



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

6. HEFT NOVEMBER—DEZEMBER 1930 IV. JAHRG.

Jakob Sturm †

Der Zweigverein Mondsee hat einen schweren Verlust erlitten. „Unser Schaki“ — wie wir Mondseer den Verewigten allgemein nannten — ist nicht mehr. Nach einer schweren Operation schon auf dem Wege der Genesung, hat ein unverhofft eingetretener tückischer Zwischenfall ihn am 12. Oktober dahingerafft. Jakob Sturm wurde am 21. Februar 1889 zu Wien geboren. Im Jahre 1910 trat er als Seekadett in die österreichisch-ungarische Marine ein. Im Weltkriege war der Verstorbene zuerst Navigationsoffizier auf S. M. S. St. Georg. Im Jahre 1915 meldete er sich zum Fliegerdienst und 1918 wurde er zum Stabs-Chef der Leitung des Seeflugwesens in Pola ernannt, welchen Posten er bis zur Auflösung der österreichisch-ungarischen Marine versehen hat. Seine Verdienste wurden durch zahlreiche Auszeichnungen, darunter den Orden der eisernen Krone III. Klasse, gewürdigt.

Im Jahre 1921 machte er sich in Mondsee ansässig. Zu dieser Zeit bestand unser Zweigverein nur mehr aus wenigen Mitgliedern. Der „Pirat“ und das „Rautendelein“ bildeten unsere Flotte. „Unser Schaki“ widmete seine ganze Kraft dem Wiederaufbau des Zweigvereines. Seine heutige Stärke verdankt der Zweigverein Mondsee zum großen Teile seiner Arbeit. Wie selten einem Menschen war ihm die Gabe zuteil, Freunde zu werben, Menschen an sich zu fesseln. Diese Gabe hat er ganz in den Dienst der guten Sache gestellt. Sein großes Verdienst war es nicht bloß, Mitglieder für

den Verein geworben zu haben, sondern aus diesen einen Kreis von Freunden geschaffen zu haben, die ihn begeistert in seiner Tätigkeit für den Verein unterstützten. Auch nach seiner im Jahre 1927 erfolgten Übersiedlung nach Wien blieb er ein treuer Mitarbeiter im Vereine.

Durch die im heurigen Jahre erfolgte Wahl des Verewigten zum Obmannstellvertreter hofften wir, seine Kraft auch dem Vorstande des U.-Y.-C. für den Gesamtverein nutzbar machen zu können. Das Schicksal hat es anders bestimmt. Wir wahren ihm trauernd treues kameradschaftliches Gedenken.

Für den U.-Y.-C. Zweigverein Mondsee:
A. Wedermann.

Verhandlungsschrift

*des 6. ordentlichen Seglertages am 30. November 1930
in der Technischen Hochschule zu Wien.*

Vorsitzender: Hofrat Oskar von Meiss-Teuffen.

Schriftführer: Ing. Reinhold Schultz.

Persönlich anwesend 122 Mitglieder

Durch Vollmacht vertreten 221 Mitglieder

Zusammen . 343 Mitglieder

Der Vorsitzende Hofrat Oskar von Meiss-Teuffen eröffnet um 10 Uhr 40 Min. den Seglertag, begrüßt die Erschienenen, dankt für ihr Erscheinen und konstatiert die Beschlußfähigkeit.

Der Vorsitzende gedenkt zuerst in warmen Worten der verstorbenen Mitglieder, und zwar:

Rudolf Brix (Zweigverein Attersee),

Ing. Rudolf Flatz (Z.-V. Mondsee, Ehrenmitglied des U.-Y.-C.),

Bergrat Max Ritter von Gutmann (Z.-V. Wörthersee),

Obermedizinalrat Dr. Ferdinand Krakowitzer (Ehrenmitglied des U.-Y.-C. und des Z.-V. Traunsee),

Bankdirektor Georg Kutzimanno (Z.-V. Attersee),

Rechtsanwalt Dr. Josef Schachermayer (Z.-V. Attersee),

Großindustrieller August Scheidt (Z.-V. Wolfgangsee),

Linienschiffsleutnant i. R. Jakob Sturm (Z.-V. Mondsee).

Die Anwesenden erheben sich zum Zeichen der Trauer von ihren Sitzen.

Der Vorsitzende berichtet über die Tätigkeit des Vorstandes und teilt mit, daß seit dem letzten Seglertag 16 Sitzungen stattgefunden haben. Sowohl organisatorisch als auch sportlich wurde vom Vorstande viel Arbeit geleistet.

Ferner konstatiert er, daß der U.-Y.-C. seit dem letzten Seglertag einen bedeutenden Aufschwung nicht nur an Mitgliederzahl, sondern auch in sportlicher Hinsicht genommen hat. In den letzten Tagen wurde der Anschluß an den Hauptverband für Körpersport eingeleitet.

Der U.-Y.-C. hat seine sportliche Tätigkeit nicht nur auf den Heimatgewässern ausgeübt, sondern auch an den Wettfahrten auswärtiger Reviere teilgenommen. An Wettfahrtreihen mit auswärtigen Vereinen fanden statt:

1. Die Wettfahrten um den Cefrika-Pokal auf der Alster 1929,
2. der deutsch-österreichische Länderwettkampf 1929 und 1930,
3. die Wettfahrten um den Donaupokal 1930 und
4. der schweizerisch—deutsch-österr. Jollenwettkampf 1930.

Die Wettfahrten um den Adriapreis wurden heuer zum erstenmal gefahren (als Interlake-Wettfahrten).

Ferner gedenkt der Vorsitzende der gesellschaftlichen Veranstaltungen, die in den beiden letzten Wintern stattgefunden haben und alle sehr schön und erfolgreich verlaufen sind.

Hierauf bittet er die Ämterführer zu Punkt 1 der Tagesordnung das Wort zu ergreifen.

1. Berichte der Ämterführer.

Bericht des Oberbootsmannes Ing. Viktor Thausing.

Ing. Thausing hebt einleitend hervor, daß er nur die allerwichtigsten sportlichen Ereignisse der Berichtsperiode erwähnen wolle. Er beginnt mit der Expedition nach Hamburg (Mai 1929) und hebt insbesondere die großen sportlichen Erfolge hervor, die unseren Seglern dort beschieden waren. Mit besonderer Dankbarkeit gedenkt er der großen Gastfreundschaft, die die Wiener bei den Hamburger Seglern gefunden hatten. Der Gesamtclub ist jedenfalls dem Stamverein, der das Unternehmen ins Werk gesetzt hatte, insbesondere den Herren Dr. Johnny, Ing. Rudolf Schlenk und Demir Assim Tourgoud zu Dank verpflichtet.

Sehr erfreulich war für uns der Gegenbesuch der Hamburger in Wien (Frühjahr 1930), besonders da sie ihre besten Segler gegen uns ins Feld führten, wobei die Gäste schöne Erfolge erzielten, wenn auch der Donaupokal durch Herrn Assim Tourgoud mit seinem Neubau „Trix II“ dem Heimatlande erhalten blieb.

