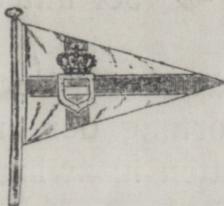


V. b. b.



2

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

2. HEFT

FEBRUAR 1929

III. JAHRG.

Zur Organisation unseres Eissegelsports.

Von A. v. Frisch.

Dank der Initiative des Obmannes unseres Zweigvereines Neusiedlersee wurde im vergangenen Herbst an die Bildung einer Eisyachtsektion und den Bau von Eissegelschlitten geschritten, deren Riß seinem Reißbrett entstammt. Als die Frage nach der Wahl der in Betracht kommenden Klassen auftauchte, fand es einstimmige Billigung, daß vorerst nur eine ganz bestimmte Klasse gebaut werden sollte, als welche man sich für die 15-qm-Klasse entschied, von der nun tatsächlich bereits fünf Eisyachten in Dienst gestellt sind. Einige weitere Neubauten dürften bald folgen. Dabei war die Absicht, Regatten zu segeln, vorerst durchaus nicht der wesentliche Zweck, dem unsere Neubauten dienen sollten, vielmehr kommt für uns alle, die wir noch nicht über große Erfahrungen in diesem Sportzweige verfügen, das Tourensegeln viel mehr in Betracht. Natürlich soll eine möglichst große Zahl von Eisyachten einer Klasse für später in Aussicht genommene Regatten die Möglichkeit großer Felder schaffen. Zwei Fragen waren es vorerst, die Beantwortung heischten und es geboten scheinen ließen, Umschau zu halten nach sportlichen Regeln für das Eissegeln:

1. In welcher Weise sollen wir unsere — ja zumeist Ein-

heitsboote darstellenden — 15er mit Unterscheidungsnummern versehen? und

2. welches Wegerecht gilt für Segelschlitten auf dem Eise? Wird auch die Beantwortung der ersten Frage erst bei der Veranstaltung von Regatten in zwingender Weise akut, so ist die zweite gewiß schon jedem von uns, die wir vor einigen Wochen das erstemal auf unseren Eisschlitten saßen, als un-
gemein dringlich erschienen. Was lag für uns als Mitglieder eines dem Deutschen Seglerverband angeschlossenen Segler-
vereines näher, als mit dem d e u t s c h e n E i s y a c h t v e r -
b a n d in Fühlung zu treten? Die Organisation des deutschen
Eisyachtsports ist aber, was die Klasseneinteilung betrifft, in
ihrem Wesen eine durchaus verschiedene von jener des deut-
schen Seglerverbandes. Während bekanntlich im deutschen
Seglerverband bis vor kurzem ausschließlich nationale Klassen
gebaut und gesegelt wurden und auch in letzter Zeit die inter-
nationalen Klassen im Deutschen Reiche, zumindest für den
Binnensegelsport, von weitaus geringerer Bedeutung sind,
kennt der deutsche Eisyachtverband ausschließlich internatio-
nale Klassen. Die Frage der Unterscheidungsnummern aber
ist bei nationalen und internationalen Klassen eine verschie-
dene, da bei letzteren neben der Klasse auch der Landesbuch-
stabe zu führen ist. Die „internationale“ Frage des Landes-
buchstabens ist aber im U.-Y.-C. bisher für uns ohne Bedeutung
gewesen, da bei uns keine neuen internationalen Klassen wie
6-m-Renn-Yachten — neuerdings auch 20- und 30-qm-Schären-
kreuzer — gebaut wurden; allerdings wäre die Frage auch bei
dem Bau einer internationalen 12-Fuß-Jolle schon akut gewor-
den. Die deutschen internationalen Yachten führen bekanntlich
als Landesbuchstaben das G. Das können wir natürlich nicht
einfach nachmachen, das verbietet unsere staatliche Selbstän-
digkeit. Es war daher notwendig, die Einfügung unseres Eis-
yachtsports in den internationalen zu betreiben und zu
diesem Behufe um Anerkennung des U.-Y.-C. Neusiedlersee
als Landesvertretung für den österreichischen Eis-
segelsport bei der Kommission für den europäischen Eissegel-
sport anzusuchen unter gleichzeitigem Beitritt zu derselben.
Ein diesbezüglicher Antrag ist bereits abgegangen auf Grund
der dem Eisyachtkomitee von der letzten Generalversammlung
des U.-Y.-C. Neusiedlersee erteilten Vollmacht.

