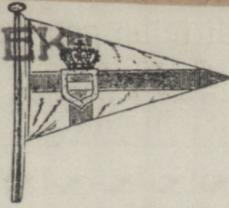


An die Nationalbibliothek
Wien, I. Josefsplatz

V. b. b.

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.



7

MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

3. HEFT

JULI—SEPTEMBER 1934

VIII. JAHRG.

Mitteilungen des Vorstandes.

Einladung

zum

8. ordentlichen Seglertag.

Sonntag, den 2. Dezember 1934, um 10 Uhr vormittags in der
Technischen Hochschule (Hauptgebäude, Hörsaal IX, I. Stock),
Wien, IV., Karlsplatz 13.

Tagesordnung:

Die geschäftsordnungsmäßige (siehe § 10 der Geschäfts-
ordnung des U.-Y.-C.).

Anträge sind nach § 15 der Satzungen mindestens 8 Tage
vor dem Seglertage beim Vorstand schriftlich einzubringen.

Sollte der Seglertag nicht beschlußfähig sein, so findet um
10 Uhr 30 Minuten ein außerordentlicher Seglertag statt, der
ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Mit sportlichem Gruß:

Für den Vorstand:

Der Schriftführer:

Schultz e. h.

Der Präsident:

Maurus e. h.

Die in Nr. 1 der „Mitteilungen“ d. J. angekündigten Verhandlungen mit dem D. S.-V. haben zu folgendem Übereinkommen geführt:

Wien, am 23. Juli 1934.

Berlin, Juli 1934.

Übereinkommen

zwischen dem

Deutschen Seglerverband und dem Union-Yacht-Club.

Der D. S.-V. und der U.-Y.-C. treffen einverständlich nachstehende Feststellungen und Vereinbarungen:

1. Der U.-Y.-C. gehört auch weiterhin dem D. S.-V. an.
2. Die vom D. S.-V. für die Vereinsverwaltung sowie für die staatsbürgerliche Betätigung der Verbandsvereine erlassenen Bestimmungen haben für den U.-Y.-C. keine Geltung.
3. Die Bestellung der Funktionäre des U.-Y.-C. erfolgt durch diesen; die Vermesser werden vom D. S.-V. auf Grund der vom U.-Y.-C. erstatteten Vorschläge bestellt.
4. Die jetzt und künftig geltenden Yachtgebräuche (mit den durch die Landesgesetzgebung bedingten Abweichungen), Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen des D. S.-V. haben für den U.-Y.-C. Gültigkeit.
5. Dem U.-Y.-C. steht es frei, im Einvernehmen mit den übrigen österreichischen Seglervereinen für den österreichischen Sportbetrieb ergänzende Vorschriften zu den vorgenannten Bestimmungen zu erlassen, insbesondere österreichische Bootsklassen festzusetzen und für dieselben Wettfahrten auszuschreiben. In den Ausweisheften wird die Zugehörigkeit der betreffenden Boote zu den besonderen österreichischen Klassen in geeigneter Weise ersichtlich gemacht werden.
6. Der U.-Y.-C. macht eines seiner Mitglieder einvernehmlich mit dem D. S.-V. als seinen Vertreter im Verbandsrat namhaft, der für die Dauer dieser Funktion Mitglied des Führerrates des D. S.-V. ist.
7. Der U.-Y.-C. leistet einen jährlichen Beitrag von 100 Mk. (einhundert Mark) zu den Verwaltungskosten des D. S.-V.

Die Kosten allfälliger Reisen des Vertreters des U.-Y.-C. zu Sitzungen des D. S.-V. trägt der U.-Y.-C.

Union-Yacht-Club:

Dr. Hans Maurus e. h.
Präsident.

Dr. Johnny e. h.
Vorstandsmitglied.

Deutscher Seglerverband:

Unfug e. h.
kom. Verbandsführer.

*

Preis Ausschreiben.

Die Bestimmungen für den vom Redaktionsausschuß im letzten Heft der „Mitteilungen“ ausgeschriebenen photographischen Wettbewerb sind folgende:

1. Die zum Wettbewerb eingereichten Photographien müssen von einem Mitglied des U.-Y.-C. im Jahre 1934 in Österreich aufgenommen sein. Die Ausarbeitung der Aufnahmen (Entwickeln, Kopieren, Vergrößern usw.) muß nicht vom Bewerber sein.

2. Mit Preisen bedacht werden die vom künstlerischen und segelsportlichen Standpunkt aus besten Segelbootaufnahmen. Wie viele der Bilder preisgekrönt werden, bleibt dem Preisrichterausschuß überlassen.

3. Die Bilder müssen im Format 9 : 12 oder größer eingesandt werden und dürfen nicht aufgezogen sein.

4. Jedes Bild ist am Rand oder auf der Rückseite mit einem Kennwort zu versehen; dasselbe Kennwort muß auch auf einem verschlossenen Briefumschlag stehen, in dem der Name des Bewerbers und seine Anschrift angegeben sind.

5. Zu einer Bewertung der Bilder und einer Preiszuerkennung kommt es nur dann, wenn mindestens fünf Einsendungen vorliegen.

6. Die Entscheidung obliegt inappellabel dem vom Redaktionsausschuß eingesetzten Preisrichterausschuß.

7. Das Vervielfältigungsrecht an den preisgekrönten Bildern geht auf den U.-Y.-C. über. Der Redaktionsausschuß behält sich überdies vor, die eingereichten Bilder in den „Mitteilungen“ zu veröffentlichen.

8. Die Bilder sind bis längstens 20. November 1934 an das Sekretariat des U.-Y.-C., Wien, I., Reichsratstraße 7, einzusenden.

9. Die Preise werden der Zahl und Art der Einsendungen angepaßt.

10. Die Verkündung des Ergebnisses sowie die Preisverteilung geschieht am Seglertag, das ist am 2. Dezember 1934.

Wien, am 23. Oktober 1934.

Wettfahrtberichte).*

Die Europa-Meisterschaft in der 22-qm-Rennklasse auf dem Wörthersee.

