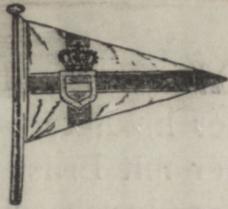


V. b. b.



NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.

MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

1. HEFT.

JÄNNER—MÄRZ 1933

VII. JAHRG.

Dr. Heinrich Thausing †.

Am 6. Februar l. J. verschied nach langem schweren Leiden das ausübende Mitglied des Zweigvereines Attersee Dr. Heinrich Thausing.

Dr. Thausing, der dem U.-Y.-C. seit dem Jahre 1893 angehört hat, zählte zu jenen Persönlichkeiten, die den ersten Anfängen des Segelsports in Österreich mit Hingebung und Tatkraft die Wege gewiesen haben. Ein vorbildlicher Sportsmann, hat er auch als Konstrukteur anerkannte Erfolge erzielt und durch viele Jahre die von ihm erbauten Yachten zum Siege geführt. Auch in der Verwaltung des U.-Y.-C. war Dr. Thausing mit Aufopferung tätig, indem er als Oberbootsmann des Stammvereines, des Attersees sowie des Gesamtklubs die sporttechnischen Angelegenheiten durch viele Jahre zum Wohle unseres Vereines geleitet hat.

Allen Klubkollegen, die die Freude hatten, ihm im Leben näher zu treten, wird die Erinnerung an diesen geistig hochstehenden, liebenswürdigen Mann stets lebendig bleiben.

Der U.-Y.-C. verliert an ihm einen seiner Besten.

Professor John Quincy Adams †.

Mit dem Tode John Quincy Adams' hat der Zweigverein Wolfgangsee eines seiner ältesten und treuesten Mitglieder, einen ausgezeichneten Segler und einen lieben Kameraden verloren.

Adams war ein Sportsmann im besten Sinne des Wortes, denn jeden Sport, dem er huldigte — er war auch Jäger und Automobilist — betrieb er mit Ernst und Sachlichkeit und mit Geschick, so daß er auch überall schöne Erfolge erzielte. Mit seiner Sonderklasse „Jugend“, die er aufrichtig liebte, war er wohl vertraut, förmlich verwachsen, etwa wie ein guter Reiter mit seinem Pferd, er hat sie auch nie aus der Hand gegeben; als eifriger Segler hat er Wind und Wetter gut ausgenützt, man konnte ihn während seines jährlichen Sommeraufenthaltes in St. Gilgen nahezu täglich auf dem Wasser sehen, meist schon vormittags, sobald der erste Wind aufsprang; keine andere Yacht dieser Klasse war so häufig unter Segel zu sehen wie die „Jugend“.

Auch im Regattasegeln hat sich Adams' echte Sportnatur gezeigt und wiederholt bewährt, er war ein vorzüglicher Rennsegler. Niemals ist er der Preise wegen gestartet, so große Freude er auch über die oft schwer errungenen Pokale hatte; niemals hat er Gegner mit Protesten oder ähnlichen Mitteln bekämpft, auch wenn er dazu berechtigt gewesen wäre, und niemals hat er aus irgend welchen unsportlichen Gründen einen Start versäumt oder ein Rennen aufgegeben. Und weil es ihm immer ausschließlich um den Sport selbst, um die Kunst des Segelns zu tun gewesen ist, hat er auch unter der Seglerschaft im gesamten U.-Y.-C. so hohes Ansehen genossen, hat keine Feinde, keine Neider im Klub gehabt, und insbesondere bei uns am Wolfgangsee haben ihn die ältesten Kameraden ebenso geliebt und verehrt wie die Jungmannschaft, der er immer freundlich und hilfreich entgegengekommen ist.

Gemieden hat Adams alle administrative Tätigkeit im Klub, das Vereinswesen als solches war offenbar seiner hohen Künstlernatur zuwider. Wohl war er einmal Obmann unseres Zweigvereines und auch eine Zeit lang dessen Delegierter im Vorstand des U.-Y.-C., aber er tat es damals nur, um uns aus einer Verlegenheit zu helfen, Freude haben ihm diese Ämter und Ehrenstellen niemals gemacht. Um so mehr wirkte er im Klub und für ihn durch seinen eifrigen und musterhaften Sport, durch sein Beispiel und nicht zum mindesten durch seine liebenswürdige und hochgeachtete Persönlichkeit.