Da mich diese Versammlung beauftragt hatte, die vorbereitenden Schritte in dieser Frage zu tun, dürfte es am Platze sein, daß ich über Anregung unseres Eisyachtkomitees im folgenden einiges über die Organisation, Wettsegelbestimmungen, Klasseneinteilung u. a. des Eisyachtsports mitteile, wobei ich mich, um nicht den Rahmen meiner Ausführungen weit spannen zu müssen, besonders auf die Unterschiede gegenüber dem Wassersegelsport beschränken möchte.

Als oberste sportliche Instanz für das Eisyachtsegeln fungiert die Kommission für den europäischen Eissegelsport, der, wie schon der Name sagt, nur beschränkte Internationalität zukommt. Ihr gehören derzeit an: Deutschland, Estland, Litauen und Lettland, während Schweden sich zwar noch nicht angeschlossen hat, aber regelmäßig die „internationale“ Rigaer Eissegelwoche beschickt. Diese Kommission besitzt vorläufig eine ganz lose Form und verfügt auch gar nicht über Satzungen, doch soll bereits in allernächster Zeit über die Umwandlung in einen Verband verhandelt werden. Als geschäftsführender Verein fungiert der Rigaer Yachtklub, der die Landesvertretung Lettlands in der Kommission innehat. Die deutsche Landesvertretung wird vom deutschen Eisyachtverband ausgeübt, dem sämtliche Deutschen eisyachtsporttreibenden Vereine angehören dürften.

Da dieselben fast alle gleichzeitig Verbandsvereine des D. S. Vb. sind, dürfte der geplante Zusammenschluß des Deutschen Eisyachtverbandes mit dem D. S. Vb. aller Wahrscheinlichkeit nach zustandekommen. Es sei nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die Uebernahme der Landesvertretung für Oesterreich durch den U.-Y.-C. Z. V. Neusiedlersee einen eventuellen Beitritt zum Deutschen Eisyachtverband in keiner Weise ausschließt. Derselbe würde es uns ermöglichen, an den nationalen Wettkämpfen, z. B. der deutschen Eissegelmeisterschaft, die heuer in Angerburg stattfindet, teilzunehmen. Für den internationalen Sport aber ist unsere Mitgliedschaft in der Kommission für den europäischen Eissegelsport erforderlich. Es ist dies auch die Ansicht des Deutschen Eisyachtverbandes, wie wir einem Schreiben des Vorsitzenden desselben, Kapitänleutnant K. Jasper, entnehmen.

Zu den Bestimmungen für den europäischen Eissegelsport, zu deren Anerkennung sich die der

Kommission für den europäischen Eissegelsport beitretenden Landesvertretungen oder Vereine verpflichtet müssen, ist es vorerst die Einteilung in Klassen, die unser Interesse erregt. Als solche sind zulässig:

1. Die 15-qm-Klasse,
2. die 20-qm-Klasse,
3. die 25-qm-Klasse,
4. die unbegrenzte Klasse (mit einer Segelfläche über 25 qm) und
5. Yachten mit halbstarren und starren Triebflächen (Extraklasse).

Bemerkenswert sind bei der Vermessung der Segel folgende Abweichungen von den üblichen Vermessungsbestimmungen: Bei Vorsegeln wird nicht das Vorsegeldreieck, sondern die tatsächliche Segelfläche in Rechnung gestellt; bei Vermessung von Großsegeln mit gebogenem Mast wird als Basis die Entfernung von der Großsegelhalsmarke bis zur Toppmarke gemessen. Bei Berechnung der durch die Krümmung gebildeten Segelfläche wird die Basis mit zwei Drittel des größten Perpendikels multipliziert. Was die Länge der Latten und der Topplampe betrifft, wird an Stelle des Rennwertes die Länge des Unterlieks als Grundlage genommen, widrigenfalls eine Wölbung des Segels am Achterliek nach § 29 der internationalen Bestimmungen vermessen wird.

