

An die Nationalbibliothek
Wien, I. Josefsplatz

V. b. b.

NATIONALBIBLIOTH
Zeitschriftensaal.



578.184-B
8,1984

*

MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

1. HEFT

JÄNNER—MÄRZ 1934

VIII. JAHRG.



Das Präsidium des U.-Y.-C.

Mitteilung.

Der Führer des Deutschen Seglerverbandes, Herr Oberstleutnant Kewisch, hat in der „Yacht“ vom 31. März l. J. nachstehende amtliche Bekanntmachung veröffentlicht:

„Mit Rücksicht auf die besondere Lage, in der sich unsere österreichischen Segler-Kameraden befinden, stelle ich zur Aufklärung etwaiger Mißverständnisse hiemit fest, daß gemäß den Abmachungen, die mit den österreichischen Seglervereinen getroffen sind, alle von mir für die reichsdeutschen Vereine erlassenen Richtlinien politischer Natur und alle Anweisungen, die die Führung und Verwaltung der Vereine betreffen, für die österreichischen Verbandsvereine nicht gelten und sie nicht beeinflussen sollen.

Der Deutsche Seglerverband nimmt gerne jede Rücksicht, die erforderlich ist, um die sportlichen Belange unserer österreichischen Kameraden nicht zu stören. Daher soll auch die neue Klasseneinteilung des Verbandes für die österreichischen Vereine keine Geltung haben. Ich überlasse es ihnen, wie sie ihre Klassen bestimmen wollen.

Alle unsere österreichischen Kameraden haben immer im besten Einvernehmen mit uns gearbeitet und haben unserem Sport wertvolle Dienste geleistet. Ich bedauere es aufrichtig, daß ich auf ihre unmittelbare Mitarbeit zunächst verzichten muß. Es ist mir aber ein Bedürfnis, ihnen meinen aufrichtigen Dank für ihre Mühe zu sagen, insbesondere Herrn Dr. J o h a n n y und Herrn Ing. S c h l e n k. Beide Herren haben sich um die Arbeiten der Rechtsabteilung und der Technischen Kommission des früheren Deutschen Seglerverbandes besondere Verdienste erworben.

Ich hoffe zuversichtlich, daß das gute und herzliche Einvernehmen, das immer zwischen den österreichischen und den reichsdeutschen Seglern bestanden hat, erhalten bleiben wird.

Kewisch, Verbandsführer.“

Diese amtliche Verlautbarung ist das Ergebnis von Verhandlungen, die notwendig geworden waren, weil eine Reihe von Verfügungen und programmatischen Erklärungen des Deutschen Seglerverbandes in der „Yacht“ erschienen war, von denen man zwar annehmen mußte, daß sie den im Herbste

vorigen Jahres getroffenen Vereinbarungen gemäß auf die österreichischen Vereine keine Anwendung zu finden haben, bei welchen jedoch diese Einschränkung im Texte nicht ausdrücklich vermerkt worden war.

Die vorstehende Bekanntmachung des D. S.-Vb. stellt nun in deutlicher Weise fest, daß sich die österreichischen Vereine im D. S.-Vb. ihre volle Freiheit gegenüber allen Verbandsverfügungen und Programmen politischer Natur sowie in bezug auf die Führung und Verwaltung gewahrt haben. Sie bedeutet auch die Rücknahme der mißverständlich erfolgten Bestellung eines Führers für den Wettfahrtbezirk Österreich.

Der zweite Absatz obenstehender Bekanntmachung bezieht sich auf unsere Vorstellungen, betreffend die Streichung der Sonderklasse und der 35-qm-Rennklasse in der neuen Klasseneinteilung. Da es nicht mehr möglich war, diese für die österreichischen Vereine besonders empfindliche Verfügung rückgängig zu machen, stellt sich die vorliegende Erklärung des D. S.-Vb. als das Höchstaussmaß des für uns Erreichbaren dar.

Die Auswirkung der Verfügung wird wohl zweifellos darin bestehen, daß der U.-Y.-C. und die anderen österreichischen Vereine im Wege des Ständigen Ausschusses der österreichischen Seglervereine erklären werden, die neue Klasseneinteilung des D. S.-Vb. freiwillig zu der ihrigen zu machen, zugleich jedoch die gestrichene Sonderklasse und 35-qm-Klasse sowie die zur Versuchsklasse herabgesetzte 25-qm-Kielklasse als österreichische Klassen zu bestimmen.

Der Weg hiezu ist uns in bester Form freigegeben.

Es wird nun Sache des Vorstandes des U.-Y.-C., beziehungsweise des Ständigen Ausschusses der österreichischen Seglervereine sein, in nächster Zeit darüber Beschluß zu fassen, ob nicht Verhandlungen zur ausdrücklichen schriftlichen Festlegung der neuen Form der Zugehörigkeit der österreichischen Vereine zum D. S.-Vb. zu führen sind, wobei auch auf eine entsprechende Reduktion des von den österreichischen Vereinen zu den Verwaltungskosten des Verbandes zu leistenden Beitrages hingearbeitet werden müßte.

Zusammenfassend ist zu bemerken, daß, wie die Dinge nun liegen, für die rein sportliche Zusammenarbeit mit den Seglern des Deutschen Reiches die Bahn frei ist, ein Tatbestand, der

von der österreichischen Seglerschaft nur mit Genugtuung begrüßt werden kann, da wohl allgemein anerkannt ist, daß eine wirkliche Blüte des Segelsports nur im Rahmen einer großen Seglerorganisation zu erwarten ist.

Der Redaktionsausschuß.

Hofrat Rudolf von Larisch †.

Am 24. März d. J. ist Herr Hofrat Rudolf von Larisch, Ehrenmitglied des U.-Y.-C. Stammverein, für immer von uns gegangen. Seine Verdienste als Künstler, Gelehrter und Lehrer zu würdigen, müssen wir Berufeneren überlassen.



Uns war Rudolf von Larisch ein lieber Freund, ein stets hilfsbereiter Sportgenosse, dem unser Klub und insbesondere der Stammverein viel zu verdanken hat.

Ein begeisterter Anhänger des Segelns, hat Rudolf von Larisch Ende der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts angefangen, das Canoesegeln auf der Alten Donau zu betreiben

und hat, nachdem er 1900 in den Stammverein eingetreten war, durch sein Beispiel diesem Zweige des Segelsports eine große Schar von Freunden gewonnen. Sein Verdienst ist der große Aufschwung des Canoesegelns in den Jahren vor dem Kriege, und wenn auch seither ein Stillstand im Betriebe dieser Klasse eingetreten ist, so zeigt doch der Bootsbestand des Stammvereines noch heute das Bild seines Wirkens.

Wenn Rudolf von L a r i s c h auch ein abgesagter Gegner des formgerechten Regattasegelns war, so war doch sein Streben danach gerichtet, erhöhte sportliche Leistungen, speziell auf dem Gebiete der Methodik des Segelns zu erzielen und er hat, getragen von seiner besonderen Lehrbegabung, durch persönliche Einwirkung sowie durch sein wohldurchdachtes Lehrbüchlein viel zur Ausbildung unserer Seglerschaft beigetragen.