Adams' Tod ist uns allen ganz unerwartet gekommen; um so schwerer trifft er alle Kameraden im ganzen U.-Y.-C., am

schwersten aber uns engere Klubgenossen vom Wolfgangsee, die wir seit fast 30 Jahren gemeinsam mit ihm Sommer für Sommer den Segelsport betrieben. Sein Tod ist ein Verlust, den wir wohl lange nicht werden verwinden können, allezeit aber werden wir John Quincy Adams ein dankbares und ehrenvolles Andenken bewahren.

Eduard Kurzweil †.

In der Blüte der Jahre ist unser lieber Klubkamerad Eduard Kurzweil, ein treues Mitglied des Z.-V. Attersee dahingegangen. Allen war er Freund, aufopferungsvoll und stets hilfsbereit und dies nicht nur beim Sportbetrieb, sondern jederzeit, auch im Berufsleben. Wer das Glück hatte, ihn zum Freund zu gewinnen, konnte jederzeit und immer voll auf ihn zählen.

Wir werden ihn nie vergessen.

Mitteilungen des Vorstandes.

Auf Grund der Wahlen am letzten Seglertage und in der letzten Vorstandssitzung werden als Funktionäre des Klubs für die Vereinsjahre 1932/33 und 1933/34 die bisherigen Ämterführer tätig sein, und zwar:

Präsident: Sektionschef Dr. Hans Maurus.

Vizepräsidenten: Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen,
Dr. Arthur Michalek.

Schriftführer: Ing. Reinhold Schultz.

Oberbootsmann: Ing. Viktor Thausing.

Kassier: Max Schmidt.

*

Herr Max Schmidt — 25 Jahre Kassier.

Vor kurzem hat sich zum 25. Male der Tag geöhrt, an welchem unser Klubkollege, Herr Max Schmidt, das Amt des Kassiers unseres Gesamtklubs übernommen hat.

Herr Max Schmidt hat diese dornenvolle Funktion in den vielen Jahren stets in dankenswerter Weise versehen und es verstanden, auch in den schwersten Zeiten das Gleichgewicht im Haushalte unseres Klubs zu erhalten.

Der U.-Y.-C. dankt ihm aus vollem Herzen für sein bisheriges Wirken und gibt der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, daß er noch lange Jahre das von ihm geführte Amt weiter verwalten wird.

*

Wettfahrttermine 1933.

Auf Vorschlag der Sportkommission wurden vom Vorstand folgende Termine der Verbandswettfahrten festgesetzt:

Stammverein: Allgemeine Verbandswettfahrten: 27. und 28. Mai, 3. und 4. Juni, Zehnermeisterschaft von Österreich: 5., 6., 7. und 8. Juni.

Neusiedlersee: 15. bis 30. Juni.

Millstättersee: 28. Juli bis 1. August.

Traunsee: 3. bis 7. August.

Attersee: 7. bis 13. August.

Mattsee: 15. bis 19. August.

Wörthersee: 20. bis 31. August.

Mondsee: 20. bis 23. August.

Wolfgangsee: 24. bis 29. August.

*

Mitgliederaufnahmen.

Mondsee: Gertrude Böhm, Gertrude Loibl, Helmut Fanta, Hannes Göbel und Franz Timmel.

*

Der D. S.-Vb. teilt mit:

Folgende Boote des U.-Y.-C. haben durch Ablauf ihrer Klassenscheine im vergangenen Jahr die Klasse verloren:

IV 126 Bimi II, IV 269 Hexl, IV 270 Kismet VII, IV 277 Frechdachs, IV 278 Marabu, IV 348 Rudi IX. — M 371 Klein-Falkenstein, M 358 Rhamba II, M 605 Annie, M 631 Liesl VI. — Z 62 Pique Aß, Z 74 Rhamba III, Z 222 Hecht II, Z 270 Wiking, Z 309 Rhamba V, Z 331 Wiking III, Z 338 Pique Aß II, Z 350 Ariel. — J 227 Fery, J 260 Lisbeth.

Folgende Boote haben laut einer früheren Mitteilung bereits vor längerer Zeit die Klasse verloren:

IV 47 Afferl, IV 183 Said. — M 48 Alraune II, M 683 Wolferl.
— Z 169 Licy. — J 165 Dorle, J 335 Sindbad V. — S 117 Sonntagskind. — C 22 Sonnenkind.

Die Erneuerung der Klassenzugehörigkeit kann nur auf Grund einer Neuvermessung erfolgen.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Am 30. Jänner 1933 fand die ordentliche Generalversammlung des „Stammvereins“ statt, die trotz Not und Krise eine erfreuliche Entwicklung des Vereinslebens bewies.

