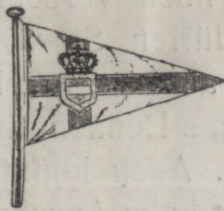


V. b. b.



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

9. HEFT

SEPTEMBER 1928

II. JAHRG.

Eissegeln auf dem Neusiedlersee.

Schon der vergangene Winter hat erfreuliche Ansätze gezeigt, den herrlichen, in Oesterreich leider bisher wegen der viel zu großen Entfernungen der geeigneten Reviere praktisch unmöglichen Eissegelsport auf dem Neusiedlersee zu pflegen. Mit einigen Schlitten verschiedener Konstruktion und Segelfläche konnten nicht nur viele wundervolle Fahrten unternommen, sondern auch ganz wertvolle Erfahrungen gesammelt werden. Die begeisterten Stimmen aller jener, die solche Fahrten machen und dabei den ganz einzigartigen Reiz des Eissegelns kennen lernen konnten, veranlaßten den Z. V. Neusiedlersee, den bereits gehegten Plan, den Eissegelsport in sein Programm aufzunehmen, nunmehr zu verwirklichen. Erleichtert wird ihm diese Absicht sicherlich auch dadurch, daß nun den winterlichen Seglern das Klubhaus zur Verfügung stehen wird, bei dessen Erbauung schon Rücksicht auf eine Benützung im Winter genommen wurde. Wenn auch nach Aussage der Eissegler die Kälte beim Segeln selbst fast nicht empfunden wird, so werden die heizbaren Umkleideräume des Klubhauses vor und nach dem Segeln kaum unwillkommen sein.

Ist nun in Hinsicht auf das persönliche Wohl des künftigen Eisseglers auf dem Neusiedlersee genügend Vorsorge getroffen,

so ergeben sich doch noch verschiedene Fragen, die einer gründlichen Lösung bedürfen. So wird es sich empfehlen, bei der Wahl der Schlitten auf eine gewisse Vereinheitlichung zumindest in der Segelfläche Bedacht zu nehmen, um auch Wettfahrten zu ermöglichen. Auch könnte durch einen Serienbau der an und für sich nicht hohe Anschaffungspreis noch wesentlich vermindert werden. Um diesen für den Einzelnen noch geringer zu gestalten, ist die Bildung von pro Schlitten aus zwei oder mehreren Personen bestehenden Seglergemeinschaften gedacht.

Da nun der Z. V. Neusiedlersee in seiner Eissegelabteilung nicht nur seinen, sondern allen Mitgliedern des gesamten Klubs Gelegenheit zur Ausübung des Eissegelsportes schaffen und dadurch den Auf- und Ausbau dieses Sportzweiges im U.-Y.-C. bereits von Haus aus auf eine möglichst breite Grundlage stellen will, beabsichtigt er, all diese und weitere auftauchende Fragen in einer für Ende September oder Anfangs Oktober gedachten, allen Mitgliedern unseres Klubs zugänglichen Versammlung zu besprechen. Er bittet daher alle Klubkameraden, die sich für das Eissegeln auf dem Neusiedlersee interessieren, bis spätestens 30. September um die Bekanntgabe ihrer Anschriften zu Händen seines Schriftführers, Herrn R. Karl, Wien, VII., Burggasse 21, damit ihnen die näheren Verständigungen über diese Versammlung, zu welcher sie bereits jetzt herzlich eingeladen sind, rechtzeitig zugehen können.

Ing. R. Walker.

Die olympischen Wettfahrten der 12 Fuß-Jollenklasse.

(Originalbericht eines Nicht-Olympioniken.)

(Schluß.)

Es wird mir jeder gern und freudig glauben, daß ich den Mangel holländischer Sprachkenntnisse niemals so bedauert habe wie in diesem Augenblicke, daß ich jedoch unter Zuhilfenahme des auf See doch meist verstandenen Englischen und schließlich auch meiner ziemlich ausdrucksfähigen Muttersprache das Möglichste getan habe, um diesen Gentleman mein Erstaunen über ihr sport-

liches Verhalten nach Tunlichkeit zu Gehör zu bringen; der Bootsmann war wohl im letzten Moment nach achter gesprungen, um das geschleppte Beiboot näher heranzuholen, die Herrschaften selbst taten aber nichts dergleichen, als ob sie mich bemerkt hätten, obwohl ihrer genug an Deck hinter der Kajüte saßen; leider konnte ich den Namen der Yacht, der unten an dem flachen Heck stand, nicht ausnehmen! Nach dem für die 12 Fuß-Jollen geltenden Grundsatz „Zweimal stagen ist so viel wie einmal kentern“ konnte ich mir nun nicht mehr viel Hoffnungen machen; tatsächlich zeigte es sich, als ich mich der Luv-Marke näherte, daß mir einstweilen der vorher beträchtlich zurückgelegene Norweger stark aufgerückt war; ich kam mit StBSchot mit einem leichten Schrick zu der BB. zu runden der Marke; von StB. her kam hart am Wind unter BBSchot der Norweger; ich hatte die Wahl, entweder vor seinem Bug vorbeizugehen, um mir reichliche Reservehöhe zum Runden der Marke zu nehmen, dann mußte ich ihn aber in Lee passieren lassen und hätte einen Platz eingebüßt; oder die Marke sozusagen aufs Teufelholen ziemlich knapp vor seinem Bug zu runden; ich riskierte letzteres — aber der Abstand von mehr als einer Bootslänge genügte bei dem Seegang nicht, den hartmäuligen Kahn durch den Wind zu bringen; ehe ich ihn wieder in Fahrt brachte, war ich hart an der Marke; wohl hoffte ich durch Dichtnehmen der Schot noch klar vorbei zu kommen, aber in demselben Moment bekam ich einen kleinen Drücker, so daß das Boot stärker krängte und das Achterliek meines Segels eben noch die Flaggenstange berührte — somit blieb mir nichts übrig, als traurig nach Hause zu fahren; hier sei bemerkt, daß der Spanier, der bei der vorherigen Runde etwas fester an der Marke gehangen war, anstandslos seine Unterschrift abgab!

Mit dem Aufgeben der zweiten Wettfahrt hatte ich eine Summe von 19 Punkten erreicht, hatte also keine Aussicht mehr, auf eine der zehn niedrigsten Punktschümen und damit in die Entscheidung zu kommen — es konnte sich höchstens noch darum handeln, anstandshalber einen Achtungserfolg zu erringen; im Buche des Schicksals aber stand geschrieben, daß daraus höchstens ein Heiterkeitserfolg werden sollte. Denn am dritten Tage wehte ein Winderl — ungefähr das, was man anderwärts als Rosenwind bezeichnet, für einen Wörtherseer war es eher etwas zu reichlich bemessen. Vor dem Start der

ersten Gruppe (A) steckte alles beide Reffs ein — nur der polnische Riese von 190 cm versuchte im Vertrauen auf seine 108 kg, denen er seine Entsendung nach Amsterdam zu danken hatte, einen Probeschlag mit nur einem Reff; er kenterte schon vor dem Start. In diesem Rennen beendigten fünf Teilnehmer die Wettfahrt. Zum nächsten Rennen legte der Wind noch ein wenig zu — er dürfte 12 bis 15 m gehabt haben, und ich hätte von meinen 19 Punkten gern einige für eine dritte Reihe Reffbündel hergegeben; leider war dieses kulante Geschäft nicht zu machen, also hieß es hinaus ins feindliche Leben! Der Start war diesmal mit halbem Wind unter StBSchot, der zweite Kurs ging mit $\frac{3}{4}$ Wind unter BBSchot, dann kam eine Kreuzstrecke zur Startboje, das Ganze dreimal herum. Ich ging wieder mit dem Schuß nahe der Luvboje über die Linie — diesmal waren aber drei andre noch flinker als ich, die waren nämlich schon vor dem Schuß drüben, der angeblich um zwei Sekunden zu spät gefallen sein soll. Jedenfalls war es eine ganz tolle Fahrt bis zur ersten Marke, nach der wir alle eine Kuhwende machten. Bis dahin hatte ich schon einigemal in Lee etwas Wasser übergenommen, namentlich im Anfang, solange wir noch dicht gedrängt lagen und Bug- und Heckwellen sich mit der See kreuzten. Vor dem Wind hatte ich alle Mühe, durch Auslegen nach achter das Boot vor dem Unterschneiden zu bewahren, und konnte nicht ans Ausösen denken; von einem Reiten auf der Welle war keine Rede, wohl schob einen die eine Welle etwas vor, dafür blieb man in der nächsten um so gründlicher stecken und mußte froh sein, wenn man nur den Kamm der Bugwelle vorn hereinbekam und nicht mehr. Nach dem Runden der zweiten Marke dürfte ich an fünfter oder sechster Stelle gelegen haben, aber für die Kreuztour hatte ich schon etwas reichlich Wasser im Boot; es dauerte auch nicht mehr allzulange: auf StBB. kreuzend, sah ich einen Konkurrenten unter BBSchot daherkommen, vor dem ich nicht mehr sicher vorbeizukommen hoffen konnte; also stagen! Ja, wenn der Kahn gewollt hätte! Im entscheidenden Augenblick drückte mir der Wind das Boot nochmals nach StB. hinüber, ich konnte also nur mehr mit aller Anstrengung das Boot zum Abfallen bringen und kam glücklich noch ohne Berührung unter meinem Gegner vorbei, dessen Baumnock keine 2 cm an meiner BBWant vorbeistrich. In dem Augenblick, wo ich die durch seinen Abwind

verstärkte Bö bekam, kreuzte sich in der Mitte meiner Lee-Reeling gerade eine größere Welle mit der Heckwelle des vorbeiziehenden Gegners und ging mir, obgleich ich ganz nach Luv auslegte, glatt über Bord, so daß ich mehr als zur Hälfte voll war; selbstverständlich hutschte ich nur noch die nächsten zwei oder drei Wellen auf und nieder, dann versank mein Kahn ruhmlos ins Meer der Vergessenheit — — —. Ich mußte dabei mit Mißvergnügen feststellen, daß diese Kähne keine Luftkästen besitzen, daher durchaus nicht „annähernd gleichlastig“ schwimmen; selbst mein nicht gerade hervorragendes Gewicht genügte, das Boot so weit hinein zu drücken, daß gerade noch der mittlere Teil der Bordwand knapp über Wasser blieb, woselbst ich meines weiteren Schicksals harren konnte — eine unfreiwillige Amphibie, unten im Wasser und oben in der Luft lebend; zu meiner Ehre muß ich feststellen, daß ich im Augenblick des Kenterns hoch und trocken oben saß — in der Folgezeit mußte ich allerdings kunstvoll hin- und herrutschen, da der rundliche Kahn das Bestreben zeigte, bald die Nase, bald das Heck tiefer in die Zuidersee zu tauchen. Es dauerte nicht lange, so kam vom Startschiff (ich hatte vorsichtshalber nicht allzuweit von diesem gekentert) ein Motorboot mir zu Hilfe — richtiger gesagt: ein kleines Kielboot mit eingebautem Motor, von den Dimensionen der auf unseren Alpenseen üblichen Ruderboote für vier Personen, auch nicht hochbordiger als diese; ich erwähne dies deshalb, weil dieses kleine Boot sicher, ruhig und vollkommen trocken dahinfuhr, während die Dinghies ununterbrochen Wasser übernahmen! In etwas gedrückter Stimmung schwang ich mich hinüber (das Dinghy wurde von einem größeren Motorboot eingeschleppt) und erwartete sofortigen Kurs auf das Startschiff, woselbst ich meine nasse untere Hälfte gegen trocken umzutauschen hoffte, aber man bedeutete mir: Nicht sofort, da drüben liegt noch einer! — und was sahen meine entzückten Augen? 100 m weiter saß bei Gott der schwere Finne (nebenbei bemerkt, einer der besten Männer im ganzen Felde) ebenfalls auf seinem umgedrehten Kahn, aber nunmehr gehandicapt durch sein höheres Gewicht: er stak bis zum Magen im Gewässer. Wie ich bei diesem Anblick meinen ganzen Humor wiederfand und herzlichst lachen mußte, das kann man sich kaum vorstellen. Als sie uns dann noch erzählten, daß mit uns zugleich auch Vries de Lentsch, der langjährige