Daß der Z.-V. Wörthersee, der nach seiner Mitgliederzahl heute schon zu den kleineren Zweigvereinen des U.-Y.-C. zählt, sich um die Veranstaltung der Europa-Meisterschaft in der 22-qm-Klasse bewarb, mochte angesichts der herrschenden Wirtschaftskrise als ein besonderes Wagnis erscheinen; aber durch eifrige und beharrliche Arbeit läßt sich manches erreichen: einerseits gelang es, eine ganze Reihe weiterer Nationen zur Teilnahme zu gewinnen, andererseits hatten die Bemühungen um Förderung durch Subventionen beträchtlichen Erfolg. Sowohl vom Bundesministerium für Handel und Verkehr als auch von der Kärntner Landesregierung wurden in Würdigung der Bedeutung dieser Veranstaltung für den Ruf des Wörthersees als Fremdenverkehrszentrum, von der Führung der Turn- und Sportzentrale aus dem Gesichtspunkt der Förderung internationaler sportlicher Veranstaltungen namhafte Subventionen zur Verfügung gestellt, so daß die Durchführung in durchaus würdiger, wenn auch nicht pompöser Weise vor sich gehen konnte. Auch die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen bewies wiederum verständnisvolles Entgegenkommen durch Gewährung von Fahrtbegünstigungen für die ausländischen Teilnehmer. Der U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee teilte sich in die Durchführung der Veranstaltung mit dem Kärntner Y.-C., die erforderlichen Boote wurden von

*) Ein Teil der Wettfahrtberichte wird erst im nächsten Heft gebracht.

Mitgliedern beider Vereine in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt.

Im Hinblick auf die Vergrößerung der Zahl der teilnehmenden Nationen wurde die Beteiligung auf je eine Mannschaft jedes Landes beschränkt. Die französische Mannschaft stand unter Führung Jean Peytels vom Cercle de la Voile de Paris, der 1932 im 22er den Klubkampf gegen den P. Y.-C. auf dem Wannsee, 1933 die Olympiade und 1933 die Europa-Meister-



Europa-Meisterschaft:

Erstes Rennen, 29. August; Angerer löst sich als Erster aus der Wuhling an der ersten Wendemarke.

schaft der Starboote gewonnen hatte. Peytel fährt glänzend — aber mitunter ein wenig schußlig: zweimal verscherte er einen sicheren ersten Platz und mußte sich beidemal mit dem dritten begnügen. Ohne diese Fehler hätte Frankreich in der Gesamtwertung den zweiten Platz besetzt. Bei den Holländern von der Watersport-Vereeniging Loosdrecht führte Ing. Loeff das Ruder, einer der erfolgreichsten Segler in der 12 qm-Sharpie-Klasse. Durch die Holländer wurde uns erst zum Bewußtsein gebracht, wie sehr uns Alpenseeseglern die Ausnützung der fortwährenden, oft minimalen Ablenkungen des Windes durch die umrahmenden Ufer in Fleisch und Blut übergegangen ist, die den Holländern offenkundig etwas ganz Neues,

Ungewohntes war. Für sie waren überdies auch die durchgehenden Latten, der Spinaker und die riesige Jollenfock unbekannte Dinge, so daß sie vor einer nach mehrfachen Richtungen besonders schwierigen Aufgabe standen. Es ist als hochsportlich anzuerkennen, daß sie trotz dieses Handikaps zur Europa-Meisterschaft gekommen sind, und wir haben uns aufrichtig gefreut, daß sie es nach anfänglichen Mißerfolgen im 4. und 5. Rennen auf einen dritten und einen zweiten Platz brachten — was sie in ihnen vertrauten Booten leisten können, haben sie wenige Tage später in Burnham-on-Crouch gezeigt, wo Ing. Loeff als einer der Sieger aus dem englisch-deutsch-holländischen Sharpie-Wettkampf hervorging. Die Schweizer vom Zürcher Y.-C. (Steuermann Charles Schaefer) fanden nicht nur einen ihnen wohlvertrauten Bootstyp, sondern auch ähnliche Windverhältnisse wie zu Hause vor, es durfte daher nicht allzusehr überraschen, daß sie, allerdings erst dank ihrem Sieg in der Flautenwettfahrt des letzten Tages, schließlich von allen Ausländern die höchste Gesamtpunktzahl erreichten. In der italienischen Mannschaft vom R. Y.-C. Adriaco führte Riccardo Paulin das Ruder — offenbar zum Vorteil der Italiener, die eine wesentlich bessere Rolle spielten als im Vorjahr auf dem Plattensee, obgleich dieser als Segelrevier sie doch eher an die Adria erinnern konnte als der Wörthersee. Es gab sogar spannende Augenblicke während des fünften Rennens, wo es schien, als sollten die Italiener den Enderfolg Angerers bedrohen. Nicht ganz einverstanden waren wir mit ihrer Auslegungsmethode: ein Mann hängt sich, auf der Reeling stehend, an die Luvwant; das wirkte etwas akrobatisch und gemahnte an die gute alte Zeit der Swallows und extremen Scows, ist aber beim 22er mit seiner mehr halbkreisförmigen Spantform gewiß nicht so wirkungsvoll und zweckmäßig wie das horizontale Auslegen mit Hilfe der dafür bestimmten Querbalken und Fußhalter. In den Ungarn konnten wir liebe alte Bekannte begrüßen: der Steuermann Tibor v. Heinrich, Dr. Burger und v. Satzger vom K. M. Y.-C. hatten schon 1924 auf dem Plattensee und 1925 auf dem Wörthersee gegen unsere Mannschaften gekämpft. Die Ungarn waren über den Ausgang der Wettfahrten sichtlich enttäuscht: nach den ersten drei Wettfahrten waren sie an verhältnismäßig sicherer zweiter, nach der vierten und fünften Wettfahrt noch immer an guter dritter Stelle

gelegen, trotzdem sie einmal durch einen zu spät wahrgenommenen Rückruf viel Terrain verloren hatten. In der Flautenschieberei des letzten Rennens aber lagen sie durchwegs an letzter Stelle — obwohl v. Heinrich voriges Jahr gerade bei Flaute am besten abgeschnitten hatte und obwohl gerade „Orplid II.“, die die Ungarn am letzten Tage segelten, bei Flaute große Erfolge zu verzeichnen pflegte; dadurch fielen sie in der Gesamtwertung auf den vierten Platz zurück.

