

Nationalbibliothek
Wien, I., Josefsplatz

V. b. b.

7



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

SEKRETARIAT VIII., AUERSPERGSTRASSE NR. 5, III. STOCK, TÜR 22
TELEPHON B-43-4-38

4. HEFT. OKTOBER—DEZEMBER 1932 VI. JAHRG.

Der Seglertag des Union-Yacht-Clubs.

Am 4. Dezember v. J. wurde der siebente ordentliche Seglertag des U.-Y.-C. abgehalten. Die Tagesordnung enthielt keine außergewöhnlichen Fragen sondern nur die satzungsgemäß vorgesehenen, also vor allem die Berichte der Ämterführer und die Wahlen; der Besuch der Tagung war deshalb auch nicht hervorragend. Persönlich anwesend waren 74, durch Vollmachten vertreten 22 Mitglieder.

Der Vorsitzende, Sektionschef Dr. Hans Maurus, gedachte zunächst der seit dem letzten Seglertag (1930) verstorbenen Mitglieder, der Frau Ida Freiin von Friebetz, der Herren Kommerzialrat Adalbert Sturm, Direktor Hans Gall und Robert Baum, indem er die charakteristischen Verdienste jedes einzelnen für den Klub und den Segelsport in warmen Worten hervorhob.

Als erster der Ämterführer erstattete der Oberbootsmann des U.-Y.-C., Ing. Viktor Thausing seinen Bericht. Er erklärte sich durchaus befriedigt von den sportlichen Leistungen des Klubs in der Berichtsperiode und hebt als bemerkenswert die starke Zunahme der Besuche von Regatten durch Boote von auswärts hervor, nicht nur von den verschiedenen österreichischen Revieren, sondern auch aus dem Ausland. Diese erhöhte Besuchstätigkeit ist nur einer zielbewußten und unermüdlichen

Propaganda zu verdanken, die gewissermaßen von Mann zu Mann betrieben werden muß. Den größten Erfolg in diesem Punkt hat der Z.-V. A t t e r s e e zu verzeichnen, der auch selbst mit drei 22ern ins Ausland gegangen ist. Auch die Kämpfe um den Adria-Preis und den Nord-Süd-Pokal sind als Förderer dieser wechselseitigen Regattatätigkeit zu erwähnen.

Der Berichterstatter wendet sich sodann der Frage der Einheitsboote zu. Die Mode, Einheitsklassen zu schaffen, sagt er, ist auf das Bedürfnis nach solchen bei internationalen Wettkämpfen wie der Olympiade zurückzuführen. Man hat als solchen Typ zunächst die Zwölf-Fuß-Jolle ins Leben gerufen, ein Fahrzeug, das man kaum als Segelboot bezeichnen kann; es hat auch den heftigsten Widerstand der erfahrenen Kleinsegler hervorgerufen, was den Erfolg hatte, daß man sich nach einem anderen Bootstypus umgesehen hat. Man ist nun einen anderen, besseren Weg gegangen, indem man sich nicht ein Boot hat vom Konstrukteur machen lassen, sondern aus der freien 10-qm-Klasse einfach das Boot genommen hat, das am geeignetsten schien und es zum Einheitszehner gemacht hat. Ein zweites Einheitsboot, das aber nicht wie der Zehner, auf Grund der Erfahrungen entstanden ist, sondern von Rasmussen konstruiert wurde, ist die vom jüngst abgehaltenen deutschen Seglertag beschlossene 25-qm-Kielklasse; es soll damit eine billigere Kielyacht geschaffen werden, die wegen ihres nicht allzu großen Gewichtes auch für Reisen von See zu See geeignet ist. Für unsere 35er ist die Schaffung dieser neuen Klasse allerdings von verderblicher Wirkung, das zeigt sich schon jetzt, denn zwei Neubauten in der 35-qm-Klasse, die in Gmunden in Auftrag gegeben waren, sind abbestellt worden, an ihrer Stelle sollen die neuen 25er gebaut werden.

Der Berichterstatter wendet sich dann den einzelnen Zweigvereinen zu und hebt von jedem kurz hervor, worin seine sportliche Tätigkeit in den beiden letzten Jahren bestanden hat.