holländische Jollenmeister, mit seinen 95 kg bei 190 cm Länge, auf dessen Sieg man allgemein getipt hatte, ebenfalls gekentert habe, da war ich beinahe mit den Dinghies ausgesöhnt und hatte jedenfalls das beruhigende Gefühl: Na also, dann ist deine Schande doch nicht gar so groß! — Am vierten Tage startete ich nicht mehr; es wäre zwar leichter Wind gewesen, und das Los, nach vorn zu kommen, hätte ebenso gut mich wie einen anderen treffen können; aber in der Nacht war ein derartiger Sturm gewesen, daß mein Mansardenzimmer in Zandvoort ununterbrochen vibriert und ich kein Auge geschlossen hatte, weshalb ich es vorzog, mir die Unterhaltung meiner im übrigen durchwegs sehr netten Konkurrenten einmal vom Begleitdampfer aus anzusehen.

Und was war das Ergebnis der Entscheidungswettfahrten? Belgiens Jollenmeister, Huybrechts, war in den Vorrennen ausgeschieden; Vries de Lentsch, der holländische Favorit, sowohl körperlich als auch durch die Kenntnis des Bootstyps und der örtlichen Verhältnisse zum Sieger prädestiniert, endete an vierter Stelle; Curry, über dessen Meisterschaft im Jollensegeln wir alle uns im klaren sind, wurde vorletzter. Demgemäß fühle ich mich trotz des äußerlich geradezu kläglichen und höchst blamablen Mißerfolges doch nicht wesentlich bedrückter, als wenn in der Klassenlotterie ein anderer die Prämie gewinnt, die ebenso gut auf mein Los hätte fallen können. Am dritten Tage veranstaltete Curry eine Umfrage bei sämtlichen Konkurrenten über ihre Meinung hinsichtlich der Eignung dieser Kähne für die Olympiade: es wurden verschiedene Bootstypen vorgeschlagen, nur über eines waren sich alle einig: was immer, nur nicht diese 12 Fuß-Jollen! Diese Meinung vertraten die bis dahin erfolgreichen ebenso wie die erfolglosen Teilnehmer; nur einer von allen Olympiakandidaten erklärte, er sei für die Beibehaltung derselben, nachdem er sich nunmehr daran gewöhnt habe, sei er damit nicht unzufrieden (der Mann war am ersten Tag noch hinter mir geblieben, am zweiten Tag hinter dem Felde hersegelnd zum Gaudium aller, die ihn aufmerksam verfolgten und jeden Moment auf dieses Ergebnis warteten, gekentert, am dritten Tage war er, nachdem unser drei gekentert hatten, wiederum als letzter hindreingesegelt und glücklich heimgekommen!) Was für Boote muß dieser Sportskamerad bisher gesegelt haben! Ich hätte wollen auf dem Buiten Ij

Zehner vom Typ Willy-Afferl als Einhandboote segeln sehen! Das wäre eine Jollenkonkurrenz für Segler, und wie schön trocken und wie schnell wäre man da gefahren! So aber kann ich nur sagen: Es wär zu schön gewesen, es hat nicht sollen sein! Um stille Teilnahme wird gebeten!

Dr. Robert Johanny.

Wettfahrtsberichte.

Wörtherseepreis 1928.

Der von der Stadtgemeinde Klagenfurt dem U.-Y.-C. Z. Wörthersee gewidmete, ebenso geschmackvolle als kostbare Wörtherseepreis hat seine erwartete Anziehungskraft nicht verfehlt: Vom Starnbergersee und von drei anderen Zweigvereinen des U.-Y.-C. (Attersee, Traunsee und Millstättersee) waren Bewerber um diesen prächtigen Preis erschienen, zwei Boote vom neugegründeten Kärntner Y.-C. und drei vom Z. V. Wörthersee vervollständigten das Feld, das wohl das Beste darstellte, was derzeit in der 20 qm-Rennklasse zusammen-treffen konnte. Besonderen Dank schuldet der Zweigverein Wörthersee den lieben Gästen aus Bayern und den Zweigvereinen des U.-Y.-C., beziehungsweise deren Mitgliedern, die durch ihre Teilnahme diesen Wettfahrten den Charakter eines wirklich weit über den Rahmen des einzelnen Reviers hinausgehenden sportlichen Ereignisses ersten Ranges gaben. Nachstehend die Liste der gemeldeten Bote:

| Nr. | Name | Baujahr | Eigner | Verein |
|-----|---------------|---------|----------------------|-----------------|
| 262 | Toni III. | 1926 | Dr. Porsche | U.-Y.-C. Z. W. |
| 301 | Rih | 1927 | H. Tschernitz | K. B. Y.-C. |
| 302 | Danebrog V. | 1927 | F. Tschernitz | K. B. Y.-C. |
| 303 | Spatz II. | 1927 | Sorger-Domenig | U.-Y.-C. Z. W. |
| 327 | Lilo | 1928 | Volpini | U.-Y.-C. Z. Mi. |
| 329 | Meermaid | 1928 | v. Musil-Mollenbruck | U.-Y.-C. Z. Mi. |
| 332 | Ernest Fink | 1928 | U.-Y.-C. Z. A. | U.-Y.-C. Z. A. |
| 336 | Hex III. | 1928 | Dr. Hanemann | K. B. Y.-C. |
| 338 | Pique-Ass II. | 1928 | V. Warchalowsky | U.-Y.-C. Z. T. |
| 339 | Oha | 1928 | R. Salcher | U.-Y.-C. Z. W. |

Der Himmel bescherte — wie zur unmittelbar vorangegangenen Wörtherseewoche — echtestes Wörtherseewetter: wolkenloses Blau, alles eher als Oelzeug und Sweater; alle für den Wörthersee typischen Winde: am 27. August der leichte, gleichmäßig durchstehende Ostwind, am 28. guter Südwind, am 29. früh der leichte Westwind, der nach der zweiten Runde nahezu unmittelbar vom Ostwind abgelöst wurde; abgesehen von diesem Kentern des Windes, das die hinten liegenden Boote an den Führenden heranschob, waren die Windverhältnisse durchaus einwandfrei; natürlich hätten sich viele mehr Wind erhofft, aber dazu hatte sich der Wörthersee niemals verpflichtet: leichten, aber einwandfreien Wind hatten wir versprochen und schönes Wetter, und dieses Versprechen hat der Wörthersee gehalten. Und eine der drei Wettfahrten, die am 28., brachte immerhin guten Wind, so daß auch die für frischeres Wetter gebauten Boote auf ihre Kosten kommen konnten. Leider hatte sich Pique-Ass in den allzuleichten Brisen der Wörtherseewoche durchaus nicht wohl gefühlt und verzichtete auf den Start beim Wörthersee-Preis überhaupt. Die anderen erschienen vollzählig, vielfach unter Führung besonders berufener Steuerleute: Toni III. wurde von Ingenieur Bayer, Danebrog von Ingenieur R. Schlenk, Spatz von Fiedler, Ernest Fink von Noldi Pöll, Hex von Curry und Oha von Dietz Angerer geführt. Man konnte sich daher auf spannendste Kämpfe gefaßt machen.

Am 27. August um 14 Uhr gingen die Boote zum erstenmal auf die Reise: beim echten Wörtherseeostwind von etwa 2 m drängte sich das Feld dicht geschlossen innerhalb von 18 Sekunden über die Linie; besondere Anerkennung verdiente der ausgezeichnete Start Pölls, von dem Ernest Fink trotz der für ihn viel zu leichten Brise so lange zehren konnte, daß er die erste Kreuzstrecke bis zur Schlangeninselboje die Führung behalten und diese Boje als Erster runden konnte; es folgten Toni (+ 0'18), Rih (0'29), Oha (0'32), Danebrog (0'47), Spatz (0'52), Hex (1'01) und Lilo (1'44); Meermaid hatte bald nach dem Start ihre Fock verloren und der behufs Wiederherstellung des früheren Zustandes aufenternde Vorschotmann hätte das Boot unfehlbar zum Kentern gebracht, wenn er nicht im letzten Augenblick durch einen kühnen Sprung ins Wasser die Situation gerettet hätte; Meermaid gab darauf das Rennen auf.

Auf der anschließenden Vorwindstrecke konnte sich Ernest Fink gegen die Leichtwetterboote nicht lange halten, er fiel bald auf den vorletzten Platz zurück, während sich Hex auf den vierten Platz vorschob; die Führung hatte Rih vor Toni und Oha. Bei der Töschlinger Boje rundeten die Boote wie folgt: Rih, Toni (0'30), Oha (0'40), Hex (0'59), Danebrog (1'06), Spatz (1'14), Ernest Fink (1'17), Lilo (1'39). Der folgende Schlag mit geschrickter Schot zur Edelfhofboje brachte keine Veränderung der Reihenfolge, nur eine geringe Vergrößerung der Abstände; noch mehr vergrößerten sich diese auf der nun folgenden langen Kreuztour durch die Startlinie zur Schlangensinsel, während welcher Toni sich durch Ausnützung der besseren Brisen am Südufer vor Rih zu schieben verstand. In gleicher Weise schob sich Spatz vor Danebrog, so daß die Schlangensinselboje das zweitemal in folgenden Abständen gerundet wurde: Oha, Toni (1'37), Rih (2'10), Hex (2'47), Spatz (5'05), Danebrog (5'24), Ernest Fink (7'24), Lilo (12'34). Die beiden letzterwähnten Verschiebungen waren von kurzer Dauer, auf der folgenden Spinakertour wurde die frühere Reihenfolge restlos wieder hergestellt, infolge leichten Auffrischens der Brise liefen die rückwärtigen Boote etwas auf, so daß sich die Abstände bis Töschling ein wenig verringerten. Der Schlag zur Edelfhofboje brachte keinerlei Veränderung, doch konnte Oha auf diesem und insbesondere auf der nachfolgenden Kreuztour zur Schlangensinsel ihren Vorsprung beträchtlich vergrößern; bis dorthin ging Hex an Toni vorbei, die Rundung der Inselboje zeigte folgendes Bild: Oha, Rih (3'16), Hex (4'17), Toni (4'47), Danebrog (5'59), Spatz (9'47), Ernest Fink (10'49), Lilo (15'58). Die letzte Spinakertour brachte abermals ein Auflaufen der rückwärts liegenden Boote, deren Abstände gegen Oha sich um 2 bis 4 Minuten verringerten. Toni war bis zur Töschlinger Boje der Hex so weit aufgelaufen, daß sich zwischen den Führern der Boote eine Meinungsverschiedenheit über die Ueberlappungsfrage ergab. Toni meinte dieselbe bejahen zu sollen, ging aber, da Hex keinen Raum gab, hinter dieser herum, um ihrerseits nach dem Runden scharf nach Luv zu streben. Dabei berührte sie mit dem Vorschiff das Ruderblatt der Hex und beide Boote setzten Protestflaggen, Hex wegen der Berührung nach der Boje, Toni wegen Nichttraumgebens vor der Boje. Dieses Renkontre sollte, wie

später ausgeführt werden wird, für das Schicksal des Wörthersee-preises entscheidend sein. Auf der letzten Kreuzstrecke ver-bissen sich Hex und die aufrückende Toni einigermaßen inein-ander; dabei gelang es Toni allerdings, ihrem Gegner den Rang abzulaufen, den Vorteil davon aber hatte Danebrog, der zwar gleich allen übrigen gegen die famos laufende Oha ver-lor, jedoch frei und ungehindert seine Schläge ziehen konnte, so daß er plötzlich an dritter Stelle liegend auftauchte. Hin-sichtlich der geseelten Zeiten wird auf die am Schluß folgende Zusammenstellung verwiesen. Der Einlauf überstieg wohl die kühnsten Hoffnungen der Einheimischen: die vier ersten Plätze waren von Wörtherseebooten besetzt (Oha, Rih, Danebrog, Toni), erst mit dem fünften Platz begann der Einzug der Gäste.

