und Schiedsrichter), aber auch für diejenigen, die einem Protestverfahren lieber von vornherein aus dem Wege gehen, als dabei den kürzeren ziehen wollen, die Kenntnis der (im Vorjahre erschienenen) Sammlung der Berufungsentscheidungen des Verbandsvorstandes, des Judikatenbuches zu den Wettsegelbestimmungen. Zum praktischen Gebrauch (namentlich für Schiedsrichter) wird dieses Spruchrepertorium am besten dienen, wenn die darin vom Verbandsvorstand teils ausdrücklich ausgesprochenen, teils klar erkennbar seiner Entscheidung zugrunde gelegten Rechtssätze (welchen auch der Charakter authentischer Interpretationen zukommt) systematisch nach der darin behandelten Materie zusammengestellt werden, so daß man jederzeit ohne langes Suchen nachschlagen kann, ob und wie der Verbandsvorstand eine eben zweifelhaft erscheinende Frage bei anderer Gelegenheit bereits entschieden hat.

Ich will im folgenden versuchen, eine solche systematische Zusammenstellung der in der erschienenen Sammlung enthaltenen und der wenigen seither noch erfolgten Entscheidungen des Verbandsvorstandes in Berufungs- und nachträglichen Protestfällen zu geben, geordnet nach den Paragraphen der Wettsegelbestimmungen, auf welche sie sich beziehen. Die zitierten Entscheidungen sind in der Sammlung nach den beigetzten Jahreszahlen und Yachtnamen auffindbar.

### **Wettsegelbestimmungen.**

§ 1. **Schiedsrichter:** Alle drei Schiedsrichter müssen an der Fällung des Spruches teilnehmen; „es genügt nicht, wenn dem von zwei Schiedsrichtern gefällten und mündlich verkündeten Spruch nachher für die schriftliche Ausfertigung der dritte beitrifft“. (Schwaben gg. Bodan 1923.)

Nur einer der Schiedsrichter darf dem Vorstand des veranstaltenden Vereines angehören. (Wiederholte Entscheidungen.) Falls eine Wettfahrt gemeinschaftlich von mehreren Vereinen veranstaltet wird, darf von allen zusammen nur ein Vorstandsmitglied im Schiedsgericht sitzen. (Henrik Skougaard 1926.)\*)

Nur in dem im § 1 ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmefall der plötzlichen Verhinderung eines Schiedsrichters darf ein im Programm nicht genannter Schiedsrichter an der Entscheidung teilnehmen, sonst nicht; „ein Schiedsspruch von drei Schiedsrichtern, von denen zwei nicht auf dem Programm stehen, ist unbedingt nichtig“. (Elisabeth 1911.)

**Befugnisse der Schiedsrichter:** Die Schiedsrichter sind u. a. befugt zu entscheiden, ob eine Yacht die Wettfahrt mit einem gültigen Meßbrief gesegelt hat (also

---

\*) Bezüglich der für den Union-Yacht-Club höchst interessanten Frage nach der Beteiligung der Vorstandsmitglieder von Zweigvereinen liegt eine Entscheidung noch nicht vor; es dürfte aber wohl so zu entscheiden sein, daß zwar die Zweigvereine untereinander gewissermaßen als verschiedene Vereine anzusehen sind (daher bei der von einem Zweigverein veranstalteten Wettfahrt unbedenklich Ausschußmitglieder eines anderen Zweigvereines als Schiedsrichter fungieren dürfen), daß dagegen die Einheit des Gesamtklubs in dessen Vorstände immer zum Ausdruck kommt (daher Mitglieder des Vorstandes des Union-Yacht-Clubs bei der Wettfahrt jedes Zweigvereines als Vorstandsmitglieder des veranstaltenden Vereines anzusehen sein werden).

mittelbar auch zur Entscheidung über die Gültigkeit des Meßbriefes — trotz Punkt 4 der Bestimmungen über die Klassenscheine, Seite 65 der Vermessungsbestimmungen 1928. — Pema 1921).

Sie sind befugt, eine Nachvermessung zu verlangen — aber nur unmittelbar nach der Wettfahrt und auf Grund einer von ihnen schriftlich hinausgegebenen Entscheidung. (Memeler S. V. gg. Tilly 1905.)

Berücksichtigung der gewöhnlichen Schifffahrtsgebräuche: Ohne Rücksicht auf das Wegerecht besteht die Verpflichtung zur Vermeidung (gefährlicher) Zusammenstöße (Wannsee gg. Freya 1897; Sigrid gg. Möwe III. 1927.)

Unterdrückung aller Versuche, die Wettfahrt durch andere Mittel als einwandfreies Segeln usw. zu gewinnen: Wenn eine Berührung der zum Ausweichen verpflichteten Yacht dadurch herbeigeführt wurde, daß die an sich zum Luven berechnete Yacht nicht absichtlich luvt, sondern infolge einer Havarie (Festklemmen der Großschot) gegen den Willen ihres Führers plötzlich in den Wind schießt, so darf die letztgenannte Yacht die durch dieses unbeabsichtigte und unvorhergesehene Luven herbeigeführte Berührung nicht dazu ausnützen, gegen die andere Yacht zu protestieren. (Lütten 1927.)

Eine durch unvermeidlichen Zufall (höhere Gewalt: plötzliches Einfallen einer Bö) herbeigeführte Berührung eines Nicht-Klassengenossen soll nicht von einem ganz unbeteiligten Konkurrenten als Protestgrund ausgenützt werden dürfen. (Baldur gg. Carmen 1926.)

§ 3. Gültigkeit der Klassenscheine: Sobald eine Veränderung vorgenommen wurde, durch welche die Segelfläche über die im Meßbrief angegebenen Maße vergrößert wird (zum Beispiel Vergrößerung der Höhe „I“) verliert der Meßbrief seine Gültigkeit. (Erica gg. Pesa 1912.)

Eine (selbst geringfügige) Ueberschreitung der Segelfläche muß zum Ausschluß führen, wenn die Segel irgendwo über die schwarzen Meßbänder hinausragen. (Hindenburg gg. Friedrichshagen 1924.)