Einen Höhepunkt in sportlicher Hinsicht werden die heurigen Wettfahrten bilden.

Der Ausschuß wurde in der folgenden Zusammensetzung wiedergewählt:

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 Karl Jung (Hauswart), Ing. Walter Klunzinger, Mag. Oskar Egon Lerch, Ing. Viktor Thausing.

Vertreter des Obmannes im Vorstand: Walter Klunzinger.

Delegierter: Ing. Felix Schlenk.

Delegierten-Stellvertreter: Ing. Helmut Imendörffer.

Revisoren: Direktor Karl Overhoff und Erwin Scholz.

Revisoren-Stellvertreter: Walter Klunzinger und Dr. Ernst von Obermayer.

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



Ausschreibung.

**Union-Yacht-Club Stammverein, Wien,
Internationale Segelwettfahrten auf der Alten Donau
vom 27. Mai bis 8. Juni 1933.**

I. Allgemeine Verbandswettfahrten.

Tag und Stunde:

Nr. 1 am 27. Mai 1933, 16 Uhr.

Nr. 2 am 28. Mai 1933, 10 Uhr 30.

Nr. 3 am 3. Juni 1933, 16 Uhr.

Nr. 4 am 4. Juni 1933, 16 Uhr 30. (Pfingstsonntag.)

Klassen: Alle Schwertrennklassen des D. S.-Vb. und die 5-qm-Ausgleichsklasse. Die Einheitszehner sind in der freien 10-qm-Rennklasse startberechtigt.

Bahnlänge: Laut Programm 2,5, beziehungsweise 5 Sm.

In jeder Klasse wird eine Wettfahrt nur bei mindestens zwei Meldungen abgehalten.

Besatzung: In den Verbandsklassen laut Vorschrift, in der 5-qm-Ausgleichsklasse eine Person.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Vereines. Bezahlte Mannschaft ist verboten.

Preise: Klassenpreise nach Vorschrift. Punktpreise in allen Klassen je einen für jene Boote, welche alle vier Wettfahrten melden. Punktsystem Dr. J o h a n n y. Für in Österreich beheimatete Boote der 10-qm-Klasse wird als erster Klassenpreis am 4. Juni der als alljährlicher Ehrenpreis gestiftete Oskar-Lechner-Gedächtnispreis gegeben.

Einsätze: In der 5-qm-Klasse S 4— pro Boot und Wettfahrt, bei Meldung aller vier Wettfahrten S 3— pro Boot und Wettfahrt, in allen anderen Klassen analog S 8—, beziehungsweise S 6—.

Die Einsätze müssen bei Meldeschluß eingezahlt sein, sonst kann die Meldung zurückgewiesen werden. Einzahlung an die Meldestelle oder an das österreichische Postsparkassenkonto A 39.315, Union-Yacht-Club Stammverein, Wien.

Meldeschluß: Donnerstag, den 25. Mai 1933. Nachmeldungen bis zum Vortag jeder Wettfahrt, bei doppeltem Einsatz.

Meldestelle: Ing. Rudolf S c h l e n k, Wien, V., Margaretenstraße 70 a, Telephon A-33-8-33.

Programm: Am Startplatz.

Besondere Bestimmungen: Es gelten die internationalen Wettsegelbestimmungen mit den Zusatzbestimmungen des D. S.-Vb. sowie die besonderen Bestimmungen dieser Ausschreibungen und des Programmes.

Wien, am 15. April 1933.

Der Oberbootsmann des U.-Y.-C.-Stammvereines:

Ing. Rudolf Schlenk.

II. Zehnermeisterschaft von Österreich.

(D o n a u p o k a l 1933)

anlässlich der Wiener Festwochen, subventioniert vom „Wiener Festausschuß“, durchgeführt im Auftrage des Ständigen Ausschusses der österreichischen Segelvereine.

1. Tag und Stunde:

1. Vorwettfahrt am 5. Juni 1933, nachmittags.

2. Vorwettfahrt am 6. Juni 1933, nachmittags.

3. Vorwettfahrt am 7. Juni 1933, nachmittags.

Entscheidungswettfahrt am 8. Juni 1933, nachmittags.

Da die Wettfahrten bei mehr als zehn Meldungen in Gruppen abgehalten werden können, wird die Startzeit erst im Programm bekanntgegeben werden.

