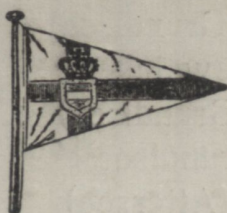


V. b. b.



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

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

SEKRETARIAT VIII., AUERSPERGSTRASSE 5, III. ST., T. 22

TELEPHON B-43-4-38

4. HEFT

JULI—AUGUST 1930

IV. JAHRG.

Mitteilungen des Vorstandes.

Verbot des Ausstützens der Vorsegel.

Das Verbandsblatt veröffentlicht einen Beschluß der Technischen Kommission des D. S. Vb., laut dessen das Ausstützen (Ausspreizen) der Vorsegel mit Hilfe des Spinakerbaums, Enterhakens oder irgend einer eigenen Spiere als der Bestimmung, daß sich die Holepunkte der Vorsegel an Deck befinden müssen, widersprechend für unzulässig erklärt wird. Damit ist endlich eine schon vielfach erörterte Streitfrage eindeutig entschieden. Von nun an darf die Fock nur mehr mit freier Hand ausgestützt werden, nicht mehr mit Rundhölzern. Hierauf werden alle Rennsegler zur Vermeidung sicherer Proteste aufmerksam gemacht.

*

Folgende Boote wurden infolge Nichterneuerung der Klassenscheine vom D. S. Vb. in das Register der klassenlosen Yachten genommen:

M 619 Pinguin II (Neusiedl)	jetzt Nr. 10861
M 595 Mücke II (Gmunden)	„ „ 10862
M 386 Steffi (Mondsee)	„ „ 10863
M 162 Blanca-Maria VII (Neusiedl)	„ „ 10866
Z 22 Traweng (Grundlsee)	„ „ 10867
Z 61 Mignon (Gmunden)	„ „ 10868

Z 21 Kismet II (Grundlsee)	jetzt Nr.	10869
Z 276 Mozzo (Seewalchen)	„ „	10870
Z 150 Maus IV (Grundlsee)	„ „	10871
Z 24 Ingo II (Grundlsee)	„ „	10872
Z 146 Don Juan (Attersee)	„ „	10873
Z 20 Daggy II (Grundlsee)	„ „	10874
Z 18 Maus III (Wien)	„ „	10875
Z 17 Gladys III (Grundlsee)	„ „	10876
J 389 Traunsee II (Altmünster)	„ „	10877
J 136 Erin (Attersee)	„ „	10878
J 386 Rudi VIII (Wien)	„ „	10879

Der Einheitszehner.

Nach den Ergebnissen der Ratzeburgerseewoche, bei welchen die besten Berliner 10er (Raufbold, Colibri) gegen den heuer im Frühjahr an der alten Donau gestarteten Beelzebub antraten, wurde seitens der deutschen 10er Segler beschlossen, diesen Drewitztyp zum Einheitsboot zu machen. Dieser Beschluß ist nur zu begrüßen. Soviel ich Gelegenheit hatte, das Boot zu beobachten, bezw. es selbst zu fahren, handelt es sich da wirklich um das Vollkommenste in dieser Klasse. Gewiß sind die Windeigenschaften besonders betont — gerefft wird das Boot wohl sehr selten werden müssen — aber schließlich und endlich kann man durch Verwendung von besonders großen Vorsegeln das Boot auch für die zahmen Winde unserer sommerlichen Alpenseen genügend schnell machen, um gegen die alten Boote dieser Klasse, welche alle eher für Leichtwetter konstruiert und besegelt sind, erfolgreich konkurrieren zu können. Auf längeren Kursen, gleichgültig, ob gegenan oder raum, wird das Boot alle älteren und kürzeren Vertreter der Klasse ziemlich sicher schlagen. Bei viel Wind und Welle liegt der Vorteil gegenüber älteren Typen darin, daß dieses Boot infolge seines hohen Freibordes und der verhältnismäßig großen Eindeckung fast gar kein Wasser über nimmt und, da sehr steif, sehr trocken segelt.

Die Besegelung ist denkbar einfach und robust gehalten, der Mast ist so steif, daß ein paar Wanten ohne Saling genügen, durch eine drehbare Vorsegelspiere erübrigen sich die Backstagen. Das Großsegel ist hoch und schmal mit durchgehenden

Latten, das Vorsegeldreieck so hoch, daß die Überlappung den modernen Erfahrungen entsprechend groß ist. Die Steuerung ist übersetzt, und zwar wie es Drewitz prinzipiell macht, über Deck, da auf diese Weise jede Havarie leicht zugänglich zu reparieren ist, zum Unterschied von den Übersetzungen mittels Gestänge unter Deck.

Statt der bisher gebräuchlichen quer durch die Plichtlaufenden Reitbalken ist ein einziger Längsbalken vom Schwertkasten bis hinter die Steuerducht eingezogen, der leicht herausnehmbar ist und welcher nicht die Mannschaft zwingt, sich an einer bestimmten Stelle herauszuhängen, wie das die unverschiebbaren Querbalken erforderten.

Um noch den Bootskörper selbst genauer zu beschreiben, handelt es sich um einen 6'60 m langen, äußerst harmonischen Rumpf, der in den Linien eher rund als scharf zu bezeichnen ist.

Das Vorschiff ist völlig gehalten, um bei Wellen nicht unterzuschneiden, das Heck weit ausgezogen und flach auslaufend auch vollkommen rund. Der Wasserablauf ist vorbildlich; da der Bootskörper im Kielstrak sehr gerade ist, steigt er bei Wind am raumen Kurs nicht vorne hoch, sondern hebt sich fast parallel zur Wasserlinie heraus und gleitet ohne Welle. Die Besegelung steht weit vorne.

Es wäre unseren jüngeren Seglern nur sehr zu raten, sich, wenn sie halbwegs die Möglichkeit haben, solche Einheitsboote anzuschaffen. Die erste Serie wird wahrscheinlich bei Abeking & Rasmussen aufgelegt. Das Boot dürfte sich dort komplett besegelt auf 1200 Mk. stellen. Es ist aber auch ganz gut möglich, hier in Österreich eine Werft zu finden, welche bei Bestellung einer Serie von mindestens fünf Booten diesen Preis zu halten imstande ist. Ich bin gerne bereit, aus Interesse zu dieser Sache, allen Seglern, welche an die Anschaffung eines solchen Bootes denken, an Hand zu gehen.

Man bedenke, daß es von heute an möglich ist, mit eigenem Boot nach Deutschland zu großen Veranstaltungen zu gehen, mit dem Bewußtsein, mit gleichen Waffen kämpfen zu können. Es wird dann nie mehr heißen können, man habe „sein“ Wetter nicht gefunden, was ja doch von der daheim gebliebenen Konkurrenz immer als „faule Ausrede“ kritisiert wurde.

Dietz Angerer.

Bericht über die Teilnahme an der Starnberger Sommerwoche.

Der K. Y.-C. und der U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee hatten zu den heurigen Sommerregatten am Starnbergersee die 22-qm-Jollen „Sindbad V“ (F. Grass), „Husch-Husch II“ (Doktor V. Hauser) und „Fanfu“ (H. Gunzer), sowie die 20-qm-Rennjolle „Rih“ (H. Tschernitz), ein Lehmann-Leichtwetterboot mit extremer Takelage, Schwesterschiff des Atterseer „Roland“, entsandt. Erstere drei waren in den anfangs Juli am Wörthersee veranstalteten Auswahlrennen für unsere Vertretung im Länderwettkampfe gegen Deutschland ausgewählt worden. Es sind alle drei Boote Feinigkonstruktionen.

Die Wettfahrten standen im Zeichen eines Wetterrück-schlages, wie ich ihn, obwohl ich seit dem Jahre 1921 alljährlich um diese Zeit dort segle, noch nicht mitgemacht habe. Am ersten Tage, den 12. Juli (Samstag), hatten wir gleich zur Begrüßung eine Windstärke von zirka 8 bis 10 Sekm., so daß es unmöglich war, ungereift ins Rennen zu gehen, in den Böen hatten wir schätzungsweise 12 Sekm. Wind. An diesem Tage kenterte ich recht gut liegend mit „Husch-Husch“ vor Spinnacker bei einer Böe, in welcher das Boot nach vorne weggedrückt wurde. „Fanfu“ und „Sindbad“ hatten nichts zu bestellen. Bei den 22ern war der neue „Kiebitz“ unter der Meisterhand Michel Hubers Sieger in großer Form, bei den 20ern „Aero“. Sonntag war der Wind noch stärker geworden, außerdem stand ein für uns ganz unbekannter Seegang durch, der das Segeln vor dem Winde zu einem Kunststück machte, denn das Geigen der Jollen und die ununterbrochenen Bemühungen, aus dem Ruder zu laufen, was selbstverständlich mit sofortigem Kentern geendet hätte, stellten an den Steuernden große Anforderungen. „Fanfu“ lief in dem für Binnen enormen Wellengang am ersten Kreuzkurs einfach voll. „Husch-Husch“ startete nicht, da die Segel noch vollkommen naß waren. Auf „Sindbad“, mit welchem ich startete, ging von Backstage bis Schootöse alles kaput, so daß wir nach Hause fahren mußten, und „Rih“ erreichte auch noch mit knapper Mühe vollgelaufen den Hafen. An diesem Tage gingen übrigens nur die Preisträger durchs Ziel und es war ein Wettumpfen statt eines Wettsegelns.

Sieger in der 22-qm-Rennklasse war „Fledermaus“, der vom Eigner, Herrn Böhler, den Wörtherseern von seiner 20er-Expedition dorthin gut bekannt, gesteuert wurde. Zur Verstärkung saß der bekannte Jollensegler Dr. Fritz Sedlmayer, welcher kürzlich auf so ungemein tragische Weise aus dem Leben schied, an der Großschoot. Unmittelbar nach Passieren der Ziellinie kenterte „Fledermaus“ in der Hafeneinfahrt. Ganz knapper Zweiter war die berühmte „Juvenis“ mit Peter Bischoff am Steuer, an dritter Stelle landete „Kiebitz“ mit Refferbruch und als letzter und vierter Preisträger kam dann nach langer Zeit „Anitra“ vor der „Fock“ mit geworfenem Großsegel herein. Der Sieger in der 20-qm-Klasse war „Rastenie“, ein unheimlich steifes und trocken segelndes Sattlerboot, mit dem Konstrukteur am Ruder.

