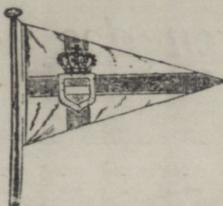


An die Nationalbibliothek,
Wien, I., Josefsplatz.

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

1. HEFT

JÄNNER—FEBRUAR 1931

V. JAHRG.

Am 12. Februar l. J. starb nach kurzem Leiden unser
Mitglied

Ida Freifrau von Friebeiß

die Witwe unseres langjährigen Präsidenten, des Herrn Statthaltereivizepräsidenten Dr. Hans Freiherrn von Friebeiß. Sie war eine in der Wiener Gesellschaft wohlbekannt und hochgeachtete Dame, die ihr großes organisatorisches Talent in vorbildlicher Weise wohltätigen Zwecken zur Verfügung stellte. Das Interesse am Union-Yacht-Club, dem sie mehr als zwanzig Jahre angehörte, hat sie auch nach dem Tode ihres Gatten nicht verloren und die Beziehungen zu unserem Club und zu vielen seiner Mitglieder treu aufrecht erhalten. „In dankbarer Erinnerung an die Freuden, die der Segelsport ihrem seligen Manne sein ganzes Leben lang bereitet hat,“ hat sie dem U.-Y.-C. den wertvollen Friebeiß-Gedenkpreis gestiftet. Durch diesen Preis, der seit 1924 jährlich auf einem anderen Segelwasser des Clubs ausgesegelt wird, ist der Name Friebeiß für alle Zeiten mit dem Union-Yacht-Club unlöslich verbunden. Auch der Stifterin selbst werden wir alle stets dankbar gedenken.

Mitteilungen des Vorstandes.

Einladung zum

I. Club-Abend 1931

Freitag, den 13. März, 20 Uhr, im Restaurant „Deutsches Haus“, I., Stephansplatz

Clubabende.

Als vor 45 Jahren der U.-Y.-C. gegründet wurde, haben die Gründer unseres Clubs ganz richtig erkannt, daß der gesellige Verkehr der Mitglieder auch für das sportliche Zusammenarbeiten eine Notwendigkeit ist.

Darum hat E. Drory die Clubabende eingeführt, die dann durch alle die vielen Jahre an jedem zweiten Freitag stattfanden, bis leider die schwierigen Verhältnisse der Kriegszeit dieser schönen und nützlichen Gepflogenheit ein Ende machten. Niemand hat das mehr bedauert als ich, der schon vor mehr als vierzig Jahren mit E. Drory, Br. Popp, G. Fritz, Bauer, Prof. Lott und den anderen lieben U.-Y.-C.-Genossen jener Zeit zusammen gegessen ist.

Um wie viel leichter würden wir uns über alles das verständigen, was oft trennend und störend in unserem Club wirkt, wenn wir Gelegenheit hätten, die Meinungen im heiteren geselligen Verkehr auszutauschen.

Über meinen Antrag hat deshalb der Vorstand beschlossen, die alten Clubabende wieder ins Leben zu rufen und schreibt den ersten Clubabend für Freitag, den 13. März, im Deutschen Haus aus.

Ich stelle an alle Mitglieder, an alle Zweigvereine die dringende Bitte, der schönen, alten Tradition des U.-Y.-C. zu folgen und den Clubabenden zu neuem Leben zu verhelfen, indem sie so zahlreich erscheinen, daß der Saal die Menge der Teilnehmer nicht faßt und alle Lügen gestraft werden, die daran zweifeln, daß der alte U.-Y.-C. jetzt so wie früher ein großer, einheitlicher, festgefügtter Verein gleichgesinnter Sportfreunde ist.

Ing. Viktor Thausing.

*

An die Herren Kassiere der Zweigvereine des U.-Y.-C.

Nachdem jetzt schon 4 Monate des neuen Geschäftsjahres verfließen sind und nur ein ganz geringer Bruchteil der zu leistenden Gebühren an die Zentralkassa des U.-Y.-C. einbezahlt worden ist, erlaube ich mir nochmals die dringende Bitte an die Herren Kassiere der Zweigvereine zu richten, wenn nicht den ganzen Betrag, so doch eine à conto-Zahlung an die Zentralkassa zu überweisen, um den ungestörten Betrieb des Clubs aufrecht erhalten zu können.

Der Kassier der Zentralkassa des U.-Y.-C.:

Max Schmidt

Windbeobachtung an den österreichischen Alpenseen.