Selbstverständlich waren wir bestrebt, all diesen ausgezeichneten Gegnern eine besonders erlesene Mannschaft entgegenzustellen. Daß Dietz Angerer das Ruder führen sollte, darüber bestand nach den Erfolgen der letzten Jahre von vornherein keine Meinungsverschiedenheit. Auch auf seine Mannschaft, Vickerl Thausing und Arnulf Gunzer (Kärntner Y.-C.), konnte man sich ruhig verlassen. Als Ersatzmann wurde im Hinblick auf seine Eignung, im Bedarfsfall jeden Platz vom Ruder bis zur Fockschot einwandfrei auszufüllen, Ottokar Baron Prochazka jun. bestimmt, dessen Einspringen jedoch nicht erforderlich wurde.

Für diese Wettfahrtreihe wurde die Johannysche Punktwertung den besonderen Bedürfnissen einer Meisterschaftskonkurrenz dadurch angepaßt, daß aus der allgemeinen Tabelle nur die für die Preisträger vorgesehenen Punktzahlen herausgenommen und durch Subtraktion einer Konstante soweit reduziert wurden, daß die letzte, die Wettfahrt einwandfrei beendende Mannschaft noch einen Punkt erhielt; dadurch ergab sich unter Zugrundelegung der für die sechs Preisträger eines Feldes von 18 Booten vorgesehenen Punktzahlen die Reihe: 100, 69, 45, 27, 12, 1.

Wie gleichwertig die zur Verfügung gestellten Boote („Lump“ J 317, „Sindbad V.“ J 335, „Orplid II.“ J 346, „Sif“ J 359, „Fanfu II.“ J 369 und „Husch-Husch II.“ J 444) waren, so daß der Erfolg wirklich bei den Führern und Mannschaften lag, konnte man nicht nur aus den Ergebnissen (namentlich im Vergleich zu den ihnen durchaus nicht ganz entsprechenden Erfolgen der einzelnen Boote in den letzten Jahren), sondern auch daraus erkennen, daß z. B. Peytel laut seines Berichtes in „Le Yacht“ unsere 22er für eine Einheitsklasse hielt.

Als Vorsitzender der Rennleitung und des Schiedsgerichts

fungierte Dr. R. Johanny, als Schiedsrichter für Italien Cavaliere Carlo Strena, Kommandant der Zona adriatico orientale der R. F. Italiana della Vela, für die Schweiz Herr Eduard Halter vom Zürcher Y.-C., für Ungarn Oberregierungsrat Dr. Karl Kloeß, Generalsekretär des K. M. Y.-C.

Am 28. August mittags fand die Verlosung der Boote für die erste Wettfahrt statt, wobei das Boot, dessen Nummer zuerst gezogen wurde, den (im Alphabet an erster Stelle stehenden) Franzosen, das zweite den Holländern, das dritte den Italienern, das vierte den Österreichern, das fünfte den Schweizern und das sechste den Ungarn zugeteilt wurde. Sodann wurde jeder Mannschaft das ihr zugefallene Boot sofort zwecks Vornahme von Trimmfahrten übergeben. In der Folge übergab jede Mannschaft sogleich nach Schluß jeder Wettfahrt das von ihr benützte Boot der im Alphabet nachfolgenden, so daß die Franzosen jeweils das von den Ungarn benützte Boot übernahmen und das ihrige an die Holländer weitergaben usw.; dadurch war einerseits Gelegenheit geboten, etwaige kleine Havarien sofort zu melden, bzw. den ordnungsmäßigen Zustand des Bootes festzustellen, andererseits hatte jede Mannschaft Zeit und Gelegenheit, sich bis zur nächsten Wettfahrt mit dem ihr nunmehr zur Verfügung stehenden Boot vertraut zu machen.

Leider ließ das Wetter sehr zu wünschen übrig. Es herrschte infolge der ununterbrochenen Südwestwinde eine Schlechtwetterperiode von einer solchen Hartnäckigkeit, wie man sie am Wörthersee Ende August seit 1901 nicht erlebt hatte, infolgedessen waren auch die Windverhältnisse nicht von jener Verlässlichkeit und Regelmäßigkeit, die man dort um diese Zeit gewohnt ist.

Die erste Wettfahrt wurde am 29. August abgehalten, so daß die Mannschaften einen Nachmittag und einen Vormittag zu Trimmfahrten zur Verfügung hatten. Der Flaggenmast am Strand bei Lampl zeigte Flaggengala und die Clubflaggen des U.-Y.-C. und des Kärntner Y.-C.; mit dem Zeitschuß (15 Minuten vor dem Start) um 14 Uhr 15 Minuten gingen auf sechs kleineren Flaggenmasten am Strand die Flaggen der sechs beteiligten Nationen hoch (dies wiederholte sich vor jeder Wettfahrt). Nach der Wetterlage konnte mit Sicherheit frischer Südwestwind erwartet werden, der jedoch erfahrungsgemäß

erst etwas später einzusetzen pflegt. Im Hinblick auf die im Augenblick des Zeitschusses vorhandene sehr leichte östliche Brise mußte der Ostwindkurs angeordnet werden, der zuerst eine kurze Kreuzstrecke zur Schlangeninselboje, dann eine



Europa-Meisterschaft:

Der Starbootmeister Jean Peytel vom Cercle de la Voile de Paris.

Vorwindstrecke zur Wallerwirtboje (Töschling), von dort eine raume Tour quer über den See zur Edelhofboje und dann eine längere Kreuzstrecke zur Start- und Ziellinie vorsieht, worauf dieselbe Bahn ein zweitesmal abzusegeln ist. Leider machte die östliche Brise sehr bald einem leichten Zug aus Nordwesten