In der kommenden Segelsaison ist ein Besuch des U.-Y.-C. auf dem Steinhuder Meer in Aussicht genommen.

Als ein weiteres sportlich wichtiges Ereignis ist der Länderwettkampf in der 22 qm-Rennklasse zu erwähnen, der im Sommer 1929 auf dem Wörthersee und im Jahre 1930 auf dem Starnbergersee stattgefunden hat.

Ein Länderwettkampf Schweiz-Deutschland-Österreich ist zum erstenmale im Sommer 1930 auf dem Zürchersee ausgefochten worden, gleichfalls in der 22-qm-Rennklasse, der hauptsächlich dem Unternehmungsgeist des Zweigvereines Attersee zu verdanken ist. Der Kampf soll künftig jedes Jahr ausgefochten werden, im kommenden Jahr auf dem Attersee, im Jahre 1932 auf dem Starnbergersee, worauf sich dieser Turnus wiederholt.

Der Berichtstatter erwähnt ferner die Gründung des Wettfahrtkomitees Salzkammergut, das ist der engere sportliche Zusammenschluß der Zweigvereine jener Gegend, der sich das Ziel setzte, den Sport durch Veranstaltungen von Hauptwettfahrtwochen und regelmäßige gegenseitige Besuche zu fördern.

Der Oberbootsmann erwähnt nun den Beschluß des letzten Seglertages, womit der Vorstand aufgefordert wurde, beim D.S.Vb. entweder die Reaktivierung der Sonderklasse als Klassenboot durchzusetzen oder die Schaffung einer freien 50-qm-Kielklasse zu erreichen. Die Verhandlungen mit den Berliner maßgebenden Kreisen gestalteten sich schwierig und abwechslungsreich. Das Ergebnis ist für uns insoferne ein außerordentlich erfreuliches, als die im U.-Y.-C. besonders geschätzte Sonderklasse neuerlich bis auf weiteres zur Verbandsklasse erklärt wurde.

Endlich erwähnt der Oberbootsmann in seinem Berichte die Einführung der Führerscheine und schließlich hebt er die besondere sportliche Tätigkeit der einzelnen Zweigvereine unter Anführung verschiedenen statistischen Materials hervor.

Der Vorsitzende dankt dem Oberbootsmann für seinen Vortrag, insbesondere dafür, daß er nicht nur des Vergangenen, sondern auch in so schönen Worten der Zukunft gedachte. (Beifall.)

Bericht des Schriftführers Ing. Reinhold Schultz.

Der Schriftführer berichtet über die Mitgliederbewegung und teilt mit, daß die Mitgliederzahl seit dem letzten Seglertag folgenden Zuwachs erhalten hat:

92 aktive Mitglieder,
52 beitragende Mitglieder und
51 jugendliche Mitglieder.

Die Zahl der ausübenden Mitglieder verteilt sich nunmehr auf die einzelnen Zweigvereine wie folgt:

Zweigverein	Ausübende	Beitragende Mitglieder	Jugendliche
Stammverein	71	50	14
Wörthersee	67	11	16
Attersee	144	76	23
Traunsee	58	1	15
Wolfgangsee	56	24	16
Mondsee	70	18	17
Grundlsee	38	22	8
Millstättersee	32	—	4
Mattsee	32	23	17
Neusiedlersee	48	13	1

Die Gesamtzahl der Mitglieder beträgt gegenwärtig:

Ausübende	546
Beitragende	222
Jugendliche	131
Zusammen	899

Der Schriftführer berichtet über die Übersiedlung des Sekretariats in das neue Heim, VIII., Auerspergstraße 5, am 1. Oktober 1929, für welches Herr Professor Dr. Hans von Frisch die Einrichtung in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt hat. Das Dienstverhältnis mit Herrn Karl Ludwig Strnad wurde gelöst; nunmehr versieht Frl. Hedwig Aimeh die Agenden des Sekretariats.

Seit dem letzten Seglertag sind 18 Hefte der „Mitteilungen“ erschienen. Das Sekretariat hat bisher 94 Führerscheine ausgestellt.

Infolge der verschiedenen Agenden war das Sekretariat reichlich mit Arbeit versorgt und konnte mit den vorgesehenen vier Arbeitsstunden pro Woche bei weitem nicht das Auslangen finden.

Der Vorsitzende dankt dem Schriftführer für seine Tätigkeit.

2. Überreichung des Ehrenzeichens für 25jährige Mitgliedschaft

an die ausübenden Mitglieder:

Professor John Quincy Adams,
Ing. Karl Auteried,
Adrian von Sax,
Max Schmidt,
Oberstaatsbahnrat Dr. Rudolf Weinheimer.

3. Ernennung von Ehrenmitgliedern.

Der Vorsitzende Hofrat von Meiss-Teuffen macht im Namen des Vorstandes den Vorschlag, zu Ehrenmitgliedern zu ernennen die Herren:

Kommerzialrat A. C. Angerer,
Dr. Siegmund Ritter von Sonnenthal und
Direktor Ing. Rudolf Walker.

Der Vorsitzende bittet die anwesenden Damen und Herren, durch Heben der Hände ihre Zustimmung zur Ernennung zum Ausdrucke zu bringen.

Die Ernennung wurde einstimmig beschlossen. (Beifall.)

Der Vorsitzende beglückwünscht die neu ernannten Ehrenmitglieder auf das herzlichste.

4. Kassabericht und Voranschlag 1930/31.

Der Kassier Max Schmidt erstattet den Kassabericht wie folgt:

1929/30.

Eingang	S 10.596·44
Ausgang	„ 9.349·73
Saldo am 31. Oktober 1930	<u>S 1.246·71</u>
Postsparkassen-Stand am 31. Oktober 1930	S 1.228·50
Barschaft am 31. Oktober 1930	„ <u>18·21</u>
Sportfonds-Eingang 31. Oktober 1930	S 2.130·63
Sportfonds-Ausgang 31. Oktober 1930	„ <u>1.732·—</u> S 398·63
	S 848·08
Faktura Kainz für „Mitteilungen“	„ <u>750·—</u>
Überschuß Zentralkassa 31. Oktober 1930	<u>S 98·08</u>

Sportfonds-Eingang am 29. November 1930	S	2.636·25	
Sportfonds-Ausgang am 29. November 1930	„	<u>1.732·—</u>	S 904·25
Länderwettkampf 22er U.-Y.-C. Z.W. . . .	S	452·12	
Hauptwettfahrten 1930 U.-Y.-C. Z.T. . . .	„	<u>452·13</u>	S 904·25

Der Kassabericht wird angenommen und dem Kassier einstimmig das Absolutorium erteilt.

Vorsitzender Hofrat von Meiss-Teuffen spricht dem Kassier für seine Berichterstattung und seine Mühewaltung den aufrichtigen Dank namens des Clubs aus, desgleichen den Kassenrevisoren, Herren Rudolf von Halle und Walter Klunzinger. (Beifall.)

