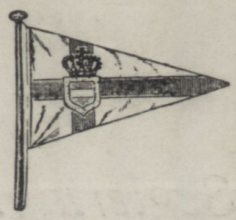
V. b. b.



MITTEILUNGEN
DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND DES U.-Y.-C.

SEKRETARIAT DES U.-Y.-C.: WIEN, I., JOHANNESGASSE 23
TELEPHON NUMMER R-23-5-80

10. HEFT | OKTOBER 1928 | II. JAHRG.

Einladung
zum
5. ORDENTL. SEGLERTAG

Sonntag, den 25. November 1928, um 10 Uhr vormittags, im Elektrotechnischen Institut (IV., Gußhausstraße 25), Hörsaal III.

Tagesordnung:

1. *Berichte der Ämterführer;*
2. *Voranschlag des Kassiers für 1929/1930;*
3. *Wahl des Präsidiums;*
4. *Allfälliges.*

Sollte der Seglertag nicht beschlußfähig sein, so findet um 10 Uhr 30 Minuten ein zweiter Seglertag statt, der ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist. (§ 15 der Satzungen.)

Mit sportlichem Gruß

für den Vorstand:

Der Schriftführer:
Schultz e. h.

Der Vorsitzende:
Frisch e. h.

Seglertag.

Für den bevorstehenden Seglertag werden den Mitgliedern die folgenden Bestimmungen unserer Satzungen (§ 15) in Erinnerung gebracht:

„Anträge, die nicht mindestens acht Tage vor dem Seglertag beim Vorstand des U.-Y.-C. schriftlich eingebracht sind, dürfen nur dann zur Verhandlung zugelassen werden, wenn sich die Mehrzahl der am Seglertag vertretenen Stimmen ohne vorangegangene Wechselrede für die Zulassung ausspricht.

Zur Beschlußfähigkeit muß wenigstens ein Drittel aller stimmberechtigten Mitglieder anwesend oder durch schriftliche Vollmacht vertreten sein.

Für den Fall der Beschlußunfähigkeit der ersten Versammlung kann ein zweiter Seglertag, und zwar gleichzeitig mit dem ersten ausgeschrieben werden, der dann ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, jedoch nur in Ansehung der auf der Tagesordnung stehenden Anträge beschlußfähig ist.

Der Seglertag beschließt, sofern in den Satzungen nichts anderes vorgeschrieben ist, mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden oder durch schriftliche Vollmacht vertretenen Mitglieder. Ein Mitglied darf nicht mehr als fünf abwesende Mitglieder vertreten. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende mit einer zweiten Stimme."

Anträge sollen womöglich bis zum 5. November im Sekretariat des U.-Y.-C. einlangen, damit sie noch im November-Heft unserer „Mitteilungen" bekannt gemacht werden können.

Robert Gordon †.

Am 8. September verschied in Budapest, erst 50 Jahre alt, der Vizekommodore des Kiralyi Magyar Yacht-Club, Herr Robert Gordon. Der Verstorbene gehörte seit dem Jahre 1914 dem Zweigverein Wörthersee als ausübendes Mitglied an und er war es, dem die Anknüpfung sportlich freundschaftlicher Beziehungen zwischen dem österreichischen und dem ungarischen Segelsport zu danken war. Gordon erkannte ganz richtig, daß der Entwicklung des ungarischen Segelsports durch die Beschränkung auf den isolierten Plattensee allzu enge Grenzen gezogen seien und daß eine wirkliche Hebung nur durch den Wechselverkehr mit anderen, daher ausländischen Segelrevieren erreicht werden könne. So veranlaßte er denn im Frühjahr 1914 eine Einladung des K. M. Y.-C. an den U.-Y.-C., der zufolge etwa ein Dutzend unserer Mitglieder, darunter einige Damen, einen dreitägigen Ausflug an den Plattensee unternahmen. Dieser allen Teilnehmern in angenehmster Erinnerung stehende Ausflug wurde zwar in seinem offiziellen Teil durch den gerade in jene Tage fallenden Mord in Sarajevo gestört, er erfüllte jedoch seinen Zweck, eine Brücke vom österreichischen zum ungarischen Segelsport zu schlagen. Nach dem Kriege bemühte sich Gordon, österreichische Segler zur Teilnahme an Wettfahrten auf dem Plattensee zu bewegen. Diesem Ziel sollte auch die Berücksichtigung der 6 m-Rennklasse in den Ausschreibungen der offenen Wettfahrten des K. M. Y.-C. 1920 dienen. Die schon beschlossene Expedition der „Grane“ zu diesen wurde durch die Burgenland-Krise vereitelt, Gordon hielt jedoch an seinen Bestrebungen fest und gab einige Jahre später die Anregung zum österreichisch-ungarischen Länderwettkampf, im Zusammenhang damit zur Einführung der 22 qm-Binnenjollen auf dem Plattensee. Für die Länderwettkampfexpeditionen zwischen Wörthersee und Plattensee in den Jahren 1924 und 1925 wußte Gordon kraft seiner leitenden Stellung bei der ungarischen Südbahn weitgehende Transporterleichterungen zu sichern. Im Bestreben, das etwas bunte Bootsmaterial des Plattensees, der abgesehen von der sogenannten Plattenseejolle vordem ausschließlich auf Handicaps angewiesen war, durch Einführung moderner Rennklassen nach deutschem Vorbild dem internationalen Wechselverkehr

anzupassen, erwarb Gordon selbst Ende 1924 einen 45 qm-Kreuzer, nachdem er schon vorher die Erbauung eines 40ers auf der Plattensee-Werft durchgesetzt hatte, dem seither ein zweiter folgte. Auch die Übergabe des Betriebs der Plattensee-Werft an O. Winds entsprang seinen Bemühungen, den ungarischen Yachtbau und Segelsport zu heben. Selbstverständlich setzte auch er sich ganz besonders für die Beteiligung Ungarns an der Olympiade und für den Erwerb eines neuen Sechsers zu diesem Zwecke ein. Der ungarische Segelsport hat an Gordon seinen eigentlichen Führer verloren, aber auch wir betrauern in ihm einen lieben und sportsfreudigen Kameraden, der uns viel zu früh entrissen wurde.