Platz (dem ersten Vorläufer des über die Berge einfallenden Südwestwindes), so daß sich das Feld raumschots dicht geschlossen zur Schlangeninselmarke schob, bei der es zu einer ausgesprochenen Wuhling kam. Bord an Bord kamen die sechs Boote nahezu in Dwarlinie an die Wendemarke; Angerer hatte sich geschickt die Innenposition gesichert und löste sich als erster aus dem Rudel — nur 21 Sekunden dauerte die Rundung sämtlicher Boote trotz des sehr schwachen Windes, es lag nirgends Licht zwischen zwei Booten. Die Folge dieser Wuhling war nach der Wettfahrt ein Protest der Italiener gegen die Ungarn wegen Nichtraumgebens an der Marke — diesem Protest (es war der einzige während der ganzen Wettfahrtreihe) wurde jedoch von den Schiedsrichtern keine Folge gegeben, da diese zur Überzeugung gelangten, daß die Ungarn wegen der ihnen zunächst liegenden Boote nicht mehr Raum geben konnten — eine Auffassung, die nachträglich durch aufgenommene Photos vollkommen bestätigt wurde. Mit wechselnden, vorwiegend westlichen, sehr leichten Brisenstrichen schlichen die Boote zur Wallerwirtboje, die in der Reihenfolge Holland, Schweiz, Österreich, Italien, Ungarn, Frankreich nach insgesamt 50 Minuten Fahrzeit in geringen Abständen innerhalb $2\frac{1}{2}$ Minuten gerundet wurde. Auf der nun folgenden Kreuzstrecke ging Angerer in richtiger Voraussicht des aufspringenden Südwests am weitesten nach Westen, vorübergehend an letzter Stelle liegend. Seine Berechnung erwies sich als richtig, er wurde vom frisch einsetzenden Südwest, der bald mit gut 4 m konstant wurde, zuerst erreicht und konnte die nächste Marke (Edelhof) als erster runden, mit 24 Sekunden Vorsprung vor den Italienern, dann folgten die Schweiz, Frankreich, Ungarn und Holland — der Abstand vom ersten bis zum letzten Boot betrug nicht ganz $1\frac{1}{2}$ Minuten. An dieser Reihenfolge änderte sich nichts bis zum Ende der ersten Runde. Bis zur Schlangeninselboje vermochte das österreichische Boot seinen Vorsprung auf 1.16 zu erhöhen, die übrigen Boote rundeten dort knapp hintereinander innerhalb 42 Sekunden. Auf dem nächsten Schlag nach Töschling fielen die Franzosen, die sich vorübergehend auf den dritten Platz vorgeschoben hatten, auf den fünften Platz zurück, so blieb die Reihenfolge dann bis zum Ziel, das mit folgenden Gesamtfahrzeiten passiert wurde.

Österreich	1.42.28	I.	100 Punkte
Schweiz	1.44.09	II.	69 „
Ungarn	1.44.36	III.	45 „
Italien	1.45.04	4.	27 „
Frankreich	1.45.42	5.	12 „
Holland	1.46.19	6.	1 „

Unter großem Beifall des zahlreich erschienenen Publikums hatte somit Österreich das erste Rennen für sich entschieden. Sofort nach dem Passieren des letzten Bootes verkündeten zwei Schüsse den Schluß der Wettfahrt, gleich darauf gingen unter Lösung eines Salutschusses am großen Flaggenmast die Flaggen der drei siegreichen Nationen Österreich, Schweiz, Italien hoch.

Am 30. August wurden zwei Rennen gefahren, das erste um 10 Uhr, das zweite nach einstündiger Startverschiebung um 16 Uhr. Vormittags stand schöner Ostwind durch, der anfangs mit 5 m wehte, im Lauf der Wettfahrt allmählich leichter wurde, aber auch zuletzt noch immer über 2 m hatte und ein durchaus einwandfreies Rennen ermöglichte. Diesmal vermochte die österreichische Mannschaft vom Start weg die Führung zu übernehmen, sie rundete die zuerst anzukreuzende Schlangeninselboje mit einem Vorsprung von 55 Sekunden vor den ihr zunächst liegenden Ungarn, denen nach 2 Sekunden die Franzosen und binnen weiteren 39 Sekunden die Italiener, Schweizer und Holländer folgten. Auf der Spinakertour nach Töschling vermochte Angerer seinen Vorsprung auf 1.37 zu vergrößern, an die zweite Stelle hatten sich die Italiener vorgeschoben, Ungarn und Franzosen folgten nach 6, bzw. 7 Sekunden, Schweizer und Holländer nach weiteren 40, bzw. 56 Sekunden. Die Edelfhofboje wurde in derselben Reihenfolge und im wesentlichen auch in gleichbleibenden Abständen gerundet. Die Reihenfolge blieb auch auf der anschließenden langen Kreuztour durch die Startlinie zur Schlangeninselboje unverändert, doch vergrößerten sich die Abstände, so daß bei dieser Marke zwischen den Österreichern und den Holländern schon 5½ Minuten lagen, die auf der zweiten Spinakertour nach Töschling auf fast 8 Minuten anwuchsen. Der raume Schlag zur Edelfhofboje und die letzte Kreuztour ins Ziel brachte nur auf den letzten drei Plätzen eine kleine Verschie-

bung zu ungunsten der Schweiz. Die Wettfahrt wurde in folgenden Zeiten beendet:

Österreich	1.33.09	I.	100 Punkte	Gesamtpunktzahl	200
Italien	1.35.00	II.	69 „	„	96
Frankreich	1.39.21	III.	45 „	„	57
Ungarn	1.39.46	4.	27 „	„	72
Holland	1.40.20	5.	12 „	„	13
Schweiz	1.40.27	6.	1 „	„	70

Nach der Wettfahrt schloß der Ostwind vollständig ein, nachmittags konnte erst nach einstündiger Startverschiebung um 16 Uhr bei leichtem Westwind zum zweiten Rennen dieses Tages gestartet werden. Wieder gelang es der österreichischen Mannschaft, die Spitze zu nehmen und die erste Marke (Edelhof) mit einem Vorsprung von 29 Sekunden vor den Schweizern zu runden, denen erst nach 1.57 die Franzosen, nach weiteren 46 Sekunden die Italiener, wieder nach 29 Sekunden die Ungarn und nach weiteren 28 Sekunden die Holländer folgten. Bis zur Wallerwirtboje blieb die Reihenfolge die gleiche, nur die Holländer hatten die Ungarn um 19 Sekunden überholt, der Abstand vom ersten bis zum letzten Boot war auf 7.44 angewachsen. In der Folge drehte der Wind allmählich über Nord nach Ost, ohne daß sich bei der Schlangeninsel, beim Beenden der ersten Runde oder bei der Edelhofboje die Reihenfolge geändert hätte. Dann aber brachte die Drehung der Windrichtung wesentliche Verschiebungen mit sich, so daß die Wallerwirtboje mit beträchtlich verringerten Abständen und in geänderter Folge gerundet wurde: Italien in Führung, dann Österreich 9 Sekunden zurück, Holland 44, Frankreich 54, Schweiz 56, Ungarn 2.36. Im aufspringenden, bald bis auf 4 m anschwellenden Ostwind gelang es den Franzosen, die Spitze zu nehmen, sie erreichten am Ende der Kreuztour die Schlangeninselboje mit gut einer Minute Vorsprung vor den Österreichern und — rundeten die Marke in der durch den Erfolg hervorgerufenen Nervosität verkehrt! Auf der kurzen Vorwindstrecke zum Ziel hätte ihnen niemand mehr den Sieg streitig machen können! Von den eben herankreuzenden Österreichern angerufen und auf ihren Irrtum aufmerksam gemacht, kehrten sie schleunigst um, um die Marke nochmals, nunmehr richtig, zu runden, inzwischen aber waren die Öster-