Der Stammverein hat sich eindeutig zum Revier der 10-qm- und der 5-qm-Klasse entwickelt; auch hier hat der Einheitszehner gezeigt, daß er es mit dem freien Zehner aufnehmen kann. Als ein nicht nur für die Alte Donau, sondern für den österreichischen Segelsport überhaupt bedeutsames und sehr begrüßenswertes Ereignis kann man es bezeichnen, daß im Jahr 1933 die Wettfahrten des Stammvereines im Rahmen der

Wiener Festwochen stattfinden werden, womit auch eine offizielle Subvention verbunden sein wird. Es soll in der 10-qm-Klasse eine Meisterschaft zur Austragung kommen. — Der Wörthersee hat wieder gemeinsam mit den anderen Verbandsvereinen dieses Revieres eine große Zahl von Wettfahrten abgehalten, wobei ihm von den Behörden in Stadt und Land weitgehende Unterstützung zuteil wurde, ein Entgegenkommen, das nicht bei allen Ländern zu finden ist. — Der Attersee hat im vorletzten Jahre mit seinen Wettkämpfen gegen die Schweizer und Bayern begonnen und damit nicht nur den wechselseitigen Besuch in hohem Maße gefördert, sondern den Segelsport überhaupt. — Der Wolfgangsee hat im Jahre 1931 sein 30jähriges Jubiläum, der Mondsee dies Jahr sein 25jähriges gefeiert, beide Zweigvereine im Rahmen der Hauptwettfahrtwoche des Salzkammergutes; im selben Zeichen wird im kommenden Sommer der Z.-V. Mattsee sein 10. Stiftungsfest feiern. Sowohl auf dem Wolfgangsee wie auf dem Mondsee trafen sich zu den Jubiläumswettfahrten zahlreiche Boote, namentlich von den benachbarten Seen, überdies auch viele Gäste ohne Boote. Als eine sehr begrüßenswerte Einrichtung hebt der Berichtstatter die Wettfahrten der Jugendabteilungen hervor, eine Einführung des Z.-V. Wolfgangsee von 1931, die dann 1932 vom Mondsee fortgesetzt wurde und 1933 vom Mattsee als dem Veranstalter der Hauptwettfahrtwoche übernommen wird. — Auch die Zweigvereine Millstättersee und Neusiedlersee haben, wie der eingehende Bericht des Oberbootsmannes mitteilt, einen bedeutenden Aufschwung genommen und schöne Erfolge erzielt.

Endlich erwähnt er als besonderes Ereignis die Tatsache, daß Herr Hans Riedl vom Z.-V. Mattsee bei den Olympischen Spielen in Los Angeles die österreichischen Farben mit gutem Erfolg vertreten hat; durch lebhaften Beifall sprach der Segler tag dem anwesenden Olympiafahrer seinen Dank aus.

Über den Stand der in den einzelnen Zweigvereinen registrierten Yachten gibt die Tabelle auf Seite 4 Aufschluß.

Schriftführer Ing. Reinhold Schultz berichtet über die Tätigkeit des Sekretariates und gedenkt bei dieser Gelegenheit besonders der bewährten Tätigkeit der Sekretärin Fräulein Hedwig Aimeh, die sich in die mannigfaltigen und sehr umfangreichen Arbeiten des Klubsekretariates glänzend eingearbeitet

U.-Y.-C. 1. Oktober	Jahr	Aktive Mitglieder	im D. S.-Vb.			Klassen-Yachten										Klassenlose Yachten		
			Weit- fahrten	m-Betei- ligung	Stimmen	Div.	Sonder- klasse	35 m ²	22 m ²	20 m ²	15 m ²	10 m ²	Altersklasse		Summe		Anzahl	Eis- yachten
													6 m.R	5 m ²	Anzahl	m		
Stammverein	1930		3	21	4.6				2		1	16		16	35	62	6	
	32	75	5	31	6.5				2		1	9		14	26	69	4	
Wörthersee	1930		4	50	6.6			6	13	4	2	5	3		32	162	4	
	32	53	4	45	6.2			5	7	4		4	3		23	118	5	
Attersee	1930		5	108	9.7	40/1	10	4	9	10	5	2	1	4	46	230	14	1
	32	137	4	128	9.6	40/1	10	3	12	8	1		2	4	41	227	11	1
Traunsee	1930		5	65	7.7			7	1	7	13		2		31	148	4	
	32	54	5	61	7.4			5	1	7	10		2	1	26	126	1	
Wolfgangsee	1930		4	53	6.6			7			5	3	2		19	91	6	
	32	42	2	56	4.7			7		2	4	1	1		15	86	4	
Mondsee	1930		4	22	5.5					1	1	5	2		10	36	8	
	32	63	4	32	5.2			1		2	5	5			13	52	7	
Grundlsee	1930				0.1					6	1				9	34	3	
	32	28							1	5					8	34	4	
Millstättersee	1930		2	30	3.3				2	4	1				7	34		
	32	24		20	0.8				2	5	1				8	39		
Mattsee	1930		4	38	6.1				3		6	5		1	15	54	7	
	32	37		9	0.8				2		6	4			12	46	4	
Neusiedlersee	1930				0.1	25/2			1	3	4	1			11	49		4
	32	39		3	0.1	25/1			1		9	5			16	61	7	9
Summe	1930		31	387	50	3	17	17	32	40	41	32	6	27	216	900	52	5
	32	552	24	385	41	2	17	14	30	35	34	28	7	22	188	858	47	10
Änderung	1932		- 7	- 2	- 9	- 1	-	- 3	- 2	- 5	- 7	- 4	+ 1	- 5	- 28	- 42	- 5	+ 5