Dr. R. Johanny.

Der „Länderwettkampf".

Herr Ing. R. Schlenk hat in Nr. 8 unserer „Mitteilungen" sich mit dem Länderwettkampf und den Ursachen unserer Niederlage befaßt und dabei viel Richtiges vorgebracht.

Ich glaube aber, daß man nicht lange zu untersuchen braucht, warum wir so schlecht abgeschnitten haben und warum wir keine Aussicht auf Erfolg haben können; daß wir gerade nicht immer die letzten und bei Flaute ein oder das andere Mal weiter voran waren, ist noch lange kein Gegenbeweis.

Wenn man einen Länderwettkampf in einer Klasse ausschreibt, in der auf jedes rennfähige Boot von uns Dutzende Boote der Gegenseite kommen, in der es bei uns seit Jahren so gut wie keine Neubauten gibt, in einer Klasse, wo so wenig Interesse für den Länderwettkampf ist, daß nicht ein einziger Bootseigner der Aufforderung, hiezu sein Boot zu melden, nachkommt, dann muß man schon eine gehörige Portion von Selbstvertrauen besitzen, wenn man glaubt, daß ein Erfolg herausschauen kann. Selbst wenn man wirklich ein oder das andere Boot mit vieler Mühe zusammenstellt, wird man die große Erfahrung und die Möglichkeit, unter einer Menge von guten Booten aussuchen zu können, die auf der anderen Seite besteht, nicht ausgleichen können.

Dieser „L ä n d e r"-Wettkampf hat ja mit einem Länderwettkampf nur den Namen gemein.

Man wird sich da erinnern müssen, wie der Länderwettkampf entstanden ist. Unser Z. V. „Wörthersee“ hatte die löbliche und nicht hoch genug zu wertende Idee, einen Wettkampf ins Leben rufen zu wollen, der seine Boote mit den deutschen zusammen bringen sollte. Da er das als Z. V., dem D. S. Vb. gegenüber nicht tun konnte, geschah es unter dem Namen des U.-Y.-C., wobei jedoch vom Zweigverein Wörthersee erklärt wurde, daß er auch in Zukunft die Durchführung sichern wolle. Daher sind auch die näheren Bestimmungen ganz ohne Einfluß des U.-Y.-C. und nur mit Rücksicht auf den Wörthersee verfaßt worden. Als zum Bahntransport geeignete Klasse wählte man die dort am meisten vertretene nationale Jolle, den 22er. Eine Auswahl unter den Booten anderer Seen durch eigene Versuchsrennen war praktisch nicht möglich, weil man um Wochen früher sein Boot hätte zu diesen Auswahlrennen schicken müssen, war übrigens auch nicht von großer Bedeutung, weil nur auf dem Attersee noch einige Jollen dieser Klasse waren.

Wenn trotzdem einmal ein Boot vom Traunsee auf dem Wörthersee startete, geschah das ohne Auswahlrennen.

Der „Länder“-Wettkampf ist daher eigentlich das geblieben, als was er gedacht war, ein Wettkampf Wörthersee-Deutschland.

In den letzten Jahren hat der U.-Y.-C. über Wunsch des Z. V. „Wörthersee“ zu den Kosten der Bootstransporte beigetragen, indem zugleich der Länderwettkampf als Sache des Gesamtklubs erklärt wurde.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre erscheint es nun aber notwendig, vom Standpunkte des U.-Y.-C. aus zu diesem Wettkampf Stellung zu nehmen, weil es nicht angeht, daß wir uns weiter ähnlichen Blamagen aussetzen, wie es die des letzten Wettkampfes war.

Meine Meinung geht dahin, daß es ganz zwecklos ist, den Wettkampf in der Klasse der 22er fortzuführen, aus den eingangs erwähnten Gründen.

Es gibt aber trotzdem eine Möglichkeit, den Länderwettkampf, und zwar einen wirklichen „Länder“-Wettkampf weiter bestehen zu lassen, und zwar unter folgenden Bedingungen:

I. Die Klasse der Boote sei die 20 qm-Rennklasse. In dieser modernsten Klasse haben wir nicht nur

genug neue Boote, sondern es ist auch das Interesse für diese Klasse so groß, daß wir damit rechnen können, immer gute Boote zur Verfügung zu haben. Außerdem ist diese Klasse nicht nur auf einen oder zwei Seen beschränkt, sondern nahezu auf allen unseren Seen vertreten.

II. Der Länderwettkampf darf nicht der Wettkampf eines einzelnen Zweigvereines sein, daher muß er entweder auf verschiedenen hiezu geeigneten Seen in einer bestimmten Reihenfolge, oder auf dem Wasser des Siegers ausgetragen werden. Es geht nicht, daß der gesamte U.-Y.-C. einen Wettkampf immer nur zugunsten eines einzigen Zweigvereines veranstaltet, während alle Zweigvereine dazu finanziell beitragen müssen.

III. Eine Auswahl muß möglich sein, das heißt, es soll der Länderwettkampf im Anschluß an die Verbandswettfahrten des betreffenden Vereines stattfinden, so daß ein besonderer Ausschuß nach den Resultaten und aus den Booten dieser Wettfahrten die Vertreter wählen kann. Dabei soll dieser Ausschuß nicht gezwungen sein, gerade die Sieger zu wählen.

IV. Der U.-Y.-C. muß zu dem Transport der Boote beitragen, wenn er nicht schon die ganzen Kosten tragen kann.

Die Abänderung der Bestimmungen des Länderwettkampfes in diesem Sinn wird keine Schwierigkeiten machen, wie mir ein Vertreter der bayrischen Segler sagte. So wird vielleicht das erreicht werden, was bisher „sehr befällig" begrüßt worden, in der Praxis aber durchaus nicht durchgeführt worden ist, daß man abwechselnd immer einen unserer Seen als Zusammenkunftsort und Hauptregattaplatz jedes Jahr erhält. Ich will da erwähnen, daß mir ein Herr aus Bayern ganz unabhängig davon auf meine Frage: „Warum denn keine bayrischen Boote an den Traunsee kommen?" gesagt hat: „Warum machen Sie nicht in jedem Jahr die Hauptwettfahrten an einem einzigen See, wir können doch nicht überall hinfahren."