reicher bereits herum, 1.02 nach der verkehrten Rundung der Franzosen, die erst 12 Sekunden nach den Österreichern neuerlich rundeten, sohin nach 7 Sekunden von den Ungarn gefolgt, die sich vom letzten Platz so weit vorgekreuzt hatten. In größeren Abständen folgten die Schweizer, Italiener und Holländer. Auf der Vorwindstrecke zum Ziel wurden die Franzosen auch noch von den Ungarn überlaufen, so daß sie sich statt eines gesichert scheinenden ersten Platzes wieder mit dem dritten begnügen mußten. Nachstehend die Fahrzeiten im Ziel:

Österreich	2.13.47	I.	100 Punkte	Gesamtpunktzahl	300
Ungarn	2.14.04	II.	69 „	„	141
Frankreich	2.14.10	III.	45 „	„	102
Schweiz	2.16.04	4.	27 „	„	97
Italien	2.19.13	5.	12 „	„	108
Holland	2.19.20	6.	1 „	„	14

Damit hatte Österreich in ununterbrochener Reihe den dritten Sieg errungen, und man hatte sich bereits daran gewöhnt, die Angerer-Mannschaft in Front zu sehen — es hätte nun wohl etwas ganz besonderes eintreten müssen, um ihr den endgültigen Sieg streitig zu machen. Aber wirklich sollte die vierte Wettfahrt eine Überraschung bringen, die für die so sicher scheinenden Siegesaussichten Österreichs eine ernste Gefahr bedeuten konnte. Am 31. August stand gleichmäßiger Ostwind von etwa 4 m, als um 14 Uhr gestartet wurde. Alle mit Ausnahme der Holländer hatten es auf einen Sekundenstart abgesehen — dabei gerieten die Franzosen und die Ungarn um eine Nasenlänge zu früh über die Linie und mußten zurückgerufen werden; die Franzosen hatte das schlechte Gewissen auf einen allfälligen Rückruf besonders achten lassen, sie kehrten daher sofort um und verloren nur wenige Sekunden, wogegen die Ungarn eine ganze Weile brauchten, ehe sie ihre Rückrufnummer ausnahmen und sich zur Umkehr entschlossen, so daß sie zunächst beträchtlich zurücklagen. Die Boote hatten kaum die halbe Kreuztour zur Schlangeninselboje zurückgelegt, da sah man plötzlich auf dem österreichischen Boot die Fock in der Luft flattern: der Deckbeschlag für den Vorsegelhals war infolge allzu strammen Durchsetzens des Fockfalls ausgebrochen! Selbstverständlich ging die Mannschaft sofort

daran, den Schaden nach Tunlichkeit zu beheben, dies ging jedoch nur in der Art, daß der Fockhals vorn am Schäkel des Vorstags befestigt wurde, also um etwa 20 cm zu weit vorn; infolgedessen stimmte der Holepunkt der Focksot an Deck nicht mehr, das Achterliek der Fock wehte zu stark aus und die fürs Kreuzen so wichtige Düse zwischen Fock und Großsegel war beim Teufel. Dadurch schwand jede Aussicht, in diesem Rennen auf einen der ersten Plätze zu gelangen, das österreichische Boot kämpfte während der ganzen Wettfahrt verzweifelt, aber zäh mit den Franzosen um den letzten Platz. Die Führung hatten vom Start weg die Italiener an sich gerissen, denen der gleichmäßige, dabei für die leichte Mannschaft noch nicht zu frische Wind sehr behagte; schon bei der Schlangeninselboje führten sie mit 48 Sekunden vor den Holländern, die sich bei der durchstehenden Brise sichtlich mehr als sonst an ihnen gewohnte Verhältnisse erinnert fühlten; sie hatten wieder während der ganzen Wettfahrt ihr Separatmatch mit den Schweizern auszutragen, der Abstand zwischen diesen beiden Mannschaften betrug niemals eine volle Minute, wobei bald die einen, bald die andern den zweiten Platz hielten, bis es auf der letzten Kreuztour den Schweizern gelang, sich endgültig vorzulegen. Am vierten Platz lag von der ersten Wendemarke bis zum Ziel das ungarische Boot, allerdings bis zum Ende der ersten Runde hart bedrängt von den Österreichern und Franzosen, dann erst gelang es den Ungarn, davonzuziehen, Österreich und Frankreich fielen auf der zweiten Runde beträchtlich zurück. Die Zeiten im Ziel waren:

Italien	1.36.56	I.	100 Punkte	Gesamtpunktzahl	208
Schweiz	1.38.00	II.	69 „	„	166
Holland	1.39.20	III.	45 „	„	59
Ungarn	1.41.33	4.	27 „	„	168
Österreich	1.46.17	5.	12 „	„	312
Frankreich	1.47.38	6.	1 „	„	103

Durch diese Wettfahrt war also nicht nur eine Verschiebung in der Reihenfolge aller Mannschaften mit Ausnahme Österreichs und Hollands eingetreten, sondern es war auch der Punktevorsprung Österreichs vor der nächstbesten Mannschaft (nunmehr Italien) vom Verhältnis des Vortages (besser als 2:1) auf 3:2 reduziert worden, und eine Wiederholung des Ergeb-

nisses vom 31. August konnte den endgültigen Sieg Österreichs entschieden in Frage stellen. Freilich glaubte niemand ernstlich an eine solche — aber erstens kommt es oftmals anders, und zweitens, als man glaubt!