hat. — Die Mitgliederbewegung war in den beiden letzten Jahren keine sehr lebhaft, immerhin ist eine ganz stattliche Anzahl von Austritten zu verzeichnen, denen ungefähr die gleiche Zahl von Aufnahmen gegenübersteht. Gegenwärtig beträgt die Mitgliederzahl: 552 ausübende, 215 beitragende und 108 jugendliche, das sind zusammen 875. Die Reihenfolge der Zweigvereine nach der Mitgliederzahl (alle drei Kategorien zusammengezählt) ist folgende:

1. Attersee	224
2. Stammverein	138
3. Mondsee	95
4. Traunsee	78
5. Wolfgangsee	74
6. Wörthersee	69
7. Mattsee	68
8. Grundlsee	52
9. Neusiedlersee	50
10. Millstättersee	27

Der Bericht des Schriftführers bringt ferner einige statistische Daten über die in der Berichtsperiode abgehaltenen Vorstandssitzungen, die ausgegebenen „Mitteilungen“, die ausgestellten Führerscheine und anderes.

Es folgt nun der Bericht des Kassiers, des Herrn Max Schmidt, der natürlich von der „Weltwirtschaftskrise“ wie das heute genannt wird, nicht unberührt geblieben ist, aber doch zu „ernsten Besorgnissen keinen Anlaß“ sieht. Der Voranschlag für 1932/33 enthält an Ausgaben 4780 S, an Einnahmen 4560 S; an Ausgaben sind vorgesehen: Beiträge an den D. S.-Vb. 1420 S, an andere Verbände, Yachtabonnement usw. 400 S, zwei Pokale 190 S, Sekretariat (Gehalt, Lokal usw.) 1470 S, „Mitteilungen“ 1200 S, Porti und andere Spesen 100 S, Als Einnahmen kommen in Betracht: Beiträge der ausübenden Mitglieder (je 8 S) 3840 S, der beitragenden (je 4 S) 720 S. Der in diesem Präliminare vorgesehene Fehlbetrag von 220 S wird durch Ersparungen an verschiedenen Stellen des mit einem möglichst hohen Sicherheitskoeffizienten errechneten Budgets leicht hereingebracht werden können.

In der Diskussion über diesen Antrag kritisiert zunächst Dr. E. Lob verschiedene Posten des Voranschlages mit der

Begründung, daß man heute der schlechten Zeiten wegen überall so viel als möglich sparen müsse; er findet speziell die Kosten des Sekretariates und die der „Mitteilungen“ zu hoch und macht verschiedene Ersparungsvorschläge. Diese werden zunächst vom Schriftführer Ing. S c h u l t z, dann auch von verschiedenen Seiten aus dem Plenum (H. F r i s c h, R. J o h a n n y, R. S c h l e n k, E. M i c h a l e k) als nicht durchführbar bezeichnet, wobei insbesondere darauf hingewiesen wird, daß dem Kritiker die Einsicht in die Geschäfte des Sekretariates mangle; darauf wird der vom Kassier vorgelegte Antrag mit allen Stimmen bei einer Stimmenthaltung angenommen.

Nun erstattet Dr. Robert J o h a n n y den Bericht über den im November in Berlin abgehaltenen Seglertag des Deutschen Seglerverbandes. (Siehe hierüber den folgenden Aufsatz.)

Nächster Punkt der Tagesordnung ist die Wahl des Präsidiums. Dr. v. O b e r m a y e r stellt den Antrag, das bisherige Präsidium wiederzuwählen, nämlich zum Präsidenten Herrn Sektionschef Dr. Hans M a u r u s, zu Vizepräsidenten die Herren Hofrat Oskar v. M e i s s - T e u f f e n und Dr. Arthur M i c h a l e k. Die Wahl wird per Akklamation unter großem Beifall der Anwesenden vorgenommen; die Gewählten erklären, die Wahl anzunehmen. Zu Revisoren werden die Herren Dr. v. O b e r m a y e r und W. K l u n z i n g e r s e n. gewählt.