Wir haben einen unserer Besten an ihm verloren, einen wertvollen Menschen, dem ein fein empfindendes Künstlergemüt, verbunden mit warmer Naturfreude und vornehmem Österreichtum eine edle Harmonie der Erscheinung verliehen hat, zur Freude aller, denen es vergönnt war, eine Strecke seines Lebensweges mit ihm zu gehen.

Sein Andenken wird bei uns weiterleben.

Maurus.

Und nochmals die Punktwertung.

Im letzten Heft unserer „Mitteilungen“ hat Herr Ing. T h a u s i n g sich mit den gangbarsten Punktwertungssystemen beschäftigt und dieselben unter beispielsweiser Heranziehung der Ergebnisse der vorjährigen Europameisterschaft auf dem Plattensee einer kritischen Betrachtung unterzogen. Dabei ist mein System verhältnismäßig schlecht weggekommen und ich muß ein bißchen die Löwin spielen, die ihr Junges verteidigt. Nicht bloß aus dem Grundsatz, daß jedem Narren seine Kappe gefällt, sondern weil ich in meiner Punktwertung alle die Richtlinien restlos (oder wenigstens so weit, als dies überhaupt möglich erscheint) verwirklicht sehen konnte, die mir auf Grund meiner langjährigen Erfahrungen als Rennsegler die wichtigsten und richtigsten zu sein scheinen. Herr Ing. T h a u s i n g hat

leider nur meine Punktwertungstabelle herangezogen, dagegen den Aufsatz, mit welchem ich dieselbe vor neun Jahren der Öffentlichkeit übergeben und in dem ich meine Gesichtspunkte klargelegt und begründet habe, anscheinend nicht gelesen. Dies erkennt man insbesondere aus seiner Kritik über den Knick, der in seiner graphischen Darstellung der einzelnen Punktwertungen die Linie der meinigen unterbricht und das Auge zu stören scheint. Ich habe aber den Zweck einer Punktwertung nicht darin erblickt, daß deren graphische Darstellung eine möglichst schön geschwungene, das Auge des Künstlers erfreuende Linie ergebe, sondern darin, daß sie es ermöglicht, den besten Gesamterfolg festzustellen. Für diesen Gesamterfolg können nur zwei Merkmale entscheidend sein: Sieg und Platz. Demjenigen die Palme zuzuerkennen, der innerhalb einer Wettfahrtreihe die größte Anzahl erster Plätze ohne Rücksicht auf sein sonstiges Abschneiden errungen hat, ist nicht ungefährlich, weil dadurch Einseitigkeit begünstigt und Zufälligkeiten der Wetterlage ein entscheidender Einfluß eingeräumt wird. Jene Yacht (und bei gleichen Yachten jene Mannschaft) verdient den Preis, die bei jeder Wetterlage unter den Ersten zu finden ist, auch wenn ein extremes Leichtwetterboot zufällig in fünf Wettfahrten zwei Flauten gefunden hat, die anderen dreimal aber bei frischem Wind vollständig versagt hat. Und je größer das Feld, desto eher wird der eine oder der andere der aussichtsreichsten Segler durch Outsider gerade um die wenigen Sekunden behindert werden, die ihm schließlich zum Sieg fehlen, die ihn aber nicht hindern werden, sich bis zu einem der ersten Plätze vorzuarbeiten. Deshalb erscheint es richtig und gerecht, das regelmäßige Heraussegeln zählender Plätze besonders zu prämiieren und die Progression der Punktzahlen so zu wählen, daß der Unterschied zwischen zwei aufeinanderfolgenden Preisträgern um so geringer wird, je größer die Zahl der teilnehmenden Boote überhaupt ist. Deshalb der von mir mit vollem Bewußtsein und mit Vorbedacht angebrachte Sprung zwischen dem ersten Leidtragenden und dem letzten Preisträger, den ich nach reiflicher Überlegung dadurch in meine Punkttabelle hineingebracht habe, daß ich in der geometrischen Reihe der Preisträger dem letzten Preisträger gleich das zweite und nicht das niedrigste Glied der Reihe zugewiesen habe. Und aus demselben Grunde habe ich die geometrische Reihe nicht für sämtliche

Plätze zur Anwendung gebracht, sondern nur für die zählenden Plätze (Preisträger), also für das erste Drittel, da ich nur diese für den Gesamterfolg für ausschlaggebend halte. Wenn ich dem mittleren Drittel des Feldes noch bescheiden abgestufte Punktzahlen (nach arithmetischer Reihe) zugewiesen habe, so sollte dadurch hauptsächlich die Möglichkeit geschaffen werden, bei sonst gleichen Platzerfolgen das bessere Abschneiden in der einen oder anderen erfolglosen Wettfahrt entscheiden zu lassen. Diejenigen Boote, die im aussichtslos geschlagenen Feld, also im letzten Drittel, geblieben sind, sollen überhaupt nicht berücksichtigt werden, denn es ist wirklich gleichgültig, ob jemand unter zwölf Konkurrenten, von denen nur vier Preisträger sein können, als Letzter oder als Vorletzter das Ziel passiert oder überhaupt aufgibt. Und ich sehe nicht ein, warum derjenige, der durch Mastbruch oder durch Rammung seitens eines Outsiders zum Aufgeben gezwungen wurde, schlechter abschneiden soll als jener, der etwa schön vorsichtig die halben Segel weggedreht hat und eine Stunde nach den kämpfenden Konkurrenten einwandfrei als Letzter das Ziel passiert hat. Ich glaube, daß sich dieser Auffassung jeder Rennsegler anschließen wird.

Herr Ing. T h a u s i n g betonte die Zweckmäßigkeit der Methode, bei einer größeren Anzahl von Rennen für jedes Boot dasjenige bei der Zusammenrechnung der Punkte außer Betracht zu lassen, in welchem das Boot am schlechtesten abgeschnitten hat, und nur bei Punktgleichheit auch dieses Rennen mitzuzählen. Dabei bedenkt er nicht, daß gerade hiedurch schwere Ungerechtigkeiten herauskommen können: es kann dadurch leicht derjenige, der bei Zählung sämtlicher Wettfahrten das bessere Gesamtergebnis hatte, einem anderen gegenüber ins Hintertreffen geraten, der einmal gründlich versagt hat. Und ich betrachte es gerade als einen Vorteil meiner Punktwertung, daß diese Methode (Ausscheidung der schlechtesten Wettfahrt) bei ihr überflüssig erscheint, weil das einmalige Versagen, ob es nun durch Flaute, durch Havarie oder durch Ausschließung bedingt war, durch regelmäßiges besseres Abschneiden in den übrigen Wettfahrten immer wettgemacht werden kann. Und damit komme ich zu dem sehr interessanten Schluß, daß Herr Ing. T h a u s i n g, ohne es zu wollen, in seiner Abhandlung für meine Punktwertung eine Lanze gebrochen hat.