Die an offenen Wettfahrten teilnehmenden Eisyachten müssen entweder eine Unterscheidungsnummer oder ein Zeichen, durch das sie deutlich kenntlich sind, im Großsegel führen. Die Unterscheidungsnummer besteht aus dem Klassenzeichen, dem Landesbuchstaben und der Eintragsnummer. Als Klassenzeichen für die 15-, 20- und 25-qm-Eisyachtklasse dienen die Zahlen 15, 20, 25. Für die unbeschränkte Eisyachtklasse das ∞ Zeichen. Es wird also eine österreichische 15-qm-Eisyacht, die unter Nr. 4 in das Yachtregister der Landesvertretung für den österreichischen Eisyachtsport eingetragen ist, demnach folgende Unterscheidungsnummer führen, falls sie sich nicht mit einem der üblichen Segelzeichen begnügt: $\frac{15}{A 4}$

Die Ruderführung bei offenen Wettfahrten muß in den Händen eines Mitgliedes eines anerkannten Segelvereines

liegen, das einen F ü h r e r s c h e i n besitzt. Der Führerschein wird nach besonderem Muster vom Verein ausgestellt und von der Landesvertretung anerkannt.

Der Start ist stehend ohne Zeiten: Die zum Start gehörenden Eisyachten stellen sich in der durch das Los bestimmten Reihenfolge gegen den Wind gerichtet hinter der Startlinie nach Anordnung des Starters auf. Die Wettfahrtleitung hat das Recht, den zuerst aufzunehmenden Schlag zu bestimmen. Desgleichen das Recht, die Yachten in Gruppen oder einzeln in der durch das Los bestimmten Reihenfolge starten zu lassen. Der Start erfolgt auf ein besonderes Signal oder Winkzeichen des Starters.

Starten eine oder mehrere Eisyachten nach Auffassung der Wettfahrtleitung zu früh, so soll sofort ein angemessenes Schallsignal abgegeben werden, um die Teilnehmer darauf aufmerksam zu machen, daß der Start zu wiederholen ist. Ertönt ein solches Signal nicht, so gilt der Start für alle teilnehmenden Yachten als richtig durchgeführt. Die Wettfahrtleitung hat das Recht, die in offensichtlicher Weise die Durchführung eines glatten Starts störenden Eisyachten von der Wettfahrt auszuschließen.

Das Wegerecht lehnt sich im allgemeinen an die internationalen und deutschen Regeln des Segelsports an, weist aber in einigen Punkten Ausnahmen auf, auf die in Kürze hingewiesen sei:

Wegerecht berechtigt nicht zum Kurshalten bei Kollisionsgefahr.

Die überholende Yacht darf nicht näher als eine Schlittlänge an der überholten vorüberfahren.

Eine Yacht, welche überholt wird, darf nicht luvén, um die andere zu verhindern, sie in Luv zu passieren.

Eine mit Backbordschoten segelnde Yacht hat das Wegerecht gegenüber jeder mit Steuerbordschot laufenden Yacht, unabhängig von ihrer Lage zur Windrichtung.

Es ist gestattet, die Yacht zu schieben, wenn sie bei schlechter Bahn oder schwachem Wind außer Fahrt gerät. Hierbei darf jedoch außer der eigenen Besatzung keine fremde Hilfe in Anspruch genommen und es dürfen keine Schlittschuhe, Staken, Spieren usw. benützt werden.

Mit vier 15-qm-Eisyachten auf dem Neusiedlersee.

