

NATIONALBIBLIOTHEK

Zeitschriftensaal.

V. b. b.

An die Nationalbibliothek  
Wien, I. Josefsplatz



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

SEKRETARIAT: WIEN I., REICHSRATSSTRASSE NR. 7, III. STOCK,  
TELEPHON A-23-707

---

4. HEFT

OKTOBER—DEZEMBER 1933

VII. JAHRG.

---



„Greif“

H. Höfer, U.-Y.-C. Millstättersee.

## *Mitteilungen des Vorstandes.*

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 12. Dezember d. J. Herrn Ingenieur Hans Joachim Vogt als ordentliches Mitglied in den Vorstand kooptiert.

\*

### *Wettfahrttermine 1934.*

Der Vorstand hat auf Antrag der Sportkommission im Einvernehmen mit den Zweigvereinen folgende Termine für die Wettfahrten im Jahre 1934 beschlossen:

#### **Verbandswettfahrten.**

Stammverein	19. Mai bis 10. Juni
Millstättersee	25. bis 31. Juli
Traunsee	3. „ 7. August
Mattsee	4. „ 7. „
Attersee	9. „ 17. „
Mondsee	18. „ 21. „
Wolfgangsee	23. „ 26. „
Wörthersee	19. „ 27. „

Der Jollenwettkampf zwischen den drei Seen Zürchersee, Ammersee und Attersee findet im Rahmen der Hauptwettfahrtwoche auf dem Attersee vom 9. bis 11. August statt.

Die Mannschaftswettkämpfe, die im letzten Sommer auf dem Plattensee stattgefunden haben, werden 1934 auf dem Wörthersee in den Tagen vom 28. August bis zum 2. September ausgetragen.

### *Über Punktwertungen.*

Die Frage, was die richtige Punktwertung sei, ist viel umstritten, so daß es wohl nicht überflüssig ist, sie einmal ausführlicher zu behandeln.

Der Zweck einer Punktwertung (P.-W.) ist, den Sieger oder die Preisträger einer Wettfahrtreihe zu ermitteln. Dabei muß man festhalten, daß man die Sieger allgemein nicht nach

dem Durchschnitt der Erfolge klassifizieren, sondern daß man die „Besten“ herausfinden will. Aus diesem Grunde schätzt man die besseren Plätze verhältnismäßig höher ein und trachtet außerdem ein Mittel zu finden, den Zufall oder das Glück auszuschalten oder ihre Wirkung wenigstens abzuschwächen.

Wollte man nach dem Durchschnitt des Erfolges werten, dann braucht man keine komplizierte Zählung, dann gibt man einfach, wie das bei der P.-W. des Seglerhauspreises (Se.) der Fall ist, dem Ersten soviel Punkte als Meldungen sind, jedem Folgenden um einen weniger und erhält so für jedes Boot den genauen Durchschnitt seines Erfolges im Verhältnis zu den anderen. Bei Se. erhält außerdem jedes Boot für die einwandfreie Beendigung jeder Wettfahrt noch einen Punkt, so daß das Aufgeben oder dergleichen bestraft wird.

Diese P.-W. befriedigt aber nicht und ist allgemein verlassen.

Der stärkeren Wertung der besseren Plätze wird die alte Punktwertung des U.-Y.-C. (Al) gerecht, bei der die ersten fünf Plätze mit 8, 5, 3, 2 und 1 gezählt werden. Hier zählen ein erster und ein dritter Platz mehr als zwei zweite, ein zweiter und ein vierter mehr als zwei dritte.

Ihr wird aber der Vorwurf gemacht, daß sie bei größerer Zahl der Meldungen die späteren Boote nicht wertet und die Zahl der Gegner bei Verschiedenheit der Zahl der Meldungen nicht berücksichtigt. Das ist wohl richtig, trifft aber erst zu, wenn das Feld größer ist als etwa acht oder neun Boote, so daß bei unseren Wettfahrten, wie man sich leicht überzeugen kann, das Resultat aus dieser P.-W. meist einwandfrei ist.

Die Verschiedenheit der Zahl der Boote wird berücksichtigt bei der P.-W. nach Dr. J o h a n n y (Jo.). — Diese P.-W. ist nach folgenden Grundsätzen aufgebaut: Die besseren Plätze werden wie bei Al. stärker gewertet. Die Zahl der Boote wird in drei Gruppen geteilt, deren erste nach den Preisvorschriften des D. S.-V. die Preisträger umfaßt, die am stärksten gewertet werden. — Die zweite Gruppe erhält gleichfalls Punkte, aber in geringerem Ausmaß, die Boote der zuletzt einlaufenden Gruppe erhalten keine Punkte.

Die Preisträger werden also separat belohnt, bei dem letzten Drittel ist der Platz ohne Bedeutung, wie auch Aufgeben, Ausschluß oder dergleichen unberücksichtigt bleiben. Im

Wesen ist diese P.-W. gegenüber Al. eine erweiterte und für größere und ungleiche Felder geeignete Wertung, die es außerdem ermöglicht, Preise zu geben, die selbst über mehrere Klassen reichen. — Die Grundgedanken lassen sich gewiß verteidigen, wie auch die zahlenmäßige Durchführung (wie wir später sehen werden) einwandfrei ist.

Aber gerade die Teilung in jene drei Gruppen ergibt Widersprüche und wird von manchen als Nachteil empfunden, ebenso wie die Rechnung gegenüber Al. recht kompliziert ist\*).

Ihre Widersprüche soll folgendes Beispiel zeigen: Bei acht Meldungen sei das Boot A in vier Wettfahrten: I., II., IV. und V., das Boot B: I., III., III. und VIII. — A war also II. und IV. gegen zweimal III. des B (was höher einzuschätzen ist), und war außerdem V. gegenüber dem VIII. Platz des B. — Trotzdem erhält bei Jo. das Boot B den Preis, was wohl als ungerecht erscheint, bei Jo. aber damit begründet wird, daß B drei Klassenpreise hat, A jedoch nur zwei.

Nun darf man aber nicht vergessen, daß die P.-W. auch für Punktpreise Verwendung finden soll, die nicht gerade ein Drittel der Boote mit Preisen beteilen, wo also das Argument wegfällt, daß das erste Drittel der Boote als Preisträger höher zu werten sei.

Deshalb zieht man oft eine P.-W. vor, die jene Dreiteilung von Jo. nicht hat und alle Boote, und zwar bis zum letzten gleichmäßig wertet.

Das ist zum Beispiel bei der P.-W. Italiens (It.) der Fall. Sie ist eine erweiterte Jo., wo alle Boote Punkte erhalten, gleichmäßig abgestuft vom ersten bis zum vorletzten, während der letzte nur 1 erhält, wahrscheinlich als Strafe für den letzten Platz, was meines Erachtens gerade falsch ist, da dadurch auch der, der trotz Havarie sich durchkämpft, bestraft wird. Außerdem ist die zahlenmäßige Durchführung, wie später an dem Diagramm zu erkennen ist, recht mangelhaft und läßt die schöne und richtige Zahlenfolge, wie wir sie bei Jo. sehen, vermissen.

---

\*) Allerdings wird sie gerade aus diesem Grunde oft als „genauer“ bezeichnet, während die Genauigkeit einer P.-W. wohl nicht von der Schwierigkeit der Zählung, sondern von der Genauigkeit des Resultats abhängt.

So zählen zum Beispiel bei 20 Booten zwei neunte Plätze 72, hingegen ein achter und ein zehnter Platz zusammen nur 71, im Widerspruch zu dem allgemeinen sonst geltenden Prinzip. Diese P.-W. ist ganz ungenau und daher nicht zu empfehlen. (Sie wurde allerdings beim Länderwettkampf in Ungarn verwendet.)

Anders ist es bei der in Bayern oft angewendeten Dr. Dürwangerschen P.-W. (Dü.). — Hier werden auch alle Boote gleichmäßig verlaufend gewertet, auch der letzte erhält noch eine entsprechende Zahl von Punkten.

Die Zahlenfolge ist einwandfrei, es ist dem Wunsche, daß alle Boote gewertet werden und auf die Zahl der Boote Rücksicht genommen wird, Rechnung getragen. Es hat sich daher unser W.-K.-S. für die Anwendung dieser P.-W. entschieden, mit den Zusätzen, die dies Jahr für den Alpenseepreis Geltung hatten, die im wesentlichen sagen, daß ein Boot, das nicht startet oder ausscheidet, keine Punkte erhält, ein Boot jedoch, das nach Urteil der Schiedsrichter unverschuldet ausscheiden mußte, soviel Punkte, wie wenn es gleich hinter dem letzten eingelaufen wäre.

Wie die angeführten P.-W. sich auswirken, sei an dem Resultat des diesjährigen Meisterschaftskampfes auf dem Plattensee gezeigt. (Siehe Tabelle auf der nächsten Seite.)

Die Tabelle zeigt nicht viel Unterschiede, nur ist bei Jo. die deutsche Mannschaft D/2 Sieger, weil sie sechsmal im ersten Drittel war, während O/1, der bei Jo. Zweiter wird, nur fünfmal dem ersten Drittel angehörte.

