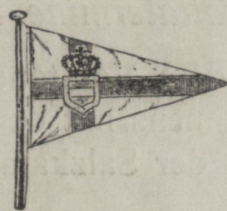


8

V. b. b.



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

SEKRETARIAT VIII., AUERSPERGSTRASSE 5, III. ST., T. 22  
TELEPHON A-28-6-67

---

10. HEFT

OKTOBER 1929

III. JAHRG.

---

## *Mitteilungen des Vorstandes.*

### *Sekretariat:*

Die Amtsstunden der Sekretärin des U.-Y.-C. sind bis auf weiteres: Dienstag und Freitag von 16 Uhr 30 Min. bis 18 Uhr 30 Min.; Zweigvereine, die zu anderen Stunden das Sekretariat benötigen, wollen sich während der genannten Amtsstunden mit der Sekretärin, Fräulein Hedwig A i m e t h, telephonisch ins Einvernehmen setzen; sie steht über Wunsch der Zweigvereine täglich mit Ausnahme von Samstag Nachmittag von 16 Uhr 30 Min. an zur Verfügung.

Sekretariat: VIII., Auerspergstraße 5, III/22. Tel. A-28-6-67.

### *Sportfonds.*

(Nachtrag.)

Für den Sportfonds des U.-Y.-C. (vergleiche Aufruf und Ausweis in den Heften 6 und 7 der diesjährigen Mitteilungen) sind noch Spenden von den Herren Ing. M. L o b, H. P e t e r, A. v o n P r z y b o r s k i und J. W e l z l eingelaufen, womit die Gesamtsumme der Zeichnungen 1730 Schilling erreicht hat.

\*

Der deutsche Seglertag findet vom 8. bis 10. November d. J. in Berlin statt.

## *Regattatermine 1930.*

Das W. K. S. hat dem Vorstand vorbehaltlich des noch zu pflegenden Einvernehmens mit den anderen Zweigvereinen folgende Regattatermine der Salzkammergut-Zweigvereine für 1930 vorgeschlagen:

Mondsee	2. bis 5. August
Mattsee	7. „ 11. „
Attersee	13. „ 17. „
Traunsee	19. „ 24. „
Wolfgangsee	26. „ 30. „

Die Hauptwettfahrtwoche findet auf dem **Traunsee** statt.

Beim deutschen Seglerverband wurde als Rahmentermin für die Wettfahrten des U.-Y.-C. (ausgenommen das Wiener Revier) die Zeit vom 15. Juli bis 15. September angemeldet.

## *Bootsversicherung.*

Unter Hinweis auf die seinerzeitige Mitteilung betreffs Bootsversicherung (Heft 7, Seite 2) werden die Mitglieder darauf aufmerksam gemacht, daß der Name der Versicherungsgesellschaft richtig lautet: „Phönix, Providentia und Wiener“, Vereinigte Versicherungs-A.-G. Die Ressortabteilungen für den gesamten Bootsversicherungszweig sind:

1. Subdirektion des Anglo-Danubian-Lloyd, Allgemeine Versicherung A.-G., Wien, I., Stock im Eisen-Platz 3, Telephone: R-24-4-42, R-24-4-43 und R-28-3-34.

2. Transportabteilung der „Phönix, Providentia und Wiener“, Vereinigten Versicherungs-A.-G., Wien IX., Alserplatz—Otto Wagner-Platz, Telephon: B-43-5-80.

Die genannte Versicherungsgesellschaft gewährt auch Sonderbedingungen für die Versicherung von Motorbooten gegen alle Gefahr.

Die Anzahl der auf Grund der neu gewährten günstigen Bedingungen neu abgeschlossenen Versicherungen ist dem Vernehmen nach bisher eine verschwindend kleine geblieben. Es wird den Mitgliedern daher in ihrem eigensten Interesse die Versicherung ihrer Boote gegen alle Gefahren neuerlich empfohlen, wobei darauf hingewiesen wird, daß nur unter der Voraussetzung einer Verallgemeinerung der Bootsversiche-

rung die bekannt gemachten besonders günstigen Bedingungen erreicht werden konnten.

Von unseren Mitgliedern in Graz.

Aus Graz kommt von unseren Sportkameraden folgende Mitteilung, um deren Veröffentlichung wir ersucht werden:

Auch in der heurigen Winterzeit treffen sich die Grazer U.-Y.-C.-Mitglieder jeden 1. Montag im Monat im Café Kaiserhof nach 20 Uhr. Auswärtige Mitglieder sind stets willkommen.

### *„Wie man nach Luv kentern kann“.*

Eine wahre Geschichte aus alten Zeiten von Ing. V. Thausing.

Vor vielen, vielen Jahren, als die Sportsegelei in Österreich noch im Entstehen war — am 10. Oktober d. J. jährte sich der Tag zum vierzigsten Mal — versammelten sich einige Jünger des neuen Sports an der alten Donau zu einer Segelfahrt. Edward Drory, der Begründer und langjährige Oberbootsmann des U.-Y.-C., hatte uns eingeladen.