Am 1. September stand zur angesetzten Startzeit ein schöner Südwest von 5—6 m, der eine besonders flotte Wettfahrt erwarten ließ. Beim Start um 14 Uhr 15 Minuten zogen Italien und Ungarn in Luv, Österreich mehr in Lee davon —



Europa-Meisterschaft:

Start am 31. August. 317 Italien, 335 Schweiz, 369 Frankreich (zurück!),
346 Österreich, 444 Ungarn (vor der Umkehr).

dagegen erhoben Holländer und Schweizer, die beim Startschuß noch hübsch weit von der Startlinie gelegen hatten, ein lebhaftes Protestgeschrei, sie behaupteten, der Startschuß sei eine halbe Minute zu früh gefallen! Nun war aber der Startball auf Grund der an der Hand der automatischen Startuhr gegebenen Kommandos genau bedient worden, es schien also die behauptete Verfrühung des Startsignals eigentlich unmöglich. Trotzdem wurde vorsichtshalber die Startuhr sogleich an der Hand mehrerer Taschenuhren sorgfältig kontrolliert — und man kam zu einem verblüffenden Ergebnis: die Startuhr, die bis dahin genau gegangen war, lief tatsächlich in jeder Minute

um sieben Sekunden vor! Offenbar hatte ihr die feuchte Witterung, vielleicht auch eine unbeabsichtigte Erschütterung solch merkwürdigen Impuls gegeben. Natürlich blieb nun nichts anderes übrig, als das Feld, das unter Führung der Ungarn und Italiener bereits die erste Marke gerundet hatte, durch ein Motorboot zurückzurufen und einen neuen Start auf 15 Uhr anzuordnen — sehr zum Leidwesen der beiden führenden Mannschaften! Interessanterweise setzten sich auch diesmal die Italiener und Ungarn wieder an die Spitze. In diesem Rennen nun schien sich das ereignen zu wollen, was man am Tage vorher doch mehr als theoretische Möglichkeit ausgerechnet hatte: ein Aufrücken der Italiener an die Österreicher in der Gesamtpunktzahl. Denn auf der ersten Kreuztour, wenige Minuten nach dem Start, sah man plötzlich auf dem gut im Rennen liegenden österreichischen Boot, dem man bei dem frischen Wind angesichts der schweren Mannschaft besonders sichere Chancen zusprechen konnte, die Gaffel herunterklappen: Hanepotbruch! An ein Weiterfahren mit der auf etwa 45 Grad herunterhängenden Gaffel war natürlich nicht zu denken — die Österreicher hätten günstigstenfalls weit hinter dem Felde hersegeln und als unbestritten Letzte einen einzigen Punkt retten können. Aber gerade in diesen kritischen, sozusagen verzweifelten Augenblicken hat unsere brave Mannschaft gezeigt, daß sie ihre Erfolge nicht nur der besseren Vertrautheit mit dem Segelrevier verdankte, sondern daß sie wirklich die Meistermannschaft war. Trotz des frischen Windes, der mehr als 5 m hatte, enterte der brave „Smutje“ (so wurde Arnulf Gunzer seinerzeit in der Jugendabteilung des U.-Y.-C. getauft) sofort auf; bange Sekunden: wird er hinaufkommen, ohne das Boot zum Kentern zu bringen, wo noch dazu unten der dritte Mann zum Aussitzen fehlt? Thausing und Angerer werfen sich weit nach Luv heraus — noch vermögen sie das Boot zu halten, während Gunzer oben auf der Saling herumturnt; jetzt sieht man die Gaffel sich heben: der im untern Spleiß gebrochene Hanepot war an dem kleinen Steg am Gaffelrücken hängen geblieben, Gott sei Dank, sonst wäre die Gaffel gleich ganz von oben gekommen! Gunzer arbeitet oben — die Sekunden scheinen zu Minuten zu werden, Angerer muß gelegentlich nahezu in den Wind schießen, um ein Kentern zu vermeiden, aber er macht fortgesetzt Fahrt beim Wind!

Jetzt sieht man Gunzer wieder heruntergleiten — er hat es geschafft! Gleich darauf wird das Großsegel wieder anständig aufgepiekt, es steht wieder! Aber inzwischen ist doch viel verloren gegangen! Trotzdem erreichen sie noch den Anschluß an das Feld: beim Edelfhof runden zuerst die Italiener, dann die Ungarn (30 Sekunden zurück), die Holländer (45 Sekunden), die Schweizer (1.05), und dann schon die Österreicher (1.29), noch 2 Sekunden vor den Franzosen! Freilich, ideal steht das Großsegel noch nicht, zwei Latten sind beim Aufentern gebrochen und wer weiß, wie lange die Reparatur halten wird, die dort oben in luftiger Höhe improvisiert wurde! Auf der raumen Tour zum Wallerwirt muß Angerer auch wirklich die Franzosen vorbeilassen, 4 Sekunden hinter ihnen rundet er als letzter die Wallerwirtboje. Sollte wirklich die theoretische Möglichkeit zur Tatsache werden, daß die Italiener um 100 Punkte vorrücken und die Österreicher nur einen Punkt bekommen sollten? Da — auf der Vorwindstrecke kommt das zweite Kunststück! Angerer faßt einen entscheidenden Entschluß! Er will nicht mit einem havarierten Boot hinterdrein fahren! Herunter das Großsegel, sowie der Spinaker steht und zieht! Eins, zwei, drei haben Thausing und Gunzer das Großsegel gestrichen, im Nu ist der gebrochene Hanepot solid angebändselt und schon geht das Großsegel wieder hinauf — nicht viel mehr als eine halbe Minute haben die beiden dazu gebraucht! Freilich, auch diese halbe Minute hat den Vorsprung der Gegner erhöht, aber vor Wind macht das nie so viel aus wie am Wind. Die Schlangeninselboje wird gerundet: Italien voran, dann Ungarn (32 Sekunden zurück), Frankreich (38 Sekunden, also mächtig aufgerückt), Holland (47 Sekunden), Schweiz (1.04), Österreich (1.47). Jetzt kommt die lange Kreuztour zur Edelfhofboje: Angerer weiß, wie er seine Schläge zu wählen hat, auf den Zentimeter genau wird jede Bö ausgenützt, wie ein Uhrwerk arbeitet die Mannschaft bei jeder Bö, bei jeder Wende. Beim Passieren der Startlinie am Ende der ersten Runde ist es klar: die Österreicher haben sich schon hübsch ins Feld hineingearbeitet: sie passieren als Vierte, aber in der Mitte der Linie, während das zweite und dritte Boot draußen in Lee vorübergekommen sind; die Kreuztour geht weiter nach Westen, die Boote nähern sich der Edelfhofboje: bei jeder Kurskreuzung beobachtet man gespannt: hurrah, die