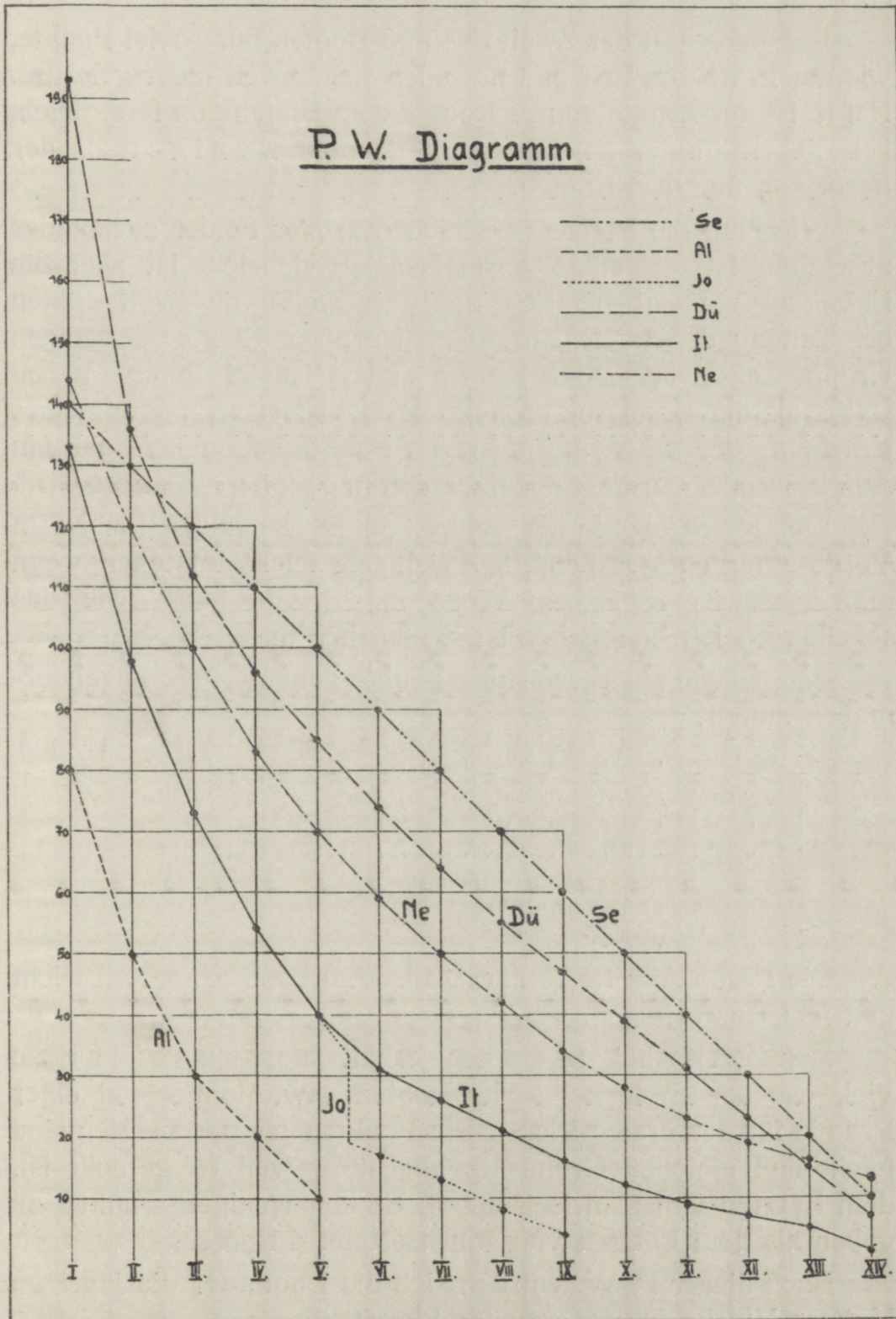
Alle anderen Wertungen geben O/1 den Sieg. Auch Al. ist „genau“, nur haben D/1 und U/1 dieselbe Punktzahl. Man gibt hier D/1 gewöhnlich den Vorrang wegen der zwei zweiten Plätze.

Die sicherste Beurteilung der Zahlenfolge einer P.-W. ergibt sich aus ihrer graphischen Darstellung in einem Diagramm. In dem folgenden Diagramm sind die fünf P.-W. (und zwar für 14 Meldungen) so dargestellt, daß horizontal die Reihenfolge der Boote, vertikal die zugehörige Punktzahl aufgetragen ist. Se. ist natürlich eine Gerade, Jo. hat nach dem ersten Drittel ein Eck, It. verläuft im ersten Drittel ganz gleich mit Jo., geht anders weiter und hat dann Ecken (weil sie bei VII als Gerade verläuft), Dü. ist gleichmäßig verlaufend und liegt

## Meisterschafts Wettkämpfe 1933

Platz									Se		Al		Jo		It		Dü	
D <sub>1</sub>	4	1	4	2	2	8	8	4	47	<u>IV</u>	24	<u>III</u>	327	<u>IV</u>	392	<u>IV</u>	689	<u>IV</u>
D <sub>2</sub>	2	2	-	3	1	6	1	1	54	<u>II</u>	37	<u>II</u>	584	<u>I</u>	598	<u>II</u>	952	<u>II</u>
J <sub>1</sub>	7	8	6	4	7	5	5	6	32	<u>VII</u>	4	<u>VII</u>	28	<u>VII</u>	114	<u>VII</u>	342	<u>VII</u>
J <sub>2</sub>	6	6	7	8	8	4	6	5	30	<u>VIII</u>	3	<u>VIII</u>	21	<u>VIII</u>	100	<u>VIII</u>	312	<u>VIII</u>
O <sub>1</sub>	3	4	1	1	4	1	4	2	60	<u>I</u>	38	<u>I</u>	545	<u>II</u>	610	<u>I</u>	1010	<u>I</u>
O <sub>2</sub>	8	5	2	5	5	7	2	7	39	<u>V</u>	13	<u>V</u>	183	<u>V</u>	237	<u>V</u>	491	<u>V</u>
U <sub>1</sub>	1	3	5	6	3	3	3	3	53	<u>III</u>	24	<u>IV</u>	395	<u>III</u>	430	<u>III</u>	768	<u>III</u>
U <sub>2</sub>	5	7	3	7	6	2	7	8	36	<u>VI</u>	9	<u>VI</u>	141	<u>VI</u>	190	<u>VI</u>	415	<u>VI</u>

bezüglich der Wertung der mittleren Boote ungefähr zwischen Se. und Jo. — Sie dürfte, wenn man alle Boote bewerten und das Eck der Jo. vermeiden will, am besten entsprechen.



Eine besondere Frage ist es, wie hoch die Plätze bei Verschiedenheit der Meldungen gegeneinander zu bewerten sind. Bei Se., Jo., It. und Dü. ist der Unterschied meines Erachtens zu klein.

Bei Jo. erhält der Zweite von 23 Booten nur soviel Punkte, wie der Erste von fünf und hat doch sicher weit mehr geleistet. Bei It. ist der Zweite von 21 Booten dem Ersten von fünf gleich, bei Dü. erhält der Zweite von 14 Booten weniger als der Erste von nur drei Booten.

Wie man die Plätze verschieden großer Felder zueinander abschätzt, ist allerdings Ansichtssache, vielleicht ist aber die Erwägung nicht allzu falsch, daß der Zweite von zwölf Booten bei Teilung des Feldes in zwei Gruppen Sieger der einen Gruppe sein würde, daher ungefähr soviel Punkte haben sollte, als der Erste von sechs Booten. Außerdem müßte meines Erachtens der Letzte noch so viel Punkte bekommen, daß ein Aufgeben oder Ausgeschiedenwerden merkbar bestraft wird.

Eine Punktfolge in der Art von Jo., aber ohne Eck und dem Vorgesagten entsprechend, läßt sich sehr leicht aufstellen, wenn man das auf graphischem Wege macht und nicht, wie das scheinbar bei It. geschehen ist, willkürlich interpoliert.

Eine solche Punktwertung könnte zum Beispiel folgendermaßen lauten:

14 Boote:	144,	120,	100,	83,	70,	59,	50,	42,	34,	28,	23,	19,	15,	11.
12 „	142,	114,	93,	76,	61,	50,	41,	33,	26,	21,	16,	11.		
10 „	138,	104,	80,	60,	47,	35,	27,	20,	15,	11.				
8 „	132,	94,	67,	48,	34,	25,	18,	12.						
6 „	122,	78,	52,	32,	21,	13.								
4 „	106,	59,	32,	18.										
2 „	80,	29.												

Die Ergänzung (auch über 14 Boote) kann graphisch leicht und fehlerlos erfolgen.

Der Zweite bei 12 Booten erhält hier ungefähr so viel, wie der Erste bei sechs Booten usw. (immer mit einer Prämie für den ersten Platz). Die Punktzahlen der Letzten sind nach dem gleichen Grundsatz abgestuft, weil es gerecht ist, dem Letzten von zum Beispiel 10 Booten weniger Punkte zu geben als dem Letzten von zum Beispiel 4 Booten.

Nach dieser P.-W. würden sich die Boote der diesjährigen Mattsee-Woche folgendermaßen klassifizieren:



Teja 400. — Falke 387. — Flirt 330. — Möve 304. — Frechdachs 304. — Nelly 288. — Elf 264. — Rih 233. — Willy 212. — Isekin 188. — Harima 180. — Kl. Falkenstein 128. — Namenlos 123. — Sorendo 91. — Lisl 84. — Spatz 60. —

Die Kurve dieser P.-W. für 14 Boote ist mit der Bezeichnung Ne. in dem obigen Diagramm eingezeichnet (ohne daß ich aber damit die Zahl der P.-W. noch vermehren wollte!).