Zur Fahrt bereitgestellt war die Yacht „Mimi“, ein Boot, das Drory für Prof. Lott nach der neuesten Art, im sogenannten „Mitteltyp“, gebaut hatte.

„Mimi“ war eine Schwertyacht, mit Innen- und Außenballast und ihren zirka 45-qm-Segeln für die alte Donau von recht stattlicher Größe, natürlich wie alle Boote jener Zeit, stark übertakelt, mit geradem Vordersteven, über den das Bugspriet weit hinausragte.

Wir waren drei Gäste, Baron E. Ransonnet, mein ältester Bruder Dr. R. Thausing, der erste Schriftführer des U.-Y.-C. Traunsee und ich. In Anbetracht der steifen Brise — drüben im „freien“ Wasser sah man die weißen Kämme, die der „untere“ Wind aufwarf — wurden die Rollen genau verteilt, Baron Ransonnet war am Ruder, Drory, der das Kommando führte, hatte die Großschot, dann kam mein Bruder, ich und vorne an der Fokschot Jessernig. Jessernig war das Faktotum Drorys, sein Segelmacher und Yachtmatrose.

So ging es nun mit ungefähr drei Ring Reff im Groß durch den Kanal und weiter in kurzen Kreuzschlägen ans untere Ende.

Wir hatten viel zu viel Segel, bei den festen Drückern — wer die alte Donau kennt, weiß, wie es dort blasen kann — bekamen wir reichlich Wasser von Lee ins Cockpit. Beim

„Stürzl“ wurde gewendet und nun ging es vor dem Wind zurück. Scheinbar aber hatten wir doch etwas zu viel Wasser im Schiff, denn plötzlich, bei einer festen Boe verschwindet das Vorderdeck unter Wasser; Ransonnet dreht ganz richtig sogleich in den Wind, das Boot kommt wieder herauf und Drory kommandiert: „Abfallen“.

Ransonnet folgt, da sehe ich, daß der in das Segel eingewickelte Baum bei der Want einen Knick hat. Er war zu weit gefiert worden und über die Want gebrochen. Ich rufe das Drory zu, der aber: „Macht nichts, wir laufen auf die Insel auf“! Baron Ransonnet nimmt — wir waren gerade in der Mitte des unteren freien Beckens — Kurs auf das Gänsehäufel, da kommt eine schwarze Boe von Achtern daher gelaufen, haut von Lee in das nach vorn gefierte Großsegel und plötzlich, bevor wir noch etwas denken konnten, wird die gute „Mimi“ nach Luv und vorne umgelegt. Wir waren nach Luv gekentert!

Natürlich kamen wir alle unter Wasser. Als ich auftauchte, hörte ich meinen Bruder mir zurufen: „Viktor, schwimm nicht fort“! was von Drory gleich wiederholt wird.

Mimi schwamm natürlich sehr fein, weil Drory alle Boote nicht nur reichlich mit Luftkästen versah, sondern auf Schwimmen auch ausprobierte. Das Boot liegt auf der Seite, wir setzen uns in der richtigen Reihenfolge auf den Bordrand, der zirka 20 cm aus dem Wasser ragt.

Was aber nun? Es war Nachmittag, ein trüber, regnerischer kalter Tag, jede Welle läuft uns bis über den Rücken (spätere Messungen zeigten eine Wassertemperatur von 10 Grad Réaumur), es war klar, daß namentlich die älteren Herren das nicht lange aushalten können.

Damals war ja die alte Donau nur bei den wenigen Wassersportlern bekannt, an den Ufern nicht besiedelt, daher auch weit und breit kein Mensch zu sehen.

Die Gesichter wurden immer blässer, Drory erzählt, daß ihm sein Arzt (er war herzleidend) das kalte Baden verboten hätte; Jessernig, der als alter Marineur natürlich nicht schwimmen konnte, stöhnte: „Das Boot sinkt, das Boot sinkt“, was ich in meinem jugendlichen Übermut ihm bestätigte. Mein Bruder neben mir wiederholt immer wieder: „Zieh' Dich aus, damit wir schwimmen können“.

Er gibt nicht früher nach, bis wir beide alle unsere Sachen davon schwimmen lassen und nur in Unterhosen da sitzen, ich noch mit der weißen Kappe. Mit unseren Kleidern schwimmen Uhren, Brieftaschen und die Ringe davon, die mein Bruder fürsorglich in die Westentasche gesteckt hatte — Kentern war ja damals bei den schweren großen Booten etwas ganz Unbekanntes und Ungewöhnliches (jetzt hat man darin schon mehr Übung).

