

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

8. HEFT

AUGUST 1928

II. JAHRG.

Zum heurigen Länderwettkampf in Starn- berg.

Von Ing. Rudolf Schlenk.

Ergebnis: Anitra, Curry, I, I, I, Sieger;
Amock IV, Sedlmayr, 3, II, II;
Kiebitz XV, Huber, II, 3, 3;
Fanfu II, Winds, 4, 4, aufgeg. (Boje berührt);
Sindbad V, Winds, 5, 5, 4.

Es ist vielleicht an der Zeit, zu den Expeditionen der Länderwettkämpfe (L. W.) neuerlich Stellung zu nehmen, das Für und Wider zu erörtern, da es entschieden unerfreulich ist, immer wieder, mehr oder weniger vernichtend, geschlagen zu werden. Der diesjährige L. W. wurde entschieden mit dem geringsten Erfolg von den bisherigen fünf L. W. bestritten. Ich war diesmal einer der wenigen österreichischen unbetheiligten Vertreter, der die Entwicklung kennt und die Kämpfe mit ansah, weshalb ich mir das Recht zuspreche, zur Feder zu greifen und meine Ansichten darüber, die sich verstärkt haben, mitzuteilen.

Bei Wettfahrten ist alles relativ. Der Erfolg des einen ist die Niederlage des andern und gewinnen kann schließlich immer nur ein einziger. Vor allem möchte ich festhalten, daß

das Gewinnen für uns, wegen der geringen Aussichten dazu, keinesfalls das Entscheidende sein kann. Es ist überhaupt eigentlich immer gleichgültig, wo ein Preis schließlich bleibt, das Wesentliche ist der Kampf. Unsere reichsdeutschen Freunde haben sicherlich wenig Freude daran, daß sie uns immer mit Überlegenheit schlagen. Ein harter Kampf wäre mehr nach ihrem Geschmack. Für uns bleibt zu untersuchen, ob die mittelbaren Auswirkungen der L. W. genügend Grund zur Weiterführung ergeben und ob und wie weit sich unsere Chancen dabei verbessern ließen, so daß eine bessere Verteidigung mit ehrenvoller Niederlage und mit ein bißchen Glück auch ein gelegentlicher Sieg möglich wäre.

Um gegen höchstklassige Konkurrenz zu gewinnen, müssen alle Komponenten, die dazu beitragen können, so hochwertig als möglich sein. Diese Komponenten sind:

1. Konstruktion und Bauweise des Bootes,
2. Riß und Stand der Segel,
3. der relative Trimmzustand der beiden zu einander.

Hier ist einzufügen, daß die 22er, in welcher Klasse, ob mit Recht oder Unrecht, die L. W. ausgetragen werden, wohl die am weitesten auskonstruierte Klasse ist, über die wir überhaupt verfügen. Geniale Gedanken des Konstrukteurs, die bei in Entwicklung befindlichen Klassen gelegentlich alle anderen Komponenten überwiegen und zur Entscheidung führen können, sind so gut wie ausgeschlossen. Ich muß unsere heimischen Konstrukteure nach allem, was zu beobachten ist, schon für befähigt erachten, gelegentlich durch eine glückliche Konstruktionsidee ein überlegenes Boot zu schaffen. In der 22er-Klasse ist dies nicht möglich, wir kämpfen sozusagen mit gleichen Waffen. Die Konstrukteure müssen sich enge an das Bestehende anlehnen. Ich bin überzeugt, daß unter den in Österreich konstruierten Jollen, auch unter den in L. W. geschlagenen, sich manche den reichsdeutschen ebenbürtige befindet und daß nicht die Minderwertigkeit unserer Konstruktionen die bisherigen Niederlagen verschuldet hat. Es hat sich auch, und dies ist ein voller Beweis für meine Ansicht, bisher gar nicht gezeigt, daß dort, wo wir Österreicher gegen Österreicher führen, die deutschen Konstruktionen durchschnittlich schneller als unsere waren. Es war daher eigentlich seit jeher überflüssig, in den Bestimmungen den öster-

reichischen Konstrukteur vorzuschreiben und diese Bestimmung engt den Kreis der an den L. W. interessierten Jollenbesitzer unzweckmäßig ein. Ich gab daher in Starnberg die unverbindliche Anregung, noch nachträglich, also mit Wirksamkeit für nächstes Jahr, wo der L. W. am Wörthersee stattfindet, diese Bestimmung zu streichen. Diese Anregung wurde von den Herren des kgl. bayr. Yachtclubs sehr gerne aufgenommen und es bleibt festzustellen, bevor ein offizieller Schritt erfolgt, ob bei uns keine triftigen Einwände erhoben werden können. Der österreichische Erbauer bleibe selbstverständlich unverändert. Ich bitte diejenigen, die derartige Einwände vorbringen können, dies baldmöglichst in Form von Zuschriften auch zu tun.

Es besteht gar kein Zweifel, daß die Güte des Baues unbedingt den deutschen Erzeugnissen gleichwertig ist. Betreffs Punkt 1 klassifiziere ich also die Chancen beider Parteien als gleich.

Im Gegensatze dazu sind wir betreffs Punkt 2 und 3, Segel und Trimm, unbedingt unterlegen.

Als Segelriß möchte ich die Form des fertigen Segels, also auch dessen Größe bezeichnen. Unsere Segel sind oftmals zu klein und es war nicht nur ein einziger, der mir sagte, wie wollen Sie mit 20 oder 21 qm gegen 22 gewinnen? Abgesehen davon, sind unsere Vorsegel, soweit sie nicht vermessen werden, zu klein. Eine Fock, wie sie Curry bei der ersten Leichtwetterregatta fuhr, gibt es bestimmt bei uns überhaupt nicht. Den gleichen Vorwurf muß man bezüglich unserer Spinnacker machen. Mir liegen die begeisterten Ausrufe im Schiedsrichterboot im Ohre, wie sich Kiebitz's Spinnacker zu einer monströsen Kugel blähte. Das muß man gesehen haben. Das Zusammenspielen von Groß- und Vorsegel, die Lage zu Jolle, bezw. zum Schwert, die sich in geringem, aber entscheidendem Maße ändern läßt, die Führung der Fockschoten usw. ist alles bei uns nicht ganz in Ordnung. Leider ohne Not. Leute mit Kenntnissen und Erkenntnissen gibts eigentlich genug bei uns. Sie müssen nur auch wirklich herangezogen werden. Es ist manchem zu wenig bekannt, in wie mühevoller Arbeit sich ein Kulminationspunkt erreichen läßt und mancher ist verdrossen, wenn sein Schiff nicht gleich läuft. Es ist gewiß nicht zu verlangen, daß sich jedermann

mit dem Trimmen von Segeln durch allerhand Näh- und Schneidekünste befaßt, obzwar ich glaube wiederholt bewiesen zu haben, daß da allerhand Erfolg eigentlich sehr billig zu holen ist, es geht mit etwas Probieren, allerdings leider bei gesteigerten Kosten, auch. Es sitzt immer erst das zweite oder dritte Vorsegel und wenn der eine Spinnacker nicht zieht, so einen zweiten her. Außerdem müssen für verschiedenen Wind verschiedene Segel da sein. Töricht wer glaubt, ein gutes Segel kann man so ohneweiters kaufen.

