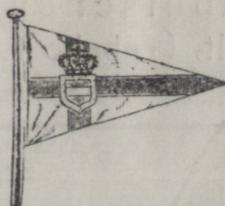


V. b. b.

578184-03

J 3 (1929)

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

I. HEFT

JÄNNER 1929

III. JAHRG.

Regattaorganisation.

Ein Vorschlag zur systematischen Durchführung unserer In- und Auslandsregatten von P. V. Suppan.

(Im Auftrage des Wettfahrtkomitees Salzkammergut.*)

Die gesicherte Erfolglosigkeit der österreichischen Boote bei den Länderwettkämpfen hat bereits verschiedene U.-Y.-C.-Mitglieder veranlaßt, sich mit diesem Thema in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. zu beschäftigen. Die meisten Gründe der Mißerfolge sind sonach bekannt.

Erfolgversprechende Vorschläge mit tatsächlichen Lösungen sind nicht gegeben worden.

Die H a u p t u r s a c h e der konstanten Unterlegenheit ist der Mangel jeglicher Organisation. Gerade dort, wo systematische Ordnung am wichtigsten wäre, nämlich bei Beschickung der in- und ausländischen Segelwettkämpfe, fehlt die e i n h e i t l i c h e Führung. Die folgenden Ausführungen bezwecken die Schaffung einer Organisation auf logischer und sachlicher Grundlage, eines Systems mit Zweck und Ziel.

Wie die Tabelle zeigt, sind die Segelreviere Oester-

*) Siehe Seite 18.

reichs ihrer geographischen Lage nach in drei Segelgebiete geteilt. (Tabelle 1.)

Tabelle 1.

Segel-Gebiete:		Segel-Reviere:					
1.	Salzkammergut (S)	A. Atter-	T. Traun-	Wg. Wolfgang-	Ma. Matt-	Mo. Mond-	G. Grundsee
2.	Kärnten (K)	Wö. Wörther-		Mi. Millstätter-	O. Ossiachersee		
3.	Wien und Burgenland (WB)	D. Alte Donau		N. Neusiedlersee			
Distanz 1—2: 200 km, 1—3: 250 km, 2—3: 350 km.							

Aus dieser geographisch bedingten, logischen Einteilung in drei Segelgebiete ergibt sich die Basis der Regattenorganisation.

In Bezug auf die Entfernungen und die mit diesen zusammenhängenden Transportkosten, -Dauer und -Möglichkeiten ist die Entsendung von Booten

1. in das eigene Segelgebiet,
2. in fremdes Segelgebiet und
3. in ausländische Segelreviere zu unterscheiden.

Aus dem wieder folgt, daß zur Beschickung der eigenen Segelgebiete eine möglichst große Anzahl von Booten, zur Beschickung der fremden Segelgebiete eine möglichst gesiebte, geringe Anzahl besten Bootsmaterials in Betracht gezogen werden muß.

Aus dem so gesiebtten Bootsmaterial, welches auf fremdem Segelgebiet zum Auswahlkämpfe kommt, werden endlich die zur Entsendung zu den Länderwettkämpfen bestgeeignetsten Boote (derzeit kommt nur 20-qm- und 22-qm-Klasse in Betracht) bestimmt.

Hieraus ergibt sich die Einteilung der Regatten in drei Kategorien.

- Kategorie 1: Regatten des eigenen Segelgebietes,
- Kategorie 2: Regatten des fremden Segelgebietes,
- Kategorie 3: Regatten der Länderwettkämpfe.

Für jede Rennbootklasse wird ein, sämtliche österreichischen Boote dieser Klasse umfassender Regattaplan angelegt. (Tabelle 2, Regattaplanbeispiel. 20-qm-Klasse.)

Tabelle 2.

Beispiel mit angenommenen Namen und Bootzahlen.

Regattaplan
der 22 m²-Rennklasse für das Jahr 1929.

Land	Segel		Bootsverzeichnis		Es starten in Regattakategorie			Länderwettkampf Sieger
	Gebiet	Revier	Name	Nr.	1.	2.	3.	
Österreich	Salzkammergut	A.	Bongo	J 27	nicht gen.	Erik, 1.	Erik, 3.	(Erik, 4.)
			Dorle	J 165	Dorle			
			Erik	J 18	Erik			
			Fiduz	J 145	Fiduz			
			Marriú	J 231	nicht gen.			
			Trix	J 78	Trix			
	T.	Karla	J 342	Karla				
		Ingis	J 56	Ingis				
	Ma.	Sindbad	J 69	Sindbad	Sindbad, 2.			
	G.	Wolf	J 145	nicht gen.				
		Hexe	J 543	Hexe				
	Mo.	Seraph	J 65	Seraph	Mime, 3.			
		Mime	J 273	Mime				
Touring Club Wg.	Touring	J 16	nicht gen.					
	Falke	J 17	Falke					
Kärnten	Wö.	Bibi	J 321	Bibi	Inge, 2.	Pan, 1.	Pan, 2.	
		Ella	J 76	Ella				
		Husch	J 39	Husch				
		Inge	J 88	Inge				
		Helga	J 147	Helga				
		Pan	J 445	Pan				
		Orplid	J 33	Orplid				
		Wind	J 88	Wind				
Mi.	Mila	J 134	Mila	Erni, 3.				
	Kiki	J 67	Kiki					
	Kärntner Yacht-Cl.	Erni	J 114		Erni			
	Kurt	J 163	Kurt					
	Otto	J 48	nicht gen.					
Veldn. Segelcl.	Irmi	J 89	Irmi					
Wien und Burgenland	D.	Strolch	J 143	Strolch	Nök, 2.	Nök, 2.	Nök, 3.	
		Woglind	J 186	Woglind				
		Nök	J 49	Nök				
	Wiener Segel- u. Rudercl.	Maya	J 321	nicht gen.	Donau, 1.			
	Donau	J 84	Donau					
	Fritz	J 157	Fritz					
Deutschland	Bayrischer Yacht-Club		Siegling J 146		Siegling			
	Münchener Segelverein		Bavaria J 349		Bavaria	Bavaria, 1.		
Ungarn	Kgl. ung. Yacht-Club		Árpád J 487		Árpád			

Anmerkung: Bootsverzeichnis enthält alle in Österreich bei dem D.S.Vb. angehörigen, Vereinen eingetragenen 22 m²-Rennboote.