Der Vorsitzende überreicht nun den Herren Ing. Gerhard K ö c h e r t und Ministerialrat Dr. Hermann H e i n das Ehrenzeichen, das ausübenden Mitgliedern nach 25jähriger ununterbrochener Zugehörigkeit zum U.-Y.-C. zukommt; in einer kurzen Ansprache würdigt der Vorsitzende die Verdienste der beiden Herren um den Klub.

Allfälliges. Ing. R. S c h l e n k stellt, um die voraussichtlich gegen das Durchdringen des Einheitszehners auftauchenden Widerstände wirksamer bekämpfen zu können, den Antrag: „Der Seglertag beauftragt den Vorstand, an das Olympia-Komitee und an den D. S.-Vb. mit dem Ersuchen heranzutreten, das Einheitszehnerboot durchzusetzen.“ Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Dr. J o h a n n y teilt mit: Es besteht seit zwei Jahren ein deutsch-ungarisch-italienischer M a n n s c h a f t s - L ä n d e r - w e t t k a m p f in der 22-qm-Klasse; nun ist von privater

italienischer und ungarischer Seite die Anfrage gestellt worden, ob wir Österreicher uns nicht auch daran beteiligen wollen. Dazu wird eine Fühlungnahme mit dem D. S.-Vb. notwendig sein; vorläufig aber handelt es sich nur darum, festzustellen, wie das Plenum des U.-Y.-C. sich zu der Frage verhält. In der auf diese Anfrage Dr. J o h a n n y s folgenden kurzen Wechselrede spricht sich Ing. H. V o g t aus prinzipiellen Gründen gegen Mannschaftskämpfe aus, während Dr. J o h a n n y und Ing. S c h l e n k Gründe für dieselben vorbringen. Zu einer Beschlußfassung kommt es nicht.

Ing. R. S c h l e n k bespricht die kommenden Frühjahrsregatten auf der Alten Donau und ersucht alle Segler, mit Rücksicht auf die besondere Bedeutung gerade dieser Wettfahrten für sie zu werben.

Dozent Dr. A. v. F r i s c h berichtet über den gegenwärtigen Stand des Eisyachtsportes, speziell auf dem Neusiedlersee und fordert die Mitglieder des U.-Y.-C. auf, diesem neuen Zweig des Segelsportes größere Aufmerksamkeit zu widmen.

Dr. M i c h a l e k sen. weist auf die im nächsten Sommer vom U.-Y.-C. Mattsee zu veranstaltende Hauptwettfahrtswoche hin und spricht die Hoffnung auf zahlreichen Besuch von anderen Zweigvereinen aus.

Prof. Dr. A. M a r c h e t macht auf das gleichfalls im nächsten Sommer bevorstehende zehnjährige Jubiläum des U.-Y.-C. Millstättersee aufmerksam und bittet um Unterstützung desselben, besonders durch Besuch von anderen Revieren.

Der Vorsitzende faßt nun, da sich niemand mehr zum Wort meldet, das Wesentliche der Verhandlungen in einem Schlußwort zusammen und betont, es sei aus all dem, was heute hier vorgebracht worden, zu ersehen, daß der Klub und sein Sport trotz der Ungunst der Zeit vorwärts gegangen sei, daß er auch weiter vorwärts gehen werde und wir daher mit Vertrauen in die Zukunft sehen können.

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

Mitteilungen des Vorstandes.

Mitgliederaufnahmen.

Attersee: Univ.-Doz. Primararzt Dr. Rupert Franz,
Kurt Groß.

Wolfgangsee: Erich Riedel von Riedenstein.

Millstättersee: Dr. Hans Laggner, Heimo
Laggner, Ing. Kurt Mittag, Dr. Josef Pichler.

Mattsee: Eduard Mayer, Kurt v. Jonak und Ing.
Hans Rumpel.

*

Der Deutsche Hochseesportverband Hansa e. V. hat dem Union-Yacht-Club eine Einladung zur Teilnahme an den Fahrten, welche die Yacht „Hamburg“ im heurigen Frühjahr in der Adria unternehmen wird, zukommen lassen.

Mitglieder, welche sich für diese Fahrten interessieren, werden eingeladen, in das im Sekretariat erliegende Programm Einsicht zu nehmen.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Mattsee.

Die am 16. November 1932 abgehaltene Generalversammlung hat folgende Herren in den Ausschuß gewählt:

Obmann: Dr. Arthur Michalek.