Betreffs Punkt 2 und 3 fällt also leider die Klassifikation recht schlecht aus.

Ich führe weiter an:

4. Steuermann, Kenntnis des Segelns und Vertrautheit mit dem Boot,
 5. „ Windbeobachtung und Windtaktik,
 6. „ Wettsegelbestimmung und diesbezügliche Taktik,
 7. Mannschaft, Bedienung,
 8. „ Gewicht und Ausdauer,
 9. „ Zusammenspiel mit dem Steuermann
- und schließlich
10. das Regatta-Glück.

Ich will diese Komponenten der Reihe nach untersuchen.

Zu 4: Es ist wohl außer Zweifel, daß wir gute Steuerleute haben, die mit gutem Material schnell segeln können, daß wir auch solche haben, die mit ihrem Boot auf gutem Fuße stehen. Leider haben wir aber auch solche, die die Illusion hegen, und zwar recht erfolgreiche Steuerleute, sie brauchen sich nur in ein Boot zu setzen und es zeigt sich, was drinnen ist. Fährt der Kahn nicht, dann ist es eben eine schlechte Konstruktion und die Geschichte ist abgetan. In einen Länderwettkampf dürfte man auf diese Weise eigentlich überhaupt nicht gehen, ohne eine diesbezügliche überflüssige Blamage zu befürchten. Lange muß man ein Boot führen, um das Letzte herauszubringen, und selten wird dies im ersten Jahre des Besitzes möglich sein. Wenn also auf solche Weise trotzdem Erfolge errungen wurden, beweist dies nur, daß die Konkurrenz noch durchaus nicht auf der Höhe stand oder daß zufällig wirklich einmal so ein Wunderschiff da war, das einfach läuft, was immer damit gemacht wird.

Zu 5 verdienen wir auch keine gute Note. Nicht nur die Kunst der Windbeobachtung und die sich logischerweise daraus ergebende Taktik wird bei uns zu wenig gepflegt, sondern es wird oftmals alles, was mit Änderungen des Windes zusammenhängt, kurz und bündig als Chancensegelei abgetan. Ursache davon ist wohl der manchmal wirklich ideale Wind des Attersees, der in der Geschichte des Klubs eine so große Rolle spielt. Diese Ansicht ist falsch und muß zum Mißerfolg führen. Es ist eine Freude zu beobachten, wie unsere bayrischen Freunde gerade diesbezüglich Künstler sind und sehr verdienter Weise waren bei den bisherigen L. W. auf unseren Seen gerade sie es, die trotz unserer Lokalkenntnis scheinbar immer „Glück“ hatten. Wir sind der Ansicht oder wenigstens viele von uns, einwandfrei ist nur der gleichmäßige Wind. Man segle also drauf los, hat man irgend ein Brisenglück, dann ist es sehr erfreulich, und hat man keines oder Pech, so kann man auch nichts machen. Brisenglück haben aber fast immer dieselben Leute, eben die, die Wind und Wasser und Rauch und Fahnen und die Konkurrenz und die Wolken wirklich beobachten. Nur der Segler, der immer bewußt segelt und nie drauf los fährt, wird immer vorne sein, so charakterisierte treffend ein Berliner Herr. (Gemünzt war dieser Ausspruch allerdings auf Curry.)

Zu 6 Wettsegeltaktik fehlt uns für Höchstleistung etwas die Routine. Ganz schlechte Noten verdienen wir aber darin nicht und mit einem kleinen bißchen Glück lassen sich die Mängel der Routine schon ausgleichen.

Zu 7 bis 9: Mannschaft. Hier kranken wir an unseren österreichischen Verhältnissen. Wir sind zu gering an Zahl. Wir haben schon sehr tüchtige Leute, aber oftmals sind sie zu leicht oder zu schwer und es bedarf ganz besonderer Kunststücke, eine wirkliche Mannschaft, wie aus einem Gusse, auf einem Boote zu versammeln und einzufahren.

Zu 10 Glück ist zu sagen, daß ohne solches nichts auf Erden gelingen kann. Gegen Pech kämpft man vergebens. Aber ein vorsorgender, erfahrener Segler wird eine ganze Reihe von Umständen ausschalten können, wo das Pech nicht mehr ankann. Es wird ihm kein Fall und kein Stropp brechen und es wird nichts fehlen und das Boot wird rechtzeitig fertig sein und die Mannschaft wird nicht nach dem Vorbereitungs-

schuß ins Boot springen usw. usw. Je weniger Möglichkeiten man aber dem Pech gibt, umso mehr Chancen hat man für Glück. Es gibt also doch einen, wenn auch beschränkten Einfluß darauf, der bei uns leider nicht immer genommen wird.

Betrachten wir nun den letzten Länderwettkampf im Lichte dieser zehn Komponenten und beachten wir dabei, daß die Konkurrenz, gegen die wir kämpfen müssen, in allen Punkten ein Optimum erreicht hat, so können wir unsere Chancen dagegen mit gleich und minder bezeichnen:

- zu 1 Boot gleich
- 2 „ minder
- 3 „ minder
- 4 Steuermann gleich
- 5 „ minder
- 6 „ minder
- 7 Mannschaft gleich
- 8 „ minder
- 9 „ minder
- 10 Glück minder.

Ich kann gewiß nicht behaupten, daß diese Gruppierung und Klassifizierung nicht angefochten werden könnte und daß alle zehn Punkte gleichwertig nebeneinandergestellt werden dürfen. Da aber jeder Punkt, wenn er mindere Chancen gibt, zur Niederlage führen kann, oftmals muß, ist sie vielleicht doch ein taugliches Mittel, um die Chancen generell abzuschätzen. Unsere Chancen standen also zu denen der Deutschen wie 3 zu 10. Ist es da ein Wunder, wenn wir vernichtend geschlagen wurden? (Da ist noch gar nicht eingerechnet, daß wir nur zwei Boote gegen drei an den Start bringen konnten.)

Bevor auf die Zweckmäßigkeit der Weiterführung von Länderwettkämpfen eingegangen wird, soll noch untersucht werden, wie sich unsere Chancen, punktweise, beeinflussen ließen.

Zunächst betrifft 1 bis 3, das Boot. Hier kann nur Liebe zur Sache und Opferwilligkeit der Eigner helfen. Es muß Interesse da sein, auch wenn der sichere Erfolg noch nicht zu sehen ist; für das Trimmen und Austauschen der Vorsegel müssen ein paar Schillinge mehr als bisher auf den Tisch gelegt werden und rechtzeitig muß für eine gute Mannschaft und eventuell auch einen guten Steuermann und Trimmer

gesorgt werden. Auf diese Weise ließe sich manches erreichen. Nicht aber, wenn auf eine Rundfrage zunächst sich überhaupt niemand meldet, wie es bei uns vorgekommen ist! Wenn dann schließlich mit allerhand Pressionen anstatt drei wenigstens zwei ihr Boot für die Blamage zur Verfügung stellen; wenn dann bis zum Start natürlich niemand weiß, wer das Boot führen wird (der hohe Eigner kann noch selber kommen und dann führt natürlich er); wenn, nachdem das zur Verfügung gestellte Boot kein ordentliches Segel besitzt, der liebe Nachbar dasselbe bereitwilligst hergibt; wenn die Mannschaft sich nicht kennt, die Vorsegel nicht passen usw., usw., usw. Ich kann nur hoffen, daß durch die Vergrößerung des Kreises bei Entfall der Bestimmung des österreichischen Konstrukteurs in diese Angelegenheit mehr Interesse und außerdem Ordnung kommen wird und dann könnten unsere Chancen zu 1 bis 3 ohneweiters mit gleich beurteilt werden.