Regatten Kategorie 1 finden statt: Attersee, Wörthersee, alte Donau.

Regatten Kategorie 2 finden statt: Kärnten (Wörthersee).

Regatten Kategorie 3 finden (wenn in Österreich) statt: Wörthersee.

Die den Bootsnamen beigetzten Ziffern bezeichnen die Erstplacierten der vorhergehenden Regattakategorie.

Es starten nach obigem Regattaplan in Kategorie 1, 11 + 13 + 5 = 29 Boote.

" " " " " " " 2. 8 Boote.

" " " " " " " 3. 3 öst. + 3 ausl. = 6 Boote.

Regattenort und -beteiligung: Kategorie 1. Die Regatten des eigenen Segelgebietes finden in demjenigen Segelreviere statt, welches in der betreffenden Rennbootklasse die größte Nennungsanzahl aufweist. Diese Kategorie soll möglichst alle Boote jeder Klasse (zumindest aber die der Länderwettkampfklassen) der in Oesterreich befindlichen, zum D. S. Vb. gehörigen Vereine zusammenfassen.

Kategorie 2. Die Regatten des fremden Segelgebietes finden an jenem Segelgebiete statt, welches in den Regatten der Kategorie 1 die höchste Nennungsanzahl aufzuweisen hat. Zur Entsendung zur Kategorie 2 kommen die zwei oder drei besten Boote jedes Segelgebietes, jedenfalls aber die Länderwettkampfklassen.

Kategorie 3. Die Regatten der Länderwettkämpfe finden abwechselnd jährlich in einem anderen Land statt. Finden dieselben in Oesterreich statt, so sind sie im Segelgebiete (eventuell -reviere) des in Kategorie 2 siegreichen Bootes auszusegeln.

Regattenzeiten: Kategorie 1. Die Regattentermine des jeweils veranstaltenden Vereines haben den Vorrang. Die anderen Reviere haben sich nach dem veranstaltenden zu richten.

Kategorie 2. Aus dem Regattaplan läßt sich der Regattenort und sonach der Termin im Einvernehmen mit Kategorie 1 und den anderen Segelrevieren des betreffenden Gebietes **Monate vorher** festsetzen. Die Regatten Kategorie 2 sind möglichst in die Mitte August zu verlegen, damit die Kategorie 1 vorher, die Kategorie 3 nachher erfolgen kann.

Kategorie 3 in der zweiten Augushälfte.

Zusammenlegung der Regatten mehrerer Kategorien kann auf Grund des Regattaplanes vereinbarungsgemäß schon Monate vorher sowohl in Bezug auf Zeit als auch Ort erfolgen.

Regattamannschaften: Kategorie 1 nach Ermessen der Bootseigner, Kategorie 2 nimmt Heimatverein Einfluß, Kategorie 3 bestimmt U.-Y.-C.-Vorstand im Einvernehmen mit Regattaleitung der Kategorie 2.

Außer den Regatten der drei Kategorien, also außer den Regatten des Regattaplanes, finden noch statt:

Interne Regatten der Segelreviere wie bisher. Für diese gelten die bisherigen Bestimmungen, doch werden bei diesen außer den Verbandsregatten auch seglerische Vergnügungswettkämpfe, wie Sternfahrten, Handicaps, Fuchsjagden, Nachtregatten usw. veranstaltet werden, welche auch die Segler nicht klassenfähiger Boote mehr heranziehen sollen, wie bisher. (Hierüber wird in einer späteren Nummer der „Mitteilungen“ näheres ausgeführt werden.)

Gastregatten außerhalb des Regattaplanes (ohne Kategorienwert). Werden von Eignern Boote zu Regatten an andere Segelreviere gebracht, welche nicht in die Kategorien 1 bis 3 fallen, so sind solche Gastfahrten privater Natur. Nachdem sie jedoch auch zur Belebung des Segelsportes beitragen, so sind auch in diesem Falle — wenn auch bedeutend geringere — Begünstigungen hinsichtlich Fracht und Nennungsgeldern vorgesehen.

Die Tatsachen zeigen, daß eine systematische und zahlreichere Beschickung der Regatten fremder Segelreviere (Segelgebiete) aus folgenden Gründen unterlassen wurde:

1. Die gesamten Transportkosten müssen vom Bootseigner getragen werden. Sogar diejenigen auf den Seen selbst. (Von der Ausladestation bis zum Regattaplatz. Ausnahmen bilden teilweise die Länderwettkämpfe.)

2. Die Bootseigner müssen auch als Gäste fremder Reviere die vollen Nennungsgelder bezahlen.

3. Sind die meisten Bootseigner über Transportkosten und -möglichkeiten nicht genügend orientiert.

4. Fürchten die meisten Bootseigner durch die vorausgegangene lange Transportdauer zu viele der ohnedies karg bemessenen Segeltage zu verlieren.

5. Fürchten sie Beschädigungen ihrer Boote am Transport.

6. Stellen sich Unterkunfts- und Verpflegskosten an fremden Seen zu hoch und sind solche niemals entsprechend vorgesorgt.

Es handelt sich demnach darum, Abhilfe zu schaffen, indem

1. Die Transportkosten der Bootseigner durch Systemisierung von Beiträgen zu denselben seitens der an den Regatten der betreffenden Kategorien Interesse nehmenden

Zweigvereine, zu Segelgebieten vereinigten Zweigvereinsgruppen, Gesamtclub U.-Y.-C.

2. Die Nennungsgelder für Gastboote verringert werden.

3. Durch Aufstellung klarer Tabellen und Informationen die Bootseigner über Transportkosten und -möglichkeiten, sowie

4. über Transportdauer,

5. Versicherungsschutz während des Transportes und Kosten desselben weitgehendst und detailliert zu orientieren.

6. Durch Systemisierung von Gastwarten in jedem Segelrevier die Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten derart zu ordnen, daß sich Bootseigner und Mannschaften vorher diesbezüglich ein klares Bild machen können.

Ad 1. und 2. Die Aufteilung der Transport- (und Zwangsversicherungs-)kosten, sowie der Nennungsgelder erfolgt je nach der sportlichen Wichtigkeit (Wertigkeit) der betreffenden Regattakategorie und der zufolge an derselben interessierten Segelreviere, -gebiete und Länder. Das heißt an den Transportkosten partizipieren, wofern der Bootseigner die von Vereinsleitungen einvernehmlich festgesetzten Transportmittel und -wege benützt, wie Tabelle 3 zeigt:

Tabelle 3.

