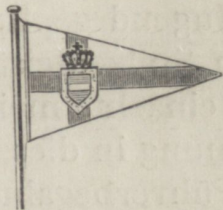


V. b. b.



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—MÄRZ 1932

VI. JAHRG.

Mitteilung des Redaktionsausschusses

Dem Verlangen der überwiegenden Mehrheit der Zweigvereine auf weitestgehende Sparsamkeit entsprechend, hat der Vorstand des U. Y. C. beschlossen, die Gesamtkosten der „Mitteilungen 1932“ auf den Höchstbetrag von S 1200.— zu beschränken. Durch diesen Beschluß wird der Redaktionsausschuß gezwungen, die ihm zur Verfügung gestellten Nachrichten und Aufsätze teils zurückzustellen, teils wesentlich zu kürzen.

Die erzieherische Bedeutung des Segelsports für die heutige Jugend

Eine kritische Betrachtung der heute von der Jugend hauptsächlich betriebenen Sportarten, beziehungsweise der eingeschlagenen Wege zur körperlichen Ertüchtigung der heranwachsenden Generation läßt zwar einen hocheifrigen Fortschritt auf diesem Gebiete wahrnehmen, führt jedoch auch zur Erkenntnis, daß dort das angestrebte Ziel im wesentlichen auf die rein physische Ertüchtigung gerichtet ist, während das Erreichen anderer pädagogischer Ziele der Erziehung der Schule und ihren Lehrern, beziehungsweise der Familie überlassen wird.

Fast alle von der Jugend gepflegten Sportarten zielen auf die Erreichung von Spitzenleistungen oder von Spieelerfolgen ab, wobei der einzelne meist nur als Teil der Gesamtheit und in Einordnung in dieselbe in Betracht kommt und eine individuelle Führerbegabung nur selten zur Bestätigung gelangt.

Im Gegensatz dazu verbindet die Heranbildung zum Segler die Unterweisung auf dem Gebiete von sportlichen Kenntnissen und Fertigkeiten mit der Erziehung zum selbständig denkenden und handelnden, verantwortungsbewußten und verantwortungsvollen Führer.

Und das ist es, was der Segelsport vor anderen Sportarten voraus hat; er erfordert nicht nur körperliche Tüchtigkeit und sportliches Können, er weckt auch andere wertvolle psychische Eigenschaften, die Fähigkeit rascher Entschlußfassung, den Willen zum stummen Gehorsam und insbesondere die Begabung zur Befehlsgebung.

Der junge Mann, dem die Führung eines Bootes bei Wettfahrten oder Tourensegeln anvertraut ist, erhält hiermit eine wesentlich gehobene Stellung seiner Umwelt gegenüber, der er sonst nicht leicht und bald teilhaftig wird. Er ist Herr auf dem Boote, seine Meinung ist Befehl, ihm fällt die Verantwortung für die Sicherheit von Schiff und Mannschaft zu, wahrlich genug, um dem Geiste eines jungen Mannes Selbständigkeit, Selbstbewußtsein und Pflichtgefühl zu verleihen, nicht bloß für die Dauer der kurzen Segelfahrt, sondern auch weiterhin für die ganze Lebensreise.

Nicht zu unterschätzen ist auch die erzieherische Bedeutung der Wettfahrtbestimmungen, deren Befolgung ein erhebliches Ausmaß von Disziplin erfordert, insbesondere unter andern die Forderung, seine Unterschrift nach der Wettfahrt nur dann abzugeben, wenn man sich eines vollkommen einwandfreien Fahrens bewußt ist, eine Norm, die kluge Selbstkritik und Objektivität des Seglers voraussetzt, Eigenschaften, die nicht früh genug anerzogen werden können.

In dieser Hinsicht übernehmen unsere Jugendabteilungen, deren hervorragende Erfolge uns mit aufrichtiger Genugtuung erfüllen, unserem Nachwuchs gegenüber jene

Funktion, die der Waffendienst früheren Generationen gegenüber erfüllt hat, eine Funktion, deren Mangel in unserem staatlichen Leben heute von vielen mit Recht schmerzlich empfunden wird.

Gehorchen- und Befehllenlernen waren die erzieherischen Hauptprobleme des Heeresdienstes — und wo hatte der junge Mann bessere Gelegenheit, diese fürs eigene Leben und für die Gesamtheit gleich wertvollen Fähigkeiten zu erwerben, als in diesem Dienste, wo er in der Front kritiklose Folgsamkeit zu betätigen und vor der Front als Führer von Patrouillen und kleinen Abteilungen sein Führertalent zu erweisen Aufgabe und Gelegenheit hatte.

Da kann man nun wohl mit Berechtigung sagen, daß nicht leicht ein Sport gefunden werden kann, der derartige Ausbildungsmöglichkeiten für die oberwähnten wertvollen Charaktereigenschaften, der Eignung zum Gehorchen und Befehlen, bietet, wie der Segelsport.

Jede staatliche Gemeinschaft braucht Führer; sie hätte daher die Pflicht, solche heranzubilden. Wenn in der sportlichen Erziehungstätigkeit unseres Staates heute die Tendenz herrscht, die Einordnung in die Gemeinschaft und die Nivellierung als nächstes und wichtigstes Ziel zu betrachten und die Schaffung von Individualitäten und Befehlsgebern weniger zu betreiben, so liegt dies im Geiste der Zeit, der ja wohl auch wieder einmal eine Änderung erfahren kann und wird.