Die Punkte 4 bis 9 gingen in Ordnung, wenn wir aus einem genügend großen Reservoir hervorragender Segler schöpfen könnten. Die Länderwettkämpfe an und für sich sind ein Mittel, die Qualität unserer Segler zu erhöhen. In der scharfen Konkurrenz zeigen sich alle Fehler viel drastischer, jeder bringt Anregungen und Eindrücke mit und den Eifer, es denen da draußen gleich zu tun. Aus uns allein heraus können wir es nicht schaffen. Wenn lauter Lahme einen Wettlauf machen, so wird wohl einer Sieger sein, aber ein törichter Sieger, wenn er glaubt, nun ein Schnellläufer zu sein. So etwa scheint es mir, wenn wir ausschließlich gegeneinander segeln und glauben, daß der erste weiß Gott was kann. Das muß erst bewiesen werden und kann nur bewiesen werden durch Vergleich mit Seglern und Booten von anderen Revieren. Aus Vereinsmitteln müßte bedeutend mehr für Expeditionen an andere Gewässer getan werden und es darf nicht in so hohem Maße davon abhängig sein, ob derjenige, der ein gutes Boot besitzt, auch in der Lage ist, die Expedition zu finanzieren. Die Expeditionen zu den Länderwettkämpfen sind nun finanziert worden und wir haben erkennen gelernt, wie es mit uns steht. Das allein wäre alle Opfer wert.

Ich möchte an dieser Stelle einen nicht hierher gehörigen Vorschlag machen.

Auch in Bayern besteht oftmals Mannschaftsmangel. Viel-

leicht könnten auf Klubkosten alle Jahre eine Anzahl junger Leute, zum Beispiel an den Starnberger See zu der bayrischen Woche, entsendet und bei rechtzeitiger Intervention bei den diversen Eignern oder Vereinen als Mannschaft verdingt werden. Da wir ja auch am Mannschaftsmangel kranken, könnten wir gewissermaßen in Gegenrechnung junge Leute von draußen einladen, die vielleicht auf Kosten ihrer Vereine reisen, und sie im Sommer auf unseren Booten unterbringen. Ich glaube, daß da allerhand Anregungen entstehen könnten, daß wir Freunde unserer Alpenseen gewinnen und unseren Sport heben würden. Es müssen eben auch für andere als administrative Zwecke Vereinsmittel beigestellt werden. Auch diesbezüglich wird um Zuschriften möglichst mit Angabe von jungen Leuten, die in Betracht kommen und bereits vom Segeln etwas verstehen, gebeten. Ertönt ein nennenswertes Echo, kann rechtzeitig eine entsprechende Aktion eingeleitet werden und ich bin sicher, daß uns unsere bayrischen Freunde keinen Korb geben werden.

Wenn also auch die L. W. an und für sich schon geeignet sind, ihren Teil zur sportlichen Hebung unserer Mannschaften beizutragen, so gäbe es, wie gezeigt, noch weitere Wege. Je größer wir das Reservoir, aus dem wir Mannschaften schöpfen können, gestalten können, umso mehr steigen die Aussichten auf Erfolg. Bei dem derzeitigen Stande der Dinge ließe sich aber auch mit großer Emsigkeit bei rechtzeitiger Inangriffnahme die Mannschaftsfrage befriedigend lösen, so daß auch das gegenseitige Einfahren schlimmstenfalls bei den stets vor Länderwettkämpfen stattfindenden Verbandswettfahrten erfolgen könnte. Die Teilnahme an derlei vorhergehenden Wettfahrten scheint mir allerdings der wichtigste Punkt zu sein. Er wurde bisher meistens verpaßt.

Kehren wir wieder zu unseren zehn Punkten zurück, so wird erstaunlicherweise ersichtlich, daß von den zehn Punkten nur mehr zwei übrig bleiben, wo unsere Chancen kaum andere als mindere bleiben werden, das sind die Punkte 5 und 6, Steuermann betreffs Wind und Taktik. Da wird uns die mangelnde Gelegenheit immer ein Nachteil sein. Auch der Punkt 10, das Glück, könnte dann wohl als fast gleich bezeichnet werden, so daß unsere Chancen, bei geeigneter Vorarbeit aller Beteiligten, von dem Verhältnis 3 zu 10 auf das wesentlich

bessere von 8 zu 10 gebracht werden könnte. Ich glaube, mit ein wenig Glück könnte dann auch schon einmal ein Sieg errungen werden und man darf deshalb durchaus nicht behaupten, daß wir wegen gänzlicher Unmöglichkeit eines Erfolges die Länderwettkämpfe auslaufen lassen müssen.

Ich möchte nun zum Schlusse noch auf einen besonderen Vorteil, den wir aus den Länderwettkämpfen gezogen haben, hinweisen, das ist der Bau von Sportfahrzeugen auf unseren Werften. Als es sich darum handelte, eigene Erzeugnisse liefern zu müssen, sind wir sozusagen daraufgekommen, daß es tatsächlich möglich ist, höchstwertige Erzeugnisse bei uns anzufertigen. Unsere Werften haben daraus viele Vorteile gezogen und teilweise haben sie wegen der besonderen Güte ihrer Erzeugnisse sogar Aufträge ins Ausland erhalten. Und es ist doch ein ganz nettes, unser Selbstbewußtsein hebendes Gefühl, wenn man bedenkt, daß ein recht großer Teil der Flotte unserer modernen Rennboote heimatlichen Ursprunges ist.

Ich glaube, daß die Schlußfolgerung aus meinen Ausführungen nicht anders lauten kann als: Fortführung derartiger Unternehmungen mit erhöhtem Eifer, erhöhter Opferwilligkeit, vermehrtem Interesse aller beteiligten Eigner und vermehrter Beistellung von Klubmitteln für die sportliche Betätigung.

Von großem Vorteil wäre es, wenn alle diejenigen, welche sich bisher schon kritische Gedanken über unsere Länderwettkämpfe gemacht haben und welche wohl auch gelegentlich Worte dafür fanden, diese Worte neuerlich in die Form von Zuschriften bringen würden, denn nur durch Erkennen der Fehler kann ein Fortschritt ausgelöst werden.

Mitteilungen des Vorstandes.

Richtigstellung.

In der Juli-Nummer unserer „Mitteilungen“ hat sich ein Druckfehler eingeschlichen und lautet die Richtigstellung:

„Der Vorstand hat zur Frage der Zusammensetzung von Schiedsgerichten seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß die Mitglieder des Vorstandes bei Wettfahrten der Zweigvereine nicht als ausgeschlossen nach § 1 der W. B. anzusehen sind.