Obmannstellvertreter: Hofrat Dr. Gustav Reuter.

Oberbootsmann: Dr. Kurt Müller.

Schriftführer: Wilfried Platzer.

Kassier: Walter Masel.

Mitglieder ohne Funktion: Dr. Erich Michalek, Ing. Franz Mörth, Medizinalrat Dr. Ludwig Müller, Norbert Platzer, Hans Riedl und Direktor Louis Tiefenbacher.

Der 30. ordentliche deutsche Seglertag.

Der deutsche Seglertag, der am 13. November in Berlin stattfand und auf dem der U.-Y.-C. durch Herrn Ing. Rudolf Schlenk sowie durch die in Berlin ansässigen Mitglieder Dr. Abel, Dr. Robert Stumpfl und Ulrich Engels vertreten war, brachte eine sehr umfangreiche Tagesordnung — nicht weniger als 61 Punkte! Gewohntermaßen wurde in der am Vortage abgehaltenen zehnstündigen Vorstandssitzung (teilweise auch in den Sitzungen der verschiedenen Ausschüsse) der Verhandlungsstoff soweit geklärt, daß gelegentlich des „Eisbeinessens“ der Berliner Verbandsvereine am Abend des 12. November zahlreiche Meinungsverschiedenheiten beseitigt und Kompromisse geschlossen werden konnten, sonst wäre die Erledigung der umfangreichen Tagesordnung an einem Tag ein Ding der Unmöglichkeit gewesen.

Nach den einleitenden Förmlichkeiten wurden zunächst die seit dem letzten Seglertag (1929) vom Vorstand erlassenen vorläufigen Verfügungen zum Grundgesetz, den Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen widerspruchslos genehmigt — als deren umfangreichste und wichtigste wohl die im Vorjahre auf Antrag des U.-Y.-C. herausgegebene „Anweisung an die Vermesser“ (die Lex R. Schlenk) anzusehen ist, die den leidigen Vermessungstricks, namentlich bei Jollensegeln, mit durchgehenden Latten ein Ende machte. Die sorgfältige und dienstvolle Arbeit R. Schlenks in allen Vermessungsfragen fand denn auch ihre Würdigung durch seine Wahl zum ordentlichen Mitglied des Technischen Ausschusses, die vom U.-Y.-C. schon seit dem Seglertag 1927 angestrebt worden war, bisher aber nur teilweise (durch Beiziehung R. Schlenks als Berater in allen Fragen der Binnen- und insbesondere der Jollen-segelei) Erfüllung gefunden hatte.

Zum Verbandsvorsitzenden wurde an Stelle des im Februar zurückgetretenen Herrn Dr. Rakenius auf Vorschlag der Berliner Vereine einstimmig Herr Dr. Edmund Koebke vom P. Y.-C. gewählt, der sich durch geschickte und umsichtige Leitung der zeitweise recht schwierigen Verhandlungen des Seglertages gleich ausgezeichnet einführte.

Mehrere auf Verkleinerung des Verbandsvorstandes hin-

zielende Anträge wurden teils zurückgezogen, teils abgelehnt, da eine ins Gewicht fallende Ersparnis am Verbandsbudget dadurch nicht zu erreichen gewesen wäre, die lebendige Verbindung zwischen der Verbandsleitung und den zahlreichen außerhalb Berlins ansässigen Verbandsvereinen aber dadurch entschieden gelitten hätte.

Aus den sonstigen Anträgen zum Grundgesetz seien nur folgende erwähnt: Die Verbandsbeiträge werden von nun an je zur Hälfte spätestens am 1. Jänner und am 1. April zu zahlen sein. — Der schon wiederholt eingebrachte Antrag, die Wettfahrtstimmen eines Vereines auf eine Höchstzahl (diesmal vier) zu beschränken, wurde auch diesmal wieder zurückgezogen. Ebenso ein Antrag auf Herabsetzung des Mindesteinsatzes für Verbandswettfahrten unter das bisherige Minimum von 3 RM. — Für die Stimmbewertung nach § 25 a werden künftig auch Fernwettfahrten zählen, die mindestens 25 Sm. über See führen, wenn wenigstens vier Yachten teilgenommen haben. Für die Fahrtenstimmen (§ 26) wird im Hinblick auf die Verkleinerung der Tonnage der seegehenden Yachten die Grundzahl von 15 m Wasserlinie (statt 25 m) der Berechnung zugrundegelegt. Wie diese beiden Beschlüsse trägt auch ein weiterer den wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung, nämlich die Zulassung der Vertretung eines Vereines auf dem Seglertag durch die Mitglieder eines anderen Vereines, jedoch mit der Einschränkung, daß kein Verein durch seine Abgeordneten mehr als zwei andere Vereine vertreten darf.