Ich machte wiederholt das Anerbieten, die kurze Strecke ans Land zu schwimmen und Hilfe zu holen, was aber von Drory abgelehnt wird, weil es einer alten Seemannsregel widerspricht. Drory meinte, wir müßten doch ans Land treiben; tatsächlich lagen wir aber fest, weil sich, wie man später erkannte, der Baum im Grund verankert hatte. Schließlich sollte versucht werden, abzutakeln und dann das Boot aufzurichten. Ich wurde mit dem größten Taschenmesser ausgerüstet und versuchte im Wasser die Fallen durchzuschneiden, ein vergebliches Bemühen, weil die geteerten, daumenstarken Taue fest wie Eisen sind.

Als es immer später wird, und Gefahr ist, daß es dunkel wird, erhalte ich zu meiner Freude endlich die Erlaubnis an Land zu schwimmen.

Damit man nun das Merkwürdige und Komische des Folgenden richtig würdige, muß man sich vor Augen halten, daß vor 40 Jahren die Anschauungen in vielen Beziehungen ganz andere waren, als heute, daß es damals keine Sonnen- oder gar Familienbäder gab und daß etwas wie eine Nacktkultur oder dergleichen zumindest mit dem Tode bestraft worden wäre.

Damit ich nämlich nicht beim Schwimmen behindert sei, muß ich über allgemeines Verlangen den letzten Rest meiner ohnedies sehr mangelhaften Bekleidung ablegen, einzig und allein die weiße Ruderkappe wird mir gelassen. In diesem spärlichen Kostüm schwimme ich nun gegen das Kaisermühlenufer, winke von dort meinen armen Gefährten Hoffnung zu und laufe ans Land.

Nach kurzem komme ich auf ein Stoppelfeld und sehe ein junges Weib, das Garben bindet. Hoherfreut, gleich wen zu finden, stürze ich auf sie zu und erzähle ihr, was geschehen, und daß sie schnell Hilfe holen müsse. Sie schaut mich aber

nur ganz entsetzt an und ruft „Jessas Maria, wo ham's denn Ihr G'wand?“ Ich hatte nämlich in der Aufregung vergessen, daß ich so mangelhaft bekleidet war. „Das geht Sie gar nichts an“, schrei ich zurück, „holen Sie Hilfe“! Nach einigem Widerstreben begibt sie sich auf den Weg und ich versuche, mich unter dem Stroh zu erwärmen, da ich ganz jämmerlich fror, beschließe aber dann, weiter zu laufen, komme wieder ans Wasser, das mir aber zu kalt ist, um es nochmals zu durchschwimmen und folge schließlich den Spuren der Frau, die mich auf die Straße nach Kaisermühlen führen. Hier trabe ich weiter, verstecke mich vor einem Gendarmen, weil ich fürchte, aufgehalten zu werden und gelange endlich zu den ersten Dampfwäschereien in Kaisermühlen.

Vor der ersten begießt ein junges Mädchen Blumen, ich laufe daher schnell vorbei und stürze in das zweite Haus. Hier öffnet sich nach meinem stürmischen Läuten ein Guckfensterl, eine Frau schaut heraus, schreit entsetzt: „Jessas, Maria und Josef“ und verschwindet. Endlich erscheint ein männliches Wesen, das mir aufmacht und mich zum „Herrn“ führt. Dem schildere ich wieder das ganze, worauf er liebevoll meint: „Ja, was geht denn das mich an“, worauf ich ihm trotz meiner Jugend den Standpunkt klar mache, so daß er schließlich den Hausmeister anweist, mir etwas zum Anziehen zu geben.

Mit der Arbeitshose des Hausmeisters auf dem bloßen Leib, was recht grauslich war, laufe ich dann zum „Fischer“. Hier treffe ich zu meiner Freude schon die andern. Sie waren zum Schlusse doch noch gesehen und abgeholt worden und nun in größter Sorge, wo denn der „Vickerl“ — so hieß ich damals — sei.

Reichlicher Alkoholgenuß beim „Fischer“ hat dann alle drohenden Verkühlungen weggespült und bekleidet mit den Ausrüstungen aus Drorys Villa Miramare konnten wir heil nach Hause wandern.

Drory ließ am nächsten Tag das Boot aufrichten und die Ufer nach unseren Sachen absuchen und merkwürdigerweise wurde alles gefunden, Kleider, Ringe, Uhren, nur ein Stiefel hat gefehlt.

Die Sache, die so drohend ausgesehen hatte, wurde dann im Klub viel belacht und das „Kenter-Crew“ von Drory natürlich im größten Format 24×18 cm photographiert. Leider ist

das Bild verloren gegangen. Geblieben ist mir aber für immer die Erinnerung an die schöne und frohe Zeit jener Tage und an die prächtigen, alten Segelfreunde, die mir die Liebe zu unserem schönen Sport und unserem U.-Y.-C. ins Herz gepflanzt haben.

## *Segelsport und Publikum.*

Von Dr. St. Clanner-Engelshofen.