Dieser Beschluß wurde mit Stimmeneinheit gefaßt, nicht wie es irrtümlich hieß, mit Stimmenmehrheit.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Zweigverein Wörthersee.

EINLADUNG

zur ordentlichen Generalversammlung, welche Donnerstag, den 30. August 1928, um 2 Uhr nachmittags (14 Uhr) im Etablissement Lampl in Dellach am Wörthersee stattfindet.

Tagesordnung:

1. die statutenmäßige,
2. Allfälliges.

Sollte die Generalversammlung wegen ungenügender Teilnahme nicht beschlußfähig sein, so findet um halb 3 Uhr nachmittags (14 Uhr 30 Min.) am selben Orte eine zweite Generalversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen, beziehungsweise Vertretenen beschlußfähig ist.

Mit sportlicher Hochachtung

der Ausschuß des U.-Y.C. Z. W.:

Dr. Johanny m. p.

Dietz Angerer m. p.

Zweigverein Grundlsee.

In der am 4. August 1928 im Klubhaus Grundlsee stattgefundenen Generalversammlung wurde der vorjährige Vorstand einstimmig wiedergewählt:

Obmann: Dr. Ernst v. Obermeyer-Rechtsinn;

Obmannstellvertreter: Dr. Siegmund Ritter v. Sonnenthal;

Oberbootsmann: Dr. Gerold Groeger;

Kassier: Ing. Heinrich Auchentaller;

Schriftführer: Herbert v. Obermeyer-Rechtsinn;

Mitglieder ohne Funktion: Theodor Köchert, Burghauptmann Hofrat Em. Ritter v. Karajan, Dr. Robert v. Friedinger-Pranter.

Der langverdiente Obmann des Zweigvereines Dr. Ernst v. Obermeyer-Rechtsinn wurde einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt.

Wettfahrtbericht 1928 des U.-Y.-C. Mattsee.

Die heuer im Rahmen der Mattseewoche vom 25. Juli bis 1. August abgehaltene Segelregatta des U.-Y.-C. Mattsee wurde eingeleitet durch eine wohl erstmalig auf Binnenwässern veranstaltete 24 Stunden-Wettfahrt. Es starteten hiezu drei 15 qm-Rennboote: Flirt, M 99, Lisl III, M 250, und Klein-Falkenstein, M 371, jedes mit drei Steuerkundigen als Besatzung; die Bahn war gegeben durch zwei nachts beleuchtete Bojen, die bei einer Runde eine Bahnlänge von zirka 4,5 Seemeilen ergaben. Wetter und Wind waren glücklicherweise dem Unternehmen günstig. Bei halbbedecktem Himmel herrschte fast durchwegs Südwest- und Nordwestwind von der Stärke 2 bis 3, der vorübergehend sowohl bei Nacht als auch bei Tag auf Stärke 4 auffrischte, um erst ganz gegen Ende der Wettfahrt in Flaute überzugehen. In der Zeit von 24 Stunden legte das siegreiche Boot, Lisl III, $24\frac{3}{4}$, das zweite $24\frac{1}{4}$, und das letzte, Flirt, 22 Runden zurück. Die absolvierten Runden wurden sowohl von jedem einzelnen Boote in einem Loggbuche, als auch vom Lande und von Richterbooten aus gezeitet. Die Bojen lagen in Richtung West nach Ost, so daß jeweils eine Strecke vor dem Winde, die andere auf Kreuzkurs zurückgelegt werden mußte. Ergibt schon die direkte Entfernung der Bojen bei 24 Runden eine zurückgelegte Distanz von rund 100 Seemeilen, so wird das Resultat unter Berücksichtigung der Verlängerung durch den Kreuzkurs noch eindrucksvoller; man kann annehmen, daß die effektiv ersegelte Strecke 140 Seemeilen, also ungefähr Luftlinie Wien—Passau betrug. An die Mannschaften wurden insoferne große Anforderungen gestellt, als durch den Tag und Nacht anhaltenden Wind deren Aufmerksamkeit und Kräfte unaufhörlich angespannt wurden. Ankern und landen war nur bei äußerster Gefahr gestattet, so daß einige größere Havarien in schneidigster Weise in voller Fahrt behoben werden mußten.

Die Begeisterung beim Empfang der Mannschaften war dementsprechend groß und die Fragen nach dem Befinden, den Eindrücken und Erlebnissen während der langen Fahrt wollten nicht enden.

Zwei Tage später begannen die Vereinswettfahrten.

Am ersten Tag gabs ganz leichten Nord, die Jollen, Sind-

bad voran, waren noch nicht an der ersten Marke, als die 15er in der Reihenfolge Rambha II, Kismet III, Lisl III auf die Bahn gingen. Von ihnen kreuzten die meisten im Gegensatz zu den 22ern dicht unter Land, was ihnen einen guten Vorsprung verschaffte. Die Bahn wurde auf eine Runde gekürzt, trotzdem waren die Boote zirka zwei Stunden im „Rennen“. Der Einlauf erfolgte anfänglich in großen Zwischenräumen, zuerst kam Rambha II, dann die Lisl III, dann die 22er, Sindbad immer noch führend. Dann erbarmte sich eine gute Bö und schob den Rest in dichten Scharen binnen zwei Minuten ins Ziel, bei den 10ern zuerst den Frechdachs.

Viel spannender wars am zweiten Tag. Nach einem Start bei fast völliger Flaute wurden die 22er schon bei der Schloßbergboje von den 15ern unter Führung von Kismet III eingeholt. Lisl und Rambha kreuzten sich auch diesmal knapp unter Land frei von ihren Genossen und rundeten weit voran die Marke Ramoos. Auf der folgenden Raumschootsstrecke gegen das Moorbad rückte ihnen jedoch das Gros der andern so auf, daß unmittelbar vor der Moorbadmarke alle Boote Bord an Bord lagen. Freudigst begrüßt rollte langsam gar noch der Abkürzungsschuß herbei. Im Zeitlupentempo bemühte sich jetzt alles um die Innenposition, die sich zum Schluß Rambha vor Willi und Klein-Falkenstein erkämpfte. Letzterer kreuzte in einer plötzlich aufspringenden Südbö als einziger gegen das Schilf und konnte von dort, alle andern weit zurücklassend, mit zwei Minuten Vorsprung vor Willi II, dem ersten 22er, ins Ziel gehen. Als zweiter 15er kam Rambha eine Viertellänge vor Lisl. Auch die 10er waren bald da, in treuer Abwechslung diesmal Marabu.