Montag war der Wind etwas leichter geworden und wir starteten mit einigen Hoffnungen. „Rih“ rettete einigermaßen unsere Ehre in der 20-qm-Klasse, indem er gegen den von Böß gesteuerten „Aero“ ein gutes Rennen fuhr und knapper Zweiter wurde. „Husch-Husch“ wurde nur Fünfter, also erster Leidtragender, „Fanfu“ Siebenter und „Sindbad“ lag ganz am Tampen.

Auf diesen Tag hinauf waren wir ganz besonders deprimiert, wir mußten nämlich einsehen, daß unsere scharfen Schiffe auf den raumen Kursen bei etwas Brise überhaupt nicht mitkamen. Regelmäßig hatte ich mich mit der „Husch-Husch“ auf den kurzen Kreuzkursen bis in die Spitzengruppe vorarbeiten können, auf den überwiegenden, elend langen Raumkursen konnte ich keinen einzigen Konkurrenten halten, es lief jeder einfach unterm Segel durch.

Dienstag übersiedelten wir auf zwei Tage nach Tutzing. Der Start brachte wieder eine Windstärke von 4 bis 8 Sekm. und Regen. So lange der Wind noch leichter war und wir mit großen Vorsegeln arbeiten konnten, lag „Husch-Husch“ an zweiter und dritter Stelle, am letzten Rundgang legte der Wind vorübergehend zu. Der große Kreuzballon war nicht mehr zu halten und bis wir ihn gegen die mittlere Fock ausgewechselt hatten, war „Juvenis“, der vorjährige überlegene Sieger im Seglerhauspreis mit Peter Bischoff am Steuer unterm Segel durchgelaufen. Wir waren wieder einmal vierter und letzter Preisträger. Erster war wieder Hubers „Kiebitz“,

zweiter Curry mit „Anitra“. Auch „Rih“ in der 20-qm-Klasse konnte nicht recht mit. „Fanfu“ und „Sindbad“ blieben unplaciert. Auch an diesem Tage war es so: Was am Kreuzkurs erobert wurde, ging raumschoots verloren.

Mittwoch endlich war unser großer Tag. Es war ganz flau mit ganz leichten Brisenstreifen, jedenfalls nie über 2 Sekm. Kurz gesagt, „Fanfu“ lief bei den 22ern ebenso wie bei den 20ern „Rih“ den Feldern auf und davon und siegten wie sie wollten. „Husch-Husch“ wurde Dritter hinter dem neuen, bei jedem Winde und auf jeden Kurs fabelhaften Huber'schen „Kiebitz“ vor „Anitra“, „Fledermaus“, „Juvenis“ usw. Sogar „Sindbad“ lag heute nicht an letzter Stelle. Die Zeitungen berichteten über eine erdrückende Überlegenheit der österreichischen Leichtwetterboote und wir waren auch wieder in Stimmung. Außerdem sah es ganz so aus, als ob die Schlechtwetterperiode vorbei gewesen wäre und das normale sommerliche leichte Starnbergerseewetter jetzt einsetzen würde. Also eine große Hoffnung für den am Donnerstag beginnenden Länderwettkampf. Zu diesem waren an Hand der bisherigen Ergebnisse die deutschen Boote „Kiebitz“ als Bestplacierter und als gleichgut placiert „Fledermaus“ und „Anitra“ ausgewählt worden, alle drei „Mephistos“. Erstere zwei heurige Neubauten der Werft von Mitterer am Ammersee.

Als wir Donnerstag früh auf den See hinaussahen, war leichter durchstehender Wind und wir waren recht zuversichtlich gestimmt.

Der Start bei 2 bis 3 Sekm. Wind von achtern entwickelte sich wie durch ein stilles Übereinkommen so, daß je ein österreichisches Boot ein deutsches deckte. Bei der Boje Niederpöcking war die Reihenfolge dann auch „Fledermaus“, „Sindbad V“ mit Dr. Johanny am Ruder, „Fanfu“, wie immer von Hubert Gunzer gesteuert, „Kiebitz“, „Anitra“ und „Husch-Husch“. Die Distanz vom Ersten zum Letzten war hier höchstens 40 Meter. Von hier begann der Kreuzkurs nach Boje Kempfenhausen. „Husch-Husch“ kam bis auf den dritten Platz vor, „Anitra“ fiel auf den letzten, „Kiebitz“ auf den fünften und „Fanfu“ auf den vierten Platz zurück. Auf der Spinnackertour ging „Husch-Husch“ noch an „Sindbad“ vorbei, wonach sich dann in der Placierung der ersten beiden Boote nichts mehr änderte. „Husch-Husch“ kam am folgenden Kreuz-

kurs sogar noch bis an „Fledermaus“ heran, Böhler deckte aber so fehlerfrei, daß ein Vorbeikommen ausgeschlossen war. Von da an legte der Wind noch auf 5 bis 6 Sekm. zu, die großen Lappen mußten weg und wir konnten die Boote gerade noch vollzeugs notdürftig aufrecht halten. Bei der Gelegenheit lief „Fledermaus“ wieder etwas vor, „Sindbad“, dessen Schwert beim Runden der letzten Marke stecken geblieben war, wurde noch knapp um 10 Sekunden von „Kiebitz“ gefressen und „Fanfu“ konnte noch Curry auf dem letzten Platz halten.

So endete das erste Rennen durchaus hoffnungsvoll für uns mit 95 Punkten gegen 135 der Deutschen. So viel wir gesehen hatten, war bei leichterem Winde nur „Fledermaus“ teilweise schneller als unsere Boote, speziell auf raumen Kursen, „Kiebitz“ und „Anitra“ waren bis 3 Sekm. sowohl von „Fanfu“ als auch von „Sindbad V“ auf allen Kursen zu halten. Es wäre also — gleiche Wetterlage vorausgesetzt — wahrscheinlich zu einem Duell „Husch-Husch“—„Fledermaus“ gekommen und die Windrichtung und die von dieser abhängige Länge der Kreuzstrecken hätte dann die Entscheidung gebracht.

Diese ganzen schönen Erwägungen und Hoffnungen waren aber mit einem Schlage zu Ende, als wir Freitag früh zum Fenster hinaussahen, der Wind mit 10 Sekm. und mehr blies und die Schaumwellen über die Hafemole schlugen.

Bei diesem Anblick wurde uns gleich ganz anders. Der Sturm stand mit einer seltenen Beharrlichkeit durch und als wir nachmittags nach einer halbstündigen Startverschiebung etwas überrascht (es hatte ursprünglich geheißen, daß bis 5 Uhr verschoben wird, da gegen Abend der Wind doch immer etwas abflaut) aus dem Bootshaus heraus mußten, sahen wir, daß das bis auf die Gaffel gereifte Großsegel und das kleinste Vorsegel keineswegs zu wenig Tuch waren. Die Jollen sprangen in den Wellen wie Schaukelpferde, standen oft bis zum Mast in der Luft und man wunderte sich eigentlich nur, daß nicht noch mehr Wasser überkam. Raumschoots war es besonders sensationell, wenn ein 22er einmal zum Gleiten kommt und so dahinprescht wie an diesen Tagen, will das schon viel heißen. Die Konkurrenz hatte es mit mehr Tuch probiert, mit Unrecht, denn gleich nach dem Start brach bei

„Kiebitz“ das Reff und weder „Anitra“ noch „Fledermaus“ waren, obwohl es doch viel steifere Boote sind, am ersten Kreuzkurs schneller als wir. Die erste Boje Niederpöcking wurde nach einer schauerlichen Schaukelei von „Fledermaus“ und „Husch-Husch“ gleichzeitig gerundet. Wir hatten unser Schiff bis über die Bodenbretter vollgesegelt, konnten aber nicht auspumpen, da wir die nötigen Geräte natürlich an Land vergessen hatten. Überdies brach unser zierlicher Wörtherseer Flautenreffer und von dem Augenblick an konnten wir dann weder „Fledermaus“ noch „Anitra“ halten. „Anitra“ segelte noch „Fledermaus“ aus, da „Curry“ aufs Ganze fuhr, wohingegen Böhler sehr vorsichtig seinen zweiten Platz nach Hause segelte, um nicht durch eine Kenterung seine Chancen „Husch-Husch“ gegenüber zu verlieren. „Curry“ gegenüber, der am ersten Tag gar nicht mitkam und letzter geworden war, hatte er ja immer noch 65 Punkte voraus. Am Vorwindkurs bis zum Ziel setzten wir alle Spinnacker, der jedoch auf „Sindbad“ in einer schralenden Böe hochklappte, worauf „Sindbad“ aus dem Kurs schor und kenterte. Wir mußten auf „Husch-Husch“ infolge des jetzt ganz kaputen Reffers gezwungenermaßen Vollzeug fahren, allerdings einen Teil des Großsegels samt Baum im Wasser einherschleifend. Gehalst haben wir übrigens auch noch dazu, indem Viki Thausing den pflügenden Großbaum von der einen Seite übers Boot auf die andere Seite ins Wasser warf. Darin ist er Spezialist schon von Hamburg aus. Dieser Teil der Fahrt war ganz besonders eindrucksvoll und wir können nicht behaupten: nur für die an Land befindlichen Zuseher. Das wild geigende Fahrzeug muß auch einen schaurigen Anblick geboten haben, umsonst fuhr nicht der Motorschlepper des Clubs ständig in unserem Heckwasser.