Einer durch Herrn Professor von Frisch ergangenen Einladung folgend, sprach am 13. Februar Herr Universitätsprofessor Dr. Wilhelm Schmidt, Direktor der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, im Deutschen Haus zu einem kleinen Kreis von Mitgliedern des U.-Y.-C., im wesentlichen Angehörigen des Vorstandes und der Sportkommission, über Windbeobachtung an den österreichischen Alpenseen. Nach einer kurzen Begrüßungsansprache unseres Präsidenten, Sektionschef Dr. Maurus, wies der Vortragende einleitend darauf hin, daß auf dem Gebiete der Windbeobachtung, auf dem Meteorologen und Segler einander begegnen, noch viel zu tun sei; namentlich an den Alpenseen, wo bei weitem nicht so einfache Windverhältnisse herrschen wie etwa auf den Flachlandseen Deutschlands, begegne man besonderen Schwierigkeiten, darunter leide natürlich auch die Wettervoraussage, zumal es schon um deren Grundlage, die Beobachtungen, recht schlecht bestellt sei. Eine geringe Bedeutung komme im Rahmen der Eigentümlichkeiten der Windentwicklung auf unseren Alpenseen dem Wechsel von Land- und Seewind zu, der sich wegen der geringen Ausdehnung der Wasserflächen nur auf einen schmalen Streifen nahe dem Ufer erstrecke. Viel bedeutungsvoller sei der Wechsel zwischen Berg- und Talwind, dessen Voraussetzung schönes, ruhiges Wetter sei. Hier ergeben sich mannigfache Komplikationen durch die Bodengestaltung der näheren und weiteren Umgebung und durch die oft gänzlich verschiedene Wetterlage

und Wetterentwicklung in verhältnismäßig nahe benachbarten Gebieten. Bei Erscheinungen, die von außen her störend einwirken, lassen sich dann die kompliziertesten Störungen feststellen, z. B. bei Gewitterstürmen. Bei Ballonfahrten oder Flügen über die Alpen könne man z. B. hinter Steilhängen Windwirbel um eine Horizontalachse beobachten, voraussichtlich gebe es in gleicher Weise auch Wirbel um die Vertikalachsen, die durch die Gestaltung der Berge bedingt seien; solche Wirbel treten bei gleicher Windrichtung und Windstärke offenbar regelmäßig an bestimmten Stellen auf, daher die oft beachtete Wiederholung von Windbrüchen an denselben Stellen. Dem Vortragenden selbst sei über die Windverhältnisse an unseren Alpenseen verhältnismäßig wenig bekannt, es sei kein Beobachtungsmaterial vorhanden.

Herr Professor Schmidt teilte sodann zwei interessante Einzelfälle mit, um darzutun, was für Überraschungen und was für unklare Verhältnisse die Windentwicklung in den Alpenländern mitunter darbiete. Am 4. Juli 1929, wo die Wettervoraussage um 7 Uhr morgens heiteres, heißes, in den Nordalpen föhniges Wetter ankündigte, seien Bayern und Österreich von einer Sturmkatastrophe heimgesucht worden, die 12 Todesopfer forderte; Windstöße bis zu 109 km seien beobachtet worden, dabei sei stellenweise zuerst Ost-, dann Westwind gewesen, als ob ein Wirbelsturm vorbeigezogen wäre. — Am 16. März 1926 seien namentlich in Oberösterreich auf einem verhältnismäßig kleinen Gebiet Südost- bis Südwestwinde in Stärke 2 bis 9 scheinbar ganz durcheinander beobachtet worden, offenbar unter dem Einfluß rein lokaler Verhältnisse.

Um die Wettervoraussage auch für die Alpengegenden verlässlicher zu gestalten, müßte man den Versuch machen, nach und nach, zunächst auf einem bestimmten, nicht allzugroßen Gebiet, durch intensive Beobachtungen die ganzen Verhältnisse klarzulegen. Ein derartiger Versuch sei gelegentlich im Marchfeld unternommen worden, indem durch die Lehrer der dortigen Schulen in bestimmten Wochen an allen Tagen von Stunde zu Stunde Windrichtung und Windstärke beobachtet und die Ergebnisse gesammelt und übersichtlich zusammengestellt wurden. Trotz der vollkommen flachen Geländegestaltung des Beobachtungsgebietes sei eine ganze Anzahl von Störungen wahrgenommen worden, z. B. bei vorherrschendem sehr leichtem Ostwind, dessen Richtung immerhin mehrfache Ablenkungen aufwies, an einem Orte Windstärke 5 ohne

erkennbare Ursache; anderseits sei der Einfluß der Donau sowie der Berge bei Hainburg unverkennbar gewesen.