In einem im Auftrage des Wettfahrtkomitees Salzkammergut von Herrn Prof. Grill verfaßten Aufsätze wird mit Recht Klage darüber geführt, daß unser schöner, edler Sport der einzige ist, der in unserer sonst so sportsinnigen Zeit von der Presse nahezu ignoriert wird. Im Interesse der Heranbildung eines tüchtigen Nachwuchses sowie der Förderung von Neubauten in allen Klassen wird es als notwendig bezeichnet, die teilnehmende Aufmerksamkeit weiter Kreise auf unsere Sache zu lenken, soll der Entwicklung unseres Sports ein frischer Auftrieb verliehen werden. Als Mittel zu diesem Zwecke empfiehlt Herr Prof. Grill eine systematische Propaganda.

Die Sorge um die Zukunft unseres Sportes ist in der Tat vollauf berechtigt. Seit dem Kriege hat eine Änderung der Verhältnisse Platz gegriffen, deren Rückwirkung auf eine gedeihliche Entwicklung unseres Sportes nicht außer acht gelassen werden darf. Was ihn allen anderen Sportarten gegenüber in Nachteil setzt, ist, daß er kein billiger Sport ist. Er hat schon aus diesem Grunde keine Aussicht, die Gunst der sich heute immer mehr breit machenden Masse zu erwerben. Sein Blühen hat den Wohlstand gewisser Bevölkerungsschichten zur Voraussetzung. Nun ist gerade der Wohlstand jener Mittelstandskreise, die für unsere Sache in Betracht kommen, und aus denen sich einst die begeistertsten Segler rekrutierten, durch Krieg und Inflation arg in Mitleidenschaft gezogen, ja vernichtet worden. Eine Neuverteilung der Güter hat platzgegriffen und die Mehrheit derselben ist nicht immer in die Hände von Leuten gelangt, von denen ein wirkliches Interesse für unsere Sache zu erwarten ist. Eine neue Generation tritt auf den Plan, die, erfüllt vom Geiste der Sachlichkeit, keinen Sinn für die Schönheiten unseres vornehmen Sportes besitzt und die im lärmenden Rasen über die einst so stillen Alpen-

seen mehr Vergnügen findet, als am sanften Gleiten über die krystall'ne Flut, am Kampf mit Wind und Wellen. Der Motor gewinnt immer mehr Anhänger und droht das Segeln in die Rolle einer unpraktischen, veralteten Kunst zu drängen.

Bei dieser Sachlage ist es wohl am Platze, nach Mitteln und Wegen Umschau zu halten, wie der drohenden Stagnation vorgebeugt werden könnte.

Daß sich die Tagespresse bereit finden würde, Sport- und Regattaberichte gegen Zusicherung einer bestimmten Anzahl



„Sechserl IV“ Neusiedlersee 1928.

von Abonnements zu bringen, unterliegt wohl keinem Zweifel. Freilich auf eine ausführliche Würdigung unserer Veranstaltungen ist keine Hoffnung. Mit Fußball und Boxen, welche in den Zeitungen nur zu Unrecht unter der Rubrik „Sport“ figurieren, zumal sie ja nichts anderes sind, als der Schaulust der Menge dienende Circenses, Volksbelustigungen, können wir uns nicht auf eine Stufe stellen. Auch fragt es sich, ob es nicht ein wirksameres Mittel gibt, das Interesse weiter Kreise für unsere Sache zu gewinnen, als die Veröffentlichung der für den Laien meist unverständlichen Regattaberichte. Ich meine nämlich den Film. Es wäre bereits



ein großer Gewinn für unsere Sache, wenn die Kinos in ihr „Journal“ Bilder von den Regatten aufnehmen würden. Gelingen es aber nach dem Muster des Films „Die Wunder des Schneeschuhs“ einen Sportfilm herauszubringen, welcher der Öffentlichkeit eine richtige Vorstellung vom Wesen unseres Sportes, und zwar vom Bootsbau angefangen bis zum Endkampf großer Yachten, vermitteln würde, ein solcher Film könnte seinen Eindruck auf das Publikum und besonders auf die Jugend nicht verfehlen.



Hamburg Frühjahr 1929.

Mit Recht hat Herr Prof. Grill auf die Wichtigkeit der Regatten hingewiesen. Ohne Kampf gibt es keinen Ansporn zu Höchstleistungen, ohne Wettbewerb keine Steigerung der Geschicklichkeit und Erfahrung und keinen Fortschritt im Bootsbau. Es ist lobenswert, daß wir uns im Kampfe mit unserem großen deutschen Bruder messen, der allerdings einen kaum einzuholenden Vorsprung besitzt. So sind zum Beispiel die Segelreviere Norddeutschlands nicht nur untereinander, sondern auch mit dem Meere verbunden, was eine bequeme und billige Regattabeteiligung auf anderen Gewässern ermöglicht und die starken Felder erklärlich macht. Was aber vor allem