§ 8. Preise: Ein Anspruch auf Ausfolgung eines entgegen den Vorschriften des § 8 W.-B. (zum Beispiel für mehrere Klassen ohne Genehmigung des Vorstandes) ausgeschriebenen Preises besteht nicht. (Baltic 1925.)

§ 11. **Anführung der Schiedsrichter im Programm:** Ein Schiedsspruch von drei Schiedsrichtern, von denen zwei nicht auf dem Programm stehen, ist unbedingt nichtig. (Elisabeth 1911.)

§ 14. **Rückruf:** Eine Wettfahrt darf nicht deshalb für ungültig erklärt werden, weil (versehentlich) eine falsche Rückrufnummer gezeigt wurde (Lotos gg. Seehund 1919), oder weil es infolge der großen Zahl notwendig gewordener Rückrufe nicht möglich war, alle Rückrufnummern sofort zu zeigen (Pusch-Paule III. 1927).

§ 26. **Aufhebung einer Wettfahrt:** Entscheidend für die Aufhebung ist der Beschluß der Schiedsrichter, nicht das Signal; eine von den Schiedsrichtern (wegen gefahrvoller Witterung) aufgehobene Wettfahrt bleibt aufgehoben, auch wenn der Abbruch infolge besonderer Umstände (Unmöglichkeit, mit dem Startprahm in Verbindung zu treten), weder durch sichtbare noch durch hörbare Signale allen Booten mitgeteilt werden konnte. (Swistelnicki 1925.)

§ 27. **Einzelfahrt:** Betrifft nur den Fall der Einzelmeldung; sind zwei Yachten ordnungsmäßig gemeldet, so wird dadurch, daß eine von ihnen die Meldung nicht einhält, der Alleingang der anderen keineswegs zu einer unzulässigen „Einzelfahrt“. (Heidigert 1921.)

§ 28 ff. **Ausweichen:** Die zum Ausweichen verpflichtete Yacht muß rechtzeitig aus dem Wege gehen. (Klein-Erna gg. Perle 1904, Sigrid gg. Möwe III. 1927.)

§ 28 c. **Schikanöses Abfallen:** „Ein durch Schraalen der Brise bedingtes (selbst wiederholtes) Abfallen ist nicht als ein „aus dem richtigen Kurse Gehen“ zwecks Behinderung des in Lee auflaufenden Gegners anzusehen“. (Berolina 1924.)

§ 28 d. **Begegnung, beziehungsweise Kurskreuzung:** Ohne Rücksicht auf Annäherung an Kursmarken: „Wenn eine Yacht mit raumem Wind, die andere beim Wind segelt, so hat erstere auch bei gleichzeitiger Annäherung an eine Kursmarke aus dem Wege zu gehen.“ (Ilse 1904.)

§ 28 e. **Das Wegerecht des vornehmen Buges** gilt selbstverständlich auch ohne Rücksicht auf die Annäherung an eine Kursmarke. (Klein-Erna gg. Perle 1904; Carmen gg. Nickelmann 1921.)

§ 28 k. Kurshalten der wegberechtigten Yacht: Bei einer Kurskreuzung ist die zum Kurshalten berechtigte Yacht nicht verpflichtet, ihren Kurs auf die Gefahr eines schweren Zusammenstoßes hin durchzuhalten (die andere Yacht hat eben rechtzeitig aus dem Wege zu gehen! Sigrid gg. Möwe III. 1927). Hat sie aber ihren Kurs freiwillig geändert, so darf sie dann nicht durch Wiederaufnahme des früheren Kurses absichtlich eine Berührung herbeiführen. (Dolly 1926.)

§ 29. Raumgeben bei Kursmarken „kann nur verlangt werden, wenn die Yachten auf gleichen oder annähernd gleichen Kursen segeln, nicht aber wenn eine am Wind, die andere vor dem Winde segelt“ (Ilse 1904) oder „wenn eine auf BBB., die andere auf StBB. am Winde segelt“. (Klein-Erna gg. Perle 1904.)

Es wird daher, wenn beide Yachten am Winde auf BBB. die Marke anliegen, die in Lee vorausliegende Yacht in dem Augenblick ausweichpflichtig, wo sie über Stag geht, um auf StBB. die Marke zu runden. (Carmen gg. Nickelmann 1921.)

Die Vorschrift des § 29 tritt aber auch dann in Kraft, wenn in der Zeit vor dem Passieren der Marke die Kurse noch voneinander abweichen. (Rico 1926.)

Gleichzeitiges Runden: „Ob bei gleichzeitigem Runden einer Kursmarke durch mehr als zwei wechselseitig überlappende Yachten die äußerste zum Raumgeben verpflichtet war, beziehungsweise ob sie subjektiv genügend Raum gegeben hat, das zu beurteilen ist Sache der Schiedsrichter; sie können ein „non liquet“ aussprechen, sie müssen dies aber nicht tun.“ (Dolly gg. Käthe 1924.)

---

**MITGLIEDER  
SPENDET**

**GELD, BÜCHER  
UND PHOTOS**

**FÜR DIE BIBLIOTHEK U. ARCHIV DES U.-Y.-C.**

---

Raumgeben an der Start- und Zielboje: „Die Verpflichtung, an der Startboje Raum zu geben, besteht nicht erst vom Startschuß an, sondern schon bei Annäherung an die Startboje unmittelbar vor dem Startschuß, obwohl vor demselben von einem „vorgeschriebenen Kurs“ noch nicht die Rede sein kann und obwohl hierüber in den W.-B. nichts bestimmt ist.“ (Wendula gg. Cecilie 1913.)

Wenn zwei Yachten überlappend die Ziellinie passieren, so muß die vorausliegende Yacht der anderen (näher an der Zielboje liegenden) auf jeden Fall den zum freien Passieren der Zielboje nötigen Raum geben, diese Verpflichtung dauert auch noch über den Zeitpunkt hinaus fort, wo die vorausliegende Yacht von der Ziellinie klar geworden ist; sie darf also nicht etwa durch scharfes Abfallen sofort nach dem Passieren der Ziellinie die in Lee zurückliegende Yacht an die Zielboje drängen. (Biller gg. Makaria 1927.)