Einen ähnlichen Beobachtungsversuch sollte man zunächst an den oberösterreichischen Seen machen, vielleicht unter Beziehung des Forstpersonales auf den umliegenden Bergen, um die Beobachtungen auf verschiedene Höhenlagen auszudehnen, beispielsweise um festzustellen, bis zu welcher Höhe die regelmäßigen Luftströmungen dieselben sind. Anemometer wären freilich nur in beschränkter Zahl verfügbar, man müßte sich im allgemeinen mit der Tabelle der Windgeschwindigkeitsmerkmale zur Beaufort'schen Skala behelfen. An der Hand von Skizzen mit der Kontur des Sees wären in einer bestimmten Woche Beobachtungen zu bestimmten Stunden anzustellen, deren Ergebnisse nach den Standpunkten der Beobachter einzutragen und an einer Stelle zu sammeln wären. Vor allem Beobachtungen bei den regelmäßig herrschenden örtlichen Winden unter Angabe der besonderen Verhältnisse, die bei allfälligen Störungen etwa beobachtet wurden, denn gerade das pünktliche Eintreffen der regelmäßigen örtlichen Winde einerseits, jede Unregelmäßigkeit derselben anderseits sowie die besondere Art und die Begleiterscheinungen solcher Unregelmäßigkeiten lassen Schlüsse auf die Beständigkeit oder Änderung der Witterung und auf die Art ihrer Entwicklung zu, dienen daher auch erfahrungsgemäß den wetterkundigen Einheimischen als Merkzeichen für die Wettervorhersage. Hier müßte die systematische Beobachtung zwecks Erweiterung der Wetterkunde einsetzen. Der Anfang würde deshalb mit den Alpenseen gemacht werden, weil man dort auf die Mitarbeit eines entsprechend eingestellten Publikums, vornehmlich aus Seglerkreisen, rechnen könnte. In späterer Folge käme dann die Einrichtung eines Warnungsdienstes auf Grund der gemachten Beobachtungen in Betracht; insbesondere könnten die Wettermeldungen von München jeweils eingeholt und entsprechend verwertet werden. Die Zusammenarbeit mit dem Flugsicherungsdienst würde es ermöglichen, die Warnungen, die die Fluglinien erhalten, auch für andere Zwecke zu verwenden.

Der Vortragende erbat die Mitarbeit der Segler an den in Aussicht genommenen Wind- und Wetterbeobachtungen, zunächst an den oberösterreichischen Seen.

Nachdem Herr Sektionschef Dr. Maurus dem Vortragenden für seine interessanten, allseits mit großer Aufmerksamkeit ver-

folgten Ausführungen gedankt hatte, knüpfte sich an dieselben eine längere Wechselrede, deren Ergebnis dahin zusammengefaßt werden kann, daß im Laufe dieses Jahres in mehreren erst noch bekanntzugebenden Wochen durch Mitglieder des U.-Y.-C. genaue Beobachtungen der besprochenen Art vorgenommen und deren Ergebnisse Herrn Professor Schmidt zur Verfügung gestellt werden sollen. Herr Professor Schmidt wird für diesen Zweck eine schriftliche Anleitung herausgeben, die durch die „Mitteilungen“ allen Klubmitgliedern zugänglich gemacht werden wird, worauf die weitere Organisation dieses Beobachtungsdienstes vom U.-Y.-C. mit Hilfe der einzelnen Zweigvereine durchzuführen sein wird.

Dr. R. Johanny.

Zur Attersee-Woche 1931.