Auch an diesem Tage hatten wir noch nicht alle Hoffnungen aufgegeben. Die Punkteverteilung war: „Fledermaus“ 165 Punkte, „Husch-Husch“ 100 Punkte und „Anitra“ 100 Punkte.

Die Resignation hat uns erst gepackt, als tags darauf genau dieselben Verhältnisse waren. Huber und Gunzer starteten gar nicht mehr und so fuhren Dr. Johanny und ich eigentlich nur mehr als Komparserie mit.

Diesmal hatten beide deutschen Boote vernünftigerweise gerefft und fuhren einfach fort. „Anitra“ wurde wieder erste,

„Fledermaus“ zweite auf Nummer sicher und damit Sieger im Länderwettkampf. Die Endplacierung war: Erster: „Fledermaus“, an den beiden ersten Tagen gesteuert vom Eigner Julius Böhler, am letzten Tage von Peter Bischoff, 230 Punkte; Zweiter: „Anitra“, M. Curry, 200 Punkte; „Husch-Husch“, 135 Punkte; „Sindbad V“, Dr. Johanny, 40 Punkte; „Kiebitz“, M. Huber, 35 Punkte; „Fanfu“, Hubert Gunzer, 30 Punkte.

Die beiden restlichen Verbandsregatten fanden Samstag bei den gewöhnlichen Windverhältnissen von über 10 Sekm. und Sonntag bei 3 bis 4 Sekm. Wind statt. Wir hatten Samstag, da wir überzeugt davon waren, Sonntag den gleichen Wind anzutreffen, die Boote bereits abgetakelt. Es startete nur noch Dr. Johanny mit „Sindbad“, ohne aber etwas ausrichten zu können. In der Jollenklasse siegte „Juvenis“ und es liefen fünf Boote innerhalb 20 Sekunden durchs Ziel.

Sonntag war „Fledermaus“ Sieger in der 22-qm-Klasse, Zweiter und Sieger im Punktpreis „Kiebitz“. „Sindbad“, der anfangs sehr gut im Rennen gelegen hatte, verlor auf der zweiten Kreuztour die Fock und segelte von da an als Catboot hinterdrein — immerhin wurde er nicht allerletzter. Bei den 20ern fuhr „Curry“ wieder einmal auf und davon, an zweiter Stelle lag „Wildfang ex Hex“, von dem bekannten Berliner Zehnersegler Schäfer gesteuert, an dritter der andere „Wal-fisch Hex“, den ich übernommen hatte. Damit waren die Regatten beendet.

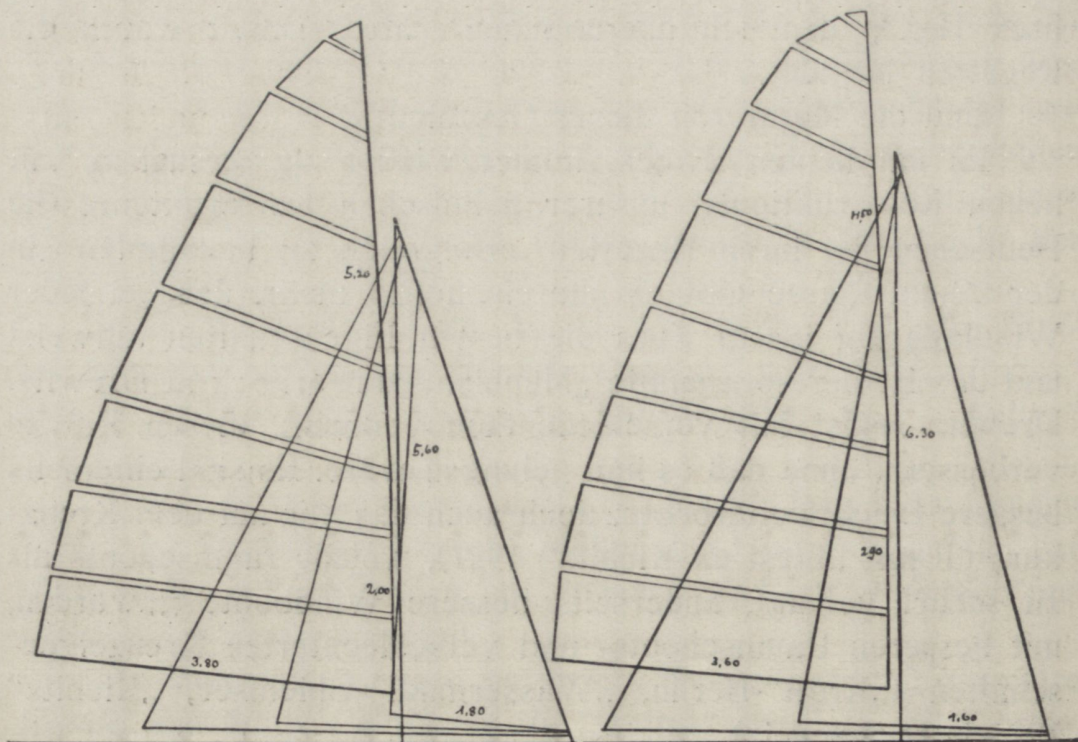
Und die Moral von dieser Geschichte?

Es hat keinen Zweck, immer wieder zu versuchen, mit neuen Konstruktionen unserer heimischen Konstrukteure die Deutschen bei ihren Regatten erfolgreich zu bekämpfen. In der 22-qm-Klasse gibt es nur einen Riß mehr, der bei jeder Windlage auf jedem Kurs die besten Eigenschaften aufweist und das ist der sogenannte „Mephisto-Anitrariß“ von Drewitz. Drewitz selbst hat verschiedentlich versucht, diesen Riß zu verbessern, ohne daß es ihm gelungen wäre. Es sind einerseits bessere Leichtwetterboote, doch auch das nur auf dem Kreuzkurs (J 407, „Liesl ex Kiebitz“ 1927), welche raumschoots als zu scharf versagt, andererseits bessere Windboote geworden, mit besseren Raumschoots- und verschlechterten Kreuzeigenschaften („Krott“-Berlin, „Wassermadl“-Chiemsee, „Kiebitz“ 1928 jetzt Schweiz).

Nach wie vor beherrschen aber die „Anitras“ das Feld mit den besten Qualitätsdurchschnitt. Siehe erst kürzlich die Erfolge des alten „J 239 ex Mephisto“, jetzt „Avalun“ v. Reclam-Schlees in Berlin.

Man kann wohl offen sagen, daß nach den überragenden Erfolgen des „Mephisto“ im Jahre 1924 jeder österreichische Konstrukteur, der sich mit 22ern befaßt hat, versucht hat, diesen Riß mehr oder weniger innig nachzuempfinden. Es sind gewiß darunter recht gute Boote entstanden, aber immer nur Spezialjollen für unsere Verhältnisse: Für durchschnittlich wenig Wind, Kreuzkurse und Platt vor dem Wind — strecken.

Raumschootskurse sind speziell am Wörthersee, als dem Stammrevier der 22-qm-Jolle unbekannt. Dort gewinnt man die Regatten und damit den Punktkreis nur, wenn das Boot hervorragend kreuzt und am Achterwindkurs so mitkommt. Daher haben wir verrückte Besegelungen mit Riesenmasten und Riesenvorsegeheln, sowohl der Höhe als der Breite nach und sind bei leichtem Wind damit am Kreuzkurs jeder deutschen Jolle überlegen. Am Wörthersee ist es daher auch möglich, mit diesen Schiffen beispielsweise gegen normal besegelte „Anitras“ einen Länderwettkampf zu gewinnen. Kommt man aber mit diesen vorne viel zu scharfen (daher auch ranken)



und extrem besegelten Booten auf fremdes Revier mit vorherrschend raumen Kursen (Berlin, Hamburg, Starnberg), so ist mit ihnen nichts anzufangen, denn am raumen und achterlichen Kurs läuft das runde volle Boot mit einer Besegelung, die sowohl im Großsegel als in der Basis des Vorsegeldreieckes möglichst breit ist, auf und davon. Ich habe die Segelformen der Boote „Kiebitz J 438“ als besten Deutschen und „Husch-Husch J 444“ als bei den Auswahlregatten am Wörthersee beste österreichische Jolle skizziert. Aus dieser Skizze ist alles vorhin gesagte ohne weiteres verständlich.

Wenn man also mit Erfolg Expeditionen in der 22-qm-Klasse nach Deutschland unternehmen will, gleichgültig, ob nach Starnberg, Berlin oder Hamburg, so nur mit einer „Anitra“. In jedem anderen Falle ist es schade um Geld und Zeit.

Dietz Angerer.

Jollenwettkampf am Zürichsee 1930.

Der Zürichsee-Segler-Verband, das Bayerische Wassersportkartell und der U.-Y.-C haben im Winter 1929/30 die Veranstaltung von Wettkämpfen in der 22-qm-Klasse vereinbart. Diese Wettkämpfe sollen einmal am Zürichsee, einmal auf einem Revier des Bayerischen Wassersportkartells und einmal am Attersee stattfinden. Die Wettfahrten für den Zürichsee waren für den 1., 3., 4. und 5. September 1930 ausgeschrieben. Von jedem Verband sollten vier Rennjollen entsendet werden. Nennungen erfolgten von „Fledermaus IV“ K. B. Y. C. (H. Böhler), „Juvenis“ K. B. Y. C. (P. Bischof), „Anitra“ M. Y. C. u. A. Y. C. (Dr. Curry), „Trudl“ D. S. C. (C. Daser), weiters von den schweizerischen Booten „Cotton IX“ Eigner Z. Y. C., „Geisha III“ S. V. K. (Jegher), „Helios II“ Z. Y. C. und „Peer Gynt“ Y. V. R. Schließlich die Boote des U.-Y.-C. „Erika“ (Ing. Vogt), „Orplid“ (Dr. U. Kunz) und „Anni II“ (H. Gall). Das in Aussicht genommene vierte österreichische Boot konnte leider an der Expedition nicht teilnehmen.