Österreicher sind wieder einem Gegner vor dem Bug vorbeigegangen! Nur noch die Italiener liegen vor ihnen! Plötzlich ein ungeheurer Jubel auf dem von Zuschauern dicht besetzten Dampferlandungssteg: Die Österreicher sind eben an den Italienern vorbeigekommen und haben als erste die Edelhofboje gerundet! Vom letzten auf den ersten Platz vorgearbeitet auf dieser Kreuztour! Freilich hatte im letzten Augenblick der Himmel ein wenig geholfen: Bei der letzten Wendung war den Italienern — vielleicht unterstützt durch etwas nervöse Hast — die Fockschot gebrochen; sicher war es Nervosität, daß sie dadurch so lange aufgehalten wurden, daß sie ein Boot nach dem andern passieren lassen mußten und als letzte die Marke rundeten. Aber das Meisterstück unserer Mannschaft konnte dadurch nicht entwertet werden! Das war eine Glanzleistung, wie man sie selten sieht! 8 Sekunden nach den Österreichern rundeten die Franzosen, dann die Ungarn (0.22), die Holländer (1.03), die Schweizer (1:27) und die Italiener (1:53). Auf der raumen Strecke zum Wallerwirt ergab sich keine Veränderung, dagegen vermochten auf der Vorwindstrecke zur Schlangeninsel die Franzosen an den Österreichern vorbeizukommen und 13 Sekunden vor ihnen zu runden; damit schien der Sieg der Franzosen sicher — Peytel vergab ihn auch diesmal: statt schnurstracks aufs Ziel loszusegeln und dadurch Angerer zum Hochluven zu zwingen, bemühte er sich, Höhe zu schinden — mit dem Erfolg, daß Angerer in Lee durchbrechen und doch noch das Ziel anliegen konnte; Peytel erlebte dann noch die weitere Enttäuschung, daß er im Ziel auch noch von den Holländern abgefangen und mit 2 Sekunden auf den dritten Platz verwiesen wurde. Wie unsere Mannschaft diesmal bejubelt wurde, kann man sich ausmalen; sie hatte es aber ehrlich verdient! Nachstehend die Zeiten im Ziel:

Österreich	1.21.08	I.	100 Punkte	Gesamtpunktzahl	412
Holland	1.22.05	II.	69 „	„	128
Frankreich	1.22.07	III.	45 „	„	148
Ungarn	1.22.54	4.	27 „	„	195
Schweiz	1.23.53	5.	12 „	„	178
Italien	1.24.33	6.	1 „	„	209

Durch dieses Rennen war die Entscheidung über den Sieg Österreichs in der Europameisterschaft gefallen; keine andere

Mannschaft konnte der unsrigen noch gefährlich werden. Um so interessanter mußte sich der Kampf um den II. und III. Platz in der Gesamtwertung gestalten, denn in der Theorie konnte jede einzelne Mannschaft noch auf den II. Platz gelangen — sogar die am schlechtesten stehenden Holländer hätten bei



Europa-Meisterschaft:

Die siegreiche österreichische Mannschaft (A. Gunzer, Dietz Angerer, V. Thausing).

einer für sie günstigen Reihenfolge aller Mannschaften durch einen Sieg noch die zweitbeste Punktsomme erreichen können.

Am 2. September herrschte vormittags Regen und Flaute; mittags Regen und Flaute; aber nachmittag lichtete sich der Himmel doch einigermaßen, und wenngleich von Wind nicht viel zu merken war, hörte es doch wenigstens auf zu regnen; um 14 Uhr 50 Minuten wurde (nach mehrmaliger Startver-

schiebung, die durch die Reparatur einer kleinen Havarie am Boot der Holländer notwendig geworden war) die letzte Wettfahrt begonnen. Ein leichter Zug aus Westsüdwest brachte die Boote zur Edelfhofboje, die zuerst von den Schweizern erreicht wurde; erst nach einer Minute folgte das Gros des Feldes in der Reihenfolge Österreich (1.02), Italien (1:21), Holland (1:39), Frankreich (1:42), weit zurückliegend Ungarn (4.55), dessen Boot in einem Flautenloch hängen geblieben war. Auf den nächsten Schlag nahm Österreich die Spitze, mußte sie jedoch nach dem Runden der Schlangeninselboje wieder an die Schweiz abgeben. Der leichte Westsüdwest wurde im Laufe der Wettfahrt von einem ebenso leichten Nordwest abgelöst, der auf der vorletzten Strecke der zweiten Runde vom südlichen Abendwind verdrängt wurde. Daß bei dieser Windentwicklung mancherlei Chancen eintraten, kann nicht wundern — jedenfalls war diese Wettfahrt die am wenigsten einwandfreie von allen, wengleich gerade die durch den Windwechsel bedingten Verschiebungen in der Lage der Boote angesichts der Punktverhältnisse die Wettfahrt für das Publikum besonders interessant gestalteten. Und es war wenigstens immer ein Lufthauch, niemals eine tödliche Flaute. Das Ergebnis war folgendes:

Schweiz	2.47.57	I.	100 Punkte	Gesamtpunktzahl	278
Österreich	2.52.48	II.	69 „	„	481
Frankreich	2.55.06	III.	45 „	„	193
Italien	2.55.23	4.	27 „	„	236
Holland	2.55.49	5.	12 „	„	140
Ungarn	3.02.24	6.	1 „	„	196

Durch ihren Sieg in dieser Wettfahrt hatten sich also die Schweizer auf den zweiten Platz vorgearbeitet, der vorher den Italienern zu winken schien, und diese mußten sich mit dem dritten Platz begnügen.