Sonntag, 13. Jänner 1929. Abfahrt um 6:26 Uhr Ostbahnhof. Stimmung der Stunde entsprechend — verschlafen. Aussichten — flau. Es hat mächtig geschneit und eine Karte aus Neusiedel hatte die lakonischen Worte gebracht: „Am Eis liegt Schnee“. Je weiter aber der Zug in die traurige Oede hinausbummelt, desto besser wird die Laune, denn es zeigt sich, daß ein nicht zu kalter Wind den Schnee von den Feldern verweht hat und überall die schwarze Wintererde hervorkommt.

In Neusiedel nehmen wir die Schlittenteile in Empfang und nach 3½ Stunden anstrengender Arbeit werden die fertigen Schlitten, die unter Segel mit hipp hipp hurrah! begrüßt werden, durch den Kanal zum See hinausbefördert. Der kräftige NO-Wind hilft mit und es kommt schon Leben in die Eisyachten. Am Ende des Kanals kommen die Schlitten zum erstenmal in Fahrt und einer nach dem anderen verschwindet hinter der Badeanstalt.

Draußen zeigt sich aber gleich, daß die Eisverhältnisse keineswegs günstig sind. Das Eis ist holperig und eine unregelmäßige Schneelage verhindert zunächst die Fahrt. Bald sieht man überall die Mannschaften ihre Fahrzeuge verlassen und mächtig „antauchen“. Dieses Spiel ist recht neckisch, weil der entlastete Schlitten sofort lustig zu laufen beginnt und auch über verwehte Stellen elegant hinwegsaust. Die zurückgebliebenen Mitfahrer möchten wieder dabei sein, laufen und sind froh, den Ausreißer wieder erreicht zu haben. Die Mannschaft steigt wieder ein, die Kufen sinken tiefer in den Schnee, die Fahrt verlangsamt sich und schließlich bleibt der Schlitten stecken. Mit vier Fahrern, worunter zwei, die zusammen über 200 Kilogramm wiegen, gehts heute wirklich nicht. Also müssen zwei — freiwillig — verzichten.

Jetzt läuft der Schlitten schon besser. Wenn wir auf glatte Stellen kommen, so beschleunigt sich auch der belastete Schlitten sofort und springt vorwärts. Die vier Eisyachten sind schon weit auseinander. Jeder ist bestrebt, gutes Eis zu finden. Etwa 200 Schritte vor mir sehe ich eine dunkle Stelle im Weiß des Schnees und denke: Jungeis — wird es tragen?

Ich stapfe hin und sehe mit großer Freude, daß das spiegelglatte Eis dort Spuren von Schlittschuhen trägt. Leider ist die Stelle nur 20 m breit und 40 m lang. Wir nehmen einen Anlauf; „Einspringen“ rufe ich meinem Mitfahrer zu und gleich darauf habe ich selbst Mühe mit einem raschen Satz ins Cockpit zu springen, denn kaum haben die Läuferkufen ihr Element erreicht, fliegt der Schlitten dahin. Ich muß sofort wenden. Es wäre für das Fahrzeug gefährlich, bei dieser unglaublichen Geschwindigkeit im Schnee abgebremst zu werden. Obwohl



Aus dem neuen Ufa-Großfilm „Am Rande der Unsterblichkeit“: Scipio auf den Trümmern von Karthago.

ich die Wendung möglichst sanft ausführen wollte, war der Schwung doch so heftig, daß mein Mitfahrer und ich ohne unser Hinzutun den Seitenwechsel durch Rollen vollzogen haben. Wir hatten Mühe, an Bord zu bleiben. Wir haben die 20 m in kaum zwei Sekunden durchlaufen, was knapp zum Wenden ausreicht. Um doch einmal volle Fahrt aufzunehmen und um zu wissen, wie rasch es denn eigentlich gehen kann, strebe ich danach, die 40 m lange Strecke auszukosten. „Ui Wasser“ schreie ich. Etwa drei Bootslängen voraus sehe ich kleine Wellen spielen. Ich muß sagen, daß ich immer auf der Hut war und diesem Jungeis von Anfang an mißtraut habe; ich war also