§ 31. Berührung einer Kursmarke: Die Berührung der Startboje (nach dem Vorbereitungszeichen) hat selbstverständlich die Ausschließung zur Folge, gleichgültig ob diese Berührung an der Innen- oder an der Außenseite erfolgt ist. (Ilse 1913.)

Entlastungsprotest: Eine Yacht, die eine Kursmarke berührt und nicht durch Protesterhebung ihre Schuldlosigkeit dartut, ist unbedingt auszuschließen. (Else gg. Komet 1908; — es genügt also nicht, daß der Schuldtragende aufgibt oder die Unterschrift verweigert, auch nicht, daß die Schiedsrichter von Amts wegen gegen ihn einschreiten!)

§ 32. Kursmarken: „Die Startboje gilt als Kursmarke auch schon vor dem Startschuß, obwohl vor diesem von einem vorgeschriebenen Kurse noch nicht die Rede sein kann.“ (Wendula gg. Cecilie 1913.)

„Die Ankertrosse stellt einen wesentlichen, wenn auch unter Wasser befindlichen Teil der Kursmarke dar.“ (Nixe 1925.)

§ 33. Ungültigerklärung einer Wettfahrt: „Außer den (in den §§ 33 und 39) ausdrücklich festgesetzten Fällen sind die Schiedsrichter nicht befugt, eine ordnungsmäßig beendete Wettfahrt für ungültig zu erklären.“ (Lotos gg. Seehund 1919: Zeigen einer falschen Rückrufnummer; Hilanwer 1921: Verschiedenheit zwischen dem Tagesprogramm und dem all-

gemeinen Programm hinsichtlich der Segelbahn, so daß verschiedene Yachten verschiedene Kurse segelten; Pusch-Paule III. 1927: Nichtzeigen einer Rückrufnummer wegen allzu großer Zahl von Rückrufen.)\*)

§ 34. **Z u s a m m e n s t o ß**: Es ist nicht als ein Zusammenstoß im Sinne der W.-B. aufzufassen, wenn ein Mann der Besatzung der von einer rechtswidrigen Berührung bedrohten Yacht einen Teil der Takelage der andern Yacht (Großbaum) absichtlich anfaßt, um einem Zusammenstoß vorzubeugen. (Najade 1926.)

§ 36. **A n k e r n u n d F e s t m a c h e n**: „Ebenso wie das Ankern während einer Wettfahrt gestattet ist, ist es auch gestattet, zu Beginn einer Wettfahrt (Vorbereitungsschuß) noch vor Anker zu liegen“ (Sachsen 1927), nicht aber an einer Boje, einem Steg oder einem anderen Fahrzeug: „Nach dem Vorbereitungsschuß darf eine Yacht nicht mehr mit einem anderen Fahrzeug (Motorboot) durch Längsseitgehn in Verbindung gebracht werden, beziehungsweise in Verbindung stehen.“ (Hansa gg. Hoffnung 1921.)

§ 40. **B e e n d i g u n g** des Rennens: Siehe hiezu die Entscheidung in der Sache Biller gg. Makaria oben bei § 29 am Schlusse.

§ 42. **E r k l ä r u n g**: Wer die W.-B. nicht kennt, darf die Erklärung nach § 14 (jetzt § 42!) nicht unterschreiben. (Else gg. Komet 1908.)

Zu den Segelvorschriften, auf welche sich die Erklärung bezieht, gehören sowohl die W.-B. als auch die besonderen Segelvorschriften, welche für die betreffende Wettfahrt erlassen wurden. (Margarete 1910.)

Ist ein Zusammenstoß auf einen nicht vermeidbaren Zufall (höhere Gewalt) zurückzuführen, so ist gegen die Abgabe der Unterschrift nichts einzuwenden. (Baldur gg. Carmen 1925.)

§ 44/1: **V e r l e t z u n g** der Segelvorschriften: Nicht nur gegen Verletzungen der W.-B., sondern auch gegen solche der besonderen Segelvorschriften des Programms kann protestiert werden (Margarete 1910). Aber: „Ein Protest kann

---

\*) Ob in allen diesen Fällen die Wettfahrt wirklich als „ordnungsmäßig beendet“ angesehen werden konnte, darüber mögen die Auffassungen immerhin auseinandergehen.

sich nur gegen andere Wettfahrtteilnehmer, nicht aber gegen Funktionäre der Wettfahrt richten“. (Lotos gg. Seehund 1919.)\*)

Setzen der Protestflagge: „Wurde nicht rechtzeitig Protestflagge gesetzt, so ist der Protest zurückzuweisen“. (Helga II. 1909.)

§ 44/4. Schriftlichkeit: „Ein innerhalb der Protestfrist nur mündlich und nicht auch schriftlich eingebrachter Protest ist von den Schiedsrichtern a limine zurückzuweisen“. (Najade gg. Hans Jochen 1921.)

Anführung der verletzten Bestimmungen: „Ein Protest, der die Vorschriften nicht anführt, die verletzt sein sollen, ist von den Schiedsrichtern zurückzuweisen. (Giralda gg. Kismet 1912.)

„Es muß aber nicht der Paragraph der W.-B. genannt sein, der verletzt wurde. es genügt eine hinreichend klare Bezeichnung der behaupteten Rechtswidrigkeit, daß daraus der Paragraph unzweideutig entnommen werden kann“. (Freya gg. Kiss me quick 1913.)

„Ein Protest muß zurückgewiesen werden, wenn er nicht eindeutig die Bestimmungen anführt, die verletzt worden sein sollen; bildliche Darstellungen sind eine wünschenswerte Erläuterung der Vorgänge, befreien aber nicht von dieser Verpflichtung des Protestierenden“. (Rakete XV. gg. Orion III. 1922.)