Beratung des Voranschlages.

Budget 1930/31.

Eingang	S	Ausgang	S
546 aktive Mitglieder		D. S. Vb.	1.800·—
à S 12·—	6.552·—	Sekretariat	2.100·—
180 beitragende Mitglieder		Zeitung 6 × 390	2.340·—
à S 6·—	1.080·—	2 Pokale	190·—
		Beiträge, Abonnement, div.	300·—
		Reserve	902·—
	<u>7.632·—</u>		<u>7.632·—</u>

Suppan bemerkt, daß der an den D. S. Vb. abzuführende Beitrag ($\frac{1}{4}$ der Mitgliederbeiträge) ein sehr hoher sei. Es wäre angezeigt, darauf hinzuwirken, daß dieser Betrag seitens des D. S. Vb. für den U.-Y.-C. ermäßigt werde.

Dr. Johnny erwidert, daß in diesem Jahre ohnehin eine Herabsetzung des Zusatzstimmen-Beitrages von M 15·— auf M 10·— vorgesehen sei und es nicht angezeigt wäre, um eine Ermäßigung einzuschreiten. Der U.-Y.-C. repräsentiere 6% aller Stimmen und der Beitrag an den D. S. Vb. mache nicht ganz $2\frac{1}{2}$ Prozent aus. Die Leistungspflicht gegenüber der Machtstellung des U.-Y.-C. sei daher eine verhältnismäßig bescheidene zu nennen.

Dr. Gröger meint, daß eine selbständige österreichische Landesvertretung billiger käme.

Hans Schulze weist auf das besondere Entgegenkommen hin, das der U.-Y.-C. beim Verband jederzeit gefunden hat.

Kutzimanno spricht sich gegen eine Ermäßigung aus, da es nicht dafür stehe, wegen S 600·— als Bittsteller aufzutreten.

Der Vorsitzende bemerkt, daß sich der Vorstand mit dieser Sache schon befaßt habe und sich auch weiter damit befassen werde.

Er beantragt nunmehr die Annahme des Voranschlages 1931/32.

Der Voranschlag wird einstimmig angenommen. Der Vorsitzende dankt dem Kassier für die Mühewaltung bei Zusammenstellung und Errechnung des Voranschlages.

5. Wahl des Präsidiums.

Vorsitzender Hofrat von Meiß=Teuffen ergreift das Wort:

„Nachdem mit der Durchführung dieses Punktes meine Person vom Vorsitze des Seglertages scheidet, so möchte ich mir gestatten, noch einige Worte, die mir besonders am Herzen liegen, zu sprechen. In unserer Versammlung wurde viel über unseren schönen Sport gesprochen. Es ist mir ein Bedürfnis, allen jenen Herren, die sich seit dem letzten Seglertag verdient gemacht haben, namens des Clubs und des Vorstandes zu danken. Weiters ist es mir ein Bedürfnis, den Herren Ämterführern und dem Bureau für ihr bewiesenes Wohlwollen und ihre Bemühungen den herzlichsten Dank zum Ausdrucke zu bringen. Ebenso danke ich, allen Förderern, die die Güte hatten, durch Stiftung eines Preises unsere Veranstaltungen zu verschönern. Mein besonderer Dank gilt auch Herrn Professor Oswald Grill, welcher in liebenswürdigster Weise seine bewährte künstlerische Kraft in den Dienst unseres Vereines gestellt hat, indem er die Portraits unseres Präsidenten Herrn Professor Dr. Hans von Frisch und unseres I. Vizepräsidenten Herrn Sektionschef Dr. Hans Maurus mit bekannter Meisterschaft angefertigt und dem Club gewidmet hat. Auch allen jenen Sportgenossen im Auslande, die uns bei den Regatten unterstützt haben, ganz besonders aber unserem Ehrenmitgliede Herrn Universitäts-Professor Dr. Paul Clairmont, den ich auf das herzlichste am heutigen Seglertag begrüße, der in der Schweiz der Wegmacher war und die Beziehungen der beiden Länder inniger gestaltete, danke ich auf das herzlichste für seine Bemühungen.

Nunmehr darf ich aber auch unseren herzlichsten Dank zum Ausdrucke bringen an den leider geschiedenen bisherigen Präsidenten Herrn Professor Dr. Hans von Frisch. Herr Professor Dr. von Frisch ist uns bereits durch seine lange, überaus erspriß-

liche Tätigkeit als Schriftführer, als größter Freund und Förderer unseres Clubs bekannt. Während seiner 6-jährigen Präsidentschaft hat er in aufopferungsfreudiger und uneigennütziger Weise viel Zeit dem Club geopfert und für ihn gearbeitet. Herr Professor von Frisch hat als erfahrener und fach- und sachkundiger Segler den Club in allen Angelegenheiten beraten und gefördert. Der Club verliert durch sein Ausscheiden aus dem Präsidium seinen eifrigsten Mitarbeiter. Ich bitte ihn, die Versicherung der größten Dankbarkeit entgegenzunehmen. Ich möchte weiters Herrn Professor von Frisch bitten, seine bisherige Tätigkeit dem Club nicht ganz zu entziehen und insbesondere in seinem neuen Amt als Archivar den Club auch fernerhin zu unterstützen. Ein Archivar ist der Träger der Tradition des Clubs und so sehe ich Herrn Professor von Frisch als Verwalter und Schützer der Tradition des Union-Yacht-Club.“ (Beifall.)

Kutzimanno dankt namens aller Anwesenden Herrn Hofrat von Meiss-Teuffen für seine Mühewaltung auf das herzlichste. (Beifall.)

Nach Einholen der mittlerweile an die Anwesenden zur Verteilung gelangten Stimmzettel für die Wahl des Präsidenten ergibt das vom Bureau des Seglertages vorgenommene Skrutinium folgendes Resultat:

Herr Sektionschef Dr. Maurus . . .	333	Stimmen
„ Dr. von Obermayer . . .	5	„
„ Prof. Dr. von Frisch . . .	3	„
Leere Stimmzettel	2	
	<hr/>	
	343	

Der Vorsitzende verkündet das Resultat der Abstimmung, womit Herr Sektionschef Dr. Hans Maurus zum Präsidenten gewählt erscheint.

Der Vorsitzende beglückwünscht ihn zu seiner Wahl und bittet ihn, den Vorsitz zu übernehmen.

Sektionschef Dr. Maurus erklärt die Wahl anzunehmen und dankt den Mitgliedern für das ihm geschenkte Vertrauen. Er gibt der Hoffnung Ausdruck, daß seine Kenntnis der Angelegenheiten des U.-Y.-C., die er sich während einer über 28jährigen Tätigkeit im Vorstand erworben hat, ihn in die Lage versetzen werden, den in ihn gesetzten Erwartungen gerecht zu werden. Er spricht die Hoffnung aus, daß es im gemeinsamen Zusammenarbeiten gelingen

wird, den Club auf seiner Höhe zu erhalten und ihn nach aufwärts zu führen.