Den Auftakt zu diesem Wettkampf der 22-qm-Jollen bildete eine vom Y.-C. Rapperswil veranstaltete offene Regatta, welche den Booten die Möglichkeit geben sollte, sich mit den Windverhältnissen in dem fremden Revier vertraut zu machen.

An diesem Tage kam von den 22-qm-Jollen „Fledermaus IV“ als erste durchs Ziel, ihr folgte die Schweizer Jolle „Geisha III“, weiters folgten „Anitra“, „Trudl“, „Erika“, „Orplid II“, „Cotton IX“, „Peer Gynt“, „Anni II“ und „Helios II“.

Die 1. Jollenwettfahrt wurde ebenfalls vor Rapperswil ausgetragen. Die 10 Sm. lange Bahn — ein Dreieckskurs vor Rapperswil — wurde bei einem Wind von 1 bis 2 Sekm. von „Fledermaus IV“ als siegreiches Boot in 2 St. 49 Min. 50 Sek. zurückgelegt. Ihr folgten „Anitra“, „Juvenis“, „Orplid II“, „Erika“, „Geisha III“, „Cotton IX“, „Helios II“, „Anni II“, „Peer Gynt“ während „Trudl“ aufgegeben hatte.

Der zweite Tag der Jollenwettfahrt vereinigte die kämpfenden Boote vor Kilchberg. Der Wind war etwas stärker als am Vortag und mußte der Kurs Kilchberg—Zollikon—Horn—Küßnacht—Kilchberg—Thalwil—Erlenbach—Kilchberg zurückgelegt werden. Bei dieser Wettfahrt gelang es den vier deutschen Booten die vier ersten Plätze zu besetzen, während sich zwischen den österreichischen und schweizerischen Booten ein harter Kampf entwickelte. Da die Ziellinie mit Protestflaggen an deutschen Booten passiert wurde, konnte die endgültige Plazierung in diesem Rennen erst nach Entscheidung des Protestes erfolgen. An erster Stelle ging „Anitra“ durchs Ziel. Die ihr an zweiter Stelle folgende „Fledermaus“ fiel dem Protest zum Opfer, es folgten „Juvenis“, „Trudl“, „Cotton IX“, „Erika“, „Orplid II“, „Anni II“ und dann die drei weiteren Schweizer Boote.

Der dritte Tag brachte die Wettfahrt vor Zürich—Horn. Der Kurs, der ebenfalls zirka 10 Sm. betrug, war ein Dreieck von Zürich—Horn zur Waschanstalt, weiters nach Zollikon und zurück zum Zürich—Horn. Dieser Kurs wurde dreimal gesegelt. Wenn auch „Fledermaus“ und „Anitra“ abermals die Spitze bildeten, zeigte das übrige Feld mehrfache Verschiebungen, so daß diese Wettfahrt vielleicht als die interessanteste bezeichnet werden kann. Als erstes Boot kam „Anitra“ durchs Ziel, ihr folgten „Juvenis“, „Fledermaus“, „Cotton IX“, „Geisha III“, „Orplid II“, „Helios II“, „Erika“, welche lange Zeit an dritter Stelle war, „Peer Gynt“, „Trudl“ und „Anni II“.

Am vierten Tag fand der Start vor Zürich statt, bei föhni-gem Winde von etwa 2 Sekm. Der Kurs, der ebenfalls 10 Sm. betrug, ging zum Strandbad—Goldbach—Bendlicon—Zürich-

horn—Strandbad—Bendlicon—Goldbach—Zürichhorn — Hafen Enge. Mit 11 Min. Vorsprung vor „Juvenis“ und „Geisha III“ gewann „Anitra“ diese letzte Wettfahrt. Ihnen folgte „Fledermaus“, „Erika“, welche an diesem Tag bis zur vorletzten Boje an zweiter Stelle gelegen hatte, „Helios II“, „Cotton IX“, „Orplid II“, „Trudl“ und „Peer Gynt“. „Anni II“ ist ausgeschieden.

Hiemit war der Sieg des Jollenwettkampfes für „Anitra“ entschieden.

Am folgenden Tag fand noch eine offene Wettfahrt des Züricher Y.-C statt, an welchem sich auch die Jollen beteiligten. „Anitra“ ging auch in dieser Wettfahrt als Siegerin in ihrer Klasse hervor.

Der Verlauf der Wettfahrten am Zürichsee war dank der ausgezeichneten Organisation, um welche sich der Zürichsee-Segler-Verband, sowie die am Zürichsee beheimateten vier Clubs bemühten, ein nach jeder Richtung hin vollkommen gelungener. Die Aufnahme, welche die deutschen und österreichischen Segler am Zürichsee gefunden haben, war eine ungemein herzliche. Der Begrüßungsabend auf der idyllischen Insel vor Rapperswil, schuf schon jene freundschaftlichen Beziehungen, welche den auswärtigen Seglern den Aufenthalt am Zürichsee so angenehm gestalteten. Unsere Mannschaften, welche durchwegs in Privatquartieren als Hausgäste aufgenommen waren, haben sich so wohl gefühlt, daß ihnen der Abschied wirklich schwer gefallen ist. Der liebenswürdigen Aufnahme, die uns vom Y.-C. Rapperswil zuteil geworden ist, folgte eine ebenso freundliche Begrüßung im Seglerverein Kilchberg, dessen Präsident gegenwärtig auch gleichzeitig der Präsident des Zürichsee-Segler-Verbandes ist. Besonders erfreut waren die österreichischen Segler über eine Einladung, die ihnen seitens des langjährigen Mitgliedes des U.-Y.-C. des gegenwärtig an der Universität in Zürich wirkenden Professors Dr. Clairmont zuteil wurde. Den Höhepunkt der Veranstaltungen bildete das vom Zürcher Y.-C. veranstaltete Bankett mit Preisverteilung in den vornehmen Räumen des Restaurants Hugenin. Bei allen Veranstaltungen konnte mit großer Freude konstatiert werden, daß die Schweizer Segler großes Interesse und selbst aufrichtige Freude an der Schaffung freundschaftlicher Beziehungen mit den deutschen und öster-

reichischen Seglern haben. Es wurde vielfach betont, wie sehr sich die Schweizer Segler freuen, im kommenden Jahr mit ihren Booten nach Österreich zu kommen.

Wenn auch die österreichischen Segler, welche im heurigen Jahr noch nicht mit Neubauten, wie dies bei den Schweizer Seglern und auch bei den deutschen Seglern der Fall war, in den Kampf zogen, keine besonderen Erfolge aufweisen können, so darf nicht außeracht gelassen werden, welche Bedeutung die Teilnahme österreichischer Boote an diesem Wettkampf schon in diesem Jahre für die künftige Entwicklung des Segelsportes in Österreich hat. Es steht zu hoffen, daß der Besuch der Schweizer und der deutschen Boote im nächsten Jahr in Österreich auch die österreichischen Segler zur Teilnahme an den nächstjährigen Jollenwettkämpfen anregt und auf diese Weise eine internationale Regattawoche in Österreich ermöglicht wird, wie sie bisher in Österreich noch nicht stattgefunden hat.

Dieser kurze Bericht über die Züricher Woche darf nicht geschlossen werden, ohne daß seitens der österreichischen Segler allen jenen Faktoren, welche mit der Organisation und Durchführung der Wettfahrten in der Schweiz betraut waren und welche in so überaus liebenswürdiger Weise für die Aufnahme der österreichischen Segler gesorgt haben, der aufrichtigste und herzlichste Dank ausgesprochen wird. Auch der Stadt Zürich sprechen wir unseren herzlichsten Dank aus, für das große Interesse, das sie durch Widmung des so wertvollen Pokals dem Segelsport entgegengebracht hat.

Mögen sich die Schweizer und deutschen Segler im nächsten Jahre in Österreich ebenso wohl fühlen, wie dies in diesem Jahre den österreichischen Seglern in der Schweiz vergönnt war.

O. v. Meiss-Teuffen.

Die Regatten des Union-Yacht-Clubs.

Zweigverein Mattsee.

In der Zeit vom 31. Juli bis 3. August fanden heuer die Verbandswettfahrten des U.-Y.-C. Z.-V. Mattsee statt. Eine große Freude war es uns wieder, wie im vergangenen Jahre den vorzüglichen Fünfehner „Sechserl IV“ des Z.-V. Mondsee und zum ersten Male den Zehner „Rudi IX“ des Z.-V. Neu-

siedlersee auf unserem Wasser laufen zu sehen. Eine Reihe bekannter Segler anderer Zweigvereine hatten sich eingefunden, um teils auf Mattsee-Booten, teils auf eigenen an den Wettfahrten teilzunehmen. Es waren dies die Herren Dr. W. Abel, D. Angerer, J. Binder, E. Fiala und A. Wedermann.

In der 22-qm-Rennklasse kämpften wieder „Willy II“ und „Sindbad IV“ um den Preis, für die 15-qm-Rennklasse waren sechs Nennungen abgegeben worden. Als hoher Favorit galt von allem Anfang an „Sechserl IV“ mit Dietz Angerer, dem bei leichtem Wind höchstens „Frechdachs II“ gefährlich werden konnte, während „Lisl III“ gute Chancen bei ausgesprochen starkem Wind hatte. In der 10-qm-Rennklasse erwartete man einen schweren Kampf zwischen „Spatz“ und „Rudi IX“, während man „Frechdachs I“ und „Marabu“ wenig Aussichten geben konnte.

Der erste Tag brachte böigen West von 5 bis 6 Sekm. Stärke bei trübem Himmel und leichtem Regen. Die Bahn betrug 9 Sm.

In der 22-qm-Rennklasse führte „Willy II“ vom Start weg und lief 3'5 Min. vor „Sindbad IV“ durchs Ziel.