Unserem Sporte aber wohnt, wie oben ausgeführt, eine Fähigkeit inne, die nicht gering zu schätzen ist, nämlich junge Männer auszustatten mit jener Eigenschaft, die der Führer, sei es im politischen Leben, im Geschäftsleben oder im Wirken der Organisation in erster Linie benötigt: dem **Herrnbeußsein** im besten Sinne des Wortes, dem Bewußtsein des eigenen inneren Wertes und Könnens und der Fähigkeit, dieses Bewußtsein auch anderen gegenüber entscheidend zum Ausdruck zu bringen.

Es wäre Überhebung und logischer Trugschluß, zu behaupten, daß alle, die seglerische Ausbildung erfolgreich genossen haben, ausnahmslos die Eignung zu leitenden Männern in der Volksgesamtheit erwerben; bei jenem Teile unserer seglerischen Jugend aber, dem Führertalente

gegeben sind, wird die seglerische Schulung und die Ausübung unseres Sports diese Fähigkeiten erwecken, verstärken und vertiefen, so daß wir uns des Bewußtseins erfreuen können, einen Stamm von Jungmannschaft geschaffen zu haben, der der Allgemeinheit geeignete Persönlichkeiten zur Verfügung stellen kann für Aufgaben, die einen ganzen Mann, einen Herrn erfordern.

Maurus.

Mitteilungen des Vorstandes

Die Wettfahrttermine für 1932 wurden vom Vorstande folgendermaßen festgesetzt:

Stammverein: 14. bis 16., 21. und 22. Mai.

Neusiedlersee: 4., 5., 11. und 12. Juni.

Mattsee: 30. Juli bis 2. August.

Traunsee: 4. bis 8. August.

Millstättersee: 7. bis 13. August.

Attersee: 10. bis 14. August.

Mondsee: 16. bis 21. August.

Wörthersee: 17. bis 31. August.

Wolfgangsee: 23. bis 27. August.

Neue Anweisungen für die Segelvermessung

Der DSVb. hat nach amtlicher Bekanntmachung in Nr. 6 der „Yacht“ von 1932, erschienen am 6. Februar, den 5. Teil des Roten Buches, Ausgabe 1930, Seite 166 bis 174, betreffend Vermessung der Segelflächen außer Kraft gesetzt und durch neue ausführlichere Bestimmungen ersetzt, welche im redaktionellen Teil der gleichen Nummer der „Yacht“ abgedruckt erschienen.

Für unsere ausübenden Mitglieder legen wir dieser Nummer einen Sonderdruck dieser Bestimmungen aus der „Yacht“ bei.

Mitgliederaufnahmen

Wolfgangsee: Baron Aemilian Kallina, Robert Stross, Werner von Frisch.

Mondsee: Marin Grohmann, Obering. Karl Herzer, Peter Hold, Heribert Jaschke, Professor Dr. Otto

Kahler, Helga Kraus, Wolfgang Sieber, Otto Schutowicz, Professor Ludwig Tremmel, Erwin Tremmel und Trude Wirth.

Bootstransporte

Ich mache aufmerksam, daß von Seite der Bahnen die Transporte von Segelbooten meist zu hoch verrechnet werden, weil die Tarifbestimmungen so ungenau sind, daß die Bahn zur Sicherheit eine höhere, aber falsche Klassifizierung vornimmt. Es empfiehlt sich daher, alle Frachtbriefe überprüfen zu lassen. Der Z. V. Traunsee hat durch Intervention eines Frachtenbüros ein Drittel der gezahlten Fracht rückvergütet erhalten. Reklamationsfrist ist ein Jahr, ich empfehle daher, alle Frachtbriefe dieses Jahres einem Frachtenbüro zur Überprüfung einzusenden.

*Ing. Viktor Thausing,
Oberbootsmann*

Mitteilungen der Zweigvereine

Stammverein

Bei der am 5. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurde unser bisheriger allseits verehrter Obmannstellvertreter Herr Dr. Ernst von Obermayer-Rechtsinn zum Ehrenmitgliede ernannt.

Der Ausschuß setzt sich folgendermaßen zusammen:

Obmann: Sektionschef Dr. Hans Maurus.

Obmannstellvertreter: Walter Klunzinger.

Schriftführer: Ing. Felix Schlenk.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf Schlenk.

Kassier: Rudolf von Halle.

Mitglieder ohne Funktion: Ing. Helmut Imendörffer (Oberbootsmann-Stellvertreter), Baumeister Carl Jung (Hauswart), Ing. Walter Klunzinger, Mag. Oskar Egon Lerch, Ing. Viktor Thausing.

Vertreter des Obmannes im Vorstand: Walter Klunzinger.

Delegierter: Ing. Felix Schlenk.

Delegiertenstellvertreter: Ing. Helmut Imendörffer.

Revisoren: Direktor Carl Overhoff, Erwin Scholz.

Attersee

Der Union-Yacht-Club Attersee veranstaltet am Samstag, den 19. März 1932 pünktlich um halb 9 Uhr abends in den Räumen des n. ö. Gewerbevereines, Wien I, Eschenbachgasse 11, einen Filmabend mit anschließendem Tanz, zu dem alle Mitglieder hiemit herzlichst eingeladen werden. Eingeführte Gäste freundlichst willkommen. Regiebeitrag S 3.— per Person.