ins Gewicht fällt, ist, daß die Deutschen ein seefahrendes Volk sind. Ein solches Volk steht naturgemäß dem Segelsport mit Sympathien, Interesse und Verständnis gegenüber. Bei uns wird der Segelsport nicht nur von der Presse, sondern vom ganzen Volk ignoriert. Die Bewohner unserer Seengebiete sehen in ihm kaum etwas mehr, als den müßigen Zeitvertreib gewisser Kreise. Es gibt nicht allzu viele Hoteliers und Gastwirte an unseren Salzkammergutseen, die sich zu dem riskanten Entschluß aufgerafft haben, einen Steg zu bauen, wo Segler landen können; und wie viele Bojen gibt es, an denen man bei einem herannahenden Unwetter anlegen kann? Die Verbindungen zwischen den Seen sind mangelhaft. In der Tat, an Wirtlichkeit und Bequemlichkeit für den Segelsport lassen die Salzkammergutseen noch manches zu wünschen übrig.

Die Ausgestaltung der Regattawochen zu gesellschaftlichen Ereignissen im Sinne der von Herrn Prof. Grill erstatteten Vorschläge würde zweifellos dazu beitragen, etwas Schwung und frisches Leben in den ganzen Regattabetrieb hineinzubringen.

Hiezu wäre allerdings erforderlich, daß die Klubs aus ihrer klösterlichen Weltabgeschlossenheit etwas heraustreten und ihre Veranstaltungen in die Nähe der Konzentrationspunkte des geselligen Lebens verlegen würden. Soll der Sport nicht der Verflachung und Entseelung anheimfallen, die überall dort Platz greift, wo der Geldsack eine dominierende Rolle spielt, dann ist gewissen Elementen gegenüber allerdings Vorsicht geboten. Im übrigen aber könnte es nicht schaden, etwas frische Luft in die Segel unseres Vereinslebens hereinzulassen.

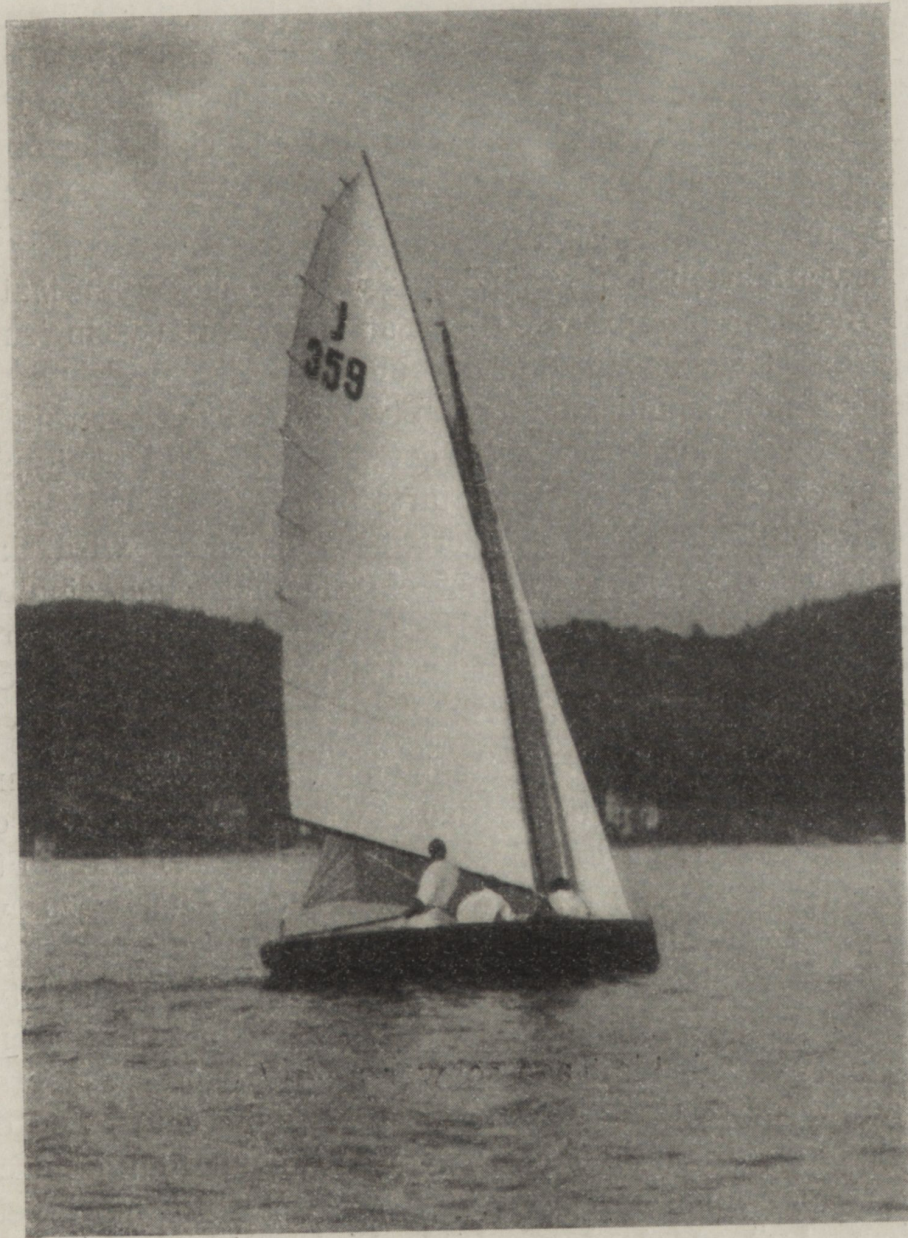
Exklusivität liegt nicht im Geiste unserer Zeit und mit ihr allein bringen wir es nicht vorwärts. Wir dürfen nicht vergessen, daß wir in allem und jedem auf unsere Mit- und Umwelt angewiesen sind und nur in lebendiger Wechselbeziehung zu derselben ein frisch pulsierendes, sich stets verjüngendes Leben führen können.