Rechtzeitigkeit: „Die Entscheidung über die Annahme des Protestes als rechtzeitig eingebracht unterliegt dem billigen Ermessen, nicht aber der Willkür der Schiedsrichter;

---

\*) Gegen die allgemeine Gültigkeit dieses Satzes ergeben sich wohl gewisse Bedenken; er stützt sich darauf, daß die W.-B. nur Strafbestimmungen für den Fall einer Verletzung der Vorschriften durch eine Yacht (Ausschließung), aber nichts darüber enthalten, was im Falle eines Verstoßes seitens der Wettfahrtsleistung zu geschehen hat. Gegen tatsächliche Feststellungen der Richter und Schiedsrichter ist ein Protest zweifellos unzulässig; Verstöße der Wettfahrtsleistung jedoch, durch welche ein Teilnehmer benachteiligt wird (zum Beispiel ein irrtümlicher Rückruf, dem die Yacht Folge geleistet hat und dessen Unrichtigkeit von der Wettfahrtsleitung selbst festgestellt wurde), müßten wohl eine Remedur zulassen, die doch nur von den Schiedsrichtern (aus eigenem Ermessen) ausgehen könnte; sonst käme nur die Möglichkeit einer Anzeige an den Vorstand in Betracht, der der Wettfahrt die Anerkennung als Verbandswettfahrt versagen und den Verein zur Verantwortung ziehen könnte.

sie dürfen also nicht einen Protest als rechtzeitig eingebracht entgegennehmen, den der Protestierende selbst als verspätet bezeichnet unter Hinweis darauf, daß ihm die den Protest begründenden Tatsachen erst nach Ablauf der im Programm festgesetzten Protestfrist bekannt geworden seien“. (Espero gg. Aschanti 1925.)

**V e r l ä n g e r u n g d e r P r o t e s t f r i s t:** „Die Schiedsrichter dürfen die Protestfrist aus triftigen Gründen verlängern, aber nur generell, für alle Teilnehmer, nicht etwa für einen bestimmten Protestwerber“. (Espero gg. Aschanti 1925.)

**§ 44/6. P r o t e s t g e b ü h r:** „Wird gegen zwei Yachten (noch dazu aus verschiedenen Klassen) protestiert, die Protestgebühr aber nur einmal entrichtet, so sind die Schiedsrichter berechtigt, nur über den einen Protest zu entscheiden und den anderen als nicht eingebracht zu behandeln“. (1905 gg. Henny IV. 1905.)

**§ 44/7. N a c h t r ä g l i c h e r P r o t e s t.** Es muß sich um schwerwiegende sachliche Gründe handeln (neuer Text!). „Der Umstand, daß ein Yachtführer die Unterschrift abgibt, obwohl man dies nach der Sachlage nicht erwarten konnte (weil zum Beispiel er selbst einen Verstoß zugegeben hat), ist nicht als „nachträglich zum Vorschein gekommener schwerwiegender Grund“ zum nachträglichen Protest aufzufassen“. (Artemis gg. Lütting 1920.)

„Auch nicht, wenn der Schuldtragende selbst erklärt hat, nicht unterschreiben zu wollen“. (Pipifax gg. Nina II. und Pempel 1926.)

„Auch die Schiedsrichter können nachträglich protestieren, wenn sie gelegentlich einer Protestverhandlung auf einen Verstoß gegen die W.-B. kommen, den eine Yacht bei einer früheren Wettfahrt begangen hatte“ (zum Beispiel eine bezahlte Hand an Bord entgegen der Vorschrift. — Schiedsrichter gg. Olga und gg. Gerda 1905.)

**§ 45. A u s s c h l i e ß u n g o h n e P r o t e s t:** „Wenn die Schiedsrichter eine Yacht aus eigenem Ermessen ausschließen wollen, müssen sie (auch wenn sie alle Augenzeugen des Vorfalles waren), genau so vorgehen, wie in einem Protestfall, daher vor allem dem Auszuschließenden Nachricht und Gelegenheit zur Verteidigung geben“. (Argentina 1908.)

„Ergibt sich aus einer Protestverhandlung der zwingende Schluß, daß der Protestierende selbst die W.-B. verletzt hat, so haben die Schiedsrichter ihn aus eigenem Ermessen auszuschließen“. (Humba 1927.)\*)

§ 46/1. Benachrichtigung des Beklagten: „Die Schiedsrichter müssen dem Anprotestierten unbedingt Nachricht geben (auch wenn sämtliche Schiedsrichter Augenzeugen waren!), sonst ist der Schiedsspruch nichtig“. (Argentina 1908; Margarete 1910; Toni VII. gg. Woge 1910.)

„Die Schiedsrichter sind nur verpflichtet, dem Anprotestierten „Nachricht“ zu geben; sie sind nicht verpflichtet, ihm den Protest wortwörtlich mitzuteilen“. (Espero gg. Aschanti 1925.)

Nachforschungen usw.: „Es bleibt den Schiedsrichtern überlassen, welche Erhebungen und welche Beweisaufnahmen sie für notwendig erachten“. (Anni 1909; Gertrud IV. gg. Palmström 1913.)

„Sie sind insbesondere nicht verpflichtet, den Protestierenden selbst nochmals zu hören“. (Anni 1909.)

Das Schiedsgericht ist auch befugt, seine Entscheidung von der Abgabe einer solennen Erklärung der einen Partei („nach bestem Wissen und Gewissen“) über eine bestimmte Tatsache abhängig zu machen (also gewissermaßen ein bedingtes Urteil zu fällen — Jugend 1927).

„Sie sind nicht verpflichtet, die Parteien gemeinsam zu vernehmen“. (Hamburg II. gg. Germania 1914.)

„Sie können die Zeugen nicht zum Erscheinen zwingen, sind daher befugt, die Vernehmung eines von einer Partei namhaft gemachten Zeugen davon abhängig zu machen, daß die Partei denselben herbeischafft“. (Freya gg. Kiss me quick 1913.)

§ 46/2. Schiedsspruch und Begründung, Ausfertigung. „Der Schiedsspruch muß mit Gründen versehen sein, widrigens er nichtig ist“. (Halibo 1904.)

