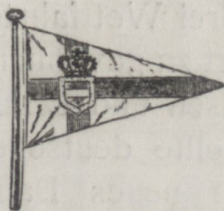


V. b. b.



7

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

6. HEFT

JUNI 1928

II. JAHRG.

Die Wettfahrten des Stammvereins um den Donau-Pokal.

Während die Segelreviere verschiedener Zweigvereine durch Jubiläumswettfahrten, Länderwettkämpfe und andere große Preise in den letzten Jahren bereits wiederholt den Mittelpunkt großer segelsportlicher Ereignisse bildeten, wurde die Alte Donau, die sich zwar an Größe und landschaftlicher Schönheit mit unseren Alpenseen nicht messen kann, dafür aber an Großstadtnähe, Belebtheit und Eignung für höchste Schulung seglerischen Könnens unbedingt die erste Stelle unter den österreichischen Segelrevieren einnimmt, im internationalen Segelsport bisher geradezu vernachlässigt. Erst der Seglertag in Wien 1927 sollte den Anstoß zu einer erfreulichen Wandlung bieten. Anknüpfend an Länderwettkampf, Wörthersee-Preis usw. vertrat Ing. R. Schlenk den Standpunkt, daß auch wir österreichischen Segler Boote und seglerisches Können besitzen, welche den Eigenheiten unserer Reviere angepaßt sind und auf diesen zur Geltung kommen. Und beim Heurigen-Abend in Grinzing leitete er mit größter Eile eine Subskription ein, welche sofort die Möglichkeit der Ausschreibung eines großen Preises für die Alte Donau sicherte. Dieser „Donau-Pokal“, in

einer Sonderreihe von drei Wettfahrten der 10 qm-Rennklasse nach Punktwertung sofort zu gewinnen, mit verkleinerten Nachbildungen als Tagespreisen und Erinnerungsplaketten für alle teilnehmenden Boote, sollte deutsche Sportskameraden nach Wien locken, damit ein neues Band sportlichen Wechselverkehrs über die Grenze geschlungen und gleichzeitig erprobt werde, ob der deutsche Segelsport dem österreichischen auch auf dem ganz eigenartigen und in seiner Art zweifellos besonders schwierigen Wiener Miniaturevier unbedingt überlegen sei. Eine Hauptpflegestätte der 10 qm-Klasse ist in Deutschland die Alster, die auch, wenngleich wesentlich größer, am ehesten ähnliche Eigenarten aufweisen dürfte wie die Alte Donau. Und wirklich hatten wir es dem im Norddeutschen Regatta-Verein blühenden sportlichen Unternehmungsgeist zu danken, daß zwei Hamburger Boote die lange Reise nach Wien antraten. Eine gleichfalls in Aussicht genommene Berliner Meldung wurde abgesagt, da der Eigner nicht sicher sein konnte, sein Boot rechtzeitig von den Berliner Regatten nach Wien bringen zu können. Aus Hamburg kamen Blinkfuer des Herrn Herbert Webendorfer und Bonzo II. (ex Laubfrosch V.) des Herrn Paul Wichmann, ersteres unter Führung des Herrn Laub, letzterer unter Führung des Eigners; als Vorschotleute machten die Brüder Helms die Reise mit. Tüchtige und schneidige Segler lernten wir in unseren jungen Gästen kennen, und namentlich Bonzo wußte sich wiederholt sehr erfolgreich zur Geltung zu bringen. Darüber aber kann kein Zweifel bestehen, daß beide Boote durch die ganz eigenartigen Wind- und Wasserverhältnisse der Alten Donau wenigstens einem bestimmten einheimischen Bootstyp und den mit der Alten Donau besonders vertrauten einheimischen Seglern gegenüber gehandicapt waren. Eine nicht zu extreme Bootsform, die der von R. Schlenk 1924 konstruierte Pan und die beiden in ihrem Riß nur wenig jüngeren Feinig-Boote Sindbad VI. und Sindbad VIII. des Herrn O. Winds darstellen, die alle mit größter Wendigkeit die Fähigkeit augenblicklicher Anpassung an die kurzen, schralenden Brisen und sehr rasches Anspringen verbinden, hat sich auf der Alten Donau überlegen gezeigt. Es ließ sich bei einzelnen Wettfahrten geradezu mit Bestimmtheit der Augenblick feststellen, in welchem diese Eigenschaften den genannten Booten den entscheidenden Vorteil sicherten.

Die für den 30. Mai ausgeschriebene erste Wettfahrt wurde um 24 Stunden verschoben, da die Hamburger Boote noch nicht eingetroffen waren. Glücklicherweise trafen sie im Laufe des Tages in Wien ein, so daß mit eintägiger Verspätung begonnen werden konnte. Allerdings hatte die Verschiebung zur Folge, daß mit Rücksicht auf die am 2. und 3. Juni stattfindenden Verbandswettfahrten des W. S. u. R. C. die Donau-Pokal-Wettfahrten nunmehr am 31. Mai nachmittags und am 1. Juni vor- und nachmittags unter allen Umständen ausgesegelt werden mußten, also keine weitere Verschiebung, kein Abbruch und keine Wiederholung mehr möglich war. Dies wurde bei der ersten Wettfahrt schmerzlich empfunden, die zu einer endlosen Flaute stehenerei ausartete, bei welcher leider die Hamburger Gäste gänzlich ins Hintertreffen gerieten, wodurch ihnen eigentlich jede Hoffnung auf einen Enderfolg verloren ging. Immerhin ist festzustellen, daß die beiden erfolgreichsten österreichischen Boote, Pan und Sindbad VI., nicht etwa bloß bei der toten Flaute des ersten Tages, sondern auch beim zweiten und dritten Rennen bei frischer Brise durchwegs im Vordertreffen lagen.