Nach der von den Italienern „verbesserten“, in Wahrheit verschlechterten Johannyschen Tabelle, hat bei der vorjährigen Europameisterschaft Angerer das beste, Blankenfeld das zweitbeste Gesamtergebnis erzielt. Scheidet man bei jedem der beiden das ungünstigste Einzelergebnis aus (wie Ing. Thausing dies für richtig hält), so fällt bei Blankenfeld ein letzter, bei Angerer aber ein vierter Platz weg; durch das Ausscheiden dieses einen Rennens würde also Angerer viel mehr Punkte verlieren als Blankenfeld. Ist das nicht ungerecht? Andererseits war Blankenfeld nicht durch eigene Schuld, sondern durch Mastbruch bei diesem einen Rennen gänzlich punktlos geblieben. Es ist nun interessant, festzustellen, daß bei Anwendung meiner Originaltabelle trotz Zählung sämtlicher Wettfahrten Blankenfeld an erster und Angerer an zweiter Stelle abgeschnitten hätte! Der Umstand, daß Blankenfeld einmal an sechster und einmal an achter Stelle endete, wäre also durch sein besseres Abschneiden in den übrigen Wettfahrten tatsächlich ausgeglichen worden. Bei aller Achtung vor Angerers verdienten Erfolgen muß die Tatsache festgestellt werden, daß insgesamt in diesen acht Wettfahrten fünfmal Blankenfeld vor Angerer und nur dreimal Angerer vor Blankenfeld durchs Ziel gegangen ist. Bedenkt man, daß das einmalige völlige Ausscheiden Blankenfelds auf eine unverschuldete Havarie zurückzuführen war (es war nicht sein eigenes Boot, für dessen Trimmzustand er verantwortlich gewesen wäre), so muß man wohl anerkennen, daß seine Leistung als die beste Einzelleistung anzusehen war; und die wäre sie auch nach meiner Originaltabelle gewesen — worin ich einen schlagenden Beweis für deren Richtigkeit erblicke!

Schließlich und endlich kann ich aber nur immer wieder betonen, was auch schon andere wiederholt festgestellt haben: bei allen progressiven Punktwertungen wird für eine einzelne Wettfahrtreihe, abgesehen von etwaigen ganz besonders verzwickten Verhältnissen wenigstens für den Sieger regelmäßig das gleiche Resultat herauskommen. Meine Punktwertung ist aber darüber hinaus eine vergleichende Punktwertung. Ich hatte mir die Aufgabe gestellt, die Vergleichung von Erfolgen zu ermöglichen, die in verschiedenen Klassen bei derselben oder bei verschiedenen Wettfahrten, zum Beispiel während einer ganzen Saison, erzielt wurden. Und ich glaube, daß dieser Aufgabe von

allen Punktwertungen keine auch nur annähernd im gleichen Maße gerecht wird wie die meinige.

Der Hauptvorwurf, der gegen meine Punktwertung erhoben wurde, war immer deren Kompliziertheit; kompliziert war aber nur der Weg, auf dem ich zu ihr gelangt bin, die mathematischen Formeln, in die ich sie zwingen mußte; und ohne Formeln keine Punktwertung: die von Herrn Ing. *Thausing* angewendete Methode, auf Grund der für andere Punktwertungen bestehenden Formeln die Kurven graphisch darzustellen und dann nach eigenem Gutdünken willkürlich eine mittlere Linie in Gestalt einer das Auge befriedigenden Kurve dazwischen zu zeichnen, läßt sich für eine gegebene Zahl von Booten an Hand der vorhandenen Formeln ohneweiters ausführen; nicht aber läßt sich daraus die Formel herausziehen, die dann für jede beliebige Zahl von Booten zur Tabelle ausgewertet werden könnte. Und für den praktischen Gebrauch kommt es nur darauf an, daß man die Tabelle in der Hand hat, ob dieselbe auf Grund einer einzigen, höchst einfachen Formel entstanden ist oder durch mühevollen Arbeit mit einer ganzen Reihe von komplizierten Formeln, das ist für die praktische Anwendung gleichgültig. Jedenfalls habe ich das befriedigende Gefühl, mit meiner Punktwertung das erreicht zu haben, was ich erreichen wollte; ich habe dies durch wiederholte praktische Erprobung immer wieder bestätigt gefunden und habe die Genugtuung, daß gerade unsere erfolgreichsten Rennsegler dieselbe nach praktischer Erfahrung gutgeheißen haben. Sie ist auch anderwärts wiederholt zur Anwendung gelangt; dank unserem Freunde Dr. *Demir Assim Turgut* ist sie sogar in die türkischen W.B. als die einzige in der Türkei zugelassene Punktwertung aufgenommen worden. Vielleicht erlebe ich es auch noch, daß sie sich auch im österreichischen Segelsport durchsetzt, trotz dem Sprichwort: *nemo propheta in patria!*

Dr. R. Johnny.

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

Finden Sie, daß sich der Redaktionsausschuß richtig verhält?

Als im Dezember 1927 der erste Jahrgang der „Mitteilungen“ abgeschlossen wurde, konnte der Vorstand als Herausgeber im Vorwort feststellen, daß dieses neue Unternehmen im Kreise der Mitglieder im allgemeinen Zustimmung gefunden habe, wobei er den Wunsch aussprach, daß die „Mitteilungen“ im Lauf der Zeit zu einer Zeitschrift für den österreichischen Segelsport ausgebaut werden mögen. Nun, schon im ersten Jahr sind die „Mitteilungen“ nicht ausschließlich ein Organ für Mitteilungen des Vorstandes an Zweigvereine und Mitglieder gewesen, vielmehr dienten sie schon damals auch einem Austausch der Meinungen innerhalb des Klubs über alle möglichen Fragen. Der Anlauf zum Ausbau einer Sportzeitschrift war also genommen, es war nur notwendig, daß die anfangs sehr lebhaft betätigten Mitglieder, ihre offensichtlich erwachte Freude an schriftstellerischer Tätigkeit, anhalte und sich gleichfalls ausbauen lasse.

Tatsächlich bekam der Redaktionsausschuß in den ersten Jahren Material genug zur Verfügung gestellt; so manche interessante, eben aktuelle sportliche oder organisatorische Frage wurde aufgeworfen und von verschiedenen, mehr oder weniger berufenen Mitarbeitern erörtert. Über manches Problem wurde auch heftig polemisiert, zeitweise so lebhaft und so ausführlich, daß der Redaktionsausschuß gar nicht alles zum Abdruck bringen konnte, wegen Platzmangels und auch aus anderen Gründen. Diese Entwicklung berechtigte zu den schönsten Hoffnungen und das vom Vorstand erstrebte Ziel wäre gewiß erreicht worden, wenn nicht — ja wenn nicht, was heute halt überall der Fall ist, die sogenannte *K r i s e* sich auch hier bemerkbar gemacht hätte. Auch im Klub wird sie durch den Finanzminister personifiziert und er hat auch bei unseren „Mitteilungen“ ein gewichtiges Wort mitzureden, mit Recht, denn er muß das Geld dafür hergeben und, was noch schwerer ist, erst einnehmen. Darin liegt wohl die Erklärung dafür, daß, nachdem in den Jahren 1927, 1928 und 1929 je 12 Hefte erschienen waren, im Jahre 1930 nur mehr sechs herauskamen, 1931 noch fünf, 1932 und 1933 nur mehr vier. Die „Mitteilungen“ sind so von einer Monatsschrift zu einer Vierteljahresschrift geworden (vor-

läufig!), was aber nicht nur auf die Notwendigkeit des Sparens zurückzuführen ist, sondern auch auf ein beträchtliches Abflauen der schriftstellerischen Schaffensfreudigkeit unserer Mitglieder. Dabei wird die Ursache auch zur Wirkung, denn mit dem sel- teneren Erscheinen vermindert sich natürlich das Interesse der Leser an den Diskussionen über „akute“ Fragen, wie auch das an Berichten über Klubereignisse, zum Beispiel über Wett- fahrten, die schon lange her sind. So sind die Mitteilungen jetzt wirklich fast nur für Mitteilungen da; der letzte Jahrgang ist dafür charakteristisch mit seinen „Mitteilungen“ des Vor- standes, der Zweigvereine, den Nachrichten über Verbands- angelegenheiten, aus anderen Zeitschriften, usw. Dabei handelt es sich allerdings oft um notwendige Mitteilungen und von diesem Gesichtspunkt aus ist unsere Zeitschrift für den Klub eigentlich unentbehrlich.