darauf gefaßt, rasch eine Wendung ausführen zu müssen. Trotzdem sind von den 15 m knapp 2 m übrig geblieben, als wir nach diesem Schreck davonstoben. Die anderen Schlitten hatten inzwischen weiter draußen eine fahrbare größere Strecke gefunden, also strebte ich auch dorthin. Hier war das Eis auf einer Strecke von etwa 3 km schneefrei und gerade so breit, daß ein Schlitten auf dieser Straße fahren konnte. Am Anfang und am Ende war ein kleines Rondeau zum Wenden, also wie geschaffen für uns. Diese Straße hatte aber ein sehr schlechtes Pflaster. Kam man mit Schuß auf diese Strecke, dann hatte man die Empfindung: „Jetzt geht etwas auf Fransen“. Mit einemmal nimmt unser Fahrzeug wieder große Fahrt auf, wir werden tüchtig geschüttelt und der Steuermann muß sehr achtgeben, daß ihm nicht die Pinne aus der Hand gerissen wird und der Schlitten aus der Bahn fliegt. Infolge der großen Geschwindigkeit kommt der früher raume Wind jetzt spitz von vorne und ich will die Schoot dichter nehmen. Das ist aber ganz unmöglich. Ich wage es nicht, die Pinne auch nur für einen Augenblick unter den Arm zu nehmen, um die zweite Hand freizubekommen, weil ich die rasende Fahrt des Schlittens ununterbrochen in der Hand haben muß. Bei nächster Gelegenheit gebe ich die Großschoot ab und beginne zu diesem ungebärdigen Fahrzeug Zutrauen zu gewinnen. Die Kufen schneiden in einem zuckenden Tanzrhythmus über das bucklige Eis, die Geschwindigkeit nimmt in einer sanften S-Kurve noch zu.

Wir sind alle begeistert und jeder hofft auf bessere Eisverhältnisse. Es gibt dann sicher noch Möglichkeiten, die wir heute nur ahnen können.

Die Geschwindigkeiten unserer Eisyachten haben wir noch nicht exakt gemessen, dennoch kann ich eine bestimmte Angabe darüber machen. Sie ist genau so groß wie die, in der ich im Traum meiner Regattakonkurrenz davonfahre.

Ing. W. Klunzinger.

Union-Yacht-Club-Ball 1929.

Der Ball des U.-Y.-C. wurde vor fünf Jahren von einigen Herren des Zweigvereines Attersee ins Leben gerufen und gewann seither immer mehr an Bedeutung, so daß man ihn

heute zu den ersten Veranstaltungen der Wiener Gesellschaft zählen kann.

Wie bisher, wurde der Ball auch dieses Jahr im Zeremonienaal der Hofburg abgehalten, der am 31. Jänner im Zeichen der blau-weißen Flagge ein prächtiges Bild bot. Um 9 Uhr begann der Einzug der Patronessen und des Ehrenkomitees, an welchen anschließend das Tanzkomitee unter Führung von Herrn Franz v. Aggermann und Frl. Erika v. Frisch, der Tochter unseres verehrten Präsidenten, den Tanz eröffnete.

Der Ball war gut besucht und die Zahl der Erschienenen stand im richtigen Verhältniß zur Größe der zur Verfügung stehenden Räume.

Das Ballpräsidium mit den Herren Ing. Reinhold Schultz, Baron Schmidt-Zabierow und Ernest A. Dreyschok an der Spitze, konnte u. a. begrüßen: Präsident des U.-Y.-C. o. ö. Univ.-Prof. Dr. Hans Ritter v. Frisch mit Gemahlin, Vizepräsident des U.-Y.-C. Hofrat Oskar v. Meiß-Teuffen, Sektionschef a. D. Direktor der Oesterr. Landwirstestelle Baron Dr. Wilhelm Alter, Großindustrieller Dr. Richard Faber mit Gemahlin, Min.-Rat Dr. Hermann Hein mit Tochter, Rechtsanwalt Dr. Robert Johanny mit Gemahlin und Tochter, Doz. Dr. Hermann Kahler mit Gemahlin, Regierungsrat Gustav Martinz, Leiter der Festsäle der Hofburg, Bezirkshauptmann von Gmunden Manfred Reichsgraf Pachta-Rayhofen, Dr. Ernst v. Obermayer-Rechtsinn, Ottokar Freiherr v. Prohaska, Oberbootsmann Ing. Viktor Thausing, Univ.-Prof. Dr. Spitzzy, Graf Strachwitz, Kommerzialrat Angerer, Dr. Robert Friedinger-Pranter, Ing. Rudolf Schlenk und viele andere hervorragende Mitglieder der Wiener Gesellschaft.