---

## SPENDET

Geld, Bücher und Photos, namentlich Regattabilder  
für Bücherei und Archiv des U.Y.-C.

---



„Sif“ Sieger im deutsch-österr. Länderwettkampf 1929.  
Konstruktion Ing. R. Schlenk 1925  
Eigner K. Treittl K. Y.-C.  
Steuermann Dietz Angerer, U.-Y.-C.

## *Die Herbstwettfahrten des U.-Y.-C.-Stammvereines.*

Die Herbstwettfahrten standen, wie unser Obmann bei der Preisverteilung treffend bemerkte, im Zeichen der Kürze. Die kurze Nennungsliste umfaßte sechs Zehner und vier Fünfer; an zwei aufeinanderfolgenden Tagen war alles inklusive Preisverteilung erledigt und jede Wettfahrt für sich war ob des herrschenden windigen Wetters in einer Stunde ausgesegelt.

Es muß leider gesagt werden, daß das Interesse an den Herbstwettfahrten ein geringes geworden ist. Vom Mai bis Ende August reiht sich Wettfahrt an Wettfahrt (wenn jemand eifrig jede Gelegenheit ergreift, um mit seinem Zehner Regatten zu fahren und außerdem etwa im Salzkammergut und am Wörthersee auf anderen Booten die Regatten mitmacht, kann er es leicht auf vierzig Starts bringen), so daß eine gewisse Regattamüdigkeit nicht erstaunlich ist. Es wird daher geplant, nächstes Jahr sich auf ein Handicap und eine verkehrte Fuchsjagd statt der Herbst-Verbandswettfahrten zu beschränken, da derartige improvisierte Veranstaltungen schon oft einen vollen Erfolg brachten.

Trotz der schwachen Beteiligung waren die Wettfahrten sehr interessant. Die 10-qm-Klasse war beherrscht von dem Versuch des Herrn Direktor Walker, seinen brillanten Fünfzehner „Rudi IX“ in einen cat-getakelten Zehner zu verwandeln. Gerüchte über märchenhafte Geschwindigkeiten warfen ihre Wellen voraus. Leider war kein einzigesmal etwas leichter Wind, wo sich die Überlegenheit besonders zeigen sollte. Es wehte beide Tage schwer aus W und N. Am ersten Tag zog „Rudi IX“, vom Eigner geführt, vom Start weg dem Feld davon und konnte trotz eifriger Verfolgung durch unseren Meistersegler Angerer auf Dr. Johannys „Ly“ nicht eingeholt werden. „Ly“ endete am zweiten Platz. Die restlichen drei Leidtragenden kamen knapp hinterher („Snak“ hatte aufgegeben) und zeigten durch die geringen Zeitdifferenzen, daß durchwegs brillant gesegelt wird.

Am zweiten Tage wehte es noch stärker, nur mehr aus N., so daß die Kreuzstrecke mehr Schläge erforderte. Von den sechs Teilnehmern mußten drei aufgeben, darunter auch Ing.

Imendörffers „Spatz“ in sehr guter Lage durch Havarie. Ganz überraschenderweise konnte sich „Pinguin“ des Ing. Jung brillant an der Spitze halten und beendete, stürmisch akklamiert, das Rennen als Sieger. Zweiter war „Ly“, diesmal unter Führung ihres Eigners. „Rudi IX“ konnte nur als Dritter, unplaciert, einkommen, ist aber ideeller Punktpreisträger. Es scheint solch schwerer Wind in Verbindung mit so vielen Kreuzschlägen dem langen Schiff nicht so zu behagen. Da aber die Mehrzahl der Wettfahrten wesentlich leichteres Wetter zeigt, kann man mit Recht auf die Frühjahrs Wettfahrten mit Donaupokal und Hamburger Gästen gespannt sein.

Die Canoes starteten nur zu zweit und zu dritt; V. Thausing jun. holte sich an beiden Tagen leicht und überlegen den ersten Preis, Ing. Drexler an beiden Tagen den zweiten.