Aber es ist nicht allein das Nachlassen des Interesses, — solches zeigt sich überhaupt nur bei einem geringen Teil der Mitglieder — das uns heute zu der Frage zwingt, ob wir die „Mit- teilungen“ weiter führen sollen oder nicht, sondern auch die in letzter Zeit immer häufiger an der Zeitschrift geübte Kritik. Solche war natürlich immer vorhanden und sie ist vom Redak- tionsausschuß auch stets, soweit sie sachlich war, beachtet worden. Nun aber schlägt sie so mannigfache Richtungen ein, daß sich gar nicht mehr auf alle Einwendungen und Vorwürfe erwidern läßt, denn sie stehen oft in diametralem Gegensatz zueinander. Was von einem Mitglied oder Zweigverein lebhaft begrüßt und gelobt wird, das begegnet an anderer Seite schroffer Ablehnung und heftigem Tadel. So zum Beispiel — um einen besonders häufigen Fall zu nennen — findet der Zweigverein X den Bericht über die Regatten des Zweig- vereins Y viel zu ausführlich, während sich Y darüber beschwert, daß ihm der seine zu stark gekürzt worden sei. Ebenso natür- lich umgekehrt. Dann ist wieder ein Mitglied darüber empört, daß in einem Regattabericht zwar die Bootsnamen genannt sind, nicht aber die Namen der Eigner, der Steuerleute, Vorschott- männer, usw.; andere wieder finden bei einem anderen Bericht die Nennung von Personen überflüssig, nicht zur Sache ge- hörig, — „wir brauchen keine Stars!“ — Oder: ein Regatta- bericht wird als nicht ernst genug befunden, die in ihm enthal- tenen witzigen und sarkastischen Bemerkungen werden als un-

würdig bezeichnet — und ein anderer, umgekehrt, wird als zu nüchtern und langweilig getadelt. Ein besonderes Kapitel in den Wettfahrtberichten sind die Zeitenlisten, die unter allen Umständen immer irgendwo Unzufriedenheit hervorrufen; manche Mitglieder finden sie ganz und gar überflüssig, denn die Zahlen allein beweisen gar nichts; andere wieder wollen überhaupt nur die Zeitenlisten haben und sonst gar keinen Bericht, sie finden es nicht nötig, „den Mitgliedern des U.-Y.-C. den Inhalt dieser Tabellen noch zu erläutern“. Den extremen Vertretern dieser Ansicht können die Listen nicht ausführlich genug sein, von jeder Regatta soll jede Rundung jeder Boje ersichtlich sein. Welch kolossale Verteuerung des Druckes aber gerade diese Tabellen bedeuten, das dürfte den Mitgliedern meist nicht bekannt sein.

Eine weitere Kategorie von Beschwerden bezieht sich auf die angeblich unterlassenen oder nicht deutlich genug bekanntgegebenen Aufforderungen und Mahnungen an die Mitglieder wegen Erneuerung von Meßbriefen, Klassenscheinen, Meldungen zu Wettfahrten, Einhaltung von Terminen u. dgl. Diese Beschwerden gehen zu mehr als 100 Prozent darauf zurück, daß die Mitglieder die „Mitteilungen“ zu flüchtig oder zu spät oder gar nicht lesen. Auch die Klagen über die Unterlassung des Abdruckes von Zusendungen sind eine regelmäßige Erscheinung; wenn der Redaktionsausschuß von diesem seinem Recht Gebrauch macht und Einsendungen nicht bringt, — was ihm meist als persönliche Bosheit ausgelegt und sehr übel genommen wird — so geschieht es immer nur aus triftigen Gründen, die im Inhalt oder der Form der Zuschrift liegen.

Von weiteren, beliebten Beschwerdepunkten seien noch einige als Beispiele erwähnt. So will der eine mehr Abbildungen, ein anderer protestiert gegen das „Bilderbuch“, ein dritter wieder will zwar von seinem See Abbildungen haben, aber die Klischees soll der Redaktionsausschuß oder sonst wer zahlen. Dann ist wieder wem das Papier zu schlecht, das Format zu klein, die Ausstattung zu schäbig, es fehlt ein Titelblatt, ein farbiger Umschlag, die Kosten sind zu hoch, es sollten mehr Annoncen sein, und so geht es fort. Diese Zuschriften sind manchmal giftig, manchmal witzig, manchmal merkt man dem Schreiber Kränkung über etwas an, manchmal Empörung. Aber es ist wohl kaum einer dieser Kritiker darüber unterrichtet, was

alles versucht worden ist und fortwährend versucht wird, um diesen verschiedenen Wünschen gerecht zu werden und wie darüber ständig — bis in die jüngste Zeit — Pläne gemacht und Verhandlungen geführt werden, und daß es schließlich doch seine guten Gründe hat, daß wir bei der einmal gewählten Form der „Mitteilungen“ sieben Jahre hindurch geblieben sind. Im übrigen kann bei dieser Gelegenheit das Redaktionsgeheimnis ausgeschwätzt werden, daß der Ausschuß schon die gewisse dicke Haut hat, die man für solche Geschäfte braucht, und auch die dazu erforderliche Portion Humor.

Aber, darüber besteht kein Zweifel, mit der Beantwortung der an die Spitze dieser Zeilen gestellten Frage stehen oder fallen die „Mitteilungen“, denn diese, einem an den Redaktionsausschuß gerichteten Brief entnommene Frage, lautet, in Prosa übersetzt: „Mitteilungen“ oder nicht?

Wenn wir sie nun fortführen, so wäre eine regere Mitarbeit der Mitglieder doch sehr erwünscht und durchaus im Interesse der Sache gelegen: es müßte auch möglich sein, denn unter unseren Mitgliedern sind viele, die etwas Lesenswertes zu sagen wüßten, sie müßten nur wollen. Eine Statistik der Autoren, die bisher einen, wenn auch nur kurzen, mit Namen gezeichneten Aufsatz zu irgend einer Frage geliefert haben, zeigt, daß von den etwa 800 Mitgliedern bisher überhaupt nur 25 zur Feder gegriffen haben; von diesen schrieben 8 nur einmal, 7 zweimal, 3 dreimal, 3 viermal, 1 sechsmal, 1 siebenmal, 1 zehnmal und einer, die stärkste Säule des ganzen Unternehmens, vierundzwanzigmal. Es wäre wirklich schön, wenn einige von den bisher so verschwiegenen 775 Mitgliedern auch einmal etwas von sich hören ließen.

Wenn wir aber die „Mitteilungen“ nicht fortführen, so würden sie, davon sind wir überzeugt, einem beträchtlichen Teil der Mitglieder sehr abgehen; denn sie haben sich doch zu einem offiziellen Kluborgan entwickelt und ein solches braucht der Klub, es wäre traurig, wenn er sich dieses nicht erhalten könnte. Sind die „Mitteilungen“ aber einmal eingestellt, dann etwas anderes oder was neues an deren Stelle zu setzen, das wird sehr viel schwerer sein, als das bestehende zu zerstören.