Dieses, den Wörthersee zu den schönsten Hoffnungen be-rechtigende Ergebnis, sollte allerdings eine kleine, in ihren Folgen aber höchst bedeutsame Korrektur erfahren: Hex pro-testierte wegen der oberwähnten Berührung gegen Toni, wo-gegen diese es unterließ, ihrerseits wegen des angeblichen Nichttraumgebens gegen Hex zu protestieren; da es sich hiebei nicht um zwei Phasen eines einheitlichen Manövers handelte, vielmehr die Differenz vor dem Runden der Marke mangels eines Protestes durch Tonis Ausweichen erledigt erschien, hatte das Schiedsgericht keinen Anlaß, die Rechtslage dieses ersten Falles zu untersuchen, mußte jedoch hinsichtlich des zweiten Falles dem Führer der Toni III. auf Grund der dies-bezüglich übereinstimmenden Parteidarstellung den Rat er-teilen, seine Unterschrift zurückzuziehen, so daß Toni aus-schied und Hex auf den vierten Platz vorrückte. Erst das Er-gebnis der letzten Wettfahrt sollte zeigen, daß hiedurch die Entscheidung über den Wörtherseepreis gefallen war.

Sehr peinlich und störend wurde es empfunden, daß ein neues Verkehrsmotorboot seine Uebernahmstprobefahrt gerade während dieser Wettfahrt absolvierte und einmal während der Vorwindstrecke, ein zweitesmal während der Kreuztour in voller Fahrt das Feld der Boote durchquerte; beide Male mit seiner unverhältnismäßig großen Bugwelle die Boote gründlich durcheinanderrüttelnd. Demgegenüber verdiente das diesmal besonders rücksichtsvolle Verhalten der im Dienst stehenden Wörtherseedampfer, die den wettsegelnden Booten unter

Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit vorsichtig aus dem Wege gingen, vollste und dankbarste Anerkennung.

Die zweite Wettfahrt am 28. August nachmittags sollte mit schönem gleichmäßigen Südwind von 4 bis 5 m, der gelegentlich die üblichen Drücker brachte, die für frischeren Wind geeichten Boote auf ihre Kosten kommen lassen. Der Start wurde um eine halbe Stunde verschoben, um den erfahrungsgemäß zunächst strichweise einsetzenden Südwind erst zu gleichmäßiger Entwicklung kommen zu lassen und dadurch eine einwandfreie Wettfahrt zu gewährleisten. Nach dicht geschlossenem Start ging es mit halbem Wind nach Töschling, woselbst in der Reihenfolge Hex, Oha, Meermaid, Ernest Fink, Toni, Lilo, Rih, Danebrog, Spatz innerhalb 1:37 gerundet wurde. Auf der anschließenden raumen Strecke zur Werzerboje kamen bereits einzelne Boote zum Gleiten, wodurch sich einige Verschiebungen ergaben: Ernest Fink rückte auf den dritten Platz, Rih auf den fünften Platz vor. Der Abstand vom ersten zum letzten Boote betrug hier bereits 3:29. Auf der nun folgenden Kreuzstrecke zur Startboje brach Oha, anscheinend infolge eines Materialfehlers, ihren tropfenförmigen Aluminiummast und schied aus. Dies war umso bedauerlicher, als ohne diese Havarie kaum ein Zweifel darüber hätte bestehen können, daß Oha den Wörtherseepreis erobert hätte; hatte sie doch in den Verbandswettfahrten und auch am ersten Tage der Wörtherseepreis-Wettfahrten eine ganz auffallende Ueberlegenheit am Wind gegen alle anderen Boote bewiesen. Ernest Fink lief auf dieser Kreuztour ausgezeichnet und konnte den Abstand gegen Hex von 1:37 auf 0:41 vermindern. Im übrigen blieben Reihenfolge und Abstand ziemlich unverändert, nur Danebrog kam vor Toni und Lilo zu liegen, welche letztere auf den letzten Platz zurückfiel, so daß die erste Runde in folgenden Abständen beendet wurde: Hex, Ernest Fink (0:41), Meermaid (2:29), Rih (2:39), Danebrog (3:28), Toni (3:40), Spatz (3:49), Lilo (4:03). Die folgende Halbwindstrecke ergab nur eine geringe Vergrößerung der Abstände, lediglich Toni fiel auf den letzten Platz, den sie nicht mehr verlassen sollte. Abgesehen von einem mehrmaligen Platzwechsel zwischen Spatz und Lilo ergab sich weder auf der zweiten noch auf der dritten Runde eine Aenderung der Reihenfolge, lediglich die Abstände vergrößerten sich allmählich bis auf insgesamt 14 Minuten. Zum

Unterschied vom ersten Tage hatten also diesmal die Gäste den Vortritt: den ersten Platz besetzte Hex, den zweiten Ernest Fink, den dritten Meermaid (die mit ihrem endlich eingetroffenen Kreuzerballon wesentlich besser lief als vorher), den vierten Rih.

Die dritte Wettfahrt, welche die Entscheidung bringen sollte, fand am 29. August um 7 Uhr morgens statt. Der westliche Morgenwind traf programmäßig, wenn auch in etwas leichter Auflage, ein und man konnte nur hoffen, daß er bis zum Ende der Wettfahrt durchstehen würde. Alle Aussichten schienen für die über Nacht reparierte Oha zu sprechen. Tatsächlich löste sie sich, obwohl sie beim Start einigermaßen ins Hintertreffen geraten war, auf der ersten Kreuzstrecke zur Edelfhofboje bald aus dem Rudel heraus und erreichte die Marke mit 1'21 Vorsprung vor Toni; es folgten Hex (1'34), Rih (1'46), Meermaid (2'19), Spatz (2'35), Danebrog (4'07), Ernest Fink (4'49) und Lilo (5'32).

Auf dem Halbwindschlag nach Töschling vergrößerte Oha ihren Vorsprung, Rih zog an Toni und Hex vorbei, welche letztere auch Meermaid passieren lassen mußte. Rundungszeiten in Töschling: Oha, Rih (1'55), Toni (2'23), Meermaid (2'31), Hex (2'25), Spatz (2'50), Danebrog (4'06), Ernest Fink (4'37), Lilo (5'23). Auf der Vorwindstrecke zur Schlangeninselboje rückten die mehr nach Süden haltenden Konkurrenten der führenden Oha teilweise nicht unbeträchtlich näher. Hex schob sich dabei vor Toni und Meermaid, Lilo vor Danebrog und Ernest Fink. Die Inselmarke wurde wie folgt gerundet: Oha, Rih (0'28), Hex (2'48), Toni (2'54), Meermaid (3'12), Spatz (3'25), Lilo (3'47), Danebrog (3'50), Ernest Fink (4'12).

Auf der zweiten Kreuztour, die durch die Startlinie zur Edelfhofboje führte, konnte Oha die Verfolger wieder abschütteln und ihren Vorsprung auf fast drei Minuten vergrößern; Rih wurde von Hex ausgekreuzt. Weitere Verschiebungen ergaben sich im Hintertreffen des Feldes; Rundungsabstände bei der Edelfhofboje: Oha, Hex (2'51), Rih (3'14), Toni (3'21), Meermaid (4'57), Spatz (5'19), Danebrog (6'02), Ernest Fink (6'40), Lilo (7'09). Der Schlag nach Töschling brachte keine Veränderung, auch die Abstände blieben bis auf einige Sekunden unverändert. Ungeachtet der auf der ersten Vorwindtour gemachten Erfahrungen lief Oha nun abermals den geraden Weg zur Schlangen-

insel, während die Konkurrenz wiederum mehr nach Süden ging; der Erfolg war, daß alle ein bis zwei Minuten gegen Oha aufholten, die sich bei Annäherung an die Inselboje schon lebhaft der Angriffe der Hex erwehren mußte. Immerhin gelang es ihr noch davonzukommen und zunächst sogar ihren Vorsprung, wenigstens der Zeit nach, beträchtlich zu vergrößern, so daß am Ende der zweiten Runde mehr als fünf Minuten zwischen ihr und Hex lagen. Inzwischen war aber der Westwind schlafen gegangen, er wurde nach ganz kurzer Flaute vom leise einsetzenden Ostwind fast unmittelbar abgelöst, wodurch das ganze Feld langsam aber sicher an die führende Oha herangeschoben wurde. Es entspann sich nun vor dem aufspringenden Ostwind ein lebhafter Luvkampf zwischen Oha, Hex und Rih, denen Toni dichtauf folgte. Dabei gelang es Rih, sich aus dem Kampfgetümmel zu lösen und die Edelhofboje als erste zu runden. Es folgten Hex (0'37), Oha (0'55), Toni (1'09) und in größerem Abstand dicht hintereinander die zweite Gruppe: Meermaid (9'15), Ernest Fink (9'28), Spatz (9'53), Lilo (9'54), Danebrog (9'55). Bis Töschling gab es keine wesentliche Veränderung. Dort wurde gerundet wie folgt: Rih, Hex (1'12), Oha (1'37), Toni (2'03), Meermaid (9'28), Ernest Fink (9'48), Spatz (10'07), Lilo (10'22), Danebrog (10'35).

Allgemein erwartete man, daß nunmehr im leichten Ostwind Oha ihre glänzend bewährten Am-Wind-Eigenschaften zeigen und sich wieder an die Spitze setzen würde; aber nichts dergleichen geschah: das am Vortag beim Mastbruch zu Wasser gegangene Großsegel, das am Morgen noch leicht durchfeuchtet gewesen war, hatte sich nunmehr durch Wind und Sonne so weit gereckt, daß es vollkommen flach stand und alle sonstigen Vorteile des Bootes aufwog. Auch ein Verzweiflungsschlag am Nordufer entlang schlug fehl. Oha konnte sich wohl noch einmal vorübergehend vor Toni legen, aber an die Führenden nicht mehr herankommen. Die Schlangeninselboje wurde wie folgt gerundet: Rih, Hex (3'52), Oha (5'40), Toni (5'53), dann Spatz (21'08), Meermaid (21'30), Danebrog (23'44), Ernest Fink (25'11), Lilo (28'40). Als die Boote vor dem Wind langsam dem Ziel zutrieben, gelang es noch Toni an Oha vorbeizukommen. Im Hintertreffen lieferten Spatz und Lilo einander einen erbitterten Luvkampf mit dem Erfolg, daß Danebrog und Ernest Fink ungehindert an ihnen vorbeiziehen konnten.