Dieser Gedanke ist also wohl begründet, nur muß eben jeder Zweigverein soviel Gemeinsinn haben, daß er von den eigenen Interessen für den Gesamtclub etwas opfert.

Ich bin ganz sicher, daß wir dann nicht nur richtige Länderwettkämpfe, sondern auch Wettfahrten haben werden, bei denen auch die besten deutschen Boote und Mannschaften würdige Gegner finden werden. *Ing. Viktor Thausing.*

Die Wettfahrtstermine 1929.

Die Festsetzung der Wettfahrtstermine hat immer schon etwa ein Jahr voraus zu erfolgen, denn sie müssen dem Verbandsvorstand bei seiner Oktobersitzung vorliegen; spätere Anmeldungen und spätere Änderungen kosten Geld. So muß sich auch der Vorstand des U.-Y.-C. mit den Regattaterminen

Eine der seltenen Flauten-Regatten am Wolfgangsee.

der nächsten Saison immer schon im Herbst befassen, also zu einer Zeit, wo manchmal, wie zum Beispiel heuer, noch nicht einmal alle Regatten dieses Jahres ausgesegelt waren.

In dieser Vorstandssitzung machen die Zweigvereine, die ja als die die Regatten veranstaltenden Vereine ihre Termine zu bestimmen haben, ihre Vorschläge und der Vorstand hat die Aufgabe, die dabei zutage tretenden verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Die eigentliche Schwierigkeit entsteht dadurch, daß die meisten Zweigvereine ihre Regatten im August haben, daß aber gleichwohl die Termine nicht zusammenfallen, womöglich gar nicht überlappen sollen. Denn jeder Zweigverein erwartet mit Bestimmtheit, daß die Ver-

sprechungen anderer Zweigvereine, seine Wettfahrten mit Booten zu besuchen, erfüllt werden; wenn auch von diesen, namentlich im Oktober leicht gemachten Versprechungen, oft 100 Prozent oder mehr nicht in Erfüllung gehen, so will sich doch kein Verein die Möglichkeit solchen Besuches durch Kollision der Termine nehmen lassen. Dazu kommt noch, daß außer den zahlreichen Regatten innerhalb des U.-Y.-C. auch die des königl. bayr. Y.-C. berücksichtigt werden müssen, da seit einigen Jahren wieder eine regere wechselseitige Beteiligung an den Rennen stattfindet, die sehr zu begrüßen und womöglich nicht zu erschweren ist.

Dies alles stellt den Vorstand vor eine schwere Aufgabe. In seiner Septembersitzung, in der das Problem zur Verhandlung steht, hofft man immer, daß die sogenannte „befriedigende Lösung" bis zum nächsten Sommer gefunden werden wird; vorläufig handelt es sich ja nur darum, den Vorstand des Deutschen Seglerverbandes, der die Termine bis zu einem bestimmten Tag im Oktober wissen will, zu befriedigen, und das läßt sich in der Weise machen, daß man ihm gewisse Zeiträume angibt, in denen die Wettfahrten abgehalten werden, nicht die einzelnen Regattatage, die er zunächst gar nicht wissen will.

Diese Sachlage hat dazu geführt, daß die Zweigvereine solche Zeitspannen für ihre künftigen Regatten angeben, daß sie diese dann bestimmt in die angegebenen Tage hineinlegen können, die Bestimmung der Wettfahrtstage selbst aber der Ausschreibung überlassen. Darum schadet es auch nicht, wenn die jetzt angegebenen Zeiten sich ganz oder teilweise decken. Von diesem Gedanken ausgehend, haben die Vertreter jener sieben Zweigvereine, die ihre Wettfahrten im August abhalten, für das Jahr 1929 folgende Termine genannt:

Mattsee	2.— 6.	August
Attersee	4.—25.	„
Traunsee	5.—17.	„
Millstättersee	6.—12.	„
Mondsee	13.—16.	„
Wörthersee	15.—29.	„
Wolfgangsee	18.—23.	„

Man sieht, von diesen Zweigvereinen sind im August nicht weniger als 72 Regattatage vorläufig in Aussicht genommen,

da ist ein Überlappen wirklich nicht zu vermeiden. Den Vorschriften des Verbandes wäre aber ebenso Genüge geschehen, wenn alle diese Zweigvereine als Termin übereinstimmend 1. bis 31. August angemeldet hätten; wir wären damit auch ungefähr so weit, als wir jetzt mit den gewählten Terminen sind, das heißt, die eigentliche Frage muß erst noch gelöst werden.

Die Festsetzung der Wettfahrtstermine durch die Zweigvereine und den Vorstand löst erfahrungsgemäß hinterher immer einiges Räsonieren im Kreise der Segler aus, das, wie es so oft bei Kritiken der Fall ist, auf mangelnde Kenntnis des Tatsächlichen zurückgeht: deshalb werden die Schwierigkeiten dieser Frage hier auseinandergesetzt. Der Vorstand wäre für Anregungen und Vorschläge aus Mitgliederkreisen dankbar; vielleicht hat jemand so etwas ähnliches wie ein Prokrustesbett für den August, damit könnte allen Zweigvereinen geholfen werden. *Prof. Dr. Hans Frisch.*

Mitteilungen des Vorstandes.

Der Vorstand des U.-Y.-C. hat in Ausführung eines Beschlusses der Technischen Kommission an den Verbandsvorstand das Ersuchen gerichtet, er möge schon in diesem Jahre zu den Vermessungsbestimmungen einen erklärenden Zusatz machen, wonach die Meßbriefe alter Boote der freien Rennklassen weiter in Geltung bleiben. Das Ersuchen stützt sich auf eine Besprechung, die der Oberbootsmann des U.-Y.-C. Herr Ing. Thausing mit den Vorsitzenden des D. S. Vb. Herrn Dr. Rakenins hatte, und es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß unserem Wunsche entsprochen werden wird.

Die Wörtherseewoche.