In der 15-qm-Rennklasse setzte sich „Sechserl IV“ nach schönem Start sofort an die Spitze des Feldes. „Lisl III“ bemühte sich in hartem Kampf mit „Sechserl IV“ sich auf den ersten Platz vorzuarbeiten. Für „Frechdachs II“ war der herrschende Wind zu frisch. Als erster ging „Sechserl IV“ durchs Ziel, 3 Min. später „Lisl III“, „Kleinfalkenstein“, dem der stärkere Wind sehr behagte, folgte als Dritter, dann kamen „Frechdachs II“ und „Flirt“.

Bei den Zehnern kam es zum erwarteten Zweikampf zwischen „Spatz“ und „Rudi IX“. „Rudi IX“ von Hans Riedl gut geführt, erwies sich seinem Gegner „Spatz“ bei dem stärkeren Wind als überlegen und lief 4'5 Min. vor ihm durchs Ziel, als Dritter folgte „Marabu“, während „Frechdachs I“ als letzter 5'3 Min. hinter „Rudi IX“ durchs Ziel ging.

Der zweite Tag brachte strahlend schönes Sommerwetter mit leichtem Nord, anfangs von 2 bis 3 Sekm., der später auf Südost drehte und immer mehr abflaute. Bahnlänge 2'5 Sm.

Bei den 22ern führt „Willy II“ vom Start weg, vergrößert seinen Vorsprung auf raumen Kursen und läuft 5'5 Min. vor „Sindbad IV“ durchs Ziel.

Verbandswettfahrten der Mattsee-Woche.

Datum			31. Juli		1. August		2. August		3. August	
Wind			W, 5—6 Sekm.		N, SO, 2—3 Sekm.		NO, 0—1 Sekm		NW, 2—3 Sekm.	
Bahn			9 Sm.		2½ Sm.		2½ Sm.		4½ Sm.	
Zeichen	Yacht	E i g n e r	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz
22-qm-Rennklasse										
J 273	Willy II	W. u. N. Platzer	2.02.14	1.	1.36.15	1.	2.52.42	1.	1.23.10	1. ¹⁾
J 288	Sindbad IV	A. Pfltschinger	2.05.45		2.01.59		3.02.04		1.29.17	
15-qm-Rennklasse										
M 99	Flirt	Dr. A. Michalek	2.31.42		2.16.45		3.41.40		1.41.42	
M 250	Lisl III	E. Michalek	2.00.14	2.	1.53.12	2.	2.48.12	2.	1.28.41	²⁾
M 358	Rambha II	Dr. K. L. Müller	n. gest.		n. gest.		n. gest.		n. gest.	
M 371	Kleinfalkenstein	Arch. F. Mörth	2.09.37		1.57.21		3.32.24		1.40.50	
M 551	Sechserl IV	A. Wedermann	1.57.04	1.	1.33.15	1.	2.41.32	1.	1.24.35	2. ¹⁾ ²⁾
M 657	Frehdachs II	Ing. H. Brichta	2.12.13		1.53.26		2.54.52		1.22.26	1.
10-qm-Rennklasse										
N 277	Frehdachs I	H. Riedl	3.00.42		2.27.29		3.33.19		2.08.52	
N 278	Marabu	E. Markens-Masel	2.34.51		2.31.06		3.33.47		1.55.01	
N 331	Spatz	J. u. E. Reuter	2.12.24	2.	1.51.35	1.	3.19.30	2.	1.34.40	2. ²⁾
N 348	Rudi IX	J. Binder	2.07.51	1.	1.53.02	2.	3.07.37	1.	1.33.45	1. ¹⁾

¹⁾ 1. Punktpreis. — ²⁾ Punktpreis. — ³⁾ Schnelligkeitspreis.

Bei den 15ern ist „Sechserl IV“ wieder allen seinen Gegnern weit voran, von der Ramoser Boje an wächst dieser Vorsprung immer mehr, so daß „Sechserl IV“ unbesorgt die günstigsten Schläge machen kann und weitaus als erster durchs Ziel geht. Einen schweren Kampf gab es um den zweiten Platz. „Lisl III“, die von Erich Michalek gut gesteuert wurde, mußte sich der Angriffe des „Frechdachs II“ erwehren. Schließlich gelang es doch „Lisl III“ 14 Sek. vor „Frechdachs II“ den zweiten Platz zu erobern. Dann folgten „Kleinfalkenstein“ und „Flirt“.

In der 10-qm-Klasse gelang es diesmal „Spatz“ unter Hofrat Dr. Reuters Führung den ersten Platz vor „Rudi IX“ mit einem Vorsprung von 15 Min. zu besetzen; während „Frechdachs I“ diesmal vor „Marabu“ einlief.

Am dritten Tag gab es furchtbar gut gemeinten Sonnenschein, aber fast gar keinen Wind. Die Bahn betrug 25 Sm. Die Boote verschoben sich nur in zeitlupenartigem Tempo. Kerzengerade steigt der Rauch unzähliger Zigaretten zum wolkenlosen, sommerlich blauen Mittagshimmel. Bis endlich nach zweistündiger Flautensteheri ein Nordost aufkam und dem unfreiwilligen Sonnenbad ein hochwillkommenes Ende bereitete.

Bei den 22ern war „Willy II“ mit 35 Min. erster.

Bei den 15ern schob sich „Sechserl IV“ anfangs relativ rasch entlang dem Schilfe vorwärts, um dann gleichfalls in der Flaute kleben zu bleiben. Hinter ihm steht aber genau so regungslos das übrige 15er-Feld. Als der heißersehnte Wind einsetzte, beginnt „Sechserl IV“ seinen Vorsprung zu vergrößern und als erster 7 Min. vor „Lisl III“ durchs Ziel zu gehen. „Frechdachs II“ geht 13 Min. hinter dem ersten Preisträger als Dritter durchs Ziel. Ihm folgen „Kleinfalkenstein“ und „Flirt“. Bei den 10ern versucht „Rudi IX“ sein Glück durch einen möglichst großen Schlag gegen Nordost, sein Wagemut wird auch belohnt und er segelt bereits schöne Fahrt, während die übrigen noch in Flaute stehen. „Rudi IX“ war 12 Min. erster vor „Spatz“, „Frechdachs II“ folgt als Dritter und als letzter kommt „Marabu“.

Der vierte Tag brachte insoferne eine große Überraschung, als Dietz Angerer diesmal „Sindbad IV“ führte, Dr. Wolfgang Abel steuerte mit großem Geschick an diesem schweren Tag „Willy II“. Bis fast zur ersten Boje liegt

„Sindbad IV“ nach sehr gutem Start in klarer Führung, knapp vor der Boje schiebt sich „Willy II“ in Lee dicht heran, fast gleichzeitig nehmen die Boote die Boje, aber schon führt auf raumem Kurs „Willy II“, vergrößert seinen Vorsprung bei achterlichem Wind und geht als erster 6,5 Min. vor „Sindbad IV“ durchs Ziel. Bei den 15ern war durch die Tatsache, daß Dietz Angerer diesmal ein Boot einer anderen Klasse führte, infolgedessen Herr Wedermann „Sechserl IV“ steuerte, ein besonderer Anreiz für „Lisl III“ gegeben, ihre Kräfte mit „Sechserl IV“ zu messen. Es führte dies zu unaufhörlichen Kämpfen zwischen den beiden Rivalen, die jedoch schließlich doch von „Sechserl IV“ zu seinen Gunsten entschieden wurden. „Frechdachs II“ begünstigt durch diese Kämpfe und den gerade für ihn passenden schönen, gleichmäßigen Nordwest von 3 bis 5 Sekm. setzte sich an die Spitze des Feldes und konnte unbehindert 2 Min. vor „Sechserl IV“ und 6 Min. vor „Lisl III“ den ersten Platz besetzen. Später kamen „Kleinfalkenstein“ und „Flirt“.

Bei den 10ern war es wieder nach hartem Kampf mit „Spatz“, „Rudi IX“ gelungen, als erster durchs Ziel zu gehen. 1 Min. später folgt „Spatz“. Dann diesmal „Marabu“ und als Letzter „Frechdachs“.

Den Sindbad-Pokal endgültig und den Punktpreis für die 22-qm-Rennklasse hatte hiermit „Willy II“ gewonnen. Den ersten Punktpreis der 15-qm-Rennklasse und den Schnelligkeitspreis für das absolut schnellste Boot aller Klassen „Sechserl IV“, den zweiten Punktpreis „Lisl III“.

Den ersten Punktpreis der 10-qm-Rennklasse „Rudi IX“, den zweiten Punktpreis „Spatz“.

Am 27. und 28. Juli wurde die 24-Stundenwettfahrt für die 15-qm-Klasse ausgetragen. In der Nacht war absolute Flaute, gegen 6 Uhr morgens setzte bei leichtem Regen West ein, der allmählich stärker wurde, um gegen Mittag unter strömendem Regen 6 bis 7 Sekm., in den Böen bis 9 Sekm. zu erreichen. Da die Boje von Gebertsham durch den starken Wellenschlag auf eine felsige Untiefe abgetrieben worden war und hiedurch bereits ein Boot in Gefahr gekommen war, wurde um 14 Uhr die Wettfahrt abgebrochen. Erster wurde „Lisl III“ mit Erich Michalek, H. Riedl und E. Masel-Markus, zweiter „Kleinfalkenstein“, dritter „Flirt“. Besonders hervorgehoben zu

werden verdient, daß drei junge Damen, sämtlich Mitglieder der Jugendabteilung des U.-Y.-C. Z.-V. Mattsee, und zwar Fräulein Isabella Reuter, Fräulein Editha Reuter und Fräulein Hertha Baké die Besatzung des „Flirt“ bildeten und trotz Regen und Wind mit aner kennenswerter Tüchtigkeit ihr Boot führten.

Am 2. August fand ein Handicap offen für Boote aller Klassen statt. Den Preis, eine sehr schöne silberne Steuhr, die Herr Joseph Binder gestiftet hatte, gewann zur allergrößten Freude aller Clubmitglieder Herr Dr. A. Michalek auf „Flirt“.