Darum beantworten wir von der Redaktion die aufgeworfene Frage auf Grund eines einstimmig gefaßten Beschlusses laut und vernehmlich mit JA.

Hans v. Frisch.

Aufgabe der Jugendabteilung.

In den Jugendabteilungen haben die Zweigvereine des U.-Y.-C. das stärkste Mittel zur Werbung wertvoller Mitglieder in der Hand, dennoch wird hiefür allgemein noch viel zu wenig getan. Der Segelsport hat in den letzten zehn Jahren derartige Fortschritte gemacht, daß es heute einem Segler, der erst spät zur Ausübung dieses Sportes gelangt, selten noch möglich sein wird, auf der Regattabahn nennenswerte Erfolge zu erzielen. Nur wer schon in jungen Jahren in der Lage war selbständig ein Boot zu führen, wird etwas erreichen können. Nicht nur auf dem rein sportlichen Gebiet sind die Jugendabteilungen von ganz besonderem Wert, sondern auch für die Schaffung eines wirklich aktiven Mitgliederstandes kommt ihnen besondere Bedeutung zu und obliegt denjenigen Mitgliedern, die mit der Leitung der Abteilungen betraut sind, die Aufgabe, Mitglieder heranzubilden, die zur Mitarbeit bereit und hiezu auch in der Lage sind. Die persönliche Einstellung der Mitglieder zum Klub bestimmt, ob der Zweigverein des U.-Y.-C. wirklich ein Klub oder nur eine Vereinigung zur Ausübung des Segelsportes ist. Hier liegt das zweite wichtige Arbeitsfeld für Jugendabteilungen und ist erforderlich, daß die Abteilungen so geführt werden, daß die Junioren sich voll und ganz zum U.-Y.-C. zugehörig fühlen, genau über das Wesen, den Aufbau und die Aufgaben des Klubs unterrichtet sind und über gute Kenntnis aller zum Sport gehörigen Dinge verfügen. Nur wenn das alles vereint vorhanden ist, ist eine führende Bedeutung des U.-Y.-C. in sportlicher und gesellschaftlicher Hinsicht für die Zukunft sichergestellt. Deshalb ist die Aufgabe der Jugendabteilungen noch nicht voll erfüllt, wenn man sich damit begnügt, den Junioren die Kunst des Segelns beizubringen, sondern der Leiter hat sich stets vor Augen zu halten, daß die derzeitigen Mitglieder der Jugendabteilung einstmals in der Lage sein sollen, dem U.-Y.-C. leitende Funktionäre zu stellen, und daher schon an den Junior hohe Anforderungen zu stellen sind. Die Erziehung zur Mitarbeit, zur Kameradschaft, zur Verantwortlichkeit und zur Ehrenhaftigkeit ist oberste Pflicht und Bedingung. Um dies zu erreichen, muß der Leiter mit seinen Junioren Kontakt haben, er muß sich mit der Jugend beschäftigen und in ihr diese Eigen-

schaften wecken und pflegen, die erforderlich sind, um einem Herrenklub anzugehören.

Die kurze Sommerzeit reicht hiezu nicht aus. Der Idealzustand wäre der, daß den jungen Leuten innerhalb des U.-Y.-C. das geboten werden könnte, was sie heute in anderen Jugendorganisationen und Sportvereinen suchen. Ich bin mir, aus eigener Erfahrung, klar über die enormen Schwierigkeiten, die sich uns hiebei entgegenstellen. Ich weiß, wie schwer es ist, die jungen Leute immer zum Mitgehen zu gewinnen, wie enorm hindernd heute die wirtschaftlichen Schwierigkeiten sind, mit denen wir alle zu kämpfen haben. Dennoch sollte uns anfänglich geringer Erfolg nicht abschrecken. Sicher ist es möglich, auch außerhalb der Segelzeit, die Junioren zum gemeinsamen Sport zusammenzubringen, wenn sich der Leiter der Sache annimmt. Gute Gelegenheit bietet hiezu der Wintersport, auch müßte sich ermöglichen lassen, Mannschaften der einzelnen Zweigvereine für Rasenspiele zusammenzustellen, und was dem einzelnen Zweigverein nicht möglich ist, dürfte der Gesamtheit erreichbar sein. Zusammenkünfte ohne Zweck, regelmäßige Instruktionsstunden haben keinen Sinn, denn es ist fast unmöglich, solche Unternehmungen dauernd interessant zu gestalten. Die Leiter müssen überhaupt immer bemüht sein, sich in die Denkungsweise der jungen Leute hineinzufinden, denn nur so werden sie sie verstehen und dann auch zur Mitarbeit gewinnen können. Die Mitarbeit der Junioren an der ganzen Sache ist wichtig. Hiemit habe ich die allerbesten Erfolge erzielt, wenn man geeignete, ältere Junioren als Gruppenführer heranzieht, Jugendabteilungs-Regatten von den Junioren selbst veranstalten und leiten läßt und jeder Fähigkeit freie Bahn schafft, ohne sich des Einflusses und der ausschlaggebenden Bestimmung zu begeben.

Bezüglich der Jugendführung selbst gestatte ich mir, folgendes vor Augen zu rücken: Feste Disziplin in den Jugendabteilungen oder gegenüber Jugendlichen wirkt nur fördernd. Es wäre falsch, um ein Ausschpringen disziplinloser Junioren hintanzuhalten, mit Lauheit vorzugehen und Jugendfehler passieren zu lassen. Koedukation ist womöglich zu vermeiden. Alkohol- und Rauchabstinenz sind gut, besser, der Jugend verständlich zu machen, daß Maßhalten die größte Leistung ist, sich gehen lassen hingegen unwürdig und abstoßend. *Ing. H. J. Vogt.*

Die Eisyachtregatten auf dem Neusiedlersee.

Nur ungern folge ich dem Drängen des Redaktionsausschusses, über die erstmalig in Österreich veranstalteten Eissegelwettfahrten einen Bericht zu erstatten, denn das, was geplant war, stand in einem gewissen Mißverhältnis zu dem, was tatsächlich zur Durchführung gelangen konnte. Daß daran die Witterungsverhältnisse Schuld trugen, muß den Veranstaltern zugute gehalten werden. Die Wettfahrten sollten in erster Linie der Förderung unseres Sports dienen, daneben aber auch propagandistischen Zwecken. In dieser Hinsicht begegneten sich die Interessen unseres Zweigvereines, dem der Ausbau seiner Eisyachtsektion am Herzen liegt, mit jenen des Landesverbandes für Fremdenverkehr im Burgenland, der sich die Propagierung des Neusiedlersees als geeigneten Platz für verschiedene Eissportkonkurrenzen angelegen sein läßt. Über dessen Anregung und mit seiner Unterstützung konnten wir die heurigen Wettfahrten in Szene setzen. So beschränkten wir die Teilnahme daran nicht auf die in unserem Zweigverein oder anderen Klubs eingetragenen Schlitten, sondern trachteten, eine möglichst große Zahl von Startenden zu gewinnen. Tatsächlich wies die Meldungsliste acht Eisyachten der 15-qm-Klasse auf, von denen die beiden Podersdorfer Schlitten allerdings beim Start der ersten Wettfahrt noch nicht zur Stelle waren. Fünf der Schlitten stellen insoferne Einheitsboote dar, als sie, von Ing. R. Walker konstruiert, alle nach dem gleichen Riß erbaut sind und sich seit einer Reihe von Jahren bei Tourenfahrten auf dem Neusiedlersee bestens bewährt haben; es sind dies „Polarfuchs“, „Eisbär“, „Schneehuhn“, „Attersee“ und „Schneegans“. Der „Vornlenker“ des Podersdorfer Bootbauers K a t o n a hat die Steuerkufe vorne, er ist mit Volantsteuerung versehen; zu den Wettfahrten trat er mit 15 qm getakelt an, während er sonst mehr Tuch zu fahren pflegt.