Bei Regatten	Boots-eigner	Zweigverein	Gesamt-cl.	Von Nennungs-geldern
Kategorie 1:	1/2	Gastverein 1/4 Heimatverein 1/4	0	Bootseigner 3/4 Gastverein 1/4
Kategorie 2:	1/4	Heimatverein 1/4 fremdes Segel- gebiet 1/4	1/4	Bootseigner 1/2 Heimatverein 1/4 Gastverein 1/4
Kategorie 3:	0	Heimatverein 1/4 eig. Segelgeb. 1/4	1/2	sind keine
Gastregatten ohne Kategorienwert	3/4	Heimatverein 1/4	0	Bootseigner 3/4 Gastverein 1/4
Interne Regatten:	alle	0	0	Bootseigner alle

Ad 4. Die Tabelle 4 zeigt die Entfernungen in Lastautokilometern, beziehungsweise Bahnkilometern an. Bei Lastautokilometern sind die Entfernungen der zueinander nächst-

gelegenen Uferstationen, zum Beispiel Ebensee—Strobl, Gmunden—Kammer, Scharfling—St. Gilgen, Unterach—See, Velden—Millstatt usw., bei Bahnkilometern die Entfernungen der untenstehenden Bundesbahnstationen zugrunde gelegt.

A. Kammer—Schörfling	Wö. Pörtschach a. See
T. Gmunden	Mi. Spittal a. Drau
Wg. Bad Ischl	O. Ossiach—Bodensdorf
Mo. Salzburg	D. Wien—Stadlau
Ma. Seekirchen—Mattsee	N. Neusiedl a. See, Bad.
Gr. Bad Aussee	

Nachdem nicht alle Seen Bundesbahnverladestationen besitzen, sind den in der Tabelle 4 angesetzten Frachtsätzen nachfolgende Lastautokosten zuzuzählen.

	ca. Autokm.		ca. Autokm.
Wg. St. Gilgen—Ischl	23	Gr. nach Bad Aussee	6
Wg. St. Gilgen—Salzburg	28	Mi. nach Spittal a. D.	5
Mo. Mondsee—Salzburg	26	D. nach Wien—Stadlau	4
Ma. Mattsee—Seekirchen— Mattsee	10	N. nach Neusiedl-Bad	4

Die Transportkosten für Lastautos können mit 1'20 S bis 1'80 S pro Kilometer angenommen werden, wobei für kürzere oder bergige Straßen 1'80 S, für längere und ebene Strecken 1'20 S zu rechnen ist. Tragfähigkeit eines normalen Lastautos 6000 kg, mit Anhänger 10.000 kg. (Siehe Tabelle 4, Seite 8.)

Anmerkung zu Tabelle 4: Die Ein- und Ausladung von Stückgütern, wofern ein Stück 500 kg nicht überschreitet, geschieht seitens der Bahn kostenlos.

Teil I b, § 57 des Lokalgütertarifes der Oesterreichischen Bundesbahnen besagt auszugsweise weiter:

§ 57. a) Die Fracht wird berechnet:

I. U n t e r 5000 kg G e s a m t g e w i c h t.

1. Als Eilgut für das wirkliche Gewicht, mindestens für 1000 kg für den Frachtbrief zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut.

2. Als Frachtgut für das wirkliche Gewicht, mindestens für 1000 kg für den Frachtbrief zu den Frachtsätzen der Klasse 8. (Siehe Tabelle 4.)

b) Im übrigen gelten für Wasserfahrzeuge, Schiffskörper,

Tabelle 4.

Segele- gebiete	ca. Entfernungen in Bahn- (obere Kolonne) und Lastauto- (untere Kolonne) Kilometern											
	Segele- reviere	A.	T.	Wg.	Mo.	Ma.	Gr.	Wö.	Mi.	O.	D.	N.
Salzkammergut	A.	■	72 22	71 13	4	74 44	105 46	321	260	310	293	376
	T.	50-—	■	30 28	148 34	102 76	123 46	348	287	337	277	351
	Wg.	40-—	60-—	■	8	38	35 42	304	236	308	310	384
	Mo.	15-—	80-—	25-—	■	22	35 58	233	172	222	336	410
	Ma.	50-—	110-—	50-—	30-—	■	134 75	247	186	236	322	396
	Gr.	90-—	80-—	80-—	90-—	48-— 110-—	■	271	229	274	314	388
	Wö.	110-—	114-—	106-—	81-—	81-—	97-—	■	61 54	39 18	411	417
Kärnten	Mi.	91-—	100-—	94-—	62-—	65-—	80-—	80-—	■	50 48	464	465
	O.	106-—	112-—	106-—	81-—	84-—	97-—	40-—	60-—	■	414	415
	D.	103-—	97-—	106-—	112-—	110-—	108-—	129-—	139-—	129-—	■	90-—
Wien und Burgen- land	N.	119-—	116-—	123-—	127-—	125-—	123-—	129-—	139-—	129-—	33-—	■

ca. Preise in Schilling pro 1000 kg Stückgut (obere Kolonne), pro Lastauto t (untere Kolonne)

sämtliche von mehr als 7 m Länge, die Bestimmungen der §§ 45, 46 a, b, c, 47 und 48.

§ 45 besagt: Die Fracht für Gegenstände von mehr als 7 m Länge wird für das wirkliche Gewicht, mindestens für 1000 kg für den Frachtbrief zu den Frachtsätzen der Klasse 8 berechnet.

1. Als Eilgut zu Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut;
2. als Frachtgut zu den Frachtsätzen der betreffenden festgesetzten Klasse. (Diesfalls Klasse 8 = Tabelle 4.)

Für Schutzwagen wird eine Gebühr nicht eingehoben.

II. U e b e r 5000 kg G e s a m t g e w i c h t.

a) Wird zur Verladung nur ein Waggon verwendet, so wird die Fracht nach den allgemeinen Tarifbestimmungen berechnet;

b) wenn nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich ist, wird außer der für jeden beladenen Waggon entfallenden Fracht eine Gebühr von 0,30 S für jeden Schutzwagen und Kilometer eingehoben.