Am 3. August vereinigte ein Souper mit anschließender Preisverteilung Gäste und Mitglieder im Seehotel.

Alle Teilnehmer der heurigen Regatten sprachen sich befriedigt über die schönen Stunden voll reinsten seglerischen Genusses aus und unsere Gäste versprachen, im nächsten Jahre sicher wiederzukommen und ihre Freunde zu den schönen und sportlichen Regatten des U.-Y.-C. Z.-V. Mattsee mitzubringen.

Wilfried Platzer.

Zweigverein Mondsee.

Von der Unbill der Witterung unberührt, hielt der U.-Y.-C. Z.-V. Mondsee mit schneidig straffer Sportbegeisterung seine diesjährigen Regatten ab, welche gleicher Weise für Segler wie Zuschauer spannend und interessant verliefen.

Pfundige Böen wechselten mit Flaute, Schraler auf Schraler folgte und stellte erhöhte Anforderung an die Feinfühligkeit der Mannschaft. Die ältesten Segler auf diesem Wasser können sich nicht entsinnen, solch reglementwidrige Windverhältnisse erlebt zu haben. Vom Wolfgangsee und vom Mattsee waren Gastboote genannt und starteten zum zähen Wettkampf wider ihre sieggewohnten Konkurrenten.

Von den 20ern machte „Albatros III“ Z. 373 (Eigner Prim, Dr. Strohschneider St. Gilgen, Steuermann: Harald Strohschneider) den ersten Punktpreis.

Von den 15ern kämpfte „Lisl III“ M 250 (Eigner Michalek, Steuermann Michalek) ohne Erfolg gegen „Sechserl IV“ M 551 (Eigner A. Wedermann, Steuermann Dr. Abel), welches weit aus den ersten Platz behauptete und dadurch den ersten Punktpreis errang.

Mondsee-Woche. — Verbandswettfahrten.

Nr.	Yacht	E i g n e r	Verein	5. August		6. August		7. August		8. August	
				Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz
10-qm-Rennklasse											
IV 304	Holdfast	F. Wenig	U.-Y.-C. M. S.	²)		3.24.58		n. gest.		1.29.42	
IV 139	Wusch	F. Lorang	U.-Y.-C. M. S.	²)		3.13.13		4.25.07		1.20.34	
IV 331	Spatz ¹)	W. & J. Reutter	U.-Y.-C. Ma. S.	²)		2.52.29	1.	4.19.42	1.	1.15.30	1.
15-qm-Rennklasse											
M 269	Sechserl III	Hans v. Hitzinger	U.-Y.-C. M. S.	n. gest.		2.55.26		n. gest.		n. gest.	
M 551	Sechserl IV ¹)	Albert Wedermann	U.-Y.-C. M. S.	²)		2.30.25	1.	4.22.34	1.	1.03.46	1.
M 683	Wolferl	Dr. Wolfgang Abel	U.-Y.-C. M. S.	²)		3.06.27		4.35.05		1.21.36	
M 250	Lisl III ²)	Erich Michalek	U.-Y.-C. Ma. S.	²)		2.37.27	2.	4.21.16	2.	1.11.22	2.
M 657	Frechdachs II	Ing. H. Brichta	U.-Y.-C. Ma. S.	n. gest.		n. gest.		n. gest.		n. gest.	
20-qm-Rennklasse											
Z 192	Ingo	Otto Steiner	U.-Y.-C. M. S.	²)		2.44.03		4.51.07		1.15.59	1.
Z 254	Swift II	St. Herz	Kgl. B. Y.-C.	n. gest.		n. gest.		n. gest.		n. gest.	
Z 373	Albatros ¹)	Strohschneider	U.-Y.-C. Wg. S.		2.09.13	1.	2.28.34	1.	4.28.16	1.	n. gest.

¹) I. Ehrenpreis. — ²) II. Ehrenpreis. — ³) Infolge Irrtums durch Böllerschüsse (im Veteranenverein) aufgegeben.

Die Wettfahrt um den wertvollen Mondsee-Pokal endigte mit dem überlegenen Siege „Sechserls IV“ (Eigner A. Wedermann).

Wettfahrt um den Mondseepokal 1930.

Nr.	Yacht	E i g n e r	Verein	5. August	
				Zeit	Platz
15-qm Rennklasse					
M 269	Sechserl III	H. v. Hitzinger	U.-Y.-C. M. S.	2.48.06	
M 551	Sechserl IV	Albert Wedermann	U.-Y.-C. M. S.	1.42.17	1.
M 683	Wolferl	Dr. Wolfgang Abel	U.-Y.-C. M. S.	2 48.00	
M 657	Frechdachs II	Ing. H. Brichta	U.-Y.-C. Ma. S.	n. gest.	
M 250	Lisl III	Erich Michalek	U.-Y.-C. Ma. S.	1.51.22	2.

Von den 10ern war „Spatz“ N 331 (Eigner Hofrat Reuter, Steuermann Reuter) Sieger.

In der Ausgleichsklasse, die stets an allen Seen durch Vorgabe und Verrechnungsschwierigkeiten glänzt, gewann „Pirat“ (Eigner H. Reisinger, Steuermann H. Reisinger) einwandfrei den ersten Preis.

Bei der Preisverteilung und folgenden Clubjause im gemütlichen Clubheim konnte man an den Erzählungen der ambitionierten, sportbegeisterten Mannschaft seine Freude haben und bedauerte, daß die Saison zu Ende geht.

A. Wedermann.

Attersee-Woche 1930.

Der Beginn der diesjährigen Attersee-Woche, das beliebte Ansegeln, fand am 7. August statt. Wenn auch die Witterung am Morgen dieses Tages nicht ganz sicher schien, so entschloß man sich doch, diese traditionell gewordene Fahrt nach Kammer anzutreten. Bei frischem Wind konnten auch die ersten Kreuzschläge vor Attersee zurückgelegt werden. Das Geschwader, bestehend aus ungefähr 30 Booten der verschiedenen Klassen, bot einen wunderschönen Anblick. Leider verschlechterte sich das Wetter und schon bald nach Auflösung

der Kiellinie begann es erst sachte, dann immer stärker zu regnen, so daß die Boote trachteten, so rasch als möglich das Hotel Kammer zu erreichen. Dank der großen Teilnahme und der fröhlichen Stimmung verlief das gemeinsame Mittagessen ungemein heiter und bildete einen vielversprechenden Auftakt für die Attersee-Woche 1930.

Leider brachte der nächste Tag keine Besserung des Wetters und mußte das Handicap am 8. August bei Regen gefahren werden. Trotzdem haben 24 Boote daran teilgenommen. Die Sieger waren: 1. 22-qm-Jolle „Anni“ (H. Gall, Graz); 2. 20-qm-Rennklasse „Pia“ (Ing. Auteried, Wien); 3. 20-qm-Rennklasse „Ingali“ (A. Wehofer, Wien); 4. 35-qm-Yacht „Sindbad“ (Ing. Engels, Wien); 5. 22-qm-Jolle „Erika“ (Ing. Vogt, Wien); 6. 20-qm-Rennklasse „Roland“ (Dr. Jungbauer, Wien).

Die nun folgenden fünf Verbandswettfahrten mußten leider fast durchwegs bei Regen gefahren werden. Trotzdem war die Zahl der startenden Boote, wie aus den Zeitenlisten hervorgeht, eine ziemlich große. Besonders hervorzuheben ist das große Feld der Sonderklassen und der 20-qm-Rennboote. Die einzelnen Rennen brachten schöne sportliche Leistungen, die bei der ungünstigen Witterung um so höher gewertet werden müssen. Jedenfalls haben die diesjährigen Verbandswettfahrten am Attersee den Nachweis erbracht, daß auch die schlechte Witterung nicht imstande ist, den sportlichen Eifer der Attersee-Segler zu beeinträchtigen. Punktpreise erhielten in den Verbandswettfahrten, und zwar in der Sonderklasse: „Hedy“ (Dr. Gustav Langer, Ing. H. Schachermayr) mit drei ersten und einem zweiten Preis den ersten; „Hedy“ kann im heurigen Jahr mit vollkommen neuen Segeln ausgestattet als die erfolgreichste Sonderklasse beglückwünscht werden. Den zweiten Punktpreis erhielt „Lily II“ des Herrn F. Gumpinger mit einem ersten, einem zweiten und drei dritten Preisen; der dritte Punktpreis fiel an „Tilly XVII“ des Herrn A. Sturm, Wien, mit einem ersten und je einem zweiten, dritten und vierten Platz. Den Punktpreis der 35-qm-Rennklasse erhielt die immer siegreiche „Woglinde III“ des Herrn Prof. O. Grill mit vier ersten Preisen. An der fünften Wettfahrt konnte sie wegen Abtransport an den Traunsee nicht mehr teilnehmen. Von den Booten der 20-qm-Rennklasse erhielt den ersten Punktpreis das im

heurigen Jahr in den Besitz des Herrn Obermüller übergegangene Boot „Donar“ mit einem ersten, zweiten, dritten und zwei vierten Preisen. Den zweiten Punktpreis in dieser Klasse gewann „Roland“ des Herrn Dr. Jungbauer mit je einem ersten, zweiten, dritten, vierten und fünften Platz. Der dritte Punktpreis wurde „Pia“ (Ing. Auteried mit zwei zweiten, einem dritten und einem vierten Platz zuteil.

Den Punktpreis der 22-qm-Rennklasse gewann „Anni“ des Herrn H. Gall mit fünf ersten Preisen.