Neusiedlersee

Der Z. V. Neusiedlersee hat in seiner am 7. Jänner l. J. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung Herrn Walter Klunzinger zum Ehrenmitgliede ernannt.

Der Clubausschuß wurde folgendermaßen zusammengesetzt:

Obmann: Dir. Ing. Rudolf Walker.

Obmannstellvertreter: Primarius Dr. Herbert Körbl.

Oberbootsmann: Adolf Jirasko.

Schriftführer: Joseph Binder.

Kassier: Raimund Karl.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: H. von Böhm, Dr. L. Fink, Doz. Dr. A. von Frisch, R. von Halle, C. M. Sucherstein, Dr. H. Schmook.

Delegierter im Vorstand: Prim. Dr. Herbert Körbl, (Adolf Jirasko).

Rechnungsprüfer: Dr. Arthur Michalek, Dr. Adolf Friedrich.

Wolfgangsee

Bestimmungen über den Wanderpreis der U. Y. C. Jugendabteilungen, gestiftet von der J. A. des Zweigvereines Wolfgangsee 1931.

1. Der Pokal wird von den Jugendabteilungen des U. Y. C. ausgesegelt. Jede Jugendabteilung kann sich mit einer Mannschaft beteiligen.

2. Der Pokal wird alljährlich bei der Hauptwettfahrtwoche des W. K. S. ausgetragen; die Durchführung obliegt dem die Wettfahrten veranstaltenden Verein.

3. Die Rennen können in der 10 qm- oder in der 15 qm-Klasse gefahren werden. Die dafür bestimmten Boote werden verlost; nach jedem einzelnen Rennen werden die Boote getauscht, so daß jede Mannschaft auf jedem Boot einmal startet. Es werden soviel Rennen gefahren als Bewerber teilnehmen. Die Teilrennen sollen an einem Tag abgehalten werden. Die Bahn (2 bis 3 sm) hat womöglich alle Kurse zu enthalten.

4. Die Punktwertung der Teilrennen geschieht nach der Tabelle von Dr. Johanny. Bei Punktgleichheit entscheidet die geringere Zeitsumme sämtlicher Teilrennen.

5. Der Pokal ist ein Wanderpreis und geht nach dreimaligem Gewinn einer Jugendabteilung in deren Eigentum über.

Die Größe der Segel

Bei den in Österreich eingeführten Klassen des Deutschen Segler-Verbandes ist die wichtigste Grundlage für die Kennzeichnung der Größe der Boote die Größe der Segelfläche. Da der Wind umso mehr Kraft auf das Boot ausüben kann, je größer die Segel sind, bei entsprechender Konstruktion aller übrigen Teile, das Segel also gewissermaßen als Motor oder Antrieb wirkt, ist die Begrenzung der Segelfläche für Boote gleicher Größe oder Klasse naheliegend.

Praktisch zeigt sich nun eine Schwierigkeit darin, daß es schwer ist, die wirkliche Größe der Segel festzustellen. Die Vorschriften der IYRU und des DSV. begnügen sich daher damit, daß „die nach den Regeln für die einzelnen Klassen errechnete Segelfläche“ maßgebend ist. Also nicht die wirkliche Segelfläche und auch nicht die wirkliche Projektion der Segel auf die Mittelebene des Schiffes, sondern nur mit gewissen Einschränkungen die Projektion des Großsegels in Mittelschiffslage auf die Mittelebene des Schiffes und das sogenannte Vorsegeldreieck.

Eine Bedingung für die Teilnahme an Wettfahrten ist, daß die Segelfläche laut im Klassenschein bestätigter Vermessung kleiner oder höchstens gleich der für die jeweilige Klasse festgesetzten Segelgröße ist. Keinesfalls darf die laut Vorschrift zu errechnende Segelfläche größer als

dieses Grenzmaß sein. Es ist nun wohl selbstverständlich, daß jeder Eigner eines Bootes sich dafür verantwortlich fühlen muß, daß nicht seine Segel zufällig oder gar absichtlich dieses Grenzmaß überschreiten, und es muß einmal ausdrücklich betont werden, daß, selbst wenn es nicht in den Wettsegelbestimmungen stehen sollte, kein Boot an einer Wettfahrt teilnehmen darf, dessen Segel und sonstige Ausrüstung nicht den Vorschriften entspricht. Es genügt nicht für fairen Kampf, daß das Boot zur Zeit der Erbauung oder der Vermessung den Vorschriften entsprochen hat! Nichts anderes kann durch den Klassenschein bestätigt werden.