§ 47. Auf den Schutzwagen dürfen Gegenstände nicht aufliegen.

§ 48. Für Gegenstände, denen Ladegeräte von mehr als 7 m Länge beigegeben werden, (wichtig!, weil Spieren in diesen Paragraph fallen), wird die Fracht auch dann nach den vorstehenden Bestimmungen berechnet, wenn die Gegenstände selbst die Länge von 7 m nicht überschreiten. In diesem Falle wird das Rohgewicht der Fracht einschließlich der Ladegeräte berechnet.

Tabelle 5. Maximales Gewicht der Rennboote inklusive Takelage und Segelkisten, maximale Längen der Bootskörper (nicht aber der Spieren), Versicherungswerte der Rennboote.

Tabelle 5.

Schwertboote	Maximal-		Versicherungswert S
	Gewicht kg	Länge m	
5 m ² Rennklasse	100	5	1.000.—
10 " "	120	6	1.500.—
15 " "	350	7	1.500.—
20 " "	500	9	2.000.—
22 " "	600	7	2.200.—

Flossenkieler	Maximal-		Versicherungswert S
	Gewicht kg	Länge m	
35 m ² Rennyacht	1400	11	7.000.—
Sonderklassenyacht	2000	12	5.000.—
Alte 6 m R-Yacht	3000	12	5.000.—
40 m ² Schärenkr.	3500	15	10.000.—

Tabelle 6. Transportart, -dauer, -preis sowie Versicherungsprämien.

Tabelle 6.

T r a n s p o r t			Versicherungsprämien
Art	Dauer	Preis	
Frachtgut (Stückgut)	bis 100 km: 4 Tage	laut Tabelle 4	Zwangsversicherung pro 100 km und pro 1000 Schilling = S 2.—
	„ 300 „ 5 „		
	„ 500 „ 6 „		
Eilgut	bis 300 km: 2 Tage	plus ca. 65 ⁰ / ₀ zu Tabelle 4	
	„ 500 „ 3 „		

Ad Punkt 6. Durch Schaffung von Gastwarten bei allen Zweigvereinen, welche bereits rechtzeitig vorher Unterkünfte in verschiedenen Preislagen sicherstellen, können die Zweigvereine v o r h e r bereits schriftlich über die Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten in anderen Segelrevieren orientiert werden. Zweigvereine mit eigenen Clubheimen werden in diesen Notunterkünften für unbemittelte Segler schaffen. Die Namen der Gastwarte sind in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. zu publizieren. Auf Grund der Tabellen 3, 4, 5 und 6 kann sich der Bootseigner jedes Klassenbootes die Transportkosten, -dauer und -möglichkeiten sowie die Beitragsleistungen seitens der Klubleitungen usw., mithin so ziemlich annähernd die auf ihn entfallenden Kosten berechnen. Außerdem ist er bereits im vorhinein über die Unterkunfts-kosten in fremden Revieren unterrichtet.

Welche Erleichterungen diese vorstehenden Vorschläge bieten und in welcher Art sich der Bootseigner die Kosten auszurechnen leicht imstande ist, zeigt folgendes Beispiel:

Welche Kosten erwachsen den Bootseignern bei Entsen-

derung von zwei 20-qm- und zwei 15-qm-Rennjollen vom Neusiedlersee an den Wörthersee zu Regatten der Kategorie 2?

Gewicht der Boote: (Tabelle 5) 2 St. 20 m² = 1000 kg

2 „ 15 „ = 700 „

Summe = 1700 kg

Fracht: Neusiedl a. See Bad—Pörtschach a. See = 417 Bahnkm.

(Tabelle 4) pro 1000 kg = S 129'—

pro 1700 kg ca. = S 220'—

Versicherung: (Tabelle 6) 20 m² = S 2000'— 417 km = 500 km = S 60'—

15 „ = S 1000'—, Summe S 6000'—

Transport Neusiedlersee—Bhf. Neusiedl Bad für 4 Boote ca. = S 60'—

Transport tour und retour insgesamt = S 220'— + S 60'— +

S 60'— × 2 = S 680'—

Hievon bezahlen: (Tabelle 3) Kategorie 2: Bootseigner $\frac{1}{4}$ = S 170'—

U.-Y.-C. Neusiedlersee als Heimatverein $\frac{1}{4}$ = S 170'—

U.-Y.-C. Wörthersee als Gastverein $\frac{1}{4}$ = S 170'—

U.-Y.-C. Gesamtklub (weil Auswahl der Länder-
wettkampfboote) $\frac{1}{4}$ = S 170'—

Es kostet der Transport dem Bootseigner eines 15 m² Rennbootes = S 35'—

„ 20 „ „ = S 50'—

tour und retour inkl. Versicherung Neusiedlersee—Wörthersee.

Die Transportdauer beträgt in diesem als Fracht(Stück)gut (Tabelle 6) zirka fünf bis sechs Tage.

Zu diesen Kosten kommen noch die halben von den Bootseignern zu bezahlenden Nennungsgelder, welche pro Boot mit zirka 20 S angenommen werden können (Tabelle 3).

Es ist vorausgesetzt, daß die Spieren die Länge von 7 m nicht überschreiten, weil in diesem Falle die Bahnfracht sich um zirka 30 Prozent erhöht.

Demnach betragen die dem Bootseigner erwachsenen Kosten insgesamt:

für ein 15-qm-Rennboot ca. 55 S

für ein 20-qm-Rennboot ca. 70 S

welche Kosten zu den heute in Betracht kommenden, welche für den Bootseigner

eines 15-qm-Rennbootes ca. 180 S

eines 20-qm-Rennbootes ca. 240 S

unter der Voraussetzung, daß der Transport auch gemeinschaftlich stattfindet, betragen, in keinen Vergleich gezogen werden kann.

Das Beispiel wurde — um den Unterschied entsprechend deutlich vor Augen zu führen — für die größtmögliche Strecke, welche die höchsten Kosten verursacht, die längste Transportdauer benötigt, demnach die umständlichste und schwierigste darstellt, gewählt.

Trotzdem sind die den Bootseignern erwachsenden Kosten minimale zu nennen. Das soll und muß auch so sein.

Ausschließlich und nur dadurch, daß den Bootseignern Transportkosten verringert und den Regatten entsprechender sportlicher Wert gegeben wird, ist eine Belebung der Regatten durch Gastboote eine tatsächliche Segelunion erreichbar.