2. Teilnahmsberechtigt sind alle Yachten, die bei einem der I.Y.R.U. (International Yacht Racing Union) angehörigen Verein eingetragen sind und den Bestimmungen des D. S.-Vb. über die freie 10-qm-Rennklasse oder der E.-Z.-Klasse entsprechen.

3. Bei mehr als zehn Meldungen können für die Vorwettfahrten die Yachten durch Los auf mehrere Startgruppen, möglichst in gleicher Anzahl, aufgeteilt werden; die näheren Angaben der Auslosung werden im Programme bekanntgegeben werden. Die Auslosung wird so erfolgen, daß in allen Vorwettfahrten und in allen Gruppen die freien Zehner und die E.-Z. möglichst im Verhältnis zu ihrer Gesamtmeldungsanzahl aufgeteilt sind.

Die Auslosung erfolgt für jede Wettfahrt getrennt.

4. Bei jeder Vorwettfahrt werden für jede Startgruppe so viele Klassenpreise gegeben, als der Vorschrift entspricht.

5. Über alle drei Vorwettfahrten für sämtliche Startgruppen werden nach Punktsystem Dr. J o h a n n y die Besten in einer solchen Anzahl festgestellt, als der Anzahl vorschriftsmäßiger Klassenpreise für die Gesamtzahl der Meldungen entspricht. Grundsätzlich sind nur diese Yachten in der Entscheidungswettfahrt startberechtigt.

Sollten sich jedoch für den letzten startberechtigenden Wertungsplatz mehrere Anwärter durch Punktgleichheit ergeben, so sind diese auch startberechtigt.

Der in den Vorwettfahrten punktbeste freie Zehner, punktbeste E.-Z. und punktbeste auswärtige Zehner (also ein solcher, welcher nicht in Wien oder Niederösterreich im Winterlager 1932/1933 liegt), erhalten je einen Sonderpreis; der beste auswärtige Zehner jedoch nur dann, wenn er nicht als punktbestener freier Zehner oder E.-Z. bereits einen Sonderpreis errungen hat. In diesem Falle erhält der zweite punktbeste auswärtige Zehner diesen Sonderpreis.

6. Der Sieger in der Entscheidungswettfahrt erhält neben dem Titel „Zehnermeister von Österreich“ den Donaupokal 1933. Die anderen Teilnehmer der Entscheidungswettfahrt erhalten je ein Erinnerungszeichen.

7. Bahnlänge 5 Sm. pro Wettfahrt.

8. Besatzung höchstens zwei Mann.

9. Ruderführung nur durch Mitglieder eines anerkannten Vereines; bezahlte Hand ist verboten.

10. Der Einsatz beträgt pro Boot und Wettfahrtreihe S 25.—.

Einzahlungen an die Meldestelle oder an das österreichische Postsparkassenkonto A 39.315 Union-Yacht-Club Stammverein, Wien.

Meldesluß: Donnerstag, den 25. Mai 1933.

Meldestelle: Ing. Rudolf S c h l e n k, Wien, V., Margaretenstraße 70 a, Telephon A-33-8-33.

Programm: Am Startplatz.

Besondere Bestimmungen: Es gelten die internationalen Wettsegelbestimmungen mit den Zusatzbestimmungen des D. S.-Vb. sowie die besonderen Bestimmungen dieser Ausschreibung und des Programmes.

Wien, am 15. April 1933.

Der Oberbootsmann des U.-Y.-C. Stammverein:

Ing. Rudolf Schlenk.

Anhang zu der Ausschreibung der Meisterschaft.

Um die Beteiligung für auswärtige Teilnehmer zu erleichtern, werden folgende Transportkostenbeihilfen gewährt:

1. Die Zustreifung Bahnhof W i e n—Union-Yacht-Club—Bahnhof W i e n erfolgt auf Kosten des U.-Y.-C. Stammverein.

2. Die ausländischen Teilnehmer erhalten die Fracht von der Grenze nach Wien-Westbahnhof und zurück bis zur Grenze in österreichischen Schilling vergütet.

3. Die auswärtigen österreichischen Teilnehmer erhalten die Rückfracht zu ihrer Abgangsstation oder zu einer nicht weiter als diese entfernten anderen Station vergütet, falls sie sich den Frachtdispositionen des Veranstalters unterwerfen.

Ermäßigungen der Bahnfahrt und Fracht stehen in Aussicht.

Auskünfte allgemeiner Art: Dr. Robert J o h a n n y, Wien, I., Wollzeile 13, Tel. R-20-4-66; Ing. Rudolf S c h l e n k, Wien, V. Margaretenstraße 70 a, Tel. A-33-8-33.