Am dritten Tag war wenigstens zu Beginn eine frische Brise, natürlich gabs sofort langen Kurs und nachdem die 22er, unter Sindbads Führung, abgelassen waren, einen prachtvollen Start der 15er. Von Rambha geführt, war binnen vier Sekunden das ganze Feld durch die Peilung gegangen. Die kurze erste Strecke konnte eben noch angelegen werden, auf der nächsten Vorwindstrecke bildete sich eine Spitzengruppe aus Kismet, Klein-Falkenstein und Rambha, aus der sich letztere durch Innenlage weit herausziehen und unbehindert sämtliche Raum- und Vorwindstrecken abfahren konnte. Hinter ihr trugen Lisl und Klein-Falkenstein einen erbitterten Vorwind-

kampf aus, der oftmals beide Boote in Kreuzstellung, schließlich aber auch zu Berührungen brachte, so daß beide Führer wegen unklarer Schuld nicht unterschrieben. Kismet und Flirt holten inzwischen weit auf, doch setzte der ohnedies schwach gewordene Wind, während alle Boote auf dem Kreuzmarsch von Gebertsham zurück waren, ganz aus und trug nur die beiden Binnenjollen und Rambha in die Nähe der vorletzten Marke Moorbad. Von Süden her setzte sich jedoch alsbald wieder eine frische Bö als blauer Streif aufs Wasser, Kismet hatte sie jedenfalls schon lang vorher entweder gerochen oder berechnet, war tief unter Land gegangen und konnte so als erster im Blauen gute Fahrt machen. Gleich waren auch alle andern in Bewegung und der Einlauf geschah in der Reihenfolge Rambha, Sindbad als erster 22er, dann Willy und Kismet, beide als zweite ihrer Klassen. Bei den 10ern war Frechdachs erster, Marabu gab an zweiter Stelle liegend auf.

Die drei Flautentage schrieten direkt nach frischer Brise und da an allen dreien die Winde sich jedesmal punkt Startschuß um 10 Uhr verabschiedeten, beschloß die Rennleitung, ihnen ein Schnippchen zu schlagen und verschob den Start auf 8 Uhr. Und wirklich gabs da am vierten Tag Wind, nicht stürmisch, aber doch genug, um die Boote auf den langen Kurs — zweimal nach Gebertsham — zu schicken. Bei den 22ern gab Willy seinem Gegner Sindbad eine Vorgabe von drei Minuten in Gestalt eines Spätstartes und hatte außerdem auf der Vorwindstrecke einen Bruch des Großhalsbeschlages, der ihn zum Aufgeben zwang. Die 15er, beim Start von Kismet angeführt, liefen die Vorwindstrecke dicht hintereinander ab und rundeten die Gebertshamer Marke in der Reihenfolge Lisl, Klein-Falkenstein, Rambha, Flirt, Kismet. Beim Kreuzen war Lisl in der Führung, konnte auch mit zwei Längen vor Rambha die erste Runde beenden. Die zweite Runde brachte keine wesentliche Änderung, doch gelang es Rambha, auf der langen Kreuzstrecke vor Lisl einen kleinen Vorsprung zu ersegeln und ihn gegen die im großen Stil durchgeführten Angriffe der Lisl bis ins Ziel zu behaupten. Von den 10ern gab diesmal Frechdachs auf.

Der Nachmittag brachte noch ein nettes kleines Rennen als Entscheidungsfahrt zwischen den beiden punktgleichen 10ern. Die beiden Eigner, die ihre Boote in den vier Wett-

fahrten gesteuert hatten, sahen sich diesmal vom Festland an und hatten sich je einen Mann der siegreichen Rambha angeheuert. Bei frischer Brise und kleinem Dreieckskurs lag zuerst Frechsdachs - Noldi Pöll U.-Y.-C. A. S. vorne, dann gabs unklares Vorschiff und schon war Marabu - Kurt Müller U.-Y.-C. H. Y. S. vorgeflattert, blieb bis ins Ziel voran und hatte für dessen Eigner den Punktpreis und für sich eine Flasche Sekt ersegelt.

Das Endergebnis war für Sindbad IV mit drei ersten der Sindbadpokal, für Rambha II mit drei ersten und einem zweiten der von Dr. Müller gegebene Punktpreis. Außerdem hatte ihr Eigner Dr. Kurt L. Müller zum zweitenmal und somit endgültig den Mattseer Schnelligkeitspreis gewonnen. Lisl III bekam für zwei zweite den zweiten Punktpreis. Bei den 10ern war, wie gesagt, Marabu Punktpreisträger.

Willy II	J 273	W. u. N. Platzer, R. Jobst	2	I	2	aufg.	
Sindbad IV	J 288	A. Pfletschinger, H. Mannlicher	I	2	I	I	PP
Flirt	M 99	Dr. Michalek, Fr. B. Müller	5	5	3	4	
Lisl III	M 250	E. Michalek, Friedl Mörth	II	3	n. u.	II	
Kismet III	M 253	K. H. Schwarz, A. Wiltschko	3	4	II	²⁾ aufg.	
Rambha II	M 358	K. L. Müller H.-Y.-S. N. Pöll U.-Y.-C. A. S.	I ^{1) 2)}	II	I ^{1) 2)}	¹⁾ I	PP, SP
Kl. Falkenst.	M 371	Ing. F. u. H. Mörth	4	I ¹⁾	n. u.	3	
Marabu	IV 278	E. Masel, W. Pfletschinger	2	I	aufg.	I	PP
Frechdachs	IV 277	H. Riedl, H. Szekulits	I	2 ²⁾	I	aufg.	

Alles in allem kann man sagen, daß die heurigen Wettfahrten des U.-Y.-C. Mattsee sportlich völlig auf der Höhe waren und ihre Teilnehmer von dem, was sie dabei erlebt und dazugelernt haben, wohl restlos befriedigt waren. Nur ein bißl mehr Wind hätte es geben dürfen.

Dr. Kurt L. Müller.

¹⁾ Beste Zeit des Tages. — ²⁾ Startpreis. — PP Punktpreis. — SP Schnelligkeitspreis.

Die olympischen Wettfahrten der 12 Fuß-Jollenklasse.

(Originalbericht eines Nicht-Olympioniken).

Voraussichtlich sind sämtliche Leser unserer „Mitteilungen“ bereits aus den gierig verschlungenen Berichten der Tageszeitungen darüber unterrichtet, daß ich ohne goldene Medaille aus Amsterdam zurückgekehrt bin. Ich danke denen, die darüber enttäuscht waren, für ihre gute Meinung und stille Teilnahme und gönne den anderen herzlich den Genuß der Schadenfreude. Je nach seiner Einstellung zu diesen beiden Gruppen möge jeder Leser in meinen folgenden Ausführungen entweder den schwachen Versuch nach einer guten Ausrede oder aber die hämische Kritik des unsterblich blamierten Mitteleuropäers erblicken.