„Die Schiedsrichter sollen den Tatbestand (durch Angabe der Fahrt- und Windrichtung sowie der Lage der Yachten

---

\*) War der Fall so klar, daß dem Protestierenden bei Abgabe der Unterschrift der gute Glaube gefehlt haben muß, so ist er zu maßregeln (vergl. § 42 i. f. und § 57).

zueinander in verschiedenen Zeitpunkten) so genau feststellen, daß eine Ueberprüfung der Richtigkeit ihrer Schlußfolgerungen und Auslegungen ohneweiters möglich ist“. (Freya gg. Kiss me quick 1913.)

„An der Fällung des Schiedsspruches müssen alle drei Schiedsrichter teilnehmen, es genügt nicht, daß dem von zwei Schiedsrichtern gefällten und mündlich verkündeten Spruch nachher für die schriftliche Ausfertigung der dritte beitrifft“. (Schwaben gg. Bodan 1923.)

„Die Schiedsrichter müssen ihre schriftliche Entscheidung auf Verlangen binnen 14 Tagen herausgeben, widrigens dieselbe nichtig ist“. (1905 gg. Henny IV. 1905.)

§ 46/3. Formale Mängel des Protestes. „Ein Protest, der die angeblich verletzten Vorschriften nicht anführt, ist von den Schiedsrichtern a limine zurückzuweisen“. (Giralda II. gg. Kismet II. 1912.)

§ 48 b. Berufung nur hinsichtlich Auslegung der W.-B., nicht gegen tatsächliche Feststellungen: „Der Vorstandsvorstand hat nur zu prüfen, ob Verstöße gegen die Auslegung der W.-B. vorgekommen sind, hat daher bei Aufhebung des Schiedsspruches auf die Tatfrage nicht einzugehen“ (Margarete 1910; Toni VII. gg. Woge IV. 1910; also bei Aufhebung aus formalen Gründen kein Eingehen in die Sache selbst!) Entgegengesetzt: Bei Aufhebung des Schiedsspruches wegen nicht gehöriger Besetzung des Schiedsgerichtes entscheidet der Vorstandsvorstand in der Sache selbst unter Zugrundelegung des vom nicht ordnungsmäßig besetzten Schiedsgerichte gesammelten Materials“. (Elisabeth 1912.)

In demselben Sinne (Aufhebung wegen Mitwirkung zweier Vorstandsmitglieder als Schiedsrichter): „Somit liegt ein gültiger Schiedsspruch nicht vor, es muß daher der Vorstand entscheiden“. (Biller gg. Makaria 1927.)

§ 48/49: Berufungsgebühr und Beilagen: Eine Berufungsschrift, der die Berufungsgebühr oder sonstige Beilagen fehlen, ist zu verwerfen“. (Preußen gg. Sinecura 1921.)

§ 50. Befangenheit der Richter: „Der Eigner, beziehungsweise Miteigner einer konkurrierenden Yacht ist als Schiedsrichter wegen Befangenheit unbedingt ausgeschlossen“. (Espero gg. Aschanti 1925.)

*Dr. R. Johanny.*

## *Persönliche Erinnerungen an Ernest Fink.*

„Fink ist kein Arbeiter, sondern ein Sportsman“, so sagte einst einer meiner Freunde und diese Worte charakterisieren treffend das ganze Wesen des Verstorbenen.

Ich kannte Herrn Fink schon von meiner frühesten Kindheit an und er war für mich mit dem Begriffe „Attersee“ unzertrennlich verbunden. Mein erster Weg führte mich stets zu ihm, dem Hüter unserer Boote, und sie waren bei ihm gut aufgehoben. Fink aber war für mich und sicher auch für viele andere Mitglieder des Union-Yacht-Clubs Attersee nicht nur der Segelmacher und Bootsbauer, sondern er war uns ein lieber, alter Bekannter geworden, dessen Verlust wir jetzt tief betrauern.

Was Fink in seinem Berufe geleistet hat, das weiß jeder, der auf dem Attersee gesegelt ist. War am Boot irgend eine Havarie, die man nicht selbst beheben konnte, gleich wußte Fink einen Rat, den er alsbald in die Tat umsetzte. Natürlich hatte er da oft alle Hände voll zu tun und namentlich zur Zeit der Regatten ging es um unseren alten Fink meist so zu, daß ihm kaum ein paar Stunden zum Schlafen blieben.

Alle seine Arbeiten waren stets erstklassig und man konnte es ihnen ansehen, daß sie mit Liebe zur Sache und nicht allein des Verdienstes wegen ausgeführt waren. Für jene Boote, zu deren Erfolgen seine Arbeit beigetragen hatte, zeigte er besonderes Interesse und an ihrem Regattaschicksal nahm er innigen Anteil. Wenn es da etwas zu verbessern gab, scheute er keine Mühe und nötigenfalls arbeitete er daran auch die ganze Nacht hindurch. Ich habe da einige Einzelheiten in Erinnerung, die ich kurz erwähnen möchte.

Fink hatte für eine Binnenjolle einen Satz Segel angefertigt. Der Stand derselben war ein sehr guter, doch war das Boot erst so kurz vor den Regatten fertig geworden, daß es ganz ungetrimmt ins erste Rennen ging, welches es daher auch verlor. Als die Jolle an den Steg kam, stand da Fink mit dem betrübtsten Gesicht und erkundigte sich eingehendst nach dem Grunde des Versagens des Bootes. Gleich ließ er dann die Jolle aufholen und das Unterwasserschiff wurde gründlich geglättet. Noch in der darauffolgenden Nacht nahm er an der Fock eine Veränderung vor und als dann am anderen Tage die

Jolle einen überlegenen Sieg feierte, da konnte selbst die Freude des Eigners nicht größer sein, als die Finks.