Die diesjährige Wörtherseewoche umfaßte in der Zeit vom 23. bis 29. August fünf Verbandswettfahrten, ein internes Handicap, eine Wettfahrt der Jugendabteilung und die drei Wettfahrten um den Wörtherseepreis, über welch letztere bereits im letzten Heft der „Mitteilungen“ berichtet wurde. Es mußten also an sieben Tagen insgesamt zehn Wettfahrten gesegelt werden; dies bedeutete die Notwendigkeit von vier Vormittagswettfahrten, für die man am Wörthersee in den

seltensten Fällen durchstehenden Wind erwarten kann. Tatsächlich hatten drei derselben unter dem Wechsel vom Westwind zum Ostwind zu leiden, im allgemeinen aber konnte man mit den Windverhältnissen zufrieden sein, der Wind war infolge des ununterbrochenen herrlichen Sommerwetters zwar leicht, aber gleichmäßig durchstehend, so daß die Ergebnisse als einwandfrei bezeichnet werden können. Die Beteiligung war eine sehr gute zu nennen, denn obgleich eine ganze Reihe von noch regattafähigen Booten wegen zu geringer Erfolgausichten nicht mittat, wiesen die Verbandswettfahrten mit 31 Meldungen von Klassenyachten die stärkste Beteiligung und zugleich das beste und modernste Bootsmaterial aller diesjährigen österreichischen Wettfahrten auf. Die Meldungen wurden auch mit ganz geringen Ausnahmen wirklich eingehalten.

Außer den hauptsächlich wegen des Wörtherseepreises eingetroffenen 20ern Hex III., Ernest Fink, Pique-Ass II, Lilo und Meermaid war die Curry'sche Anitra an den Wörthersee gekommen und der 35er Erika des Herrn Baumann vom Vorjahre dort verblieben, so daß insgesamt sieben auswärtige Yachten an den Verbandswettfahrten teilnahmen. Besonders stattlich zeigten sich die Felder der 22er und 20er mit je zehn Teilnehmern; bei den vorausgegangenen Verbandswettfahrten des Kärntner Yacht-Clubs hatten es die 22er allerdings auf 15 Teilnehmer gebracht, von denen beim U.-Y.-C. eben nur mehr die Auslese teilnahm. Man konnte hier vielfach neue Besegelungen, insbesondere Kreuzerballons feststellen, ein erfreuliches Zeichen dafür, daß die Konkurrenz mit erstklassigen deutschen Booten dazu angeregt hat, die eigenen Boote in besseren Trimm zu bringen. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben, es gab insgesamt nur fünf Boote, die weder bei den Verbandswettfahrten noch bei denen um den Wörtherseepreis einen Erfolg erzielen konnten.

Die erste Verbandswettfahrt am 23. August nachmittags begann beim normalen leichten Ostwind von etwa 2 m, der jedoch nicht wie üblich um 3 Uhr auffrischte, weshalb rechtzeitig die Flagge S gesetzt wurde. Tatsächlich trieben die Boote auf der zweiten Runde längere Zeit im leichten, vorwiegend nördlichen Abendwind dahin, bis unerwartet der Ost-

„Sechserl IV" des Herrn W. Sachs, gewann 1927 und 1928 in den Wettfahrten auf dem Neusiedlersee und auf der Alten Donau zahlreiche erste Punkte und Schnelligkeitspreise.

wind nochmals einsetzte und der Flautentreiberei ein erfreuliches Ende bereitete.

Bei den 6ern hatte die als Erste einlaufende Cobra II (J. Schur, V. S. V.) ihren Preisanspruch dadurch eingebüßt, daß sie erst nach dem Vorbereitungsschuß vom Steg abgelegt hatte. Der Sieg fiel daher an Gefion III (Dr. Schreiner), der zweite Preis an Rarahu (Ing. O. Wirth).

Im Felde der 22er führte Anitra (Curry) vom Start bis zum Ziel. Einen überraschenden Erfolg erzielte Pan II, den sein Eigner Ing. R. Schlenk an Stelle der durch ihre Besegelung derzeit nicht regattafähigen Lisbeth der Jugendabteilung für die Verbandswettfahrten zur Verfügung gestellt hatte; unter Führung Reinhard Spitzys mit zwei jungen Damen als Mannschaft kämpfte er sich wacker auf den zweiten Platz vor und lief nur 49 Sekunden nach Anitra durchs Ziel. Als Dritte folgte Fanfu II (H. Gunzer) unter Führung von O. Winds, als Vierter Sindbad V.

Bei den 20ern feierte die neue Oha (R. Salcher) unter Dietz Angerers Führung ihr erstes Auftreten mit einem ersten Platz, es folgten Toni III (Dr. Porsche) unter Führung Valentin Feinigs, Spatz II (A. Sorger-Domenig) unter Führung R. Fiedlers und Hex III (Dr. Hanemann) innerhalb 67 Sekunden.

Der 15er Alraune II (Ing. Bayer) segelte sein Rennen für sich, seine einzige Konkurrentin Lisl V kam gar nicht in Betracht und startete in den weiteren Wettfahrten überhaupt nicht mehr.

Bei den 35ern fehlte Erika, deren Eigner nicht erschienen war und für die erst am nächsten Tage Führer und Mannschaft zur Aushilfe aufgetrieben werden konnten. Auch Saelde wurde von einem mit ihr nicht vertrauten Ersatzmann geführt und endete gegen ihre Gewohnheit auf dem letzten Platz. Es siegte Röntakwinta (A. C. Angerer), vom Eigner geführt, so daß Vater und Sohn an diesem Tage gleich erfolgreich waren. Als Zweiter lief Wildfang (Ing. Rosmini) ein.

Die zweite Verbandswettfahrt am 24. August nachmittags brachte den Wörtherseeostwind in seiner typischesten Form und Stärke, 2 bis 3 m, in der vierten Stunde noch etwas frischer und von idealer Gleichmäßigkeit. Diese Wettfahrt wies denn auch die besten Zeiten von allen Verbandswettfahrten auf.

Bei den 6ern begann nunmehr Rarahu, nachdem ihr Unter-

wasserschiff gründlich gesäubert worden war, ihren Siegeslauf und gewann alle weiteren Wettfahrten überlegen. Den zweiten Platz besetzte am zweiten Tage Gefion.