Die Damenspenden, wunderhübsche blaue Visitieren mit eingepreßtem Clubstander, fanden großen Beifall.

Das Souper, welches für das Tanzkomitee in einem separaten Raum serviert wurde, verlief sehr angeregt und animiert. Den Höhepunkt der Veranstaltung bildete die Verlosung der 20-qm-Renn-Yacht „Ernest Fink“, welche der Z. V. Attersee zu diesem Zwecke erbauen ließ. Das Boot wurde aber durch einen glücklichen Zufall vom Z. V. Attersee selbst wieder gewonnen, da der Treffer auf ein Los fiel, welches sich im Besitze des Zweigvereines befand. Den zweiten Treffer ge-

wann Herr Arnold Pöll, wohl als Belohnung seitens der Vor-
 sehung für die tüchtige Führung der vorerwähnten Yacht bei
 den Regatten auf den verschiedenen Segelrevieren, was all-
 seits freudigen Beifall fand.

Nach der Verlosung nahm der Ball seinen Fortgang und
 wer nicht gesonnen war, das Tanzbein zu schwingen, fand in
 der anstoßenden Bar Gelegenheit zur Beschäftigung mit mehr
 „geistigen“ Dingen, so daß alle auf ihre Rechnung kamen.

Die Veranstaltung nahm bis zum Schlusse einen sehr regen
 Verlauf und erst das Verlöschen der Lichter im Saale gebot
 dem lustigen Treiben um 3 Uhr morgens Einhalt.

Mitteilungen des Vorstandes.

An die Yachteigner!

In Nummer 2 unserer „Mitteilungen“ des Vorjahres wurde
 eine Anzahl von Yachten bekanntgegeben, deren Meßbriefe
 abgelaufen und die deshalb, wenn sie noch Klassenboote
 bleiben sollten, nachzuvermessen waren. Der D. S. Vb. teilt
 nun mit, daß von einigen dieser Yachten kein neuer Klassen-
 schein eingeschickt worden sei, und daß daher diese Yachten
 als Klassenboote gestrichen und in die Ausgleichsklasse unter
 der beigelegten Nummer eingereiht worden seien. Es sind das
 folgende Yachten:

D 22	Gof	jetzt Nr.	9923
Z 167	Magda	„ „	9981
D 25	Windkind	„ „	9925
R 42	Helga	„ „	9921
J 137	Krabbe	„ „	9938
J 282	Hanna	„ „	9934
J 312	Ella III	„ „	9932
J 253	Frechdachs	„ „	9933
Z 163	Ilse	„ „	9941
Z 62	Pipue As	„ „	9943
M 236	Lumpi	„ „	9948
M 381	Neck	„ „	9949
M 376	Pierrot	„ „	9950
M 269	Sechserl III	„ „	9951
IV 217	Tipsy III	„ „	9953
V 21	Malchen	„ „	9976

Alle diese Yachten können daher von nun an in keinen Verbandswettfahrten mehr starten (außer sie werden neu vermessen), ihre Klassennummern sollen aus den Segeln entfernt werden.

Ing. V. Thausing
Oberbootsmann.

Neue ausübende Mitglieder:

In der letzten Vorstandssitzung am 18. Jänner l. J. wurden folgende Mitglieder in den U.-Y.-C. neu aufgenommen:

Stammverein: Oskar Wilhelm Lechner, XIII., Diesterweggasse 11.

Mondsee: Wilhelm Ritter v. Buchta, X., Kundratstraße 3.