Die diesjährige Attersee-Woche verspricht ein internationales Gepräge zu erhalten und wird voraussichtlich an Bootsmaterial und Beteiligung sämtliche bisher hier abgehaltenen Regatten bei weitem übertreffen. Im Vordergrund der Veranstaltung steht der Jollenwettkampf Deutschland—Österreich—Schweiz, zu dem bereits eifrig gerüstet wird. Schon allein diese Rennen bedingen das Erscheinen von acht ausländischen Yachten, da sowohl vier deutsche als auch vier Schweizer Boote an den Start gehen werden. Schließlich haben auch noch einige Hamburger Herren ihre Beteiligung an der Attersee-Woche mit 10-qm-Rennyachten zugesagt. Es ist nun sehr zu hoffen, daß die österreichischen Segler nicht hinter ihren ausländischen Sportkameraden zurückstehen und ebenfalls zahlreich am Attersee erscheinen werden, zumal sich bei ihnen der Bootstransport wesentlich einfacher und billiger gestaltet, der ja in vielen Fällen sogar per Achse durchgeführt werden kann.

In Anbetracht der umfangreichen Veranstaltung wurden dem Attersee auch zwei Staatspreise zur Verfügung gestellt, und zwar einer vom Handelsministerium, der für den Jollenwettkampf bestimmt ist und der andere vom Unterrichtsministerium, welcher voraussichtlich in der 20-qm-Rennklasse ausgesegelt werden dürfte. Für alle anderen Klassen wird der Zweigverein aus eigenen Mitteln wertvolle Punktpreise beistellen und auch für entsprechende Tagespreise bei sämtlichen Preisträgern Sorge tragen. Schließlich wäre noch der Adriapreis zu erwähnen, ein Herausforderungspreis

in der 20-qm-Rennklasse, um welchen sich recht viele der Zweigvereine bewerben sollten.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn alle Zweigvereine des U.-Y.-C. recht zahlreiche Yachten zur Attersee-Woche 1931 entsenden wollten und können sämtliche Gäste versichert sein, daß ihnen der Zweigverein Attersee den Aufenthalt an dem schönen Segelrevier so angenehm als nur möglich machen wird. Die Krananlage in Kammer sowie der Slip am Klubgrunde selbst gewährleisten ein leichtes Zuwasserbringen auch größerer Yachten und wäre es sehr erfreulich, wenn sich wieder einmal einige Sonderklassen der benachbarten Seen mit den zahlreichen am Attersee beheimateten Yachten dieser Klasse messen würden.

Es bleibt nun noch übrig den Wettergott für die Attersee-Woche günstig zu beeinflussen, dann kann nicht mehr daran zu zweifeln sein, daß sich alle Teilnehmer stets mit Vergnügen dieser Veranstaltung erinnern werden. Wer einmal die tiefblauen, weißgekrönten Wellen des Attersees mit scharfem Buge einer rassigen Rennyacht durchschnitten hat, daß der Gischt hoch aufspritzt und über das ganze Boot staubt, der vergißt diesen prachtvollen Eindruck niemals. Von Kammer her, aus der Ebene kommend, streicht der Nordostwind gleichmäßig über das Wasser. Die Fläche kräuselt sich zuerst unter der einfallenden Brise nur leicht, das Wasser wird dunkler und dunkler und bald bilden sich kleine Wellen, die dann vor Attersee schon eine ansehnliche Höhe erreichen. Weiter immer weiter rollt der Wind die Wogen vor sich her gegen den oberen Teil des Sees zu, der malerisch vom Höllengebirge und den Ausläufern des Schafberges umsäumt wird. Die Welle wächst, von Tal zu Tal wird sie mächtiger, überschlägt sich endlich und wird schon von der nächsten Woge abgelöst, die sich gegen Südwesten weiterwälzt. Das glitzernde Deck, die hellgelben, windgeblähten Segel und der flatternde, bunte Seidenstander heben sich scharf von der weiten, aufgeregten Wasseroberfläche ab. Über der Yacht wölbt sich ein wolkenloser, blauer Himmel, so blau, wie das Wasser selbst. Muß dies alles nicht das Seglerherz erfreuen?

Darum: Wer auf einem großen, herrlichen Alpensee segeln und spannende Wettkämpfe austragen will, der besuche mit seiner Yacht die Attersee-Woche 1931! Der Zweigverein Attersee wird sich herzlichst freuen, recht viele, liebe Gäste begrüßen zu können!

Julius Werthner.

Verlosung von 12-qm-Scharpie-Einheitsbooten

Zwecks rascherer Einbürgerung der vom Vorstand des D. S.-Vb. beschlossenen 12-qm-Scharpie-Einheitsklasse gibt der Vorstandsvorstand, nach dem preisgekrönten Entwurf bei der Werft Kröger in Warnemünde, fünf derartige Boote in Auftrag, um dieselben unter den Verbandsmitgliedern zur Verlosung zu bringen. Es sollen Lose zum Preise von 5 RM ausgegeben werden. Voraussichtlich wird bedungen werden, daß die Gewinner die Boote an der Berliner Frühjahrswoche oder einer anderen größeren Veranstaltung teilnehmen lassen, woselbst ihnen die Boote transportkostenfrei zur Verfügung gestellt würden.

