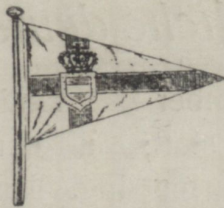


V. b. b.



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

11.—12. HEFT

NOV.—DEZ. 1929

III. JAHRG.

Kürzlich starb

Ingenieur Rudolf Flatz

Ehrenmitglied des Union-Yacht-Clubs, einer der Gründer des Zweigvereines Mondsee. Er hat sich nicht nur um die Entwicklung seines Zweigvereines außerordentliche Verdienste erworben, sondern auch lange als Vorstandsmitglied an den Arbeiten des Gesamtclubs regen Anteil genommen. Der Club, der ihm einen Kranz mit dem Stander ins Grab mitgab, wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Der 29. ordentliche deutsche Seglertag.

Am 9. und 10. November d. J. fand in Berlin der 29. ordentliche deutsche Seglertag statt; auf demselben war der Union-Yacht-Club durch die Herren Ing. Thausing, Max Schmidt und Schulze vertreten, ferner nahm als Mitglied des Vorstandes Dr. Johanny daran teil. Nachdem am 8. November die übliche ganztägige Sitzung des Vorstandes vorausgegangen war und am 9. November vormittags die Tagung des deutschen Eisyacht-Verbandes stattgefunden hatte, nahm der Seglertag selbst den Nachmittag des 9. November und den ganzen 10. November in Anspruch.

In sachlicher Hinsicht brachte der Seglertag zunächst die endgültige Annahme der seit dem letzten Seglertag vom Vorstand erlassenen Verordnungen, darunter der im Interesse der Verbandskasse kundgemachten Zusatzbestimmung zu § 43 WB., daß die der Geschäftsstelle vorzulegenden offiziellen Wettfahrtberichte auch anzugeben haben, ob und welche Proteste vorgelegen haben und wie dieselben entschieden worden sind (letzteres natürlich nur insoweit, ob dem Protest stattgegeben oder ob derselbe abgewiesen und ob demgemäß die Protesteinlage zurückgestellt oder für verfallen erklärt wurde).

Die Vorstandsverordnung über die teilweise Zurechnung des Profils aërodynamischer Masten zur Fläche des Großsegels soll, insbesondere im Hinblick auf die bei den Schärenkreuzern bestehende Toleranz von 10 Prozent, dahin geändert werden, daß der Querschnitt des Mastes aus Gründen der Aërodynamik in der Längsrichtung um einen bestimmten, vom Technischen Ausschuß vorzuschlagenden Prozentsatz größer sein darf als in der Querrichtung, ohne deshalb als Zuschlag zur Segelfläche vermessen zu werden.

Die Führerscheinverordnung, gegen die erst in jüngster Zeit seitens der nordwestdeutschen Vereine lebhaft Stellung genommen worden war, obwohl der Vorstand zu ihrer Erlassung durch das Grundgesetz berechtigt und damit vom letzten Seglertag noch besonders betraut worden war, gab, trotzdem der Vorstand selbst ihre nochmalige Bearbeitung durch den damit befaßten, durch ein Mitglied der Opposition zu verstärkenden Unterausschuß vorschlug, Anlaß zu einem unerwartet scharfen Aufeinanderprallen der Meinungen, ehe im Sinne des vorstandseitigen Vorschlages der

Unterausschuß um zwei Herren von der Küste erweitert und mit der nochmaligen Durchberatung der Verordnung zwecks Milderung einzelner Punkte betraut wurde.

Die Verbandsbeiträge wurden wie folgt festgesetzt: Grundstimme RM. 100.— (für Vereine mit weniger als 50 Mitgliedern RM. 50.—); jede Leistungsstimme RM. 15.—; außerdem eine Kopfsteuer von RM. 1.— für jedes Mitglied. Als Tagungsort des nächsten Seglertages (1931) wurde Danzig gewählt.

In den Verbandsvorstand wurde an Stelle des aus Berufsrücksichten zurückgetretenen Herrn Ob.-Reg.-Baurates Ilgenstein Herr Dr. Koepke vom P.Y.C. gewählt, in den Technischen Ausschuß an Stelle des Herrn Francke der bestbekannte Konstrukteur Harry Rasmussen.

Das Grundgesetz wurde in der vom Vorstand vorgelegten neuen Fassung angenommen, nachdem mehrere Abänderungsanträge, die sich auf die Stimmenberechnung bezogen hatten, nicht die erforderliche Zweidrittelmehrheit gefunden hatten. Erwähnenswert ist der Umstand, daß sich die Antragsteller, die eine Beschränkung der Wettfahrtstimmen auf höchstens 5 bzw. 8 für einen Verein anstrebten, ohneweiters damit einverstanden erklärten, daß zugunsten des U.Y.C. im Hinblick auf seine zahlreichen Zweigvereine und Segelreviere eine entsprechend größere Höchstzahl von Wettfahrten angerechnet werden solle. Wengleich diese Frage infolge Ablehnung der Beschränkungsanträge nicht aktuell wurde, beweist die Stellungnahme der Antragsteller doch eine verständnisvolle und entgegenkommende Rücksicht auf unsere besonderen Verhältnisse.

Auch die neue Fassung der WB., die in der wortgetreuen Übersetzung der neuen Vorschriften der IYRU mit den diesen angepaßten deutschen Zusatzbestimmungen vom Verbandsvorstand vorgelegt wurde, wurde als Ganzes angenommen. Zu den deutschen Zusatzbestimmungen wurden nachstehende Änderungen beschlossen: Zu § 26, letzter Absatz, die zulässige Beschränkung der Startdauer auf 10 (statt 30) Minuten nach dem letzten Startsignal; und zu § 14 die Sanktion, daß eine Yacht, für welche die Erklärung nach Ablauf der vorgeschriebenen Zeit nicht vorliegt oder deren Eigner oder verantwortlicher Führer erklärt, nicht unterschreiben zu können, als ausgeschieden gilt.

Im Zusammenhang mit dem zurückgezogenen Antrag einiger bayrischer Vereine über die Berechtigung zur Vertretung Deutsch-

lands in Länderwettkämpfen wurde einer vom B.Y.C. vorgeschlagenen Definition einstimmig beigeplichtet, laut welcher ein Österreicher (desgl. Danziger u. s. w.), der Mitglied eines deutschen Clubs ist, berechtigt sein soll, bei Länderwettkämpfen auf einer deutschen Yacht als Deutscher zu starten.