*Ing. R. Schlenk.*

Nr.	Yacht	Eigner	Club	21. Sept. 1929		22. Sept. 1929	
				3 m/sek. W. bis N. Zeit	Platz	4—8 m/sek. N. bis NW. Zeit	Platz
IV 185	Spatz	Ing. Imendörffer	U.-Y.-C.	1.05.03	3	aufg.	—
244	Ly	Dr. Johnny	U.-Y.-C.	1.03.30	II	1.04.40	II
326	Snak	Grete Siegl	F.-S.-V.	aufg.	—	aufg.	—
330	Pinguin	Ing. Jung	U.-Y.-C.	1.05.30	4	1.04.25	I
348	Rudi IX	Ing. Walker	U.-Y.-C.	1.03.10	I	1.05.40	3
350	?	K. Otte	F.-S.-V.	1.06.34	5	aufg.	—
V 5	Putzile	Ing. Drexler	U.-Y.-C.	0.39.40	II	0.40.23	II
15	Wahtawah	Ing. Thausing sen.	U.-Y.-C.	n. g.	—	n. g.	—
29	Fidde	R. Franke	F.-S.-V.	n. g.	—	0.40.45	3
43	Elsa II	V. Thausing jun.	U.-Y.-C.	0.36.35	I	0.36.58	I

### *Verschiedenes.*

*Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften*

**15-qm-Rennyacht „Albatros II“** (ex „Kismet IV“), 1925 gebaut, Ö. S. G. Gmunden (Mahagoni), erfolgreicher Punktessieger, tadellos in Stand, verkäuflich. Dr. P. Strohschneider, Graz, Mandellstraße 1.

**15-qm-Rennjolle „Kismet III“**, Baujahr 1922, Standort Mattsee, billig zu verkaufen. K. H. Schwarz, Wien, V., Schönbrunner Straße 102.

**15-qm-Rennyacht „Hully 1“** ex „Rudi VI“, Riß Ing. Waker, Edelholz, sehr erfolgreiches Rennboot, ist infolge getätigten Ankaufes einer Kielyacht verkäuflich. Das Boot ist in jeder Beziehung in einwandfreiem Zustand und wird bis zu zwölf Monatsraten abgegeben. Auskünfte: Wien, Telephon U-19-843.

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

**Stadtbaumeister und Architekt  
Ing. Rupert Nazler**

Kanzlei: XVIII., Gymnasiumstraße 5-7, Fernruf: U-27-9-91  
Sprechstunde tägl. 8-9 u. 14-15 Uhr, Montag auch 18-20 Uhr

**SPEZIALBAU  
VON  
EIGENHEIMEN  
UND  
WEEKENDHÄUSERN**

Seriöseste Ausführung—reellste Gebarung  
Mitglied des Union-Yacht-Club, Zweigverein Mondsee,  
Bauberatungsstelle des Zentralverbandes österr. Bau-  
sparer und Eigenheiminteressenten für den XVIII. und  
XIX. Bezirk in Wien

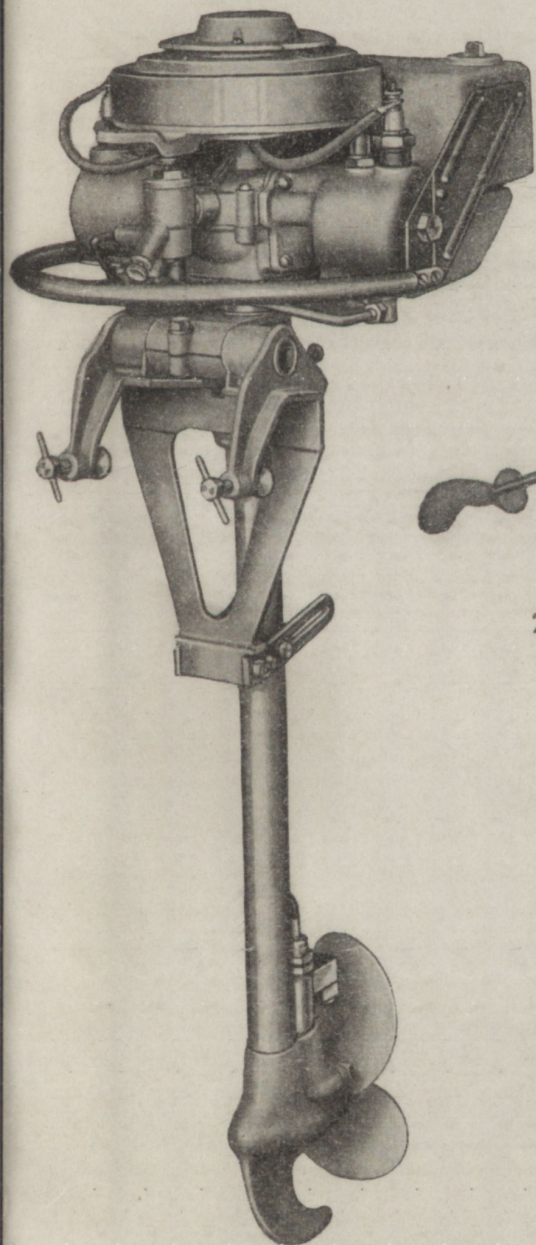
**Riedel & Beutel**  
Wien, I. Stephanspl. 9-11, III Hauptstr. 2.