Der scharfe Kampf, insbesondere bei den Länderwettkämpfen, hat dazu geführt, daß man, um jede Chance auszunutzen, schon die neuen Segel bis an die Grenze der Klassenvorschrift bemessen hat. Nun sind die Segel bekanntlich aus einem außerordentlich elastischen Stoff gemacht. Sie ziehen sich und verziehen sich je nach Wetter und Behandlung, oft gar nicht so, wie der Eigner es sich wünschen würde. Jedenfalls werden sie in den seltensten Fällen von selbst, das heißt durch bloßen Gebrauch, kleiner, sondern immer größer. Wenn also z. B. ein 10 qm-Segel 9.97 qm oder gar genau 10 qm bei der Vermessung gehabt hat, so ist es ganz selbstverständlich, daß ein solches Segel nach einigen Fahrten bei frischem Wind und wechselnder Witterung sich verändern wird und dabei um einige Zehntel Quadratmeter größer wird. Es soll sich also niemand in die Gefahr begeben, bei einem Vermessungsprotokoll unrecht zu bekommen, sondern unter allen Umständen sein Segel unter der zulässigen Höchstgrenze halten. Eine besondere Bestimmung ist deshalb auch in den Vermessungsvorschriften vorgesehen, damit das Segel, wenn es sich mit der Zeit gereckt hat, nicht neuvermessen oder umgearbeitet werden muß. Es ist dabei angenommen, daß das neue Segel um einige Prozente kleiner als zulässig ausgeführt wird. Damit das nachgereckte Segel nicht neuerlich vermessen werden muß, sind an den Konstrukteur vorzusehenden Stellen von Baum, Gaffel und Mast schwarze Meßmarken anzubringen, über welche die Lieken der gereckten Segel nicht hinausragen dürfen.

Hier ist eine weitere wichtige Frage zu besprechen. Wer ist dem Besteller eines Bootes für die richtige Größe des dazugehörigen Segels verantwortlich? Der Konstrukteur muß dafür verantwortlich sein, daß das von ihm gezeichnete Segel der Klassenvorschrift entspricht, und der Segelmacher, daß das gesetzte Segel dem Risse entspricht und richtig steht. Bezüglich der wirklichen Größe des ausgeführten Segels sind zwei Fälle auseinanderzuhalten, über die sich der Eigner bei Bestellung des Segels mit dem Segelmacher auseinandersetzen muß.

Der normale Fall ist wohl der, daß das neue Segel um einige Prozente kleiner als die Höchstgrenze gemacht wird, damit es ohne Änderung eine oder auch mehrere Regattawochen aushält, ohne zu groß zu werden. Die Größe des notwendigen Abschlages hängt sehr von der Qualität des zur Verwendung gelangenden Stoffes, der Segelkonstruktion und der zu erwartenden Beanspruchung und Behandlung ab. Im zweiten Fall wird ohne Rücksicht auf die Notwendigkeit einer baldigen Umarbeitung das Segel von Haus aus mit der zulässigen größten Fläche hergestellt. Die Eigner solcher Segel müssen sich dann aber auch bewußt sein, daß sie selbst dafür sorgen müssen, daß ihre Segel niemals größer werden, als es die Klassenvorschrift zuläßt. Es ist bei Bestellung also zu klären, ob Fall 1 oder 2 in Betracht kommt.

Die vom Konstrukteur im Segelriß anzugebenden Maße sind jene Maße, welche die fertige und richtig gesetzte Takelage aufzuweisen hat.

In diesem Segelriß sind auch die nötigen Vermessungsmarken kotiert anzugeben. Diese vom Konstrukteur zu liefernde Zeichnung wird „Segelriß“ genannt. Ganz andere als die Maße des Segelrisses sind die Maße der „Werkzeichnung“ für den Segelmacher. Damit das Segel bei richtig gesetzter Gaffel auch richtig steht, muß der Segelmacher die tatsächlichen Stoffmaße ganz anders nehmen als im Segelriß angegeben. Das Segel steht ja nicht eben, sondern es hat eine starke Wölbung. Die Lieken und Bahnen müssen krumm geschnitten werden, die Grundform des Segels muß je nach Form Stoff und Konstruktion, ja sogar je nach den beabsichtigten Eigenschaften des Bootes

stark verschieden von dem vom Konstrukteur gelieferten Segelriß ausgeführt werden, damit das Segel richtig steht. Das ist nun die Kunst des Segelmachers, all diese Änderungen richtig anzubringen und nur eingehendes Studium, langjährige Erfahrung und eine gewisse künstlerische Begabung ermöglichen es, Segel zu erzeugen, die von Haus aus richtig stehen und die richtige Größe bei der Vermessung ergeben. Welches die richtige Größe ist, ist vom Besteller je nachdem, welcher der oben geschilderten Fälle vorliegt, zu entscheiden.

Der Konstrukteur ist also für den richtigen Segelriß und der Segelmacher für die Werkzeichnung und die tatsächliche Ausführung verantwortlich, daß das Segel, sachgemäße Behandlung vorausgesetzt, dem Segelriß entspricht, richtig steht und die richtige Größe hat. Der Segelmacher überwälzt aber diese Verantwortung für Größe und richtigen Stand der Segel mit Recht auf den Konstrukteur, wenn dieser außer dem Segelriß auch die Werkzeichnung vorschreibt, und bleibt dann nur dafür verantwortlich, daß das gelieferte Segel der vorgeschriebenen Werkzeichnung entspricht. Vorauszusetzen ist, daß das Segel nicht gleich beim ersten Takeln verspannt und vertrimmt wird.

Es wäre sehr im Interesse der Gesundheit der hier etwas unklaren Verhältnisse gelegen, wenn die Lieferer zu großer Segel von den Bestellern zu entsprechender Verantwortung herangezogen würden, statt daß derart verunglückte Segel dann ausgekocht, eingerefft und zugestutzt werden. Aber die Besteller müssen sich auch darüber klar sein, daß ein von Haus aus zu groß bestelltes Segel den Vorschriften nicht entsprechen kann.