Für alle Boote, die am Klubsteg lagen, sorgte er stets, als seien sie sein Eigentum. Eines Abends war an diesem Stege eine größere Anzahl von Schiffen festgemacht, und zwar in der Weise, daß sie auf Rosenwind ausschwojen konnten, da es tagsüber kräftig aus Nordosten geblasen hatte. In der Nacht ging dann plötzlich ein schweres Gewitter nieder, welches von einem heftigen Südsturme begleitet war und dieser hätte die Boote, welche nach achtern nicht ausgebunden waren, wohl



übel zugerichtet. Fink aber hatte all die Jollen und Beiboote in der Nacht zu Beginn des Sturmes auf die Leeseite des Steges geführt und sie so vor schwerem Schaden bewahrt. Solche Fälle ereigneten sich im Sommer stets mehrmals, auch noch in den letzteren Jahren, als Fink schon in hohem Alter stand. Es zeugt für seinen Sportgeist, daß er diese Arbeiten ganz selbstverständlich fand und ihrer überhaupt nicht erwähnte; auch ist es ihm nicht eingefallen, sich seine auf diese Weise gestörte Nachtruhe bezahlen zu lassen.

Rührend war es, mit welcher Freude der alte Mann alljährlich jene Mitglieder begrüßte, die ihm seit vielen Jahren bekannt waren. Wenn ich mir nun das kleine Eckzimmer in unserem Klubhause vorstelle, welches ihm als Werkstatt diente, wo Fink, auf seinem niederen Schemel sitzend, tagein, tagaus Segel und Spleissungen verfertigte, so will es mir gar nicht in den Sinn, daß ich das nächste Mal diesen Platz leer vorfinden soll. Und ich glaube, nicht mir allein wird es da so

ergehen, sondern alle Mitglieder des Union-Yacht-Clubs Attersee werden diesen treuen Mann vermissen, der durch Jahrzehnte für den Klub sein Bestes geleistet hat.

*Julius Werthner.*

## *Die Wettfahrten auf dem Neusiedlersee.*

Der Zweigverein Neusiedlersee teilt mit: Um die drei Wettfahrten unterzubringen, mußte auch heuer wieder die eine auf einen Samstagnachmittag festgelegt werden. Es wird jedoch den Teilnehmern durch die Benützung des an Samstag um 1 Uhr nachmittags vom Ostbahnhofe abgehenden Wochenendzuges, der Neusiedl knapp nach 2 Uhr erreicht, ermöglicht, noch in Ruhe alle Vorbereitungen für den auf 4 Uhr angesetzten Start zu treffen.

Wie im Vorjahre wird auch diesmal ein Bootstransport ab Wien-Alte Donau nach Neusiedl und zurück geführt werden. Er wird Wien am 19. Juni verlassen und am 17. Juli von Neusiedl zurückgeleitet werden. Obwohl der vorjährige Transport den Zweigverein Neusiedlersee geldlich sehr schwer belastet hat, wird er auch heuer wieder im Interesse des Segelsportes einen Teil der Spesen aus eigenem tragen. Die genauen Transportgebühren konnten allerdings noch nicht endgültig festgelegt werden. Jedenfalls würde diese Berechnung wesentlich erleichtert werden, wenn die Eigner jener auf der Alten Donau beheimateten Boote, die in Neusiedl an den Start gehen sollen, davon jetzt schon dem Oberbootsmann des Zweigvereines Neusiedlersee (A. Jirasko, Wien IV., Margaretenstraße 36, Fernruf B 23-1-63) Mitteilung machen würden.

Die Wettfahrten dürften allem Anscheine nach sportlich einen sehr hochstehenden Verlauf nehmen. Ganz besonders scheinen sie sich zu einem Zusammentreffen aller österreichischen Fünfzehner von Klasse zu gestalten. Klein Falkenstein II und Blanca Maria sind bereits Mitte April in Neusiedl eingetroffen. Dort ist auch nach den Rissen des Herrn Ing. A. Werthner für Rechnung eines Mitgliedes des Zweigvereines ein Rennfünfzehner in Bau, während in Wien der „neunte Rudi“ des Obmannes des Zweigvereines, Herrn Direktor Walker, selbstverständlich nach eigenen Zeichnungen seiner

Vollendung entgegengeht. „Sechserl“, der Burgenlandpreissieger des Vorjahres, wird heuer auch nicht fehlen, weiters werden mit Bestimmtheit auch noch die anderen in Wien liegenden Fünftehner am Start erwartet.

Sehr anregend werden sich auch die Wettfahrten der Zwanziger gestalten, in denen „Rhamba V“, der Neubau des Herrn Ing. A. Werthner, am Start erscheinen wird. Wie verlautet, ist auch ein Start dieses Bootes, das bereits seine ersten Trimmfahrten absolviert, am Starnbergersee in Aussicht genommen. Es wäre daher von großem Interesse, wenn ihm erstklassige Gegnerschaft auf dem Neusiedlersee entgegentreten würde. Ein recht starkes Feld dürften auch die Zweiundzwanziger bilden, wo der Start der von der Alten Donau und auch einiger von den Alpenseen zu erwarten ist.

## *Atterseewoche 1928.*

### *Ausschreibung.*

#### **I. Offene Verbandswettfahrten.**

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: 14., 16., 17., 19. und 20. August 1928, 10 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm, 3 Seemeilen für die 5 und 10 qm-Rennklasse, sowie für die 3'66 m Einheitsklasse, zirka 11 Seemeilen für alle übrigen Klassen.

Klassen: a) Rennklassen: Sonder-, 40 qm-, 35 qm-, 30 qm-Binnen-, 22 qm-Schären-, 22 qm-, 20 qm-Schwert-, 20 qm-Kiel-, 15 qm-, 10 qm-, 5 qm-Yachten;

b) 3'66 m-Einheitsklasse;

c) Altersklassen: 6 m-R-Altersyachten.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern zum D. S. Vb. gehörender oder anerkannter Vereine.

Preise: Nach Vorschrift des D. S. Vb. I. Klassenpreise nach Vorschrift. II. Ehrenpreise.

Einsätze: 6 m-R-Klasse; Sonderklasse, 40 qm-Rennklasse; 35 qm-Rennklasse, 30 qm-Binnenklasse S 10; 22 qm-, 20 qm-, 15 qm-Rennklasse S 8; 10 qm-, 5 qm-Rennklasse, 3'66 m-Einheitsklasse S 6 pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Mittwoch, den 18. Juli 1928, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

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

Programm: Ab 10. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

## II. Interne Vereinswettfahrten.

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: 13. August 10 Uhr vormittags, 14., 16. und 20. August 3 Uhr nachmittags, 18. August 6 Uhr früh und 23. August 8 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm. Länge zirka 11 Seemeilen für die Wettfahrten am 13., 14., 16. und 20. August, 20 Seemeilen für die Wettfahrt am 18. August und 18 Seemeilen für die Wettfahrt am 23. August.

Klassen: Die Wettfahrten sind offen nur für beim Union-Yacht-Club eingetragene Yachten, und zwar:

Klubhaushandicap am 13. August: Für alle Klassen und klassenlose Yachten (mit Vergütung).

Wettfahrten am 16. und 20. August: Nur für klassenlose Yachten (2 Ausgleichsklassen mit Vergütung).

Wettfahrt am 14. August (August Dehne-Erinnerungspokal): Für die Sonderklasse.

Wettfahrt am 18. August: Für die Sonderklasse, 6 m-R-Altersklasse, 40 qm-, 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Rennklasse.

Wettfahrt am 23. August (Totila-Preis): Für alle Yachten von 30 qm-Am Wind-Segelfläche und darüber.

Meldungsbeschränkung: Mindestens zwei Meldungen pro Klasse.

Besatzung: Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten.

Mannschaftsbeschränkung: Bei den vom D. S. Vb. anerkannten Klassen die erlaubte Höchstzahl, bei klassenlosen Booten unbeschränkt.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines vom D. S. Vb. anerkannten Vereines.

Preise: Nach Vorschrift des D. S. Vb.

Wanderpreise: Für die Wettfahrt am 14. August: August Dehne-Erinnerungspokal; für die Wettfahrt am 18. August: Für die 35 qm-Rennklasse: Helga-Pokal; für die Wettfahrt am 23. August: Totila-Preis.

Einsätze: S 6 pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Mittwoch den 18. Juli 1928, 12 Uhr mittags. Nachmeldungen ausgeschlossen.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern: Für die klassenlosen Yachten ab 10. August gegen einen Einsatz von S 10 im Klubhause. Die Nummerntücher müssen längstens bis zum 25. August wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.

Programm: Ab 10. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

### III. Motorbootwertungsfahrt.

Art: Offenes Rennen für Motorboote nach dem Wertungsvorgange des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs, Abt. Motorboot.

Verein: Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Tag und Stunde: Montag den 13. August, 3 Uhr nachmittags.

Bahn: Am Attersee, Viereckskurs.

Klasseneinteilung: 1. Außenbordmotore, 2. Boote bis zu 16 Kilometer Stundengeschwindigkeit, 3. Boote über 16 Kilometer Stundengeschwindigkeit.

Preise: Ehrenpreise.

Nennungsgeld: S 6 für Klasse 1, S 10 für Klasse 2 und 3.

Meldeschuß: Mittwoch den 18. Juli, 12 Uhr mittags, Nachmeldungen werden mit doppeltem Nenngeld bis 12. August, 12 Uhr mittags, entgegengenommen.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

Wien, am 24. April 1928.

Für den U.-Y.-C. Attersee:

Der Oberbootsmann:

*Schultz e. h.*

## *Terminkalender der Atterseewoche 1928.*

- Sonntag den 12. August: 10 Uhr vormittags: Ansegeln.  
Montag den 13. August: 10 Uhr vormittags: Klubhaus-  
handicap.  
3 Uhr nachmittags: Motorboot-  
wettfahrt.  
Dienstag den 14. August: 10 Uhr vormittags: I. Verbands-  
wettfahrt.  
3 Uhr nachmittags: August  
Dehne-Erinnerungswettfahrt.  
Donnerstag den 16. August: 10 Uhr vormittags: II. Verbands-  
wettfahrt.  
3 Uhr nachmittags: I. Aus-  
gleichswettfahrt.  
Freitag den 17. August: 10 Uhr vormittags: III. Ver-  
bandswettfahrt.  
Samstag den 18. August: 6 Uhr früh: Lange Wettfahrt.  
Sonntag den 19. August: 10 Uhr vormittags: IV. Ver-  
bandswettfahrt.  
Montag den 20. August: 10 Uhr vormittags: V. Ver-  
bandswettfahrt.  
3 Uhr nachmittags: II. Aus-  
gleichswettfahrt.  
Mittwoch den 23. August: 8 Uhr vormittags: Wettfahrt  
um den Totila-Preis.

### *Ausschreibung*

*der Wettfahrten des Union-Yacht-Clubs, Zweigverein  
Neusiedlersee am 1., 7. und 8. Juli 1928.*

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt.

Tag und Stunde: 1. Juli, 10 Uhr, 7. Juli, 16 Uhr, 8. Juli,  
10 Uhr.

Bahn: Vor Neusiedl.

Klassen: 10 qm-, 15 qm-, 20 qm-Schwert-, 22 qn-Renn-  
klasse und 25 qm-Jollenkreuzer. Rennen, für welche nicht  
mindestens zwei Meldungen vorliegen, fallen aus.

Besatzung: Laut Vorschrift des D. S. Vb.; bezahlte Leute  
verboten.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines Vereines des D. S. Vb.

Preise: Plichtschilder laut Vorschrift. Außerdem in jeder Klasse für je drei gemeldete Fahrzeuge ein Punktpreis.

Einsätze: Pro Wettfahrt und Boot S 5. Die Einsätze sind gleichzeitig mit der Meldung einzusenden. Posterlagscheine stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Meldesluß: 16. Juni 1928, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Adolf Jirasko, Wien IV., Margaretenstraße 36, Fernruf B 23-1-63.

Unterscheidungsnummern: Klassennummern laut Vorschrift.

Programm: Geht den Teilnehmern durch die Post zu.

Besondere Bestimmungen: Außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. gelten die Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

Wien, im Mai 1928.

Der Oberbootsmann:  
*Adolf Jirasko e. h.*

## *Mitteilungen des Zweigvereines Neusiedlersee.*

**Geschwaderfahrt.** Am 15. Juli wird über Einladung der Stadtgemeinde Rust eine Geschwaderfahrt der Regattateilnehmer abgehalten. Ein Erinnerungszeichen jedem teilnehmenden Boot!

**Unterkunft in Neusiedl.** Anmeldungen mit genauen Angaben bis 16. Juni an die Meldestelle. Jene Teilnehmer, die im Hotel Mikesch Unterkunft nehmen wollen, werden dringlichst geteten, sich raschest mit demselben direkt in Verbindung zu setzen.

**Bootstransport an den Neusiedlersee ab Wien-Alte Donau.** Auskunft erteilt die Meldestelle.

Die Wettfahrten des Segel-Clubs Neusiedlersee finden am 23., 24. und 30. Juni l. J. statt. Die Meldestelle ist zur Zeit der Drucklegung noch nicht bekanntgegeben worden.

**Unser Klubboot „Edward Drory“** ist bereits in Dienst gestellt und steht unseren Mitgliedern gegen vorherige Anmeldung bei dem Oberbootsmann Herrn Adolf Jirasko, Wien IV., Margaretenstraße 36, Fernruf B 23-1-63, zur Verfügung.

## Verschiedenes.

In dem Artikel des Oberbaurates Herrn Ing. Rosenauer im letzten Heft unserer „Mitteilungen“ hat sich ein Druckfehler eingeschlichen: Seite 6, 6. Zeile von unten soll richtig lauten: „Quadratmeter Seefläche im Tag etwa 32 Liter frisches“ usw.

### Verkäufliche Yachten.

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

**35 qm-Rennyacht**, erbaut 1924, Segel von Mähltitz, ab Wörthersee billig zu verkaufen. Anfragen an Otto Umlauf, Klagenfurt.

**Zum Verkauf steht der siegreiche 22 qm-Schärenkreuzer „Tilly XVIII“**, erbaut 1927 bei Abeking & Rasmussen, Lemwerder. Moderne Hochtakelung. Unter anderem Sieger in der Verbandswettfahrt Kiel—Travemünde am 1. Juli 1927. Dr. Richard C. Krogmann, Hamburg 8, Zippelhaus 4.

**Gebrauchte 15er Takelage** zu kaufen gesucht. L. Riedl, I., Opernring 3.

**Benzinmotor**, zirka 10 bis 12 PS., Zweizylinder, in sehr gutem Zustande zu verkaufen. Anfragen an Kurzweil, Wien XVIII., Sternwartestraße 40, Telephon 68-9-73.

**35 qm-Rennyacht, „Mime V“**, Allroundboot, konstruiert von W. v. Hacht, Mahagoni, komplett, in tadellosem Zustande verkauft ab Traunsee Erich Köchert, Wien I., Neuer Markt 15.

**Motorboot zu kaufen gesucht.** Motorboot für den Personenverkehr auf dem Inn 10 bis 15 Personen Fassungsraum, möglichst rationell im Betrieb, geringer Tiefgang. Angebote mit Preisangaben an Karl Roschmann, Innsbruck, Müllerstraße 14.

**„Seeteufel D 18“**, 35 qm-Yacht, in tadellosem Zustande (regattafähig), mehrfacher Preisträger, erbaut 1925 von H. v. Hacht zu 2500 Mk. zu verkaufen. Anton Haag, Berlin S 42, Brandenburgstraße 25.

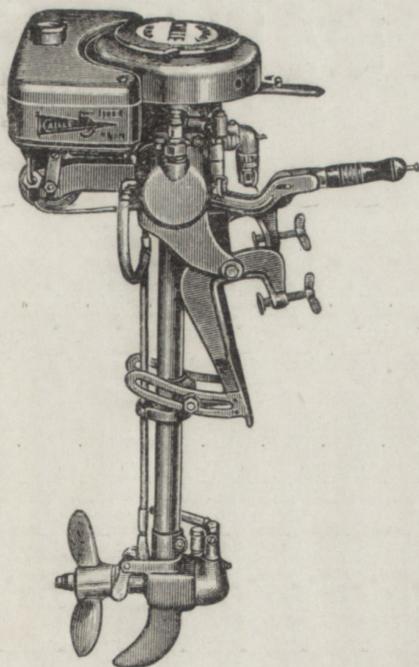
Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

**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



Das Wunderkind der amerikanischen Bootsmotore!

## **Caille Outboard-Motors**

Vorzüge in Schlagworten:

Höchste Geschwindigkeit  
Bestes Material/Billigkeit

Vertretung für Österreich:

**TEMPLE & CO.**

Ges. m. b. H.

Generalvertretung der Douglas-,  
Excelsior- u. Henderson-Motorräder

**VI., Mollardgasse Nr. 67**

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“

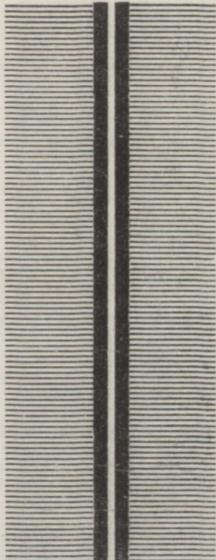
WIEN I., JOHANNESGASSE NR. 23

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**  
Wien, I. Stephanspl. 9-11, III Hauptstr. 2.

### Für den Segelsport

Sportwäsche  
Leinenhosen  
Südwester  
Kappen  
Ölzeug  
Nationalflaggen  
Klubflaggen  
Flaggengalen  
Stander  
Mitgliedsabzeichen  
Embleme  
Unterscheidungszeichen



**ACHTUNG**

---

**100.000 S gewinnen Sie**

in der Klassenlotterie  
aber eine

**20 qm-Rennjolle**

durch ein Los des U.-Y.-C. Attersee

Zu beziehen bei Herrn Ernest Dreyschock,  
Wien III., Hegergasse 10

---

**ACHTUNG**

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.

ACHTUNG

100.000 \$ gewinnen Sie

50 par-tenjolle

besch in London N.Y. A. 1980

Wien 10. November 1980

ACHTUNG