Der Grundgedanke, in die olympischen Wettkämpfe auch das Einhandsegeln im Einheitsboot aufzunehmen, ist sicher gut und entspricht diese Konkurrenz dem Wesen der olympischen Spiele weit besser als die Wettfahrten der Achter und Sechser, bei denen es zu sehr auf die Leistungsfähigkeit der Konstrukteure und Werften ankommt, für die hinsichtlich der Boote übrigens nicht einmal das Nationalitätsprinzip gilt. Auch dem Bestreben, die Voraussetzungen der Jollenkonkurrenz für alle Teilnehmer möglich gleich zu gestalten, muß volle Anerkennung gezollt werden. Man ist diesbezüglich so objektiv und gerecht verfahren wie nur möglich: für sämtliche Konkurrenten wurden ganz neue Segel von einer und derselben Segelmacherei angeschafft und mit fortlaufenden Nummern versehen. Am 18. Juli fand die Verlosung der Segel statt, von da an wurde jedem Bewerber das ihm nach der Losnummer zugefallene Segel (noch in der Originalverpackung des Segelmachers) zur Verfügung gehalten, ebenso die zugehörigen, gleichfalls nummerierten Rundhölzer und ein zur Aufnahme des angeschlagenen Segels bestimmter Segelsack. Die gleichfalls neuen, bei Abeking & Rasmussen erbauten Jollen selbst waren ebenfalls fortlaufend nummeriert und wurden erst unmittelbar vor jeder einzelnen Wettfahrt unter den Teilnehmern verlost. Zu Trimm- und Übungsfahrten standen den Teilnehmern ältere Boote gleichen Typs aus dem Privatbesitz von Mitgliedern der Koninglijke

Niederlandsche Zeil- en Roeivereeniging zur Verfügung (denen dafür das Vorkaufsrecht auf die von den Olympiern getrimmten Segel eingeräumt wurde). Die Segel waren tadellos gearbeitet, die zum Trimmen verfügbare Zeit mehr als ausreichend (ich selbst machte davon vom 26. Juli bis 1. August Gebrauch und es dürfte kaum ein anderes Segel besser gesessen haben als meines — andererseits konnte ich Konkurrenten beobachten, die ihr Segel am Vorabend, ja sogar erst am Morgen der ersten Wettfahrt zum erstenmal anschlugen!). Als ein Nachteil mußte es empfunden werden, daß es nahezu unmöglich war, Trimmfahrten auf der Regattastrecke selbst (dem Buiten Ij) zu machen; diese ist vom Yachthafen etwa 4 Seemeilen entfernt (es kann auch mehr sein), die Fahrt dahin wird durch das Passieren der Oranje-Schleuse wesentlich verzögert, so daß man es angesichts des regelmäßig zu befürchtenden Regens nicht leicht wagen konnte, mit einem neuen Segel die Reise dorthin anzutreten. Man war daher für die Trimmfahrten ausschließlich auf das Afgesloten Ij angewiesen, wo zwar der Wind an Böigkeit nicht zu wünschen übrig läßt, leider aber das Wasser infolge des starken Verkehrs von Dampfern und großen Motorfahrzeugen jeder Art ständig in wildester Unruhe ist, so daß ein Beobachten des Bootes nahezu ausgeschlossen ist. Der Wind dürfte bei meinen Trimmfahrten kaum jemals unter 5 m gehabt haben, was natürlich für die genaue Beobachtung aller „Feinheiten“ des Bootstyps nicht ganz das Richtige war.

An den Wettfahrttagen ging jedesmal um halb 8 Uhr ein Motortender vom Yachthafen ab, der die Teilnehmer in etwa zwei Stunden zum Startschiff brachte, woselbst im Schlepp eines Motorbootes die Jollen eintrafen (für den in Zandvoort wohnhaften Österreicher bedeutete dies: täglich um halb 6 Uhr aufstehen!). An Bord des Startschiffes fand dann sogleich die Verlosung der Boote unter den zunächst startenden Teilnehmern statt. Für die Ausscheidungswettfahrten waren die 20 Bewerber in vier Gruppen von je 10 Mann in folgender Weise eingeteilt: Gruppe A umfaßte die Nummern 1 bis 10, Gruppe B die Nummern 11 bis 20; Gruppe C alle ungeraden, Gruppe D alle geraden Nummern. Am ersten Tage segelte zuerst die Gruppe A, nach ihr die Gruppe B ein Rennen, ebenso am dritten Tage, während am zweiten und vierten Tage in gleicher Weise die Gruppen C und D segelten, so daß jeder

Bewerber insgesamt an vier Ausscheidungsrennen in zwei verschiedenen Gruppen teilzunehmen hatte. Nach Beendigung jedes Rennens erhielt jeder Teilnehmer die seiner Platzziffer entsprechende Punktzahl, diejenigen 10 Bewerber, die in den Ausscheidungsrennen die geringsten Punktschmmen erhalten hatten, kamen in die Entscheidung, welche vier Wettfahrten umfaßte, die laut Ausschreibung nach den für die R-Yachten aufgestellten Bestimmungen gewertet werden sollten. (Bei diesen hatten nach den ersten vier Wettfahrten alle jene Yachten auszuscheiden, die bis dahin keinen ersten, zweiten oder dritten Platz erreicht hatten, die anderen sollten drei Entscheidungsrennen segeln, für die endgültige Reihung war die Zahl der in sämtlichen Wettfahrten — einschließlich der Ausscheidungsrennen — ersegelten ersten Plätze maßgebend, bei gleicher Zahl dieser die der zweiten, eventuell der dritten Plätze usw.; wir hatten die Ausschreibung so verstanden, daß bei den Jollen nur die Punktschmme der Ausscheidungsrennen für die Zulassung zu den Entscheidungswettfahrten, für die endgültige Reihung aber nur das Ergebnis der vier Entscheidungswettfahrten und nicht auch das der Vorrennen maßgebend sein sollte: zu unserem Erstaunen wurde uns nach dem zweiten Ausscheidungswettfahrttag mitgeteilt, daß das Komitee sich über diese nicht ganz klare Bestimmung der Ausschreibung beraten und beschlossen habe, auch bei den Jollen, die in den Vorrennen ersegelten ersten, zweiten Plätze usw. für die endgültige Reihung mitzuzählen; dies löste bei einigen Teilnehmern eine gewisse Verstimmung aus, nicht nur, weil dadurch die Unklarheit der Ausschreibung dokumentiert war, sondern auch insbesondere deshalb, weil man diesen, tatsächlich am Tage vor dem ersten Ausscheidungsrennen gefaßten Auslegungsbeschluß den Teilnehmern nicht vor dem ersten Rennen mitgeteilt hatte.

Nach der Auslosung der Boote hatte man ungefähr $\frac{3}{4}$ Stunden Zeit bis zum Start, man konnte sich also, zumal die Boote erst ausgeöst und getakelt werden mußten, nicht mehr damit beschäftigen, sie auch wirklich auszuprobieren. Die neuen Boote schienen etwas leichter zu sein als die älteren, die uns zum Trimmen zur Verfügung gestanden hatten, sie waren auch anscheinend trotz der äußerlichen Gleichheit nicht vollkommen gleichwertig, vielmehr wurde gleich am ersten Tage (bei leich-

tem Wind) festgestellt, daß einzelne von ihnen in beiden Gruppen ins Vordertreffen kamen, andere ebenso regelmäßig hinten blieben. Hier mag allerdings ein anderer Umstand mitgespielt haben: das Fall des Luggersegels lief vom Masttop über einen am Vorsteven angebrachten Block ins Bootsinnere; je nachdem nun das Fall, beziehungsweise der Halsstrecker stärker oder leichter durchgesetzt wird, wird dadurch der Mast mehr oder minder vorgetrimmt, einige Millimeter im Sitz der Mastspur, eine etwas größere oder geringere Elastizität des Mastes bedeuten natürlich gleich auch eine Verschiebung des Segelschwerpunktes nach vor oder nach achter; gerade in dieser Richtung hatte man jedoch keinerlei Möglichkeit, auszuprobieren, welches Maß das richtige wäre, und dadurch mag gewiß das bessere oder schlechtere Abschneiden einzelner Boote ganz unabhängig vom Verdienst des Seglers beeinflußt worden sein, ein Moment, das trotz aller guten Absichten dem blinden Zufall eine entscheidende Rolle einzuräumen geeignet war.