Von den internen Wettfahrten muß als besondere sportliche Leistung die sonst immer am 18. August stattfindende, in diesem Jahr aber wegen Ermöglichung der Teilnahme einzelner Boote an den Regatten am Traunsee auf den 12. August vorverlegte lange Wettfahrt Attersee—Burgau—Seewalchen—Attersee (20 Sm.) hervorgehoben werden. Auch in dieser Wettfahrt siegte die Sonderklasse „Hedy“ mit einer Fahrzeit von 8 St. 33 Min. 51 Sek. Den zweiten Preis errang „Lily II“ während den dritten Platz der Sonderklassen „Malepartus“ des Herrn Ing. Bräutigam einnahm. In der 35-qm-Rennklasse siegte „Woglinde III“, in der 20-qm-Rennklasse „Albatros III“ des Dr. Paul Strohschneider und in der 22-qm-Rennklasse „Anni II“.

In der lediglich für die Sonderklasse in Betracht kommenden Wettfahrt um den August-Dehne-Pokal siegte ebenfalls „Hedy“ der Herren Dr. Langer und Ing. Schachermayr.

Ein besonderes Ereignis der diesjährigen Atterseewoche bildeten die Wettfahrten um den von F. Freiherr v. Preuschen im Jahre 1929 gestifteten „Adria-Preis“. Baron Preuschen, der als ehemaliger Offizier der österreichisch-ungarischen Marine einer der erfolgreichsten Regattasegler auf der Adria war, stiftete diesen Preis zum immerwährenden Gedenken an die ehemals österreichische Adria und an das k. u. k. Yachtgeschwader. Herausgefordert wurde dieser Preis vom 20-qm-Rennboot „Albatros III“ des Herrn Dr. Paul Strohschneider (U.-Y.-C. Wolfgangsee). Der Attersee stellte diesem Boote die dem Herrn Dr. Jungbauer gehörige Rennjolle „Roland“ entgegen und konnte in den beiden Rennen am 8. und 10. August als Sieger hervorgehen. Infolgedessen wird auch im Jahre 1931 um den „Adria-Preis“ abermals am Attersee gekämpft werden. Es ist zu hoffen, daß für das nächste Jahr zahlreiche

Herausforderungen der einzelnen Zweigvereine erfolgen werden. Jedenfalls bietet dieser schöne Preis einen schönen Ansporn für alle Segler des U.-Y.-C.

Wettfahrten um den Adria-Preis.

Datum		8. August		10. August		
Windrichtung		W, SW		WNW		
Windstärke in Sekm.		1—5		5—1		
Bahnlänge						
Unter- scheidg.- Nr.	Name der Yacht	E i g n e r (Verein)	Zeit	Preis	Zeit	Preis
Z 298	Roland	Dr. F. Jungbauer U.-Y.-C. A.-S.	2.29.13	1.	1.42.10	1.
Z 373	Albatros III	Dr. P. Strohschneider U.-Y.-C. Wg.-S.	2.32.03		2 02.10	

Die Ungunst der Witterung machte leider die Veranstaltung der lieb gewordenen Clubjause im Clubhaus und am Clubplatz in dem bisherigen großen Umfang unmöglich und fand daher mit Rücksicht auf die große Anzahl von Teilnehmern (150) die Preisverteilung anlässlich eines Banketts im Hotel Attersee statt, das sich bei Musik und Tanz bis weit über Mitternacht ausdehnte. Die immer größer werdende Zahl der Mitglieder, sowie die rege Anteilnahme der Freunde des Clubs an seinen Veranstaltungen, zwingt wohl die Leitung des Clubs, die Frage zu erörtern, in welcher Weise für eine Erweiterung der Clubräume vorgesorgt werden könnte.

Schließlich darf noch über eine außerhalb der vorbesprochenen Atterseewoche stattgehabte Veranstaltung berichtet werden, die ein großes Interesse hervorgerufen hat. Es ist dies die am 20. August abgehaltene Wettfahrt der Außenbordmotorboote, welche zum ersten Male nach den Wettfahrtbestimmungen der U.-I.-Y.-A. veranstaltet wurde, und über welche in einer der nächsten Nummern der „Mitteilungen“ noch berichtet werden wird. Mit Rücksicht auf das große Interesse, welches diesmal dieser Regatta entgegengebracht wurde, beabsichtigt der Z.-V. Attersee auch im nächsten Jahre eine derartige Wettfahrt zu veranstalten.

O. v. Meiss-Teuffen.

Meldungsliste der Attersee-Woche.

Klasse	Renn-Nr.	Name der Yacht	Vorgabe für Handicap	Eigner
Sonder- klasse	S 13	Malepartus	n. g.	Ing. W. Bräutigam
	S 67	Lilly II	—	F. Gumpinger
	S 69	Hedy	—	Dr. G. Langer und Ing. H. Schachermayer
	S 72	Hagen	n. g.	F. Soupper
	S 74	Tilly XVII	—	A. Sturm
	S 75	Orplid	—	Dr. H. Kunz
	S 116	Pia	3 Min.	Ing. L. Hinterschweiger
	S 118	Cima	15 Min.	U.-Y.-C. A.-S. Jug.-Abt.
35 qm	D 2	Sindbad III	3 Min.	Ing. R. Engels
	D 7	Mah Jongg	25 Min.	O. v. Meiss-Teuffen
	D 20	Woglinde III	—	O. Grill
22 qm	J 136	Erin	25 Min.	Dr. A. und E. Moritz
	J 381	Erika	15 Min.	Ing. H. J. Vogt
	J 431	Annie II	15 Min.	H. Gall
	J 434	Flora	25 Min.	Ing. K. Langsteiner
20 qm	Z 222	Ingali	3 Min.	A. Wehofer
	Z 298	Roland	3 Min.	Dr. F. Jungbauer
	Z 313	Donar	15 Min.	Obermüller
	Z 332	Ernest Fink	3 Min.	Dr. H. Hein u. H. Schwabe
	Z 342	Pia	—	Ing. C. Autheried
	Z 350	Nelly II	n. g.	F. Eichmann
	Z 373	Albatros III	3 Min.	Dr. P. Strohschneider
Aus- gleichs- klasse	1	Joachim	45 Min.	U.-Y.-C. A.-S. Jug.-Abt.
	2	Libelle	40 Min.	C. Fischer
	3	Elsbeth	15 Min.	Ing. H. H. Uhrmann

Zeitenliste der

Datum	8. August		9. August		10. August		11. August		
Art der Wettfahrt .	Vereinswettfahrt ¹⁾		Verbandswettfahrt		Verbandswettfahrt		Verbandswettfahrt		
Windrichtung . .	WNW		WNW		W		SW		
Windstärke Sekm.	0—1		3—4		3—8		4—8		
Bahnlänge Sm. . .	7·8		8·2		8·6		9·6		
		Berechnete Zeit		Gesegelte Zeit					
		Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz
Sonderklasse									
Malepartus	n. gest.			n. gest.		disqual.		1.57.21	
Lilly II	1.57.08			1.39.33	3.	1.38.04	3.	1.39.40	2.
Hedy	1.40.40			1.36.31	1.	1.36.02	2.	1.39.25	1.
Hagen	1.38.58			1.41.04 disqual.)		1.40.20		1.42.02	
Tilly XVII	1.47.06			1.40.07		1.34.50	1.	1.40.38	3.
Orplid	aufgeg.			1.46.—		1.39.46		1.46.19	
Pia	1.51.44			1.39.03	2.	1.08.33		1.42.45	
Cima	1.47.09			1.48.15		1.43.52		1.57.56	
35-qm-Rennklasse									
Sindbad III	1.37.11	4.		1.46.14		1.51.21		1.45.13	
Mah Jongg	2.11.—			n. gest.		n. gest.		n. gest.	
Woglinde III	1.39.04			1.40.29	1.	1.44.31	1.	1.41.07	1.
22-qm-Rennklasse									
Erin	n. gest.			n. gest.		n. gest.		n. gest.	
Erika	1.38.09	5.		1.51.26		1.59.24		1.51.17	
Annie II	1.34.14	1.		1.51.15	1.	1.43.31	1.	1.50.59	1.
Flora	1.57.21			n. gest.		n. gest.		n. gest.	
20-qm-Rennklasse									
Ingali	1.35.58	3.		n. gest.		1.42.25		1.39.48	2.
Roland	1.38.55	6.		1.38.05	1.	1.40.27	2.	1.39.52	3.
Donar	n. gest.			1.50.55		1.41.16		1.38.21	1.
Ernest Fink	1.41.24			1.51.20	3.	1.41.06	3.	1.52.21	
Pia	1.35.36	2.		1.44.07	2.	1.57.38		1.45.37	
Nelly II	n. gest.			n. gest.		1.41.33		1.45.38	
Albatros III	n. gest.			n. gest.		1.39.55	1.	aufgeg.	
Ausgleichsklasse									
Joachim	1.51.02			—		—		—	
Libelle	1.56.37			—		—		—	
Elsbeth	n. gest.			—		—		—	

¹⁾ Clubhaus-Handicap (Vorgaben siehe Meldungsliste). — ²⁾ August Dehne-

Attersee - Woche.