Da mit der Existenz dieser Einheitsklasse und mit ihrer raschen Ausbreitung im D. S.-Vb. unbedingt zu rechnen sein wird, beim Preise von nur 650 RM für das segelfertige, mit Mahagonideck ausgestattete Boot auch tatsächlich zu hoffen ist, daß dasselbe die 12 Fuß-Jollen ersetzen und verdrängen wird, namentlich auch mit der Veranstaltung von Meisterschaftskämpfen in dieser Klasse in absehbarer Zeit gerechnet werden kann, dürfte für diese Verlosungsboote auch bei uns ein gewisses Interesse vorauszusehen sein, namentlich für jüngere Mitglieder, die an die Anschaffung eines kostspieligeren Bootes bei den heutigen Verhältnissen nicht denken können, ebenso für Jugendabteilungen, die immerhin die Abnahme einiger Lose leichter riskieren werden als den Ankauf oder Bau eines Bootes. Behufs gemeinsamer Vormerkung von Losen bitte ich alle etwaigen Interessenten, sich bis spätestens 21. März an meine Adresse (Wien I., Wollzeile 13) wenden zu wollen; die Lose müssen bis Ende des Monats in Berlin bezahlt sein.

Dr. Robert Johanny.

Club-Unsitten.

So wie jeder Stand und jede Gesellschaftsklasse ihre besonderen Sitten und Gebräuche hat, die neben den allgemein gültigen beobachtet werden und in den Besonderheiten der betreffenden sozialen Gruppen ihre Erklärung und Begründung finden, so kann man auch für den U.-Y.-C. das Gelten solcher Regeln feststellen, die genau so wie die geschriebenen Satzungen eingehalten werden sollten. Wäre der Club nur ein Verein, wie es tausende gibt, so könnten wir uns mit den Paragraphen der Statuten begnügen; er ist aber mehr und auch etwas anderes,

er ist die Repräsentation eines ganzen Sportzweiges und so kommen für uns alle außer den Satzungen noch weitere Normen in Betracht, die nicht weniger Anspruch auf Geltung erheben als unser geschriebenes Recht.

Zum guten Teil handelt es sich bei diesem ungeschriebenen Codex allerdings um nichts weiter als um die in unserer Gesellschaft überhaupt anerkannten Sitten und deren Anwendung auf konkrete Fälle, was aber gerade für diesen scharf begrenzten Personenkreis nicht selbstverständlich zu sein scheint. Für gewöhnlich wird doch z. B. niemand daran zweifeln, daß man die Pflicht hat, einen Brief zu beantworten, den man bekommen hat, insbesondere dann, wenn darin um etwas gefragt wird; doch gerade diese elementare Regel scheint für den internen Club-Verkehr nur ganz ausnahmsweise zu gelten. Wie viel Schreiben gehen im Laufe des Jahres vom Sekretariat und den Schriftführern und Oberbootsmännern der Zweigvereine an die Mitglieder hinaus, müssen wiederholt und abermals wiederholt werden und bleiben doch unbeantwortet, selbst dann, wenn sie dringende Bitten um Antwort enthalten! Es ist, als ob da auf einmal die sonst selbstverständlichen Sitten außer Kraft gesetzt wären und es zum guten Ton gehörte, den Funktionären des Clubs möglichst viel Schwierigkeiten und Arbeit zu bereiten.

Freilich handelt es sich dabei meist nicht um böse Absicht, sondern um Gedankenlosigkeit, eigentlich um eine Schlamperei des Willens, aber für die Vorstands- und Ausschußmitglieder, die sich jahraus, jahrein in selbstloser Weise mit der Besorgung der Clubangelegenheiten plagen, ist es schließlich gleichgültig, aus welchem Grund ihnen die ewigen Rücksichtslosigkeiten angetan werden.