Auskünfte über Transporte: Ing. Helmuth Imendörffer,
Wien, V., Kriehberggasse 12, Tel. U-43-9-12.

Auskünfte über Quartiere: Dr. Ernst Lob, Wien, IV.,
Favoritenstraße 34, Tel. U-44-9-36.

*

Das Gremium der Hoteliers in Wien, I., Singerstraße 30, teilt mit, daß die Hotels den Gästen des U.-Y.-C. eine sehr weitgehende Preisermäßigung zukommen lassen. Von den verschiedenen Hotelkategorien seien hier einige beispielsweise mit den ermäßigten Preisen (einschließlich Trinkgeldablöse) genannt: Kategorie I, Ringstraßenhotels: Bristol, Grand Hotel, Imperial (Einbettzimmer S 13.—, Zweibettzimmer S 24.—). — Kategorie A, Stadthotels: Astoria, Krantz-Ambassador, Meißl & Schadn, Erzherzog Karl, Sacher (S 12.—, resp. S 22.—). — Kategorie AB, feinfürgerliche Hotels: Metropole, Oesterreichischer Hof, Tegetthoff, Royal, Graben (S 9.—, resp. S 17.—). — Kategorie B, gutbürgerliche Hotels: Excelsior, Siller, Dianabad, Nordbahn, Heinehof, Continental (S 8.—, resp. S 14.—). — Kategorie C, einfache Hotels: Wandler, Guth, Donau, Roter Hahn (S 6.—, resp. S 10.—).

Aus der „Yacht“.

Verlautbarung über Wettsegelbestimmungen.

Der Rechtsausschuß des Vorstandes des D. S.-Vb. hat aus Anlaß der Anfrage, die von einem Mitglied eines Verbandsvereines gestellt wurde, die folgende gutachtliche Antwort erteilt:

1. Es ist erlaubt, Schoten zwischen ihrem festen Holeyunkt an Deck und dem Schothorn des Segels mit der Hand (oder mit dem Fuß) hinauszudrücken; nicht aber „sonstwie“ (mit Bootshaken, Paddel u. dgl.); maßgebend dafür ist § 38 A der I. W.-B.: „Keinerlei Vorrichtung, wie etwa ein Ausleger, darf bei irgend einer Vorschot oder Spinnakerschot Verwendung finden“; die Gliedmaßen der Mannschaft können nicht als „Vorrichtung“ angesehen werden, wohl aber jedes, wengleich für einen anderen Zweck bestimmte Gerät.

2. In der Zeit zwischen Vorbereitungssignal und Startsignal ist es der wegberechtigten, beziehungsweise zum Anluven berechtigten Yacht ohneweiters gestattet, einen ihr zu Luv liegenden ausweichpflichtigen Konkurrenten durch Anluven über die Startlinie zu drängen, da der maßgebende zweite Absatz der Erläuterungen über „Begegnung, Kurskreuzung und Kursnäherung“ im § 30 der I. W.-B. (Seite 66 des Blauen Buches) irgendeine Beschränkung in dieser Richtung nicht enthält und die Startlinie kein Hindernis im Fahrwasser bildet.

3. Wenn ein Vorsegel (oder auch der Spinnaker) als Vorsegel gefahren wird, also so, daß es mit dem Hals an der üblichen Stelle des Vorschiffes befestigt ist, darf das Schotende mit der Hand beliebig nach Luv oder Lee hinausgehalten werden, dagegen nicht mit irgend einer zum Auslegen dienenden „Vorrichtung“, z. B. Bootshaken oder Paddel; nur der Spinnakerbaum darf auch in diesem Falle (in normaler Weise vom Mast aus gesetzt) dazu benützt werden, das Schotende des Vorsegels nach Luv (nicht auch nach Lee) auszubaumen. Ein beliebiges Vorsegel dagegen, das nur als Spinnaker gesetzt (also nicht mit dem Hals am Vorschiff befestigt) wird, unterliegt denselben Beschränkungen wie der Spinnaker; es darf nicht ohne Spinnakerbaum gefahren und dieser darf nur nach Luv und nicht auch nach Lee gesetzt werden. Diese Regeln sind in § 38 A I. W.-B. teils ausdrücklich ausgesprochen, teils dem Sinne nach enthalten.

*

Die Berliner Frühjahrswoche findet heuer vom 20. bis 28. Mai auf der Müggel statt.