Was die Spesenbeiträge der Zweigvereine, der zu Segelgebieten vereinigten Zweigvereine und endlich des Gesamtclubs U.-Y.-C. anbelangt, so sind diese Ausgaben für die Clubs geringe. Jedenfalls aber sind sie, als die dem Segelsport direkt zugutekommenden Ausgaben an erste Stelle zu setzen und müssen ihnen alle anderen Ausgaben nachgestellt werden.

Die systematische Durchführung der Regatten, das Erfassen aller Rennboote aller Klassen, die Uebersicht der Rennwerte aller Boote in den einzelnen Klassen innerhalb einer Segelsaison (zumindest im eigenen Segelgebiet), das Erfassen der Leistungen von Steuerleuten und Mannschaften werden die Auswahl der tatsächlich besten Booten und Besatzungen ermöglichen.

Was wir infolge der genugsam angeführten Schwierigkeiten unserer materiellen und Segelverhältnisse in Oesterreich zu leisten nicht imstande sind, müssen wir durch eine einheitliche systematische Organisation, welche diesen Schwierigkeiten, soweit als möglich, gerecht zu werden versucht, möglichst ausgleichen.

Diese Ausführungen sollen nicht zerpfückt und zergliedert werden, sie erheben auch nicht Anspruch auf vollkommene Lückenlosigkeit, sondern sie sind in sinngemäßer Form die einzige Lösung, welche aus dem U.-Y.-C., als dem auf vielen Segelrevieren noch führenden Club, nicht nur eine Vereinsunion, wie sie heute besteht, sondern auch eine Segelunion schaffen sollen.

Mitteilungen des Vorstandes.

Entsprechend dem Wunsche des U.-Y.-C., den österreichischen Segelsport auch im Technischen Ausschuß des Deutschen Seglerverbandes zu vertreten, hat der Vorstandsvorstand mit Zustimmung des Technischen Ausschusses beschlossen, Herrn Ing. Rudolf Schlenk zur Mitarbeit im Technischen Ausschuß an allen die Binnensegelei betreffenden Fragen heranzuziehen, ihm alle entsprechenden Rundschreiben zwecks Stellungnahme als Vertreter der österreichischen Interessen zuzusenden und ihn zu etwaigen Sitzungen des Technischen Ausschusses einzuladen.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Wörthersee.

Der Z.-V. Wörthersee hat seinen Sitz von Pörtschach am Wörthersee nach Dellach am Wörthersee, Post Maria-Wörth, verlegt.

Zweigverein Neusiedlersee.

Der Z.-V. Neusiedlersee hielt am 17. Dezember 1928 seine III. ordentliche Generalversammlung ab, deren guter Besuch eine dem Sinne einer derartigen Versammlung entsprechende Erledigung der recht umfangreichen Tagesordnung ermöglichte.

Nach Eröffnung durch den Obmann, Dir. Ing. R. Walker, und Feststellung der Beschlußfähigkeit wurde die Mitschrift der letzten Generalversammlung genehmigt und sodann der Bericht der Aemterführer entgegengenommen.

Der Obmann konnte vor allem feststellen, daß das verflossene Vereinsjahr einen gewaltigen Aufschwung des Zweigvereines in jeder Hinsicht zu verzeichnen hatte. Die Zahl der Mitglieder hat sich gegen das Vorjahr um 32 erhöht, also verdoppelt. Der Besuch des Sees durch die Mitglieder ist un-
gemein gestiegen. Abgesehen von den Regattatagen, benützten an Sonntagen durchschnittlich 30 bis 40 Personen die Klubanlagen. Zahlreiche Mitglieder haben es sich zur Gewohnheit gemacht, bereits an den Samstagen an den See zu kommen, so daß sich der Neusiedlersee zu dem Wochenendsegelrevier

entwickelt, das in Wien bisher gefehlt hat und um das die deutschen Sportkameraden immer beneidet wurden. Die 20-qm-Klubjolle „Drory“ erfreute sich der größten Beliebtheit und es verging kein Sonntag, wo sie nicht von vielen begehrt war. Die Wettfahrten waren von Wind und Wetter begünstigt und verliefen bei reger Beteiligung sehr interessant. Von fremden Segelrevieren waren vier Boote von der Alten Donau und eines vom Attersee beteiligt. Der brave Klubzwanziger „Drory“ konnte, trotzdem er immerhin ziemlich mitgenommen war, seine hervorragenden Renneigenschaften durch die überlegenen Siege gegen starke Konkurrenz beweisen. Auch das Tourensegeln fand im letzten Jahre besondere Pflege und die ansegelbaren Orte des Sees wurden oft besucht. Der ungarische Teil des Sees wurde ebenfalls befahren. Hier verdienen vor allem die ausgedehnten Kreuzfahrten des 25-qm-Jollenkreuzers „Sonnenkind“ des Mitgliedes Gustl Schieb besondere Erwähnung. Im Herbst 1928 wurde eine Eisyachtabteilung ins Leben gerufen, die jetzt schon lebhaftere Teilnahme findet und sicherlich bei Einsetzen des Frostes noch mehr Zuspruch haben wird. Durch die Schaffung von Segelgemeinschaften wurde einer Reihe von Mitgliedern die Möglichkeit zur Ausübung dieses wundervollen Sportes ohne wesentliche Kosten geboten. Es sind vier Schlitten im Bau, davon zwei für private Rechnung, so daß im ganzen sechs Schlitten in Tätigkeit treten werden. Als bedeutendstes Ereignis des abgelaufenen Vereinsjahres muß aber der Bau des Klubhauses bezeichnet werden. Der Obmann stellt fest, daß sich die von ihm und vielen anderen Mitgliedern vertretene Ansicht, die erste Voraussetzung für die Entwicklung des Zweigvereines sei ein eigenes, wenn auch noch so bescheidenes Heim, durch den Aufschwung im Jahre 1928 als richtig erwiesen hat. Die Errichtung des Klubhauses, die anfänglich an den fast unüberwindlichen Hindernissen zu scheitern drohte, ist dennoch gelungen und es ist als besonders erfreuliches Zeichen zu werten, daß dies schon im zweiten Jahre des Bestandes des Zweigvereines möglich war. Das Häuschen samt der vollständigen Einrichtung ist vollkommen bezahlt und der Zweigverein hat nicht nur keine Schulden aufzuweisen, sondern konnte noch einen ansehnlichen Betrag als Erweiterungsbaufonds reservieren. Daß dies und der Bau überhaupt möglich war, ist

vor allem der Opferfreudigkeit der Mitglieder zu danken. Der Obmann bittet sie namens des abtretenden Ausschusses, den Dank entgegenzunehmen.