Nun gibt es aber neben diesen allgemeinen Unsitten noch eine ganze Reihe von konkreten Fällen, die nicht minder unhöflich sind, sich auch immer wiederholen und die bei ein ganz klein wenig gutem Willen leicht vermieden werden könnten, eben jenen Komplex von Regeln, die sich aus der Zusammenfassung im Club ergeben und deren Beobachtung für jedes Mitglied Ehrenpflicht sein sollte. Diese zusammenzutragen und etwa als „Knigge für Clubmitglieder“ herauszugeben, wäre eine dankbare Aufgabe für einen alten Clubfunktionär, der seine auf diesem Gebiete gesammelten Erfahrungen in usum delphini verwerten könnte.

Es müßte darin, um nur einzelnes anzudeuten, vor allem darauf hingewiesen werden, welche Pflichten jedem Clubmitglied

gegenüber der Clubleitung, speziell gegenüber Oberbootsmann, Schriftführer und Kassier zustehen, wie z. B. die Pflicht zur Mitteilung von Adressenänderungen, vom Austritt oder dem Tod eines Mitgliedes, ferner von Titeländerungen, Namensänderungen bei Damen und noch anderen in die Mitgliederliste gehörenden Tatsachen; sodann — ein besonderes Kapitel — die Beantwortung von Aufforderungen und Mahnschreiben der Kassiere, Schreiben, die den Lebensnerv des Gesamtclubs wie der Zweigvereine zu berühren pflegen; aber gerade diese Zuschriften werden von den Mitgliedern oft mit einer geradezu imponierenden Großzügigkeit ignoriert! Dann noch eine Kategorie von Angelegenheiten, die den Oberbootsmann angehen, nämlich die Mitteilungen über den Kauf und Verkauf von Yachten, über Nach- und Neuvermessungen, über die Ausstellung von Ausweisheften und Meßbriefen usw. Auch diese so naheliegenden und unumgänglich notwendigen Benachrichtigungen, ohne die der Oberbootsmann niemals das Yachtregister führen kann, werden unverständlicherweise konsequent von den Herrn Seglern unterlassen. Wenn ihnen aber dann, acht Tage vor den Regatten, die erforderlichen Dokumente nicht beschafft werden können, dann sind sie sehr ungehalten und schieben die Schuld selbstverständlich auf die Clubleitung!

Noch allerlei müßte in diesem Pflichtencodex für Clubmitglieder drin stehen — z. B., daß man bei Einladungen zu Clubvorträgen, zu Clubabenden, zu Generalversammlungen, Kommissions- und anderen Sitzungen u. dgl. nicht dem Naturgesetz der Trägheit zu folgen hat, sondern den Gesetzen des Clubs — obenan aber müßte weithin sichtbar der Kardinalsatz zu lesen sein: Auch der Segler hat Zuschriften, die er bekommt, zu beantworten!

Prof. Hans Frisch.

Noch einiges über das Projekt des Einheitszehners.

Die Schaffung einer Einheitsklasse nach den Rissen des bekannten Drewitzzehners „Beelzebub“ hat, wie aus den letzten Heften der „Mitteilungen“ ersichtlich ist, viele Freunde aber auch manche Gegner gefunden. Zwar ist in diesen Blättern das Für und Wider dieses Gedankens schon ausführlich erörtert worden, doch scheint es mir, daß gerade eines der wichtigsten Argumente, welches ganz besonders für die Schaffung dieser Klasse spricht, noch nicht

genügend berücksichtigt wurde. Ich möchte daher mit diesen Zeilen das Augenmerk besonders auf diesen Punkt lenken.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der letzten Jahre haben es mit sich gebracht, daß sich das Interesse der beteiligten Kreise mehr den kleineren Klassen des D. S.-Vb. zuwandte und nun ist man also bei der kleinsten dieser Klassen, beim Zehner angelangt. Wären vorwiegend andere Gründe als die wirtschaftlichen Verhältnisse dafür maßgebend, das Schwergewicht bei Regatten mit ausländischer Beteiligung hauptsächlich auf die 10-qm-Rennklasse zu verlegen, so hätte die Schaffung einer Einheitsklasse innerhalb dieser Klasse vielleicht keine Berechtigung. Es besteht aber nicht der geringste Zweifel, daß in erster Linie die Geldknappheit, wie das so schön heißt, an dem konstanten Kleinerwerden unserer Boote Schuld trägt. Und eben diese Erwägung ist es, die für die Zukunft eine Zusammenfassung der Zehner zu einer Einheitsklasse geradezu als notwendig erscheinen läßt.