Der Start zur ersten Wettfahrt am 31. Mai, nachmittags 3 Uhr, vollzog sich platt vor einem unendlich sanften nördlichen Lufthauch. Die beiden Hamburger Boote zeigten sich raumschots sogleich recht schnell, Blinkfuer sogar so schnell, daß es schon vor dem Schuß über die Linie war und zurückgerufen werden mußte. Im übrigen entwickelte sich, wie das bei ganz flauer Achterbrise meistens zu sein pflegt, die Vorwindtour in wechselvoller Weise nach dem Liede „Amal i, amal du“. Vor dem Familienbad lagen sämtliche Boote wiederum in tadelloser Dwarlinie, nur Sindbad VI. um einige Längen voraus. Beim nächsten Lufthauch schob sich der Großteil des Feldes an ihm vorüber, am Ende der Insel hatten sich zwei Spitzengruppen gebildet, die eine landwärts (in Lee) unter Führung Pans, die andere mehr in der Mitte unter Führung von Sindbad VIII. und Ly. Letztere Gruppe setzte sich in einer aufspringenden leichten westlichen Brise zuerst in Bewegung, wobei Sindbad VI., Hexl und Bonzo noch etwas weiter nach Luv gingen. Hier kam Sindbad VI. sein rasches Anspringen entscheidend zustatten, er ging leicht über Ly und Sindbad VIII. hinweg und rundete mit etwa 100 m Vorsprung als erster die Stürzboje. Es folgten

dichtgedrängt Sindbad VIII., Hexl, Bonzo, Blinkfüer, Ly und Pan, weiter zurück Spatz, Wienerkind und Ma-Li. Bonzo, der hinsichtlich Eindrängens kein ganz reines Gewissen hatte, rundete zu knapp, verlor dabei die Fahrt und trieb an die Boje an. Die nun folgende Kreuzstrecke bis zur Inselfspitze, die bei etwa 1 m Wind den einzigen Lichtblick dieser Wettfahrt bildete, brachte im wesentlichen die Entscheidung. Sindbad VI. zog mit wachsendem Abstand davon, Pan, der den Backbordschlag etwas weiter ausgezogen hatte, rückte bis zur Inselfspitze an die zweite Stelle vor, den dritten Platz hielt Sindbad VII. besetzt; an dieser Reihenfolge änderte sich nichts mehr während der ganzen öden Flautensteheri bis zum Ziel, während der Rest des Feldes beim Familienbad Gelegenheit hatte, sich das ganze umfangreiche Programm des dort gegebenen Nachmittagskonzertes von Wind und Wetter ungestört anzuhören; Hexl und Wienerkind schoben sich allmählich aus dem Rest des Feldes heraus, Bonzo blieb vollständig hängen und paddelte schließlich heimwärts. Seinem Beispiel folgten, nachdem die Bahn auf eine Runde abgekürzt worden war und die ersten Boote das Ziel passiert hatten, Ly und Spatz. Mit einer Fahrzeit von 3.16.32 für 2½ Sm. beendete Sindbad VI. unter Führung Dietz Angerers als Erster mit großem Vorsprung das Rennen, stürmisch begrüßt von dem geduldig ausharrenden Publikum, das großenteils die günstige Gelegenheit benützt hatte, die ganze Wettfahrt am Ufer zu Fuß zu begleiten. 19 Minuten später folgte Pan (R. Schlenk) als zweiter, sodann in Abständen von je vier Minuten Sindbad VIII. (O. Winds) als dritter, Hexl (unter Führung von Demir Assim-Tourgoud Bey) als vierter Preisträger und Wienerkind II. (geführt von H. Ruhmannsöder). Damit zeigte sich der Flautengott befriedigt und gestattete dem Aeolus die Entsendung einer prächtigen Gewitterbö, von welcher allerdings nur mehr Blinkfüer und Ma-Li Gebrauch machen konnten, die nunmehr mit rauschender Fahrt ins Ziel kreuzten.

Die zweite und dritte Wettfahrt am 1. Juni vor- und nachmittags brachten einwandfreien Wind, der zwar nicht ganz in einer der auf der Alten Donau üblichen Richtungen, sondern genau nördlich wehte, aber schön durchstand und von anfänglich etwa 2 m im Laufe der ersten Wettfahrt auf 4 und Nachmittag auf durchschnittlich 5 m hinaufging. Vormittags setzten

sich nach gut geschlossenem Start die beiden Hamburger Boote an die Spitze und führten, untereinander wechselnd, auf der ganzen Spinakertour. Die Stürzlboje wurde in dichter Folge, teilweise im Rudel, gerundet von Blinkfüer, Bonzo, Ly, Sindbad VI., Hexl, Pan, Sindbad VIII., Wienerkind, Spatz, Ma-Li. Die frischere Brise im offenen Wasser bis zur Inselfspitze sagte den Hamburger Booten zweifellos zu, so daß sie zunächst unangefochten blieben, obwohl Pan aus dem Hintergrund mächtig aufgerückt war. Als aber das Fahrwasser enger wurde und die Brise die auf der Alten Donau üblichen Stückchen spielte, rückte Pan ihnen Schlag für Schlag auf, so daß am Ende des Familienbades schon alle drei Boote dicht beisammen lagen. Beim Wenden an der Einfassung des Bades erlangte Pan eine taktisch vorteilhafte Position und gelangte an die Spitze, die bisher Blinkfüer gehalten hatte, das nunmehr auf den dritten Platz zurückfiel. In dieser Reihenfolge absolvierten die führenden Boote den Rest der Kreuzstrecke, im restlichen Felde hatten sich im engen Fahrwasser neben der Insel Sandbad VI. und Sindbad VIII. verbessert, ersterer war vor Ly, letzterer vor Hexl gerückt. Die Startboje wurde am Ende der ersten Runde in vier Gruppen passiert. Zunächst Pan, Bonzo und Blinkfüer in mäßigen Abständen, etwa zwei Minuten später Sindbad VI., Ly, Sindbad VIII. und Wienerkind, nach weiteren zwei Minuten Hexl und Spatz, beträchtlich zurück Ma-Li allein. Infolge des Auffrischens der Brise auf der zweiten Vorwindstrecke verringerte sich der Abstand zwischen der zweiten und dritten Gruppe. Eine Änderung der Reihenfolge ergab sich bis zur Stürzlboje nicht. Auf der zweiten Kreuztour gelang es Hexl, an der Inselfspitze Sindbad VIII. abzufangen, in den kurzen schrahlenden Brisen beim Silberereck kam Wienerkind vor Ly zu liegen und Sindbad VI. kreuzte sich Schlag für Schlag näher an die Spitzengruppe heran; im letzten Augenblick gelang es ihm noch gegen Blinkfüer den dritten Platz zu erobern. Pans Vorsprung hatte sich auf der Kreuztour im engen Fahrwasser beträchtlich vergrößert und betrug im Ziel gegen Bonzo 4.24, gegen Sindbad VI. 5.03 und gegen Blinkfüer 5.12. Die übrigen Boote folgten nach Pan in folgenden Zeitabständen: Wienerkind 5.41, Ly 6.24, Hexl 7.55, Sindbad VIII. 8.46, Spatz 10.15, Ma-Li 28.35.