Daß keinerlei Vorkehrungen getroffen werden dürfen, um das Segel bei der Vermessung kleiner erscheinen zu lassen als es wirklich ist, sollte nach obigem nicht besonders betont werden müssen. Tatsächlich ist jedoch vor kurzem, über sehr gut begründete Vorstellungen unserer technischen Kommission, vom DSV. ein besonderer Zusatz zu den Vermessungsbestimmungen erlassen worden, wonach das Einweichen der Segel vor dem Vermessen und dergleichen ausdrücklich verboten wird.

Die bisherigen Vermessungsvorschriften des Deutschen Segler-Verbandes waren teilweise unklar und unrichtig. Sie wurden daher heuer über Antrag des Union Yacht-Clubs nach dessen Vorschlägen neu verfaßt, gelangten in der „Yacht“ zur Veröffentlichung und sind diesem Heft als Sonderabdruck beigelegt.

Ing. Felix Schlenk.

Die neuen Anweisungen für die Segelvermessungen

Es dürfte von Interesse sein, einige wenige Worte den neuen Anweisungen anzufügen.

Für den DSVb. gelten bekanntlich die internationalen Bestimmungen, also auch jene, welche die Segelvermessung betreffen. Die neuen Anweisungen sind so gehalten, daß sie in keiner Weise von den internationalen Vorschriften abweichen. Dagegen ist von der Möglichkeit, Einzelheiten in einer größere Genauigkeit gewährleistenden Weise zu ändern, insoferne Gebrauch gemacht worden, als Ergänzungen eingeschaltet wurden, bezw. die bisherigen Ergänzungen (DSVb.-Bestimmungen) durch eine neue Textierung ersetzt wurden.

Der Aufbau und Text der internationalen Bestimmungen mußte unverändert belassen und wieder mitabgedruckt werden und es sind an den betreffenden Stellen die Verbandsbestimmungen eingefügt. Dadurch leidet die Lesbarkeit ein wenig. Aber diese Bestimmungen müssen sowieso etwas studiert werden.

Die alten Verbandsbestimmungen wollten im Wesen das gleiche wie die jetzigen. Eine Reihe von Umgehungen begünstigt durch Lücken und Unklarheiten, hatten sich außerordentlich eingebürgert und drohten zu einer Art Gewohnheitsrecht zu werden, welchem man ohne Änderung dieses lückenhaften und unklaren Textes nicht beikommen konnte.

Für jeden, der unbefangen den internationalen Text auf seine Absicht prüft, wird es ganz klar sein, daß dort eine Fläche vermessen werden soll, die unter allen Umständen etwas größer ist als das tatsächliche Segel sein

kann. Zum Beispiel liegt ein Vermessungspunkt, nämlich die Marke M am Mast, unter allen Umständen außerhalb der Segelfläche. Die oberwähnten Umgehungen bezwecken nun eigentlich ein Segel zu schaffen, das unter günstigen Bedingungen zur Vermessung so klein getrimmt werden konnte, daß es gerade noch die Höchstgrenze nicht überschritt.

Die Verantwortung hierfür trifft neben den Mängeln der Bestimmungen nun zum größten Teil wohl die Eigner und nicht die Vermesser. Diese konnten selten ohne in den anscheinend begründeten Verdacht unberechtigter Schikane zu gelangen, die Vermessung von kunstvoll auf das Limit getrimmter Segel zurückweisen. Der neue Text legt dem Sinn der internationalen Vorschrift nun auch einen buchstaben- und wortgenauen Text bei (bis auf einige unbedeutende Druckfehler).

Wessen Segel bisher dem Geiste der internationalen Vorschriften entsprach, wird am Segel kaum etwas zu ändern brauchen. Wer jedoch die Möglichkeit der nicht ganz klaren Zusatzbestimmungen ausnützte, wird am besten von sich aus eine Kontrolle vornehmen und irgendwie sein Tuch endgültig verkleinern, falls er nicht Vermessungsproteste riskieren will. Der Besitz eines gültigen Klassenscheines kann im Falle eines Vermessungsprotestes unter keinen Umständen ein Schutz sein, denn die Nachvermessung erfolgt unbedingt auf Grund der neuen Anweisung.

Die wesentlichsten Punkte der neuen Anweisungen sind nachfolgend skizziert.

Bei Gaffelsegeln darf die Piek nur so hoch gesetzt

Nur beim

**WIENER SEGELMACHER
HANS REISSNER**

III. Bezirk, Rennweg Nr. 50, Telephon 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

werden, daß das Segel möglichst eben sitzt. In diesem Falle wird es am größten vermessen. Als ideeller Eckpunkt bei der Klau gilt die erwähnte in Höhe der Kausche am Mast anzubringende Marke M. Ein höheres Aufpieken, um einen Bauch im Segel zu erzielen, ist bei der Vermessung verboten. Bei Hochtakelung ist ein Abpieken nicht möglich, dieselbe vermißt also etwas günstiger. Dafür haften derselben am Vorwindkurs Nachteile an, was als Ausgleich angesehen wurde.

Alle Vermessungsmarken sind vor der Vermessung anzubringen, eventuell auf Grund einer Vorvermessung, welche zur Arbeit des Vermessers gehört. Bei lossem Baumreff sind im Abstand der Länge des Mastlieks zwei Marken am Mast anzubringen und es darf die Länge des Mastlieks niemals größer sein als dieser Abstand. Ähnliches gilt bei Hochtakelung. Bei dem Gaffelsegel wird es sich empfehlen, die beiden Marken so hoch zu setzen, als bei Rennen irgendwie die Absicht besteht, das Segel hoch zu fahren, so daß die Klaukausch niemals über die Marke M gesetzt wird. Beliebig niedriger kann das Segel selbstverständlich gesetzt werden.

Alles was das Segel bei der Vermessung verkleinern könnte, wie Dirken und Regulierleinen, ist loszuwerfen, alles was das Segel vergrößert (Halstalje, Grosschoot) ist anzuholen.

Alle Manipulationen, welche das Segel vorübergehend verkleinern, so daß es sich beim Aussegeln wieder vergrößert, sind verboten, wie z. B. übermäßiges Einweichen, und die Vermesser haben diesbezüglich besonders verschärfte Pflichten.

Gaffelsegel dürfen an Land ausgebreitet an den Spieren angeschlagen vermessen werden, im Falle das Wetter dies nötig macht, wobei das Segel ganz ähnlich gespannt werden muß wie bei Vermessung an Bord.

In den Klassenscheinen sind alle Maße, welche das Segel zu kontrollieren gestatten, einzuschreiben, wie zum Beispiel die Lieks, was bisher nicht der Fall war.

Ein genauer Vorgang, wie die Vermessung durchzuführen ist, ist vorgeschrieben. Mit den aufgemessenen Massen ist ein Plan zu zeichnen, aus welchem die noch fehlen-

den Maße, also insbesondere die Höhen der Dreiecke, in welche das Segel zerlegt gedacht wird, entnommen werden.

Ein direktes Messen dieser Höhen am Segel ist verboten, womit einem eklatanten Übelstand der bisherigen Methoden abgeholfen ist.

Die Länge des Spinnakerbaumes ist wie bisher, was aber vielfach übersehen wurde, von Mitte Mast bis zum äußeren Punkt irgendeines Beschlages zu messen, also auch bis zum äußersten Punkt eines Nagels, was nunmehr besonders angeführt ist.

Schließlich ist noch angeführt, daß bei Vorstagspiere deren vorderste Kante als Vorliek gilt. Da sich aber herausgestellt hat, daß fast ausnahmslos diese Spiere so wie die anderen Spieren vermessen wurde — also nur so weit, als ihre Abmessung längsschiffs größer ist als 150 Prozent der Abmessung querschiffs —, ist eine Aktion im Gange, diese Bestimmung aufzuheben. Die Berechtigung dieses Widerrufs wäre umsomehr einzusehen, als es sich bei der herkömmlichen Art der Vermessung keineswegs um eine Umgehung oder dergleichen handelte, sondern um die Anwendung ganz klarer Bestimmungen. Ob die ganze oder teilweise Nichtvermessung der Vorstagspiere berechtigt ist, gehört auf ein anderes Blatt und von diesem Gebrauch abzugehen, ist vielleicht tatsächlich eher eine Änderung der Vermessungsbestimmung als eine Änderung der Anweisungen, wie die bestehenden Vermessungsbestimmungen anzuwenden sind. Falls bis zur Versendung dieser Mitteilungen der Widerruf vom DSVb. durchgeführt ist, wird dies in dem beiliegenden Sonderdruck vermerkt werden. *Ing. R. Schlenk.*

Silberwarenfabrik ALEXANDER STURM

**Wien 7
Burggasse 85**

**Ehrenpreise, Eßbestecke,
Tafelgeräte, Zigarettenetuis**

Das wirtschaftliche Segeln

Mancher meiner Sportkollegen wird sich dafür interessieren, wie hoch sich ein Segeltag mit seiner Yacht stellt. Führt man die Berechnungen für verschiedene Bootsklassen- und Typen so durch, wie es der Wirklichkeit im Durchschnitte entsprechen dürfte, so erhalten wir Vergleichsziffern, die die Allgemeinheit interessieren werden.

Die Wirtschaftlichkeit eines Segelbootes ist durch zwei Faktoren in hohem Grade beeinflußt und zwar:

1. vom Anschaffungspreise,
2. von der Verwendbarkeit der Yacht.

Verglichen können natürlich nur Neubauten miteinander werden, da man mit Zufallskäufen allgemein nicht rechnen kann.

Über den Anschaffungspreis ist nicht viel zu sagen, wohl aber einiges über die Verwendbarkeit. Das Hauptkontingent der Segler Österreichs dürfte Wien stellen und so will ich die Verwendbarkeit vom Standpunkte des Wieners aus beleuchten.

Das verwendbarste Boot wird unter jenen Klassen zu suchen sein, die ihren Eignern die beste Ausnützbarkeit gewähren, also die meisten Segeltage pro Jahr erreichen lassen. Bootsklassen, die durch Gewicht und Größe mehr oder weniger an ein Segelwasser gefesselt sind, werden für den Wiener in der Regel sicher nicht zu den wirtschaftlichsten zählen. Der Eigner ist genötigt, sie an einem entfernten Segelwasser ständig zu stationieren und kommt da im Durchschnitt höchstens auf zwanzig Segeltage im

U. Y. C.

Jedes Mitglied wendet sich zum eigenen Vorteil an die bewährte

Clubdruckerei Albert Ketterl

Buch- und Kunstdruckerei, Großbuchbinderei, Prägerei,
Musterkartenfabrik

Gegründet 1881, Telephon B-45-4-50

Auch der kleinste Auftrag, von der Visitkarte oder einem einzelnen Buch-
einband angefangen, wird unter der Berücksichtigung der dem Club
eingeräumten Sonderpreise sorgfältigst ausgeführt