Ganz unabhängig von der Zahlenfolge der P.-W. ist die Gepflogenheit zu beurteilen, eine der Wettfahrten wegzulassen, in der Art, daß jedem Boot die ungünstigste Wettfahrt nicht gezählt wird. Das soll ein Mittel sein, den Zufall, das Glück möglichst auszuschalten und so den „Besten“ zu finden. Ich glaube, daß das richtig ist. Habe ich doch selbst es erlebt, daß bei zirka acht Booten gerade die zwei Besten mit Backbordschot am Wind angefahren wurden und schwer havariert ausscheiden mußten, ebenso wie die zwei Schuldigen. Die zwei unschuldig Gerammten wären für den Punktpreis nicht mehr in Frage gekommen, wenn man alle Wettfahrten gezählt hätte. Auch der beste Segler kann einmal Pech haben, ich halte es nicht für richtig, dann dem Schlechteren, nur weil er gleichmäßig schlechter war, den Preis zu geben. — Selbst unser Meistersegler mußte im Frühjahr einmal ausscheiden.

Darum soll man, allerdings nur bei mehr als vier oder fünf Wettfahrten, bei der P.-W. eine derselben nicht mitrechnen.

Eine weitere Frage ist, was bei Punktegleichheit zu geschehen hat. Waren die Punkte einer Wettfahrt ausgelassen worden, wird man zuerst auch diese anrechnen. Bei Gleichheit auch dann, läßt man gerne, dem allgemeinen Prinzip folgend, die Mehrzahl der besseren Plätze entscheiden. Sind Boote aber selbst dann noch gleich, wird die Sache schwierig. Den Preis auszulosen ist gewiß nicht schön. Eine Entscheidungswettfahrt dieser zwei Boote wäre wohl das gerechteste, ist aber zu umständlich.

Die Summe aller gesegelten Zeiten zu vergleichen würde dem Flautenboot den Preis geben, weil bei Flaute selbst ein kleiner Vorsprung einen vielfach größeren Zeitunterschied bewirkt als ein großer Vorsprung bei Wind.

Ebenso wird anderseits das Windboot bevorzugt, wenn man die Wettfahrt mit der kürzesten Zeit entscheiden läßt.

Deshalb ist es vielleicht am einfachsten und natürlichsten, wenn die zuletzt gesegelte Wettfahrt entscheidet, dann haben eben die beiden nahezu gleichen Boote in der letzten Wettfahrt um die Entscheidung gekämpft, ohne daß von vornherein dem Flauten- oder dem Windboot der Vorzug gegeben wurde.

*Ing. Viktor Thausing.*

## *Erfahrungen mit dem Einheitszehner.*

Es ist heute eigentlich schon überflüssig, für den E.-Z. einen Artikel zu schreiben. Viel beredter ist die Sprache der vielen E.-Z., die auf allen österreichischen, deutschen und schweizerischen Gewässern die Bewunderung der Segler erregen, viel beredter verbreitet der zufriedengestellte Eigner das Lob und den guten Ruf seines edlen Renners im Kreise seiner Kameraden. Wenn nun trotzdem noch einmal dieses Thema berührt werden soll, so geschieht das nur, um die seinerzeit an dieser Stelle geäußerten Bedenken und Vorwürfe gegen den E.-Z. nach reichlich langer Probezeit und auf Grund genügender Erfahrungen endlich zu beantworten und den Tatsachen entsprechend richtig zu stellen.

Man hat behauptet:

1. Es gibt keine einheitliche Klasse. Auch über gleiche Mollen gebaute Boote zeigen sich im Rennen beträchtlich verschieden, da hier kleinste Verschiedenheiten schon stark ins Gewicht fallen. — — — —

Damals gab es überhaupt keine gleichen Boote, denn wenn auch vorher schon der Versuch, erfolgreiche Bootskörper nachzubauen, unternommen worden war, so konnte bei der freien Vermessung und bei der damals noch viel „freieren“ Einhaltung der Vermessungsbestimmungen von einer Gleichheit von Takelage und Schnelligkeit solcher Boote keine Rede sein. Also mußte auch ein solches Urteil rein von der gefühlsmäßigen Seite her gefällt werden und durfte daher niemals ernst genommen werden.

Heute neigt man eher der Ansicht zu, daß auch in den ausgebauten freien Klassen (besonders der 22-qm) die Unterschiede zwischen richtig vermessenen, neueren Booten so

gering sind, daß man bei gewissen Windstärken fast von gleichlaufenden Booten sprechen kann. Nur extreme Flaute- und Schwerwetterboote bringen Willkür in die Zielfolge und ihrem Eigner einen leichten Sieg, wenn er von „seinem“ Wind begünstigt war.

Um wieviele gleicher mußten also die E.-Z. sein, die nach genauesten Vorschriften gebaut und vermessen werden. Durch sinnreiche Kontrollvorrichtungen wird hier die geringste unerlaubte Vergrößerung der Segelfläche weithin sichtbar und dadurch sicher vereitelt. Hier gibt es keinen Unterschied der Chance bei Flaute und Wind, jeder Tag bringt die gleiche Spannung von Start bis Ziel und auch ein Anfänger bleibt niemals allein auf weiter See hinter dem Feld zurück. In täglich wechselnder, jedoch beachtlich geschlossener Folge kommen die Boote ins Ziel. Auch der letzte hat gekämpft, war immer dabei und hatte genug Gelegenheit, Taktik und Berechnung der erfolgreicherer Konkurrenten zu beobachten, zu kritisieren und daraus zu lernen. Nach dem Rennen keine Klagen über den unrichtigen Wind, über die besseren Qualitäten der anderen Konkurrenzboote. Nur die Leistungen der einzelnen Fahrer werden besprochen und neue taktische Erfahrungen gesammelt.

2. Da das Trimmen bei Einheitsbooten ausschlaggebend ist, wird immer der gute Segler das bessere Segel und die bessere Chance haben. Ein Anfänger wird dabei stets den kürzeren ziehen und die Lust an der Segelei verlieren. — — — —

Dieser Vorwurf hat sich als völlig unrichtig herausgestellt, ja, der Umstand der Wichtigkeit des guten Trimmings hat den sportlichen Wert des E.-Z. erst richtig hervorgehoben.

In keiner Klasse lernt nämlich ein Steuermann so schnell von den erfahrenen Seglern das Trimmen und die richtige Pflege von Boot und Takelage. Keine Konstruktionsverschiedenheiten können den Konkurrenten irreleiten. Auf den ersten Blick erkennt er jede kleinste Veränderung und jede Abweichung vom eigenen Schiff. Sehr bald werden günstigste Gewichtsverteilung, Trimmlage, Schotführung und die vielen kleinen nützlichen Details eines guten Trimmings von dem weniger Erfahrenen

erkannt und nachgeahmt, so daß auch der Anfänger in kürzester Zeit sein Boot in bestem Trimm halten lernt und zu einer gewissen Disziplin und dauernden Sorge um die Qualitäten seines Bootes gezwungen wird, die den guten und erfahrenen Segler auszeichnet. Nicht umsonst spielen dabei die E.-Z. bei der Ausbildung der Jugendabteilungen auf den meisten Seen die Hauptrolle, wie auch jährlich eine Konkurrenz um einen für alle Jugendabteilungen ausgeschriebenen Wanderpreis auf E.-Z. abgehalten wird. Für diesen „Nachteil“ sind wir also dem E.-Z. sehr dankbar.

3. Der gewählte Typ ist ungeeignet für eine Einheitsklasse, da er den besten Konstruktionen der freien Klasse nicht gewachsen ist. Warum also dieser Rückschritt auf ein langsames Boot? — — — —

Für eine Einheitsklasse wäre es ja praktisch egal, ob die Boote schnell oder langsam sind, denn sie sind ja dann immer gleich schnell oder gleich langsam, was ja die Hauptsache wäre. Daß nun ein Schwerwetterboot erwählt wurde, kann nur als richtig angesehen werden, denn die allgemeine Verwendungsfähigkeit und die Dauerhaftigkeit einer Einheitsklasse erfordert eben Boote, die nicht bei Windstärke vier gereift nach Hause fahren müssen und die schwer genug gebaut sind, um jahrelang dem Riß entsprechend die Form zu halten und genügend Festigkeit den Ansprüchen des Wettkampfes und der Transporte entgegenstellen zu können.

Die österreichischen E.-Z.-Eigner legten immer großen Wert darauf, den Kontakt zur freien Klasse nicht zu verlieren und deren hohe Bedeutung für die Entwicklung neuer Konstruktionen durch möglichst zahlreiche Beteiligung an Rennen der 10-qm-Klasse anzuerkennen; sie setzten daher, diesem Vorwurf Rechnung tragend, beim D. S.-Vb. die Ausführung eines neuen Segelrisses durch, der durch eine sehr hohe und schmale Takelage dem langen und schnittigen, trotzdem aber äußerst stabilen Boot in der Flaute mehr Leben und bessere Ausnützung des Oberwindes verlieh, bei sehr schwerem Wind jedoch dem überragend wegziehenden Gleitboot trotz Wegdrehens einiger Ringe die Überlegenheit gegen die übrige Konkurrenz beließ. So kam es, daß in den letzten Jahren auch bei mittleren und leichten

Windverhältnissen die E.-Z. sich außerordentlich bewährten und stets die vordersten Plätze besetzen konnten.

Dieser anfangs auf österreichische Verhältnisse bis zu einem gewissen Grade berechtigte Einwand konnte also berücksichtigt werden, so daß auch in dieser Hinsicht keine Klage mehr geführt werden kann.