Im Felde der 22er sicherte sich O. Winds mit Fanfu II vom Start weg die Führung und ließ sie sich trotz aller Anstrengungen Anitras nicht wieder nehmen. O. Winds und Fanfu II haben bei dieser und den folgenden Verbandswettfahrten bewiesen, daß es nicht an der Unterlegenheit unserer Jollen (nämlich der Konstruktionen) lag, wenn wir bisher im Länderwettkampf stets geschlagen wurden; allerdings ist zuzugeben, daß Curry nicht seine ständige Mannschaft zur Verfügung hatte, aber auch die Fanfu-Mannschaft hatte sich erst in diesen Wettfahrten auf dem Boot und mit dem Führer einarbeiten müssen. Jedenfalls bedeutet das Abschneiden der Fanfu in diesen Tagen einen ganz hervorragenden österreichischen Erfolg, für den der Konstrukteur (Valentin Feinig) der Führer (O. Winds) und die Mannschaft (Hubert und Arnulf Gunzer) vollste Anerkennung verdienen. Als Zweite lief nach 29 Sekunden Anitra ein, als Dritte Husch-Husch (Dr. Hauser), als Vierter Sindbad VII.

Von den 20ern hatte Oha knapp vor dem Start eine kleine Havarie, deretwegen sie auf den Start verzichten mußte. Hier gelang es R. Schlenk, den vorjährigen Wörtherseepreissieger Danebrog V (Fr. Tschernitz) zum Siege zu führen, den zweiten Platz besetzte Rih (H. Tschernitz), den dritten Ernest Fink unter Führung Arnold Pölls, den vierten Toni III, Hex III hatte nach einem Karambol mit Spatz II, bei welchem letzterer ein beträchtliches Leck und Hex einen Vorstagbruch davon trug, die Wettfahrt aufgegeben, ebenso Meermaid, die mit Pique-Ass eine Berührung hatte.

Der 15er Alraune ging über die Bahn, mußte aber eine dritte Runde zugeben, da er eine Wendemarke verkehrt gerundet hatte.

Unter den 35ern hatte Saelde ihren vorjährigen Führer wieder gefunden und bewies, indem sie die beste Zeit aller Klassen segelte, die Existenzberechtigung der 35er für den Wörthersee. Sie wurde ziemlich hart bedrängt von Rielly II, die von Fräulein Ria Loewenfeld-Ruß, der Tochter des Eigners, aufmerksam und geschickt geführt wurde und den wohlverdienten zweiten Platz besetzte.

Die dritte Wettfahrt am 25. August morgens begann aus

Rücksicht auf die Klagenfurter Teilnehmer statt um 7 Uhr erst um ¾8 Uhr. Dadurch war von vornherein die Aussicht, die ganze Wettfahrt beim morgenlichen Westwind beendigen zu können, eine geringere. Ueberdies war die Morgenbrise besonders flau und ging bald in einen sehr schwachen, mehr nördlichen Hauch über, so daß alles sehnsüchtig den Ostwind erwartete, der denn auch wirklich früher als sonst einsetzte. Obwohl nur zwei Runden gesegelt wurden, schwankten die Fahrzeiten von 3.37.18 bis 4.11.36.

Bei den 6ern siegte wiederum Rarahu, den zweiten Platz besetzte diesmal Cobra II.

Unter den 22ern war Anitra dem Felde davongeschlichen, hatte sogar die Sechser überlaufen, mußte aber diese Uebereilung schwer büßen, denn sie rundete die Schlangeninselboje verkehrt und büßte, ehe sie ihren Irrtum gewahr wurde und nochmals richtig rundete, so und so viele Plätze ein. Sie arbeitete sich zwar wieder nach vorn, konnte aber Fanfu nicht mehr gefährlich werden. Den dritten Platz besetzte Sif (K. Treitl), als Vierter lief Lump (L. Gras, Kärntner Yacht-Club) ein.

Unter den 20ern gab es ein heißes, wenn auch etwas langsames Ringen zwischen Oha und Hex, in das zeitweise auch Toni III eingriff. Schließlich wußte Hex mit 19 Sekunden Vorsprung vor Oha den Erfolg für sich zu entscheiden, als weitere Preisträger folgten Toni III und Pique-Ass II (Ing. Warchalowsky U.-Y.-C. Z. T.), Rih hatte gleich nach dem Start wegen einer Berührung mit Danebrog aufgegeben.

Der 15er Alraune zog allein seines Weges.

Bei den 35ern hatte Saelde anfangs mit Wildfang, dann mit Röntakwinta zu kämpfen, bis es ihr gelang sich freizusegeln und überlegen davon zu ziehen. Den zweiten Platz eroberte nach wechselvollen Kämpfen Erika, geführt von Ing. Scherrl.

Die vierte Verbandswettfahrt am Nachmittag desselben Tages brachte nach der vormittägigen Flaute eine wahre Erholung mit schönem leichten Ostwind von 2 bis 3 m. Die Ereignisse entsprechen daher auch im allgemeinen denen vom 24. August.

Bei den 6ern lautete die Reihenfolge Rarahu, Gefion III, bei den 22ern Fanfu II, Anitra, Lump, Husch-Husch; bei den 20ern Oha, Rih, Toni III, Danebrog; bei den 15ern Alraune;

Der neue äußerst erfolgreiche Zwanziger „Oha“ des Herrn Robert Salcher (Konstrukteur und Erbauer Karl v. Brenneis, Führer Dietz Angerer) auf der Wörtherseewoche 1928.

bei den 35ern Saelde, Rielly (mit nur 4 Sekunden Differenz). Meermaid mußte wegen Ruderbruchs aufgeben.

Die letzte Verbandswettfahrt am 26. August nachmittags brachte abermals Ostwind, jedoch noch etwas leichter als am Vortage. Die letzten Boote kamen schon in die Abendflaute, so daß ihre Zeiten sich sehr in die Länge zogen.

Bei den 6ern reihte Rarahu ihren Erfolgen einen vierten Sieg an, erhielt daher mit vier ersten und einem zweiten Platz den ersten Punktpreis ihrer Klasse. Zweite wurde abermals Gefion, die mit einem ersten und drei zweiten Tagespreisen den zweiten Punktpreis erhielt.