Rih endete mit 5:25 Vorsprung vor Hex, als dritte folgte Toni (8:00), als vierte Oha (8:06). Der Rest des Feldes folgte nach weiteren 20 bis 25 Minuten.

Nachstehend die Zeitenliste aller drei Wettfahrten:

| | 27. VIII. | | 28. VIII. | | 29. VIII. | |
|---------------|---------------|-------|-----------|---------|------------------------------|-------|
| | Bahn 8½ Sm. | | 7½ Sm. | | 8½ Sm. | |
| | Wind: O., 2 m | | S., 4—5 m | | W., 2—0 m, dann O., 0—1 m | |
| Toni III. | 2.55.09 | n. u. | 1.31.18 | 8. | 3.14.30 | III. |
| Rih | 2.52.13 | II. | 1.23.03 | IV. | 3.06.30 | I. |
| Danebrog V. | 2.54.05 | III. | 1.26.43 | 5 | 3.34.16 | 5. |
| Spatz II | 2.58.21 | 5. | 1.28.54 | 7. | 3.40.24 | 8. |
| Lilo | 3.04.52 | 7. | 1.28.36 | 6. | 3.41.14 | 9. |
| Meermaid | — | Hav. | 1.22.22 | III. | 3.39.49 | 7. |
| Ernest Fink | 2.59.46 | 6. | 1.19.38 | II. | 3.36.57 | 6. |
| Hex III. | 2.55.51 | IV. | 1.17.23 | I. | 3.11.55 | II. |
| Pique-Ass II. | — | n. g. | — | n. g. | — | n. g. |
| Oha | 2.48.23 | I. | — | Mastbr. | 3.14.36 | IV. |

In der Gesamtwertung waren somit Rih und Hex mit je einem ersten, einem zweiten und einem vierten Platz punktgleich; da aber nach den Bestimmungen der Ausschreibung im Falle völliger Punktgleichheit das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt entscheiden sollte, welche in der kürzesten Fahrzeit (daher bei besserem Wind) beendet wurde, fiel der Wörtherseepreis an Hex III., die am zweiten Tage den ersten Platz besetzt hatte. Das Ausscheiden der Toni III. am ersten Tage, infolge ihres Rencontres mit Hex hatte also schließlich und endlich die Entscheidung herbeigeführt, sonst wäre Rih als endgültige Siegerin aus der Wettfahrtreihe hervorgegangen und der Wörtherseepreis im Inland geblieben. Und daran kann kein Zweifel bestehen, daß Oha ohne ihren Mastbruch am zweiten Tage, beziehungsweise ohne die nachteiligen Wirkungen desselben auf ihre Takelage, die sich am dritten Tage zeigte, am letzten Tage ihren ersten Platz behauptet und damit den Wörtherseepreis gewonnen hätte; daß sie, zumindest bei den am Wörthersee normalen Windverhältnissen, dem ganzen Feld überlegen war, hatte sie klar gezeigt, den gleichen Beweis auch für frischen Wind zu erbringen, war ihr durch die Tücke des Objektes versagt. Und wenn der Wörtherseepreis auch nicht ganz ohne Einwirkung von Zufälligkeiten nach Bayern gegangen ist, so sei er sowohl dem Eigner als auch dem Führer

des siegreichen Bootes von Herzen gegönnt, er wird beide hoffentlich zum Wiederkommen und andere zum Nacheifern veranlassen. Wir dürfen jedenfalls vollauf damit zufrieden sein, daß sich die völlige Gleichwertigkeit, wenn nicht sogar tatsächliche Ueberlegenheit heimischer Boote und heimischer Konstruktionen in dieser Wettfahrtreihe wie in der vorausgegangenen Wörtherseewoche einwandfrei erwiesen hat, und dies gegen eine auch in Deutschland als unbedingt erstklassig anzusehende Konkurrenz.

Dr. R. Johanny.

Atterseewoche.

Unter reger Beteiligung wurde die Atterseewoche vom Union-Yacht-Club Zweigverein Attersee mit Ansegeln nach Nußdorf am 12. August eröffnet. Am darauffolgenden Tage fand dann als Einleitung zu den Wettfahrten das Klubhaushandicap statt, zu welchem 21 Yachten gemeldet waren. Das Rennen nahm bei frischem Nordost einen flotten Verlauf und das Verlosungsboot des U.-Y.-C. Z. A. „Ernest Fink“ ging als erstes durchs Ziel. Ihm folgten als Preisträger Venus, Pia, Nina II., Donar, Hedy, Lilly II. und schließlich Orplid.

Am 14. August wurde dann die erste Verbandswettfahrt abgehalten. Das schöne Wetter der Vortage war leider einem gleichmäßigen Regen gewichen und auch der Wind ließ recht zu wünschen übrig. Der erste Startschuß galt der Sonderklasse, die bei Flaute in der Reihenfolge: Lilly II, Orplid, Tilly XVII, Pia, Malepartus, Sonntagskind und Hedy über die Linie trieb. Bei dem aufkommenden leichten Nordwest setzte sich Pia unter der ausgezeichneten Führung ihres Eigners bald an die Spitze und lief auch als erste ein. Zwischen Orplid und der hochgetakelten Lilly II gab es einen erbitterten Kampf um den zweiten Platz, welchen Orplid erst im letzten Moment für sich entscheiden konnte. Es folgten dann Hedy, welcher der flauen Wind nicht zusagte, ferner Tilly XVII, Sonntagskind und schließlich Malepartus. Bei den Fünfunddreißigern setzte sich Woglinde III sofort in Führung und segelte das Rennen sozusagen für sich allein. Sindbad III kommt als Konkurrent bei leichter Brise trotz der guten Führung wohl kaum in Betracht, woran zum Teil auch der schlechte Stand der Segel schuld sein mag.

Auch bei den Zweiundzwanzigern war das Feld recht auseinandergezogen. Erika lief vom Start weg auf und davon und befand sich bald mitten im Felde der um 10 Minuten früher auf die Bahn gesandten Sonderklasse. Rih besetzte den zweiten Platz und den Schluß bildete Hanna, die sich im Kreuzen den anderen nicht gewachsen zeigt.

Geführt von Nina II, machten sich die Zwanziger auf die Reise, doch mußte sie bald die Führung der Orplid III überlassen, welcher der flauere Wind sehr zu behagen schien. Doch auch diese konnte sich nicht dauernd an der Spitze halten und Ernest Fink übernahm die Führung, welche er auch bis zum Schlusse behielt. Inzwischen hatte sich auch Venus vorgeschoben und besetzte im Einlauf den zweiten Platz, gefolgt von Nina II und Donar. Orplid III ließ die Zielmarke irrthümlich backbord liegen und wurde disqualifiziert.

Am Nachmittag startete bei aufklarendem Wetter und frischem Nordost die Sonderklasse um den August Döhne-Pokal, einen Wanderpreis, den Hedy bereits in zwei aufeinanderfolgenden Jahren gewonnen hatte. Doch diesmal mußte sie den Sieg der Pia überlassen, welche sich in ausgezeichnetem Trimm befindet und bereits auf der Vorwindstrecke das Rennen für sich entschieden hatte. Orplid wurde zweite, während Hedy sich mit dem dritten Platz begnügen mußte.

Der zweite Tag der Verbandswettfahrten war vom Wind mehr begünstigt. Während die Sonderklasse über einen längeren Kurs gesandt wurde, entschieden sich die Richter bei den kleineren Klassen für eine übersichtlichere Bahn, da bei dem böigen Nordwest, der mitunter eine Stärke von über sechs Sekundenmeter erreichte, die Möglichkeit des Kenterns bestand.

Bei der Sonderklasse ging Hedy als erste auf die Bahn, gefolgt von Pia, Orplid, Tilly XVII, Lilly II und Malepartus. Sonntagkind hatte es allzueilig, wurde rückgerufen und gab das Rennen auf. Wieder setzte sich Pia bald in Führung und wenn ihr auch diesmal durch die stark aufrückende Tilly XVII das Leben zuweilen recht sauer gemacht wurde, so verstand sie es doch, die Führung bis ins Ziel zu behalten. Die anderen liefen in der Reihenfolge Tilly XVII, Lilly II, Orplid, Hedy, Malepartus durch die Peilung.

Bei den Fünfunddreißigern errang Woglinde III wieder einen glatten Sieg über Sindbad III.

Rih führte am Ziel das Feld der Zweiundzwanziger, gefolgt von Erika und Hanna. Gleich nach Passieren der Ziellinie kenterte Rih infolge zu brüskten Halsens, doch konnte das kalte Bad die Siegesfreude der Besatzung nicht herabstimmen.

Bei den Zwanzigern war Donar bereits in klarer Führung, mußte diese aber auf der Kreuzstrecke an Ernest Fink abtreten und schließlich auch Venus an sich vorbeiziehen lassen. Während die letztgenannten beiden Boote bei dem stets schralenden Wind die Kreuztour in kurzen Schlägen hinter sich brachten, zog es Donar vor, in langgestreckten Schlägen die Am-Wind-Strecke zu absolvieren, was ihm sichtlich nicht zum Vorteil gereichte. Die Ziellinie wurde in der Reihenfolge Ernest Fink, Venus, Donar, Orplid III passiert. Nina II mußte wegen Havarie aufgeben.

Die dritte Verbandswettfahrt wurde bei leichtem Westwind gesegelt. Die Sonderklasse startete geschlossen, Lilly II etwas voraus, dann ganz dicht beisammen Pia, Orplid, Hedy, Malepartus, Sonntagskind und Tilly XVII, die den Schluß bildete. Pia, die bereits unbezwinglich schien, mußte diesmal Tilly XVII als erste durchs Ziel gehen sehen und sich selbst mit dem zweiten Platze begnügen. Auch bei diesem Rennen brachte es das früher so schnelle Leichtwetterboot Lilly II nur auf den dritten Platz. Die Yacht hatte heuer den Hochmast auffallend stark nach vorne getrimmt und es hat den Anschein, daß ihr dies nicht sehr bekömmlich war. Vierte wurde Hedy, fünfte Orplid und sechste Sonntagskind; Malepartus hatte aufgegeben.

Woglinde III lief die Wettfahrt wieder in großem Stil, was Sindbad III zum Aufgeben veranlaßte.

In der 22 qm-Rennklasse siegte Erika, gefolgt von Rih und Hanna.

Bei den Zwanzigern kam wie bisher Ernest Fink als erster herein, während Donar sich diesmal zum zweiten Platze aufschwang. Dann folgten Nina II und Orplid III, während Venus infolge Havarie ausgeschieden war.

Am 18. August starteten die Yachten um 6 Uhr früh zu der über 20 Seemeilen führenden sogenannten „Langen Wettfahrt“.

von welcher das letzte Boot erst um 4 Uhr nachmittags heimkehrte. Es gab eine arge Flautentreiberei, bei welcher sich die Leichtwetterboote ordentlich nach vorne brachten. Als erste Yacht ging Woglinde III durchs Ziel mit großem Vorsprung vor dem Sieger in der Sonderklasse Malepartus, welchem Lilly II und Pia in knappen Abständen folgten. Erika siegte bei den Zweiundzwanzigern und Ernest Fink in der 20 qm-Rennklasse.