Neusiedlersee: Dr. Herbert Gödl, I., Walfischgasse 13,
Roman Waibnix, Reichenau a. d. Südbahn.

Mattsee: Arnulf Pfletschinger, Student, III., Ungargasse 10, Erich Masel, Student, IV., Technikerstraße 5.

Einige Segler-Marterln von der Alten Donau.

1. Lies, o fremder Seemann, mit Staunen allhier noch nach
Jahren,

Welche Ehre der Alten Donau widerfahren:

Niemand Geringerer als der Präsident des U.-Y.-C. höchst-
eigenhantig

Hat allhier mit dem Doppelkanu namens „Kantig“,

Als wir den 6. Mai 1928 schrieben,

Sich herabgelassen, allerhöchstselbst umzuschieben.

Zu diesem damals noch etwas kühlen Bade hat er

Seinen Sohn Werner mitgenommen als strenger Vater,

Und als Dritter verschwand für kurze Zeit in den Wellen

Sokrates, der treue Dackel, mit mißvergnüglichem Bellen;

Aber auch dieser ertrug sein Schicksal verhältnismäßig
geduldig,

Obgleich er an dem Umschmiß am wenigsten schuldig;

Zu seinem Herrl aber knurrte nachher dieser Dackel:

Mit Dir fahr' ich mein Lebtag nicht wieder Schinakel!

2. Ostermontag, den 8. April des Jahres
Neunzehnhundertachtundzwanzig war es,
Da schob zum allgemeinen nicht geringen Gaudium
Auf der Alten Donau die Lustyacht Frigg II. um.
Dem Steuermann Herbert Gödl wird hiemit bestätigt, daß er
Samt Herrn Ing. Kurt Bayer hineinfiel in das Wasser;
Ferner hat zu unserem Bedauern, doch zu eigenem Nutzen und
Frommen,
Herr Demir Assim Tourgoud Bey an dem Umschmiß teil-
genommen.

Hätten sie sollen S. O. S. signalisieren,
So hätten sie müssen ihr junges Leben verlieren,
Weil die Yacht weder irgendwelche Signalapparate
Noch sonstige Ausrüstung für christliche Seefahrt hatte.
Glücklicherweise gelang es ihnen, sich ans Ufer zu retten,
Also brauchen wir noch nicht für ihr Seelenheil zu beten.

3. Vernimm, o Wanderer, mitleidsvoll und verwundert,
Was geschehen ist im Jahre Tausendneunhundert-
Achtundzwanzig am zwanzigsten Mai:
Da gab es eine große Havarei:
Der Rudi VIII des Herrn Rudolf von Halle
Kam eine Handbreit vor dem Ziele zum Falle.
Es saß zwar der „klaane“ Pöll am Ruder,
Aber der Wind erwies sich als tückisches Luder,
Und der hohe Eigner samt dem Noldi, dem guten,
Und samt seiner Tochter Ilse verschwand in den Fluten.
Gücklicherweise sind sie ans Land gestiegen,
Sonst könnten sie noch heute im Wasser liegen.

4. Am zwanzigsten Mai des Jahres Eintausend-
Neunzehnhundertachtundzwanzig fuhr rauschend und brausend
Vor dem Wind im Kampf um den dritten Platz
Bei der Wettfahrt des U.-Y.-C. der Spatz
Unter Führung des Eigners Helmut Imendörffer;
Aber der Wind wehte immer schärfer,
Und nicht einmal der Doktor Leopold Breitenecker
Als Strippenzieher und Fallenstrecker
Konnte die Gewalt der Böen vermindern
Und den unvermeidlichen Umschmiß verhindern.

Fromme Christen, wollet dem Himmel danken,
Daß die beiden kühnen Segler nicht gänzlich ertranken!