In der 22 qm-Rennklasse sicherte sich abermals Fanfu II die Führung und beendete die Wettfahrt mit mehr als zwei Minuten Vorsprung vor Anitra; sie erhielt mit vier ersten und einem dritten Platz den vom Vorstand des U.-Y.-C. gewidmeten Pokal als ersten Punktpreis, ferner für dieses Jahr den Herausforderungspreis der Pörtschacher Kurkommission; sie hat aber durch ihr hervorragendes Abschneiden in diesem Jahr auch den Beweis erbracht, daß sie den im Vorjahre endgültig gewonnenen großen Preis des österreichischen Flottenvereines für im Inland gebaute Jollen österreichischer Konstruktion vollauf verdient hat, wenngleich sie als einziges mit österreichischen Segeln versehenes Boot ihrer Klasse im vorigen Jahr um diesen Preis gewissermaßen über die Bahn gegangen war. Den zweiten Tagespreis und den zweiten Punktpreis (mit vier zweiten und einem ersten Platz) erhielt Anitra, Dritte wurde Husch-Husch, sie erhielt auch mit zwei dritten und einem vierten Platz den dritten Punktpreis; den vierten Tagespreis, zugleich den vierten Punktpreis (mit einem dritten und zwei vierten Plätzen) holte sich Lump.

In der 20 qm-Rennklasse siegte überlegen mit fast neun Minuten Vorsprung Oha. Sie erhielt mit drei ersten und einem zweiten Platz (bei nur vier Starts) den ersten Punktpreis, als weitere Preisträger folgten der Reihe nach Rih, Toni III und Hex III; für die weiteren Punktpreise stand an zweiter Stelle Toni III mit einem zweiten, drei dritten und einem vierten Platz, an dritter Stelle Rih mit drei zweiten Plätzen, an vierter Stelle Hex mit einem ersten und zwei vierten Plätzen.

Der 15er Alraune war wiederum zum Alleingang verurteilt

und erhielt seinen Tagespreis und den Klassenpunktpreis ohne Kampf.

Bei den 35ern übernahm wiederum Saelde, diesmal von Herrn W. Riedel geführt, die Führung und beendete auch dieses Rennen als Siegerin; mit vier ersten Plätzen holte sie sich den ersten Punktpreis und zum zweiten Male den Saelde-Pokal. Zweiter Preisträger wurde Wildfang, den zweiten Punktpreis dagegen erhielt Rielly II mit zwei zweiten Plätzen.

Am 24. August vormittags fand eine interne Wettfahrt der Jugendabteilung statt, für welche außer der der Jugendabteilung selbst gehörigen Lisbeth drei weitere 22er (Pan II, Orplid und Schelm) von ihren Eignern zur Verfügung gestellt worden waren. Bei gleichmäßigem leichten Ostwind setzte sich der von Wolfgang Lerch gesteuerte Pan sogleich an die Spitze des Feldes und beendete die Wettfahrt als Sieger. Den zweiten Platz besetzte nach mehrfachem Wechsel Schelm, geführt von Helga Johanny. Die Führer und Mannschaften der beiden siegreichen Boote wurden mit Erinnerungspreisen bedacht.

Als großes Volksfest wurde am 26. August morgens ein internes Handicap ausgetragen, bei welchem die Vergütung ungefähr nach den in den vorangegangenen Verbandswettfahrten gesegelten Zeiten gegeben wurde. Da der Westwind zu Beginn der Wettfahrt noch am besten war und immer leichter wurde, war es für die später startenden Boote kaum möglich, die Vorgaben herauszusegeln. Leider war der Wind im allgemeinen so flau, daß sich die Preisträger ihre Becherchen durch geduldiges Ausharren verdienen mußten. Ueberdies blieb mehr als ein Drittel der gemeldeten Boote dem Start fern, darunter gerade einige Matadoren. Die Preisträger liefen in der Reihenfolge Gefion III, Ernest Fink, Sif, Spatz II, Alraune, Meermaid, Hex III und Lilo ein. Ihnen folgten noch Pan, Orplid II und Lisbeth, Toni III und Wildfang gaben auf. Da jedoch Orplid keine Unterschrift abgab, fiel der für den Drittletzten bestimmte Trostpreis zugleich mit dem letzten Tagespreis an Lilo.

Die feierliche Preisverteilung fand wie gewöhnlich am letzten Wettfahrttage, also am 29. August nach Beendigung der Wettfahrten um den Wörtherseepreis, im Rahmen eines gemeinsamen Abendessens bei Lampl statt. Bei diesem konnten

als Gäste begrüßt werden: der Bürgermeister von Klagenfurt, Herr Dr. Heinrich Bercht als eigentlicher Stifter des Wörtherseepreises, mit Gattin, ferner Vertreter der Gemeinde und der Kurkommission Pörtschach am Wörthersee, der zweite Vizepräsident des U.-Y.-C. und Obmann des Zweigvereines Attersee, Herr Hofrat von Meiß-Teuffen samt Familie, die bayrischen Seglergäste, insbesondere Herr Dr. Manfred Curry und das Ehepaar Dr. Hanemann, Ihre Exzellenz Frau Letta Assim-Tourgoud und zahlreiche Mitglieder des Kärntner Yacht-Clubs, des Veldener Seglervereines und der bei den Wettfahrten vertretenen Zweigvereine des U.-Y.-C. Nachdem der Obmann des Zweigvereines Wörthersee die Gäste begrüßt hatte, beglückwünschte Herr Hofrat von Meiß-Teuffen namens des Gesamtvereines und der vertretenen Zweigvereine den Wörthersee zu dem glänzenden Verlauf seiner diesjährigen Woche, dann wandte man sich dem prächtigen Gabentisch zu, den außer den großen Sonderpreisen mehr als 100 silberne Becher zierten. Zuerst gelangte nach einer Ansprache des Bürgermeisters von Klagenfurt der Wörtherseepreis zur Vergebung, den die Gattin des Bürgermeisters dem siegreichen Führer der Hex, Herrn Dr. Curry, persönlich überreichte. Sodann nahm der Oberbootsmann des Zweigvereines Wörthersee nach einer ausführlichen Würdigung der vorausgegangenen sportlichen Ereignisse aus dem Gesichtspunkte der Entwicklung des heimischen Segelsportes die Preisverteilung vor. Im Anschluß hieran sprach Herr Dr. Hanemann namens der bayrischen Segler, sodann überreichte Herr Kommerzialrat Angerer namens des Kärntner Yacht-Clubs dem U.-Y.-C. Z. W. den Stander des neuen Klubs als Zeichen der freundschaftlichen Gesinnung und des Bestrebens, Hand in Hand am schönen Wörthersee den Segelsport zu pflegen und zu fördern, worauf der Obmann des U.-Y.-C. Z. W. auch ihm einen für den Kärntner Yacht-Club bestimmten Freundschaftsstander überreichte. Daß die Jugend sich sohin nach Pörtschach begab, um den angebrochenen Abend in der Bar beim Tanze zu beenden, gehört zwar nicht mehr zum Wettfahrtbericht, entsprach jedoch der Tradition. Dagegen stand auf dem Programm noch ein Absegeln nach der Generalversammlung am 30. August, der heilige Petrus aber fand, daß wir in den letzten acht Tagen genug gesegelt hätten und daß es selbst für Wörtherseer Begriffe lang genug