Nach der zur Anwendung gelangenden Johannyschen Punktwertung hatte nunmehr Pan 219, Sindbad VI. 192 Punkte,

an dritter Stelle folgte Bonzo mit 91 Punkten, alle anderen Boote hatten noch kleinere Punktsommen. Es hätte also nur mehr Bonzo durch einen Sieg im dritten Rennen (I. Platz = 128 Punkte) mit Pan punktgleich werden können, aber auch dies nur, wenn Pan gänzlich versagt hätte, da sogar der siebente Platz noch fünf Punkte zählte, die genügt hätten, Pan einen Vorsprung vor Bonzo zu sichern; überdies hätte auch Sindbad VI. im letzten Rennen unplaciert bleiben müssen, da er durch einen vierten Platz noch immer 45 Punkte erringen, somit eine größere Gesamtpunktzahl erreichen mußte, als Bonzo bestenfalls erreichen konnte. Daß aber sowohl Schlenk mit Pan als auch Angerer mit Sindbad VI. vollständig versagen würden, damit konnte keinesfalls gerechnet werden; es war somit bereits entschieden, daß der Donau-Pokal in Wien bleiben würde, die Entscheidung konnte nur mehr zwischen Pan und Sindbad VI. liegen, die als ebenbürtige Rivalen gelten durften. Hatte Pan in den beiden ersten Pokal-Wettfahrten einen Vorsprung von 37 Punkten erreicht, so hatte dafür Sindbad VI. in den vorausgegangenen Verbandswettfahrten des U.-Y.-C mit zwei I. und einem II. Platz den ersten Punktpreis gegen Pan erobert; durch einen Sieg im letzten Rennen hätte also Sindbad VI. den Donau-Pokal erobern müssen, und wenn Sindbad VI. den II., Pan den III. Platz besetzt hätte, wären beide Boote punktgleich geworden. Also lautete die Losung für die Wettfahrt: Pan oder Sindbad VI.? Zwischen diesen beiden Booten mußte sich ein erbitterter Kampf abspielen, gegen den alles andere in den Hintergrund treten mußte, der jedoch gegebenenfalls auch für dieses einzelne Rennen einem lachenden Dritten die Bahn frei machen konnte.

Beim Vorwindstart kam Pan günstiger weg, er zog mit Hexl unbehindert in Lee davon, während Sindbad VI. im dichten Rudel der übrigen Boote lag. Beim Silberereck lag Pan voraus, ihm folgten mit ganz geringen Abständen Hexl, Wienerkind, Sindbad VIII., Sindbad VI., Spatz, Blinkfüer, Ly, Bonzo, Ma-Li. Beim Familienbad gelang es Hexl, in Lee an Pan vorüber zu gehen und die Führung zu erobern, während aus dem Hintergrund Blinkfüer und Spatz, die in einen besonders günstigen Brisenstrich geraten waren, auf den dritten und vierten Platz vorrückten. Die Stürzlboje rundete Hexl in klarer Führung, nach einer halben Minute folgte Pan, nach einer weiteren

halben Minute Blinkfüer, dann Spatz, Sindbad VIII., Sindbad VI., Wienerkind, Ly, Bonzo und Ma-Li. Ein bei dem frischen Wind nicht zu unterschätzender Gegner wurde gleich nach Beginn der Kreuztour dadurch außer Gefecht gesetzt, daß Blinkfüer das Fockfall brach; zwar wurde die Fock ersatzweise am Spinakerfall gesetzt, damit ließ sie sich jedoch nicht gehörig durchsetzen, außerdem mußte Blinkfüer dann auf der zweiten Vorwindstrecke auf den Spinaker verzichten, verlor also alle Aussicht mitzukommen. In dem frischen Wind lief Hexl ausgezeichnet, so daß Pan ziemlich lange brauchte, ehe er sie auskreuzen konnte. Sehr gut lief im offenen Wasser des unteren Beckens Bonzo, Schlag für Schlag rückte er vom vorletzten auf den dritten Platz vor. Auch Sindbad VIII. und Ly verbesserten ihre Plätze, so daß das Silberereck in folgender Reihenfolge passiert wurde. Pan, Hexl, Bonzo, Sindbad VIII., Ly, Spatz, Sindbad VI., Wienerkind, Ma-Li, Blinkfüer. Auf der zweiten Hälfte der Kreuztour besann sich Sindbad VI. der ihm obliegenden Ehrenpflicht und begann mächtig zu laufen. Der Reihe nach überholte er Spatz, Ly, Sindbad VIII. und Hexl, die bei der Inselfspitze auch Bonzo vorüberlassen mußte. Bonzo selbst wurde beim Eiskanal von Sindbad VI. überholt, an dem er jedoch im freien Wasser oberhalb der Insel bald vorbeiging. Die Zeitabstände an der Startboje am Ende der ersten Runde waren hinter dem führenden Pan: Bonzo 0.38, Sindbad VI. 1.03, Hexl 1.12, Sindbad VIII. 3.03, Ly 3.52, Wienerkind 4.40, Spatz 5.13, Ma-Li 5.30, Blinkfüer 6.50. Auf der Vorwindstrecke liefen Bonzo und Sindbad VI. an Pan vorbei, Sindbad VI. sicherte sich die Innenseite, Bonzo mußte außen herum, so daß die Stürzlboje in der Reihenfolge Sindbad VI., Pan, Bonzo mit ganz geringen Abständen gerundet wurde, eine Minute später folgte Hexl, dicht gefolgt von Sindbad VIII. und Ly, dann Spatz, Wienerkind, Ma-Li, Blinkfüer. In einem der ersten Drücker auf der Kreuztour brach Ly das Ruderblatt und sie mußte ausscheiden. Sindbad VI. setzte nun begreiflicherweise alles daran, den knapp hinter ihm liegenden Pan zu halten. Schlag für Schlag, Wendung um Wendung währte dieser Zweikampf mit aller Erbitterung und allen Finessen von der Stürzlboje bis zum Ziel. Bonzo zog daraus den Vorteil, übernahm die beliebte Rolle des lachenden Dritten und setzte sich ungehindert an die Spitze des Feldes; es soll nicht gesagt sein, daß ihm dies, so lange die