Mehrere weitere Beschlüsse schaffen gewisse Richtlinien für den Fall eines Zusammensegelns von Verbandsyachten mit solchen des Deutschen Seglerbundes (zum Beispiel deutsche Segelmeisterschaft, Robert-Höfer-Preis). Einige Änderungen in den Richtlinien für die Jugendabteilungen sind nicht von einschneidender Bedeutung.

Groß war die Zahl der Anträge zu den Vermessungsbestimmungen; hier soll nicht auch über alle jene berichtet werden, die zurückgezogen oder abgelehnt wurden. Die 20-qm-Kielklasse wurde mangels faktischer Existenz gestrichen. Die im allgemeinen als *capitis deminutio* empfundene Bezeichnung „Altersklasse“ wurde abgeschafft. — Für die Luftkasten wurden allgemein „nichtrostende Metalle“ vorgeschrieben. — Den

Binnenfahrtklassen wurde die langersehnte Lattenfreiheit gewährt, allerdings für die 30er mit der Einschränkung, daß durchgehende Latten oberhalb der Gaffelklau fächerförmig angeordnet sein müssen, so daß das Segel ohne Wegnahme der Latten geworfen und geborgen werden kann.

Der Einheitszehner wurde widerspruchslos als Verbandsklasse anerkannt mit der Zusatzbestimmung, daß es den Vereinen freistehen soll, Einheits- und freie Zehner zusammen oder getrennt starten zu lassen.

Allgemein war der Wunsch nach einer billigen Kielklasse von zirka 25 qm — allerdings: quot capita, tot sententiae! Resultat: vier neue Klassen! Wal-Boot, Drachenboot, 30-qm-Küstenkreuzer nach Vertens-Riß und 25-qm-Boot nach Rasmussen-Riß; die ersten drei sind Einheitsboote. Die Annahme des Drachenbootes ist noch bedingt durch das Zustandekommen einer Einigung mit dem skandinavischen S.-V. über gewisse Einzelheiten der Bauausführung*), die des Vertens-Risses durch ein befriedigendes Gutachten des T.-A. — Die gesonderte Ausschreibung von 6-m-R-Yachten mit nachträglich eingebauter Kajüte neben der internationalen 6-m-R-Klasse unter den vom skandinavischen S.-V. aufgestellten Bedingungen wurde genehmigt. — Die verbandsamtliche Regelung der Ausgleichssegelerei nach Beratung durch einen eigens gewählten Ausschuß wurde dem Vorstand überlassen.

Der Antrag des U.-Y.-C., alle Schwertyachten unter 25 qm vor der ersten Wettfahrt des kommenden Jahres einer Zwangsnachvermessung nach den neuesten Anweisungen zuzuführen, wurde zurückgezogen, da die vielfach geäußerten Bedenken wegen der Kosten dieser Zwangsvermessung eine Ablehnung des Antrages voraussehen ließen. Dagegen wurde der dem gleichen Zweck dienende Antrag der bayrischen Vereine angenommen, daß jeder Bootsbesitzer, der einen alten, gültigen Klassenschein besitzt, selbst dafür Sorge zu tragen habe, daß die Segelfläche auch nach den neuesten Anweisungen stimme, nötigenfalls daher seine Segel verkleinern müsse. Die Verbandsvereine werden angewiesen, diese Bestimmungen den einzelnen Mitgliedern bekanntzugeben. (Ob sich in summa die

*) Diese Einigung ist nicht zustande gekommen.

Nachvermessungen, die erst durch Vermessungsproteste erzwungen werden müssen, billiger stellen werden als die allgemeine Zwangsvermessung, mag dahingestellt bleiben.) — Ein weiterer Antrag der bayrischen Vereine, der Einzelheiten der Anweisungen für die Vermesser betraf, wurde dem T.-A. überwiesen. — Die Zeit- und Übernachtungsgebühren der Vermesser wurden etwas ermäßigt.

Mehrere Anträge, welche die Vorbereitung der 1936 in Deutschland stattfindenden Olympiade zum Gegenstand hatten, wurden einem eigenen Ausschuß überwiesen, der sich aus je zwei Vertretern Berlins, der Küste und Süddeutschlands zusammensetzen wird.

Die jährliche Ausschreibung einer deutschen E.Z.-Meisterschaft wurde bewilligt (erstmalig Ende Juni 1933 auf dem Steinhuder Meer).