4. Der E.-Z. ist viel zu teuer für ein Einheitsboot. — — — —

Es entspricht dem Geschmack des österreichischen Publikums, lieber auf einem etwas teureren, aber eleganten, dauerhaften, aus Edelholz gebauten Boot mit schnittiger Linienführung zu segeln, als auf billigen, undichten Weichholzsärgen herumzugondeln. Und so teuer ist der E.-Z. wieder nicht: man bekommt heute einen erstklassig und vorschriftsmäßig ausgeführten, regattaklaren E.-Z. mit Inventar um zirka 1850 S. Wenn man nun bedenkt, daß man bei Neubau eines E.-Z. die Gewißheit der Qualitäten dieses Bootes garantiert hat und nicht, wie beim freien Neubau, stets in Sorge sein muß „ob er auch läuft“, daß man nicht befürchten muß, im nächsten Jahr von einem besseren Neubau wieder aus dem Sattel gehoben zu werden, daß also der E.-Z. weder im sportlichen, noch im materiellen Wert verlieren kann (es wurden E.-Z. nach zweijähriger Benützung nur um 400 S billiger verkauft, als der Neubau gekostet hatte), so wird man wohl einsehen, daß der genannte Preis angemessen erscheint und durch geringe Amortisierungsquote reichlich aufgewogen wird. Auch fallen seit der endgültigen Anerkennung der E.-Z.-Klasse durch den D. S.-Vb. alle „Beschneidungen“ durch künftige Vermessungsbestimmungen weg, so daß man in Zukunft wenigstens in dieser Klasse auch mehrere Jahre lang mit einem Großsegel auskommen und sich manche Auslage ersparen können wird.

5. Der E.-Z. kann nie international werden. Die Beliebtheit der Zwölffußjolle als Einhandboot und der 22-qm-Klasse wird niemals eine neue internationale Klasse aufkommen lassen. — — — —

Dieser Vorwurf ist in der Zwischenzeit gründlich widerlegt worden. Der E.-Z. hat in Deutschland, Österreich und schließlich auch in der Schweiz festen Fuß gefaßt, und das Interesse

für diese Klasse ist inzwischen so gestiegen, daß man sie schon bei der nächsten Olympiade an den Start schicken will. Genug Internationalität, um nicht weiter auf diesen Punkt eingehen zu müssen. — — — —

So ist es also in vieler Beziehung anders gekommen, als man dem E.-Z. an seiner Wiege etwas voreilig prophezeien wollte. Der große Nutzen, der durch ihn dem österreichischen Segelsport zuteil wurde, ist bewiesen allein schon durch seinen Hauptanteil an Neubauten (14 österreichische Boote in drei Jahren!) und die noch viel größere Zahl jugendlich begeisterter Segler, die durch ihn dem Sport gewonnen und in kurzer Zeit zu beachtlichem Können gelangt sind. — Vielleicht ist es nun gelungen, die letzten Vorurteile, die mancherorts noch verbreitet werden, zu widerlegen und so endlich dem E.-Z. jene allgemeine Unterstützung und Anerkennung seiner Daseinsberechtigung zu schaffen, die er sich im Kampf um Bestand und Gedeihen unseres Sportes wohl reichlich verdient hat.

*Dr. Erich Michalek.*

## *Jollenwettkampf am Zürichsee.*

Als wir im Juli vorigen Jahres den so ganz von herzlicher Gastfreundschaft und lieber Seglerkameradschaft erfüllten Augsburger-Yachtclub am Ammersee verließen und damit der Jollenwettkampf zwischen Zürichsee, Ammersee und Attersee zum erstenmal rundum gegangen war, gab es nur eine Meinung, daß diese schöne Veranstaltung auf keinen Fall aufhören darf und daß wir im Dreiunddreißigerjahr unbedingt wieder einen neuen Jollenwettkampf am Zürichsee neu beginnen wollen. Trotz den allgemein bekannten schlechten Zeiten konnte die Reise vom Attersee nach Zürich, dank des glänzenden sportlichen Geistes unserer Segler, der keine Opfer scheute, Ende August mit drei 22ern angetreten werden. Nach genauer Prüfung der Regattaergebnisse am Attersee wurde die Nord-Süd-Preis-Gewinnerin „Risa“ des Herrn Direktors J. J. Altman, ferner die sich als gutes Leichtwetterboot bewährte „Nelly III“ des Herrn Doz. Dr. A. v. Frisch und „Aristos“ von S. und G. Weixelbaumer, der im Ruf eines guten Windbootes steht, als Attersee-Team ausgewählt.

Am Samstag, den 26. August langten wir in Zürich an und begaben uns nach dem reizenden schwimmenden Klubhaus des Zürcher Yacht-Clubs am Alpenkai, wo wir von vielen alten Bekannten aus Zürich und auch von den teilweise schon eingetroffenen Seglern von Ammersee herzlichst begrüßt wurden. Sofort wurde an die Arbeit gegangen und gegen Abend waren schon die Masten gesetzt, Segel angeschlagen und alles in Ordnung. Alle unsere Mannschaften waren bei Mitgliedern des Zürcher Yacht-Clubs untergebracht und deren Gäste für die



Start vor Zürich (2. Tag).

ganze Dauer unseres Aufenthaltes. Der nächste Tag sah schon am Vormittag alles unter Segel, es wurden kleine Matches gefahren, denn jeder war ja neugierig, zu sehen, wie es ungefähr mit der Konkurrenz bestellt sei. Gegen Abend versammelte man sich im Zürcher Yacht-Club und startete mit schnellen Motorbooten nach Obermeilen zum „Hirschen“, wo der von der Seglervereinigung Kilchberg veranstaltete Begrüßungsabend stattfand. Mit einer recht fröhlichen, vielleicht sogar etwas lauten Heimfahrt mit dem „Husbötli“ beschloß der Großteil unserer Mannschaften, unter Mitwirkung einiger jüngerer

Segler vom Zürichsee und Ammersee, diesen ersten, schon überaus netten Abend der Veranstaltungen.

Bei herrlichem Sommerwetter begann am nächsten Tag mit dem Start an der Hafengege um 3 Uhr nachmittags der Jollenwettkampf: Zürichsee—Ammersee—Attersee. Das Schweizer Team bestand aus „Pipistrello“ ex „Fledermaus“, geführt von W. Pieper, „Cotton IX“, C. Schaefer, „Blitzmädel II“, R. Ramberger. Der Ammersee trat mit „Anitra“, Dr. M. Curry, „Pfalz X“, Knörnschild, und „Simplizismus II“, J. Sattler, an.

Der Kurs war für die ganzen Wettfahrten immer der gleiche, 11 Sm. lang und führte von der Hafengege nach einer Boje in der Seemitte, von dort nach dem Ostufer, nach Zollikon, quer über den See zum Westufer bei Mönchhof, zur Boje Seemitte, Hafengege, wieder Seemitte, Zollikon, Mönchhof, Seemitte, zurück nach Mönchhof, Zollikon, Seemitte und ins Ziel bei der Hafengege. Der Kurs sieht anfänglich recht kompliziert aus, es hat sich aber nie jemand geirrt, und man sieht, daß die Furcht mancher Wettfahrtleitungen diesbezüglich unbegründet ist.

Es wehte eine sehr wechselnde Brise aus Nordost, die so ungünstig zum Kurs lag, daß fast keine Kreuzstrecke vorhanden war. Mit flotter Fahrt, durch eine gerade aufspringende Böe, ging das Feld dicht geschlossen auf die Bahn. „Aristos“ steckte notgedrungen, da er in Luv und Lee überlappte, zu früh die Nase in die Startlinie und erhielt einen Rückruf, dem er in der drangvollen Enge nicht sogleich Folge leisten konnte. Zum Überfluß blieb er dann noch durch eine Windpause in der Startlinie hängen, während das Feld davonzog. Die erste Boje erreichte das Feld noch ziemlich geschlossen unter knapper Führung von „Cotton“. Auf dem Kurs nach Zollikon, der mit einem Schrik in den Schoten anzuliegen war, lief „Cotton“ ziemlich stark nach Lee und erreichte die Boje bereits in ganz einwandfreier Führung. Alle übrigen waren mehr direkten Kurs, teilweise sogar etwas höher liegend, gesteuert. Die Boje Zollikon wurde in der Reihenfolge „Cotton“, „Simpl“, „Anitra“, „Pipistrello“, „Blitzmädel“, „Risa“ und schon in etwas Abstand „Pfalz“ und „Nelly“, weit zurück „Aristos“, gerundet. Bei der ersten Rundung der Boje am Startplatz hatte sich einiges geändert. „Cotton“ führte überlegen mit zirka vier Minuten, ihm



folgten „Blitzmädel“, „Anitra“ und „Pfalz“, an fünfter Stelle „Risa“, die sich trotz einigem Mißgeschick gut bei der Spitzengruppe hielt. „Simpl“ war stark zurückgefallen, ebenso hatte „Pipistrello“ ihren vorderen Platz aufgeben müssen. An einem Tag, wo es mal hier eine Bö gibt, währenddem 50 m in Luv oder Lee wieder gar nichts ist, gibt es immer mancherlei Überraschungen. Währenddem sich zum Beispiel „Anitra“ bemühte, „Blitzmädel“ unterzukriegen, brauste die „Pfalz“ an ihnen vorbei auf den zweiten Platz. Ebenso war „Pipistrello“ auf einmal wieder vorne und verwickelte sich mit „Pfalz“, die inzwischen



Start vor Zürich (3. Tag).

wieder den zweiten Platz an „Anitra“ abgeben mußte, in einen heftigen Kampf, den zwar „Pipistrello“ zu ihren Gunsten entschied, jedoch „Pfalz“ zum Setzen der Protestflagge veranlaßte. „Cotton“ erreichte schließlich die Ziellinie noch mit einem Vorsprung von 2 Minuten vor „Anitra“, welcher in knappen Abständen „Pipistrello“ und „Pfalz“ folgten. Die weitere Reihenfolge war „Risa“, „Blitzmädel“, „Simplizissimus“, „Nelly“ und „Aristos“, der zwar jetzt wieder Anschluß gefunden hatte, aber natürlich nie mitzureden hatte.