Vor dem Start zur vierten Verbandswettfahrt am 19. August gab es eine kleine Ueberraschung. Malepartus schien an der langen Wettfahrt derart Gefallen gefunden zu haben, daß sie sich in der darauffolgenden Nacht ganz solo auf die Reise machte, sehr zum Mißvergnügen ihres verblüfften Eigners, welcher am Morgen die Boje leer fand. Die Sonderklasse ging daher ohne Malepartus bei frischem Nordost an den Start und passierte die Linie in der Reihenfolge Sonntagskind, Pia, Orplid, Hedy, Tilly XVII und Lilly II, welche zu früh gestartet war und dadurch soviel Zeit verloren hatte, daß sie um ihre sicheren Chancen für den Startpreis gebracht wurde. Tilly XVII schien sich seit der letzten Verbandswettfahrt wieder ihrer hervorragenden Eigenschaften erinnern zu wollen und beendete auch dieses Rennen wieder siegreich, gefolgt von der famosen Pia. Lilly II ging als dritte durchs Ziel; ihr folgte Orplid, die auf eine Untiefe aufgefahren war und längere Zeit benötigt hatte, um wieder flott zu werden, ferner Sonntagskind und Hedy.

Bei den anderen siegten in gewohnter Weise Woglinde III und Ernest Fink, während Rih in der 22 qm-Rennklasse den ersten Platz belegte.

Am 20. August wurde schließlich die fünfte und letzte Verbandswettfahrt ausgetragen und wenn der Wind auch nicht gerade stürmisch zu nennen war, so blies er immerhin befriedigend aus Nordost, allerdings mit kleinen Unterbrechungen. Der Start war bei der Sonderklasse: Pia, Sonntagskind, Lilly II, Malepartus, Orplid, Tilly XVII, Hedy in ganz kurzen Abständen. Gemäß dem alten Sprichwort: „Wenn sich zwei streiten, freut sich der dritte“, zog Lilly II unbehelligt davon, während die beiden Anwärter auf den ersten Punktpreis Pia und Tilly XVII solange erbittert miteinander kämpften, bis sie

richtig auf die zwei letzten Plätze zurückfielen. Zwar gelang es Tilly XVII diesen Zweikampf siegreich zu beenden, insofern, als sie vor Pia durch die Peilung kam, doch sollte sie daraus keinen Vorteil schöpfen, da bei der Bewerbung um den Punktpreis das ungünstigste Rennen unberücksichtigt bleibt und Pia bisher nur erste und zweite Preise aufzuweisen hatte, während Tilly XVII bereits einmal als vierte herausgekommen war. Orplid wurde bei dieser Wettfahrt zweite. Die anderen kamen in der Reihenfolge: Hedy, Sonntagskind, Malepartus, Tilly XVII, Pia ans Ziel.

Woglinde III beendete dieses Rennen wieder weit überlegen, ebenso wie Ernest Fink. Rih siegte in der 22 qm-Rennklasse. Es ergaben sich demnach als Punktpreisträger: Pia, Tilly XVII und Lilly II bei der Sonderklasse, Woglinde III bei den Fünfunddreißigern, Ernest Fink sowie Venus bei den Zwanzigern und schließlich Rih in der 22 qm-Rennklasse.

Anläßlich der Preisverteilung am 21. August fand auch wie alljährlich die Klubjause statt, welche so fröhlich verlief, daß Mitglieder und Gäste um 4 Uhr früh noch munter beisammen waren. Den Abschluß der Atterseewoche bildete am 23. August die Wettfahrt um den „Totila-Preis“. Es wehte ein Südwest in der Stärke von 10 bis 12 Sekm., was Woglinde III und Malepartus veranlaßte, dem Start fernzubleiben. Mit Ausnahme von Lilly II gingen alle Yachten ohne ein Reff einzustecken ins Rennen. Der Anblick, der bei dem schweren Wind dahinschießenden Boote, war wundervoll. Insbesondere die Bojenrundung bei der Boje vor Attersee bot ein hinreißendes Bild. Die Wettfahrt über die 18 Sm. lange Bahn konnte Tilly XVII für sich entscheiden. Ihr folgten Hedy und Sonntagskind als Preisträger.

Damit hatte die Atterseewoche ihr Ende gefunden. Das Wetter war mit wenigen Ausnahmen durchwegs schön gewesen und Wind war in allen Stärken zur Auswahl, von 1 bis 12 Sekm. und vor allem war wieder prächtiger Sport geboten worden.

Erwähnenswert wäre schließlich noch, daß während der gesamten Wettfahrten nicht ein einziger Protest eingebracht wurde, was unseren Seglern das beste Zeugnis für ihren Sport-sinn und faires Fahren ausstellt.

Julius Werthner.

Attersee-Woche 1928. —

1. Tag: 14. August; Windrichtung W., N.O.; Windstärke 1—3 Sekm.; 4·8 Sm.

2. Tag: 16. August; Windrichtung N.W.; Windstärke 4—6 Sekm.; Kurs für die übrigen Klassen: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Teufels-

3. Tag: 17. August; Windrichtung W.; Windstärke 2—3 Sekm.; Bahnlänge 9·6 Sm.

4. Tag: 19. August; Windrichtung N.O.; Windstärke 2—3 Sekm.; Bahnlänge 9·6 Sm.

5. Tag: 20. August; Windrichtung N.O.; Windstärke 1—3 Sekm.; Länge 8·6 Sm.

| Name der Yacht | E i g n e r | Ge- segelte Zeit | | | Preisfolge |
|----------------------------|---------------------------------|------------------------|----|----|------------|
| | | St. | M. | S. | |
| Sonderklasse | | | | | |
| Malepartus | Ing. Bräutigam | 2 | 26 | 07 | — |
| Lilly II ¹⁾ | Gumpinger | 2 | 20 | 10 | III |
| Hedy | Dr. Langer — Ing. Schachermeyer | 2 | 20 | 20 | — |
| Tilly XVII ²⁾ | Sturm | 2 | 22 | 01 | — |
| Orplid ³⁾ | Dr. Kunz — Dr. Schachermeyer | 2 | 20 | 05 | II |
| Pia ⁴⁾ | Ing. L. Auteried | 2 | 13 | 11 | I |
| Sonntagsskind | Dr. Ing. v. Tayenthal | 2 | 22 | 42 | — |
| 35 qm-Rennklasse | | | | | |
| Sindbad III | Dr. Faber | 2 | 21 | 06 | — |
| Woglinde III ⁵⁾ | Grill | 2 | 08 | 56 | I |
| 22 qm-Rennklasse | | | | | |
| Hanna | Dr. Hein-Schwabe | 2 | 27 | 33 | — |
| Erika | Ing. Vogt | 2 | 10 | 49 | I |
| Rih ⁶⁾ | Ing. Stengl | 2 | 17 | 57 | — |
| 20 qm-Rennklasse | | | | | |
| Nina II | Dr. v. Frisch | nicht unterschr. | | | — |
| Orplid III | Dr. Kunz | disqu. | | | — |
| Venus ²⁾ | Siedek | 2 | 09 | 03 | II |
| Donar | Eichmann | 2 | 11 | 10 | — |
| Ernest Fink ⁴⁾ | U.-Y.-C. Attersee | 2 | 05 | 05 | I |

1) III. Punktpreis. — 2) II. Punktpreis. — 3) Startpreis. — 4) I. Punktpreis. —

I. Offene Verbandswettfahrten.

Kurs: Klubhaus—Attersee—Teufelsbrücke—Weyregg—Klubhaus; Bahnlänge

Kurs für Sonderklasse: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Zell—Klubhaus; brücke—Klubhaus, zweimal; Bahnlänge 9'4 Sm., 9'6 Sm.

Kurs: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Teufelsbrücke—Klubhaus, zweimal:

Kurs: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Teufelsbrücke—Klubhaus, zweimal:

Kurs: Klubhaus—Seewalchen—Weyregg—Teufelsbrücke—Klubhaus; Bahn-

| Ge-segelte Zeit | | | Preisfolge | Ge-segelte Zeit | | | Preisfolge | Ge-segelte Zeit | | | Preisfolge | Ge-segelte Zeit | | | Preisfolge |
|--------------------|----|----|------------|-----------------|----|----|------------|-----------------|----|----|------------|-----------------|----|----|------------|
| St. | M. | S. | | St. | M. | S. | | St. | M. | S. | | St. | M. | S. | |
| 1 | 48 | 22 | — | aufg. | | | — | n. gest. | | | — | 2 | 56 | 58 | — |
| 1 | 37 | 21 | III | 2 | 08 | 00 | III | 2 | 01 | 37 | III | 2 | 44 | 58 | I |
| 1 | 39 | 06 | — | 2 | 13 | 26 | — | 2 | 05 | 53 | — | 2 | 53 | 08 | III |
| 1 | 37 | 02 | II | 2 | 05 | 02 | I | 2 | 00 | 24 | I | 2 | 57 | 44 | — |
| 1 | 37 | 54 | — | 2 | 16 | 28 | — | 2 | 02 | 41 | — | 2 | 49 | 51 | II |
| 1 | 35 | 36 | I | 2 | 06 | 25 | II | 2 | 00 | 36 | II | 2 | 59 | 08 | — |
| aufg. | | | — | 2 | 12 | 58 | — | 2 | 05 | 27 | — | 2 | 55 | 20 | — |
| 1 | 46 | 41 | — | aufg. | | | — | 2 | 01 | 45 | — | 3 | 07 | 00 | — |
| 1 | 41 | 08 | I | 2 | 00 | 03 | I | 1 | 52 | 51 | I | 2 | 37 | 40 | I |
| 2 | 14 | 07 | — | 2 | 35 | 38 | — | 2 | 28 | 44 | — | 3 | 07 | 40 | — |
| 2 | 01 | 55 | — | 2 | 24 | 15 | I | 2 | 17 | 45 | — | 3 | 06 | 47 | — |
| 2 | 00 | 53 | I | 2 | 29 | 31 | — | 2 | 16 | 34 | I | 3 | 06 | 45 | I |
| aufg. weg. Havarie | | | — | nicht untersch. | | | — | nicht untersch. | | | — | aufg. | | | — |
| 1 | 45 | 46 | — | " aufg. | | | — | 2 | 00 | 12 | II | n. gest. | | | — |
| 1 | 38 | 16 | II | aufg. | | | — | 2 | 00 | 30 | — | 2 | 45 | 12 | II |
| 1 | 38 | 30 | — | 2 | 04 | 19 | II | 2 | 01 | 55 | — | 2 | 47 | 34 | — |
| 1 | 37 | 27 | I | 2 | 01 | 08 | I | 1 | 52 | 36 | I | 2 | 35 | 56 | I |

*) Punktpreis.

II. Interne Wettfahrten.

Klubhaus-Handicap.