Jugendtreffen in Kiel. Am 1. und 2. Juli findet heuer in Kiel das Jugendtreffen statt, zu dem alle Verbandsvereine je einen Jungen entsenden können. Für billigen Aufenthalt ist gesorgt. Außer Vorführungen finden Wettkämpfe statt, und zwar vor allem:

1. Der seemännische Fünfkampf (Rudern im Beiboot, Schwimmen, Geländelauf 800 bis 1000 m, Handgranatenwerfen, Kleinkaliberschießen).

2. Regatten in 12-Fuß-Dinghis, welche beigestellt werden.

Die Kieler Woche findet vom 22. bis 28. Juni statt. Ausgeschrieben werden alle Klassen des deutschen Klassensystems sowie Drachen- und Starboote. Der deutsch-englische Klubkampf in der 12-qm-Sharpieklasse wird hiebei ebenfalls stattfinden.

Segelsport in der Türkei.

Unser Mitglied, der erfolgreiche Segler Dr. Demir Assim Turgut Bey, veröffentlicht als Vorsitzender des Türkischen Seglerverbandes und Mitglied des Türkisch-olympischen Komitees eine interessante Mitteilung in der „Yacht“ über die Entwicklung des Segelsportes in der Türkei.

An Klassenbooten sind dort eingeführt die 15-qm-Wanderjolle, die 12-qm-Sharpie-Klasse und 5-m- und 12-qm-Dinghis. Die türkische Übersetzung der Wettsegelbestimmungen wurde meist nach dem Muster des D. S.-Vb. durchgeführt.

Kurze Nachrichten.

Einheitsklassen.

In Amerika sind Einheitsklassen außerordentlich verbreitet. Am weitesten verbreitet ist die *Star Klasse*, welche im Jahre 1911 entstanden ist und sich seither über alle Erdteile ausgebreitet hat. Im ersten Jahre waren es nur 10 bis 15 Boote. 1932 gab es 60 Neubauten. Die International Star Class Yacht Racing Association erstreckt sich mit ihren 65 „Flotten“ in 16 Ländern über alle Erdteile. 1932 waren 923 Yachten eingetragen. Die Mitglieder der I.S.C.Y.R.A. unterteilen sich in A- und B-Mitglieder. B-Mitglieder sind neue Eigner und solche, welche im vergangenen Jahr nur 50 Prozent Erfolg hatten. Die A- und B-Mitglieder segeln die Wettfahrten zusammen; die Preisfolge ist aber für A- und B-Mitglieder getrennt, so daß etwa ein nach zwei A-Booten als drittes Boot einlangendes B-Boot als erstes der B-Abteilung gilt.

Da sich gezeigt hat, daß bei zu großer Beteiligung keine einwandfreien Ergebnisse zu erzielen sind, wird heuer beabsichtigt, in solchen Fällen die Wettfahrtteilnehmer durch Auslosen in zwei Gruppen zu teilen, die unter sich je drei Wettfahrten segeln. Die Preisträger dieser Gruppen segeln dann erst gemeinsam weitere drei Wettfahrten.

Die im Jahre 1931 vom Rudder begründete Snipe Klasse hat es jetzt auch schon auf 263 eingetragene Boote gebracht. Dies sind Sharpie-Boote, 4,72 m lang, 1,52 m breit und einer Marconi-Takelage von 9,29 m². Die Baukosten bei Selbstbau werden mit 50 bis 100 Dollar angegeben.

Auch einzelne Yachtwerften propagieren eigene Einheitsklassen.

In Long Beach in Kalifornien haben sich sechs Wassersportvereinigungen zusammengetan, um die Starklassenmeisterschaft 1933 sowie eine Weihnachtsregattawoche für alle Wassersportarten vorzubereiten. Genannt sind hierbei Segeln, Rudern, Schwimmen, Kanufahren und Modellyachtsegeln.

Für die 25-qm-Einheitsyacht und die Einheitszehner sind die genauen Baupläne und Vorschriften bei der Geschäftsstelle des D. S.-Vb. zu beziehen. Die gesamten Risse der 25qm-Klasse von Rasmussen sind in der „Yacht“ Nr. 52 abgedruckt.

Für die Schweiz sind fünf Einheitszehner bei Sattler in Starnberg bestellt. Vielleicht gelingt es, diese für unsere Wettfahrten zu interessieren.