Bitte nur zu telefonieren, das genügt vollkommen

Jahr, während der Segler, der sein Boot so auswählt und stationiert, daß er es normal mit der Straßenbahn erreichen kann, wird, wenn es auch noch leicht transportabel ist, sicher auf fünfzig Segeltage pro Jahr kommen. Bewertet man einen Tag und eine Nacht gleich, so wird man bei Booten, die auch noch ein Nachtlager gewähren, mit zirka 60 Tagen resp. Nächten pro Jahr rechnen können. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, berechnen wir die Spesen eines Segeltages einiger gebräuchlicher Klassenboote wie folgt:

1. *Sonderklasse:*

Anschaffung neu zirka 12.000 S	
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation .	S 1200.—
8% Zinsenverlust	„ 80.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	„ 300.—
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S 1500.—
Ein Segeltag somit	S 79.—

2. *35 qm-Rennboot:*

Anschaffung neu zirka 8000 S	
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation .	S 800.—
8% Zinsenverlust	„ 64.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	„ 300.—
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S 1164.—
Ein Segeltag somit	S 58.—

3. *20 qm-Rennboot:*

Anschaffung neu zirka 4000 S	
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation .	S 400.—
8% Zinsenverlust	„ 32.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	„ 200.—
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S 632.—
Ein Segeltag somit	S 32.—

4. *22 qm-Rennboot:*

Anschaffung neu zirka 3400 S	
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation .	S 340.—
8% Zinsenverlust	„ 24.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	„ 200.—
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S 564.—
Ein Segeltag somit	S 28.—

5. *Einheitstouren-Rennboot**) *stationär verwendet:*

Anschaffung neu mit Einrichtung zirka 2700 S		
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation	S	270.—
8% Zinsenverlust	"	21.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	"	200.—
		<hr/>
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S	491.—
Ein Segeltag somit	"	24.—

5a. *Einheitstouren-Rennboot als Reiseboot:*

Anschaffung neu mit Einrichtung zirka 2700 S		
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation	S	270.—
8% Zinsenverlust	"	21.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	"	200.—
Transportspesen pro Jahr, Pauschale	"	100.—
		<hr/>
Für sechzig Segeltage oder Nachtlager	S	591.—
Somit für einen Segeltag oder Nachtlager	S	10.—

6. *10 qm-Rennboot stationär verwendet:*

Anschaffung neu zirka 2200 S		
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation	S	220.—
8% Zinsenverlust	"	27.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	"	200.—
		<hr/>
somit für zwanzig Segeltage pro Jahr	S	447.—
Ein Segeltag somit	S	22.—

6a. *10 qm-Rennboot auf Bootsreisen:*

Anschaffung neu zirka 2200 S		
somit pro Jahr bei zehnjähriger Amortisation	S	220.—
8% Zinsenverlust	"	27.—
Erhaltung und Spesen pro Jahr	"	200.—
Transportspesen pro Jahr, Pauschale	"	100.—
		<hr/>
Somit für fünfzig Segeltage	S	537.—
Ein Segeltag somit	S	11.—

Den Berechnungen wurde die allgemein gebräuchliche Amortisation von zehn Jahren zugrunde gelegt. Wenn diese manchmal sehr wesentlich überschritten wird, dann ist dies hauptsächlich auf eine schlechte Ausnützung zurückzuführen.

*) Neuer Bootstyp der Zehn- und Fünfzehnquadratmeter Rennklasse, gleichwohl zum Touren- wie auch zum erfolgreichen Rennsegeln geeignet.

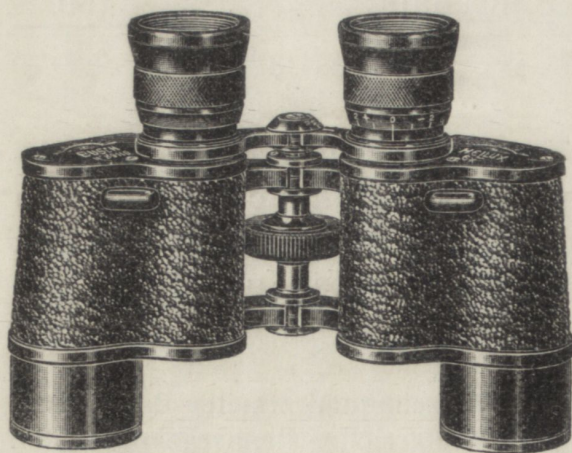
Für die leicht transportablen Bootstypen wurde ein Pauschalbetrag von 100 S pro Jahr für Transportspesen verrechnet. Dieser Betrag wird für eine nicht zu weite Extratour reichen, etwa Kaiserwasser—Neusiedlersee und zurück. Schließen sich aber eine größere Zahl gleichgesinnter Bootseigner zu einem gemeinsamen Besuche eines entfernten Segelwassers zusammen, so wird der eingesetzte Pauschalbetrag, wenn die Boote zusammen auf einem Waggon verladen werden, auch für eine größere Reise langen.

Nicht uninteressant ist der Vergleich von Punkt 5 mit 5a und von 6 mit 6a. Man ersieht daraus deutlich, wie sich durch gute Ausnützung die Wirtschaftlichkeit ausgiebig bessert.