Der Oberbootsmann berichtet über die sportliche Betätigung im abgelaufenen Jahre. Erwähnt sei, daß die Zahl der auf dem Neusiedlersee beheimateten Yachten 18 ist. Es sind dies zwei 25-qm-Jollenkreuzer, ein Zweiundzwanziger, vier Zwanziger, sechs Fünfzehner, zwei Zehner und drei klassenlose Boote, davon zwei Kajütboote. Das Klubboot „Drory“ wurde an 42 Tagen von 146 Personen benützt und hat folgende Fernfahrten unternommen: sieben nach Rust, drei nach Podersdorf und eine nach Mörbisch.

Dem Kassabericht ist zu entnehmen, daß der Zweigverein vollständig schuldenfrei ist und aus dem Vereinsjahr 1928 einen bedeutenden Ueberschuß aufzuweisen hat.

Die Rechnungsprüfer konnten mitteilen, daß die Gebarung vollständig in Ordnung befunden wurde. Dem scheidenden Kassier wurde die Entlastung erteilt.

Die Beiträge wurden mit Ausnahme des Jahresbeitrages der ausübenden Mitglieder, der um 5 S erhöht wurde, wie im Vorjahre belassen. Die Gebühr für die Bootsstände der bei dem Zweigverein eingetragenen Yachten wird erst nach der Bemessung durch die Gemeinde Neusiedl festgesetzt werden.

Ueber Antrag des Ausschusses wurde in Anerkennung der ungemeinen Verdienste um die Gründung und den Aufbau des Zweigvereines Herr Prof. Dr. Hans v. Frisch, Präsident des U.-Y.-C., zum Ehrenmitglied des Z.-V. Neusiedlersee unter lebhaften Beifallsbezeugungen der Versammlung ernannt und Herrn Gustl Schieb auf Antrag des Oberbootsmannes im Sinne des § 7 der Segelordnung der Titel „Bootsmann“ verliehen.

Sodann wurde zur Wahl des Ausschusses geschritten. Der neue Ausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

Obmann: Dir. Ing. Rudolf Walkér.

Obmannstellvertreter: Prim. Dr. Herbert Körbl.

Oberbootsmann: A. Jirasko.

Kassier: R. Karl.

Schriftführer: K. Stöger, Wien, VI., Schmalzhofgasse 24.

Mitglieder ohne Funktion: H. v. Böhm, J. Binder, Dr. Ing. L. Fink, R. v. Halle, W. Klunzinger I, H. Schulze.

Delegierter im Vorstand: Prim. Dr. H. Körbl; Ersatz:
A. Jirasko.

Rechnungsprüfer: Dr. A. Michalek und C. M. Sucherstein,
Delegierte im „Ständigen Ausschuß“: Dir. Ing. R. Walker,
A. Jirasko, R. Karl.

Delegierte im Seeausschuß der Bezirkshauptmannschaft
Neusiedl am See: A. Jirasko und G. Schieb.

Die Wettfahrten werden in der zweiten Hälfte Juni stattfinden. Die Stiftung eines Preises für die 15-qm-Rennklasse durch Herrn Dr. A. Michalek wurde mit Freude zur Kenntnis genommen.

Ein Antrag der Herren B i n d e r und J i r a s k o auf Erweiterung des Klubhauses und Schaffung von Nächtigungsgelegenheiten, der sich mit dem Wunsche der meisten Mitglieder deckt, wurde nach eingehender Beratung dahingehend erledigt, daß für den Erweiterungsbau ein Betrag von 3000 S bewilligt und die Durchführung dem Ausschusse übertragen wurde. Die Ausführung dieses überaus wichtigen Beschlusses wird davon abhängen, ob der Zubau im Rahmen dieses Betrages, von dem ein Teil den Rücklagen aus dem vergangenen Klubjahre entnommen wird, während der Rest durch innerhalb von drei Jahren rückzahlbare Bausteine bereits gesichert erscheint, möglich ist.

Schließlich wurde von Herrn Doz. Dr. A. v. F r i s c h noch eingehend die internationale Lage im Eisyachtsport besprochen. Aus den überaus interessanten Mitteilungen war zu entnehmen, daß es sich als notwendig erweisen dürfte, den U.-Y.-C. als Landesvertretung zu erklären. Ueber Ersuchen der Generalversammlung wird sich Herr Doz. Dr. v. F r i s c h mit dem Deutschen Eisyacht-Verband wegen nähere Aufklärungen in Verbindung setzen.

Nachdem noch beschlossen wurde, eine Anregung, die dahin geht, ähnlich wie bei den Eisyachten auch zur Beschaffung von Booten Seglergemeinschaften zu bilden, in den „Mitteilungen“ zu veröffentlichen, wurde die Generalversammlung geschlossen.

R. Karl.

Bildung von Seglergemeinschaften.

Einer Anregung bei unserer Generalversammlung zufolge soll versucht werden, ähnlich wie in unserer Eisyachtabteilung

auch zur Beschaffung von Segelbooten Seglergemeinschaften zu bilden. Eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedern verfügt auf dem Neusiedlersee nicht über eigene Boote. Das Klubboot aber ist während der Segelzeit meist auf Wochen hinaus vergeben, so daß bei aller Gastfreundschaft der Bootseigner mancher kaum Gelegenheit zum Segeln oder gar zu längeren Fahrten, welche ja den Hauptreiz unseres Revieres bilden, findet. Das wird gewiß von vielen unangenehm empfunden, denn wer an den Neusiedlersee kommt, will dort auch segeln. Dem wäre durch die angeregte Bildung von Gruppen wie in der Eisyachtabteilung sicherlich abzuhelfen. Jede Gruppe, die unter der Führung eines Gruppenleiters steht, beschafft für sich ein Boot, das selbstverständlich Eigentum der Gruppenmitglieder ist. Diesen ist dadurch Gelegenheit gegeben, über ein eigenes Boot — wenn auch nicht als Alleinherrscher — zu verfügen.