Zu der vom Verbandsvorstand vorgelegten neuen Fassung der „Yachtgebräuche“ wurden folgende auch für uns wichtige Zusätze beschlossen: Es wird dringend empfohlen, die Verbandsflagge auf allen Booten und auf den Klubgrundstücken zu setzen, es sei denn, daß Klubs besonders anerkannte Flaggen haben. Eine Yacht, die in das Yachtregister eines Verbandsvereins eingetragen ist, der seinen Sitz nicht im Deutschen Reich hat, ist berechtigt, sowohl auf der Fahrt als auch im Hafen die Verbandsflagge in Höhe der Saling zu führen.

Schon vor der offiziellen Beratung unseres Antrags auf Beibehaltung der Sonderklasse als Verbandsklasse war es unseren Vertretern gelungen, eine genügende Anzahl maßgebender Sportkameraden davon zu überzeugen, daß die Erfüllung dieses Herzenswunsches einiger unserer Zweigvereine und zweier bayrischer Seen den daran nicht interessierten Vereinen keinerlei Nachteile bringe. In gewohntem Verständnis für die schwierige Lage des österreichischen Segelsports stimmte die erforderliche qualifizierte Mehrheit für unseren Antrag, so daß die Sonderklasse auch weiter als Verbandsklasse bestehen bleibt.

Der gegen die Curry'sche Bremse gerichtete bayrische Antrag, mechanische eingebaute Bremsen zu verbieten, wurde zwar grundsätzlich angenommen, die freie 20-qm-Rennklasse jedoch auf Currys Appell im Interesse sportlich konstruktiver Weiterentwicklung von diesem Verbot ausgenommen und gewissermaßen der Grundsatz ausgesprochen, daß diese Klasse für derartige konstruktive Versuche frei sein soll.

Der gegen die erfolgreichen österreichischen 22er gerichtete bayrische Antrag, Takelungshöhe und Vorsegelgröße namentlich bei den 22ern zu beschränken, desgleichen ein Steinhuder Antrag, die Verwendung verschiedener Rigs bei Booten der beschränkten Rennklassen zu verbieten, wurde dem Technischen Ausschuß und dem Meßverfahrensausschuß zur Beratung überwiesen.

Die Beschlüsse über verschiedene Anträge, betreffend Takelungs- und sonstige Beschränkungen für die Kreuzer- und Fahrtenklassen, können als für uns belanglos übergangen werden.

Auf Antrag des P.Y.C. wurde der 20-qm-Jollenkreuzer des Deutschen Seglerbundes in das Verbandsklassensystem aufgenommen.

Von besonderer Bedeutung erscheint auch für uns die vom Seglertag vollzogene Eingliederung des deutschen Eisyachtverbandes in den D. S. Vb.; die den Vereinen für ihre eissegelsportliche Betätigung künftig gebührenden Leistungsstimmen werden nur für Angelegenheiten der Eissegelei in Betracht kommen.

Angeregt durch den Münchner und den Wiener Seglertag boten auch die Berliner Verbandsvereine den Gästen außer einem recht gemütlichen Begrüßungsabend mit dem üblichen Eisbeinessen eine große gesellschaftliche Veranstaltung, indem sie ihren sonst regelmäßig im Jänner stattfindenden großen Empfangsabend und Ball zu Ehren des Seglertags am 10. November abhielten. Die großartigen Empfangsräume bei Kroll im Tiergarten boten dazu einen besonders glänzenden Rahmen.

Dr. R. Johanny.

Mitteilungen des Vorstandes.

Der Vorstand hat Herrn Dozenten Dr. Hermann Kahler zum Schriftführer-Stellvertreter gewählt, der die Wahl angenommen hat.

*

Der Ball des Union-Yacht-Clubs findet am 28. Jänner 1930 im Industriehaus statt.

*

Das Budget für 1929/1930, das der Vorstand in seiner Sitzung am 6. Dezember angenommen hat, sieht Einnahmen im Gesamtbetrage von S 5880.—, Ausgaben im Gesamtbetrage von S 5780.— vor. Die Beiträge an den deutschen Seglerverband machen etwa S 1800.— aus, die Kosten des Sekretariats (Zins, Licht, Heizung, Telephon etc.) zirka S 1350.—, für die „Mitteilungen“ sind S 1560.— vorgesehen. Die von den Zweigvereinen an die Zentralkassa abzuliefernden Beiträge wurden für jedes ausübende Mitglied mit S 10.—, für jedes beitragende Mitglied mit S 6.— festgesetzt.

Die für das kommende Jahr vorgesehenen Ausgaben wurden vom Vorstand beträchtlich eingeschränkt. Eine Folge davon ist, daß auch die „Mitteilungen“ nicht mehr im selben Umfange wie bisher erscheinen können, voraussichtlich werden statt 12 Heften nur 6 ausgegeben werden.

*

Zur Revision der Satzungen, die in verschiedenen Punkten einer Ergänzung und Verbesserung bedürfen, wurde ein Ausschuß eingesetzt; seine Vorschläge werden zunächst dem Vorstand zur Beratung und Beschlußfassung und sodann einem Seglertag zur Annahme vorgelegt werden.

*

Der Züricher Yacht-Club ist an den Union-Yacht-Club herangetreten wegen Beteiligung an einem Dreiländer-Wettkampf zwischen der Schweiz, Deutschland und Österreich; nach dem Vorschlage des Züricher Yacht-Clubs soll der Wettkampf mit je drei Yachten der 22-qm-Rennklasse ausgefochten werden, und zwar abwechselnd jährlich auf einem Revier der drei Staaten.

Mitgliederaufnahmen.

Als ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:

Wörthersee: Herbert Gunzer, Tito Körner, Hertha Kleinoschegg.

Attersee: Almuth Wehofer, Rudolf Hirschinger, Otto Dafert, Hilde Irresberger, Ludwig Hinterschweiger, Else Eichmann, Fritz Mayer, Robert Engels, Karl Klager, H. Bührlen, Erwin v. Wunschheim.

Traunsee: August Lovrek, Emmy v. Sax, Ully v. Sax.

Wolfgangsee: Carl v. Seemann.

Mondsee: Anton Apold, Waltraud Apold, Erwin Fanta, Georg Friedel, Friedrich Göbel, Hilde Göbel, Josef Jobst, Erich Landgreve, Fred Lorang, Herbert Renkin, Anton Schalk, Otto Steiner, Karl Urban, Lola Urban, Max Urbantschitsch.

Grundlsee: Peter Medinger.

Milstättersee: Viktor Luntz, Edith Przyborski.

Neusiedlersee: Eugen Fischmeister, Juliane Versluys, A. Branowitzer.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Attersee.

Der U.-Y.-C. Z. V. Attersee beabsichtigt für seine Jugendabteilung eine guterhaltene Sonderklassen-Yacht zu kaufen und es ergeht an alle Sonderklassenbesitzer die Anfrage, ob und unter welchen Bedingungen ihr Boot verkäuflich wäre.

Für den Ausschuß: *Dreyschock m. p.*

Traunsee.

In der Generalversammlung des U.-Y.-C. Traunsee wurden für das Jahr 1929/30 einstimmig folgende Herren in den Ausschuß gewählt:

Obmann: Ing. Viktor Thausing;

Obmann-Stellvertreter: Max Schmidt;

Oberbootsmann: Dr. Ernst Freiherr von der Wense;

Schriftführer: Dr. Robert Friedinger-Pranter;

Kassier: Viktor Thausing jun.

Mitglieder ohne Funktion: A. v. Sax, Dr. H. Fereberger, Kommerzialrat E. Köchert, Dr. S. H. Natter, Ing. V. Warchalowski, Dr. O. Baron Trauttenberg.

Delegierter im Vorstand: Max Schmidt.

Ferner wurden zu Ehrenmitgliedern des Zweigvereines Traunsee gewählt:

Dr. Walter Rakenius, Vorsitzender des D. S. Vb.;

Hofrat Manfred Graf Pacht-Rayhofen, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Es wurde beschlossen, beim W. K. S. zu beantragen, daß die Hauptregatten des Jahres 1930 auf dem Traunsee stattfinden sollen.

Neusiedlersee.

Die IV. ordentliche Generalversammlung, die am 2. Dezember d. J. abgehalten wurde, hat folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Direktor Ing. R. Walker;

Obmann-Stellvertreter: Primarius Dr. H. Körbl;

Oberbootsmann: A. Jirasko;

Schriftführer: J. Binder;

Kassier: R. Karl.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: W. Klunzinger, R. v. Halle, H. Schulze, Dr. R. Schmook, Dr. L. Fink, H. v. Böhm.

Delegierter im Vorstand: Primarius Dr. H. Körbl, Stellvertreter: A. Jirasko.

SPENDET

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

Meine Erfahrungen über die Gaffeltakelung.

Von Kommerzialrat A. C. Angerer.

Mast, Gaffel, stehendes und laufendes Gut meines heuer wieder zum guten Alten zurückmodernisierten Fünfunddreißigers Röntakwinta wiegen 58 kg. Das ist allerdings um 2 kg mehr als der frühere Hochmast samt allem Zubehör. Da aber die Gaffelnock bei Vollzeug nur 11 m ober Deck steht, der Hochmast hingegen 13 $\frac{1}{2}$ m emporrage, hatte dieser entschieden weitaus mehr Toppgewicht.

Im Falle des Reffens kommt überdies das Gewicht der Raa noch um mehrere Meter tiefer herunter, so daß, wenn z. B. Topp und Gaffelnock auf gleicher Höhe sind, das Gesamtgewicht um 4 $\frac{1}{2}$ m tiefer gelagert ist als beim Hochmast.

Die Wirkung dieses günstigen Umstandes konnte ich heuer bei zwei Sturmregatten geradezu mit Behaglichkeit wahrnehmen. Besonders als damals der Orkan in Wien so viel Schaden anrichtete, war auch am Wörthersee ein recht beträchtlicher Ausläufer verspürbar.

Auch die Fahrt glatt vor dem Wind ist jetzt ein Vergnügen. Das böse bei Hochtakelung auftretende Schlingern kommt jetzt nicht mehr vor.

Aber nicht nur bei Sturm brachte mir die Gaffelbesegelung zwei überlegene Siege. Das Boot lief dann auch unter Führung meines Sohnes bei leichtem Wind sehr gut und gewann in drei Rennen den Sonderpreis.

Nur bei den gegen Ende August stattgefundenen Flautenregatten, bei denen wieder ich steuerte, konnte ich immer nur einmal in der Mitte des „Rennens“ vorübergehend die Führung übernehmen. Denn dann kamen regelmäßig die Sechser und Zwanziger, deckten mich ab, verhinderten — natürlich in aller Liebenswürdigkeit und ohne es zu wollen — mein Herankommen an die Konkurrenz oder legten mich in gestörten Wind und mein schwereres Boot war dann, wenn so gar kein Wind war, erledigt. Daß daran aber nicht die Gaffeltakelung schuld war, ist wohl klar. In solchen Flauten muß ja Saelde mit ihrem Mindestballastgewicht vorankommen.

Die Stellung des Mastes ist jetzt um $\frac{1}{4}$ m weiter achtern. Er ist vollkommen vertikal gestellt. Der Hochmast war hingegen stark nach achtern geneigt.

Als ich voriges Jahr einmal mit der Hochtakelung in einen plötzlich einsetzenden Nordsturm geriet — der am Wörthersee äußerst selten, dann aber mit solcher Bissigkeit auftritt, daß der See kocht — machte ich eine sonderbare Wahrnehmung. Bei zunehmendem Reffen war das Boot mit einemmal plötzlich leegierig geworden, gehorchte nicht mehr dem Ruder, sprang nicht den Böen entschlüpfend in den Wind, sondern wurde von diesen — trotzdem ich eine ganz kleine Sturmfock gesetzt hatte — derart nach Lee gesteuert und so stark gekrängt, daß man gezwungen war, die Segel raschestens zu streichen.

Später, als ich Zeit zum Nachdenken fand, wurde mir die Ursache klar, weshalb das Boot auf einmal in seinen Eigenschaften wie ausgewechselt war. Der schräg gestellte Mast war der Bösewicht. Je mehr gerefft wurde, desto mehr wanderte das Segelzentrum des Großsegels nach vorn, so daß plötzlich Leegierigkeit entstand.

Dies war aber auch die Geburtsstunde meiner heutigen Gaffelbesegung. Denn so etwas will man nicht nochmals erleben. Jetzt kann ich bis zum Gaffelschuh reffen, ohne daß das Boot seine vorschriftsmäßige leichte Luvgerigkeit verliert. Der Druckpunkt wandert ja nur ohne jede seitliche Verschiebung einfach vertikal nach abwärts.

Da die geringste Segelfläche dann samt der kleinen Sturmfock nur 14 qm ausmacht, kann Röntakwinta schon einen ordentlichen Puff aushalten.

Die Fünfunddreißiger wurden im Jahre 1923 geschaffen. Man sieht aber, daß man bei einer Umtakelung vor so geänderten Verhältnissen steht, als hätte man ein ganz neues Boot unter sich. Das ist eben der köstliche Reiz bei der Segelei, daß man nie auslernt und daß man immer wieder neue Einzelheiten auskosten kann.

Ich halte diese Bootsgattung, gleichwie Herr Professor Grill, der das in seinem trefflichen Aufsatz in diesen „Mitteilungen“ so gut ausgeführt hat, für die geeignetste Kielyachtklasse auf unseren Alpenseen. Und ich würde es ebenso wie er auf das Lebhafteste bedauern, wenn die Fünfunddreißiger gerade vielleicht deshalb, weil sie eine österreichische Schöpfung und daher „nicht weit her“ sind, nach und nach außer Kurs geraten würden, anstatt daß man aus den gemachten Erfahrungen lernt und diese gute Bootsgattung durch Neubauten weiter emporzüchtet.

Die Jollensegelei in allen Ehren. Aber die Kielyacht, als durch mehrere Jahrtausende bewährte klassische Form des Schiffbaues, hat wohl auch ihre Daseinsberechtigung.

Die Sonderklasse.

Von Dipl.-Ing. H. J. Vogt.

Der Seglertag 1929, der am 9. und 10. November d. J. in Berlin tagte, hat dem Antrag des U.-Y.-C. auf Erhaltung der Sonderklasse zugestimmt; somit ist der Bestand dieser Klasse, die sich auf einigen Segelrevieren des U.-Y.-C. ganz besonderer Beliebtheit erfreut, weiterhin gesichert. Unterstützt wurde dieser Antrag vom Augsburger Segler-Club und vom Chiemsee-Yacht-Club. Wir sehen also daraus, daß wir nicht gar so ganz allein mit unserer Vorliebe für diese „Vorkriegsklasse“ dastehen und ich bin sicher, daß bei günstigeren wirtschaftlichen Verhältnissen auch bald einige Neubauten (und zwar nicht nur in Österreich) auftauchen werden. In dem Artikel über den Seglertag in Heft 46 der „Yacht“ ist eine solche „Extravaganz“ zwar nur uns Österreichern zugebilligt, sachliche Gründe lassen sich aber durchaus nicht anführen, warum die Sonderklasse als abgetan betrachtet werden soll. Das einzige wäre, daß sie nicht ins Schema paßt. Immerhin beachtenswert ist es aber, daß die Sonderklasse schon zwei schöne Klasseneinteilungen überdauert hat. Die SL-Boote und die mR-Yachten haben sich überlebt, während die Sonderklasse sich bis zum heutigen Tage gehalten hat.

Die Entstehung der Sonderklasse ist auf eine ursprünglich englische Anregung der Initiative des deutschen Kaisers zu verdanken. Die Bestimmungen für die „Internationale Sonderklasse“, wie die Klasse benannt wurde, setzte im Jahre 1898 eine englisch-deutsche Kommission fest; das Besondere und ganz modern Anmutende hierbei war, daß die Segelfläche nach oben und das Gewicht nach unten begrenzt wurde. Außerdem gab die Vorschrift, daß bei Wettfahrten nur Herrensegler am Ruder und als Mannschaft an Bord sein durften, der Klasse das Gepräge der Vornehmheit. In der nachfolgenden Zeit haben auch die Spanier und Amerikaner diese Klasse angenommen und eifrig gesegelt. Auch Frankreich, Belgien und Dänemark hat in dieser Klasse gelegentlich gebaut. Nur England hat mit Ausnahme des ersten Jahres die Klasse wieder

ganz fallen gelassen. Hier dürften andere Momente maßgebend gewesen sein als rein sportliche.

Den Höhepunkt der Sonderklasse bedeuteten die Amerikanisch-Deutschen Länderwettkämpfe von 1906 bis 1913, die in dieser Klasse ausgesegelt wurden. Nicht nur als glänzendes, sportliches Ereignis hatten sie ihre Bedeutung, sondern insbesondere bemerkenswert ist die konstruktive Entwicklung der Yachten, welche um diese Zeit einsetzt. Der erste Wettkampf fand im September 1906 vor Marblehead statt. Deutschland entsendete die Yachten „Wannsee“, „Glückauf“ und „Tilly VI“. Die beiden ersteren waren Oertz'sche Konstruktionen und unterschieden sich nur dadurch, daß das eine Boot mit Balanceruder ausgerüstet war, während das andere das Ruder, als sogenanntes festes Ruder, an die Flosse angebaut hatte. „Tilly VI“ war ein Bau der Werft W. von Hacht und ging sozusagen als Veteran ins Rennen, denn sie war bereits 3 Jahre alt. Allerdings hatte Tilly den Samoapokal dieses Jahres gewonnen. Die drei deutschen Boote unterschieden sich kaum von den üblichen Segellängerrissen. Der Typ der ersten Herausforderer ist derjenige, wie ihn die Sonderklasse „Freya“ und „Panther“, beide bei uns am Wolfgangsee, repräsentieren. „Freya“ dürfte eventuell mit der ersten Wannsee identisch sein.

Amerika hatte für den Länderwettkampf 17 Boote gebaut, aus welchen auf Grund der Resultate von 11 Auswahlrennen „Auk“, „Caramba“ und „Vim“ als Vertreter der amerikanischen Farben bestimmt wurden. Ungemein interessant ist die Verschiedenheit der Konstruktion der Amerikaner. Unter ihnen finden wir bereits die extremen Prahmformen mit den langen Überhängen und den hohlen Senten. Andererseits wieder den kürzeren Prahmtyp mit glatt auslaufenden Überhängen und weiter die Yachten mit den weichen und, für die amerikanische Konstruktion charakteristisch, völligen V- und U-Spanten. Durchwegs sind aber von allem Anfang an die amerikanischen Sonderklassen viel breiter und nicht unter 2 m über Deck. „Vim“, die Siegerin des ersten Deutsch-amerikanischen Länderwettkampfes, gehört zum gemäßigten Typ. Die Spanten hatten sehr völligen V-Charakter, verliefen aber gegen das Heck in U-Spanten. Das ganze Boot hatte nicht eine harte Linie. „Auk“ und „Caramba“, beides Konstruktionen von Boardman, waren ausgesprochene Prahmtypen, wie wir sie dann später bei den Hacht'schen Sonderklassen finden. Die Hauptabmessungen der amerikanischen Boote waren:

| | L. ü. A. | LWL. | B | T | Depl. |
|---------------|----------|--------|--------|--------|---------|
| „Auk“ | 11,52 m | 6,08 m | 2,09 m | 1,57 m | 1841 kg |
| „Caramba“ . . | 11,30 „ | 5,87 „ | 2,19 „ | 1,68 „ | 1843 „ |
| „Vim“ | 10,85 „ | 6,05 „ | 2,04 „ | 1,52 „ | 2031 „ |

Zum Vergleich einige Maße von zwei deutschen Booten des Wettkampfes:

| | L. ü. A. | LWL. | B | T | Depl. |
|----------------|----------|--------|--------|--------|---------|
| „Tilly VI“ . . | 10,00 m | 6,64 m | 1,80 m | 1,30 m | 1840 kg |
| „Wannsee“ . . | 9,86 „ | — | 1,84 „ | — | 1875 „ |

Erst die Niederlage, welche die deutschen Boote in Marblehead erlitten, war die Veranlassung, daß man die herkömmlichen Wege der Yachtkonstruktion verließ und neue Ideen auftauchten. Ebenfalls begann man von diesem Zeitpunkt an die Segel bauchig zu schneiden, was man bisher als vollkommen falsch angesehen hatte und eifrigst bemüht war, das Segel so zu trimmen, daß es wie ein Brett stand. Vorläufig aber lehnten die deutschen Konstrukteure noch den flachen amerikanischen Typ ab und nur „Vim“ fand Nachahmung.

1907 konnte sich Deutschland in Kiel revanchieren und zwar war es die neue „Wannsee“ von Oertz, welche von Otto Protzen geführt, den Amerikanern den Weg über die Bahn zeigte. „Wannsee“ war ein typisches Oertz-Boot und ist dieser Konstrukteur auch in den kommenden Jahren nicht davon abgewichen. „Malepartus“ am Attersee ist eine rassereine Vertreterin für eine Oertz'sche Sonderklasse, die übrigens tatsächlich bei ihr zusagenden Windverhältnissen den flachen Booten auch heute noch oft voraus ist. Die weitere Folge der Amerikanisch-Deutschen Sonderklassenwettkämpfe in den Jahren 1909, 1911 und 1913 brachte eine stetige, ja eher zunehmende Überlegenheit der amerikanischen Boote. In diese Zeit fallen auch die interessanten Versuche von Jäckel, welcher seine eigenen Wege ging und mit den Booten „Jugend“ und „Jugend II“ gute Erfolge hatte. Die Boote waren sehr lang und extrem schmal, hatten verhältnißmäßig geringen Tiefgang und experimentierte Jäckel auch wieder mit Wulstkiel und Balanceruder. Trotz guter Regattaerfolge fand dieser Typ wegen seiner geringen Bequemlichkeit keine Nachahmung, so erst in der letzten Zeit in Gestalt der „Pia“ am Attersee. Erst durch die Erfolge der Amerikanerin „Bibelot“ wurde auch in Deutschland der Prahm Trumpf. Vielleicht ging man dann in der Verfolgung dieses Prinzips aber zu weit, denn die Yachten wurden geradezu eckig, was man von der „Bibelot“ durchaus nicht sagen

konnte. Diese Yacht war trotz Prahmspant und langen Überhängen dennoch zierlich und ein ästhetischer Anblick. Extreme entstanden in den beiden Yachten „Tilly XVI“ und „Seehund“, bei welchen der Prahmtyp bis zur nur möglichen Konsequenz durchgeführt war. Die Boote sind von allen Seiten viereckig. Auch Hacht trachtete damals durch extreme Länge und sehr stark betonten Prahmspant zum Erfolg zu gelangen. Die Sonderklassen „Tilly XVII“, „Orplid“, „Hedy“ und „Grane“ sind hierfür Musterbeispiele. Etwas gemildeter sind vielleicht die Sonderklassenyachten, welche von dem Reißbrett von P. Francke stammen. Sie sind eigentlich alle früher oder später zu Erfolgen gekommen. Leider hat man niemals eines dieser Boote für die Wettkämpfe mit Amerika verwendet. Am Attersee haben wir in „Lilly II“ eine solche Konstruktion. Zur gleichen Art gehören auch die bestbekannte „Resi V“ ex „Yawena“, „Nirwana“ ex „Elisabeth“, welche 1914 den Samoapokal gewann und „Hagen“ ex „Wittelsbach XI“, der mit seiner Hochtakelung sehr Gutes geleistet hat.

1913 wurden wieder drei Boote von Deutschland nach Marblehead geschickt. „Angela VII“, „Serum“ (Orplid) und „Wittelsbach X“ (Sonntagskind). Extremster Prahm war, wie gesagt, in Deutschland Trumpf. Die Amerikaner schlugen jedoch mit „Sprig“, „Ellen“ und „Cima“ (1913) die deutschen Boote überlegen. Man hatte auf amerikanischer Seite in keiner Weise extreme Konstruktionen ausgewählt und insbesondere die Siegerin „Sprig“ war ein Boot, wenn auch im Prahmtyp, doch durchaus mit weichen Linien und auch nicht von extremer Länge. Bei durchschnittlich leichterer Brise, unterstützt durch viel bessere Segel, gingen die amerikanischen Boote in der langen Dünung den Deutschen auf und davon.

Im Jahr 1914 brachte W. v. Hacht mit der Sonderklasse „Hecht“, jetzt „Falkenstein“ am Wolfgangsee, wohl sein bestes Boot in dieser Klasse heraus. „Hecht“ siegte in Berlin einwandfrei. Den Samoapokal mußte er allerdings nach scharfem Kampf der „Elisabeth“ lassen. Ein weiterer Neubau „Jutta IV“ war ein Versager. Im Jahr 1915 hätte wieder ein Wettkampf in Kiel stattfinden sollen und war daher die große Neuauflage der Sonderklasse erst für den Winter 1914/15 zu erwarten. Der einsetzende Krieg brachte hierin, wie in so vielen anderen Dingen, eine ganz unvorhergesehene Wendung.

Nach dem Kriege entstanden noch 4 Neubauten in der Sonderklasse. „Ellen“, ein Hacht'sches Boot, war äußerlich sehr vielversprechend. Hatte in Hamburg einige Erfolge, wanderte dann aber

bald als „Frisia“ nach Berlin, wo an dem Boot verschiedenes verbessert wurde mit dem Erfolg, daß es garnicht mehr in Frage kam. „Yawena“, ein Naglobau, der es wieder einmal mit geringerer Breite versuchte und durch absonderliche Takelung, schräges Spiegelheck und blauen Anstrich auffiel, leistete nichts besonderes. „Passat“, ein süddeutscher Neubau, hatte einige ganz schöne Erfolge zu verzeichnen, einen neuen Kurs bestimmte das Boot in der Entwicklung der Konstruktion aber auch nicht. Die in Österreich gebaute „Pia“ ist ein Wulstkieler mit Balanceruder, die stark an die „Jugend“ erinnert. Ob aber die Erfolge dieses Bootes mehr dem Steuermann oder dem Konstrukteur gut zu bringen sind, soll hier nicht untersucht werden.

Wenn man nun heute aus dem Rückgang der Bautätigkeit in der Sonderklasse auf deren Ausgebautheit schließen will, so ist das vollkommen unzutreffend. Man hat sich viel zu sehr in Extremen bewegt und nicht die gefundenen Vorteile verschmolzen und ausgeglichene Formen gebracht. Ausgebaut ist die 22-m-Rennklasse, auch die Schärenkreuzer gleichen einander wie ein Ei dem andern, womit von meiner Seite jedoch in keiner Weise aus diesem Grunde diese beiden Klassen als erledigt hingestellt werden sollen. Die Einstellung der Bautätigkeit in der Sonderklasse hat vielmehr den Grund, daß man in Norddeutschland, hauptsächlich am größten Segelzentrum in Berlin, die Wandersegelei bevorzugt und daher Boote wünscht, mit denen man, außer der Beteiligung an Wettfahrten ähnlicher Fahrzeuge, auch Touren segeln kann. Der Erfolg hiervon ist die lange Reihe der Kreuzerklassen, Rennkreuzer, Jollenkreuzer und Wanderjollen, die aber alle eifrigst Wettfahrten segeln. Der Umstand, daß bei einer Weekendausfahrt auf einer offenen Sonderklasse, das Übernachten außer dem Reiz der Ungewöhnlichkeit nur Unbequemlichkeiten bietet und nicht zuletzt das Entfallen der Allerhöchsten Protektion für die Sonderklasse hat die Vernachlässigung dieser Klasse bewirkt. Dazu kommt noch, daß man Anschluß suchend, die schwedischen Rennkreuzerklassen annehmen mußte, ohne Rücksicht auf die Geeignetheit für die an sich sehr verschiedenen Reviere des D. S. Vb.

Auf den Voralpenseen liegen die Verhältnisse aber ganz anders und insbesondere für Österreich trifft nicht ein oben angeführter Grund zu, Tourensegeln können wir nicht, da wir ohne Slip und Eisenbahn nun mal nicht aus unserer Lacke heraus können. Ihre besondere Beliebtheit verdankt die Sonderklasse bei uns nicht

besonderen äußeren Umständen, sondern lediglich ihrer ausgezeichneten Geeignetheit für unsere Segelreviere. Jeder, der auf den Salzkammergutseen, dem Chiemsee oder den Münchner Seen schon einmal eine Sonderklasse genau kennen gelernt hat, wird ihr die besondere Eignung für die so ungemein wechselnden Wind- und Wetterverhältnisse im Voralpengebiet zuerkennen. Bei Flaute, leichten, strichweisen Brisen, die oft stark schralen und raumen, ist dann das Segeln ein Vergnügen, wenn das betreffende Boot lebendig ist, also leicht anspringt und wendig ist. Aber außerdem muß das Boot auch große Stabilität besitzen, die einem gestattet, die ungemein heftigen und rasch auftretenden Böen abzuwettern. Die Sonderklasse hat tatsächlich diese beiden Vorzüge. Durch die verhältnismäßig kurze Wasserlinie und die langen Überhänge sind die Boote wendig. Das schüsselförmige, flache Unterwasserschiff hat eine geringe benetzte Oberfläche und wenn das Boot richtig getrimmt ist, springt eine Sonderklasse so leicht an wie eine Jolle. Die verhältnismäßig große Breite und das vorgeschriebene Mindestgewicht sorgen im Übrigen für die geforderte hohe Stabilität. Wohnlichkeitseinrichtungen sind für unsere Boote total überflüssig und bedeuten nur eine Mehrausgabe ohne Gegenleistung. Es kommt letzten Endes noch hinzu, daß auch ein Neubau einer Sonderklasse im Verhältnis billig ist. Im Vergleich zu einem 40er oder 45er, die ungefähr der Größe einer Sonderklasse entsprechen oder gar im Vergleich zu einem internationalen Sechser, stellt sich der Bau einer Sonderklasse um rund 20% geringer, was in Anbetracht der ja oft genug betonten wirtschaftlichen Misere doch wohl ausschlaggebend sein dürfte.

So ist vor einigen Jahren aus dem wirklichen Bedürfnis heraus die 35-qm-Rennklasse als mittlere Klasse entstanden und die Sonderklasse ist für uns als große Rennbootklasse eine gleiche Notwendigkeit. Deshalb sind wir seit dem Seglertag 1923 systematisch für den Fortbestand der Sonderklasse eingetreten und konnten auch heuer, dank der Bemühungen unserer Delegierten, einen vollen Erfolg verzeichnen.

Den Sonderklassenbesitzern möchte ich aber sehr ans Herz legen, jetzt, nachdem diese Klasse weiterhin eine aktive, vollwertige Rennklasse bleibt, sich ihre Boote genau daraufhin anzusehen, ob nicht in den letzten Jahren mit ihrer Ungewißheit so manches am Regattatrimm vernachlässigt worden ist und man möge tun, was nötig ist.

Wer zählt die Klassen, nennt die Namen...?

In der Yacht vom 12. Juli 1929 ist unter „Eingesandt“, mit W. gezeichnet, eine sehr beachtenswerte Meinung geäußert. Soweit sich diese Kritik an der Klasseneinteilung des Deutschen Segler-Verbandes mit den Kielbootklassen befaßt, mag sie vielleicht, wie aus dem Nachsatz der Schriftleitung herauszulesen ist, über das Ziel hinaus geschossen sein. Es wäre wahrscheinlich für den deutschen Segelsport unverwindlich, wenn mit einem Schlag all die wertvollen, teuren Schärenboote und nationalen Kreuzer- und Rennyachten ins alte Eisen geworfen würden, um dem internationalen Achter und Sechser Platz zu machen. Der Schreiber dieses hat ja anlässlich der vorjährigen olympischen Regatten auf der Zuyder See Gelegenheit gehabt, diese beiden Klassen besonders bei Wind und Welle ganz genau zu beobachten. Was den Achter betrifft, ist er jedenfalls am offenen Wasser ein ganz ordentliches Schiff, bei 8 secm. Wind und noch darüber trägt er sein volles Tuch, ist dabei schnell und wahrscheinlich auch nicht nasser als andere Kielrennklassen dieser Größen. Der Sechser hingegen ist, meiner bescheidenen Meinung nach, ein ganz verunglückter Kübel. Dieses Sechserfeld in Amsterdam, dem infolge seiner hochwertigen Konkurrenz das Hauptinteresse der seglerischen Olympiade galt, zu beobachten, war sehr aufschlußreich. Einmal hauen diese Schiffe mangels entsprechender Länge ganz schauderhaft in die Welle hinein, erinnern im Seegang kreuzend in ihren Bewegungen stark an Schaukelpferde, stampfen sich also tot und machen demzufolge wenig Fahrt voraus. Überdies bleibt dabei „kein Auge trocken“. Bei den damals auf der Zuider See vorherrschenden Windstärken von vielleicht 8 secm. im Mittel mußten sie stark weggerefft werden. Geschah das nicht, ging da und dort der Mast zum Deubel. Dieses Schauspiel hat man bei den internationalen Klassen einige Male zu sehen bekommen. Raumschoots sind sie jedenfalls auch weder schneller noch langsamer als irgend ein Schärenboot, dafür fängt die Sache aber, wenn der Wind einmal von Achtern kommt, zu gieren an, daß man selber schwindlig wird nur vom Betrachten dieses schaurigen Bildes. Das aber nur nebenbei. Für uns interessanter wird aber die eingangs zitierte Kritik dort, wo sie beginnt, sich mit den diversen IV, M, F, C, Z, J, U etc. Jollenklassen zu befassen. Es wird da gesagt, daß viel zu viele Rennklassen bestünden und daher das sportliche

Niveau a conto dessen auf fast allen Verbandsrevieren arg gesunken sei. Ei! wie wahr! Dieser Herr W. meint, daß alles, bis auf eine einzige, zu bestimmende Jollenklasse zu streichen sei. Beinahe richtig! Ganz richtig ist's nämlich so, wie es in Hamburg bereits gemacht wurde. Dort gibt es außer den 12-Fußjollen mit ihrer, trotz aller Bemühungen recht maßgeblicher deutscher Segler nur sehr bedingten sportlichen Bedeutung, nur mehr zwei Rennjollenklassen, die 22er und 10er. Aber in diesen Klassen tut sich was! Dort gehört schon allerhand dazu, in der 22er-Klasse beispielsweise einen größeren Topf zu gewinnen. In dieser Klasse ist alles Ia, Steuermann wie Mannschaft, daher auch die großen Erfolge von „Pimm“, „Satan“, „Darling“ und „Hela“ bei den letzten Seglerhausschlachten. Dazu kommt noch der Umstand, daß die Klasse praktisch auskonstruiert ist, die Boote untereinander — normale Besegelungsformen vorausgesetzt — fast gleich sind und eine sehr vernünftige Bauvorschrift für jahrelange Haltbarkeit sorgt. Mit diesen Eigenschaften schlägt der 22er auch den in der Besegelung ähnlich großen 20er. Diese Boote sind angesichts des enorm hohen Preises zu frei. In Berlin starteten heuer um den Staatspreis ganze vier Boote! Die Rennen gewinnen erfahrungsgemäß immer nur die nach der einen oder der anderen Richtung extremen Vertreter der Klasse, Allroundboote kommen fast regelmäßig nur auf die Plätze. Überdies kann es einem in gar keiner Klasse so leicht passieren, als Besitzer des heuer schnellsten Bootes im nächsten Jahr von einem weit überlegenen Neubau so gründlich in Grund und Boden gefahren zu werden wie bei den 20ern. Ja, wird da der eine oder andere sagen, zu so einem 22er gehören für die schwere Konkurrenz 5 Mann und dann so ein großes Schiff und überhaupt das viele Geld etc. Da soll sich halt eben der Betreffende in die 10-qm-Klasse begeben. Das ist diejenige Rennjolle, welche das non plus ultra für den beweglichen Rennsegler darstellt. Die Boote sind von allen Verbandsjollen weitaus am billigsten. Ein erstklassiger Rennzehner kompl. samt Besegelung ist für S 2000 — zu haben — und mit 6.60 m Länge ü. a. sowohl bequem als seetüchtig. Man kann ihn fast bei jeder Windstärke mit vollem Zeug fahren und er ist nur bei leichtem Wind etwas langsamer als der 15er, bei viel Wind diesem sogar überlegen. Was für elegante, rassige Dinger sind doch die letzten Drewitz-Konstruktionen, wie „Oberon“ und „Teddy“. Jeder, der einmal eines dieser schnittigen Boote gefahren hat, bleibt von

dieser Klasse begeistert. Der Grund liegt vielleicht darin, daß man die Lebendigkeit und effektive Geschwindigkeit in gar keiner anderen Jolle so verspürt wie in einem Rennzehner. Es ist ein unbeschreiblicher Genuß, diese Boote bei 6—7 skm. Wird, wo bereits auf allen anderen Jollen mehr oder minder ängstlich nach dem Reffer geblinzelt wird, mit Vollzeug über die Wellen springen zu sehen.

Zu all diesen seglerischen Vorzügen kommt auch noch der praktische Vorteil des billigen Transportes im Falle von Expeditionen. 4 Zehner haben samt Inventar auf einem Waggon leicht Platz. Es ist uns Bedürfnis, alljährlich an deutschen Regatten teilzunehmen, um von unseren deutschen Seglerkameraden zu lernen. Das wird uns mit dem Zehner am ehesten ermöglicht.

Von jetzt an werden alljährlich große Zehner-Schlachten geschlagen werden. Heuer war's Hamburg, nächstes Jahr kommt Wien daran; Hamburger und Steinhuder Gäste sind mit Bestimmtheit zu erwarten, wahrscheinlich ist die Beteiligung Berliner und Münchner Boote. (Bei dieser Gelegenheit sei auf den Winterhafen als Wiener Regattarevier für die Donaupokalregatten hingewiesen, welcher in punkto seglerischer Geeignetheit die „Alte Donau“ bei weitem in den Schatten stellt.)

In der 22er-Klasse ist durch Veranstaltungen wie „Seglerhaus-Preis“, „Senatspreis“ und Länderwettkampf jedem Geegengeheit geboten, mit schwerer Konkurrenz zusammenzutreffen.

Also Schluß mit aller Eigenbrötelei und Konzentrierung auf diese beiden Klassen zum Vorteil des Gesamtdeutschen Segelsports.

Dietz Angerer.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Verften.

Segelboot, Kutter, 19 qm Segelfläche, 1919 gebaut gut erhalten, Standort Mondsee, billig zu verkaufen. Anträge an das Sekretariat unter „K. Z. 450“.

Baugründe in schönster Lage in Weyregg am Attersee zu verkaufen. Anfragen unter „H. W.“ an das Sekretariat des Clubs, Wien, VIII., Auerspergstraße 5.

Verschiedene Bände der „**Yacht**“ sind bei einem alten Klubmitglied zu kaufen. Auskunft im Sekretariat.

Zur gefl. Beachtung!

Das Sekretariat befindet sich VIII., Auersperg-
straße 5, III. Stock, Tür 22, Telephon A-28-6-67.
Amtsstunden bis auf weiteres Dienstag und Frei-
tag von 16 Uhr 30 Min. bis 18 Uhr 30 Min.

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.

Stadtbaumeister und Architekt Ing. Rupert Nazler

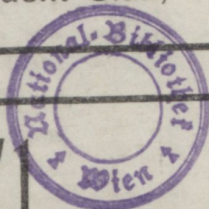
Kanzlei: XVIII., Gymnasiumstraße 5-7, Fernruf: U-27-9-91
Sprechstunde täglich 8-9 und 14-15 Uhr,
sonst gegen telephonische Verständigung.

SPEZIALBAU VON EIGENHEIMEN UND WEEKENDHÄUSERN

Seriöseste Ausführung – reellste Gebarung

Mitglied des Union-Yacht-Club, Zweigverein Mondsee,

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

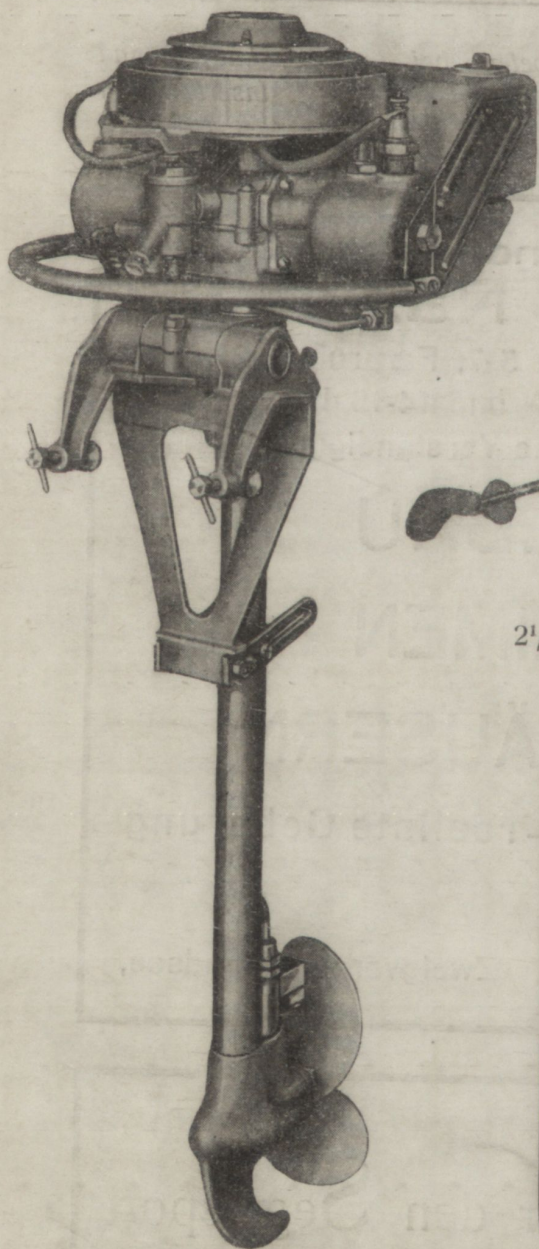


Für den Segelsport

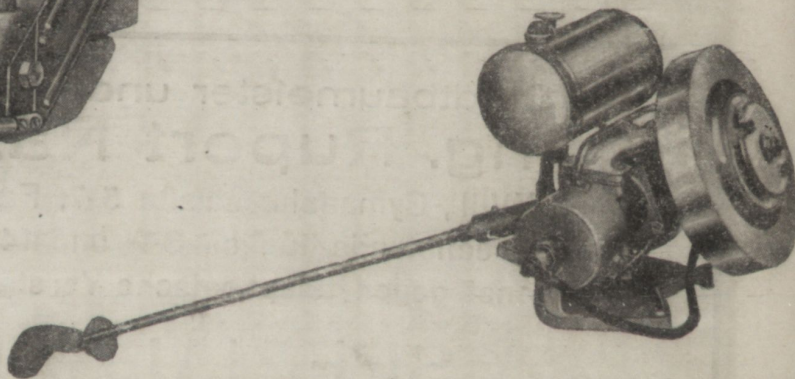
Sportwäsche, Leinenhosen, Südwester,
Kappen, Ölzeug, Nationalflaggen,
Clubflaggen, Flaggengalen, Ständer,
Mitgliedsabzeichen, Embleme, Unter-
scheidungszeichen, Rettungskissen.

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.