Hatten wir in der heurigen Eissegelsaison speziell an den Sonntagen meist nur wenig Wind, so konnten wir uns darüber am 11. Februar gewiß nicht beklagen, denn es wehte mit zeitweise an Sturmstärke heranreichender Brise aus Westen, die es verständlich macht, daß — wie ein Blick auf die Zeilenliste lehrt — eine außerordentlich große Zahl von Havarien zu beklagen war. Das ist ja bei Eissegelwettfahrten nichts Unge-

wöhnliches —, allerdings soll nicht verschwiegen werden, daß sich unsere Schlitten nicht durchwegs in jenem Trimm befanden, wie es sich für eine Wettfahrt gehört. Die Eisverhältnisse ließen einigermaßen zu wünschen übrig, denn wenn es auch keine offenen Stellen gab, so war das Eis doch recht weich, so daß die Geschwindigkeiten trotz des Kuhsturms keine allzu guten waren. Der Kurs ging über ein Dreieck von etwa 5 km Umfang, das dreimal zu umsegeln war. Gesegelt wurde nach den Bestimmungen der Europäischen Eissegelunion.

Dem ersten Start stellten sich sechs Fünfehner, jeweils mit zwei Mann besetzt. Alles ging gerefft über die Bahn. Als erster erlitt „Junior“ Mastbruch und mußte ausscheiden, das gleiche Mißgeschick (Wantenbruch) traf auf der zweiten Runde „Schneegans“ unter R. W a l k e r s Führung in führender Position. M. F a c h konnte den „Eisbär“ als Sieger ins Ziel führen, ihm folgten „Polarfuchs“, „Schneegans“ und „Attersee“.

Die Mittagspause wurde fleißig zu Reparaturen verwendet, besonders auf „Schneegans“ wurde durch Übernahme des ganzen Rigs des „Schneehuhns“ in fieberhafter Weise gearbeitet und der Schlitten bis zur Nachmittagsregatta startbereit gemacht. Unterdessen hatte der Wind etwas abgeflaut, was die Wettfahrtleitung veranlaßte, die Bahn auf zwei Runden abzukürzen. Das war aber den Steuerleuten nur teilweise bekannt, zumal da die Abkürzungsflagge S, zu anderer Verwendung herangezogen, diesem ihrem eigentlichen Lebenszweck entzogen war. Vielleicht hat mancher Leser dieser Zeilen den in den Wiener Kinos laufenden Wochenschaufilm dieser Wettfahrten gesehen und sich über die Beflaggung der Startboje gewundert? So kam es, daß einige drei Runden fuhren und nicht wenig erstaunt waren, als sie beim dritten Passieren der Zielinie die Wettfahrtleitung bereits über alle Berge — ein für das nördliche Burgenland allerdings etwas deplacierter Ausdruck — fanden. Der Wind legte übrigens unmittelbar nach dem Startschuß wieder zur alten Stärke zu, ja nahm im Verlaufe des Rennens noch an Intensität zu. „Polarfuchs“, „Schneehuhn“ und „Junior“ konnten der vormittägigen Havarien halber nicht starten; im Laufe des Rennens schieden „Eisbär“ und „Ibis“ havariert aus. R. W a l k e r beendete in unangefochtener Führung die Wettfahrt siegreich, gefolgt von „Attersee“ und „Vornlenker“. „Attersee“ allein hatte beide Rennen durchgestanden.

Zeitenliste.

Name der Eisyacht	Eigner	Verein	I. Wettfahrt			II. Wettfahrt			Punkte
			Führer	Gesegelte Zeit	Preis	Führer	Gesegelte Zeit	Preis	
Polarfuchs . . .	Hoynigg	—	H. Pamer	50' 26"	II.	—	nicht gestartet	—	5
Eisbär	Seglergruppe U.-Y.-C. N. S.	U.-Y.-C. N. S.	M. Fach	47' 21"	I.	M. Fach	aufgegeben Havarie	—	8
Schneehuhn . . .	Seglergruppe U.-Y.-C. N. S.	U.-Y.-C. N. S.	H. Lerch	51' 27"	III.	—	nicht gestartet	—	3
Attersee	Seglergruppe U.-Y.-C. N. S.	U.-Y.-C. N. S.	v. Rodakovski	56' 39"	—	A. v. Frisch	36' 58"	II.	7
Schneegans . . .	R. Walker	U.-Y.-C. N. S.	R. Walker	aufgegeben Havarie	—	R. Walker	28' 56"	I.	8
Junior	Seglergruppe U.-Y.-C. A. S.	U.-Y.-C. A. S.	H. I. Vogt	aufgegeben Havarie	—	—	nicht gestartet	—	—
Ibis	H. Pichler	U.-Y.-C. N. S.	—	nicht gestartet	—	H. Pichler	aufgegeben Havarie	—	—
Vornlenker . . .	H. Katona	—	—	nicht gestartet	—	H. Katona	37' 53"	III.	3

Leider konnten die für den 18. Februar vorgesehenen beiden Wettfahrten, in denen auch die mit drei Schlitten gemeldete 10-qm-Klasse hätte starten sollen, des Tauwetters wegen heuer nicht mehr gesegelt werden. So gewann „Schneegans“ in Punktgleichheit mit „Eisbär“ den Punktpreis der 15-qm-Klasse, da ihre Durchschnittsgeschwindigkeit in der zweiten Wettfahrt die größere war. Waren die Wettfahrten auch von manchen Unbilden verfolgt, so waren sie doch in sportlicher Hinsicht wertvoll und interessant, zumal die Anforderungen, die bei schlechtem Eis und schwerem Wind an Führer und Mannschaft gestellt werden, ganz ungleich höhere sind, als dies beim Segeln auf dem Wasser der Fall ist, nicht nur was Nervenanspannung, sondern auch physische Anstrengung betrifft.

Hoffen wir, daß das nächste Jahr die nun begonnene Wettfahrttätigkeit der Eisyachtsektion des U.-Y.-C. Neusiedlersee in aufsteigende Richtung führt.

Alfred v. Frisch.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Die Generalversammlung des U.-Y.-C., Stammverein fand am 16. Februar 1934 im Hotel Meißl & Schadn unter zahlreicher Beteiligung statt. Alle Anträge wurden einstimmig angenommen. Mit besonderer Begeisterung wurde die Wahl des Obmannes des Wiener Segel- und Ruderclubs, des Herrn Kommerzialrates Carl Brunner, zum Ehrenmitgliede aufgenommen.

Es wurden folgende Wettfahrttermine festgelegt: 26., 27. und 31. Mai, 2. und 3. Juni.