13. August; Windrichtung N.O.; Windstärke 2—3 Sekm.; Kurs: Attersee—Teufelsbrücke—Weyregg—Attersee, zweimal; Bahnlänge 7·8 Sm.

| Name der Yacht | Eigner | Gesegelte Zeit | ber. Zeit |
|----------------|--------------------------------|-----------------|--------------|
| Annie | Gall | 1.36.45 | 1.24.45 |
| Senta | Engels | 2.01.56 | 1.59.56 |
| Muz | Ing. Uhrmann | disqualifiziert | |
| Nina II | Dr. v. Frisch | 1.23.21 | 1.13.21 IV |
| Orplid III | Dr. Kunz | 1.33.32 | 1.23.32 |
| Venus | Siedek | 1.22.39 | 1.12.39 II |
| Donar | Eichmann | 1.23.56 | 1.13.56 V |
| Ernest Fink | U.-Y.-C. A. S. | 1.20.52 | 1.10.52 I |
| Hanna | Dr. Hein-Schwabe | 1.56.14 | 1.46.14 |
| Erika | Ing. Vogt | 1.40.06 | 1.30.06 |
| Rih | Ing. Stengl | 1.35.08 | 1.25.08 |
| Sindbad III | Dr. Faber | 1.23.10 | 1.23.10 |
| Mah Jongge | v. Meiß-Teuffen | 1.31.42 | 1.32.42 |
| Woglinde III | Grill | 1.22.58 | 1.22.58 |
| Malepartus | Ing. Bräutigam | 1.24.58 | 1.24.58 |
| Lilly II | Gumpinger | 1.16.52 | 1.16.52 VII |
| Hedy | Dr. Langer, Ing. Schachermeyer | 1.15.12 | 1.15.12 VI |
| Tilly XVII | Sturm | 1.17.20 | 1.17.20 |
| Orplid | Dr. Kunz, Dr. Schachermayer | 1.17.00 | 1.17.00 VIII |
| Pia | Ing. Auteried | 1.12.44 | 1.12.44 III |
| Sonntagskind | Dr. Ing. v. Tayenthal | aufgegeben | |
| Onkel Gottlob | Jugendabt. d. U.-Y.-C. A. S. | 1.48.05 | 1.38.05 |

Wettfahrt um den August-Dehne-Pokal.

14. August; Windrichtung N.O.; Windstärke 3—4 Sekm.; Klasse: Sonderklasse; Kurs: Klubhaus—Seewalchen—Weyregg—Teufelsbrücke—Klubhaus; Bahnlänge 8·6 Sm.

| Name der Yacht | Eigner | Gesegelte Zeit |
|-------------------|--------------------------------|----------------|
| Malepartus | Ing. Bräutigam | n. g. |
| Lilly II | Gumpinger | 1.35.03 |
| Hedy | Dr. Langer, Ing. Schachermeyer | 1.33.41 III |
| Tilly XVII | Sturm | aufgegeb. |
| Orplid | Dr. Kunz, Dr. Schachermayer | 1.33.35 II |
| Pia ¹⁾ | Ing. Auteried | 1.32.27 I |
| Sonntagskind | Dr. Ing. v. Tayenthal | aufgegeb. |

¹⁾ Gewinnerin des August Dehne-Pokales.

Lange Wettfahrt.

18. August; Windrichtung W., N.O.; Windstärke 0—2 Sekm.;
Kurs: Klubhaus—Burgau—Seewalchen—Klubhaus; Bahnlänge 20 Sm.

| Name der Yacht | Eigner | Gesegelte Zeit |
|----------------------------|--------------------------------|----------------|
| Sonderklasse: | | |
| Malepartus ¹⁾ | Ing. Bräutigam | 8.08.26 I |
| Lilly II | Gumpinger | 8.08.53 II |
| Hedy | Dr. Langer, Ing. Schachermeyer | 8.10.21 |
| Tilly XVII | Sturm | aufgegeben. |
| Orplid | Dr. Kunz, Dr. Schachermeyer | n. g. |
| Pia | Ing. Auteried | 8.10.10 III |
| Sonntagskind | Dr. Ing v. Tayenthal | aufgegeben. |
| 35 qm-Rennklasse: | | |
| Sindbad III | Dr. Faber | aufgegeben. |
| Woglinde III ²⁾ | Grill | 7.50.20 I |
| 22 qm-Rennklasse: | | |
| Hanna | Dr. Hein-Schwabe | 9.58.54 |
| Erika | Ing. Vogt | 9.09.38 I |
| 20 qm-Rennklasse: | | |
| Nina II | Dr. v. Frisch | n. untersch. |
| Orplid III | Dr. Kunz | n. g. |
| Venus | Siedek | 9.28.02 II |
| Donar | Eichmann | 9.50.38 |
| Ernest Fink ³⁾ | U.-Y.-C. A. S. | 8.03.30 I |

Wettfahrt um den „Totila“-Preis.

23. August; Windrichtung S.W.; Windstärke 4—8 Sekm.; Kurs:
Klubhaus—Attersee—Weyregg — Litzlberg — Seewalchen — Konsum — Par-
schallen—Klubhaus; Bahnlänge 14½ Sm.

| Name der Yacht | Eigner | Gesegelte Zeit |
|--------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Woglinde III | Grill | n. g. |
| Malepartus | Ing. Bräutigam | n. g. |
| Lilly II | Gumpinger | n. untersch. |
| Hedy | Dr. Langer, Ing. Schachermeyer | 2.59.03 II |
| Tilly XVII ⁴⁾ | Sturm | 2.56.41 I |
| Orplid | Dr. Kunz, Dr. Schachermeyer | n. g. |
| Pia | Ing. Auteried | aufgegeben. w. Hav. |
| Sonntagskind | Dr. Ing. v. Tayenthal | 2.59.56 III |

¹⁾ Gewinnerin des „Woglinde III“-Preises. — ²⁾ Gewinnerin des „Helga“-Pokales. — ³⁾ Gewinnerin des „Lilly II“-Pokales. — ⁴⁾ Gewinnerin des „Totila“-Preises.

Zeitenliste der Jubiläumswettfahrten

| Jahr: 1928 | | | |
|--------------------------------------|-------------------|---|-------------------|
| Datum | | | |
| Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt | | | Sartzeit . |
| Windrichtung | | | |
| Windstärke | | | |
| Klasse | | | |
| Kurs | | | |
| Bahnlänge (Sm) | | | |
| Unter- scheidungs- zeichen | Name der Yacht | E i g n e r | Verin |
| 35 qm-Rennklasse | | | |
| D 6 | Seraphita | A. v. Sax u. Ing. M. H. Seidel | U.-Y.-C. Traunsee |
| D 12 | Pierrot II | Dr. O. Freih. v. Trauttenberg | U.-Y.-C. Attersee |
| D 20 | Woglinde III | Prof. O. Grill | U.-Y.-C. Traunsee |
| D 26 | Schelm III | M. Schmidt | " |
| D 27 | Windspiel X | Dr. S. H. Natter | " |
| D 28 | Harald | Dr. A. v. Pranter u. Dr. A. Friedinger v. Pranter | " |
| 20 qm-Rennschwertklasse | | | |
| Z 61 | Mignon | Kptl. E. Müller | U.-Y.-C. Traunsee |
| Z 62 | Pique-Ass | Ing. V. Warchalowsky | " |
| Z 264 | Rudi | Dr. Ing. A. Danninger | " |
| Z 298 | Roland | O. Tressler | U.-Y.-C. Attersee |
| Z 315 | Bambi | Dr. S. H. Natter | U.-Y.-C. Traunsee |
| Z 331 | Wiking III | Dr. H. Fereberger | " |
| Z 332 | Ernest Fink | U.-Y.-C. Attersee | U.-Y.-C. Attersee |
| Z 338 | Pique-Ass II | Ing. V. Warchalowsky | U.-Y.-C. Traunsee |
| 15 qm-Rennklasse | | | |
| M 195 | Rikkidikkidavi | U.-Y.-C. Traunsee | U.-Y.-C. Traunsee |
| M 250 | Lisl III | E. Michalek | U.-Y.-C. Mattsee |
| M 252 | Kismet II | W. Pollak | U.-Y.-C. Traunsee |
| M 373 | Teja | Ing. V. Thausing | " |
| M 381 | Neck | Ing. L. Hansy | " |
| M 553 | Kismet VI | M. Schmidt | " |
| M 602 | Finn | F. Pöschmann | " |
| M 603 | Liserl | P. Wittgenstein | " |
| M 631 | Lisl VI | F. v. Jackowski | " |
| M 661 | Nixe | M. Schmidt | " |
| M 680 | Schraz | L. Fellner | " |
| M 683 | Wolferl | W. Abel | U.-Y.-C. Mondsee |

Jahr 1928:

Datum
 Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt Startzeit .
 Windrichtung
 Windstärke
 Klasse
 Kurs
 Bahnlänge (Sm)

| Unter- scheidungs- zeichen | Name der Yacht | E i g n e r | Verein |
|----------------------------------|-------------------|--|-------------------|
| 35 qm-Rennklasse | | | |
| D 6 | Seraphita | A. v. Sax u. Ing. M. H. Seidel | U.-Y.-C. Traunsee |
| D 12 | Pierrot II | Dr. O. Freih. v. Trauttenberg | |
| D 20 | Woglinde III | Prof. O. Grill | U.-Y.-C. Attersee |
| D 26 | Schelm III | M. Schmidt | U.-Y.-C. Traunsee |
| D 27 | Windspiel X | Dr. S. H. Natter | " |
| D 28 | Harald | Dr. A. v. Pranter u. Dr. A. Friedinger v. Pranter | " |
| 20 qm-Rennschwertklasse | | | |
| Z 61 | Mignon | Kptl. E. Müller | U.-Y.-C. Traunsee |
| Z 62 | Pique-Ass | Ing. V. Warchalowsky | " |
| Z 264 | Rudi | Dr. Ing. A. Danninger | " |
| Z 298 | Roland | O. Tressler | U.-Y.-C. Attersee |
| Z 315 | Bambi | Dr. S. H. Natter | U.-Y.-C. Traunsee |
| Z 331 | Wiking III | Dr. H. Fereberger | |
| Z 332 | Ernest Fink | U.-Y.-C. Attersee | U.-Y.-C. Attersee |
| Z 338 | Pique-Ass II | Ing. V. Warchalovsky | U.-Y.-C. Traunsee |
| 15 qm-Rennklasse | | | |
| M 195 | Rikkidikkidavi | U.-Y.-C. Traunsee | U.-Y.-C. Traunsee |
| M 250 | Lisl III | E. Michalek | U.-Y.-C. Matsee |
| M 252 | Kismet II | W. Pollak | U.-Y.-C. Traunsee |
| M 373 | Teja | Ing. V. Thausing | |
| M 381 | Neck | Ing. L. Hansy | " |
| M 553 | Kismet VI | M. Schmidt | " |
| M 602 | Finn | F. Pöschmann | " |
| M 603 | Liserl | P. Wittgenstein | " |
| M 631 | Lisl VI | F. v. Jackowski | " |
| M 661 | Nixe | M. Schmidt | " |
| M 680 | Schraz | L. Fellner | " |
| M 683 | Wolferl | W. Abel | U.-Y.-C. Mordsee |