11. August		12. August		13. August		14. August		16. August	
Vereinswettfahrt ²⁾		Vereinswettfahrt ³⁾		Verbandswettfahrt		Verbandswettfahrt		Vereinswettfahrt ⁴⁾	
WNW		WS		WS		WSW		WS	
3-5		1-2		1-2		3-6		0-1	
82		20		82		96		141	
Gesegelte Zeit									
Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz
n. gest.		8.54.52	3.	aufgeg.		aufgeg.		6.35.16	1.
1.28.12	2.	8.54.42	2.	4.12.20	3.	1.45.23		6.36.09	3.
1.26.28	1. ⁵⁾	8.33.51	1. ⁵⁾	4.09.10	1.	1.46.55	1.	8.30.06	4.
aufgeg.		9.16.11		4.10.56	2.	1.47.29		6.35.28	2.
2.29.48		aufgeg.		4.28.29		1.46.03	2.	n. gest.	
n. gest.		aufgeg.		n. gest.		n. gest.		n. gest.	
2.29.39	3.	aufgeg.		4.40.48		1.46.27	3.	8.47.09	
2.33.35		aufgeg.		aufgeg.		n. gest.		aufgeg.	
—		8.32.38		aufgeg.		n. gest.		aufgeg.	
—		n. gest.		n. gest.		n. gest.		n. gest.	
—		7.52.27	1.	4.13.10	1.	n. gest.		n. gest.	
—		n. gest.		n. gest.		n. gest.		—	
—		n. gest.		aufgeg.		2.28.09		—	
—		8.54.36	1.	4.30.40	1.	2.12.23	1.	—	
—		aufgeg.		n. gest.		n. gest.		—	
—		9.05.24	3.	4.08.24	1.	2.06.07		—	
—		n. gest.		4.09.21		2.07.07		—	
—		9.17.23		4.09.20	3.	1.55.56	2.	—	
—		9.29.54		aufgeg.		2.11.00		—	
—		8.58.38	2.	4.09.00	2.	1.57.12	3.	—	
—		aufgeg.		n. gest.		1.55.34	1.	—	
—		8.23.44	1.	n. gest.		n. gest.		—	
—		—		—		—		—	
—		—		—		—		—	
—		—		—		—		—	

Pokal. — ³⁾ Lange Wettfahrt. — ⁴⁾ Totila-Preis. — ⁵⁾ Woglinde III-Preis.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Wörthersee.

Bei der am 31. August 1930 in Dellach abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der Vereinsausschuß in nachstehender Zusammensetzung wieder-, beziehungsweise neugewählt:

Obmann: Dr. Robert Johanny.

Obmannstellvertreter: Kommerzialrat Alex. C. Angerer.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf Schlenk.

Schriftführer: Dietz Angerer.

Kassier: Oberst a. D. Ing. Ottokar Freih. von Prochaska (neugewählt).

Leiter der Jugendabteilung: Ing. Richard Woksch.

Mitglieder ohne Funktion: Franz Friedrich Egger, Richard Fiedler, Dr. Viktor Hauser, Ing. Anton von Rosmini, Hofrat Dr. Karl Woksch.

Delegierter: Ing. Rudolf Schlenk.

Stellvertreter: Dr. Ing. Friedrich Ritter von Merkl.

Dem zurückgetretenen langjährigen Kassier Wilhelm Riedel wurde für seine mühevollen und ersprießlichen Tätigkeit der besondere Dank der Generalversammlung ausgesprochen.

Dietz Angerer e. h.,
Schriftführer.

Attersee.

Ordentliche Generalversammlung am
16. August 1930.

Der Obmann gedenkt zunächst in warmen Worten der im verflossenen Vereinsjahre verstorbenen Mitglieder, Frau Nelly von Frisch, Herrn Rudolf Brix und Herrn Dr. Josef Schachermayer.

Die Mitgliedsbeiträge und Bootsgebühren bleiben unverändert, jedoch wurde der Kassier ermächtigt, zu einem ihm passend erscheinenden Termin eine einmalige Umlage in der Höhe von 15 S per aktives und 10 S per beitragendes Mitglied auszuschreiben.

Die Ausschußwahl hatte folgendes Ergebnis:

Obmann: Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen.

Obmannstellvertreter: Dr. Richard Faber.

Oberbootsmann: Ing. Reinhold Schultz.

Schriftführer: Ministerialrat Dr. Hermann Hein.

Schriftführerstellvertreter: Arnold Pöll.

Kassier: Ernest Dreyschock.

Mitglieder ohne Funktion: Ing. Karl Auteried, Dr. Gustav Langer, Paul Viktor Suppan, Dr. Egon Wallentin, Professor Dr. Gustav v. Wunschheim, Ing. Hans Joachim Vogt.

Delegierte im Vorstand des U.-Y.-C: Ing. Reinhold Schultz, Prof. Dr. Gustav v. Wunschheim.

Delegiertestellvertreter: Ernest Dreyschock, Ing. Hans Joachim Vogt.

Hein e. h.,
Schriftführer.

Wolfgangsee.

Die am 31. August 1930 abgehaltene ordentliche Generalversammlung hat folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Professor Dr. Hans von Frisch.

Obmannstellvertreter: Hans Schulze.

Oberbootsmann: Dr. Paul Strohschneider.

Schriftführer: Dr. Hans von Aggermann.

Kassier: Hermann Peter.

Mitglieder ohne Funktion: Franz von Aggermann, Hofrat Dr. Ferdinand von Arlt, Karl Borchardt, Ing. Richard Peter.

Delegierter im Vorstand: Hans Schulze.

Dr. Hans Aggermann e. h.,
Schriftführer.

Mondsee.

Die am 4. August in Mondsee abgehaltene Generalversammlung hat folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Doz. Dr. Hermann Kahler.

Obmannstellvertreter: Kap. Jakob Sturm.

Oberbootsmann: Dr. Wolfgang Abel.

Oberbootsmannstellvertreter: Herbert Übersberger.

Kassier: Kommerzialrat Albert Wedermann.

Schriftführer: Albert Wedermann jun.

Schriftführerstellvertreter: Erwin Fanta.

Delegierter Dr. Wolfgang Abel.

Mitglieder ohne Funktion: Sektionschef a. D. Baron Dr. Wilhelm Alter, Rudolf Iglar, Hofrat Ernst von Breisky, Roman Faber, Hans Reisinger.

Über Antrag des Ausschusses werden Herr Otto Graf Almeida, Herr Dr. Ferry Angerer und Sektionschef a. D. Baron Dr. Wilhelm Alter einstimmig zu Ehrenmitgliedern des U.-Y.-C. Z.-V. Mondsee ernannt.

Albert Wedermann e. h.,
Schriftführer.

Grundlsee.

Bei der am 16. August 1930 abgehaltenen 11. ordentlichen Generalversammlung des Z.-V. Grundlsee wurden folgende Herren in den Ausschuß gewählt:

Obmann: Dr. Ernst von Obermayer-Rechtsinn.

Obmannstellvertreter: Dr. Siegmund von Sonnenthal.

Oberbootsmann: Dr. Gerald Groeger.

Kassier: Ing. Heinrich Auchenthaller.

Schriftführer: Ing. Max Lob.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Hofrat Emanuel Ritter von Karajan, Theodor Köchert, Dr. Robert Friedinger-Pranter, Ernst Lob, Herbert von Obermayer-Rechtsinn.

Ing. Max Lob e. h.,
Schriftführer.

Millstättersee.

Die Generalversammlung zu Seeboden hat am 7. September folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Dozent Dr. Artur Marchet.

Obmannstellvertreter: Anton von Volpini de Maestri.

Oberbootsmann: Kurt Musil Mollenbruck.

Oberbootsmannstellvertreter: Kurt Okorn.

Kassier: Dr. Georg Ritter von Przyborsky.

Schriftführer: Harald Musil-Mollenbruck.

Schriftführerstellvertreter: Hans von Höfer-Heimhalt.

Mitglieder ohne Funktion: Hofrat Dr. Julius Marchet, Sepp Winkler, Hans Winkler.

Delegierter: Kurt Musil-Mollenbruck.

Harald Musil e. h.

Schriftführer.

Mattsee.

Die am 20. August 1930 um 14 Uhr abgehaltene ordentliche Generalversammlung hat folgende Herren in den Ausschuß gewählt:

Obmann: Dr. Artur Michalek.

Obmannstellvertreter: Med.-Rat Dr. Ludwig Müller.

Oberbootsmann: Dr. Kurt L. Müller.

Schriftführer: Wilfried Platzer.

Kassier: Walter Masel.

Mitglieder ohne Funktion: Primarius Dr. Herbert Körbl, Ing. Franz Mörth, Erich Michalek, Hofrat Dr. Gustav Reuter, Dr. Otto Rochelt, Direktor Louis Tiefenbacher.

Wilfried Platzer e. h.

Schriftführer.

Zur gefl. Beachtung!

Das Sekretariat befindet sich VIII., Auerspergstraße 5, III. Stock, Tür 22, Telephon B-43-4-38. Amtsstunden bis auf weiteres Dienstag und Freitag von 16 Uhr 30 Min. bis 18 Uhr 30 Min.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

„**Trix**“, erfolgreichste 22-qm-Rennjolle, Riß Drewitz, über 100 erste Preise, startberechtigt zu den deutsch-österreichisch-schweizerischen Pokalwettkämpfen, zu verkaufen. Anfragen an Demir Assim Tourgoud, I., Ring des 12. November 12. Tel. U-27-6-47.

35-qm-Rennyacht „Frigg“ billig verkäuflich. Anfragen an Otto Umlauf, Klagenfurt.

Nationale Jolle (Altersklasse), Baujahr 1912, Starnbergersee, Bootskörper Eiche, geklinkert, Segel komplett, alle Segel gut erhalten, Hafen U.-Y.-C. St. Gilgen, Clubhaus. Anfragen: Walter Boyneburgk, Klagenfurt, St. Veiterring 5.

10-qm-Rennjolle „Wusch“ in Ceder gebaut, ganz neu überholt, neue moderne Takelage, vielfach preisgekrönt, zu verkaufen. Anfragen an Fred Lorang, Warte am See, Post Mondsee.

Neuwertige, erstklassige 10-qm-Gaffelbesegelung, Mai 1930 von Walter Benrowitz geliefert samt 4,5 qm großem Kreuzballon und Gaffel ist um den halben Anschaffungspreis verkäuflich. Anfragen sind an Dietz Angerer, Wien, XVI., Ottakringer Straße 49, zu richten.

10-qm-Rennboot „Schaitan“, gezeichnet von Drewitz, gebaut 1930, Länge 6,60 m, Breite 1,48 m, vorzüglich bei frischem Wind, preiswert und unter günstigen Zahlungsbedingungen zu verkaufen. Wilhelm Hauer, Neusiedl am See, Notariatskanzlei. (Näheres bei Dr. R. Johanny.)

Generalrepräsentanz der
JOHNSON MOTOR COMPANY

WAUKEGAN U.S.A.

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

LEITUNG: E. WUNSCHHEIM

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

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.