Start jeweils an Samstagen um 1/24 Uhr, an Sonn- und Feiertagen um 1/211 Uhr.

Der bisherige Ausschuß wurde per acclamationem wiedergewählt und besteht aus folgenden Mitgliedern:

Obmann: Sektionschef Dr. Hans Maurus.

Obmannstellvertreter: Walter Klunzinger.

Schriftführer: Ing. Felix Schlenk.

Kassier: Rudolf von Halle.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf Schlenk.

Mitglieder ohne Funktion: Ing. Helmut Imendörffer (Oberbootsmannstellvertreter), Baumeister Carl Jung (Haus-

wart), Ing. Walter Klunzinger, Mag. Oskar Egon Lerch,
Ing. Viktor Thausing.

Vertreter des Obmannes im Vorstande: Walter Klun-
zinger.

Delegierter: Ing. Felix Schlenk.

Delegiertenstellvertreter: Ing. Helmut Imendörffer.

Ausschreibung.

Union-Yacht-Club Stammverein, Wien.

Internationale Segelwettfahrten auf der Alten Donau

am 26., 27., 31. Mai, 2. und 3. Juni 1934.

Am 20. und 21. Mai, um 10 Uhr 30 Minuten, findet ein allge-
meines Ansegeln statt, welches in Form zweier Wettfahrten
durchgeführt wird. Versammlung der Teilnehmer um 10 Uhr
am Klubplatz des Union-Yacht-Club Stammverein. Regiebei-
trag S 1.— pro Boot und Tag.

Tag und Stunde der Wettfahrten:

Nr. 1 am 26. Mai 1934, 15 Uhr 30.

Nr. 2 am 27. Mai 1934, 10 Uhr 30.

Nr. 3 am 31. Mai 1934, 10 Uhr 30.

Nr. 4 am 2. Juni 1934, 15 Uhr 30.

Nr. 5 am 3. Juni 1934, 10 Uhr 30.

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 mindestens je einen, nur für jene Boote, welche alle fünf
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 3. Juni der als alljährlicher Ehrenpreis gestif-
tete Oskar-Lechner-Gedächtnispreis gegeben.

Einsätze: In der 5-qm-Klasse S 2'— pro Boot und Wettfahrt, bei Meldung aller vier Wettfahrten S 1'50 pro Boot und Wettfahrt, in allen anderen Klassen analog S 4'—, beziehungsweise S 3'—.

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 24. Mai 1934. Nachnennungen bis zum Vortag jeder Wettfahrt, bei doppeltem Einsatz.

Meldestelle: Ing. Rudolf Schlenk, Wien, I., Annagasse Nr. 8, Telephon R-24-4-45.

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 1934.

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

Ing. Rudolf Schlenk.

Aus der „Yacht“.

Wettfahrtausschreibungen sind der Geschäftsstelle des D. S.-Vb. spätestens sechs Wochen vor dem Tage der Wettfahrt zur Genehmigung einzureichen.

*

Einheitliche Muster für Ausschreibung, Meldung, Wettfahrtsprogramm und Segelvorschrift sind in der „Yacht“ Nr. 11 von 1934 enthalten.

*

Die neue Klasseneinteilung des D. S.-Vb. unterscheidet:

- A. Internationale R- und Schärenkreuzerklassen,
- B. Deutsche Klassen, darunter die 10-, 15- und 20-qm-Rennjolle, die 22-qm-nationale-Jolle.

Die Einheitsklassen: 10-qm-E. Z.-Rennjolle,
12-qm-Einheitssharpie,
10-qm-Olympiajolle.

Versuchsklassen, darunter die 25-qm-Kielklasse und Altersklassen.

C. Zugelassene Klassen, d. s. die Star- und die Dracheklasse.

D. Ausgleichsklassen.

*

Die deutsche Meisterschaft für Kielboote wird in der Kieler-Woche mit Schändredreißigern ausgesegelt werden.

*

Die Bau- und Vermessungsvorschriften für die deutschen Einheitsklassen (ohne die Olympiajollen) sind bei der Geschäftsstelle des D. S.-Vb. zum Preise von 50 Pf. zu beziehen.

*

Olympiajolle: die Vermessungsbestimmungen sind in der „Yacht“ Nr. 47 von 1933 enthalten.

*

Mindestgewicht für Einheitszehner: Rumpf, neu erbaut, gestrichen, mit Luftkasten und Reitspielen, aber ohne Takelage, Ruderanlage, Schwert, Fußboden und Inventar 135 kg, Boote, die schon im Wasser waren 140 kg. Spieren samt vorgeschriebenen Beschlügen, sowie vollständigem stehenden und laufenden Gut, ohne Schotte und Schottringe 25 kg, Schwert höchstens 23,5 kg, Gesamtgewicht des regattaklaren Bootes mindest 205, beziehungsweise 210 kg.

*

Vermessungen von Ausgleichsklassen: Für Kielyachten wird die K R-Formel:

$$K R = \frac{L_i - \sqrt{S_i} - (\sqrt[3]{D} - B - F)}{1,55} - 0,7 \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} - 4,1 \right) - m$$

und für Jollen die Formel $R = 2 L - 4 \sqrt{S}$ empfohlen.

*

Neue Vermessungsgebühren des D. S.-Vb.:

6-m-R-Klasse	RM. 30.—
10-qm-Rennjolle	„ 8.—
15-qm-Rennjolle	„ 10.—
10-qm-E. Z., 12-qm-Einheitssharpie	„ 15.—

10-qm- und 22-qm-Rennjolle	RM. 15.—
10-qm-Olympiajolle	„ 12.—

Ausgleichsklassen:

Schwertboote unter 20 qm	„ 7.—
Schwertboote über 20 qm	„ 8.—

Bei gleichzeitiger Vermessung von 2 Fahrzeugen ermäßigen sich die Gebühren um 20 Prozent, bei 3 oder mehr Fahrzeugen um $33\frac{1}{3}$ Prozent. Wartezeit und sonstiger Zeitverlust je Stunde RM. 2.—.

Die Gebühren sind dem Vermesser vor Beginn der Vermessung zu zahlen, desgleichen etwaige von ihm ausgelegte Gebühren für Ausweishefte, Eintragungen, vorläufige Bescheinigungen, usw.

*

Modellsegeln: Zur Förderung des Modellsegelbootbaues ist im D. S.-Vb. eine Modellsegelabteilung unter Führung Beringers begründet worden. Sie umfaßt einen technischen Ausschuß, einen Wettsegelausschuß, einen Werbeausschuß und einen Jugendausschuß.

*

Preisausschreiben des D. S.-Vb. (für Reichsdeutsche): Nach der internationalen Formel für R-Klassen ist das Modell einer 6-m-R-Yacht im Maßstabe 1 : 6 zu bauen; genau geometrisch verkleinert, mit richtiger Schwerpunktslage. Die Segel werden nach den Rissen der Bewerber vom D. S.-Vb. angefertigt. Außerdem werden Versuche mit Profilsegeln gemacht. Das Ziel dieser Versuche und des Preisausschreibens ist, vor allem für die Olympiade gerüstet zu sein.