schön gewesen sei; also weinte der Himmel dicke Tränen, weil die Wörtherseewoche vorüber war. *Dr. R. Johanny.*

Mitteilungen der Zweigvereine.

Zweigverein Wörthersee.

Die in Wien wohnhaften Mitglieder der Jugendabteilung des Zweigvereines Wörthersee werden unter ihrem Leiter Herrn ing. Richard Woksch jeden dritten Donnerstag im Monat (5 Uhr nachmittags) theoretische und praktische Uebungen im Klublokale I., Johannesgasse 23 abhalten, zu denen die Mitglieder der anderen Jugendabteilungen des U.-Y.-C. eingeladen werden.

Erster Uebungsabend am 18. Oktober 1928 (5 Uhr nachmittags).

Zweigverein Mondsee.

Ausschuß:

Obmann: Robert Baum.
Obmannstellvertreter: Doz. Dr. Hermann Kahler.
Oberbootsmann: Ob.-Reg.-Rat Ernst v. Breisky.
Oberbootsmannstellvertreter: Wolfgang Abel.
Kassier: Rudolf Igler.
Kassierstellvertreter: Prof. Dr. Hans Uebersberger.
Schriftführer: Dr. Karl Rimböck.
Schriftführerstellvertreter: Roman Faber.
Ausschußmitglieder: Ing. Siegfried Held, Min.-Rat Dr. Heinrich Deutschmann, Kapitän Jakob Sturm.
Delegierter: Dr. Wilhelm Frh. v. Alter.

Wettfahrtergebnisse.

Interne Wettfahrt der Jugendabteilung des Zweigvereines Wörthersee.

24. August; 22 qm-Klasse; Bahnlänge 3 Sm.; Wind: Ost, 1—2 m.

Nr.	Name der Yacht	Steuermann	ges. Zeit	Preis
J 260	Lisbeth	Fritz Quester	1.36.02	
J 314	Schelm	Helga Johanny	1.27.18	II.
J 322	Pan II	Reinhard Spitzy	1.24.03	I.
J 346	Orplid II	Hanns Helmer	1.29.05	

Ergebnisse der Verbandswettfahrten

Datum . . . . . .

Bahnlänge . . . . . .

Windrichtung . . . . . .

Windstärke . . . . . .

Nr.	Name der Yacht	Eigner	Club
		Alte 6 m-R-Klasse	
K 32	Grane	W. Kern	Kä. Y.-C.
K 34	Rarahu	Ing. O. Wirth	U.-Y.-C. Z. W.
K 37	Gefion III	Dr. E. Schreiner	„
K 105	Cobra II	J. Schur	V. S. V.
		22 qm-R-Klasse	
J 278	Anitra	Dr. M. Curry	Ammersee-Y.-C.
J 314	Schelm	Mag. L. Gunzer	U.-Y.-C. Z. W. und Kä. Y.-C.
J 317	Lump	L. Grass	Kä Y.-C.
J 322	Pan II	Ing. R. Schlenk	U.-Y.-C. Z. W.
J 335	Sindbad V	O. Winds	„
J 346	Orplid II	Dr. U. Kunz	U.-Y.-C. Z. A.
J 359	Sif	K. Treitl	U.-Y.-C. Z. W.
J 369	Fanfu II	H. Gunzer	Kä. Y.-C.
J 370	Husch-Husch	Dr. V. Hauser	U.-Y.-C. Z. W. und Kä. Y.-C.
J 400	Sindbad VII	O. Winds	U.-Y.-C. Z. W.
		20 qm-R-Klasse	
Z 262	Toni III	Dr. Fr. Porsche	U.-Y.-C. Z. W.
Z 301	Rih	H. Tschernitz	Kä. Y.-C.
Z 302	Danebrog V	Fr. Tschernitz	„
Z 303	Spatz II	A. Sorger-Domenig	U.-Y.-C. Z. W.
Z 327	Lilo	A. Volpini de Maestri	U.-Y.-C. Z. Mi.
Z 329	Meermaid	H. u. K. v. Musil-Mollenbruck	„
Z 332	Ernest Fink	U.-Y.-C. Z. Attersee	U.-Y.-C. Z. A.
Z 336	Hex III	Dr. K. Hannemann	K. B. Y.-C.
Z 338	Pique-Ass II	Ing. V. Warchalowsky	U.-Y.-C. Z. T.
Z 339	Oha	R. Salcher	U.-Y.-C. Z. W.
		15 qm-R-Klasse	
M 48	Alraune II	Dr. R. Bayer	U.-Y.-C. Z. W.
M 471	Lisl V	K. Otitzky	„
		35 qm-R-Klasse	
D 1	Rielly II	Dr. H. Loewenfeld-Russ	V. S. V.
D 16	Erika	A. Baumann	M. Y.-C.
D 17	Röntakwinta	A. C. Angerer	U.-Y.-C. Z. W.
D 23	Saelde	R. Salcher	„
D 24	Wildfang	Ing. A. v. Rosmini	„

[1]) Nicht unterschrieben. — [2]) Havarie. — [3]) Und Prels der Kurkommission Pörtschach.

des Zweigvereines Wörthersee.