Sektionschef Dr. Maurus dankt Herrn Hofrat von Meiss-Teuffen herzlichst für die opferwillige Führung der Geschäfte des Präsidenten während der Zeit des Interregnums sowie für die ausgezeichnete Vorbereitung des Seglertages. Er übernimmt hierauf den Vorsitz und schreitet zur Wahl der Vizepräsidenten.

Das vom Bureau durchgeführte Skrutinium der Vizepräsidentenwahl ergibt folgendes Resultat:

Hofrat von Meiss-Teuffen	293	Stimmen
Dr. A. Michalek	260	„
Dr. von Obermayer	82	„
Prof. Dr. von Frisch	9	„
Ing. V. Thausing	9	„
Prof. O. Grill	7	„
Dr. Johanny	2	„
Baron Alter	1	„
Suppan	1	„

Zu Vizepräsidenten erscheinen die Herren Hofrat Oskar von Meiss-Teuffen und Dr. Michalek gewählt. (Beifall.)

Der Vorsitzende Sektionschef Dr. Maurus fragt die beiden Herren, ob sie geneigt sind, die Wahl anzunehmen.

Hofrat von Meiss-Teuffen dankt für das ihm durch die Wahl bewiesene Vertrauen und erklärt sich gerne bereit, das Amt zu übernehmen.

Dr. A. Michalek erklärt sich ebenfalls dankend bereit, die Wahl anzunehmen und verspricht sich zu bemühen, das Vertrauen zu rechtfertigen; er werde besonders trachten, den Wünschen der jungen Seglerschaft möglichst Rechnung zu tragen.

Zu Rechnungsprüfern wurden einstimmig die Herren Rudolf von Halle und Walter Klunzinger sen. gewählt.

8. Allfälliges.

Der Vorsitzende bemerkt, daß innerhalb der statutenmäßig festgesetzten Frist keine weiteren Anträge eingebracht wurden und stellt die Frage, ob noch jemand von den Anwesenden irgend welche Anträge oder Wünsche vorzubringen hat. Nachdem dies nicht der Fall ist, schließt der Vorsitzende den 6. ordentlichen Seglertag um 12 Uhr 15 Minuten.

U.-Y.-C. 1. Oktober	Jahr	Aktive Mitglieder	Im D. S. Vb.			Klassen-Yachten										Klassenlose Yachten		
			Wett- fahrten	m Be- teiligung	Stimmen	Div.	G.-m.-R.	Sonder- Klasse.	35 m ²	22 m ²	20 m ²	15 m ²	10 m ²	5 m ²	An- zahl	Summe	Anzahl	Eis- yachten
Stammverein	1928		6	38	8.6	-	1	-	3	-	2	12	15	33	97	3	-	
	1930		3	21	4.6	-	-	2	2	-	1	16	16	35	62	6	-	
Wörthersee	1928		6	69	9.9	-	-	6	15	7	3	5	-	36	179	5	-	
	1930		4	30	6.6	-	3	6	13	4	2	4	-	32	141	4	-	
Attersee	1928		5	120	11.9	40/1	1	4	8	9	5	2	4	42	219	11	1	
	1930		5	108	9.7	40/1	1	10	9	10	5	2	4	46	223	14	1	
Traunsee	1928		4	97	8	-	2	7	1	6	15	2	1	32	152	3	-	
	1930	58	5	65	7.7	-	2	7	1	7	13	-	1	31	134	4	-	
Wolfgangsee	1928		4	63	7.6	-	-	7	1	4	5	-	-	17	101	8	-	
	1930		4	53	6.6	-	1	-	-	5	3	2	2	19	91	6	-	
Mondsee	1928		-	8	0.4	-	-	-	-	-	4	3	1	8	27	3	-	
	1930		4	22	5.5	-	-	1	1	1	5	2	1	10	36	8	-	
Grundlsee	1928		-	-	0.1	-	-	1	1	6	1	-	3	11	45	4	-	
	1930		-	-	0.1	-	-	-	-	6	1	-	2	9	34	3	-	
Millstättersee	1928		5	34	6.4	-	-	-	-	4	1	-	-	7	34	-	-	
	1930		2	30	3.3	-	-	-	2	4	1	-	-	7	34	-	-	
Mattsee	1928		-	4	0.2	-	-	-	2	4	1	4	1	7	34	-	-	
	1930		4	38	6.1	-	-	-	3	-	5	4	1	12	44	7	-	
Neusiedlersee	1928		3	18	3.8	25/2	-	-	2	2	7	2	-	15	64	1	4	
	1930		-	-	0.1	25/2	-	-	1	3	4	1	-	11	49	-	4	
Summe	1928		33	451	57	3	5	16	17	34	48	28	25	213	962	45	5	
	1930		31	387	50	3	6	17	17	32	40	32	27	216	858	52	5	
Änderung %	1928		-6	-14	-12	0	+20	+6	0	-6	+14	+14	+8	+14	-11	+16	0	
	1930																	

Aus der Tabelle ist zu sehen, daß die 20-qm-Klasse weiter zugenommen und mit 40 Booten nahezu die 15-qm-Klasse erreicht hat. Die Größe der Zweigvereine in sportlicher Hinsicht kann man entweder an der Zahl der Klassenyachten messen (Attersee 223 m, Wörthersee 141 m, Traunsee 134 m etc.) oder an der Stimmenzahl im D. S. Vb. (Attersee 97, Traunsee 7.7, Wolfgangsee und Wörthersee 6.6) oder an der Regattabeteiligung (Attersee 108 m, Traunsee 65 m, Wolfgangsee 53 m, Wörthersee 50 m). — Der 20er ist am meisten verbreitet, er hat auf 6 Seen verbreitet, der 15er und 10er auf 5, der 22er auf 4 Seen.

Mitteilungen des Vorstandes.

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 18. Dezember l. J. seine Konstituierung vorgenommen. Die bisherigen Funktionäre wurden wieder gewählt, und zwar:

Oberbootsmann: Ing. Viktor Thausing,
Schriftführer: Ing. Reinhold Schultz,
Kassier: Max Schmidt.

*

Die Regattatermine für die kommende Segelsaison wurden wie folgt festgesetzt:

Stammverein: 1., 2., 3., 9. und 10. Mai,
Z.-V. Neusiedlersee: 16., 17., 23. und 25. Mai,
Z.-V. Attersee: 2. bis 13. August,
Z.-V. Millstättersee: 7. bis 31. August,
Z.-V. Mattsee: 8. bis 13. August,
Z.-V. Traunsee: 15. bis 19. August,
Z.-V. Mondsee: 15. bis 19. August,
Z.-V. Wörthersee: 18. bis 31. August,
Z.-V. Wolfgangsee: 21. bis 25. August.

*

Über Antrag der Sportkommission hat der Vorstand beschlossen, den Zweigvereinen mitzuteilen, sie mögen ihren Mitgliedern die freie 10-qm-Rennklasse als die geeignetste für den gemeinsamen Wettsegelverkehr anempfehlen, wobei zugleich der Meinung Ausdruck gegeben wird, daß eine Zersplitterung zu vermeiden wäre.