Unter ziemlich gleichen Windverhältnissen, doch etwas gleichmäßiger, mit zirka 3 bis 4 Sekm., wurde das zweite

Rennen gefahren. Mit raumachterlichen Wind startete das Feld wieder in sehr schöner Geschlossenheit. „Anitra“, „Aristos“, „Blitzmädel“ an der Boje in Luv, „Cotton“ und „Risa“ in Lee, das übrige dazwischen verteilt. „Aristos“ wurde sofort von „Blitzmädel“ in ein erbittertes Luvingmatch verwickelt, das bis zur Schiftung führte, von „Aristos“ zwar siegreich bestanden wurde, jedoch beiden an der Boje Seemitte die einwandfreien letzten Plätze eintrug. „Anitra“ rundete hier an erster Stelle, gefolgt von „Cotton“ und „Risa“. Nach Zollikon ging es in der gleichen Art wie am Vortage, nur daß diesmal die Luvboote es besser getroffen hatten. Gleich nach der Boje gab es einen kleinen Zwischenfall. „Pipistrello“ war im Begriff, der vor ihr liegenden „Nelly“ in Luv vorzugehen, was diese durch ein, allerdings sehr energisches Hochluven zu verhindern trachtete. Anscheinend war der Steuermann von „Pipistrello“ darauf nicht gefaßt oder konnte durch die große Fock behindert, die Situation nicht übersehen, jedenfalls gab es eine hörbare Berührung. Der darauf folgenden Wuhling wäre beinahe noch die dahinter liegende „Risa“ zum Opfer gefallen, jedoch konnte sich A u t e r i e d noch gerade vorbeidrücken und gewann so vorübergehend zwei Plätze. Die erste Runde wurde dann schließlich in der Reihenfolge „Simplizissimus“, „Anitra“, „Cotton“, „Pipistrello“, „Risa“, „Pfalz“, „Aristos“, „Nelly“ und „Blitzmädel“ beendet. Auf dem Kurs nach Zollikon gabs dann wieder einiges Brisenglück und Veränderungen. Das Ergebnis des zweiten Tages war: Erster „Anitra“, Zweiter „Simpl“, weiter „Cotton“, „Pipistrello“, „Risa“, „Pfalz X“, „Blitzmädel II“, „Nelly III“ und „Aristos“. „Nelly“ brachte, genau wie „Pfalz“ am Vortage, ihren berechtigten Protest gegen „Pipistrello“ nicht ein. Am Abend versammelten sich die Segler als Gäste der Seglervereinigung Kilchberg zu einem Bierabend in Mönchhof, der einen recht gemütlichen Verlauf nahm.

Am nächsten Tage konnte man sich auf seinen Lorbeeren ausruhen, oder frische Kräfte und Mut sammeln, je nachdem einem Erfolg oder Mißgeschick beschieden gewesen war. Der freie Tag wurde zu einer gemeinsamen Autofahrt in die Schweizer Berge verwendet, deren schöner Verlauf und frohe Stimmung sicher allen Teilnehmern in bester Erinnerung geblieben ist.

Hochsommerlich heiß und flau präsentierte sich am dritten

Regattatag der schöne Zürichsee. Wie an einer Schnur aufgereiht gingen die Boote mit wenig Fahrt auf die Bahn. Der eine Teil, hauptsächlich die in Lee gestarteten Boote, ging in Backbord-Schlag in die Mitte des Sees und nach dem Ostufer. Die andere Gruppe, bestehend aus „Nelly III“, „Pipistrello“, „Anitra“ und „Aristos“ gingen über Stag und krochen längs des Westufers hinauf. Aus der Lee-Gruppe hatte sich „Risa“ sehr schön herausgesegelt und führte mit gutem Vorsprung. Ebenso gelang es auch „Aristos“, etwa auf der Höhe von Wollishofen, an „Anitra“ vorbeizukommen. Es dürfte wohl selten vorkommen, daß sich ein Regattafeld, besonders die führenden Boote, derartig stark voneinander trennen, wie es hier der Fall war. Es lag „Risa“ am nächsten der Boje Zollikon in Lee gegen das Ostufer, „Pipistrello“ ziemlich in der Mitte des Sees, jedoch hinter „Risa“, „Aristos“ und „Anitra“, mit einigen Bootslängen voneinander entfernt, ganz am Westufer; alles am Wind. In dieser Situation sprang der Wind auf Südwest um, der bisher ganz leicht, aber konstant aus Südost gekommen war. Er setzte ganz rückwärts bei Zürichhorn als frischer Saugwind ein, während er über der Mitte des Sees nur leicht zu spüren, doch auf dem Wasser nicht sichtbar war. Die zurückliegenden Boote in Lee machten bereits gute Fahrt mit dicht geholten Segeln, während „Aristos“ und „Anitra“ platt vor dem Wind mit Kurs nach Zollikon trieben. Auch „Risa“ kam erst langsam in Fahrt, als „Pipistrello“ bereits angerauscht kam und sie kurz vor der Boje überlief. In Zollikon wurde in der Reihenfolge „Pipistrello“, „Risa“, „Pfalz“, „Simpl“, „Cotton“, „Nelly“, „Anitra“, „Blitzmädel“, „Aristos“ gerundet. Auf der raumen Strecke nach Mönchehof überlief „Anitra“, „Nelly“, „Cotton“ und „Pfalz“ und auch „Aristos“ konnte die Wendemarke vor „Blitzmädel“ und „Nelly“ erreichen. Um einige Bojen ging es dann in ziemlich gleicher Reihenfolge. Auf der letzten Strecke von Mönchehof ins Ziel kam frischer Westwind durch, der die Boote mit flotter Fahrt durch die Ziellinie brachte. Das Ergebnis war: „Pipistrello“, „Risa“, „Simpl“, „Anitra“, „Pfalz“, „Nelly“, „Cotton“, „Aristos“ und „Blitzmädel II“.

Die letzte Wettfahrt am 1. September wurde bei steifer Brise aus West gesegelt. Bereits beim Vorbereitungsschuß gab es Böen von 6 bis 8 Sekm. Da es bis dahin nur gerade flott geweht hatte, war alles unter Vollzeug losgegangen, jedoch be-

gannen bereits vor dem Start verschiedentlich die großen Vorsegel zu verschwinden. Nicht ganz so dicht zusammen wie an den Vortagen wurde diesmal der Start absolviert, sicher aus der Vorsicht heraus, daß es nicht gleich am Anfang Kleinholz gebe. „Aristos“ hatte es wieder eilig und seine Rückrufnummer wurde gezeigt. Sofort nach dem Start kamen die Spinnaker heraus. Um die erste Boje wurde gehalst und der Spinnaker wieder an Backbord gesetzt. Hier hatte als Erste „Risa“, ganz dicht gefolgt von „Anitra“ und „Pipistrello“, gerundet. Auf der Strecke nach Zollikon setzten die ersten ganz schweren Böen ein und forderten ihr erstes Opfer. „Nelly“ hatte das Pech, gerade in einer Bö einen der großen Zürichsee-Dampfer vor den Bug zu bekommen, mußte etwas hochgehen und steckte die Nase tief in die Heckwellen. Die erste See überlebte sie noch mit Balancierkunststücken der Mannschaft, die zweite brachte sie zum Kentern. Um die Boje in Zollikon, die steuerbord zu runden war, mußte wieder gehalst werden. Um der in Luv liegenden „Pipistrello“ nicht an der Boje Raum geben zu müssen, luvte „Risa“ diese über die Boje hinaus und halste zurück. Bei der harten Drehung schlug jedoch das Senkruder hoch und das Boot schor aus, „Risa“ karambolierte mit „Pfalz X“, woraus sie die Konsequenz zog und heimfuhr. „Pipistrello“ war im Eifer des Gefechtes über die Boje hinausgesaust und begnügte sich damit, sie mit einem Dreiviertelkreis von Backbord zu nehmen. Die Reihenfolge war hier: „Anitra“, „Cotton“, „Simpl“, „Blitzmädel“, „Aristos“, „Pipistrello“ und „Pfalz“. „Aristos“ zeigte auf dem Kurs nach Mönchhof, der knapp anzuliegen war, daß ihm das Wetter paßte. Er lief mit großer Fock und zwei Ringen im Grossegel eingedreht, höher und schneller als alles übrige, so daß er Mönchhof an zweiter Stelle hinter „Anitra“ runden konnte. „Pipistrello“ hatte gleichfalls gute Fahrt gemacht und war wieder auf den vierten Platz gelaufen. Auf der Kreuzstrecke nach Hafenge wurde es ganz dick und es gab langanhaltende Böen mit gut 10 Sekm. „Aristos“ konnte sein großes Tuch nicht mehr tragen, besonders die große Fock nicht, und fiel sichtlich zurück. „Cotton“ und „Pipistrello“ hatten von Anfang an kleines Vorsegel gefahren und rückten auf, ebenso „Simplizissimus“, dem seine Rollfock sehr zu statten kam. Das veranlaßte „Aristos“, sein Vorsegel zu wechseln. Leider klappte das Manöver nicht, indem das herunterkommende Tuch sich am Gaffelschuh eisern

verklemmte. Als man wieder klar war, war bloß noch ein fünfter Platz übriggeblieben, denn „Cotton“, „Pipistrello“ und „Simpl“ waren vorbeigegangen. „Anitra“ hatte inzwischen die Boje bei Hafengege gerundet und lief trotz schwerer Böen vor dem bekannten großen Spinnaker. Kurz vor der Boje Seemitte gab es die große Sensation: „Anitra“ kenterte mit Schwung durch den hochklappenden Spinnaker, sozusagen über den Vordersteven. Zollikon rundete somit „Simpl“ als Erster, ihm folgten „Pipistrello“, „Cotton“, „Aristos“, „Blitzmädel II“ und „Pfalz“. Bis ins Ziel änderte sich an der Reihenfolge nichts mehr. Gegen Ende ließ der Wind nach, so daß teilweise ausgeefft wurde. Durch den Ausfall von „Anitra“ hatte sich das Bild für die Siegerchancen mit einem Schlag geändert. Bis zum Vortag führte das Ammersee-Team, jetzt rückten aber die Züricher in Front. Die Punktwertung ergab: Zürichsee 1131 Punkte, Ammersee 1060 Punkte und Attersee 503 Punkte.