*

Olympiade-Vorbereitung im D. S.-Vb.: Alle Unternehmungen stehen bereits im Zeichen des Rüstens für die Olympiakämpfe. Schon im vergangenen Herbst wurden eigene Lehrkurse veranstaltet. Meisterschaften in den in Betracht kommenden Klassen, Kurse und Auswahlkämpfe, Modellwettbewerbe, ja selbst große Fahrpreisermäßigungen der D. R. B. für Teilnehmer an den Olympiakursen und Auswahlwettfahrten zeigen, in welcher Weise der D. S.-Vb. für die Beteiligung an den Olympiaregatten trimmt.

*

Olympiaklassen: Für die 1936 in Deutschland stattfindenden Olympiawettfahrten sollen die folgenden 5 Klassen bestimmt werden:

6-m-Klasse,
30-qm-Schärenkreuzer,
Starklasse,
Einheitszehner,
Olympiajolle.

Hoffentlich finden wir auch bei uns genügend zahlreiche uneigennützig Eigner, um besonders in der Starklasse und Olympiajollenklasse, die bei uns gänzlich fehlen, genügend Boote zum Training, zur Schulung und zur Auswahl der zu entsendenden Mannschaften und Segler zur Verfügung zu stellen: 2 Schärendreißiger, an den 3 großen Seen je 1 bis 2 Starboote und in jedem Zweigverein 1 bis 2 Olympiajollen. Da wären wir herrlich gerüstet!

*

Wetterkunde für den Wassersport: Ein interessanter Aufsatz mit guten Bildern ist in den Heften 8 bis 13 der heurigen „Yacht“ enthalten.

*

Die Goldpokalregatten und die **Sandhamn-Woche** finden vom 7. Juli bis 5. August statt.

*

Grainshiprace: Alljährlich finden höchst spannende Wettfahrten der Getreide-Transport-Segelschiffe auf der Strecke von Australien über Cap Horn nach England statt. Es wird die von jedem Schiff benötigte Zeit von der Abfahrt in Australien bis zur Ankunft im Bestimmungshafen gemessen. Infolge des oft ganz unzulänglichen Zustandes der Schiffe und der meist ungeschulten Mannschaft kommen bei den am Cap Horn herrschenden Wetterverhältnissen schwerste Verluste an Menschen und Material vor. Die etwa drei Monate dauernde Überfahrt stellt daher die höchsten Anforderungen an Kapitän und Mannschaft. Die meisten Segler gehören dem finnischen Reeder Gustav Erikson, Aland, 2 Segler der Hamburger Reederei F. Laeisz. Diese benötigten heuer für die Rückreise nach Australien bloß 66 Tage. Der vorjährige Sieger Parma benötigte für die Fahrt von Australien nach England die Rekordzeit von 83 Tagen. Bisher war der Rekord 89 Tage gewesen.

Trotz des Tage und selbst Wochen auseinanderliegenden Starts sind die Unterschiede der Fahrzeiten oft nur knappe Stunden. Seit Mitte Februar sind heuer 15 Segler unterwegs.

Eingesendet.

Im Märzheft seiner Zeitschrift „Der Wassersportfreund“ brachte Herr C. L. Strnad einen mit meinem Bild geschmückten Artikel „Der österreichische Gauführer des Deutschen Seglerverbandes“. Da anscheinend noch immer einzelne Mitglieder des U.-Y.-C. den Wassersportfreund lesen, stelle ich zur Aufklärung für alle jene, die meine Einstellung Herrn C. L. Strnad gegenüber noch nicht kennen, und zur Hintanhaltung von Mißverständnissen bei denen, die sie kennen, ausdrücklich fest, daß sowohl der erwähnte Artikel als auch die Wiedergabe meines Bildes ohne mein Wissen und ohne meine Zustimmung erfolgte. Das Bild muß sich Herr Strnad wohl vom Atelier Fayer verschafft haben, wo ich vor einigen Jahren gleich den übrigen Funktionären des U.-Y.-C. „von Amts wegen“ aufgenommen wurde. Ich weiß nicht, ob Herr Strnad mit seinem Artikel lediglich seine Objektivität zur Schau tragen wollte (ich habe nichts getan, mir seine besondere Gunst zu sichern) oder ob er etwa andere Absichten hatte (timeo Danaos et dona ferentes!) Auf jeden Fall liegt mir daran, meinen Klubkameraden gegenüber die obige Feststellung zu machen.

Wien, 7. April 1934.

Dr. R. Johnny.

Zigaretten des Union-Yacht-Clubs.

In den nächsten Wochen gelangen Zigaretten zur Ausgabe, die von der Österreichischen Tabakregie für den U.-Y.-C. hergestellt werden.

Diese Zigaretten, die die Qualität der Egyptischen Zigaretten III. S. haben, sind mit dem Klubstander und den Initialen des Union-Yacht-Clubs in Golddruck ausgestattet und zu je 25 Stück in weiße Kappenschachteln verpackt, die in der linken oberen Ecke den Klubstander in Farben und die Buchstaben „U.-Y.-C.“ zeigen. Der Preis einer Schachtel beträgt S 1.75.

Der Bezug dieser für unsere Mitglieder und Gäste bestimmten Zigaretten kann nach Maßgabe des Vorrates durch das Sekretariat des U.-Y.-C. erfolgen.

Für die Mitglieder des **Stammvereines** und der **Z.-V. Traunsee** und **Wolfgangsee** werden Vorräte bei den Kassieren dieser Vereine zur Verfügung stehen.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Segelfahrten im Mittelmeer mit dem Schoner „Nirwana“, für Gesellschaften bis zu 15 Personen. Auskünfte erteilt **Petrovic, VIII., Bennoplatz 6/8.**

Schnellboot, sechssitzig, 45 PS-Laros, in Schacht eingebaut, zirka 40 km laufend, zu verkaufen. Anfragen und Besichtigung **Gut Seehof am Mondsee, Post Loibichl, O.-Ö.**

35-qm-Yacht Darling, Riß: von Hacht-Ö. S. A. G., gebaut 1923, Gmunden, 10 m, 1'60 m, 850 kg, weiß Lack, Bleikiel, vollständig überholt, wenig gesegelt. S 1600.— ab **Gmunden.**

Motorboot, Typ Eos-Möwe, 7 m lang, Eiche, tadellos überholt, weiß, Lack, für 7 Personen Sitzraum, geht zirka 18 km, PS-Fuchsmotor, elektrische Startanlage, ab **Gmunden S 2600.—.** Anfragen an **Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6, Tel. R-27-3-77 und 78.**

Motorboot, Eiche, general überholt, 7 m lang, 7 PS-Ferromotor, 2 Cyl. 2-takt, 12 km/st., 1'5 l Benzin/st., garantiert see-tüchtiges und verlässliches Boot, um S 1200.— zu verkaufen ab **Unterach am Attersee.** Anfragen an **H. Grill, Wien, XIII., Rettichgasse 4.**

Die Firma **Österreichisch Deutsche Werfte Vereinigung Abeking & Rasmussen**, konzessionierter Erwerbsverein Wien-Gmunden, gibt eine Anzahl **Ruderboote, Punts, Autbordboote, Motorboote, Segelboote, Segelyachten** neu und **Material**, wie Beschläge usw. aller Art, zu billigen Preisen ab.

Die Boote liegen zumeist auf der Werft in Gmunden und sind dort zu besichtigen.

Photos und Preise können bei der Firma **Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6, Telephon R-27-3-77 und R-27-3-78,** eingesehen werden.