| 5. Tag | | | 6. Tag | | | Punktpreis | 1. Sonderpreis Traunkirchen-Pokal | 2. Sonderpreis Pokal der Stadt Gmunden | | | | | | | |
|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|--------|----------------|------------|--------------------------------------|---|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 9. August | | | 10. August | | | | | | | | | | | | |
| 15 ^h | 15 ^h 05' | 10 ^h | 14 ^h 30' | | | | | | | | | | | | |
| W. | N.W. | N.W. | N.W. Flaute | | | | | | | | | | | | |
| 2-3 | | 1-2 | 1-2 | | | | | | | | | | | | |
| 35 | 20 | 15 | 15 | | | | | | | | | | | | |
| Fischerzeichen | | Orter Δ | Orter Δ 3 × | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 8 | 2×4 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| Gesegelte Zeit | | | Preisfolge | Punkte | Gesegelte Zeit | | | Preisfolge | Punkte | Punktsumme | Preisfolge | Punktsumme | Preisfolge | Punktsumme | Preisfolge |
| St. | M. | S. | | | St. | M. | S. | | | | | | | | |
| 2 | 49 | 56 | — | 1 | — | — | — | — | 16 | II | 21 | — | — | — | — |
| 2 | 29 | 22 | II | 5 | — | — | — | — | 11 | — | 18 | — | — | — | — |
| 2 | 25 | 34 | I | 8 | — | — | — | — | 24 | I | 24 | I | — | — | I |
| | n. g. | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 | 47 | 17 | — | 2 | — | — | — | — | 8 | — | 17 | — | — | — | — |
| 2 | 39 | 18 | — | 3 | — | — | — | — | 7 | — | 17 | — | — | — | — |
| | n. g. | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 | 43 | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | aufg. | | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | 42 | 03 | — | 1 | — | — | — | — | 18 | III | — | — | — | — | — |
| 2 | 38 | 27 | III | 3 | — | — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | 41 | — | — | 2 | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | 29 | 10 | I | 8 | — | — | — | — | 19 | I | — | — | — | — | — |
| 2 | 37 | 32 | II | 5 | — | — | — | — | 18 | II | — | — | — | — | — |
| | aufg. | | — | — | | aufg. | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 53 | 48 | I | 8 | 3 | 34 | 14 | III | 3 | 16 | II | — | — | — | — |
| 1 | 07 | 29 | — | — | 4 | 19 | 10 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 59 | 05 | — | 1 | 3 | 29 | 24 | II | 5 | 13 | III | — | — | — | — |
| 1 | 05 | 23 | — | — | 4 | 12 | 36 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 57 | 05 | III | 3 | 3 | 11 | 45 | I | 8 | 24 | I | — | — | — | — |
| 1 | 10 | 06 | — | — | 3 | 49 | 59 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | n. g. | | — | — | | n. g. | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 56 | 23 | II | 5 | 3 | 41 | 34 | — | 1 | 9 | IV | — | — | — | — |
| 1 | 05 | 03 | — | — | | n. g. | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 59 | — | IV | 2 | 3 | 42 | 55 | — | — | 3 | — | — | — | — | — |
| 1 | 04 | 25 | — | — | 3 | 35 | 32 | IV | 2 | 3 | — | — | — | — | — |

Wolfgangseewoche 1928.

*Verbands- u. Ausgleichswettfahrten vom 22.—28. August,
veranstaltet vom U.-Y.-C. Wolfgangsee und S. V.
Nibelungen.*

Die Verbandswettfahrten des U.-Y.-C. Zweigverein Wolfgangsee und des Seglervereines „Nibelungen“ erfreuten sich 1928 einer besseren Beteiligung als in den Vorjahren, wohl hauptsächlich darum, weil überhaupt der Betrieb des Segelsportes im abgelaufenen Sommer ein besonders reger war; nicht nur unter alten Seglern, auch im Publikum scheint das Interesse an diesem Sportzweig wieder lebhafter zu werden. So herrschte dieses Jahr auf dem Klubplatz und in der Werft auch wesentlich mehr Leben als in den letzten Jahren und der „Mastwald“ vor dem Klubplatz war dichter als seit langer Zeit. Den Wettfahrten blieb aber leider doch eine ganze Anzahl von Yachten fern, teils wegen irgendwelcher technischer Hindernisse (abgelaufene Meßbriefe, nicht getrimmte Segel und dergleichen), teils wegen zu großer Bequemlichkeit der Herren Segler.

Die Ergebnisse der Wettfahrten waren im allgemeinen die erwarteten, doch gab es immerhin einzelne Ueberraschungen. So gelang es in der Sonderklasse der „Lotos“, bei einer Regatta vor der beinahe alleinsiegberechtigten „Falkenstein II“ einzulaufen. In der 20 qm-Rennklasse startete ein neuer, sehr ernster Konkurrent „Noli“ ex „Welle II“, die jedoch nicht ganz die Erwartungen erfüllte. In dieser Klasse trat der seltene Fall ein, daß nach dem letzten Tage „Zauberilöte“ und „Swift II“ punktgleich waren; der Punktpreis mußte durch ein Entscheidungsrennen ausgesegelt werden; „Zauberflöte“ erwarb sich hiebei mit 16 Minuten Vorsprung den Preis. In der 15 qm-Rennklasse hatte sich nichts geändert. „Albatros II“ siegte, wie im Vorjahre, bei allen Rennen. Die Ausgleichsklasse hatte dieselben drei alten Kämpen am Start, doch mußte die siegewohnte „Dreadnought“ dem Schulschiff der Jugendabteilung „Greif“ den ersten Platz abtreten.

Die Windverhältnisse waren wechselnd. Am vierten Tage hatte man sogar das am Wolfgangsee sehr seltene Bild eines Flautenstarts, in dem sämtliche Klassen in der Startlinie inein-

| Nr. | Klasse — Name | Eigner — Klub | 22. VIII. S. V. N. 4 m, wechs. | 23. VIII. U.-Y.-C. 3 m, flau | 25. VIII. U.-Y.-C. 3 m, wechs. | 26. VIII. U.-Y.-C. 0—2 m, flau | 28. VIII. U.-Y.-C. 8—12 m, böig |
|-------|------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| | Ausgleichsklasse | | 8 Sm | 8 Sm | — | 8 Sm | — |
| | Dreadnought | Haidacher S. V. N. | 2 ^h 07' 38'' | 2 ^h 37' 09'' | — | 2 ^h 52' 18'' | — |
| | Greif | Jugendabteilung U.-Y.-C. I | 2 ^h 03' 12'' | 2 ^h 35' 19'' | — | 2 ^h 56' 58'' | — |
| | Drory | R. Stross U.-Y.-C. | 2 ^h 31' 01'' | n. g. | — | 2 ^h 49' 21'' I | — |
| | Sonderklasse | | 12 Sm | 8 Sm | 12 Sm | 8 Sm | 8 Sm |
| S 88 | Falkenstein II | H. Schulze U.-Y.-C. | 3 ^h 16' 03'' I | 2 ^h 25' 53'' | 3 ^h 00' 20'' I | 2 ^h 45' 51'' I | 1 ^h 35' 46'' I |
| S 32 | Freya | H. Peter U.-Y.-C. | n. g. | 2 ^h 23' 37'' | 3 ^h 02' 42'' II | 2 ^h 98' 04'' II | 1 ^h 45' 03'' |
| S 97 | Grane | D. Leitner Ö. T.-Y.-C. | n. g. | 3 ^h 07' 00'' | aufg. | aufg. | 1 ^h 42' 49'' |
| S 41 | Jugend | J. Q. Adams U.-Y.-C. | n. g. | 2 ^h 22' 30'' II | Havarie aufg. | 2 ^h 49' 17'' | 1 ^h 42' 13'' |
| S 59 | Lotos | F. Hopfner U.-Y.-C. | 3 ^h 39' 18'' II | 2 ^h 21' 10'' I | 3 ^h 07' 21'' | 2 ^h 48' 14'' | 1 ^h 40' 06'' II |
| S 122 | Teja | K. Pochlin S. V. N. | n. g. | — | — | — | — |
| S 85 | Yawena | D. Tuschak U.-Y.-C. | — | — | 3 ^h 20' 06'' | 2 ^h 49' 17'' | — |

| Nr. | Klasse — Name | Eigner — Klub | 22. VIII. S. V. N. 4 m, wechs. | 23. VIII. U.-Y.-C. 3 m, flau | 25. VIII. U.-Y.-C. 3 m, wechs. | 26. VIII. U.-Y.-C. 0—2 m, flau | 28. VIII. U.-Y.-C. 8—12 m, böig |
|--|------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| | 20 qm-Rennklasse | | 8 Sm | 8 Sm | 8 Sm | 8 Sm | 7.5 Sm |
| Z 217 | Dorly | H. Müller U.-Y.-C. | n. g. | n. g. | 2 ^h 19' 58" | 3 ^h 24' 52" | n. g. |
| Z 269 | Noli | F. Arlt U.-Y.-C. | 2 ^h 35' 23" | 2 ^h 36' 52" | 2 ^h 68' 26" II | 2 ^h 58' 07" II | 1 ^h 20' 40" |
| Z 254 | Swift II | S. Herz K. B. Y.-C. | 2 ^h 28' 56" II | 2 ^h 25' 07" I | 2 ^h 12' 25" | 2 ^h 57' 32" I | 1 ^h 20' 14" II |
| Z 213 | Zauberflöte | H. Frisch U.-Y.-C. | 2 ^h 20' 08" I | 2 ^h 30' 54" II | 2 ^h 07' 25" I | 3 ^h 06' 10" | 1 ^h 13' 14" I |
| | 15 qm-Rennklasse | | 8 Sm | 8 Sm | 8 Sm | 8 Sm | 5 Sm |
| M 370 | Albatros II | Dr. Strohschneider U.-Y.-C. | 2 ^h 38' 04" I | 2 ^h 36' 14" I | 2 ^h 12' 27" I | 3 ^h 06' 42" I | 1 ^h 00' 00" I |
| M 211 | Balmung | H. Ratz S. V. N. | 3 ^h 00' 52" | 2 ^h 47' 28" | 2 ^h 30' 57" | 3 ^h 39' 20" | 1 ^h 07' 45" |
| M 540 | Skadi II | A. Helmberger S. V. N. | 2 ^h 23' 00" II | 2 ^h 43' 16" | 2 ^h 18' 30" | 3 ^h 19' 23" | 1 ^h 03' 40" |
| M 532 | Wildfang II | Haidacher S. V. N. | n. g. | — | — | — | — |
| Entscheidungsrennen zwischen den beiden 20 qm-Yachten mit gleicher Punktzahl am 29. August über 8 Sm, Wind 4—5 m: | | | | | | | |
| Z 213 Zauberflöte | | | 1 ^h 52' 07" | Z 254 Swift II | | | 2 ^h 8' 33" |

andergeschoben wurden. Dafür entschädigte der Wind am letzten Tage mit einem Weststurm und Böen bis zu 12 m in der Sekunde. Die kleinen Schwertklassen liefen kleineren Sturmkurs, die Sonderklasse mußte sich aber im großen Kurs durch den Seegang bei der Gschwandterboje durchkämpfen. Bis auf ein zerrissenes Großsegel der Sonderklassenyacht „Jugend“ verliefen die Wettfahrten ohne Zwischenfall.

Die Punktpreise holten sich:

Ausgleichsklasse: „Greif“ (Jugendabteilung des U.-Y.-C.).

Sonderklasse: 1. Punktpreis: „Falkenstein II“ (H. Schulze).

2. Punktpreis: „Lotos“ (F. Hopfner).

20 qm-Rennklasse: „Zauberflöte“ (H. Frisch).

15 qm-Rennklasse: „Albatros II“ (P. Strohschneider).

Die Zeiten zeigen die Tabellen auf den Seiten 29 und 30.

Harald Strohschneider.

Ergebnis der Millstätterseewoche 1928.