5. Im Jahre Neunzehnhundertachtundzwanzig,
Sonntag, den zwanzigsten Mai, befand sich
In der Südost- und Südböen ständigem Wechsel
In schwerster Seenot der Zehner Hexl.
Obwohl von Herrn Heinz Angerer kunstvoll geführt,
Hat das Boot nichtsdestotrotz bedrohlich gegiert.
Der Eigner und Clubkassier, Herr Max Schmidt,
War zu seinem Heile bei der Wettfahrt nicht mit;
Aber der Vorschatmann, Sickenberg Ferdinand,
Hat die Sachlage ziemlich richtig erkannt
Und meldete dem Steuermann dienstbeflissen:
„Servas, Hinz, mir scheint, mir ham umgeschmissen!“ —
Daß diese Vermutung vollkommen begründet und richtig ge-
wesen,
Wird hiemit bezeugt und bestätigt, damit alle es lesen.

6. Am zwanzigsten Mai Neunzehnhundertzwanzigundacht
Hat Sindbad VIII seine erste Wettfahrt mitgemacht.
Leider gibt es bei Angerers nur einen Dietzen,
Und der konnte nicht gleichzeitig auf zwei Sindbaden sitzen,
Also mußte sich Herr Otto Winds bequemen,
Die Führung des Sindbad VIII selbst zu übernehmen;
Für die Vorschat aber erschien ihm nur gut
Das liebliche Fräulein Leila Assim Tourgoud.
Sie legten nach Luv aus immer mehr und mehr,
Denn die Bö war hartnäckig und schwer;
Allah wollte sie gnädig erretten aus ihrer großen Not,
Indem er dem Sturme plötzlich Einhalt gebot;
Aber gerade in diesem Augenblick des göttlichen Gebotes
Befand sich der Schwerpunkt der Mannschaft außerhalb des
Bootes,
Und plötzlich ist nur mehr der „Sind VIII“ geschwommen:
Das „Bad“ hatte nämlich die Mannschaft genommen.

7. Wanderer, wundre dich nicht im geringsten,
Was geschehen 1928 zu Pfingsten,

Montag, den achtundzwanzigsten Mai:
 Norbert Platzer, ein Jünger der Segelei,
 Besaß leider noch nicht das für unsre Jugend-
 Abteilung vorgeschriebene Mindestmaß von Tugend
 Und ließ seine Augen, statt sich um die Böen zu kümmern,
 Nach einer jungen „Alten Donau“-Nixe flimmern;
 Dafür hatte seine „Gretl“ weniger Verständnis
 Und verhalf ihm zu der plötzlichen Erkenntnis,
 Daß an der vielumstrittenen Einstein'schen Lehre
 Von der Relativität doch was Wahres wäre;
 Denn, wenn man im kalten Wasser statt im Schiff ist,
 Merkt man erst, daß „Lustyacht“ ein relativer Begriff ist.

R. J.

Verschiedenes.

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

Verkäufliche Yachten.

Eine **15-qm-Rennyacht** und eine kleine Segeljolle, Liege-
 platz am Attersee, zu verkaufen. Anfragen an Dir. Hans Gall,
 Graz, Haydngasse 13.

Motorboot, erstklassig erhalten, sechs Personen Fassungs-
 raum, neu überholt, billig abzugeben. Anfragen an das Sekre-
 tariat.



6/35 HP



UNERREICHTE

LEISTUNG u. QUALITÄT!

Gustav Veith u. Co., Wien, XVIII. Sternwartestr. 20.

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
Ständer
Mitgliedsabzeichen
Embleme
Unterscheidungszeichen

FRISCH ZUBEREITETE SPEISEN aus eigener Küche

ab 1. Februar im Hotel
TEGETTHOFF

Die p. t. Club-
mitglieder werden
gebeten, von dieser
Neueinführung häufig
Gebrauch zu nehmen

Vorzügliche bürgerliche
Küche bei mäßigen
Preisen

Die ...
...
...

**FRISCH ZUBEREITETE
SPRITZEN**

aus eigener
Milch

Dr. J. ...
VEGETHOF

...

**FRISCH ZUBEREITETE
SPRITZEN**

aus eigener
Milch

Dr. J. ...
VEGETHOF

...

Die ...
...
...