*

Führerscheine.

Der Vorstand macht darauf aufmerksam, daß Führerscheine gemäß § 16 der Führerschein-Verordnung des D. S. Vb. nach dem 31. März 1931 ohne Prüfung nicht mehr ausgestellt werden.

*

Mitgliederaufnahmen.

Als ausübende Mitglieder wurden vom Vorstand aufgenommen:
Stammverein: stud. phil. Hans Keith, Mag. pharm. Oskar Egon Lerch.

Wörthersee: Ing. Herbert Pammer.

Attersee: Julius Altmann, Direktor der „Poldihütte“ in Bukarest, Rechtsanwalt Dr. Heinrich v. Foglar-Deinhardstein, cand. ing. Fritz von Heinrich-Omorowicza, stud. phil. Walter Holzappel, Prof. a. d. Technischen Hochschule Dr. Ing. Viktor Kaplan, Rudolf Kathrein, akad. Maler Anton Lutz, Hans von Meiss-Teuffen, Notar Dr. Adolf Reiter, Baumeister Karl Weixelbaumer, Frau Marianne Weixelbaumer.

Traunsee: Dr. Hans v. Heinrich-Omorowicza, Dr. Ing. Ludwig Lichtenheldt, Wilhelm Overhoff, Werftbesitzer in Lemwerder bei Bremen Henry Rasmussen.

Wolfgangsee: Ing. Heinrich Lesonitzky.

Mondsee: Frau Rosa Apold, Frä. Hanna Apold, Frä. Lola Kaltenbeck, Hochschüler Werner Schlossar, Hochschüler Georg Schwerdtner, Professor der tierärztlichen Hochschule Dr. David Wirth.

Millstättersee: Dr. Ludwig Attems-Heiligenkreuz, Dr. Ing. Josef Carmann, Frä. Christl Kyrle, Frä. Mädy Mittag, stud. med. Walter Oborny.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Der Zweigverein Traunsee teilt mit: Die Generalversammlung des Zweigvereines Traunsee hat einstimmig den bisherigen Ausschuß wieder gewählt und zwar:

Obmann: Ing. V. Thausing.

Obmannstellvertreter: M. Schmidt.

Oberbootsmann: Dr. E. Frh. von der Wense.

Schriftführer: Dr. R. Friedinger-Pranter.

Kassier: V. Thausing jun.

Mitglieder ohne Funktion:

Dr. H. Fereberger.

Komm.-Rat E. Köchert.

Dr. S. H. Natter.

A. von Sax.

Dr. O. Baron Trauttenberg.

V. Warchalowski.

Delegierter im Vorstand des U.-Y.-C.

M. Schmidt.

Delegierten-Stellvertreter im Vorstand des U.-Y.-C.

Komm.-Rat E. Köchert.

Der Einheitszehner und seine Bedeutung für den U.-Y.-C.

Im Mai 1930 wurde in Wien in einer gemeinschaftlichen Sitzung der Hamburger, Steinhuder und Wiener Zehnersegler der Beschluß gefaßt, einen Einheitszehner zu schaffen, der einen möglichst vorgeschrittenen Typ der 10-qm-Rennklasse darstellen, aber auch für etwas rauheres Wasser noch geeignet sein und diese für den Sport so wertvolle Klasse durch Stabilisierung vor dem Schicksal der 15er und 20er bewahren sollte, die infolge allzu rascher Überalterung der jeweils erfolgreichsten Boote für die in Deutschland ebenso wie in Österreich herrschenden wirtschaftlichen Verhältnisse offenkundig zu teuer werden. Die überwiegende Mehrheit hat sich dabei für den Typ des Drewitz'schen „Beelzebub“ entschieden, der mit nur geringen Änderungen zum Einheitszehner bestimmt werden sollte. Nicht nur in Hamburg und Steinhude, sondern auch bei den Berliner Zehner-Seglern hat diese Idee starken Anklang gefunden. Leider wurde bei der Durchführung insofern ein Regiefehler begangen, als unsere norddeutschen Sportkameraden etwas vorschnell an den Verbandsvorstand mit dem Antrag auf Schaffung einer Einheitszehner-Verbandsklasse herantraten, noch dazu ohne dem Verbandsvorstand einen fertigen Riß und fertige Bauvorschriften vorzulegen, zu denen sich der Verbandsvorstand lediglich mit „ja“ oder „nein“ zu äußern gehabt hätte. Der zweckmäßige Weg zur Erreichung des angestrebten Zieles wäre gewesen, zuerst auf Grund gemeinsamer Vereinbarung eine Anzahl von Einheitszehnern zu bauen und dann unter Hinweis auf das bereits vorhandene Material die Anerkennung durch den Seglerverband anzusprechen; sie wäre gewiß nicht versagt worden. So aber hat sich zunächst der Technische Ausschuß des Verbandes mit der Frage befaßt, ihm lagen seitens der Antragsteller nicht einmal Zeichnung und Bauvorschriften in bestimmter Form vor, er behandelte daher die ganze Frage als eine verhältnismäßig unbestimmte Anregung aus seinen Gesichts-

punkten, hörte vor allem die Worte „Einheitsklasse, kleine Rennklasse, Billigkeit und möglichst große Verbreitung“ heraus und kam auf diesen Grundlagen zum Projekt der 12-qm-Scharpie. Ich will durchaus nicht gegen dieses Projekt eifern, ich will vielmehr dessen Eignung zur Verdrängung der 12-Fuß-Jolle durch ein wesentlich rassigeres Fahrzeug und zur allfälligen Austragung von Segelmeisterschaften voll anerkennen. Ich bin auch persönlich der Überzeugung, daß sich auf einer Scharpie das seglerische Können genau so gut zur Geltung bringen läßt wie auf einem Rundspantboot; eine Scharpie muß auch durchaus kein Waschtrog sein, ich verweise dießbezüglich z. B. auf die von Walker gezeichnete Gretl III, auf dem Neusiedlersee. Aber das eine läßt sich nicht leugnen, daß das Projekt einer 12-qm-Scharpie keineswegs dem entspricht, was die Proponenten des Einheitszehners sich vorgestellt hatten. Bei ihnen hat dieser von ihnen durchaus nicht beabsichtigte Erfolg ihres Antrags einen wahren Sturm hervorgerufen, und die Tatsache, daß sich die Mehrheit der Sportkommission des U.-Y.-C. gegen den Einheitszwölfer ebenso ablehnend verhalten hat wie gegen den Einheitszehner, war nicht geeignet, die norddeutschen Zehnersegler über diese Enttäuschung hinwegzutrusten. Wir müssen uns darüber klar sein, daß unsere Abkehr vom Einheitszehner für uns die Gefahr bedeutet, daß die so erfreulichen Wechselbeziehungen zu Hamburg und Steinhude, deren Verstärkung und Erweiterung durch den Beitritt Berliner und sonstiger Interessenten andernfalls zu erwarten war, ein Ende finden könnten. Nunmehr wird seitens der norddeutschen Interessenten der Einheitszehner selbstverständlich doch gebaut werden, es wird die Bildung eines über das ganze Verbandsgebiet ausgebreiteten Einheitszehner-Clubs zu diesem Zweck geplant. Für uns ergibt sich nun die Frage, ob wir abseits stehen oder mittun wollen. In einigen unserer Zweigvereine besteht gerade jetzt ein starkes Interesse für den Bau von Zehnern. Es ist dort mit einer ganzen Reihe von Neubauten zu rechnen, und es handelt sich dabei gerade um solche Zweigvereine, die bisher einen Wechselverkehr mit deutschen Sportskameraden nicht hatten. In ihrem Interesse kann es nur gelegen sein, sich die Einheitszehner-Bewegung in Deutschland zunutze zu machen und sich ihr anzuschließen, indem sie Einheitszehner und nur solche bauen. Sie sichern sich dadurch nicht nur für ihre eigenen Gewässer und für ihren Wettfahrtverkehr untereinander ausgezeichneten und hochinteressanten Sport für eine Reihe von Jahren, denn es wird nicht wie bisher