Halten wir uns einmal vor Augen, daß die Punktpreise auf unseren Segelrevieren faßt ausschließlich von Leichtwetterbooten gewonnen werden. Es ist dies eine Tatsache, die sich nicht ableugnen läßt und es kann sich jeder davon überzeugen, indem er die diversen Regattaberichte studiert. Windstärken von über 5 Sekm. sind auf den meisten Alpenseen zwar auch während der Sommermonate nicht gerade selten, aber im Durchschnitt wird sich dort bei den Regatten eine Windgeschwindigkeit von etwa 3 Sekm. ergeben. Es ist also selbstverständlich, das eine Yacht, die für etwas mehr Wind gedacht ist, unter diesen Verhältnissen nichts aufstecken kann. Will man demnach bei den Rennen erfolgreich sein, so muß man Leichtwetterboote bauen. Und nun betrachten wir einmal die Hauptmerkmale einer solchen Yacht:

Erstens wird sie wenig Freibord besitzen, um Gewicht zu sparen, zweitens wird sie reichlich hoch getakelt sein und drittens, was das Allerwichtigste ist, wird sie in der Wasserlinie eine sehr geringe Breite aufweisen, um mit einer möglichst geringen benetzten Oberfläche bei Flaute schnell zu sein. Alle diese Eigenschaften zusammengenommen ergeben bereits bei einem Zwanziger ein recht wackliges, unbequemes Schiff, welches außerordentlich naß segelt. Man denke sich jetzt eine solche Yacht auf einen Zehner verkleinert! Niemand wird da behaupten wollen, daß solch' ein Boot zu einem anderen Zweck als nur als reine Rennmaschine zu gebrauchen ist.

Als seinerzeit die Meßformel für Schärenkreuzer verändert wurde, in der Absicht, kürzere und breitere Yachten hervorzubringen, stand ich gerade mit Estlander in Korrespondenz und richtet bei diesem Anlaß an ihn die Frage, warum denn diese schönen Klassen auf diese Weise verunstaltet werden sollen. Estlander erwiderte mir damals, daß sie in Schweden leider nicht genügend wohlhabend seien, sich neben einem Rennboot noch eine Tourenyacht zu halten, die langen und schmalen Schiffe aber seien für Tourenzwecke nicht geeignet, weil sie zu naß segeln. Wenn aber die Leute in Schweden nicht in der Lage sind, sich zwei Yachten zu halten, so wüßte ich nicht, wie dies in Österreich möglich sein sollte. Dabei übersehe ich aber keineswegs, daß die Baukosten eines Schärenkreuzers, mag es auch nur ein Zweiundzwanziger dieses Bootstyps sein, andere als die eines 10-qm-Rennbootes sind. Ich glaube aber bereits ziemlich optimistischer Ansicht zu sein, wenn ich annehme, daß sich, bei den jetzigen wirtschaftlichen Verhältnissen in unserem Lande, die Briefftasche eines Österreichers zu der eines Schweden durchschnittlich so verhält wie die Anschaffungskosten eines Zehners zu denen eines Schärenkreuzers. Dazu kommt noch, daß die Segler dort ihre Yachten viele Monate im Jahre hindurch benützen können, während wir hier in vielen Fällen diesem Sporte nur die mehr oder minder kurze Zeit unseres Urlaubes widmen können, sodaß sich also die Relation von Aufwand zum Vergnügen bei uns noch weit weniger günstig gestaltet.

Will man also erreichen, daß wir eine Klasse mit großen Feldern erhalten, so muß man hiefür einen Bootstyp wählen, der zum Tourensegeln nicht vollständig ungeeignet ist. Auch darf man nicht übersehen, daß bei freien Klassen Fehlkonstruktionen nicht ganz ausgeschlossen sind und daß endlich jedes Rennboot, mag es auch noch so extrem sein, schließlich durch einen anderen Neubau seinen Bezwinger findet. Ist solch eine gestürzte Größe aber eine reine Rennkiste, die zu keinem anderen Zwecke gebraucht werden kann, so ist ein solches Boot dann vollkommen wertlos und zu überhaupt gar keinem Preise an den Mann zu bringen. Eine Sammlung von solchen Schiffen wird sich aber schließlich doch niemand anlegen wollen.