So schlimm, wie es diese rein theoretischen Berechnungen zeigen, steht es praktisch um die Sonderklasse nicht. Da neue Sonderklassen nicht mehr gebaut werden und da die vorhandenen das stattliche Greisenalter von zehn Jahren meist stark überschritten haben, sind die vorhandenen Yachten dieser Klasse längst amortisiert, die dafür errechneten Zahlen somit von rein theoretischem Interesse.

Wer also billig segeln will, der schaffe sich ein nicht zu kostspieliges, leicht transportables Boot mit geringen Erhaltungsspesen und vielseitiger Verwendbarkeit an und segle damit fleißig!

Ing. Adolf Werthner.



**OPTIKER
ADOLF JIRASKO**

WIEN
IV, Margaretenstraße 36
Fernsprecher B-23-1-63

Filiale:
X, Favoritenstraße 106

**MODERNE BRILLENOPTIK
ZEISS-PUNKTAL**

Wanderfahrten im Sommer 1932

Mehrfachen Wünschen Rechnung tragend, hat der Gefertigte sich bestrebt, den Mitgliedern des Union-Yacht-Clubs die Wege zu Wanderfahrten auf ausländischen Segelrevieren anzubahnen.

Die folgenden Zeilen sollen nun die Ergebnisse der bisherigen Schritte zu allgemeiner Kenntnis bringen, und sollen mit der Bitte verbunden sein, Interessenten für ein solches Unternehmen zu sammeln, aber auch Anregungen für den gedachten Zweck zu erhalten.

Die ersten Erkundigungen bezogen sich auf das masureische Seengebiet, von wo aus Angerburg ein äußerst freundschaftliches, aufmunterndes Schreiben einlief, das natürlich ganz unverbindlich folgende Möglichkeiten in Aussicht stellt: unentgeltliche Beistellung eines Kajütkreuzers für 4 Segler mit dem nötigen Inventar von Decken, Zelten, Kochgeschirren usw. Wanderfahrten von See zu See mit 70 Kilometer Luftlinie Entfernung vom Ausgangspunkt zum Ziel der Fahrt, das ist von Angerburg bis Przirscheln am Niedersee. Für Hin- und Rückfahrt würden 10 bis 14 Tage nötig sein, so daß im Laufe des August, der in Betracht käme, für zwei Mannschaften Zeit vorhanden wäre.

Die Kosten einer solchen Fahrt würden sich aus den Reisespesen nach und von Angerburg, und den Verpflegungskosten für 14 Tage zusammensetzen; bezüglich letzterer schreibt mein Gewährsmann, daß bei Selbstversorgung am Schiff ca. 3 Mark pro Tag zu rechnen wären, für Nächtigung in Hotels einschließlich Frühstück ca. 5 Mark.

Da von verschiedenen Seiten Absichten zu einer Kreuzfahrt in der Adria geäußert wurden, erfolgten auch in dieser Richtung Verhandlungen.

Leider kann vorläufig noch nichts Preiswertes berichtet werden: Ein Offert bezieht sich auf eine sehr schöne, für 8 bis 10 Personen eingerichtete Segelyacht mit Hilfsmotor, deren Bild und Plan beim Gefertigten aufliegt, doch beläuft sich die Miete einschließlich Verpflegung einer bezahlten Hand und Versicherung des Schiffes auf 13.000 Lire, ausschließlich aller sonstigen mit dem Anlaufen von Häfen verbundenen Gebühren.

Es wurden aber auch noch andere Beziehungen für eine Adriafahrt angeknüpft, die vielleicht bessere Bedingungen bieten werden, aber noch kein positives Ergebnis gezeitigt haben.

Ich bitte nun die Mitglieder des U. Y. C., diese vorläufige Information zur Kenntnis zu nehmen, insbesondere aber um Unterstützung mit Ratschlägen und ersuche alle Interessenten, sich bei mir zu melden.

Dr. Artur Michalek
Wien XII, Edelsinnstraße 2

Verschiedenes

Zu verkaufen:

Kielyacht 40 qm, Zedernholz, viele erste Preise, gute Form, in denkbar bestem Zustand, für S. 1200.— Anfragen an Hans Reisinger, Juwelier, in Mondsee.

20 qm Rennjolle „Spezi“, Baujahr 1928 (seit 1929 19 mal am Wörthersee preistragend) zu verkaufen. Anfragen an Tito Körner, Wien IV, Tilgnerstraße 3.

Motorboot. Standort Mondsee, Länge 6.5 m, Breite 1.5 m, Bub-Motor, Messingbeschlüge, Beleuchtung, 8 Personen fassend, sehr preiswert zu verkaufen. Anfragen an: Kommerzialrat A. Wedermann, Wien VI., Mariahilferstraße 45.

Zu kaufen gesucht

ein Motorboot mit Anlaßvorrichtung, ca. viersitzig. Zuschriften mit Beschreibung und Preisangabe erbeten an Herbert von Obermayer, Wien I, Operngasse 2.

**MODELLBOOTE UND
BOOTSMODELLE**

für jeden Zweck und in jeder Ausführung

WILHELM MODESS

St. Gilgen — Wien
IV, Karlsgasse Nr. 5

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Reinhold Schultz, beide Wien, VIII., Auerspergstraße 5. — Druck: Buch- und Kunst-druckerei Albert Ketterl, Wien, XVIII., Leitemayergasse 35-37.