Am Abend fand das vom Zürcher Yacht-Club veranstaltete Bankett mit anschließender Preisverteilung statt. Der schöne Preis der Stadt Zürich blieb diesmal im Lande und wurde den drei Steuerleuten des Zürichsee-Teams feierlichst überreicht. „Pipistrello“ erhielt außerdem den vom U.-Y.-C. Attersee gegebenen Preis für das beste Schweizer Boot.

Die überaus große Gastfreundschaft und so herzliche und liebenswürdige Aufnahme durch unsere Züricher Seglerfreunde und Gastgeber, denen ich auch an dieser Stelle nochmal allerherzlichsten Dank sage, ermöglichen es uns, trotz unserer recht empfindlichen Niederlage, an die Regatten am Zürichsee nur mit der allergrößten Freude zurückzudenken, und es ist nur schade, daß wir bis zum Jahre 1936 warten müssen, bis wir wieder mit unseren Booten an den Zürichsee kommen. Heute freuen wir uns auf den kommenden Sommer am Attersee, der als nächstes Revier für den Jollenwettkampf Zürichsee-Ammersee-Attersee darankommt.

*H. J. Vogt.*

---

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

---

## *Die Europameisterschaft in der 22-qm-Rennklasse auf dem Balaton.*

Die diesjährigen Europameisterschaften in der 22-qm-Rennklasse auf dem Balaton wurden vom Ungarischen Seglerverband veranstaltet, ihre Durchführung war dem Königl. Ung. Yachtclub (K. M.-Y.-C.) übertragen worden. Von den vier teilnehmenden Ländern, Deutschland, Italien, Ungarn und Österreich waren je zwei Besatzungen zu drei Mann gestellt worden. Die Boote, acht der 22-qm-Rennklasse, waren Einheitsboote, jedes Boot wurde von jeder Mannschaft einmal gesegelt, so daß im ganzen acht Rennen ausgetragen wurden. Die Befürchtung, daß sich die Boote, trotzdem sie nach einem Riß gebaut, auch in der Ausführung durchaus einheitlich waren, im Rennen als verschiedenwertig erweisen würden, was durch das Ergebnis der bisher abgehaltenen nationalen Wettfahrten nicht unwahrscheinlich schien, traf nicht ein, vielmehr erwiesen sich die Boote, zumal bei stärkerem Wind, als wirklich gleichwertig. Das einzige für moderne Boote etwas Ungewöhnliche ist der Umstand, daß die Fock relativ klein und das Großsegel nur wenig überlappend ist. Der Start lag vor dem Klubhaus des K. M.-Y.-C., die Regattabahn stellte ein gleichseitiges Dreieck von 1 Sm. Seitenlänge dar, das zweimal gefahren werden mußte, somit betrug die Bahn 6 Sm. Es wehte zumeist Nordwestwind; der Start war meistens ein Raumschotstart, eine Strecke mußte stets aufgekreuzt werden, während die beiden anderen entweder beide raum oder eine vor dem Winde abzusegeln waren. Es wurde jeweils vormittags um 10 Uhr und nachmittags um 15 Uhr, vom 22. bis 26. August gestartet; der 25. August war regattafrei. Die in den Ausschreibungen vorgesehene Punktwertung nach J o h a n n y wurde über Beschluß der Schiedsrichter in der von Italien modifizierte Form angewandt, nach der auch die drei letzten Boote Punkte erhalten (123, 81, 55, 35, 20, 12, 7, 1). Hiedurch wurde erzielt, daß auch die Kämpfe um den letzten Platz von Wichtigkeit waren und das Rennen nicht an Interesse einbüßte.

Die beiden deutschen Mannschaften hatten als Steuerleute von Reclam-Schlee, den diesjährigen Seglerhauspreissieger und den deutschen Jollenmeister Blankenfeld; als Schiedsrichter fungierte Alex. Schmidt (P. Y.-C.).

Die italienischen Führer waren Dr. Tito Nordio und Vitorio Postiglione, Schiedsrichter Carlo Strena (R.Y.C.A.).

Ungarn war durch den bekannten Jollensegler Tibor von Heinrich und Bela Kovacz vertreten. Als Schiedsrichter fungierte der um die Abhaltung der Meisterschaften ganz besonders verdiente Generalsekretär des Ungarischen Seglerverbandes, Oberregierungsrat Dr. C. Klöss (K. M.-Y.-C.).



Die österreichischen Mannschaften bei der Europameisterschaft am Plattensee: Riedl, Dr. Michalek, Angerer, Thausing, v. Benedikt, der Mannschaftsführer Doz. v. Frisch, sitzend: Wiltschko, Ziegler.

Unsere Mannschaften waren Dietz Angerer mit Viktor Thausing und Arthur Ziegler, dann Dr. Erich Michalek mit Hans Riedl und Alfred Wiltschko; als Ersatzmann stand Herr W. von Benedikt (Wr.S.u.R.C.) zur Verfügung, während mit der Funktion des Schiedsrichters der Autor dieser Zeilen betraut war.

Außer bei den beiden ersten Wettfahrten war stets viel Wind, wie ja aus der Zeitenliste hervorgeht, auf die bezüglich

der Ergebnisse der einzelnen Rennen verwiesen werden muß. Was den Verlauf der einzelnen Rennen, insbesondere hinsichtlich des Abschneidens der österreichischen Mannschaft, betrifft, so war der Beginn nicht sehr verheißend. Bei der ersten Wettfahrt konnten weder Angerer noch Michalek gut vom Start kommen; als Erster zog Heinrich davon, seinen Vorsprung ständig vergrößernd, unangefochten bis zum Ziele. Doch gelang es Angerer, sich vom vorletzten auf den dritten Platz vorzuarbeiten. War bei der ersten Wettfahrt noch durchschnittlich 2 bis 3 m Wind, so muß die zweite teilweise als Flautentreiberei bezeichnet werden. Angerer geht als Erster über die Linie, doch büßte er durch Schralen des Windes seine führende Position ein und konnte nur einen vierten Platz, unmittelbar vor Michalek, landen. Durch das Umspringen des Windes hatten die Deutschen den meisten Nutzen und so konnten beide Boote unangefochten die Führung behalten. Bei dieser Wettfahrt waren gewisse Unterschiede in den Booten nicht zu verkennen. Bei der dritten Wettfahrt wehte eine Brise von durchschnittlich 10 m, die in den Böen bis zu 14 m anwuchs. Alles ging stark gerefft auf die Bahn, so daß Gaffelnock und Masttop hart nebeneinander lagen, dazu die kleine Sturmfock von zirka 2½ qm. Wer zu wenig gerefft hatte, wie von Reclam-Schlee, schnitt schlecht ab. Angerer startete raumschots als Erster in Lee und führte unangefochten ins Ziel, gefolgt von Michalek als Zweitem. Dieser Tag ließ die Seetüchtigkeit und die Kreuzeigenschaften der Jollen besonders hervortreten. Nachmittags hatte der Wind etwas nachgelassen, doch wehte noch immer eine Brise von 6 bis 8 m, später von 4 bis 5 m. Wieder hatten die Österreicher einen guten Start, Michalek ging in Luv, Angerer in Lee, raumen Kurs anliegend, über die Linie. Angerer erreichte als Erster, Michalek als Zweiter die Boje, während Angerer seinen Vorsprung vergrößern und das Rennen siegreich beenden kann, wird Michalek von Reclam, Blankenfeld und Nordio überholt. Deutschland hatte vom zweiten Rennen an die Führung inne und stand nach dem vierten Rennen mit 491 Punkten an der Spitze, doch war die Differenz, die uns mit 458 Punkten trennte, nicht allzu groß; Ungarn zählte 299, Italien 87 Punkte. Unter den Mannschaften hatte sich Angerer nach dem dritten Rennen an die Spitze gestellt und



führte mit 336 Punkten, nach dem vierten Rennen vor von Reclam mit 274 Punkten. Auch bei der fünften Wettfahrt (zirka 8 m Wind, in den Böen 10 m) hatten alle etwas eingedreht, doch konnte die große Fock gefahren werden. Angerer, der von Heinrich über die Linie gedrängt worden war, wurde zurückgerufen, doch gelingt es ihm, sich im Kreuzkurs bis auf den zweiten Platz vorzuarbeiten. Auf einer längeren Vor-Wind-Strecke fährt er in ganz harten Böen unter Spinnaker gleitend tief in Lee unter Blankenfeld und Heinrich vor und ist knapper Erster an der letzten Boje vor dem



Europameisterschaft: Start zum 5. Rennen.