Zwecks Beteiligung an dem Tannenberg-Nationaldenkmal zum Gedächtnis der im Weltkrieg gefallenen Angehörigen der deutschen Sportverbände wurde die Einhebung eines einmaligen Kopfbeitrages von 10 Pfennig von den Mitgliedern aller Verbandsvereine beschlossen.

Damit war das schier ungeheure Arbeitspensum des Seglertages erledigt — jedenfalls rascher und reibungsloser, als man erwarten konnte. Anschließend fand noch eine kurze Sitzung des zum Teil neugewählten Vorstandes statt, in der, dem Wunsche des Seglertages nach Vereinfachung der Geschäftsführung entsprechend, der Vorsitzende, Herr Dr. K o e b k e, seine beiden Stellvertreter (die Herren K r e y und Kapitän v. M ü l l e r) und der Kassensführer, Herr D e t e r, zum geschäftsführenden (engeren) Vorstand bestellt wurden. Von den bisherigen Unterausschüssen wurden drei, nämlich der Wettfahrtausschuß, der Presseausschuß und der Ausschuß für die studentische Olympia aufgelassen. Mit dem Vorsitz im Rechtsausschuß wurde der Vertreter Österreichs im Vorstand, Dr. J o h a n n y, betraut, nachdem der bisherige Vorsitzende dieses Ausschusses, Herr Geheimrat Dr. M e n d e l s s o h n, eine Wiederwahl abgelehnt hatte, daher dem Vorstand nur mehr als Ehrenmitglied angehört.

Dr. R. Johnny.

Können oder Geschicklichkeit.

Die Frage des Olympiabootes hat den Deutschen Seglertag in Berlin beschäftigt, vorher schon den Blätterwald zum Rauschen gebracht, und auch am Seglertag des U.-Y.-C. wurde uns verkündet, daß durch die Propagierung der E.Z-Klasse als Olympiaboot unserem Segelsport gedient wird.

Die Frage, ob der Segelsport überhaupt auf die Olympiade gehört, ist aber kaum noch erörtert worden, denn das Bedürfnis, auch dabei zu sein, hat es uns ganz vergessen lassen, daß die Art und Weise, wie bisher die Olympiaregatten in dem Einhandboot durchgeführt wurden, dem Segelsport in keiner Weise gerecht wurden.

Warum gehört nun der Segelsport nicht auf die Olympiade? Deshalb, weil er untrennbar von dem Sportfahrzeug des Seglers ist, also keineswegs eine Leibesübung darstellt. Im Segelsport wird nicht die Kraft oder Geschicklichkeit der Glieder ausgezeichnet. Ich will damit nicht sagen, daß der gute Rennsegler darauf verzichten kann, dennoch glaube ich nicht, daß es unter uns Sportsleute gibt, die täglich ihre Trainingsübungen machen, zu dem Zweck, um zum Beispiel fürs Auslegen in Form zu bleiben.

Das Wesentlichste hat man dem Segler bei den Olympiawettfahrten genommen, nämlich sein Rennboot, und hat ihm an Stelle dessen auf einen besegelten Untersatz gesetzt und nun hatte er die Aufgabe, einige Male recht schnell um ein paar Bojen herumzusteuern.

Ich möchte sagen, daß diese Auffassung, daß es bei den Segelregatten nur auf das schnelle Steuern ankommt, geradezu durch die Olympiade geboren wurde und jetzt die Mannschaftskämpfe ins Leben gerufen hat, die eine vollständige Verkennung des Segelsportes sind.

Es wird mir kein wirklich erfahrener Rennsegler abstreiten wollen, daß die ersten Preise zu 50 Prozent vor den Regatten gewonnen werden, das heißt, daß ein zünftiger Regattasegler sehr, sehr viel zu tun hat, um sein Boot rennfähig zu machen, es zu trimmen, wie wir sagen.

Das Trimmen erstreckt sich aber nicht nur darauf, daß man jeden Tag ein Stückchen an Gaffel- und Großbaumlied

zieht und einige mehr oder minder gelungene Bohrversuche mit den Latten in den Taschen vornimmt, sondern: Maststellung, Ruder, Schwert, Wanten und Holepunkte, Gewichtslage und unter Umständen gründliche Veränderungen der Segelfigur und damit Veränderung des Schwerpunktes müssen vorgenommen werden. Und gerade das ist es doch, was den erfolgreichen Rennsegler ausmacht, der eins ist mit seinem Boot, der genau weiß, jetzt habe ich das höchstmögliche Tempo, jetzt stimmt es nicht, und es ist daher ein Unsinn, wenn man den Segler von seinem Boote trennt.