Nun aber muß ich wohl oder übel die gerade Bahn vornehmer Objektivität verlassen und zu zügellos gehässiger Kritik übergehen: Die 12 Fuß-Jolle! Du lieber Gott, ich hatte mich ja auf einiges gefaßt gemacht, aber so schlimm hatte ich mir die Sache doch nicht vorgestellt. Ich war als Rennsegler, ich darf wohl sagen: als langjähriger, ziemlich gerissener und erfolgreicher Jollensegler, nach Amsterdam gegangen. Aber diese Fahrzeuge! Die kann Gott nur in seinem Zorn erschaffen haben, um den Menschen das Regattasegeln (das angeblich den Charakter verdirbt) gründlich zu verleiden. Man setze die besten Herrenreiter auf schwere Ackergäule, die auf keinen Riß am Zügel und auf keinen Schenkeldruck reagieren, und lasse sie ein Hürdenrennen reiten; so ungefähr kommt sich der Rennsegler in der 12 Fuß-Jolle vor. Wenn ich mir vor Augen halte, welch elegante, rassige, schnelle, wendige und dabei doch seetüchtige Rennjollen auf der Alten Donau vom Bootbauer Slivka an jeden Laien um billiges Geld vermietet werden, dann finde ich es wirklich unglaublich, wie eine Mehrheit von Segelsportsmen diese heroische Selbstüberwindung (oder diesen Sadismus) aufbringen konnte, für eine Jollen-Weltmeisterschaft, als welche doch die Olympiade anzusprechen ist, diese Kähne zu wählen! Zum Einlagern von Wein oder Bier mögen sie eine halbwegs geeignete Form besitzen, aber darin Regatten segeln — nein!

Zunächst schon die Besegelung: von jenen Klubgenossen, die das Ehrenzeichen für 25jährige treue Mitgliedschaft beim U.-Y.-C. besitzen, werden sich gewiß noch einige erinnern, in ihrer frühesten Kindheit (wenigstens auf Fischerfahrzeugen auf der Adria) Luggersegel gesehen zu haben; dies ist Trumpf bei der Olympiade 1928. Ein Patentreff oder auch nur das einfache Luggerreff würde anscheinend, weil den alten Hellenen noch unbekannt, zu sehr nach moderner Technik riechen und dem Geist der Olympiade zuwiderlaufen; deshalb weisen die zugehörigen Segel zwei Reihen Reffbändsel auf; zwei Reihen müssen genügen, weil Noah, als er bei schlechtestem Wetter die interne Langfahrt um den Araratpokal gewann, auch nur zwei Reffs eingesteckt hätte — wir hätten am 4. August ohneweiters noch eine dritte Reihe von Reffbändseln vertragen, leider war sie nicht vorhanden. Immerhin bedeutet das Luggersegel an diesen Booten den einzigen Lichtblick für den modernen Rennsegler: es bietet Gelegenheit zu aerodynamischer Betätigung: mit Hilfe der am unteren Ende der Raa angebrachten Taue (Halsleine?) kann man das Segel beim Stagen jedesmal so umstellen, daß der Mast in Luv und nicht in Lee des Segels steht; man hat dann wenigstens das stolze und befriedigende Bewußtsein, im Sinne Curry'scher Forschungen so und so viele Prozente Sog gewonnen (beziehungsweise deren Verlust erspart) zu haben — nützen tut das freilich bei diesen Kähnen nichts, weil die Höchstgeschwindigkeit eine so minimale ist, daß ein Mehr an Vortrieb (mit Respekt zu sagen) doch für die Katze ist.

Und nun das stolze Schiff selbst! Wer nie in einer 12 Fuß-Jolle gefahren ist, der glaubt mir freilich nicht; ich selbst hätte so etwas in unserem Jahrhundert ja auch niemals für möglich gehalten. Das schrecklichste daran ist, daß das Fahrzeug überhaupt nicht dazu zu bringen ist, sich in etwas beschleunigte Bewegung zu setzen; statt sich vorn herauszuheben und über das Wasser zu gleiten, hat es nur das eine Bestreben (vielleicht aus Scham über seine Minderwertigkeit) sich auf den Kopf zu stellen und sich mit diesem in den Schlamm zu bohren wie ein alter Donaukarpf an der Angel! Verhindert man das Kopfstehen dadurch, daß man das Boot tunlichst achtern belastet, so klettert wenigstens dank der rundlichen Formen die Bugwelle beiderseits so hoch empor, daß sie rechts und links über Bord schlägt.

Und dies ist jene Phase des Segelns in der 12 Fuß-Jolle, in welcher das absolute Gewicht des Seglers ausschlaggebend wird: ich hatte von vornherein damit gerechnet, bei frischem Wind den schweren Leuten gegenüber im Nachteil zu sein, ich war aber sicher, dies zum größten Teil dadurch ausgleichen zu können, daß ich mich auf dauerndes Auslegen gut vorbereitet hatte; ich habe bei frischem Wind (schon in den Trimmfahrten) am Wind das Ruder durchwegs mit dem Fuß bedient, um mich ganz auslegen zu können — bei den Wettfahrten erleichterte ich mir dies durch eine an der Pinne angebrachte Talje; aber damit hatte ich nicht gerechnet, daß ich vor dem Wind würde nach achter auslegen müssen, um den Bug des Bootes vor dem Unterschneiden zu bewahren; der 100 kg-Mann kann vor dem Wind im Stern des Bootes sitzen und ausösen, um das Boot flott zu erhalten, der leichte Mann nicht. Einige Konkurrenten führten auch eine Schöpfkelle an langem Stiel mit, um auch raumschots oder am Wind, hochbords sitzend, ausösen zu können; mit den winzigen, offenen Holzlöffeln, die uns zur Verfügung gestellt wurden und die an die Sandschaufeln kleiner Kinder erinnern, wäre dies ganz unmöglich gewesen; mehr als ein Viertelliter bringt man damit auf einmal nicht heraus. Nur einen sah ich, der das Kunststück zuwege brachte; nachdem ein Konkurrent vor dem Start gekentert hatte, zwei gar nicht angetreten waren und zwei weitere aufgegeben hatten, verteidigte er seine 5 Punkte zäh und erfolgreich: weit hinter dem Felde hersegelnd (er wäre vom Sieger beinahe überrundet worden), drehte er einfach bei, ließ das Segel killen und lenzte, bis das Boot wieder halbwegs leer war, dann segelte er wieder weiter, bis er neuerlich einige Wellenkämme hereinbekommen hatte und wieder lenzen mußte; so kam er etwa eine Stunde nach den anderen langsam aber sicher herein und rettete seine fünf Punkte.