anzukreuzenden Ziel. Beim Dichtholen der Schoten reißt die Vorschotöse aus, Ziegler fliegt hiedurch über Bord, und durch das Bergemanöver fällt Angerer auf den fünften Platz zurück. Michalek behauptet den vierten Platz, den er vor dem Ziel an Angerer abtritt. In der sechsten Wettfahrt konnte bei zirka 6 m Wind noch gerade Vollzeug getragen werden. Es gab zahlreiche Frühstarts, auch Angerer mußte zurück. Den besten Start hatte Michalek, der seine führende Position bis zur zweiten Boje behaupten konnte, da schralte im Kreuzkurs der Wind, was der Spitzengruppe zum Verderben

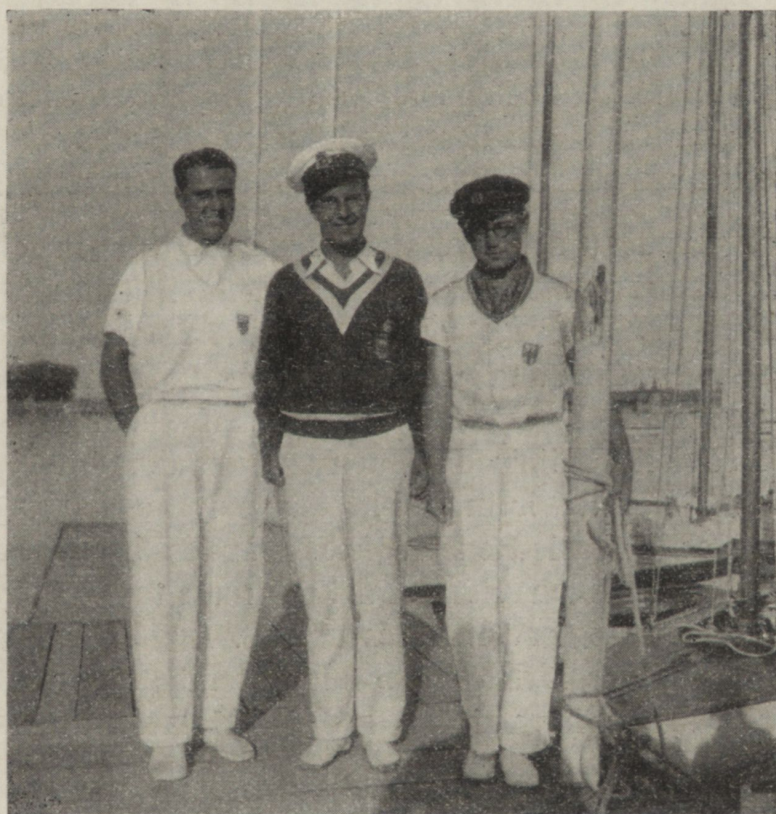
wurde, so daß Michalek beim ersten Passieren der Startlinie Letzter war. Zu den Nutznießern dieser Richtungsänderung des Windes gehörten die am Tampen liegenden Boote, darunter auch Angerer, der hiedurch vom vorletzten Platz auf den ersten gelangte und seine führende Position bis ins Ziel beibehalten kann. Durch Mastbruch des auf dem dritten Platz liegenden von Reclam wird Michalek, bei dem überdies beide Fockschoten gerissen waren, Vorletzter. Die Überlegenheit Angerers, der mit 494 Punkten vor Blankenfeld



Europameisterschaft: Aus dem 5. Rennen.  
Die Spitzengruppe: v. Reclam, Blankenfeld, Angerer.

(356 Punkte) führte, war durch die letzten vier Rennen, in denen er drei Siege landen konnte, während er im vierten nur durch Havarie und Mann über Bord seine führende Position eingebüßt hatte, besonders klar hervorgetreten. Deutschland führte mit 708 Punkten gegen 643 der Österreicher, somit blieb das Rennen nach wie vor ein durchaus offenes, ohne an Spannung zu verlieren. Bei der siebenten Wettfahrt wehte ein Wind von 5 bis 7 m. Den besten Start haben Heinrich und Nordio, die auch weiter das Feld führen. Angerer wird andauernd von Nordio gehalten, so daß es ihm nicht gelingt, sich frei

zu machen. Der führende Heinrich erleidet nicht mehr weit vom Ziel Topbeschlagavarie, wodurch er auf den dritten Platz zurückfällt. Michalek gelangt im Kreuzkurs vom vierten Platz knapp hinter dem siegenden Blankenfeld auf den zweiten Platz. Bei der letzten Wettfahrt — es gab zirka 6 bis 8 m Wind — gab es einen außerordentlich geschlossenen Start, nur von Reclam wurde zurückgerufen, die erste Boje konnte



Thausing, Angerer, Ziegler: Gewinner des Ehrenpreises Dr. Sipösz, für die beste Mannschaft der Europameisterschaft.

Angerer, knapp führend, vor Blankenfeld runden. Michalek, an vierter Stelle liegend, fällt in der Folge auf den vorletzten Platz zurück. Erst auf der letzten Kreuzstrecke ins Ziel gelangt Blankenfeld, knapp vor Angerer, in führende Stellung, damit den Punktevorsprung, den Angerer als beste Mannschaft mit 610 Punkten erreicht, stark aufholend (498 Punkte).

Hiemit hatte eine sportlich außerordentlich hochstehende,

durchaus einwandfreie, ohne jeden Protest verlaufende Wettfahrtreihe ihr Ende gefunden, in der Deutschland mit 990 Punkten verdientermaßen den Meisterschaftssieg errungen hatte. Es gewann damit den vom Ungarischen Seglerverband gestifteten Europameisterschaftspreis 1933, während Österreich als zweitbestes Land mit 847 Punkten den Ehrenpreis des Landessenates für Körperkultur zugesprochen erhielt. Den Ehrenpreis des Bürgermeisters von Budapest, Dr. Eugen Sipösz, für die beste Mannschaft erhielt Angerer, den zweiten Mannschaftspreis, gegeben vom Ungarischen Seglerverband, Blankenfeld. Die Besatzungen des Siegerlandes erhielten vergoldete, die des zweitbesten Landes versilberte, alle übrigen Mannschaften bronzene Erinnerungsmedaillen.

Es ist geradezu selbstverständlich, daß wir in einem ob seiner Gastfreundschaft allseits so gerühmten Land wie Ungarn mit Beweisen von Entgegenkommen und Aufmerksamkeit überschüttet wurden. Nicht nur, daß wir uns in den behaglichen Räumen des K. M.-Y.-C. dank der Liebenswürdigkeit unserer Gastgeber sogleich heimisch fühlten und uns dort alles zur Verfügung stand, waren wir in unmittelbarer Nähe des Klubhauses als Gäste des Ungarischen Seglerverbandes bequartiert. Den Beginn der zahlreichen Festlichkeiten machte das Festessen des Ungarischen Seglerverbandes am 20. August anlässlich der Fünfzigjahrfeier des K. M.-Y.-C., mit anschließendem Ball. Am 23. August waren wir abends Gäste des Balaton Yachtclubs in Almadi, am 24. August nahmen wir nach einer Feier zur Eröffnung des Flugplatzes der Flugabteilung des Ungarischen Athletenclubs in Siofok in dessen reizenden Klubräumen den Tee, woran sich ein Bankett im Grandrestaurant Siofok, gegeben vom K. M.-Y.-C., anschloß. Den Beschluß machte die Preisverteilung und das Abschiedessen des Ungarischen Seglerverbandes im Grandhotel zu Balatonfüred. Bei diesem hatte der Unterzeichnete die Ehre, auch namens der übrigen auswärtigen Teilnehmer unseren ungarischen Gastgebern den Dank zum Ausdruck zu bringen und die Einladung ergehen zu lassen, bei den nächstjährigen Europameisterschaften, deren Abhaltung in Österreich allseits mit Zustimmung begrüßt wurde, zahlreich zu erscheinen.

*A. v. Frisch.*

## Europameisterschaft 1933.

### Ergebnisse der einzelnen Rennen.

Landesgruppe	Bestzq.	Rennen I				Rennen II				Rennen III				Rennen IV			
		S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.
Deutschland	I	26	1.20.44	IV	35	29	2.19.37	I	123	20	1.00.56	IV	35	27	1.01.22	II	81
	II	29	1.14.27	II	81	20	2.25.12	II	81	27				24	1.02.45	III	55
Italien . . . . .	I	20	1.36.39	VII	7	27	2.59.45	VIII	1	24	1.03.33	VI	12	23	1.02.47	IV	35
	II	27	1.25.46	VI	12	24	2.32.22	VI	12	23	1.04.17	VII	7	28	1.05.33	VIII	1
Österreich . . . . .	I	24	1.14.57	III	55	23	2.30.46	IV	35	28	0.56.00	I	123	25	1.00.18	I	123
	II	23	1.40.00	VIII	1	28	2.31.20	V	20	25	0.57.55	II	81	26	1.03.50	V	20
Ungarn . . . . .	I	28	1.13.55	I	123	25	2.28.19	III	55	26	1.03.16	V	20	29	1.04.44	VI	12
	II	25	1.21.18	V	20	26	2.32.33	VII	7	29	0.59.43	III	55	20	1.05.12	VII	7
Landesgruppe	Bestzq.	Rennen V				Rennen VI				Rennen VII				Rennen VIII			
		S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.	S.-Nr.	ges. Zeit	Pl.	Pkt.
Deutschland	I	24	0.55.26	II	81	23	1.08.18	VIII	1	28	1.00.29	VIII	1	25	0.56.20	IV	35
	II	23	0.54.33	I	123	28	1.02.02	VI	12	25	0.55.11	I	123	26	0.53.55	I	123
Italien . . . . .	I	28	0.57.44	VII	7	25	1.01.05	V	20	26	0.56.37	V	20	29	0.57.13	VI	12
	II	25	0.59.43	VIII	1	26	1.01.00	IV	35	29	0.59.45	VI	12	20	0.56.47	V	20
Österreich . . . . .	I	26	0.56.30	IV	35	29	0.57.34	I	123	20	0.55.45	IV	35	27	0.54.02	II	81
	II	29	0.56.35	V	20	20	1.05.22	VII	7	27	0.55.17	II	81	24	0.58.39	VII	7
Ungarn . . . . .	I	20	0.55.55	III	55	27	1.00.19	III	55	24	0.55.31	III	55	23	0.55.53	III	55
	II	27	0.57.35	VI	12	24	0.59.10	II	81	23	0.59.59	VII	7	28	0.59.27	VIII	1

Stand nach den einzelnen Rennen (Gesamtpunktzahl nach dem betr. Rennen).