23. August		24. August		25. August vorm.		25. August nachm.		26. August		
6 Sm (15 qm 3 Sm) O. N. O. 2 m, 0-1 m, 2-3 m		8½ Sm (6 Sm) O. 3 m		6 Sm (3 Sm) W. N. O. 1-2 m, 0-1 m, 2 m		8½ Sm (6 Sm) O 2—3 m		8½ Sm (6 Sm) O. 2 m		
Gesegelte Zeit	Preis	Gesegelte Zeit	Preis	Gesegelte Zeit	Preis	Gesegelte Zeit	Preis	Gesegelte Zeit	Preis	Punktpreis
3.20.21	—	2.23.31	—	n. g.	—	2.40.05	—	3.12.07	—	—
3.17.12	II	2.16.34	I	3.58.26	I	2.25.59	I	2.54.53	I	I
3.08.41	I	2.21.39	II	4.09.34	—	2.33.02	II	3.00.40	II	II
3.07.23[1])	—	2.33.36	—	4.05.45	II	2.35.15	—	3.03.12	—	—
3.01.04	I	2.12.06	II	3.44.17	II	2.27.12	II	2.57.14	II	II
n. g.	—	2.32.43	—	4.11.36	—	2.41.32	—	aufg.	—	—
3.08.48	—	2.20.27	—	3.50.05	IV	2.34.01	III	3.08.17	IV	IV
3.01.53	II	aufg.[2])	—	3.56.39	—	2.39.26	—	3.31.00	—	—
3.05.15	IV	2.29.26	—	n. g.	—	2.42.26	—	3.09.46	—	—
3.10.20	—	2.30.36	—	n. g.	—	n. g.	—	3.14.05	—	—
3.09.56	—	2.23.23	—	3.49.45	III	2.38.57	—	3.10.22	—	—
3.02.10	III	2.11.37	I	3.41.41	I	2.26.18	I	2.55.01	I	I[3])
3.08.00	—	2.16.35	III	n. g.	—	2.35.24	IV	3.05.37	III	III
3.08.57	—	2.19.56	IV	3.58.54	—	2.38.35	—	aufg.	—	—
2.57.19	II	2.17.00	IV	3.40.03	III	2.28.43	III	3.00.59	III	II
3.00.36	—	2.15.11	II	aufg.	—	2.26.30	II	2.57.20	II	III
3.00.41	—	2.14.29	I	3.48.20	—	2.30.24	IV	3.03.57	—	—
2.57.47	III	2.20.39	—	3.50.03	—	2.35.03	—	3.07.26	—	—
3.08.17	—	2.24.34	—	3.54.56	—	2.49.51	—	3.07.15	—	—
3.08.50	—	aufg.[2])	—	3.53.05	—	aufg.[2])	—	3.17.46	—	—
3.09.56	—	2.15.56	III	3.52.28	—	aufg.	—	3.27.36	—	—
2.58.01	IV	aufg.[2])	—	3.37.18	I	2.33.28	—	3.02.58	IV	IV
3.03.31	—	2.19.00	—	3.45.11	IV	2.32.41	—	3.10.52	—	—
2.56.54	I	n. g.[2])	—	3.37.37	II	2.20.35	I	2.48.36	I	I
1.15.16	I	2.44.41	I	2.27.28	I	2.01.04	I	2.19.10	I	I
1.31.21	—	n. g.	—	n. g.	—	n. g.	—	n. g.	—	—
3.00.34	—	2.11.56	II	3.57.20	—	2.23.15	II	3.43.25	—	II
n. g.	—	2.18.05	—	3.53.44	II	2.26.50	—	3.07.28	—	—
2.57.20	I	2.15.17	—	3.54.55	—	2.23.45	—	3.26.20	—	—
3.06.17	—	2.10.46	I	3.44.08	I	2.23.11	I	2.58.48	I	I[4])
2.59.50	II	2.21.12	—	aufg.	—	2.26.28	—	3.01.23	II	—

— [4]) Und Saelde-Pokal.

Nachtrag.

Zweigverein Millstättersee.

In der ordentlichen Generalversammlung am 3. September 1928 in Seeboden wurde nachstehender Vereinsausschuß gewählt:

Obmann: Doz. Dr. Artur Marchet.

Obmannstellvertreter: Anton von Volpini de Maestri.

Oberbootsmann: Kurt Musil-Mollenbruck.

Schriftführer: Harald Musil-Mollenbruck.

Kassier: Dr. Georg Ritter von Przyborski.

Mitglieder ohne Funktion: Hofrat Prof. Dr. Julius Marchet, Sepp Winkler, Hans Winkler.

Delegierter: Kurt Musil-Mollenbruck.

Verschiedenes.

Verkäufliche Yachten.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

15 qm-Rennjolle, vielfache Preisträgerin, Gaboon, 1200 S. Karl Hans Schwarz, V., Schönbrunner Straße 102.

Kismet VI, 15 qm-Rennklasse, Pokalsieger 1927 und 1928,

Nixe II, 15 qm-Rennklasse, Punktpreisgewinner 1927,

Kismet VII, 10 qm-Rennklasse,

Hexl, 10 qm-Rennklasse, Punktpreisträger bei den Donaupokalwettfahrten,

Wo, 5 qm-Rennklasse, vielfacher Preisträger,

zu verkaufen. Anfragen an das Sekretariat des U.-Y.-C.

Großschot wird gesucht? Jener Herr, der ohne mein Wissen meine Großschot entlehnt hat, wird höflichst um sofortige Rückstellung ersucht. E. Masel, IV., Gußhausstraße 2.

6 m-R-Yacht, Kielboot, Länge 10·98 m, Breite 2·08 m, Konstrukteur H. Rasmussen, Erbauer: Abeking und Rasmussen, Baujahr 1928, Außenhaut Mahagoni, ab Hamburg billigst verkäuflich. Anfragen an das Sekretariat des U.-Y.-C.

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

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. Karl Jarisch), Wien, VIII., Lenaugasse 19.