jeweils ein neues Boot die ganze Klasse erschlagen, wie man dies schon des öfteren erlebt hat, sondern sie sichern sich auch den Besuch ihrer Wettfahrten durch norddeutsche Konkurrenten und die Möglichkeit, ihrerseits an den in Aussicht stehenden Wettfahrtreihen der Einheitszehner auf deutschen Revieren teilzunehmen. Es liegen in diesem Sinne bereits deutliche Zusicherungen deutscher Sportskameraden vor, die geeignet sind, die schönsten Hoffnungen für ein Aufblühen der Kleinsegerei auf jenen Alpenseen, die sich der Einheitszehnerbewegung anschließen, zu erwecken. Es ist zu hoffen, daß das Verständnis der in Betracht kommenden Interessenten für die sportliche Entwicklung ihrer Reviere groß genug sein wird, um jedem einzelnen über das engherzige Bestreben und die stille Hoffnung, das absolut schnellste Boot seiner Klasse zu besitzen, hinweg zu helfen. Mag auch das Einheitsboot insoferne ein unerreichbares Ideal bleiben, als eine vollkommene Gleichheit und Gleichwertigkeit praktisch kaum zu erzielen sein wird, jedenfalls werden dadurch die Unterschiede zwischen den einzelnen Booten der Klasse auf das denkbar kleinste Maß vermindert und es steigt um so mehr der Anteil des Seglers selbst am Erfolg. Auf jeden Fall aber gebietet die Klugheit, sich dieser Bewegung der deutschen Zehnersegler anzuschließen; es werden dadurch neue Wechselverkehrsmöglichkeiten geschaffen, ohne daß dadurch dem einzelnen Einheitszehnersegler die Möglichkeit benommen wäre, mit seinem Einheitszehner auch in der freien 10-qm-Rennklasse mit voller Aussicht auf Erfolg mitzutun; denn der gewählte Typ „Beelzebub“ hat sich als so ausgezeichnet bewährt, daß er nicht so leicht ins geschlagene Feld zurückzudrängen sein wird. *Dr. Johnny.*

Gegen den Einheitszehner.

„Gegen den Einheitszehner? Warum?!“ Höre ich schon alle fragen, die die letzte Nummer der „Mitteilungen“ gelesen und nun Feuer und Flamme sind für diesen Gedanken; dieser Überschätzung Einhalt zu tun ist Zweck meiner Zeilen.

Vor allen, es gibt kein Einheitsboot! Darüber muß volle Klarheit herrschen. Die Einheit ist allein damit schon illusorisch, daß der bessere Segler stets auch das bessere Segel hat! Wenn zwei Bote die gleichen Eigenschaften aufweisen bei jedem Wetter und Kurs, wie z. B. „Trix II“ und „Pirat“, so ist das nur ein großer

Zufall, dabei sind diese in Länge, Bauart und Gewicht grundverschieden. Wir haben dagegen an der 12-Fuß-Jolle in mehreren hundert Fällen gesehen, daß selbst so einfache Fahrzeuge, über gleiche Mallen gebaut, niemals „gleich“ werden, dieselbe Beobachtung können wir in der Starkklasse machen; um wieviel mehr werden die Zehner, entstanden aus den freiesten Vorschriften, die es überhaupt gibt, und auch im Kleide des Einheitszehners noch freigenug, differieren!

Ein Einheitsboot ist ein Rückschritt, denn der Bootsbauefindet immer neue Möglichkeiten und keinem vernünftigen Menschen wird es einfallen, zuzusehen, wie das Bootsmaterial des Nachbarn immer besser wird, während er sein Lebtag auf seiner unmodernen Kiste sitzen bleibt, weil für sie unabänderliche Vorschriften gelten. Es wäre sicher billiger, auch heute noch auf Ruderbooten mit Lateinerbesegelung Regatten zu fahren. Unsere Zeit ist die Zeit des Tempos, der Höchstausnutzung der Geschwindigkeit, daher segeln wir eben auf den freien Rennklassen; und nun sollen wir uns beim Zehner auf etwas festlegen, was uns in ein paar Jahren schon veraltet und unbrauchbar erscheinen kann, wie uns heute die 12-Fuß-Jolle vorkommt?! Wenn den Rennseglern die absolute Schnelligkeit des Fahrzeuges wirklich gleich wäre, so könnte man ja bei den zwölffüßigen Jollen bleiben, da brauchte man keinen Einheitszehner; doch da spielen ganz andere Gründe mit, die ich unten noch andeute. Betreffs des sogenannten niedrigeren Preises eines Einheitsbootes verweise ich nur auf die Zwölffuß-Jolle: wohl würde ein solcher Kahn an sich nicht viel kosten, aber ein Einheitsboot erfordert viel genauere Arbeit und gerade diese ist teurer.

Es wird gesagt, daß ja der Einheitszehner neben dem freien Zehner bestehen könnte; das kann er nicht; unser Klassensystem ist zersplittert genug, jede weitere Teilung muß daher absolut abgelehnt werden. Und bleibt der Einheitszehner allein — woran nicht zu denken ist! — verlieren viele, denen diese kleinste, rassigste Rennklasse zu noch erschwinglichen Versuchen Anreiz bot, die Freude am Zehner. Womit wollen die Einheitszehner-Freunde diesen Abgang decken? „Wenn man weiß, man kriegt ein gleichgutes Schiff, baut man es sich viel eher“; man wisse aber auch, daß der bessere Segler auf dem „Einheits“boot stets noch vielmehr überlegen sein wird!

„Der Einheitszehner soll international werden“. Eine

Idee, die von vornherein zum Scheitern verurteilt ist; ein Einhandboot — der Grund für die internationale Beliebtheit der Zwölffußjolle — ist der Einheitszehner nicht; andererseits hat Deutschland den Erfolg, daß seine 22-qm-Rennklasse in fünf fremden Ländern sich durchsetzt — es wird schwerlich dieses Werk wieder zerstören!