Landesgruppe	Rennen I		Rennen II		Rennen III		Rennen IV					
	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.				
Deutschland . . . . .	I	35	} 116	I	158	} 320	I	193	} 355	I	274	} 491
	II	81		II	162		II	162		II	217	
Italien . . . . .	I	7	} 19	I	8	} 32	I	20	} 51	I	55	} 87
	II	12		II	24		II	31		II	32	
Österreich . . . . .	I	55	} 56	I	90	} 111	I	213	} 315	I	336	} 458
	II	1		II	21		II	102		II	122	
Ungarn . . . . .	I	123	} 143	I	178	} 205	I	198	} 280	I	210	} 299
	II	29		II	27		II	82		II	89	
Landesgruppe	Rennen V		Rennen VI		Rennen VII		Rennen VIII					
	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.	Besatzg.	Landesgr.				
Deutschland . . . . .	I	355	} 695	I	356	} 708	I	357	} 832	I	392	} 990
	II	340		II	352		II	475		II	598	
Italien . . . . .	I	62	} 95	I	82	} 150	I	102	} 182	I	114	} 214
	II	33		II	68		II	80		II	100	
Österreich . . . . .	I	371	} 513	I	494	} 643	I	529	} 759	I	610	} 847
	II	142		II	149		II	230		II	237	
Ungarn . . . . .	I	265	} 366	I	320	} 502	I	375	} 564	I	430	} 620
	II	101		II	182		II	189		II	190	

## Mitteilungen der Zweigvereine.

### Die Ausschüsse der Zweigvereine.

Die Generalversammlungen haben für das kommende Vereinsjahr folgende Ausschüsse gewählt:

#### Wörthersee.

Obmann: Dr. Robert Johanny.

Obmannstellvertreter: Kommerzialrat Alexander Angerer.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf Schlenk.

Schriftführer: Oskar Freiherr von Prohaska jun.

Kassier: Oberst Ing. Ottokar von Prohaska.

Ausschußmitglieder: Dr. Hermann Elschnig, Richard Fiedler, Dr. Viktor Hauser, Ing. Anton von Rosmini, Hofrat Dr. Karl Woksch, Ing. Richard Woksch.

Delegierter: Ing. Rudolf Schlenk.

#### Attersee.

Obmann: Hofrat Oskar von Meiss-Teuffen.

Obmannstellvertreter: Dr. Richard Faber.

Oberbootsmann: Ing. Reinhold Schultz.

Schriftführer: Ministerialrat Dr. Hermann Hein.

Schriftführerstellvertreter: Arnold Pöll.

Kassier: Ernest Dreyschok.

Ausschußmitglieder: Ing. Robert Engels, Dr. Gustav Langer, Ministerialrat Dr. Egon Wallentin, Julius Werthner, Prof. Dr. Gustav von Wunschheim.

Delegierte: Ing. Reinhold Schultz, Prof. Dr. Gustav von Wunschheim.

#### Traunsee.

Obmann: Ing. Viktor Thausing.

Obmannstellvertreter: Max Schmidt.

Oberbootsmann: Dr. Ernst Freiherr von der Wense.

Schriftführer: Dr. Robert Friedinger-Pranter.

Kassier: Viktor Thausing jun.

Ausschußmitglieder: Dr. Hermann Fereberger, Kommerzialrat Erich Köchert, Dr. Siegfried Natter, Adrian von Sax, Dr. Oswald Baron Trauttenberg, Viktor Warchalowsky.

Delegierter: Max Schmidt.

### Wolfgangsee.

Obmann: Hans Schulze.

Obmannstellvertreter: Prof. Dr. Hans von Frisch.

Oberbootsmann: Dr. Paul Strohschneider.

Schriftführer: Hofrat Dr. Ferdinand von Arlt.

Kassier: Prof. Dr. Hans von Frisch.

Ausschußmitglieder: Werner von Frisch, Emilian Baron Kallina, Hermann Peter, Harald Strohschneider, Regierungsrat Dr. Wilhelm Tuschak.

Delegierter: Prof. Dr. Hans von Frisch.

### Mondsee.

Obmann: Primar Dozent Dr. Hermann Kahler.

Obmannstellvertreter: Hofrat Ernst von Breisky.

Oberbootsmann: Fred Lorang.

Schriftführer: Erwin Fanta.

Kassier: Max Urbantschitsch.

Ausschußmitglieder: Dr. Wolfgang Abel, Sektionschef Dr. Wilhelm Freiherr von Alter, Generaldirektor Dr. Anton Apold, Roman Faber, Direktor Friedrich Göbel, Peter Hold.

Delegierter: Herbert Übersberger.

### Grundlsee.

Obmann: Ing. Max Lob.

Obmannstellvertreter: Hofrat Ing. Emanuel von Karajan.

Oberbootsmann: Dr. Gerald Groeger.

Schriftführer: Dr. Ernst Lob.

Kassier: Ing. Heinrich Auchenthaller.

Ausschußmitglieder: Kommerzialrat Theodor Köchert, Herbert von Obermayer.

Delegierter: Ing. Gerhard Köchert.



### Mattsee.

Obmann: Dr. Arthur Michalek.

Obmannstellvertreter: Hofrat Gustav Reuter.

Oberbootsmann: Norbert Platzer.

Schriftführer: Dr. Wilfried Platzer.

Kassier: Walter Masel.

Ausschußmitglieder: Dr. Erich Michalek, Medizinalrat  
Dr. Ludwig Müller, Dr. Kurt Müller, Hans Riedl,  
Direktor Louis Tiefenbacher.

Delegierter: Dr. Erich Michalek.

\*

Die österreichische E.-Z. Union hält am Freitag, den 12. Jänner 1934, ½9 Uhr abends, im Restaurant Deutsches Haus, I., Stephansplatz, ihre nächste Sitzung ab.

Diese Interessengemeinschaft österreichischer E.-Z.-Eigner verfolgt den Zweck, Propaganda für den E.-Z. zu treiben, Interessenten zu beraten, über Regattabeschickung zu verhandeln, Nachvermessungen und Kontrollbesichtigungen der Boote zu vollziehen sowie unerlaubte Änderungen zu verhindern. Schließlich vertritt sie auch die österreichischen Wünsche gegenüber den deutschen und schweizerischen Unionen.

Freunde und Interessenten des E.-Z. sind freundlichst eingeladen. Auskunft erteilt: Dr. E. Michalek, XII., Edelsinnstraße 2, Tel. R-36-306.

\*

Bestellungen auf Einbanddecken (blau mit weißem Druck) für den mit diesem Heft abschließenden VII. Jahrgang der Mitteilungen nimmt das Sekretariat entgegen. Preis etwa 4 S. Bei Bestellung einer größeren Anzahl verringert sich der Preis. Bestellungen sind bis längstens 1. Jänner 1934 erbeten.

---

---

### *Zur gefl. Beachtung.*

Das Sekretariat befindet sich Wien I, Reichsratsstraße Nr. 7, III. Stock. — Telephon A-23-707.

## Verschiedenes.

*Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.*

**Motorboot**, Type Eos-Möwe, zirka 7 m lang, Eiche, wenig benützt, tadellos überholt und weiß lackiert, mit 15 PS Fuchs-Motor, geht 16 bis 18 km, sieben Personen Sitzraum, elektrische Starteranlage, billig zu verkaufen ab Gmunden U.-Y.-C. Anfragen an Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6, Telephon R-27-3-77 und R-27-3-78.

\*

„**Rih II**“, hervorragendes 20-qm-Rennboot, Gewinner vieler Punkt- und Tagespreise, ist preiswert zu verkaufen. Anfragen: Aueried, Wien, XIII., Braunschweigasse 5.

---

**Yacht- und Bootswerft Johann Ratz, St. Gilgen.**

---

## Einheitszehner

in tadelloser Ausführung, genau nach Bauvorschrift, inklusive Segel und Spinnaker, Schwert, Ruder, Paddel, Luftkästen, sämtlichem stehenden und laufenden Gut, Außenhaut und Deck in Gaboun, fertig lackiert und gestrichen

**1850 Schilling**

exklusive Warenumsatzsteuer und Krisensteuer, Eintragungsgebühr beim D. S.-Vb., Klassenbezeichnung und Nummer.

Weitestgehende Zahlungserleichterungen nach den Vorschlägen der Interessenten.

---

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Reinhold Schultz, beide Wien, I., Reichsratsstraße 7. — Druck E. Kainz vorm. J. B. Wallishausser (verantw. Anton Steiner). Wien, VIII., Lenaigasse 19.