Bayernpokal. In Heft 10 der „Yacht“ ist die Stiftungsurkunde veröffentlicht. Es ist ein Herausforderungspreis, gegeben vom Kgl. Bayerischen Yacht-Club und Bayerischen Sharpie-Verband für die 10-qm-Einheitsklasse (E.-Z.), auszu-segeln alljährlich im Rahmen der Bayerischen Woche auf dem Starnbergersee. Er muß zweimal gewonnen werden, wenn auch nicht unmittelbar nacheinander. Es können sich Yachten beteiligen, die bei einem Verbandsverein oder einem im Ausland anerkannten Verein eingetragen sind.

Segelolympia 1936. Nach einem Beschluß des Olympia-Ausschusses des D. S.-Vb. kommen als Klassen in Betracht: 1. Ein Einhandboot (neu zu schaffen), 2. der Einheitszehner, 3. internationale Kielklassen (etwa 6-m- und 8-m-R-Klassen, 30-qm-Schärenkreuzer u. dgl.). Die Schwertklassen sollen in Berlin, die Kielklassen in Kiel starten.

Auf Grund der Vorschläge des Deutschen Seglerbundes wurden von diesem und dem D. S.-Vb. die Vorschriften für die neue Olympia-Jolle festgelegt. Es wird eine gedeckte, ge-

klinkerte Jolle mit Cathochsegel an geradem Mast von 10-qm-Segelfläche. Die größte Länge beträgt 5 m, die größte Breite 1'5 m, die Breite der Wasserlinie 1'3 m.

Modellsegelwettfahrt 1933 in Fleetwood findet vom 5. bis 9. August 1933 auf einem eigens hierfür angelegten Teich statt, der mit allen Erfordernissen für das Modellyachtsegeln ausgestattet ist. Die britischen Auswahlregatten hierfür finden ebendort vom 31. Juli bis 3. August statt.

Ostseereise im Segelkanu. Ein Hamburger machte mit seinem Wandersegelkanu eine weite Ostseereise, die teilweise höchste Anforderungen an seine Seetüchtigkeit stellte. Das Boot ist 5'2 m lang, 1'4 m breit hat ein Großsegel von 7'5 m² und einen Besan von 2'5 m².

Junior Yacht-Racing Association of Long Island Sound. Rund 200 Yachten in der Größe unserer Kielboot-Klassen starten, von Jugendlichen geführt, bei jeder Wettfahrtwoche im Sommer.

Eissegeln.

Am Rangsdorfersee, 40 Minuten Bahnfahrt von Berlin, ist ein neues Eissegelrevier erschlossen worden.

Die Eissegelmeisterschaft 1933 wurde bei ungünstigem Wetter, Schnee, Flaute, Nebel und ganz schwerem Wetter, um dies auszugleichen, am Schwenzaitsee bei Angerburg in Ostpreußen ausgetragen. Infolge von Schnee, Nebel und Havarien ist das Ergebnis wohl kein einwandfreies. Die modernen, leicht gebauten Rennschlitten zeigen alle Tütensegel, Profilmast, ungeheuer breiten Baum, sattelförmige Eindeckung, Radsteuerung und Schotklemme.

Am Kurischen Haff fanden bei spiegelnder Eisfläche unter großer Beteiligung Wettfahrten statt, bei welchen die meisten, die in Angerburg schieben mußten, erst auf ihre Rechnung kamen. Das Kurische Haff hat eine Ausdehnung von über 100 km. Einer der Teilnehmer ist in 7 Stunden die 100 km gegen den Wind zum Startplatz gefahren. Das „Bard des Kurischen Haffs“ erhielten in der 20-qm-Klasse „Rih II“ (Juchter) und in der 15-qm-Klasse „Silberstreifen“ (Tepper). „Rih II“ durchfuhr einen Linearkurs von 3'4 km in 3'03 Minuten.

Den praktischen Nutzen der Eissegelei zeigt die Tatsache, daß am Kurischen Haff zwei Zoll-Segelschlitten stehen.

Bauzeichnungen zum Selbstbau der 15-qm-Eintyp-eisyacht können von der „Yacht“ bezogen werden.

Segelstellung bei raumen Kursen.

Auf Grund von Anblaseversuchen fand Günther Brandt, wie er in der „Yacht“ berichtet, in Übereinstimmung mit den praktischen Erfahrungen beim Segeln, daß bei raumen Kursen bestimmte Segelstellungen besonders günstig und andere, nicht weit davon entfernte, besonders ungünstig sind. Es ergibt sich demnach, daß von hoch am Wind bis drei Viertel Wind ein Anstellwinkel des Segels gegen den scheinbaren Wind von 15 Grad am günstigsten ist. Da bei einem Einfallwinkel des scheinbaren Windes von mehr als $90 + 15 = 105$ Grad dies nicht mehr gut möglich ist, muß bei den Einfallwinkeln von 128, 145, 150, 180 Grad der nächst günstigste Auswehwinkel zwischen Boot und Segel von 75, 80, 84 und 97 Grad eingehalten werden. Besonders ungünstig sind hierbei die Auswehwinkel zwischen Segel und Boot von 93 und 110 Grad, bei welchen der Vortrieb ein Minimum hat.