Was nun den von den Deutschen vorgeschlagenen Typ des Einheitszehners anlangt, so ist er wahrlich nicht das „Vollkommenste der Klasse“, denn auf einem solchen Schiff dürfte ein Dietz Angerer unter keinen Umständen völlig unplaciert segeln, wie wir es im Frühjahr erlebten! Ist er aber das Beste, was uns die Deutschen entgegenstellen können, dann allerdings erscheint ihr Vorschlag in eigenartigem Licht: denn die Sieger aller Zehner-treffen der letzten Jahre waren rein österreichische Konstruktionen (Pan, Oha III., Trix II), diese dem Einheitszehner zuliebe einfach fallen zu lassen, das dürfen wir überhaupt nicht! Da wäre es ganz interessant gewesen die Deutschen zu hören, wenn wir z. B. im Jahre 1924 die Schaffung eines Einheits-Zweiundzwanzigers vom Typ der „Gretl“ vorgeschlagen hätten! Die Regatta-Erfolge „Beelzebubs“ sind dementsprechend geringe: in Wien bei jedem Wind geschlagen, ebenso in Steinhude, dem Heimatrevier, bei „seiner“ Mittelbrise, in Ratzeburg ohne Beteiligung der Hamburger gegen die Berliner, die ja lange nicht mehr derselbe Maßstab wie früher sind, zwar erfolgreich, doch hier nur gegen Boote gleichen Typs. Aber — er „soll“ ein hervorragendes Windboot sein; das ist ja ganz schön, doch der Zehner ist nun einmal nicht für große Gewässer mit viel Wind und Seegang — er ist und wird immer nur ein Rennboot für die kleineren Binnengewässer sein und da sind die überwiegende Mehrzahl Flautenwettfahrten! Am Steinhuder Meer, von wo uns der Einheitsstyp geschenkt werden soll, gibt es nur zwei Zehner — das sollte uns zu denken geben.

Ganz sachlich will ich über den Drewitz-Typ folgendes feststellen: er ist weder stabiler noch fester gebaut als die neueren österreichischen Boote, ebensowenig ist der Freibord besonders groß. Einen Nachteil erblicke ich dagegen in der vorgesehenen Fockstange, die ein Fockwechseln unmöglich macht; die sogen. Versteifung des Mastes spielt gerade beim Zehner keine Rolle, da dessen Mast ja stets überdimensioniert sein wird; Backstage auf Gleitschienen sind zweckentsprechender, handlich und kommen überdies billiger als die empfindliche Fockstange. Der Preis von

RM. 1200.— ist auch nicht so besonders billig, da die meisten österreichischen Werften diesen Preis in gleicher Qualität selbst bei einem freien Zehner halten; übrigens wird man schwerlich in Österreich mit dem Auflegen einer Serie, die eine wesentliche Preissenkung bedingt, rechnen können.

Ich warne vor einer Überschätzung des Einheitszehners. Überhaupt bin ich in der Frage der Angleichung an deutsche Bootformen anderer Ansicht als Dietz Angerer, auch bei den Zweiundzwanzigern. Gerade ich dürfte als oftmaliger Führer der „Anitra“ diesen Typ genau kennen — und ich kann nur sagen, daß die Siegesaussichten nicht allzugroße sind, wenn man auf dem „gleichen Boot“ als Gegner einen Curry, Bischoff, Huber hat — das beweist das Abschneiden der Schweizer Boote vom Anitratyp in Zürich! Wenn jemand Lust hat, soll er sich eine Anitra oder einen „Einheits“-Zehner bauen, aber das Vertrauen in unsere heimischen Boote und Konstrukteure verlieren, die uns schon so viel Erfolge gebracht haben, das halte ich für gänzlich verkehrt; und darum: gegen den Einheitszehner!

Demir Assim Tourgoud.

Die Starklasse.

Der Gedanke einer Einheitsklasse hat in Deutschland in vergangenen Zeiten nie viele Anhänger gefunden. Der Hauptgrund hierfür dürfte wohl in der Verschiedenartigkeit der Reviere liegen, wodurch die Anforderungen, die an das Bootsmaterial gestellt wurden, nur schwer auf einen Bootstyp abgestellt werden konnten. Die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den letzten Jahren hat jedoch dazu geführt, der Beschaffung einheitlicher Bootstypen näherzutreten. Zunächst hat die Veranstaltung der akademischen Meisterschaften und die Beteiligung an den Olympischen Spielen in Amsterdam im Jahre 1928 der Einführung des 12-Fuß-Dinghies den Weg geebnet. Dieser Bootstyp hat uns nicht nur ein ausgezeichnetes Sportgerät für die Jugend geliefert, sondern auch interessante Wettkämpfe und gegenseitige Besuche zwischen holländischen und deutschen Seglern ermöglicht. Das 12-Fuß-Dinghy trägt sowohl dazu bei, das Können, als auch den Gesichtskreis der Sporttreibenden zu erweitern, was eine der vornehmsten Aufgaben des Segelsports ist. Dieses Dinghy ist nun ein kleines Einhandboot

für jüngere Segler und angesichts der Erfolge war man bestrebt, auch eine etwas größere Einheitsyacht in Form eines Kielbootes ausfindig zu machen, die Aussicht hätte, bei einem möglichst großen Kreis von Seglern auf allen Arten von Gewässern Anklang zu finden. Es ist natürlich naheliegend, ein Boot zu wählen, das sich auf Grund seiner vielseitigen guten Eigenschaften bereits bewährt hat und allen Anforderungen an Einfachheit und Billigkeit in Anschaffung und Betrieb weitestgehend entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Starkklasse, deren Verbreitung auf Grund einer guten Organisation sich über viele Länder erstreckt, und die überall, wo sie einmal Fuß gefaßt hat, begeisterte Anhänger gefunden hat, als derjenige Bootstyp zu betrachten, der am meisten Aussicht auf Erfolg bietet.

Die ersten Starboote wurden auf Anregung des Vaters der Starkklasse Commodore G. A. Corry im Jahre 1911 nach Rissen des bekannten amerikanischen Konstrukteurs William Gardner gebaut. Vor dem Kriege hatte die Starkklasse nur lokale Bedeutung, doch hat sie seit Gründung des Starverbandes im Jahre 1921 einen beispiellosen Aufschwung genommen. So sind in den letzten Jahren 70 bis 80 Neubauten jährlich entstanden. Der Rumpf des Starbootes ist seit Bestehen der Klasse nicht verändert worden; jedoch wurde die Takelage modernisiert und zuletzt, im Jahre 1929, eine moderne Hochtakelung an Stelle der veralteten, niedrigen eingeführt. Diese Neuerung stellte einen bedeutenden Fortschritt in Bezug auf Aussehen und Leistungsfähigkeit der Klasse dar und führte dazu, daß die Starboote auch in Europa festen Fuß faßten. Auf dem Solent, auf der Seine, an der Riviera und der Biscaya-Küste in Spanien und Portugal und auf dem Genfer-See entstanden Flotten, und überall sind Bestrebungen auf Einführung der Starkklasse im Gange. Es gibt wohl kaum eine Klasse, wo regerer Wettbewerb und bessere Kameradschaft herrscht.