Boote im offenen Wasser kreuzten, nicht auch sonst gelungen wäre; im engen Arm neben der Insel hätte er aber seine führende Stellung wohl kaum behaupten können, wenn die beiden Gegner nicht ausschließlich miteinander beschäftigt gewesen wären. Boten diese doch auch Hexl Gelegenheit, sich wenigstens vorübergehend auf den zweiten Platz vorzuarbeiten. Als die führenden Boote sich dem Ziel näherten, lag Sindbad an zweiter Stelle und hielt seinen Rivalen scheinbar sicher, wenn auch knapp. Der letzte Augenblick aber sollte eine Überraschung bringen. Vielleicht hatte Sindbad den letzten Backbordschlag an der Zielboje aus besonderer Vorsicht um einen Gedanken zu weit ausgezogen, vielleicht auch waren die Nerven seines Vorschotmannes durch den aufreibenden Zweikampf ein wenig erschöpft: als Sindbad VI. endlich wendet, um den ganz kurzen Steuerbordschlag ins Ziel zu machen, und Pan keine Hoffnung mehr zum Durchschlüpfen zu haben schien, ging beim Wenden auf Sindbad die Fock nicht klar herum, sondern blieb einen Augenblick haken und drückte das Boot nach Lee, so daß der geplante Aufschießer versagte und Pan Gelegenheit fand, sich blitzschnell an Sindbad vorbei durch die Feilung zu schieben; sein Vorsprung vor Sindbad betrug nur wenige Dezimeter, aber damit hatte Pan den Donau-Pokal für sich entschieden. Der Abstand beider Boote gegen den führenden Bonzo betrug trotz ihres Sonderzweikampfes nur 42 Sekunden, 35 Sekunden nach ihnen folgte Hexl als vierter Preisträger. Bonzo hatte also mit einem I. und einem II. Tagespreis die Ehre Jung-Hamburgs auf jeden Fall gerettet, und es wäre ein außerordentlich interessanter Dreikampf geworden, wenn er nicht am ersten Tag in der toten Flaute so vollkommen ins Hintertreffen geraten wäre. Der Norddeutsche Regata-Verein und unsere schneidigen Hamburger Gäste verdienen gewiß unseren herzlichsten Dank dafür, daß sie den Donau-Pokal-Wettfahrten durch ihre Beteiligung einen besonderen Reiz verliehen haben, und es ist zu hoffen, daß sie ihre Expedition nach Wien bei der nächsten Gelegenheit, an der es nicht fehlen soll, mit vollerem Erfolg wiederholen werden; sie haben jetzt einige Mätzchen der Alten Donau kennen gelernt und werden die diesmal gewonnenen Erfahrungen ein andermal gegen uns verwerten können. Der nächste Donau-Pokal sei ihnen also von Herzen gegönnt, wenn sie nur wiederkommen!

Die Preisverteilung sowohl für die Wettfahrten um den Donau-Pokal als auch für die vorausgegangenen Frühjahrs-Verbandswettfahrten des U.-Y.-C. St. wurde am 1. Juni auf dem Klubgrund des Stammvereins vorgenommen, der Obmann, Sektionschef Dr. Maurus, benützte gern die Gelegenheit, der besonderen Freude der Wiener Segler über den Besuch der Hamburger Sportskameraden Ausdruck zu geben. Und wenn dieselben auch nicht den Donau-Pokal selbst nach Hamburg mitnehmen konnten, so konnten sie doch gleich den übrigen Tagespreisträgern die gelungenen verkleinerten Nachbildungen desselben, die als Tagespreise gegeben wurden, in verschiedenen Größen als Erinnerung davontragen. Der Abend des 1. Juni vereinigte den U.-Y.-C und seine Gäste in Fischers Restaurant an der Alten Donau beim Heurigen in bester Stimmung, wobei auch die Kapazität des Donau-Pokals mit Hilfe einer Bowle ausprobiert wurde. Daß die Jugend dann auch noch in einer mitternächtlichen Segelfahrt auf der Klubjolle Pussi den Hamburgern Gästen die Schönheit einer Mondnacht auf der Alten Donau bei dicht bedecktem Himmel vor Augen führte, wurde nicht von allen Funktionären des Stammvereins mit der erwarteten ungeteilten Begeisterung zur Kenntnis genommen.

Dr. Johnny.

Anmerkung: Der Bericht über die Frühjahrs-wettfahrten des Stammvereines mußte wegen Raummangels zurückgestellt werden.

Der Redaktionsausschuß.

Zur Frage der Zusammensetzung von Schiedsgerichten.

Der Kronjurist des U.-Y.-C., Herr Dr. Johnny, hat gelegentlich seiner sehr dankenswerten Zusammenstellung von Protestentscheidungen im letzten Heft unserer „Mitteilungen“ auch eine Frage aufgeworfen, die für den Klub von großer Bedeutung ist, nämlich die, ob die Mitglieder unseres Vorstandes als „Vorstandsmitglieder“ im Sinne des § 1 der Wettsegelbestimmungen zu betrachten sind; Dr. Johnny hat die Frage bejaht, so daß für die von einem Zweigverein abgehaltene Wettfahrt nicht nur die Mitglieder des betreffenden

Ausschusses, sondern auch alle Mitglieder des Gesamtvorstandes durch die angeführte Vorschrift der W. B. betroffen werden sollen.

Diese Auslegung, die übrigens eine tief einschneidende Neuerung bedeutet, halte ich nicht für richtig, sie scheint mir weder in unseren Satzungen begründet zu sein, noch dem Tenor der betreffenden Stelle in den W. B. zu entsprechen.

Diese sagt, daß von den drei Schiedsrichtern, die zur Entscheidung eines Protestes in Tätigkeit treten dürfen, nur einer „dem Vorstandes veranstaltenden Vereines“ angehören darf.

Zweck dieser Bestimmung ist offenbar, schon durch die Zusammensetzung der Schiedsgerichte die Gefahr einer Parteinahme für den eigenen Verein gegenüber fremden nach Möglichkeit auszuschließen. Eine Gefahr der Parteilichkeit aber wird darin gesehen, daß Mitglieder der Leitung jenes Vereines, der die Wettfahrt veranstaltet hat, in einem Schiedsgericht die Mehrheit haben, also den Ausschlag geben können.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Vorschrift, auf den U.-Y.-C. angewendet, für den Ausschuß jenes Zweigvereines, der die Wettfahrt abhält, zu gelten hat; ebenso zweifellos ist, wie auch Dr. Johanny hervorhebt, daß die Ausschußmitglieder der anderen Zweigvereine nicht unter diese Bestimmung fallen; ein Schiedsgericht über eine Regatta des Zweigvereines Wolfgangsee könnte also beispielsweise aus drei Herren bestehen, die alle dem Ausschuß des Zweigvereines Mondsee angehören.