Diese Sache ist sicherlich durchführbar. So ist z. B. der Ankauf eines natürlich nicht werftneuen Zweiundzwanzigers bei der Ueberproduktion in dieser Klasse keine gar zu kostspielige Angelegenheit. Der Zweiundzwanziger aber bietet auch für längere Fahrten Raum für vier Personen, auch fünf werden Platz finden und ist sicherlich gerade dann, wenn er reichlich Besatzung führt, ein recht gutes, schnelles Tourenboot, das, wenn es noch mit einem dem Wasserstande angepaßten Schwert versehen wird, auch auf dem Neusiedlersee entsprechen wird. Da nun bestimmt nicht alle Gruppenmitglieder Sonntag für Sonntag an den See kommen, wird bei entsprechender Einteilung schon ein Zweiundzwanziger einer Gruppe von acht bis zehn Mitgliedern Gelegenheit zur regelmäßigen Ausübung der Segelei auf dem Neusiedlersee geben. Und dieses Vergnügen kann bei den heutigen Preisen eines gebrauchten Zweiundzwanzigers recht billig verschafft werden. Selbstverständlich könnte auch jedes andere Boot auf diese Weise angekauft werden. Der Zweiundzwanziger wurde als Beispiel deshalb gewählt, weil in dieser Klasse für den gedachten Zweck tatsächlich billige Boote zu haben sind und weil er reichlich Raum aufweist. Der Zwanziger dürfte wesentlich teurer zu stehen kommen, während der Fünfzehner nur für kleinere Gruppen in Betracht kommen könnte.

Alle unsere Mitglieder, die für die Lösung der Bootsfrage

in dieser Art Interesse haben, werden gebeten, sich deswegen mit unserem Oberbootsmann, Herrn Adolf J i r a s k o, Wien, IV., Margaretenstraße 36, in Verbindung zu setzen.

R. Karl.

Mitgliedskarten pro 1929 des Z.-V. Neusiedlersee.

Den Mitgliedern sind anfangs Jänner Posterlagscheine zur Bezahlung des Jahresbeitrages zugegangen. Nach Einlangen des Betrages wird ihnen unverzüglich die Mitgliedskarte für 1929 zugestellt. Es wird gebeten, dieselbe sorgfältig aufzubewahren, da sie als Legitimation für den Eintritt in die Anlagen der Stadtgemeinde Neusiedl am See und zu unserem Clubhaus dient. Es wird versucht werden, die Eintrittsgebühr auch heuer wieder zu pauschalieren, so daß den Mitgliedern keine weiteren Auslagen erwachsen dürften. Nähere Mitteilungen werden nach Abschluß der Verhandlungen erfolgen.

Gründung des Wettfahrtskomitees Salzkammergut.

Am 24. November 1928 hat die konstituierende Sitzung des Wettfahrtskomitees Salzkammergut des U.-Y.-C. stattgefunden. Dieses Komitee setzt sich zusammen wie folgt: Ein Vorsitzender, welcher Mitglied des Vorstandes des U.-Y.-C. sein muß, zwei stellvertretende Vorsitzende, denen die Funktionen des Schriftführers und des Kassiers obliegen, und je zwei Delegierte jedes Segelrevieres. (Einer der zwei Vorsitzendenstellvertreter ist aus der Zahl der Delegierten zu wählen.)

Das Wettfahrtskomitee Salzkammergut (W. K. S.) besteht sonach aus 14 Mitgliedern. Stimmberechtigt sind nur anwesende Mitglieder.

Jedes Segelrevier kann außer den zwei Delegierten einen Ersatzmann bestimmen, damit die Präsenz gewährleistet wird.

In der ersten Sitzung am 14. Dezember 1928 wurden gewählt:

1. Vorsitzender: Ing. Reinhold Schultz.
1. Vorsitzenderstellvertreter: Dr. Robert Friedinger-Pranter.
2. Vorsitzenderstellvertreter: Paul Viktor Suppan (Schriftführer und Kassier).

Die Sitzungen des W. K. S. finden monatlich statt und werden in den „Mitteilungen“ ausgeschrieben.

Zur Orientierung der Mitglieder des Segelgebietes Salzkammergut werden in der nächsten Nummer der „Mitteilungen“ die Bestimmungen über Zusammensetzung und Tätigkeit des W. K. S. auszugsweise veröffentlicht werden.

Für das Wettfahrtskomitee Salzkammergut:

Schultz e. h.

Wettfahrtskomitee Salzkammergut.

Die nächste Sitzung findet Freitag, den 25. Jänner 1929, um 20 Uhr im Hotel Klomser, Wien, I., Herrengasse 19, statt.

Für das Wettfahrtskomitee Salzkammergut:

P. V. Suppan e. h.
Schriftführer.

Eine Klassenyacht — pro qm 1 Schilling!

So mancher, den im alten „Kasten“,
Regatten quälen und belasten,
Weil jeder Neubau schon beim Start
Davon ihm zieht in flotter Fahrt,
Der ungeachtet aller Kunst
Noch klebt am Horizont im Dunst,
Wenn schon des Neubau's junger Kiel
Durcheilt das heißersehnte Ziel,
Hätt' für sein Leben gar zu gern
Ein Klassenboot, das hochmodern!
Wo aber nimmt man her die Gelder,
Um zu verjüngen uns're Felder,
Wer ist's, der sich zu bauen traute
Bei allgemeiner Kassenflaute?
Lockt auch ein noch so schöner Riß,
Bist du doch niemals ganz gewiß,
Ob dann das fertige Produkt,
Das deine letzten Mittel schluckt,
Des Konstrukteurs Versprechen hält
Und nicht den Rennsport dir vergällt!

In dieser zweifelschwang'ren Lage,
Die stets dich quält — bei Nacht, am Tage —
Naht, Segler, dir der „Ernest Fink“
Als gottgesandter Himmelswink;
Des Attersees Verlosungsboot
Befreit dich rasch aus all der Not:
Brauchst nicht um einen Riß dich sorgen,
Mußt dir nicht schwere Gelder borgen,
Wirst ohne jedes Risiko
Mit einem Schlage siegesfroh!