1. Tag der Verbandswettfahrten: 12. August 1928. Westwind: 1 bis 2 Sekm., 22 qm; 20 qm; 15 qm; Kurs I. 7 Sm.

| | | Punkte | Startzeit |
|---|---------|--------|-----------|
| J 155 Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.30.40 | 65 | 14" |
| J 238 Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.29.58 | I. 100 | 8" |
| M 203 Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.57.19 | | 20" |
| Z 169 Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. n. g. | | | |
| Z 327 Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.25.47 | 64 | 12" |
| Z 328 Falke III, August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi. . . . | 2.27.50 | 3 | 17" |
| Z 329 Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.25.25 | I. 113 | 53" |

2. Tag der Verbandswettfahrten: 13. August 1928. Westnordost: 1 bis 2 Sekm., 22 qm; 20 qm; 15 qm; Kurs II. 7 Sm.

| | | Punkte | Startzeit |
|--|---------|--------|-----------|
| J 155 Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi. | 4.10.32 | 65 | 41" |
| J 238 Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 3.55.55 | I. 100 | 17" |
| M 203 Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi. | 4.06.13 | | 10" |
| Z 169 Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. n. g. | | | |

| | | | Punkte | Startzeit |
|-------|--|---------|--------|-----------|
| Z 327 | Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | 3.47.17 | 3 | 1'07" |
| Z 328 | Falke III, August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 3.31.33 | I. 113 | 4" |
| Z 329 | Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 3.32.30 | 64 | 14" |

3. Tag der Verbandswettfahrten: 14. August 1928. Südwest-West-Nordwestwind: 0 bis 3 bis 4 Sekm., 22 qm; 20 qm; 15 qm; Kurs III. 7 Sm.

| | | | Punkte | Startzeit |
|-------|--|---------|--------|-----------|
| J 155 | Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 2.11.23 | 65 | 1'17" |
| J 238 | Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.05.52 | I. 100 | 30" |
| M 203 | Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.25.17 | | 2'36" |
| Z 169 | Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | n. g. | | |
| Z 327 | Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.36.09 | 64 | 47" |
| Z 328 | Falke III, August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 1.34.21 | I. 113 | 10" |
| Z 329 | Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.36.27 | 3 | 22" |

4. Tag der Verbandswettfahrten: 16. August 1928. Nordwest-Süd-Nordostwind: 2 bis 3 Sekm., 22 qm; 20 qm; 15 qm; Kurs IV. 7 Sm.

| | | | Punkte | Startzeit |
|-------|--|---------|--------|-----------|
| J 155 | Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 2.49.14 | 65 | 25" |
| J 238 | Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.18.04 | I. 100 | 25" |
| M 203 | Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.48.07 | | 14" |
| Z 169 | Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | n. g. | | |
| Z 327 | Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.56.47 | 64 | 52" |
| Z 328 | Falke III, August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 1.56.57 | 3 | 16" |
| Z 329 | Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.55.05 | I. 113 | 36" |

5. Tag der Verbandswettfahrten: 18. August 1928. Südwest-Nordwest: 2 bis 4 bis 7 Sekm., 22 qm; 20 qm; 15 qm; Kurs I. 7 Sm.

| | | | Punkte | Startzeit |
|-------|--|---------|--------|-----------|
| J 155 | Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 1.58.08 | I. 100 | 4" |
| J 238 | Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.01.55 | 65 | 5" |
| M 203 | Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi. | 2.03.05 | | 13" |
| Z 169 | Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | n. g. | | |
| Z 327 | Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.44.39 | I. 113 | 1'03" |
| Z 328 | Falke III, August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi. . . | 1.46.00 | 3 | 9" |
| Z 329 | Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi. | 1.45.01 | 64 | 18" |

Das Endergebnis der Millstätterseewoche 1928.

J 155 Senta, Hermann Marchet U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: 360

Startzeit: 3:21 Min. . . 4.

J 238 Fly II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: 465 Claudia-Pokal.

Startzeit: 1:20 Min. . . 2.

M 203 Hans Heinz, Hans und Heinz Höfer-Heimhalt U.-Y.-C. Z. Mi.

Startzeit: 4:53 Min. . . 5.

Z 169 Licy, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: 0

Startzeit: 0 nicht gestartet.

Z 327 Lilo, Anton Volpini de Maestri U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: 308

Startzeit: 5:21 Min. . . 6.

Z 328 Falke III August Kutiak U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: 325

Startzeit: 56 Sek. . . 1.

Startpreis.

Z 329 Meermaid II, Kurt und Harald Musil-Mollenbruck U.-Y.-C. Z. Mi.

Punktsumme: **357 . . Preis der Kurkommission Millstatt.**

Startzeit: 2:23 Min. 3.

Die Wettfahrten des Zweigvereines U.-Y.-C. Neusiedlersee.

Raumangel verbietet hier über die am 1., 6. und 7. Juli 1928 abgehaltenen Verbandswettfahrten des U.-Y.-C. Neusiedlersee ausführlicher zu berichten. Festgestellt sei vor allem, daß sie bei guter Beteiligung und sehr günstigen Wetter- und Windverhältnissen einen überaus gelungenen Verlauf nahmen.

Was kurz die Ergebnisse in den einzelnen Klassen betrifft, so war bei den Zweiundzwanzigern „Trix“ stets überlegener Sieger und Punktpreisträger. Bei den Zwanzigern behauptete zwar „Ingo“ am ersten Tag vor „Drory“, dem Klubboot des Zweigvereines Neusiedlersee, die Spitze, doch lief diese an den beiden folgenden Wettfahrttagen unter Führung von Dir. Ing. R. Walker dem Felde einfach davon und blieb Punktpreissieger. „Sechserl“ war bei den Fünfzehnern stets überlegener

Sieger und erster Punktpreisträger, „Klein-Falkenstein II“ immer Zweiter und Gewinner des zweiten Punktpreises. In der 10 qm-Rennklasse zog „Ly“ ungehindert über die Bahn. Der alte „Willy“ wurde am 1. Juli zweites Boot, am 6. und 7. Juli besetzte „Wiener Kind“ diesen Platz. Bedauert wurde allgemein, daß der Start der beiden 25 qm-Jollenkreuzer, die ersten Vertreter dieser Klasse in Oesterreich, wegen Bauverzögerung unterbleiben mußte. Den ersten Schnelligkeitspreis gewann „Sechserl“, den zweiten „Drory“.

Nachfolgend die Zeitenliste:

| | | 1. Juli, 9 Sm | 7. Juli, 6 Sm | 8. Juli, 9 Sm |
|----------------------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|
| C 22 Sonnenkind | G. Schieb | n. g. | n. g. | n. g. |
| C 23 Sorendo II | R. Wolfbauer | n. g. | n. g. | n. g. |
| J 147 Trix | Assim Tourgoud | 1.29.18 I | 0.58.08 I | 1.50.06 I |
| J 227 Ferry | Dr. F. Reiter | 1.38.36 | 0.59.38 | aufg. |
| J 409 Sorendo I | K. Stöger | 1.43.52 | aufg. | 1.55.03 |
| Z 190 Nina II | Doz. A. v. Frisch | n. g. | 0.57.49 | n. g. |
| Z 192 Ingo | L. Riedl | 1.22.04 I | 0.54.45 II | 1.52.38 II |
| Z 293 Edward Drory | U.-Y.-C. Z. N | 1.23.25 II | 0.51.38 I | 1.45.30 I |
| Z 309 Rhamba V | Ing. A. Werthner | n. g. | 0.56.53 | 1.54.09 |
| M 162 Blanka Maria VII | Ing J. Kunz | 1.30.59 | 0.58.51 | 1.55.55 |
| M 522 Klein Falkenstein II | H. Schulze | 1.30.40 II | 0.56.35 II | 1.52.49 II |
| M 551 Sechserl IV | W. Sachs | 1.20.23 I | 0.54.52 I | 1.45.30 I |
| M 673 Rudi IX | Ing. R. Walker | n. g. | n. g. | n. g. |
| M 675 Orplid | Dr. A. Bleichsteiner | 1.37.59 | 0.56.55 | 1.57.38 |
| IV 103 Willy | J. Binder | 1.37.23 II | 1.01.10 | 2.08.46 |
| IV 183 Said | E. Böheim u. E. Köhler | gek. | 1.03.29 | 2.09.13 |
| IV 244 Ly | Dr. R. Johanny | 1.36.34 I | 0.58.10 I | 1.53.51 I |
| IV 269 Hexl | M. Schmidt | n. g. | n. g. | n. g. |
| IV 323 Wiener Kind II | F. Krämer | 1.38.31 | 1.00.29 II | 2.03.02 II |

Mitteilungen der Zweigvereine.

Zweigverein Wörthersee.

Bei der am 31. August 1928 in Dellach am Wörthersee abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde nachstehender Vereinsausschuß wieder-, bzw. neugewählt:

Obmann: Dr. Robert Johannyy.

Obmannstellvertreter: Kommerzialrat Alex. C. Angerer.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf Schlenk.

Schriftführer: Dietz Angerer.

Kassier: Wilhelm Riedel.

Leiter der Jugendabteilung: Richard Woksch.

Mitglieder ohne Funktion: Richard Fiedler, Dr. Viktor Hauser, Oskar Lechner, Ing. Anton v. Rosmini, Robert Salcher.

Delegierter: Ing. Rudolf Schlenk.

Ersatzmann: Dr. Ing. Friedrich Ritter von Merkl.

Zweigverein Wolfgangsee.

Ordentliche Generalversammlung am 30. August 1928 in St. Gilgen.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit einem kurzen Nachruf auf das im Jänner 1928 verstorbene ausübende Mitglied Robert Coeln, der einer der Gründer des Zweigvereines Wolfgangsee war.

Nach Erstattung der Berichte durch den Obmann, den Oberbootsmann, den Leiter der Jugendabteilung und den Kassier und Werkstättenleiter werden verschiedene Beschlüsse über die Wettfahrten 1929 gefaßt, so auch der, daß sie unmittelbar nach Beendigung der Verbandswettfahrten auf dem Attersee abzuhalten sind. Als Ausschuß für das kommende Vereinsjahr wird gewählt:

Obmann: Prof. Dr. Hans Frisch.

Obmannstellvertreter: Ing. Hans Rumpel.

Oberbootsmann: Dr. Paul Strohschneider.

Schriftführer: Dr. Hans Aggermann.

Kassier: Hermann Peter.

Beisitzer: Franz Aggermann, Hofrat Dr. Ferdinand Arlt, Dir. Karl Borchardt, Ing. Richard Peter, Hans Schulze.

Delegierter im Vorstand: Franz Aggermann.

Leiter der Jugendabteilung: Harald Strohschneider.

Verschiedenes.

Persenning gesucht. Jener Herr, der aus der Segelkammer des U.-Y.-C. St. ohne mein Wissen die Segelpersenning meines Zehners „Ly“ entlehnt hat, wird höflichst um sofortige Rückstellung ersucht.

Dr. Johanny.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Motorboot für den Attersee zu kaufen gesucht. Bedingungen: Platz für zirka sechs Personen, 30 km Geschwindigkeit, tadelloser, moderner Motor. Anträge an das Sekretariat.

Erfolgreichste deutsche Sonderklasse um 3000 Mark verkäuflich. Anfragen vermittelt Dr. R. Johanny, Wien I., Wollzeile 13.

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.

Riedel & Beutel
Wien, I. Stephanspl. 9-11, III. Hauptstr. 2.

Für den Segelsport

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

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