Die Organisation ist folgendermaßen aufgezo- gen: Auf jedem Revier wird eine Flotte gebildet, sobald mindestens drei Boote vorhanden sind. Jede Flotte ist entsprechend der Zahl der ihr angehörenden Boote im Starverband vertreten. Die Tagung des Verbandes findet alljährlich an dem Orte statt, wo die internationale Meisterschaft der Starkklasse zum Austrag kommt, d. h. in dem heimischen Revier des letzten Siegers. Der Starverband, dem nur Mitglieder anerkannter Vereine angehören können, befaßt sich lediglich mit der Aufgabe, das Starboot als das zu erhalten,

was es sein soll: ein billiges Einheitsboot für den Mann mit beschränkten Mitteln. Unter diesen Gesichtspunkten werden alle Vermessungs- und Baufragen vom Vorstand behandelt. Außerdem finden unter der Leitung des Verbandes jedes Jahr die internationalen Meisterschafts-Regatten statt, zu denen jede Flotte ein auf Grund von Auswahl-Rennen zu bestimmendes Boot entsenden kann. Im übrigen hat sich der Verband zur Aufgabe gemacht, in freundschaftlicher Zusammenarbeit mit allen bestehenden Vereinen und Verbänden den Segelsport in der Starklasse zu fördern, in der Erwartung, daß die die Klasse betreffenden Vorschriften von allen Beteiligten respektiert werden.

Die Bauart des Starbootes ist außerordentlich einfach, so einfach, daß viele Sportenthusiasten sich entschlossen, ihre Boote selbst zu bauen. So sind in den letzten 4 Jahren zirka 40 Boote in Eigenbau entstanden. Diese Tätigkeit wird dadurch erleichtert, daß man den Bauvorschriften und Zeichnungen genau entsprechende Teile wie Spanten, Steven, Spiegel, Kiel und Beschläge relativ billig fertig beziehen kann. Sollte nun die Starklasse in Deutschland Anklang finden, so liegt der Gedanke nahe, daß sich die Jugendabteilungen unter Anleitung eines erfahrenen Mannes (Bootbauer) während des langen Winters ein solches Boot selbst bauen und sich so auf billige Weise ihr Bootsmaterial selbst schaffen und sich zugleich noch gute handwerkliche Kenntnisse aneignen. Die den Vorschriften entsprechenden wichtigen Bauteile könnten auch in Deutschland billig hergestellt und geliefert werden. Aber auch wer sich nicht die Zeit und Mühe nehmen will, ein Boot selbst zu bauen, kann einen Neubau zu erschwinglichen Preisen erhalten. Gute Werften können ein Starboot in erstklassiger Ausführung für RM. 2300.— mit üblichem Inventar, jedoch ohne Segel herstellen, und wenn es einer Werft gelingen sollte, mehrere Aufträge zu erhalten, so würde sich der Preis noch um 200 bis 300 Mark senken lassen. Der Preis für die Segel dürfte bei erstklassiger Ausführung 350 bis 400 Mark betragen.

Dimensionen: Länge über alles . 6'900 m
Länge CWL . . . 4'724 „
Größte Breite . . 1'733 „
Größter Tiefgang . 1'015 „
Ballastkiel (Eisen) . . ca. 400 kg
Am-Wind-Segelfläche ca. 26 qm

Aus den Hauptdaten der Klasse kann man entnehmen, daß das Boot mit seiner reichlichen Besegelung für Binnengewässer mit vorherrschendem leichten Wetter geeignet ist, während die gesunde Breite und der Ballastkiel eine Verwendung auch in offenem Revier bei frischer Brise zulassen. Die Besegelung besteht lediglich aus Großsegel und Fock (Ballon und Spinnacker sind nicht zugelassen, wodurch die Betriebskosten niedrig gehalten werden), sodaß die Boote bequeme Einhandboote darstellen. Auf den Wettfahrten ist eine Besatzung von 2 Amateuren zugelassen, während Raum genug für weitere 1 bis 2 Mann auf Spazierfahrten vorhanden ist.

Die Starboote können als solche nur anerkannt werden und an Wettfahrten teilnehmen, wenn sie von einem vom Starverband autorisierten Vermesser vermessen sind und der Eigner Mitglied des Starverbandes wird. Zu Auskünften über die Klasse und ihre Organisation ist der Verfasser dieses gern bereit:

Anschrift: Trostbrücke 1, Hamburg 11.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß für die Segelwettkämpfe im Rahmen der Olympischen Spiele, die im Jahre 1932 in Los Angeles stattfinden sollen, außer der 8-m- und 6-m-R-Klasse auch die Starklasse von dem leitenden Verband, der North American Yacht Racing Union, ausersehen ist. Es ist deshalb erwünscht, daß die Klasse recht viele Anhänger gewinnt, damit Deutschland wohlgerüstet zu diesem Kampf antreten kann.

Erich F. Laeisz.

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



Berichtigung.

Der Redaktionsausschuß teilt über Ersuchen mit, daß der im 4. Heft dieses Jahrganges erschienene Bericht über die Regatten des Zweigvereines Mondsee irrtümlich mit A. Wedermann gezeichnet wurde, er stammt aus der Feder der Frau von Hitzinger.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

15-qm-Eisyacht, Holst-Riss, Cat-Gaffelsegel, rostfreie Stahlläufer, gründlich erprobt und tadellos erhalten, zu verkaufen. Besichtigung und Auskunft beim Bootsbauer Katona, Podersdorf am Neusiedlersee, Burgenland.

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., Kärntnering 14

Niedrige Preise | Beste Arbeit | Tadelloser Stand

YACHTSEGEL

Die durchaus zuverlässige Gleitvorrichtung

HUGO J. L. RECKMANN

ALTONA a. E. GR. ELBSTRASSE 128.

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

Verordnungen

Der Reichsausschuss hat beschlossen, dass die im
I. Abschnitt des Gesetzes vom 1. April 1875
enthaltenen Bestimmungen über die
Einrichtung von Reichsausschüssen
für die verschiedenen Zweige der
Verwaltung in Kraft treten.

Verordnungen

Der Reichsausschuss hat beschlossen, dass die im
I. Abschnitt des Gesetzes vom 1. April 1875
enthaltenen Bestimmungen über die
Einrichtung von Reichsausschüssen
für die verschiedenen Zweige der
Verwaltung in Kraft treten.

U.S.A. PATENT OFFICE

OFFICE OF THE COMMISSIONER OF PATENTS

WASHINGTON, D.C.

NOV 10 1875

RECEIVED

RECEIVED

NOV 10 1875

U.S. PATENT OFFICE

WASHINGTON, D.C.

U.S. PATENT OFFICE
WASHINGTON, D.C.