Der Luvparagraph. In einem Kommentar der „Yachting World“ zu einem Berufungsurteil der Yacht Racing Association, wobei es sich um die Berührung zweier vor dem Winde mit Spinnaker segelnden Yachten handelte, wird etwa folgendes ausgeführt: Die Luvyacht war die überholende, die Leeyacht luvte an und die Berührung erfolgte durch den nach Lee ausgebauchten Spinnaker der Luvyacht mit dem Hauptwant der Leeyacht. Nach der Berührung fiel die Luvyacht zurück und fiel hinter dem Heck der Leeyacht ab. Die Hauptsache bei der Beurteilung dieses Falles ist nun, daß die eine Yacht sich entschlossen hatte, der anderen in Luv vorbei zu segeln. Sie hätte auch in Lee vorbeifahren können. Aber so mußte sie darauf gefaßt sein, daß die andere anluven wird und daß sie dann aus dem Wege gehen muß. Vor 50 Jahren hätte die Luvyacht im Falle einer Berührung unter allen Umständen Unrecht bekommen. Später wurde diese scharfe Bestimmung gemildert, um zu verhindern, daß die überholte Leeyacht nach bereits gelungener Überholung die überlegene Luvyacht durch einen

„Abschiedstritt“ außer Gefecht setzt. Nach den Wettsegelbestimmungen bildet das Kennzeichen für die gelungene Überholung, daß die Berührung mit dem Bug der Leeyacht hinter dem Hauptwant der Luvyacht erfolgen mußte. Abgesehen vom Gesetzesstandpunkt bleibt es zweifelhaft, ob vor dem Winde ein Überholen in Luv und ein Luvingmatch der beste Weg zur schnellsten Erreichung des Zieles sind.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

„**Kismet VI**“, 15-qm-Rennklasse, Zedernholz, tadellos erhalten, fast neue Rennsegel, Sieger vom **A t t e r s e e, M o n d s e e**, Besitzer des **T r a u n s e e - P o k a l**, für 1400 S abzugeben. **M. S c h m i d t**, Wien I., Neuer Markt 6.

„**Sechserl IV**“, erfolgreichstes 15-qm-Rennboot, über 100 erste Preise, tadelloser Zustand, reiches Zubehör, zu verkaufen. Anfragen an **Albert W e d e r m a n n j u n .**, Wien, VII., Schrankgasse 10, Tel. B-32-6-68.

„**Aparino**“ (ex „**Libussa**“), 20-qm-Boot, Risse von Harms, zwei Satz Segel, erfolgreiches Boot besonders bei schwerem Wetter, tadellos im Trimm.

„**Alberich**“, 20-qm-Jollenkreuzer, Ketsch getakelt, zwei Schlafplätze in geräumiger Kajütte, als Wochenendboot oder Hausboot besonders für Neusiedlersee oder als Reiseboot geeignet.

„**Dreadnaught**“, weltberühmte Rennflunder, erfolgreiche Segelyacht, an 120-qm-Gesamtsegel, tadellos erhalten. Anfragen an **Dr. Erik R i e d l - R i e d e n s t e i n**, Strobl a. **W o l f g a n g s e e** oder Yachtwerft **J. R a t z**, St. Gilgen.

Sonderklasse S 121, früherer „**Angela**“, 1910 von Oertz gebaut, aus Zedernholz, Ausbauten Mahagoni, Segel von Mählytz, Abmessungen $10'36 \times 2 \times 1'56$, zu verkaufen. Preis 1200 RM. Anfragen an **Richard D r e ß l e r**, Berlin N 20, Bastianstraße 13.

Kräftiges, für Anhängemotor gebautes Boot, $4'5 \times 1'5$, ganz überholt, mit abnehmbarer Flosse, zum Segeln eingerichtet, zu verkaufen. Zu besichtigen bei **J. H e i t z i n g e r**, Attersee, Preis 250 S. Anfragen erbeten an **Fritz H a g e m a n n s e n .**, Salzburg, Nonnbergstraße 12.