Von „Willy Lehmanns“ Geist erschaut,
Durch „Heitzinger“ präzis gebaut,
Mit Tüchern „Brieses“ aus Berlin,
Geliefert leider nach Termin,
War Z 332
Den Rest der Rennsaison noch fleißig.
Bei schweren wie bei Mittelbrisen
Hat manchen Vorzug er bewiesen,
Und wenn auch noch fast ungetrimmt,
Gezeigt schon, daß die Rechnung stimmt.
Bei 26 Erstlingsstarten
Ist, was von ihm war zu erwarten,
Dem Mittelwetterboot gelungen,
Hat 14 Preise schon errungen;
Zwei erste Punktpreise der Klasse,
Ein Wanderpreis bezeugen Rasse.
Wer nebstbei Touren segeln möcht',
Auch dem wird „Ernest Fink“ gerecht.
Vom Masttopp bis zutiefst am Schwert
Ist er 4000 Schilling wert!

Und solch ein Prachtboot, Segler, denkt —
Bekommt beinahe ihr geschenkt!
Hört! 20 Schilling kostet bloß
Das chancenüberreiche Los!
Geht nicht vorbei an eurem Glück
Und kauft euch mindestens ein Stück,
Wofern ihr nicht, die Chance zu mehren
Zehn Lose kauft — ihr Herren „Schweren“.

Es gilt, fortunam zu erfassen
Bei Dreyschock in der Hegergassen;
Weh' dem, der sich zu spät besinnt:
Wer heute zugreift, der gewinnt!
Den Höhepunkt erreicht der Fall
Am Schluß beim Union-Yacht-Club-Ball,
Die Ziehung dort wird klar euch zeigen,
Wer „Ernest Fink“ gewann zu eigen.
Auf, stramme Segler! Startet alle
Zur Ziehung! Auf zum Yacht-Club-Balle!

Verschiedenes.

*Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klub-
mitglieder und der Werften.*

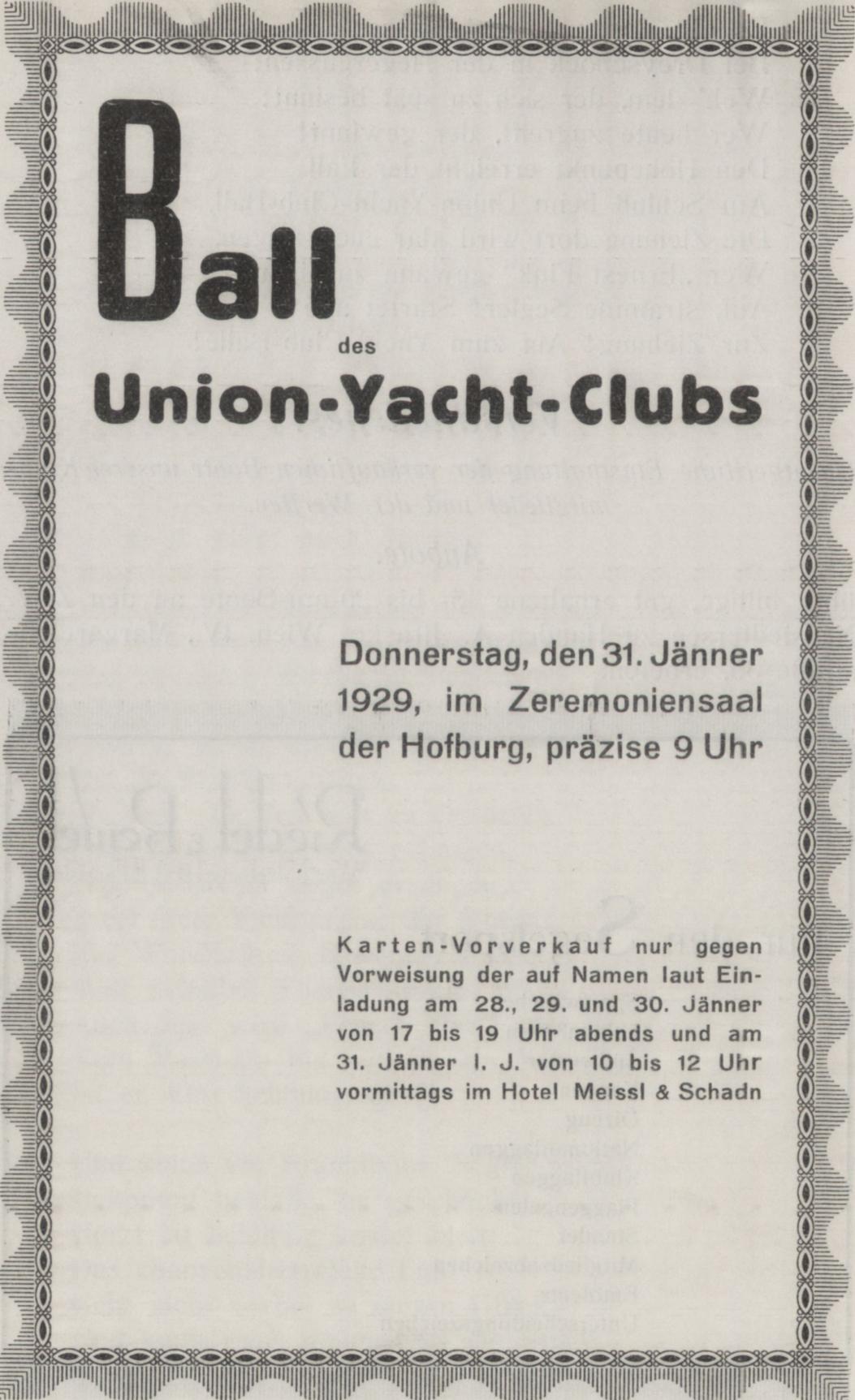
Anbote.

über billige, gut erhaltene 15- bis 20-qm-Boote an den Z.-V.
Neusiedlersee zu Handen A. Jirasko, Wien, IV., Margareten-
straße 36, erbeten.

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



Ball

des

Union-Yacht-Clubs

Donnerstag, den 31. Jänner
1929, im Zeremoniensaal
der Hofburg, präzise 9 Uhr

Karten-Vorverkauf nur gegen
Vorweisung der auf Namen laut Ein-
ladung am 28., 29. und 30. Jänner
von 17 bis 19 Uhr abends und am
31. Jänner l. J. von 10 bis 12 Uhr
vormittags im Hotel Meissl & Schadn