Herr Ing. Vogt hat mir die Abmessungen des Einheitszehners ungefähr wie folgt bekanntgegeben: Länge 6·50 m, Breite 1·40 m, Freibord am Buge fast 40 cm. Daß diese Yacht kein extremes Leichtwetterboot sein kann, liegt auf der Hand. Mit gutstehenden

Segeln wird sie aber gewiß auch bei leichtem Winde recht schnell sein und bei frischer Brise Hervorragendes leisten, was „Beelzebub“ ja auch gezeigt hat.

Schließlich möchte ich noch einige Punkte berühren, die im letzten Hefte der „Mitteilungen“ Erwähnung fanden:

Gewiß werden zwei Yachten, wenn sie auch über ein und dieselben Mollen erbaut wurden, niemals ganz gleich schnell sein. Trifft das aber vielleicht bei zwei ganz verschiedenen Yachten einer freien Rennklasse eher zu? Doch sicherlich nicht! Und was die 22-qm-Rennklasse anbelangt, so sind das bestimmt sehr schöne Boote, aber ist denn diese Klasse in ihrem jetzigen, vollständig ausgebauten Zustande von einer Einheitsklasse wirklich noch sehr weit entfernt? Ich stimme da vollkommen mit Herrn Dietz A n g e r e r überein, der auf dem Standpunkte steht, daß bei den sogenannten Jollenwettkämpfen nur mit einer Yacht des Mephistotyps etwas erreicht werden kann. Aber gerade dieser Eigenschaft verdanken es die Zweiundzwanziger, daß sie nunmehr auch in Deutschland wieder großen Anwert finden, weil man eben die Gewähr dafür hat, daß eine Yacht mehrere Jahre hindurch rennfähig bleibt.

Ich bin der Ansicht, daß der Einheitszehner, wie er projektiert ist, einen sehr schönen und schnellen Bootstyp darstellt, der auch verwöhnten Sportsleuten genügen wird, da er sich ja nur durch seine Größe, nicht aber durch seine sonstigen Qualitäten von einer anderen rassigen Rennyacht unterscheidet. Ganz anders stünde es in dieser Beziehung bei der Schaffung einer Sharpieklasse. Ich für meinen Teil wenigstens schätze diese kantigen Kisten absolut nicht, wobei ich bemerken möchte, daß ich seinerzeit oft auf solchen Booten gefahren bin. Und wenn auch heutzutage die Anschaffungskosten des Bootsmateriales bei der Wahl der Klasse eine Hauptrolle spielen, so kann dies bei der Größe der Yacht Berücksichtigung finden, niemals aber sollte die Qualität der Boote darunter leiden.

Wie ich erfahre, befindet sich bereits eine Reihe von Einheitszehnern im Bau und wird es daher sehr bald die Praxis zeigen, wer Recht behält, die Anhänger dieser Klasse oder deren Gegner. Ich für meinen Teil aber bin schon jetzt davon überzeugt, daß diese Yachten ihren Eignern viele Jahre hindurch große Freude bereiten werden, da die schnellen schnittigen Boote guten Sport gewährleisten.

Julius Werthner.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Erfolgreiches **Renn-Canoe „Louise V“**, tadellos erhalten, Zedernboot, zwei komplette Takelagen, preiswert zu verkaufen. Anfragen an **Walter M a s e l**, IV., Technikerstraße 5, Tel. R-38-7-82.

Fünfzehner-Interessenten!

Achtung!

Der letzte und beste **Lehmann'sche Renn-Fünfzehner „Herzdame“ M 650**, jetzt unter Z 302 als Zwanziger am Wörthersee laufend, ist ab **Pörtschach** um **S 1500**— verkäuflich. Das Boot ist aus Gabun und in erstklassigem, regattaklarem Zustande. Länge ü. a. 7.50 m. Die vorhandene Besegelung (Großsegel, 3 Vorsegel, Spinnacker) ist ohne besondere Kosten auf 15 m² umzuändern. Alles Nähere durch **Dietz Angerer**, Wien XVI., Ottakringer Straße 49, Tel. A-22-0-50, A-22-0-51.

Nur beim **Wiener Segelmacher**

Billige Preise und
erstklassige Arbeit

HANS REISSNER

III., Rennweg 30 Telefon R-23-9-73

können Sie sich vor Übernahme von dem guten Stand der Segel überzeugen, nachdem dieselben in Ihrer Anwesenheit am Mast geprüft werden

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. J. B. Wallishauser (verantw. Kari Jarisch), Wien, VIII., Lenaugasse 19.