Nun bin ich unseren Lesern doch wohl auch einen Bericht von der Regattastrecke selbst schuldig. Also los! Am 2. August um halb 11 Uhr fand das erste Rennen der Gruppe A statt, das ich mir also in Ruhe ansehen konnte. Sofort nach der Rückkehr des letzten Bootes wurden wir von der Gruppe B in die Kajüte (Pardon: in den Salon) hinabgerufen und durften der Reihe nach aus einem Südwester die Bootsnummern ziehen; ich erhielt die erfolgversprechende Nummer 1, es wehte dazu eine

echte Wörthersee-Brise von 2—3 m, ich konnte mich also mit der Überzeugung „Jetzt oder nie“ in den Kampf stürzen (wenngleich vormittags die Kähne Nr. 8 und 6 einen besseren Eindruck gemacht hatten). Also trocknete ich das Vehikel sorgfältig aus, setzte, dem Rate Beyns folgend, Fall und Halsstrecker zum Brechen durch (so daß das Segel nahezu wie ein Slupsegel stand und die Raa überhaupt nicht steuerbords vom Mast bleiben wollte) und begab mich auf die Reise. Start am Wind unter StBS., die erste Marke konnte nahezu angelegen werden. Ich kann mit gutem Gewissen behaupten, daß ich gleich nach dem Schuß hart an der Luvmarke als Erster über die Linie war; ich hätte meinen sollen, daß ich wenigstens die erste Marke in sicherer Führung erreichen müßte; aber was geschah? Der Holländer und der Belgier, die ein bis zwei Längen hinter mir gestartet hatten, zogen mir, beträchtlich höher haltend, in Luv glatt vorbei, ebenso schoben sich die beiden mir in Lee zunächst liegenden Boote vor, einer davon war Curry. Um nicht weiter im gestörten Wind zu laufen, machte ich einen kurzen Befreiungsschlag nach Luv (BB.), das zweimalige Stagen bedeutete natürlich auch einen unwillkommenen Zeitverlust; an der Wendemarke lag ich schon an sechster oder siebenter Stelle; daran änderte sich in der Folge nichts, ich glaubte mich in mein Schicksal ergeben und als Siebenter enden zu sollen; aber auf dem letzten Kreuzgang zog mir der Lette, der weit hinter mir gelegen war und gerade noch einen besseren Brisenstrich erwischte hatte, in Luv spielend vorbei, so daß ich auf den achten Platz zurückfiel; dann kam eine Vorwindstrecke, auf der ich mich der Angriffe des mit der Brise auflaufenden Schweizers zu erwehren hatte; ich ließ mich nicht in ein allzu-langes Luvingmatsch ein, da uns weiter drüben der letzte Mohikaner vom Moldaustrand aufzulaufen drohte, sondern richtete mein Bestreben nur darauf, an der letzten Wendemarke die Innenseite zu haben, damit mir der Feind auf dem letzten Schlag ins Ziel nichts mehr antun könne; dabei bemerkte ich nicht, daß sich das Boot mit der Jury und mit der Flagge „S“ in die Nähe dieser Marke begeben hatte, und war unangenehm überrascht, als beim Passieren der Marke, die wir überlappend (ich innen) erreichten, das Boschhorn unser Ziel als erreicht bezeichnete; so endete ich gleich am ersten Tage als Vorletzter, noch dazu bei Windverhältnissen, bei denen man mir am

ehesten hätte Chancen zusprechen können; aber weiß Gott, der Kahn lief nicht — es lag gewiß am Segelschwerpunkt, dessen richtigen Sitz zu kontrollieren mir jedoch jede Möglichkeit gefehlt hatte. Darin lag jedenfalls ein wesentliches Hazard-Moment.

Hatte ich am ersten Tag bei leichter Brise nichts aufgesteckt, so konnte ich mir eigentlich am zweiten Tag, wo es mit 5 bis 6 m wehte, kaum große Hoffnungen machen, wenngleich diese Windstärke wenigstens den Verhältnissen entsprach, unter denen ich meine Trimmfahrten unternommen hatte. Diesmal segelte zuerst die Gruppe der Ungeraden, darunter ich. Start raumschots unter StBS.; ich war wieder im Luv des Feldes als Erster über die Linie, mußte jedoch bald den Ungarn und dann auch den Letten in Luv vorbeilassen, wenn ich mich nicht auf einen langen Luvkampf einlassen wollte, der den Leebooten einen Vorsprung verschafft hätte. Die Marke wurde erreicht in der Reihenfolge Ungarn, Lettland, Österreich; leider brauchte der zu Luv von mir (innen) liegende Lette unendlich lang, ehe er seine Schot dicht bekam und an den Wind ging, so daß ich festgehalten wurde und nicht herauskonnte. Auf der folgenden Kreuztour hielt ich mich so gut oder so schlecht, als ich bei dem frischen Wind konnte; nicht leugnen kann ich, daß ich im Bestreben, in minder groben Seegang zu kommen, mich über die Lage der nächsten Marke auf dem fremden Wasser etwas desorientiert und einen BBSchot zu weit ausgedehnt habe, so daß ich dann mit einem guten Schrick in der Schot zur Marke lief — ob dies auf den Erfolg einen Einfluß hatte oder ob sich die zu viel genommene Höhe durch rascheres Laufen ausglich, vermag ich nicht zu sagen — jedenfalls war es nicht richtig gesegelt; ich will aber offen zugeben, daß sich meiner bei der Verlosung der Boote eine stille Resignation bemächtigt hatte, als ich wieder wie am ersten Tage die Nummer 1 gezogen hatte! Auf der folgenden Vorwindstrecke — genauer gesagt, beim Halsen um die Startboje — kenterten der kleine Ungar und der belgische Jollenmeister Huybrechts, und der knapp vor mir liegende Spanier war hübsch lange und fest mit seinem Segel an der vorherigen Wendemarke geblieben, so daß ich immerhin auf dem vierten oder fünften Platz lag. Aber auf der nächsten Kreuztour ereilte mich mein Geschick in einer gänzlich unerwarteten Gestalt:

unter BBSchot am Winde liegend, sah ich vor mir, mit StBBSchot meinen Kurs kreuzend, eine große Ketsch, die an einem etwa 15 m langen Tau ein großes Beiboot nachschleppte, daherkommen; ohne Rücksicht auf die Jollenwettfahrt und ohne Rücksicht auf die Seestraßenordnung zog dieser Zuiderseeräuber Kahn ruhig seines Weges vor meinem Bug vorbei, stolz an seinem Großmast den Stander eines Yachtklubs führend! Da ich bei einem Zusammenstoß unleugbar den kürzeren gezogen und überdies kostbare Zeit verloren hätte und damals noch mit der entfernten Möglichkeit rechnen konnte, in die Entscheidung zu kommen, blieb mir nichts übrig, als meinerseits zu stagen, dann so lange in der Deckung der Ketsch zu warten, bis sie samt Beiboot mich passiert hatte, und dann erst nach neuerlichem Stagen meinen alten Kurs wieder aufzunehmen.

(Schluß folgt.)

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**

b e i d e r S e g e l m a c h e r e i

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. inserierten 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
Ständer
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. Wallishauser (verantw. F. Regensdorfer), Wien, VIII., Lenaugasse 19.