Ich glaube aber, daß auch der Vorstand des Gesamtklubs nicht zu den nach § 1 der W. B. als befangen anzusehenden Personen gerechnet werden kann. Vor allem erscheint es mir schon einigermaßen gezwungen, annehmen zu müssen, daß man als Vorstandsmitglied prinzipiell in jedem Schiedsgericht eines Zweigvereines befangen sei, ausschließlich darum, weil man Vorstandsmitglied des Gesamtklubs ist; diese Funktion schafft doch nicht die entferntesten Beziehungen zu den einzelnen Zweigvereinen und es liegt absolut keine Veranlassung vor, bei jedem Vorstandsmitglied Sympathien für die Ausschüsse sämtlicher Zweigvereine vorauszusetzen oder doch mehr oder intensivere Sympathien, als sie bei jedem Mitglied des U.-Y.-C. vorhanden sein sollen. Andererseits kann es geradezu als Miß-

trauen gegen die Mitglieder des Vorstandes aufgefaßt werden, wollte man ihnen so wenig Objektivität und Sachlichkeit zutrauen, daß man ihnen für diese Fälle ein für allemal die Qualifikation zum Schiedsrichter abspricht. Endlich läßt sich auch nicht behaupten, daß die Vorstandsmitglieder infolge dieser ihrer Eigenschaft an den Entscheidungen der Schiedsgerichte in den zehn Zweigvereinen „persönlich beteiligt sind“, wie es § 50 der W. B. perhorresziert.

So scheint mir die Vorschrift des § 1 der W. B. schon dem Sinne nach auf unseren Vorstand nicht anwendbar; dazu kommt aber noch, daß eine Interpretation unserer Satzungen zu ganz dem gleichen Ergebnis führt. Nach diesen ist „veranstaltender Verein“, aus dessen Vorstand nur ein Schiedsrichter genommen sein darf, bei unseren Wettfahrten regelmäßig der Zweigverein und nicht der Union-Yacht-Club. In den Satzungen des Gesamtklubs steht nichts davon, daß er Wettfahrten abzuhalten hat; zu seinen Aufgaben gehört „die Pflege des Segelsportes und die Förderung der gemeinsamen seglerischen Bestrebungen der Mitglieder des U.-Y.-C.“ und dieser Pflege soll die Förderung des Wettsegelns, des Jugendsegelns usw. dienen; die Abhaltung von Wettfahrten hingegen findet sich ausdrücklich unter den Aufgaben der Zweigvereine angeführt; das für alle Zweigvereine geltende Normalstatut sagt, daß der Verein seinen Zweck verfolgt „indem er Wettfahrten abhält...“ Also der Zweigverein ist „veranstaltender Verein“ und nicht der U.-Y.-C. und dies wird auch durch die seit 42 Jahren ständig geübte Praxis bestätigt. Nicht dem Vorstand kommt die Ausschreibung der Regatten zu, er hat auch keinerlei Einfluß auf ihre Art, Anzahl usw.; er versucht es zwar, die Termine halbwegs zu regeln, um ein Überlappen derselben möglichst zu vermeiden, aber auch das gelingt ihm bekanntlich nur mangelhaft. Die Veranstaltung der Wettfahrten ist also Sache der Zweigvereine. Das schließt natürlich nicht aus, daß auch einmal der Gesamtklub Wettfahrten veranstalten kann; die Jubiläumsregatten des Jahres 1911 wurden als Wettfahrten der Zweigvereine ausgeschrieben, damals veranstalteten der Stammverein, der Wörthersee und der Attersee besondere „Jubiläumsregatten“, die auf dem Attersee ausgesegelt wurden. Die Jubiläumsregatten des Jahres 1926 hingegen waren als Union-Yacht-Club-Regatten ausge-

schrieben und der Zweigverein Attersee nur mit ihrer Durchführung betraut. Das war aber eine typische Ausnahme.

Nur der Union-Yacht-Club selbst kann die von Dr. Johnny aufgeworfene, aus dem etwas komplizierten Aufbau unseres Klubs erklärliche Frage beantworten, niemals der Vorstand des Deutschen Seglerverbandes, der mit unseren Klubverhältnissen viel zu wenig vertraut ist. Vorläufig liegen zwei unoffizielle Meinungsäußerungen vor, die einander diametral widersprechen, die des Herrn Dr. Johnny und die hier vertretene; eine authentische Lösung der Frage wird der Vorstand selbst geben müssen.

Prof. Hans Frsch.

Mitteilungen des Vorstandes.

Der „**Dr. Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreis**“ kommt im Jahre 1928 dem Zweigverein Wolfgangsee zu. Die beiden vom Vorstand des U.-Y.-C. gestifteten Pokale fallen im Jahre 1928 an den Stammverein und den Zweigverein Wörthersee.

Neue Mitglieder.

Als ausübende Mitglieder wurden in den Union-Yacht-Club aufgenommen:

Stammverein: Frau Berta Österlin, Sekretärin des Wiener Frauenerwerbvereines; Wilfried Platzner, Student; Arch. Ing. Jung, Baumeister.

Traunsee: Viktor Thausing, Student.

Mondsee: Hubert v. Breisky, Student.

Grundlsee: Otto Wittels, Reklamechef der Firma Heckmann & Schoeller.

Mattsee: Raoul Jobst; Hans Rott, Student; Wilfried Pätzer, Student; Hans Jörg v. Fischer, cand. chem.; Erik v. Latscher-Latka, Student.

Neusiedlersee: Dipl. Kaufmann Karl Stöger; Sekretär der L. Damböck A.-G. Ing. Rudolf Kloß; Hans Neuinger, Sekretär der Versicherungsgesellschaft „Anker“.

Am 11. April 1928 wurde in Klagenfurt der **Kärntner Yacht-Club** gegründet. Der Verein zählte bei seiner Gründung 30 Mitglieder mit 14 Segelbooten und 3 Motorbooten. Obmann des neuen Klubs ist Herr Dr. Viktor Hauser. Der Kärntner Yacht-Club strebt die Gründung von Zweigvereinen auf anderen Kärntner Seen an. Die Anmeldung beim Deutschen Seglerverband ist bereits vollzogen.

Segelvorschriften und Programme für die Wettfahrten des U.-Y.-C.

Zur Erzielung möglicher Einheitlichkeit und Gleichförmigkeit der Segelvorschriften und Programme für alle Wettfahrten des U.-Y.-C. hat der Vorstand im Sinne der Vorschläge eines von ihm eingesetzten Unterausschusses die nachstehenden „Allgemeinen Bestimmungen“ festgesetzt, die einen wesentlichen Bestandteil des Wettfahrtprogrammes zu bilden haben und in dieses aufzunehmen oder ihm beizulegen sind. Soweit durch diese Bestimmungen die Einzelheiten des Programms nicht bereits bindend festgelegt erscheinen, haben dafür die weiter unten folgenden „Richtlinien“ zu gelten, die von den Oberbootsmännern bei Fertigstellung des Programms zu beachten sind.