Es bleibt sich dabei ziemlich gleich, ob er nun auf einen ziemlichen Waschtrog (wie bei der Olympiade) oder auf irgend ein schönes Rennboot gesetzt wird. Prinzipiell ist für ihn der segelbare Untersatz, den er zwar durch die Fluten lenken kann, bei dem er aber keinen Einfluß auf seine Segeleigenschaften nehmen kann, also höchstens die Hälfte seines Könnens zur Geltung bringt.

Es gibt wohl keinen besseren Beweis für meine Ansicht, als den, daß der erfolgreichste Regattasegler, Dr. Curry, gerade auf dem Gebiet der Fahrzeugbehandlung ganz große Klasse ist. Wir können aber auch ganz ruhig zu Hause bleiben und uns hier nach Beispielen umsehen. Sind nicht die Erfolge des Zwanzigers „Greif“ sehr davon beeinflußt gewesen, daß sein Steuermann maßgebendsten Einfluß auf den Segelriß und sicher auf alles das genommen hat, was ich unter Trimm angeführt habe? Ebenso ist es durchaus keine Überraschung gewesen, daß zum Beispiel „Rih II“ in diesem Jahre den Konkurrenten schlagen konnte, der ihm im Jahr vorher fast immer den Weg über die Bahn gezeigt hat, sondern das Boot ist ein anderes geworden, denn man hat es sich durch Wochen hindurch nicht verdrießen lassen, mancherlei zu ändern und zu versuchen, um das Boot zum Laufen zu bringen.

Gewiß sind segelsportliche Wettkämpfe leichter durchführbar, wenn nur die Mannschaft auf Reisen geht, denn man spart Geld dabei, klar soll man sich aber darüber sein, daß auch nur halbe Arbeit getan wird.

Meines Erachtens ist der segelsportliche Wert, zum Beispiel der Regatten um den Seglerhauspreis ganz bedeutend höher als die groß aufgemachte Olympiade samt ihrer internationalen

Konkurrenz oder auch der im vergangenen Sommer in Berlin abgehaltenen deutsch - ungarisch - italienischen Mannschaftsregatten.

Wir sollten lieber unseren Ehrgeiz darauf richten, einmal beim Seglerhauspreis mit dabei zu sein, diesem größten Rennen der ganzen Schwerbootsegelei, als uns danach zu drängen, bei einer Veranstaltung mitzuwirken, die nur ein Surrogat darstellt.

Auch die Zeiterscheinung der Einheitsklassen verkennt die Grundlage des Segelsportes soweit, daß sie dem denkenden Segler selbst viel Betätigungsmöglichkeit nimmt. Der Ruf nach der gleichen Waffe ist ja wohl bereits heute schon als überholt zu betrachten, denn gleiche Boote gibt es nicht, solange man den Bootsrumph neben den Segeln nicht aus Blech preßt, und mit der Zeit wird ja doch aus jedem Schnellsteuerer ein Segler, der sich mit seinem Boot abgibt, und je nach dem, wie ihm dies gelingt, werden auch auf die Dauer die Erfolge sein.

Solange schließlich der Kollektivismus nicht so weit getrieben wird, daß man beginnt, gegen die Klassen mit Individualität Sturm zu laufen, ist schließlich noch nichts verdorben, denn es ist mir nicht recht vorstellbar, daß sich ein Segler ein zweites Boot in der gleichen Einheitsklasse bauen lassen wird, und es ist anzunehmen, daß mit der Zeit die Fortgeschritteneren wieder zurückwandern.

Ing. H. J. Vogt.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

„**Sechserl IV**“, erfolgreichstes 15-qm-Boot der Salzkammergutseen, mit reichlichem Zubehör, in einwandfreiem Zustande, ist zu verkaufen. Anfragen an **A. W e d e r m a n n jun.**, Wien, VII., Schrankgasse 10, Tel. B-32-6-68.

Nationale Jolle, „**Flora**“ J 34, Drewitz-Riß, Liegeplatz Klub Attersee, mit Klassenschein, gültig bis 24. Juli 1935, verkäuflich. Überholungsfreies Boot samt Segelkiste und verlegter Boje, nächst Landungssteg Attersee. Preis 600 S. Anfragen zu richten an **Ing. Karl L a n g s t e i n e r**, Linz, Karl-Marx-Straße 40.

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

...der ...

Wir sollen ...

...die ...

...die ...

Vergleichs...

...die ...

...die ...

...die ...