**Für den Segelsport**

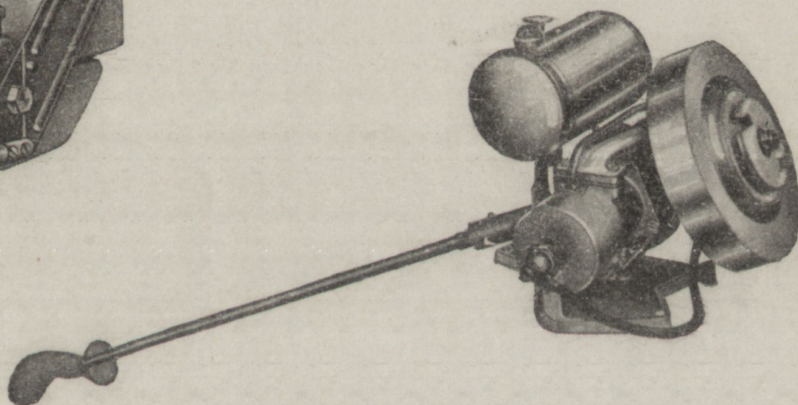
Sportwäsche, Leinenhosen, Südweiter,  
Kappen, Ölzeug, Nationalflaggen,  
Clubflaggen, Flaggengalen, Ständer,  
Mitgliedsabzeichen, Embleme, Urter-  
scheidungszeichen, Rettungskissen.

# An jedes Boot einen **ROTAL**

entweder für größere Boote den  
**Rotal Zwilling**  
D.R.P.



oder für kleinere Boote den  
**Rotal Liliput**  
D.R.P.



2½ PS 2 Zyl. 18 kg

1½ PS 85 kg



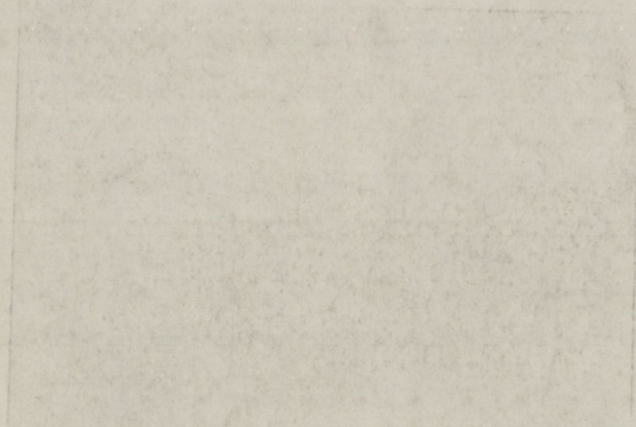
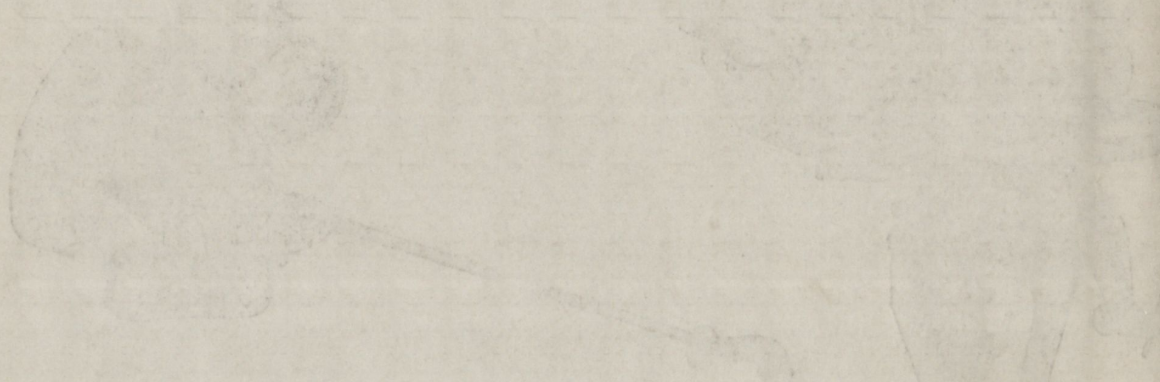
## **MATADOR APPARATEBAU** **BERLIN SO 36, KOTTBUSER UFER 39-40**

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Reinhold Schultz, beide Wien, VIII., Auerspergstrasse 5. — Druck E. Kainz vorm. J. B. Wallishausser (verantw. Karl Jarisch), Wien, VIII., Lenaugasse 19.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

# ROYAL

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY



UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY