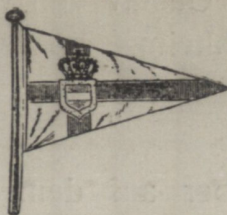


V. b. b.

MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

SEKRETARIAT VIII., AUERSPERGSTRASSE 5, III. ST., T. 122

TELEPHON B-43-4-38

3. HEFT

MAI—JUNI 1930

IV. JAHRG.

Mitteilungen des Vorstandes.

In Ungarn hat sich mit Genehmigung des Kgl. ung. Ministeriums für innere Angelegenheiten der Ungarische Yacht-Verband konstituiert. Die Landesvertretung ging dadurch vom Kgl. Ung. Yacht-Club auf den Ungarischen Segler-Verband über. Die Adresse des Ungarischen Segler-Verbandes ist: Budapest I., Mézaros utca 19.

*

Der Vorstand hat die Technische Kommission zu einer „Sportkommission“ erweitert; als Mitglieder wurden folgende Herren berufen: Ing. Thausing (Obmann), Suppan (Schriftführer), Dr. Abel, Dietz Angerer, Demir Assim Tourgoud, von Böhm, Dr. von Friedinger-Pranter, Jirasko, Dr. Johanny, August Kutiak, Erich Michalek, Herbert von Obermayer, Ingenieur R. Schlenk, Ing. Schultz, A. Sturm, Thausing jun., Ingenieur Vogt, Ing. Walker und Julius Werthner.

*

Der Vorstand hat wie im Vorjahre den Aufnahmeausschuß ermächtigt, während des Sommers die Aufnahme von Mitgliedern durchzuführen; die Schriftführer werden ersucht, Anmeldungen an

Herrn Univ.-Professor Dr. Gustav von Wunschheim, Attersee
am Attersee, Villa Wunschheim, einzusenden.

*

Für den im September auf dem Zürichersee stattfindenden
Jollenwettkampf (Schweiz—Deutschland—Österreich) wurde als
Geschäftsstelle für Österreich Herr Ing. Hans Joachim Vogt, Wien
IX., Bleichergasse 4, bestimmt; Anfragen sind dorthin zu richten.

*

Im Monat Juli findet im Rundfunke Wien ein Vortrag über
Segelsport statt, den namens des Clubs Herr Dr. Johnny halten
wird. Der Titel des Vortrages lautet: „Die Entwicklungsbedin-
gungen des Segelportes in Österreich“.

*

Der Vorstand hat die Ausfertigungsgebühr für den Führer-
schein mit 1 (einem) S pro Führerschein festgesetzt.

*

Der Baron Friebeiß-Pokal wird dieses Jahr am Grundl-
see ausgesegelt, die beiden Vorstandspokale am Wolfgangsee
und Millstättersee.

*

Das Sekretariat bleibt während des Monates August ge-
schlossen; Zuschriften sind während dieser Zeit an den Schrift-
führer Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65
(vom 8. bis 20. August Attersee am Attersee, Clubhaus des
U.-Y.-C. A.-S.) zu richten.

*

Richtigstellung.

In der letzten Nummer der „Mitteilungen“ wurde als deutscher
Veranstalter des Jollenwettkampfes Schweiz—Deutschland—Öster-
reich der Kgl. Bayrische Yacht-Club angegeben. Es wird hiemit
richtiggestellt, daß der Veranstalter in Deutschland das Bayrische
Wassersportkartell ist.

Donaupokal — Wiener Frühjahrswoche.

Waren im Vorjahre die Wiener bei den Frühjahrswettfahrten unter sich geblieben, so daß der Donaupokal mangels auswärtiger Beteiligung nicht zur Vergebung gelangte, so stand uns dafür für dieses Jahr um so sicherer Beteiligung nicht nur aus Hamburg, sondern auch aus Steinhude in Aussicht. Denn das Debut der Hamburger auf der Alten Donau im Jahre 1928 und unsere Expedition nach Hamburg 1929 hatte bei allen Beteiligten den Wunsch genährt, die sportlich kameradschaftlichen Beziehungen zwischen Wien und Hamburg, die trotz der großen Entfernung in der Ähnlichkeit der beiden Segelreviere — Alster und Alte Donau — und in der besonderen Vorliebe für die 10-qm-Klasse eine natürliche Grundlage besitzen, für alle Zukunft aufrecht zu erhalten. Die bereits bestehenden Beziehungen zwischen der Alster und dem Steinhuder Meer und die Erkenntnis, daß es für die Pflege und den Ausbau der 10-qm-Klasse am zweckmäßigsten sein müsse, die hervorragendsten Vertreter dieser Klasse alljährlich auf einem Revier zusammenzubringen, hatten 1929 in Hamburg zu dem Beschluß geführt, gewissermaßen Hauptwettfahrten dieser Klasse alljährlich abwechselnd in regelmäßigem Turnus Hamburg — Wien — Steinhude zu veranstalten, wobei ein besonderer Reiz des Wiener Reviers darin erblickt wurde, daß hier die Vor- und Nachteile der beiden anderen, untereinander so grundverschiedenen Reviere in der Alten Donau einerseits, dem Neusiedlersee andererseits gewissermaßen in potenziert Form vorhanden sind. Es wurde daher schon im Herbst 1929 ein großzügiges Programm für eine 14tägige Wiener Frühjahrswoche unter Beteiligung aller im Ständigen Ausschuß vereinigten Wiener und Neusiedler Vereine ausgearbeitet, laut dessen sich an die Verbandswettfahrten auf der Alten Donau und die Donaupokalregatten nach möglichst kurzer, durch die Überführung der Boote von Wien nach Neusiedl bedingter Unterbrechung Verbands- und Pokalwettfahrten auf dem Neusiedlersee in geschlossener Reihe anschließen sollten. Leider machte der besonders ungünstige Wasserstand des Neusiedlersees uns einen Strich durch dieses Programm, denn als anfangs Mai der Wasserstand dortselbst nur mehr etliche 60 cm aufwies, überdies festgestellt werden mußte, daß die Ungarn, entgegen ihrer angeblich gegebenen Zusicherung, neuerliche Versuche zur Entwässerung des Sees gemacht hatten, faßte der Ausschuß unseres Zweigvereines Neusiedlersee in der Besorgnis, es

Wiener Frühjahrswoche 1930

1. U.-Y.-C., Stammverein
2. Wiener Segel- und Ruder-Club
3. Floridsdorfer Segelverein

Datum	22. Mai	23. Mai
Art der Wettfahrt	I. Donau-Pokal I. Canoe-Pokal	II. Donau-Pokal II. Canoe-Pokal
Windrichtung . .	S bis SW	SO bis O
Windstärke, Sekm.	3 (5-6)	2-3
Klasse	10 qm 5 qm	10 qm 5 qm
Bahnlänge	5 2.5	5 2.5

Zeichen	Yacht	Eigner — Verein	Zeit	Preis	Zeit	Preis
10-qm-Rennklasse.						
N 47	Samba	Ing. H. J. Vogt U.-Y.-C.	—	—	—	—
N 179	Pan	Ing. R. Schlenk U.-Y.-C.	1.22.18	—	1.57.49	IV
N 233	Bonzo III	Paul Wichmann N.-R.-V.	1.20.40	IV	2.09.48	—
N 244	Ly	Dr. R. Johanny U.-Y.-C.	1.33.17	—	aufg.	—
N 266	Pirat II	C. F. Kirsten N.-R.-V.	1.17.35	I	1.49.12	II
N 269	Hexl	M. Schmidt U.-Y.-C.	1.22.12	—	1.51.49	III
N 302	Wiener Kind I	Dr. P. Bauer S.-V.-F.	—	—	—	—
N 309	Wölflein VII	W. Freudenberg N.-R.-V., H.-S.-V.	1.22.04	—	2.04.10	—
N 321	Gretl	K. Fuchs S.-V.-F.	—	—	—	—
N 322	Ma Li	R. Müller-E. Wintermahr S.-V.-F.	1.36.40	—	aufg.	—
N 330	Pinguin	Ing. C. Jung U.-Y.-C.	1.30.15	—	2.09.49	—
N 347	Beelzebub	R. V. Körting S.-V.-F.	1.20.22	III	aufg.	—
N 348	Rudi IX	Ing. R. Walker U.-Y.-C.	1.26.56	—	2.01.31	—
N 358	Trix II	D. Assim Tourgoud Bey U.-Y.-C.	1.17.44	II	1.48.35	I
5-qm-Altersklasse.						
V 5	Putzile	Ing. W. Drexler U.-Y.-C.	—	—	—	—
V 15	Wahtawah	Ing. V. Thausing U.-Y.-C.	—	—	—	—
V 29	Fidde	R. Franke S.-V.-F.	0.56.59	—	1.21.13	II
V 30	Hansl II	H. Ruhmannseder S.-V.-F.	0.48.54	I	1.18.11	I
V 31	Heini II	H. Brunnmüller S.-V.-F.	1.04.59	—	n. g.	—
V 42	Louise V	W. Masel U.-Y.-C.	0.55.00	—	1.21.19	—
V 43	Elsa II	V. Thausing jun. U.-Y.-C.	0.50.13	II	1.31.26	—

1) Oskar Lechner-Gedächtnispreis. — 2) Donau-Pokal. — 3) Canoe-für den besten Ausländer. — 4) Punktpreis. — 5) Sonderpreis für den besten

24. Mai U.-Y.-C., St.-V. Oskar Lechner-Preis O bis SO 5-3 10 qm 5 qm 5 2.5		25. Mai W.S.- u. R.-C. S.-V.-F. W bis NW 4-2 10 qm 5 qm 5 2.5		26. Mai III. Donau-Pokal III. Canoe-Pokal SO 4-1.5 10 qm 5 qm 5 2.5		27. Mai U.-Y.-C., St.-V. W bis NW 3-7 10 qm 5 qm 5 2.5		28. Mai W.S.- u. R.-C. S.-V.-F. S 0-2 10 qm 5 qm 2.5	
Zeit	Preis	Zeit	Preis	Zeit	Preis	Zeit	Preis	Zeit	Preis
1.36.56	—	1.33.20	—	—	—	n. g.	—	—	—
1.19.59	—	1.20.45	—	1.44.37	—	1.04.33	—	1.28.43	IV
1.19.02	V	1.14.46	II	1.42.23	III	1.00.21	I	1.29.16	4)
1.26.40	—	1.25.10	—	1.51.11	—	aufg.	—	n. g.	—
1.15.42	II	1.14.30	I	1.32.18	II	1.00.29	II	1.19.30	II ⁵⁾ 6)
1.16.00	III	1.20.39	V	1.42.26	IV	1.01.05	IV	1.28.50	—
aufg.	—	1.38.09	—	—	—	—	—	—	—
aufg.	—	aufg.	—	1.56.58	—	1.04.34	—	1.28.42	III
1.26.26	—	1.26.09	—	—	—	—	—	—	—
1.27.38	—	1.38.50	—	n. g.	—	n. g.	—	n. g.	—
1.20.55	—	1.24.36	—	n. g.	—	1.04.53	—	1.30.30	—
1.17.18	IV	1.16.46	IV	1.43.20	—	1.00.45	III	1.30.24	—
aufg.	—	1.20.47	—	1.50.47	—	n. g.	—	n. g.	—
1.15.37	1 ¹⁾	1.15.13	III	1.31.47	1 ²⁾	0.59.46	8)	1.18.11	1 ⁷⁾
—	—	0.46.42	II	—	—	—	—	—	—
0.58.27	—	0.52.27	—	—	—	n. g.	—	n. g.	—
0.52.50	—	0.51.21	—	0.55.59	—	aufg.	—	aufg.	—
0.47.13	I	0.42.47	I	0.53.09	1 ³⁾	0.35.16	II	1.12.45	1 ⁶⁾
gek.	—	n. g.	—	n. g.	—	n. g.	—	n. g.	—
—	—	—	—	0.55.40	II	—	—	—	—
0.49.33	II	0.47.16	—	0.55.57	—	0.35.10	I	1.32.50	II

Pokal. — 4) Sonderpreis für den zweitbesten Ausländer. — 5) Sonderpreis Inländer. — 8) Nicht unterschrieben.

könnte in der Zwischenzeit der Wasserstand noch ungünstiger und das Segeln bei frischem Nordwind überhaupt unmöglich werden, so daß die deutschen Gäste nur die Nachteile und nicht auch die besonderen Reize dieses eigenartigen Reviers kennen lernen würden, den Beschluß, die Neusiedlersee-Wettfahrten abzusagen. Damit fiel ein Hauptteil des ganzen Programms ins Wasser (soferne diese Redensart unter den obwaltenden Umständen am Platz ist), und da der Neusiedlersee das Zuckerl darstellte, mit dem namentlich die Besitzer langer Boote über ihre geringeren Chancen auf der Alten Donau hinweggetröstet werden sollten, war die Gefahr durchaus nicht von der Hand zu weisen, daß die erwarteten deutschen Gäste gänzlich wegbleiben würden. Höchst erfreulicherweise war bei ihnen der aufrichtige Wunsch, den beschlossenen Turnus Hamburg — Wien — Steinhude unentwegt durchzusetzen, und bei den Hamburgern überdies das Herzensbedürfnis, sich für den Donaupokal 1929 und für den Cefrikapokal Revanche zu holen, größer als ihre Enttäuschung über den Ausfall der Neusiedler Regatten, und da obendrein im Hinblick auf die im Vorjahre von den Hamburgern gebotene Frachtvergütung der Sportfonds des Union-Yacht-Clubs und die beteiligten Wiener Vereine ihr Möglichstes taten, die Expedition im Kostenpunkte möglichst zu entlasten, konnten wir nicht weniger als vier norddeutsche Boote auf der Alten Donau begrüßen. Vom Hamburger Kenterclub kamen Bonzo III. ex Laubfrosch VII. ex Blinkfuer II., den wir unter letzterem Namen schon 1928 in Wien gesehen hatten, der inzwischen in Paul Wichmanns Besitz übergegangen ist und wegen Verhinderung des Eigners von Laub gesteuert wurde (Vorschot Köng); ferner Wölflein VII., den wir voriges Jahr in Hamburg als Blinkfuer III., kennengelernt hatten, wo er sich auf langen Schlägen außerordentlich schnell gezeigt hatte, unter Führung seines Eigners Freudenberg mit Webendörfer an der Vorschot; auch die berühmtesten Alster-Piraten fehlten nicht: Pirat II. ex Ilse IV., ex Kater Murr II., der voriges Jahr unter Edgar Behrs Führung nach den beiden ersten Rennen um den Cefrikapokal mit überlegener Punktzahl geführt hatte und nur durch sein gänzlich Versagen in der Flaute der dritten Wettfahrt von Oha III. überflügelt wurde; sein nunmehriger Eigner Carl Friedrich Kirsten (nach dessen Namen in der abgekürzten Form C..Fri.K. der von seinem Vater Johnny Kirsten gestiftete Cefrikapokal benannt war) vertraute Edgar Behr die Führung an und saß selbst an der Vorschot. Aus Steinhude kam Beelzebub III. des Herrn

Körting vom Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Segler-Verein, ein Drewitz-Neubau von 6'60 m Länge, dessen Ruder die äußerst schneidige und sympathische Frau Grete Müller, bekannt durch ihre „Meerkatzen“-Zucht, führte, der als Vorschotmann ihr Gatte zur Seite stand (ein seltenes Beispiel ehelich-seglerischer Harmonie). Aus Steinhude machte auch noch als Reservemann Herr Segers die Reise mit, der sich mehrfach auf anderen Booten betätigte.

In Wien vertraute man zunächst wohl auf die angestammte Überlegenheit des Schlenk'schen Pan auf der Alten Donau, an Neuerscheinungen waren der im Herbst vorigen Jahres auf 10 qm umgetakelte Rudi IX. Walkers, im Vorjahr als 15er bewährt und mit geteilter Besegelung auch als 10er außerordentlich schnell, jedoch für die Alte Donau mit seinen 7'50 m offenbar zu lang und gegen raschen Windwechsel allzu empfindlich, und eine für Demir Assim Tourgoud Bey von Feinig neugebaute Trix II. zu verzeichnen, welche letztere den um etwa 60 cm verlängerten Typ Ariranha—Sindbad VI. darstellt. Zwei aussichtsreiche Bewerber, Sindbad VI. und Sindbad VIII., fehlten, dafür erschien Hexl mit neuer Besegelung unter Führung Dietz Angerers. Ergänzt wurde das Feld durch Samba ex Afferl (Vogt), Ly (Johanny), Wienerkind (Bauer), Gretl (Fuchs), Ma-Li (Müller-Wintermahr), und Pinguin (Jung), so daß um den Donaupokal 11, in den Verbandswettfahrten 12 bis 14 Boote starteten. Die Wettfahrten entwickelten sich zu einer ausgesprochenen Konkurrenz der Spitzenboote: Samba, Ly, Wienerkind, Gretl, Ma-Li, Pinguin und Rudi IX. kamen nicht ein einziges Mal auf Platz; das lange Wölflein, das wohl auch unter den seinem Eigner ungewohnten Revierverhältnissen litt, vermochte lediglich in der letzten Wettfahrt, bei sehr flautigem Wind, einen III. Platz zu erobern, auch Pan mußte an die Überlegenheit anderer glauben und konnte nur zwei IV. Preise landen, sonst endete er stets an 5. oder 6. Stelle. Beelzebub konnte trotz seiner Länge dank seiner absoluten Schnelligkeit und dem regelmäßig frischen Wind zwei III. und zwei IV. Preise erringen; Hexl endete zweimal als Dritte, zweimal als Vierte, zweimal als Fünfte und einmal als Sechste; Bonzo, der wie sein Führer die Alte Donau schon einigermaßen kannte, besetzte an jedem Tag einen anderen Platz vom I. bis zum VII. Nach dieser Aufzählung könnte man fast meinen, daß die beiden ersten Plätze durchwegs unbesetzt geblieben seien; dem war aber nicht so; denn regelmäßig beträchtlich vor dem anderen Feld dahersegelnd, trugen

Pirat und Trix einen ebenso erbitterten als spannenden Kampf um die Palme des Sieges aus. Beide wurden erstklassig und mit allem Raffinement geführt, das Zusammenarbeiten von Führer und Vorschotmann war ein ausgezeichnetes, wobei auch dem bereits 1928 erfolgreichen Donaupokal-Vorschotmann Ing. Bayer die gebührende Anerkennung nicht versagt werden darf. Wie heiß der Kampf zwischen diesen beiden Booten war, ist daraus zu ersehen, daß lediglich am letzten Tag bei ausgesprochen leichtem Wind mehr als eine Minute zwischen beiden lag; sonst war die Differenz stets geringer, zweimal betrug sie nur 5 bzw. 9 Sekunden. Trotzdem dürfte Trix als das überlegene der beiden Boote anzusehen sein, ihre Überlegenheit am Wind war offensichtlich, während vor dem Wind Pirat etwas schneller war, was seinem geradezu fabelhaft sitzenden Spinaker zu danken sein dürfte. Trix ging fünfmal als I., einmal als II. und einmal als III. durchs Ziel, mußte jedoch bei der vorletzten Verbandswettfahrt auf den ersegelten I. Platz wegen einer Meinungsverschiedenheit mit Hexl beim Bojerunden verzichten, wodurch sie den ersten Punktpreis an Pirat verlor, der insgesamt zwei I. und fünf II. Tagespreise davontrug. Trix sicherte sich jedoch mit zwei I. und einem II. Platz den Donaupokal, so daß das Hauptereignis auch diesmal wieder zu einem Erfolg eines österreichischen Bootes führte; sie erhielt außerdem am 24. Mai den Oskar Lechner-Gedächtnispreis und selbstverständlich den Sonderpreis für das beste inländische Boot; angesichts der Überlegenheit des Piratenbootes über alle anderen österreichischen Teilnehmer ist jedenfalls festzustellen, daß Valentin Feinig als Konstrukteur und Demir Assim als Steuermann diesmal die Ehre der Österreicher gerettet haben. Die ausgezeichneten Alsterpiraten trugen außer 7 Tagespreisen, wie schon erwähnt, den Punktpreis der Verbandswettfahrten und den Sonderpreis für das beste ausländische Boot davon, während sie im Donaupokal mit einem I. und zwei II. Plätzen knapp und ehrenvoll unterlagen. Den Sonderpreis für den zweitbesten Ausländer trug Bonzo davon.

Gleichzeitig mit den Donaupokalwettfahrten fanden drei Wettfahrten um einen Canoepokal in der 5-qm-Klasse statt, die auch in den Verbandswettfahrten neben den Zehnern die einzige Klasse war, deren Wettfahrten zustandekamen (in anderen Klassen erfolgte teils gar keine, teils nur eine Meldung). Die Beteiligung der Fünfer ließ leider zu wünschen übrig, es waren durchwegs nur 5 bis 6 Meldungen abgegeben worden, von denen überdies

die eine oder die andere gelegentlich nicht eingehalten wurde. Hier bewies Ruhmannseder mit Hansl II eine ausgesprochene Überlegenheit, gegen die es kein Aufkommen gab. Mit meist 2 bis 3 Minuten Vorsprung endete er sechsmal unter 7 Wettfahrten als unangefochtener Sieger, ein einziges Mal bei besonders frischem Westwind mußte er sich von Thausing jun. mit Elsa II um 6 Sekunden geschlagen bekennen. Ruhmannseder holte sich sowohl den Canoepokal als auch den Punktpreis in einer in dieser Klasse auf der Alten Donau noch kaum jemals dagewesenen Form. Ihm zunächst kam Thausing jun. mit einem I. und drei II. Plätzen. Drexler (Putzile), der leider nur an der Sonntagswettfahrt teilnehmen konnte, holte sich hiebei einen II. Preis, desgleichen gewannen Franke (Fidde) und Masels Luise V. unter Führung Poells je einen II. Preis.

Von Wind und Wetter waren die Wettfahrten außerordentlich begünstigt; während vor zwei Jahren die Hamburger Gäste von der Alten Donau nicht wesentlich entzückt waren, da die nutzbare Wasserfläche durch niederen Wasserstand noch weiter eingeengt war und überdies bei mehreren Regatten mehr oder minder empfindliche Flaute herrschte (die erste Pokalwettfahrt 1928 dauerte bei einer Runde ungefähr vier Stunden!) war diesmal durch ein kurz vorher im Strom vorübergehend aufgetretenes Hochwasser unser Segellavoir bis zum Rande gefüllt und der Wind ließ nichts zu wünschen übrig. An den ersten sechs Tagen gab es schöne durchstehende Brise von meist mehr als 3 m, zeitweise bis zu 6 bis 7 m auffrischend, so daß die Zeiten des jeweils schnellsten Bootes zwischen 1.00.21 und 1.48.35 lagen; am letzten Tage war der Wind sehr leicht, aber immerhin gleichmäßig und ohne wirkliche Flaute, so daß auch unsere Gäste von den Windverhältnissen durchaus befriedigt waren. Am ersten Tag herrschte infolge atmosphärischer Störungen eine für die Alte Donau ganz ungewöhnliche Windrichtung, S bis SW, am 2., 3., 5. und 7. Tag der normale O bis SO, am 4. und 6. Tag frischer Westwind. Dagegen fehlte diesmal der auf der Alten Donau sonst so häufige NW gänzlich.

Am 22. Mai fand im Deutschen Haus ein zwangloser Begrüßungsabend statt, am 28. im Restaurant Kaiserhof ein gemeinsames Abendessen, in dessen Rahmen die Preisverteilung vorgenommen wurde. Leider zeichnete sich die letztere Veranstaltung durch einen auffallend schwachen Besuch seitens unserer Mit-

glieder aus. Der Nachmittag des 25. Mai wurde dazu benützt, die deutschen Gäste nach Neusiedl zu führen, um ihnen den Neusiedlersee, wenn schon die Wettfahrten dortselbst abgesagt worden waren, wenigstens von Angesicht zu Angesicht zu zeigen; glücklicherweise hatte sich der Wasserstand seit Anfang Mai nicht wesentlich verschlechtert, überdies war die Windrichtung eine verhältnismäßig günstige, so daß unsere Gäste den See in Neusiedl tatsächlich zu Hause trafen und einige Probeschläge auf Booten des Zweigvereines Neusiedlersee machen konnten, von denen sie trotz des ungünstigen Wasserstandes einen ausgezeichneten Eindruck davontrugen.

Um auch der von unseren Hamburger Freunden ausgegangenen Anregung gerecht zu werden, die Wiener Wettfahrten als Vorschau für die Schaffung eines Einheitszehners auszunützen, fand am 26. Mai im Weingartl eine gemeinschaftliche Sitzung der Hamburger, Steinhuder und Wiener Zehnersegler statt, bei der die Zweckmäßigkeitsgründe für die Schaffung einer solchen Einheitsklasse, deren Vorteile und Ziele eingehend besprochen wurden. Letzteren Endes soll dabei auf die Schaffung eines wirklich rennfähigen kleinen Schwertbootes zur Austragung internationaler Wettbewerbe (Olympiade) hingearbeitet werden. Die Mehrheit der Anwesenden sprach sich für die Schaffung eines Einheitszehners von den ungefähren Ausmaßen des Beelzebub aus, lediglich hinsichtlich der Besegelung sollen gewisse bescheidene Abweichungen gestattet bleiben. Eine Fortsetzung der diesbezüglichen Besprechungen soll, wie wir seither erfahren haben, Mitte Juli gelegentlich der Ratzeburgersee-Woche stattfinden, bei welcher ein Zusammentreffen von Hamburger und Steinhuder Zehnern mit solchen aus Berlin und Lübeck bevorsteht.

Noch einer Veranstaltung sei hier gedacht, die im Rahmen der Wiener-Woche am 26. Mai (vor der oberwähnten Sitzung) im Hörsaal 25 der Technischen Hochschule stattfand; es war dies eine Vorführung von kinematographischen Aufnahmen des Strömungsverlaufs an Tragflächen sowie von Zeitlupenaufnahmen fliegender Vögel, die dem liebenswürdigen Entgegenkommen des Herrn Regierungsbaumeisters Dozenten Ing. Richard Katzmayer, Lehrkanzel für Luftfahrt, zu danken war, sich eines zahlreichen Besuches aus unserer Seglerkreise erfreute und allen Erschienenen viel Lehrreiches und Interessantes bot.

Die Wiener Frühjahrswoche war nicht nur dank der Teil-

nahme von 4 deutschen Booten ein segelsportliches Ereignis, wie wir es in Wien noch nicht mitgemacht hatten, sie hat auch gewiß wieder das Ihrige zur Vertiefung und Festigung unserer segelsportlich-freundschaftlichen Beziehungen zu Hamburg und Steinhude beigetragen. Wir können nur hoffen und wünschen, daß diese nun schon auf eine dreijährige Dauer zurückblickenden gemeinsamen Pokal-Wettfahrten der 10-qm-Klasse in dem Sinne und in der Weise, wie sie von allen Beteiligten geplant und gewünscht werden, tatsächlich als ständige Einrichtung erhalten bleiben mögen. Es werden sich dabei gewiß auch weitere segelsportliche Beziehungen ergeben, die nicht nur der Alten Donau und dem Neusiedlersee, sondern auch den anderen österreichischen Segelrevieren zugute kommen.

Dr. R. Johanny.

Der neue Text der Wettsegelbestimmungen.

Durch den Wiederbeitritt des Deutschen Seglerverbandes zur I. Y. R. U. im Jahre 1928 ergab sich die Notwendigkeit, die Wettsegelbestimmungen des Verbandes mit denen der I. Y. R. U. in Einklang zu bringen. Denn wenngleich die WB. des Verbandes vor dem Kriege mit den internationalen WB. identisch waren und lediglich gewisse Zusatzbestimmungen enthalten hatten, deren Erlassung den Landesvertretungen durch die I. Y. R. U. innerhalb gewisser Grenzen freigestellt wurde, hatten sich doch in den 14 Jahren, während welcher Deutschland außerhalb der I. Y. R. U. stand, einerseits die Bestimmungen der letzteren in manchen Punkten geändert, andererseits waren innerhalb des D. S. Vb. dessen Zusatzbestimmungen mit dem ursprünglich gemeinsamen internationalen Text zu einem einheitlichen Ganzen verarbeitet worden, endlich hatte sich im D. S. Vb. selbst das geltende Recht fortentwickelt, woran der Hauptanteil der Spruchpraxis des Verbandsvorstandes in Berufungsfällen zuzuschreiben war. Es bestanden daher zur Zeit unseres Wiedereintrittes in die I. Y. R. U. mehrfache Verschiedenheiten zwischen den internationalen WB. und denen des D. S. Vb., so daß eine gründliche Erneuerung der letzteren nötig wurde. Es handelte sich nun darum, sowohl eine vollständig getreue und doch deutsche Übersetzung der zur Zeit unseres Wiedereintrittes in die I. Y. R. U. geltenden internationalen WB. anzufertigen als auch alle mit ihr in Einklang zu bringenden

deutschen Bestimmungen als deutsche Zusatzbestimmungen herauszuschälen und den einzelnen Paragraphen entsprechend anzugliedern. Diese keineswegs leichte und einfache Arbeit wurde auf Grund eines vom Geschäftsführer des D. S. Vb. mit anerkennenswerter Mühewaltung verfaßten Entwurfes vom Rechtsausschuß des Verbandes teils in schriftlichen Elaboraten, teils in gemeinsamen Sitzungen durchgeführt und vom Vorstand genehmigt. Kaum war diese Arbeit — im Herbst 1929 — bewältigt, als in einer Sitzung des P. C. der I. Y. R. U. deren WB. einer gründlichen Umarbeitung unterzogen wurden, wobei, wie mit Befriedigung festgestellt werden kann, eine Reihe von Anregungen auf Grundlage der bisherigen D. S. Vb.-Bestimmungen volle Berücksichtigung fand. Durch diese teilweise grundlegenden Änderungen ergab sich die Notwendigkeit, den schon fertiggestellten deutschen Text der WB. mit seinen Zusatzbestimmungen neuerlich gründlich umzuarbeiten, auch diese Arbeit erfolgte wiederum durch den Geschäftsführer, den Rechtsausschuß und den Vorstand. Das Ergebnis liegt in der vor nicht langer Zeit erschienenen Ausgabe 1930 des blauen Buches vor. Im folgenden sollen die wichtigsten Änderungen, die sich daraus gegenüber den bisher in Geltung gestandenen WB. ergeben, hervorgehoben werden — selbstverständlich ohne daß damit den Rennseglern oder den Schiedsrichtern die Notwendigkeit erspart werden könnte, sich ihrerseits mit dem vollen Text der WB. in ihrem nunmehrigen Wortlaut eingehend vertraut zu machen.

Laut § 2 kann man nunmehr an einer Wettfahrt nicht bloß mit einer eigenen Yacht teilnehmen, sondern auch mit einer solchen, die man auf mindestens 30 Tage gechartert hat.

Im § 8 wird der Wettfahrtleitung (den Schiedsrichtern) das Recht zur Aufhebung oder Verschiebung einer Wettfahrt nicht mehr bloß für den Fall ungünstiger Witterung zuerkannt, sondern auch für den Fall, daß andere ausreichende Gründe dies wünschenswert machen.

Im § 9 sind nunmehr die Signale für Verschiebung der Startzeit einheitlich geregelt: der Signalebuchwimpel allein bedeutet 15 Minuten; wird unterhalb dieses Wimpels ein Ball oder ein sonstiger Signalkörper (Wimpel, Flagge) gesetzt, so bedeutet dies eine Verschiebung um 30 Minuten. Jeder weitere Ball oder Signalkörper bedeutet weitere 30 Minuten Verschiebung. Jedes Verschiebungssignal ist durch einen Kanonenschuß anzuzeigen.

Die Wegerechtsbestimmungen (§ 30 ff.) sind jetzt in vielen Punkten ausführlicher gefaßt als früher, insbesondere sind ihnen sowohl im allgemeinen als auch zu den einzelnen Absätzen Erläuterungen vorausgeschickt oder beigefügt, durch welche die Auslegung erleichtert werden soll.

Der Begriff „Gefahr des Zusammenstoßens“ wird weitestgehend dahin ausgelegt, daß eine solche im Zweifel immer als gegeben anzunehmen ist, wenn nicht beide Yachten volle Manövrierfreiheit gegeneinander haben, das heißt, wenn ihre mit hart gelegtem Ruder gegeneinander beschriebenen vollen Drehkreise einander irgendwie treffen würden.

Ganz besonders muß im Hinblick auf die noch immer vielfach bestehende anderweitige Auffassung auf die Definition der Begriffe „beim Wind“ und „mit raumem Wind“ hingewiesen werden: „beim Wind“ heißt nur „hart am Wind“, also so hoch am Wind, als möglich ist, ohne durch übermäßiges Pressen die Fahrt zu beeinträchtigen. Diese Grenze wird im allgemeinen etwa bei 4 Strich (von Kielyachten bei 3 bis 3½ Strich) erreicht werden; von dieser Grenze an beginnt mit der Möglichkeit, die Schoten zu schricken, der Begriff des „raumem“ Windes, der von da ab alle Phasen bis zum Achterwind umfaßt; es hat also eine Yacht, die unter Steuerbordschoten mit 6 Strich gegen den Wind segelt, einer mit Backbordschoten vor dem Wind segelnden Yacht aus dem Wege zu gehen! (Zu der hier besprochenen Textstelle, Seite 76 des blauen Buches, sei auf die in der Yacht erfolgte Richtigstellung eines Textfehlers hingewiesen: statt „vor dem Winde segelt“, hat es hier richtig zu heißen: „im Winde liegt“; vgl. Seite 90 des blauen Buches!).

Außerordentlich klar gefaßt erscheinen nunmehr die Vorschriften hinsichtlich des Überholens (§ 30, A bis C); sie bringen übrigens keine Neuerungen, sondern nur eine ausdrückliche Zusammenfassung dessen, was bisher schon gegolten hat. Zu bemerken ist, daß sich im Kommentar zu den Überholungsbestimmungen (Seite 92 des blauen Buches, Zeile 1 bis 7) ein Druckfehler eingeschlichen hat: es ist dort der Satz ausgeblieben: „die in Lee überholende Yacht darf auch nicht luven, um mit der überholten Yacht anzubinden, ehe sie von dieser klar vorausgekommen ist“; erst nach diesem Satz hätten die Worte „dies darf sie erst usw.“ einen Sinn, die andernfalls unverständlich bleiben.

Neu ist die genaue Definition des Begriffes „richtiger Kurs“,

die namentlich im Hinblick auf das Verbot des „Abfallens vom richtigen Kurse“ zwecks Verhinderung einer Überholung in Lee von Wichtigkeit ist: auf der Kreuzstrecke gilt als „richtiger Kurs“ grundsätzlich ein solcher, der nicht raumer ist als voll und bei, auf raumen Strecken ein solcher, der nicht leewärts von der nächsten Marke führt.

In den darauffolgenden Bestimmungen über Begegnung, Kurskreuzung und Kursnäherung (§ 30, D bis H) ist von Interesse die Bemerkung im zweiten Absatz über die Berechtigung der wegeberechtigten Yacht, vor dem Startschuß ihren Kurs in jeder vernünftigen Weise zu ändern: „Nur wäre ein Anluven, das so plötzlich erfolgt, daß ihm vom Ausweichpflichtigen nicht leicht nachgekommen werden könnte, nicht als vernünftig anzusehen“. Gleich nach Abgabe des Startsignals müssen die Yachten einen Kurs steuern, der mit ihrer Absicht, durch die Startlinie zu gehen, im Einklang steht (sie dürfen einander also selbstverständlich nicht vor der Startlinie oder an derselben vorbei spazieren führen!).

Eine grundlegende Änderung enthalten die Vorschriften über Kursänderungen (§ 30, J): eine Kursänderung, die mit einiger Wahrscheinlichkeit einen Zusammenstoß mit einer anderen Yacht herbeiführen würde, darf eine Yacht jetzt nur mehr unternehmen, wenn sie auf dem neuen Kurs schon volle Fahrt aufnehmen kann, ehe ein Zusammenstoß eintreten könnte. — Bisher galt für diesen Fall im allgemeinen nur das Kriterium des „Voll- und Bei“-Stehens der Segel auf dem neuen Kurs, nur bei der Kreuzwende galt im D. S. Vb. bereits seit einer Reihe von Jahren die Bestimmung des Aufnehmens voller Fahrt, die nunmehr international angenommen und auf alle Kursänderungen ausgedehnt wurde; ob diese Ausdehnung zweckmäßig war, wird erst die Zukunft lehren: bei der Kreuzwende konnte die Frage, ob die Yacht nach der Wendung schon volle Fahrt aufgenommen habe oder nicht, stets mit voller Sicherheit beantwortet werden, je nachdem, ob unmittelbar nach der Wendung ein Zusammenstoß erfolgte oder nicht; bei einer Wendung dagegen, die zu einer Kurskreuzung führt, wird wahrscheinlich regelmäßige Behauptung gegen Behauptung stehen und wird es nicht leicht sein, den Sachverhalt einwandfrei festzustellen.

Die Vorschriften über das Raumgeben bei Kursmarken und Hindernissen im Fahrwasser (§ 31) sind inhaltlich unverändert, aber ebenfalls nach Tunlichkeit klarer gefaßt als bisher.

Im § 32, der das Verhalten beim Winde segelnder Yachten bei Annäherung an ein Hindernis im Fahrwasser oder an eine Kursmarke regelt, ist die Bestimmung neu, daß die Leeyacht, falls sie von dem Hindernis durch Abfallen freihalten will, der Luvyacht auf Verlangen den zum gleichen Zweck nötigen Raum geben muß, diese also nicht gezwungen werden kann, vor dem Hindernis zu wenden.

Neu und unbedingt zweckmäßig ist der Schlußsatz des § 32, demzufolge auch dort, wo dies nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, ein Zuruf gemacht werden soll, ehe eine Kursänderung erfolgt, die von der anderen Yacht nicht vorauszusehen war.

Der Begriff der Kursmarken (§ 34) ist nunmehr in Übereinstimmung mit der internationalen Auffassung (im Gegensatz zu Berufungsentscheidungen des Verbandsvorstandes aus den letzten Jahren) dahin eingeschränkt, daß die Unterwasserteile einer Kursmarke nicht als Teil der Kursmarke anzusehen sind (folglich zieht z. B. die Berührung des Ankertaues oder der Kette einer Kursmarke nicht mehr die Ausschließung nach sich!)

Interessant ist der zweite Absatz des § 41 über die Beendigung eines Rennens: darnach beendet eine Yacht das Rennen in dem Augenblick, wo sie zu zeiten ist, also wo sie mit irgend einem ihrer Bestandteile die Ziellinie erreicht; sie muß nachher die Ziellinie nicht unbedingt ganz durchsegeln, sie kann eventuell achteraus sacken oder im Ziel kentern, ehe sie dasselbe zur Gänze durchgesegelt hat.

In den Bestimmungen über Proteste (§ 43) ist wichtig die Vorschrift, daß ein schriftlich überreichter Protest nicht mehr zurückgezogen werden darf (der D. S. Vb. war in dieser Hinsicht stets entgegenkommend und gestattete die Zurücknahme bis zum Beginn der Zeugenvernehmung).

Das Setzen der Protestflagge muß jetzt bei der ersten passenden Gelegenheit, und wenn die Yacht an der Wettfahrtleitung vorbei kommt, erfolgen (nicht erst vor dem Passieren des Zieles wie bisher!).

Dr. R. Johanny.

Spendet

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

Ausschreibungen.

Kärntner Segelsport-Kartell.

(Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee, Veldner Segler-Verein,
Union-Yacht-Club Zweigverein Millstättersee, Kärntner Yacht-Club.)

Ausschreibung

*der Wettfahrten auf den Kärntner Seen im August und
September 1930.*

I. Millstättersee-Woche.

A. Verbandswettfahrten.

1. Samstag, den 9. August, 15 Uhr, vor Seeboden (U.-Y.-C.
Z.-V. Mi.).

2. Sonntag, den 10. August, 15 Uhr, vor Seeboden (K. Y.-C.
und V. S.-V.).

3. Montag, den 11. August, 15 Uhr, vor Seeboden (U.-Y.-C.
Z.-V. W.).

4. Dienstag, den 12. August 1930, 15 Uhr, vor Millstatt
(U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).

Klassen: a) freie Rennklassen: 20, 15 und 10 qm;

b) beschränkte Rennklasse: 22 qm;

c) Ausgleichsklasse: klassenlose Schwertboote.

Meldeschuß: Mittwoch, den 6. August, 18 Uhr.

Meldestelle: Kurt Musil-Mollenbruck, Millstatt, Schloß
Heroldeck.

Einsatz: 16 S für jede Wettfahrt (bei Meldung vor dem
28. Juli ermäßigt: 8 S).

Besondere Preise: a) in der 20-qm-Klasse der Preis der Kur-
kommission Millstatt, Herausforderungspreis, gestiftet 1928 (siehe
„Die Yacht“ 1928, Nr. 28, Seite 4), nach Punktwertung für sämt-
liche Wettfahrten; b) in der 22-qm-Klasse der Preis der Fremden-
verkehrskommission Seeboden, Herausforderungspreis, gestiftet
1929 (die Bestimmungen für den unter a) genannten Preis finden
sinngemäß Anwendung); c) in der 20-qm-Klasse und in der
22-qm-Klasse je ein Punktpreis.

Bahn: Dreieckkurs, zirka 7 Sm.

B. Sonderwettfahrten der freien 20-qm-Rennklasse um den Millstättersee-Preis.

1. Mittwoch, den 13. August, 15 Uhr, vor Millstatt (U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).

2. Donnerstag, den 14. August, 15 Uhr, vor Millstatt (U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).

3. Freitag, den 15. August, 15 Uhr, vor Millstatt (U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).

Klasse: Freie 20-qm-Rennklasse.

Meldeschuß und Meldestelle: wie unter A.

Einsatz: 30 S für die ganze Wettfahrtreihe.

Preise: a) Klassenpreise nach Vorschrift, gegeben von der Kurkommission Millstatt; b) besondere Preise: der Millstättersee-Preis 1930, gegeben vom Vorstand des U.-Y.-C., für die nach der Johanny'schen Punktwertung erfolgreichste Yacht aller drei Wettfahrten; bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Abschneiden in jener Wettfahrt, in der die im Verhältnis zur Bahnlänge kürzeste Fahrzeit erzielt wurde.

II. Wörthersee-Woche.

A. Verbandswettfahrten vor Velden.

1. Dienstag, den 19. August, 14 Uhr (V. S.-V.).

2. Mittwoch, den 20. August, 14 Uhr (U.-Y.-C. Z.-V. W. und U.-Y.C. Z.-V. Mi.).

3. Donnerstag, den 21. August (K. Y.-C.).

Klassen: freie Rennklassen: 35, 20, 15 und 10 qm;

beschränkte Rennklasse: 22 qm;

Altersklasse: alte 6-m-R-Klasse.

Meldeschuß: 14. August, 18. Uhr.

Meldestelle: Hofrat Dr. Karl Woksch, Dellach am Wörthersee, Post Maria-Wörth.

Einsatz: für 6er, 35er und 20er 12 S, für die übrigen Klassen 10 S für jede Wettfahrt.

Besondere Preise: a) in der 35-qm-Klasse der Veldner Yacht-Preis, Herausforderungspreis, gestiftet 1925 von Herrn Hans Schür (nach Punktwertung); b) in den übrigen Klassen Punktpreise für das in allen Wettfahrten nach der Johanny'schen Punktwertung erfolgreichste Boot jeder Klasse, gegeben in der 22-qm-Klasse und in der 10-qm-Klasse von der Veldner Kurkommission, in der 6-m-

R-Klasse, 20-qm-Klasse und 15-qm-Klasse vom V. S.-V.; c) in allen Klassen erhalten die Sieger jeder einzelnen Wettfahrt außer den Klassenpreisen Erinnerungsplaketten, gegeben von der Veldner Kurkommission.

B. Verbandswettfahrten vor Krumpendorf.

1. Samstag, den 23. August, 14 Uhr (K. Y.-C.).
2. Sonntag, den 24. August, 14 Uhr (V. S.-V. und U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).
3. Montag, den 25. August, 14 Uhr (U.-Y.-C. Z.-V. W.).

Klassen, Meldeschluß, Meldestelle und Einsatz: wie unter A.
Besondere Preise: siehe unter D.

C. Wettfahrten um den Wörthersee-Preis 1930 und um den Saelde-Pokal vor Dellach:

1. Dienstag, den 26. August, 14 Uhr (U.-Y.-C. Z.-V. W.)
2. Mittwoch, den 27. August, 14 Uhr (K. Y.-C.)
3. Donnerstag, den 28. August, 14 Uhr (V. S.-V. u. U.-Y.-C. Z.-V. Mi.)

Klassen: Freie Rennklassen: 35 und 20 qm.

Meldeschluß und Meldestelle: wie unter A.

Einsatz: 40 S für die ganze Wettfahrtreihe.

Besondere Preise: a) in der 20-qm-Klasse der Wörthersee-Preis 1930, Staatspreis, gegeben vom Bundesministerium für Handel und Verkehr für das nach Punktwertung erfolgreichste Boot, weitere Punktpreise je nach der Zahl der Meldungen, gegeben von den Vereinen des K. S.-K.; b) in der 35-qm-Klasse der Saelde-Pokal. Punktpreis, gegeben von Herrn Robert Salcher; c) in der 20-qm-Klasse siehe auch unter D.

D. Verbandswettfahrten vor Dellach.

1. Freitag, den 29. August, 14 Uhr (U.-Y.-C. Z.-V. W.)
2. Samstag, den 30. August, 14 Uhr (K. Y.-C. u. U.-Y.-C. Z.-V. Mi.)
3. Sonntag, den 31. August, 14 Uhr (U.-Y.-C. Z.-V. W. u. V. S.-V.)

Klassen, Meldeschluß, Meldestelle und Einsatz: wie unter A.

Besondere Preise: a) in der 22-qm-Klasse und in der 20-qm-Klasse je ein Punktpreis für das in sämtlichen Wettfahrten unter A—D nach Punktwertung erfolgreichste ausländische und ebenso für das erfolgreichste österreichische Boot: b) in der 22-qm-Klasse

ein Ermunterungspreis für das nach Punktwertung erfolgreichste Boot sämtlicher Wettfahrten unter A—D, das keinen Klassenpreis errungen hat. Für alle Punktpreise gelangt die Johanny'sche Punktwertung zur Anwendung.

III. Volksabstimmungs-Jubiläums-Wettfahrten auf dem Wörthersee.

Verbandswettfahrten im Rahmen der Festlichkeiten anlässlich der 10-Jahr-Feier der Kärntner Volksabstimmung.

1. Samstag, den 6. September, 10 Uhr, vor Pörtschach (K. Y.-C.)
2. Sonntag, den 7. September, 14 Uhr, vor Krumpendorf (U.-Y.-C. Z.-V. W.)
3. Montag, den 8. September, 14 Uhr, vor Krumpendorf (V. S.-V. u. U.-Y.-C. Z.-V. Mi.).

Klassen: freie Rennklassen: 35, 20, 15 und 10 qm;

beschränkte Rennklasse: 22 qm;

Altersklasse: alte 6 m R-Klasse;

Ausgleichsklassen: a) klassenlose Kielyachten,

b) klassenlose Schwertbote (Unterteilung der Ausgleichsklassen vorbehalten; Handicap).

Meldeschluss: Mittwoch, den 3. September, 18 Uhr.

Meldestelle: Dr. Viktor Hauser, Klagenfurt.

Einsatz: 5 S für jede Wettfahrt.

Besondere Preise: mindestens ein Punktpreis in jeder Klasse (es stehen Widmungen von öffentlichen Körperschaften in Aussicht).

Bahn: für sämtliche Wettfahrten auf dem Wörthersee Dreieckskurse von 6 bis 9 Sm, am 6. September rund um den Wörthersee, zirka 18 Sm.

Allgemeine Bestimmungen für sämtliche Wettfahrten des K. S.-K.:

1. Für sämtliche Wettfahrten gelten die internationalen Wettsegelbestimmungen mit den ergänzenden Bestimmungen des D. S.Vb.

2. Sollte in einer Klasse für eine Wettfahrt nur eine Meldung vorliegen, so entfällt die Wettfahrt für diese Klasse, unbeschadet der deutschen Zusatzbestimmung zu § 10 W. B.

3. Besatzung: nach Verbandsvorschrift; in den Ausgleichsklassen höchstens 3 Personen; bezahlte Leute nur in der 6-m-Altersklasse.

4. Ruderführung: nach Verbandsvorschrift.

5. Klassenpreise: nach Verbandsvorschrift.
6. Unterscheidungsnummern für Ausgleichsklassen sind nach Weisung der Meldestelle vom Eigner zu beschaffen.
7. Programme und Kursskizzen: jeweils 2 Tage vor der ersten Wettfahrt bei der Meldestelle und am Startplatz erhältlich.

Mattsee.

I. Vereinswettfahrt.

24-Stunden-Wettfahrt 28. bis 29. Juli.

Offen für 15-qm-Boote des U.-Y.-C.

Start: Mattsee, Strandbad, am Montag, den 28. Juli 1930, 19 Uhr.

Schluß: 29. Juli, 19 Uhr.

Sieger: Größte Rundenzahl (zu 4 Sm.), bei Rundengleichheit die bessere Position bei Schluß.

Besatzung: 3 Mann.

Preise: Für die ersten 3 Mannschaften je 3 Plaketten und je ein Plichtschild.

Einsatz: 9 S pro Boot.

Meldeschuß: 28. Juli, 12 Uhr.

Meldestelle: U.-Y.-C. Mattsee.

II. Verbandswettfahrten.

Zeit: 31. Juli, 1., 2., 3. August 1930, 10 Uhr.

Ort: Mattsee, Strandbad.

Bahn: Laut Karte, auf dem Mattsee, 4 bzw. 9 Sm.

Klassen: 10-, 15-, 22-qm-Rennklasse, mindestens je 2 Nennungen.

Besatzung: Laut Vorschrift.

Preise: Klassenpreise laut Vorschrift, außerdem Tagespreise für die Sieger jeder Klasse und Punktpreise über alle Wettfahrten in der Zahl der Klassenpreise.

Einsatz: Je Boot und Wettfahrt S 6.— an die Meldestelle.

Meldestelle: U.-Y.-C. Mattsee, Salzburg.

Meldeschuß: 22. Juli 1930, 12 Uhr.

Programme: Am Start bzw. durch Post.

Wien, Juni 1930.

Für den U.-Y.-C. Mattsee:

Der Oberbootsmann:

Dr. K. L. Müller e. h.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Wörthersee.

Die ordentliche Generalversammlung des Zweigvereines Wörthersee findet Sonntag, den 31. August 1930 um 10 Uhr vormittags im Etablissement Lampl in Dellach am Wörthersee statt. Die Tagesordnung ist die statutenmäßige einschließlich Allfälliges.

Sollte die Generalversammlung mangels entsprechender Beteiligung nicht beschlußfähig sein, so findet eine halbe Stunde später (10 Uhr 30') ebendort eine zweite Generalversammlung mit derselben Tagesordnung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen und vertretenen Mitglieder beschlußfähig ist.

Der Obmann: *Dr. R. Johanny.*

Attersee.

Einladung

zu der Samstag, den 16. August 1930 um 5 Uhr nachmittags
im Clubhaus zu Attersee stattfindenden
ordentlichen Generalversammlung.

Tagesordnung: 1. Die satzungsmäßige, 2. Allfälliges.

Für den Fall, daß die Generalversammlung beschlußunfähig sein sollte, findet eine halbe Stunde später eine außerordentliche Generalversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Anträge müssen mindestens 8 Tage vorher dem Ausschusse schriftlich bekanntgegeben werden.

Mit sportlichem Gruß

für den Ausschuß des U.-Y.-C. Z.-V. A.-S.:

Der Schriftführer:

Hein e. h.

Der Obmann:

Meiss-Teuffen e. h.

Wien, am 1. Juli 1930.

Da sich heuer für die Outbordklasse ein besonders großes Interesse kundgibt, hat der Ausschuß beschlossen, eine Outbord-Wettfahrt nach dem Reglement der U. I. Y. A. (Union International du Yachting Automobile) zu veranstalten.

Diese Wettfahrt findet Mittwoch, den 20. August um 10 Uhr vormittags und 3 Uhr nachmittags vor dem Clubhause statt.

Die Ausschreibung sowie die näheren Bestimmungen werden den Interessenten durch die Post zugesandt.

Auskünfte erteilt Franz Frh. von Schmidt-Zabiérow, Wien, I., Eßlinggasse 5, Tel. Nr. U-28-505.

Die Clubjause findet Donnerstag, den 14. August, um 5 Uhr nachmittags statt.

Der Oberbootsmann:
Schultz e. h.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

10-qm-Rennjolle „Hexl“ zu verkaufen. War in dem Donaupokal sowie in Verbandsregatten immer zweitbestes österreichisches Boot, 11 Starter. Anfragen an Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6, Tel. Nr. R-27-3-77 und 78.

20-qm-Rennjolle „Mozzo“ U. Y. C. Attersee zu verkaufen, Zedernholz, oberösterreichische Sch. Bau-Ges. Gmunden. Gaffeltakelage, Segel und Boot gut erhalten. Anfragen an Dr. Hubert Urban, Wien, VI., Liniengasse 19, zu besichtigen in Seewalchen, Villa Urban.

Motorboot am Attersee überaus preiswert zu verkaufen. Baujahr 1924/5, solide Eiche, 7·10 m lang, Fassungsraum 8 bis 10 Personen, Motor 18 HP, Austro Fiat, Type 1925, zirka 25 Stundenkilometer, Boschanlasser, Scheinwerfer, Bordlichter, Motor 1929 vollständig überholt, Boot mit Messingbeschlägen, echten Ledersesseln, Werkzeugkasten, usw., alles sehr gut erhalten und sofort zu benützen. Näheres zu erfragen bei Adalbert Resch, Wien, VII., Andreasgasse 9.

Generalrepräsentanz der
JOHNSON MOTOR COMPANY

WAUKEGAN U.S.A.

Spezialhaus für Außenbord-Motore und Boote, Zubehör, Reparatur, Werkstatt.

LEITUNG: E. WUNSCHHEIM

Motorwagengesellschaft Nachf.
H. SCHRACK, Wien I., Kärntnerring 14