A. Allgemeine Bestimmungen und Signale für die Wettfahrten des U.-Y.-C.

1. Es gelten die Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. und die folgenden allgemeinen sowie die besonderen Bestimmungen des Programms.

2. **Statfinden der Wettfahrt:** Flagge „V“ am Start- oder Signalmast.

3. **Absage der Wettfahrt:** Flagge „N“.

4. **Verschiebung des Startes:** Antwortwimpel (Bekanntgabe der Startzeit am Startplatz; jeder unter dem Antwortwimpel gesetzte Signalball bedeutet eine halbe Stunde Verschiebung).

5. **Beginn der Wettfahrten:** Zwei Schüsse, deren zweiter als Zeitschuß gilt und genau 10 Minuten vor dem Vorbereitungsschuß der zuerst startenden Klasse fällt; gleichzeitig steigt der rote Startball auf das oberste Feld des Startmastes.

6. **Kursflaggen** werden spätestens beim Vorbereitungsschuß der betreffenden Klasse gesetzt. Kann ein und derselbe Kurs nach verschiedenen Richtungen abgesegelt werden, so bedeutet eine grüne Flagge Rechtskurs (im Sinne des Uhrzeigers), eine rote Flagge Linkskurs.

7. **Start:** Genau 10 Minuten nach dem Zeitschuß („Beginn der Wettfahrt“) fällt der Vorbereitungsschuß für die zuerst startende Klasse, gleichzeitig fällt der rote Startball auf das unterste (schwarze) Feld und steigt von da mit jeder weiteren Minute um eines der weißen und schwarzen Felder hinauf, so daß er zu Beginn der fünften Minute das oberste schwarze Feld deckt; von da an steigt er alle 10 Sekunden um eine der weißen und roten Unterteilungen und fällt mit dem Startschuß wieder auf das unterste schwarze Feld. Der Startschuß einer Klasse gilt als Vorbereitungsschuß für die nächststartende Klasse. Bei Versagen eines Schusses gilt das optische Signal.

8. **Die Startlinie** ist festgelegt durch die Deckpeilung zweier fester Marken und seewärts durch eine Kursmarke begrenzt.

9. **Der Rückruf** einer zu früh gestarteten Yacht erfolgt durch Schallsignale und Zeigen ihrer Rückrufnummer.

10. **Aufgeben der Wettfahrt:** Gibt eine Yacht das Rennen auf, so muß sie die Rennflagge streichen und darf weder weitere Kursmarken runden noch die Ziellinie in irgendeiner Richtung passieren.

11. **Abkürzung der Bahn:** Die am Startmast gesetzte Flagge „S“ zeigt an, daß die letzte Runde (welche mit dem Runden der Startboje beginnen sollte) entfällt. Nimmt das durch die Flaggen „S“ und „Z“ gekennzeichnete Richterboot bei irgendeiner Kursmarke Aufstellung, so gilt als Ziel die Verbindungslinie zwischen dieser Kursmarke und dem Richterboot. Bis zu dieser Kursmarke ist die Bahn der Kursskizze entsprechend abzusegeln. Gilt die Abkürzung nicht für alle

Klassen, so wird nach Tunlichkeit jede einzelne Yacht vom Richterboot durch Zuruf aufgeklärt. Abkürzung der Bahn wird überdies durch einen Schuß signalisiert.

12. **Abänderung der Bahn:** Die Flagge „R“ am Startmast oder am Richterboot zeigt an, daß die Bahn geändert ist. Die Art der Änderung wird durch Zuruf bekanntgegeben.

13. **Abbruch der Wettfahrt:** Flagge „N“ am Startmast oder am Richterboot, überdies Streichen der Kursflagge und drei Schüsse.

14. **Schluß der Wettfahrt:** Zwei Schüsse und Streichen der Signalflaggen.

15. **Proteste** sind innerhalb 30 Minuten nach Schluß der Wettfahrt mit Beilegung von 30 S Protestgebühr bei den Schiedsrichtern schriftlich zu überreichen.

16. **Die Erklärung nach § 42 W. B.** ist binnen 30 Minuten nach Schluß der Wettfahrt bei der Wettfahrtleitung zu unterzeichnen, widrigens die Unterschrift als verweigert und die Yacht als ausgeschlossen anzusehen ist. Verspätet abgegebene Erklärungen können nur entgegengenommen werden, wenn der Einhaltung der Frist wichtige Hindernisse entgegenstanden, über deren Stichhaltigkeit die Schiedsrichter zu entscheiden haben.

17. **Das Zeiten** einer Yacht im Ziel wird durch ein Schallsignal bekanntgegeben.

18. **Freihalten der Start- und Ziellinie:** Das Fahrwasser in unmittelbarer Nähe der Startlinie darf jeweils nur von jenen Yachten befahren werden, deren Vorbereitungszeichen bereits gegeben wurde. Das wiederholte Passieren der Ziellinie sowie unnötiger Aufenthalt in unmittelbarer Nähe derselben ist verboten. Eine Yacht, die die Wettfahrt bereits beendet hat, darf keine noch im Rennen befindliche Yacht (ob mit oder ohne Wegerecht behindern. Jede ungerechtfertigte Verletzung dieser Vorschriften zieht Ausschließung nach sich.

19. **Mündliche Anweisungen** kommen außer in den vorstehend (Punkt 4, 11 und 12) ausdrücklich vorgesehenen Fällen nicht in Betracht.

B. Richtlinien für die „besonderen Bestimmungen“.

Segelvorschriften und Programme haben zu enthalten:

1. Genaue Bezeichnung des Ortes, an welchen alle Verlautbarungen (gemäß den allgemeinen Bestimmungen) erfolgen, die Schiedsrichter sich versammeln, die Erklärungen gemäß § 42 W. B. zu unterschreiben und schriftliche Proteste zu überreichen sind.

2. Die Zeit des Startes jeder einzelnen Klasse.

3. Genaue Angaben über die Startlinie (Lage, Begrenzung, Peilung).

4. Die genaue Beschreibung der Kurse und der für jeden derselben geltenden Kursflagge sowie eine Kursskizze, endlich die genaue Länge der einzelnen Bahnen.

5. Allfällige besondere Anweisungen über Abkürzung, beziehungsweise Abänderung der Bahn.

6. Angaben über die Ziellinie (ist dieselbe identisch mit der Startlinie, so ist dies unbedingt im Programm anzuführen. Ist sie nicht identisch mit der Startlinie, so ist sie durch die Flagge „Z“ zu kennzeichnen. Im Hinblick auf Schwierigkeiten, die sich andernfalls durch das Abschwojen der Boje ergeben können, empfiehlt es sich, als Ziellinie nicht die durch Landmarken bezeichnete Peilungslinie, sondern die Verbindungslinie zwischen der landwärts gelegenen Peilungsmarke und der Zielboje zu nehmen).

7. Die Namen der Starter, Zielrichter und Schiedsrichter (es empfiehlt sich, dieselben im Programm gemeinsam anzuführen, damit nicht durch das Nichterscheinen des einen oder des anderen Herren Verlegenheiten entstehen).

8. Die Anzahl und Art der Preise, insbesondere auch die genauen Bestimmungen über Herausforderungs-, Punkt- und sonstige Nebenpreise.

9. Ort und Zeit der Preisverteilung.

10. Etwaige Beschränkungen der Dauer der Wetfahrt.

11. Die Liste der gemeldeten Yachten, nach Klassen geordnet, unter Beifügung der Startzeit, der Unterscheidungs-

nummern, der Rückrufnummern (welche zweckmäßigerweise für jede Klasse mit „1“ beginnen und der Reihung der Boote in der Meldungsliste entsprechen sollen) und der Rennflaggen; besonders empfohlen wird, in die Meldungsliste außer dem Namen und der Klubzugehörigkeit des Eigners auch Angaben über den Konstrukteur, die Werft und das Baujahr der Yacht aufzunehmen; zu diesem Zweck sind im Meldungsformular entsprechende Rubriken zur Ausfüllung durch den Eigner vorzusehen. In der Meldungsliste sind die Yachten jeder Klasse nach den Klassennummern mit der niedrigsten beginnend zu reihen.

Länderwettkampf.

Alle Eigner erfolgreicher 22er, welche geneigt sind, ihre Boote für den Länderwettkampf zur Verfügung zu stellen, ferner alle Klubmitglieder, die als Führer oder Mannschaften am Länderwettkampfteilzunehmen bereit sind, insbesondere auch jene Herren, die zur Teilnahme an der Münchner-Woche ohnedies nach Starnberg zu gehen beabsichtigen, werden dringendst gebeten, dies umgehend Herrn Dr. Robert Johann, Wien I., Wollzeile Nr. 13, bekanntzugeben.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Der Zweigverein Attersee teilt mit:

Der vom Union-Yacht-Club Zweigverein Attersee gestiftete „Atterseepokal“ für den Seenwettkampf Starnbergersee—Attersee kommt heuer im Rahmen der Bayrischen Woche in der 20 qm-Rennklasse auf dem Starnbergersee zur Austragung.

Da jeder Zweigverein des Union-Yacht-Clubs hiezu zwei Boote senden kann, wird die Aufmerksamkeit auf diese Wettfahrten gelenkt, umso mehr, als heuer auf dem Starnbergersee die Jubiläums-Wettfahrten des königlich Bayrischen Yacht-Clubs stattfinden.

Meldeschuß: 2. Juli 1928.
Interessenten erhalten genaue Auskünfte durch den Unterzeichneten.

Für den Union-Yacht-Club Zweigverein Attersee:
Der Oberbootsmann:
Ing. Reinhold Schultz,
Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Der Zweigverein Neusiedlersee macht alle Mitglieder des Union-Yacht-Clubs auf seine am

1. Juli 10 Uhr, 7. Juli 17 Uhr und 8. Juli 10 Uhr
stattfindenden Verbandswettfahrten aufmerksam.

Ausschreibungen von Wettfahrten.

Ausschreibung der Jubiläums-Wettfahrten der Traunsee-woche 1928.

Bahn: Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, 3 bis 7 Seemeilen. Mindestens zwei Meldungen, sonst entfällt die Wettfahrt dieser Klasse.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl ist zulässig.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern anerkannter Vereine.

Preise: In jeder Wettfahrt Plichtschilder als Klassenpreise und jedem Ersten ein Ehrenpreis, außerdem Ehrenpreise nach Punktwertung und als Nebenpreise:

Für die 35 qm-Rennklasse: „Gmundner-Pokal“ und „Traunkirchen-Pokal“.

Für die 20 qm-Rennklasse: „Pokal der Kurkommission Gmunden“ als erster Punktpreis und ein „Ehrenpreis“ für die kürzeste Fahrzeit.

Für die 15 qm-Rennklasse: „Traunsee-Pokal“ als erster Punktpreis.

Für die Kielyachten: „Pierrot-Preis“.

Einsätze: S 20 für jede Wettfahrt, für die Vereinswettfahrten je S 12. Bei Meldung vor dem 25. Juli die Hälfte.

Meldestelle: Union-Yacht-Club Traunsee, Gmunden, Oberösterreich.

Meldeschuß: 1. August 1928, 8 Uhr abends.

35 qm-Klasse: Die alten Yachten sind zugelassen gemäß den Vermessungsbestimmungen 1927.

Programme: Im Klubhaus ab 5. August, wo auch alle näheren Bestimmungen über die Wettfahrten bekanntgegeben werden.

A. Verbandswettfahrten.

- I. Sonntag, den 5. August:
6 Uhr früh bei Oberwind, sonst 9 Uhr: 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse.
15 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.
- II. Montag, den 6. August:
14 Uhr: 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse „Gmundner Pokal“.
Mittwoch, den 8. August:
14 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.
- III. Dienstag, den 7. August:
14 Uhr: 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse „Traunkirchen-Wettfahrt“.
Freitag, den 10. August:
14 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.
- IV. Donnerstag, den 9. August:
9 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.
15 Uhr: 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse.

B. Vereinswettfahrten.

Offen für alle im U.-Y.-C. eingetragenen Yachten.

- a) Samstag, den 11. August 1928:
13 Uhr: „Pierrot-Preis“ für alle Kielyachten.
- b) Sonntag, den 12. August:
14 Uhr: Klubhaushandicap.

Punktwertung.

1. In den Verbandswettfahrten erhalten die siegreichen Yachten jeder Klasse nach Maßgabe der Meldungen Ehrenpreise gemäß folgender Punktwertung:

2. Es zählt jeder Yacht, die die Wettfahrt einwandfrei beendet, der

1. Platz 8 Punkte
2. Platz 5 Punkte

- 3. Platz 3 Punkte
- 4. Platz 2 Punkte
- 5. Platz 1 Punkt.

3. Jeder Yacht werden nur die drei für sie günstigsten Wettfahrten angerechnet. Die Summe der Punkte ergibt die Reihenfolge der Sieger.

4. Bei Punktgleichheit entscheidet die vierte Wettfahrt, weiter die Mehrzahl der besseren Plätze und schließlich die letzte Wettfahrt.

5. Eine Yacht, die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, aber nicht das Anrecht auf einen Punktpreis.

6. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschuß des U.-Y.-C. Traunsee vorbehalten.

Ausschreibung der Verbands- und Ausgleichswettfahrten der Wolfgangsee-Woche 1928,

veranstaltet vom U.-Y.-C. Wolfgangsee und dem S.-V. Nibelungen.

Tage und Stunden:

I. Verbandswettfahrten: U.-Y.-C.: am 23., 25., 26. und 28. August, 1. Uhr; S.-V. Nibelungen: am 22. August, 1 Uhr.

II. Ausgleichswettfahrten: U.-Y.-C.: am 23. und 26. August, 1 Uhr; S.-V. Nibelungen: am 22. August, 1 Uhr.

Start und Ziel: St. Gilgen, Bootshaus Schulze.

Bahnlänge: Für Sonderklasse und Ausgleichsklasse 11 Seemeilen, für die übrigen Klassen 8 Seemeilen. Bahnkürzungen sind den Schiedsrichtern vorbehalten.

Kurs: Im Programm ersichtlich.

Klassen: Sonderklasse, 20 qm-, 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Rennklasse und Ausgleichsklasse.

Meldebekr nkung: F r jede Klasse mindestens zwei Nennungen.

Besatzung und Ruderf hrung: Bei Klassenyachten nach den Bestimmungen des D. S. Vb., bei der Ausgleichsklasse nach den Bestimmungen des U.-Y.-C. wie bei den Segell ngenyachten.

Preise: Plichtschilder nach den Bestimmungen des D. S. Vb. Ehrenpreise und die entsprechenden Bestimmungen sind im Programm ersichtlich.

Einsätze: Sonder- und Ausgleichsklasse S 8.—, die übrigen Klassen S 5.—, die 5 qm-Klasse S 3.— für Boot und Wettfahrt.

Unterscheidungsnummern: Für Klassenyachten nach den Bestimmungen des D. S. Vb.; Nummerntücher für die Ausgleichsklasse sind nach Nennungsschluß am Klubplatz gegen Einsatz von S 5.— leihweise erhältlich.

Meldestelle: U.-Y.-C. Wolfgangsee, St. Gilgen.

Meldeschluß: 10. August 1928, 8 Uhr abends.

Programmausgabe ab 19. August, Klubplatz St. Gilgen.

Sonderbestimmung für die Ausgleichsklasse: Für Klasseneinteilung, Vergütung und dergleichen gelten im allgemeinen die alten Vorschriften für Segellängenboote, doch kann die Rennleitung zweckmäßige Änderungen vornehmen.

Dr. Paul Strohschneider,
Oberbootsmann.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

„**Rambha III**“, 20 qm-Rennjolle ab Neusiedlersee S 1500 zu verkaufen. Zuschriften an das Sekretariat.

„**Maus**“, 20 qm-Rennjolle, sehr gut erhalten, erstklassiges Boot, ab Neusiedl am See verkäuflich. Auskünfte Sekretariat.

„**Pique Ass**“, 20 qm-Rennjolle, Harms-Riß, ganz aus Zeder gebaut, 18 erste und zweite Preise, preiswert zu verkaufen. Ing. V. Warchalowski, Wien, XVII., Dornbacher Straße 60.

„**Bimi I**“, 10 qm-Rennjolle aus Zeder, sehr gut erhalten, Anfragen an das Sekretariat.

Motorboot, Mahagoni, 27 km Stundengeschwindigkeit, Boschmagnet, Lichtmaschine, Boschanlasser S 4500 verkäuflich. Anfragen an das Sekretariat.

„Seeteufel D 18“, erstklassig erhalten, verkauft A. Haag, Berlin S 42, Brandenburgerstraße 25. Mk. 2500.

15 qm-Rennjolle, „Nixe“, ganz aus Zeder, erstklassige Ausführung, Bronzebeschläge, nur bei den Regatten im Wasser gewesen, verkauft billigst Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6.

„Hexi“, 10 qm-Rennklasse, Mahagoni, fast neu, Träger vieler Punktpreise, IV. Preis Donau-Pokal-Wettfahrten, zu verkaufen. Anfragen an das Sekretariat.

Kielyacht „Woglinde I“, 35 qm-Segelfläche, erbaut 1904 von J. Ratz, sehr gut erhalten, Bootkörper neu überholt, preiswert zu verkaufen, wegen Ankaufes einer Sonderklasse. Standplatz im Klubhaus Attersee, daselbst auch zu besichtigen. Anfragen an Ing. W. Wolf, Wien, XXI., Prager Straße 88.

20 qm-Rennjolle „Nina II“, Z. 190, erbaut 1925 von Lehmann, Gaboon, in bestem regattafähigem Zustand, derzeit auf dem Neusiedlersee, zu verkaufen. Dozent Dr. A. v. Frisch, Wien, I., Helferstorferstraße 4. Telephon 62-1-33.

„**Doppelcanoe LA**“, Doppelcanoe mit Schwert, 2 Masten und 2 Segeln als Ketsch getakelt. Erbaut 1920 von der Eos-Werft in Wien. Material: Zederholz. Maße: Größte Länge 5.42 m; größte Breite 0.94 m. Segelfläche am Wind: 75 qm. Preis S 300.—. Lagert im Bootshaus des U.-Y.-C. Stammverein Alte Donau.

15 qm-Rennjolle „Alraune II“ (Konstruktion Ing. R. Schlenk), Gaboon, Heimathafen Wörthersee, tadellos erhalten, zu verkaufen.

SPENDET

**Geld, Bücher und
Photos, namentlich
Regattabilder**

FÜR BÜCHEREI UND ARCHIV DES U.-Y.-C.!

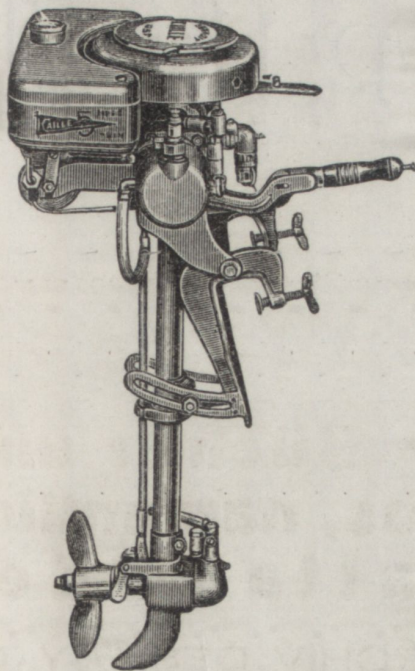
Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

**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, II Hauptstr. 2.

Für den Segelsport

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

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