Dieser letzten Wettfahrt wohnten Herr Hofrat Preiß und Herr Bahnrat Dr. Hanausek bei, von denen ersterer als Vertreter des Bundessportführers, letzterer als Vertreter des Bundesministeriums für Handel und Verkehr an den Wörthersee gekommen war, um der am Abend stattfindenden Preisverteilung beizuwohnen. Diese wurde im Rahmen eines Segleressens in dem mit Flaggen und den Nationalflaggen

aller teilnehmenden Nationen festlich geschmückten großen Saal des Etablissements Werzer in Pörtschach vorgenommen. Der Obmann des U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee, Dr. Johanny, in dessen Händen die gesamte Vorbereitung und Leitung der Veranstaltung gelegen war, konnte dortselbst außer den beiden genannten Herren den königl. italienischen Generalkonsul Arnò aus Klagenfurt samt Gemahlin (die auch mehrfach zu den Wettfahrten erschienen waren) begrüßen, ferner den Landeshauptmannstellvertreter von Kärnten, Herrn Landesrat Lehr mit Herrn Hofrat Kemetter von der Kärntner Landesregierung, den Vorsitzenden des Ständigen Ausschusses der österreichischen Seglervereine und Präsidenten des U.-Y.-C., Herrn Sektionschef Dr. Maurus, endlich die zu den Wettfahrten an den Wörthersee gekommenen Funktionäre und Mannschaften der ausländischen Klubs, die teilweise mit ihren Damen erschienen waren, und die zahlreich erschienene Seglergemeinde vom Wörthersee und einigen anderen österreichischen Gewässern mit ihrem Anhang — nicht zu vergessen unsere brave Mannschaft selbst. Die Begrüßungsrede Dr. Johannys klang in ein begeistert aufgenommenes Hipp Hipp Hurrah auf die herzliche Kameradschaft zwischen den österreichischen und den ausländischen Seglern aus. Sodann begrüßte Herr Landeshauptmannstellvertreter Lehr die Gäste namens des Landes Kärnten, für das er wegen des außergewöhnlich schlechten Wetters um Entschuldigung bat. Namens der Gäste erwiderte der Präsident des Zürcher Y.-C., Herr Waser. Bei der nun folgenden Preisverteilung überreichte Herr Bahnrat Dr. Hanausek mit einer herzlichen Ansprache der siegreichen österreichischen Mannschaft den vom Bundesministerium für Handel und Verkehr gewidmeten Meisterschaftspreis, eine Bronze, darstellend einen Lotsen in Ölzeug und Südwester an dem von Brechern umspülten Steuerrad. Der Oberbootsmann des U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee, Ing. R. Schlenk, überreichte den siegreichen Mannschaften die vom akad. Bildhauer Prof. Ludwig Hujer geschaffene Siegesmedaille, darstellend zwei besonders erfolgreiche 22er vom Wörthersee im Luvkampf; diese Medaille erhielten die Europameister in vergoldeter Ausführung, die zweite und dritte Mannschaft in Silber, alle übrigen Teilnehmer in Bronze (die gleiche Medaille, nur mit anderer Gravierung, erhielten die Funktionäre der Rennleitung und einige Hono-

rationen zur Erinnerung). Sohin überreichte Ing. Schlenk der Schweizer Mannschaft den vom U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee als zweiten Preis gewidmeten Pokal, worauf Herr Landeshauptmannstellvertreter Lehr den Italienern den von ihnen gewonnenen, von der Kärntner Landesregierung gewidmeten Pokal mit dem Kärntner Wappen überreichte. Anschließend an die Preisverteilung dankte Herr Sektionschef Dr. Maurus dem U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee und Kärntner Y.-C. sowie den Funktionären beider Clubs für die mühevollen und klaglosen Durchführung der Veranstaltung namens des gesamten österreichischen Segelsports.

Die nächstjährige Europameisterschaft findet in Italien, und zwar im Golf von Triest statt, die Durchführung liegt in den Händen des R. Y.-C. Adriaco.

Dr. Johnny.

Regattabericht Attersee 1934.

Trotz abgesagter Hauptwettfahrtswoche und Sparmaßnahmen zeigten die Regatten des U.-Y.-C. Attersee eine recht gute Beteiligung. Insgesamt hatten 20 Boote gemeldet; sechs Yachten der Sonderklasse, zwei 35-qm-Rennyachten, fünf 20er, fünf 22er und zwei Boote der 15-qm-Rennklasse.

Die erste Verbandswettfahrt am 9. August brachte strahlenden Sonnenschein, jedoch sehr spärlichen Wind, so daß eine zweimalige Verschiebung um eine halbe Stunde erforderlich wurde. Bei leichtem Ost begab sich um 11 Uhr die Sonderklasse unter Führung von „Halunk“, „Hedy“ und „Cima“ auf die Bahn. Die erste Runde brachte noch keine besondere Entscheidung, da alle sechs Yachten bei der dritten Rundung der Klubhausboje diese innerhalb 48 Sekunden genommen hatten. An der Boje in Weyregg lag aber „Cima“ dann doch bereits in klarer Führung, nachdem sie sich erst gegen „Hedy“ in sicherer Leestellung behaupten konnte und dann an „Lilly II“ in Luv vorbeigegangen war. Bis ins Ziel vergrößerte „Cima“ zusehends ihren Vorsprung und beendete die Wettfahrt mit 5 Minuten vor dem an zweiter Stelle liegenden „Halunk“. „Halunk“ schien nicht ganz im Trimm zu sein, denn unter Führung von Dr. M. Curry hatte man dieses Boot wohl weiter vorne erwarten dürfen. Erst im letzten Teil der

Strecke konnte „Halunk“ von rückwärts auf den zweiten Platz vorrücken.

Die beiden alten Gegner, „Woglinde“ und „Sindbad“ lieferten sich in der 35er-Klasse den üblichen Zweikampf, den „Woglinde“ jedoch bereits mit Beendigung der ersten Runde, wo sie schon um 3 Minuten vor lag, zu ihren Gunsten entschieden hatte. Im Ziel war der Vorsprung bereits verdoppelt und mit 2.12.15 die beste Zeit des Tages ersegelt.

In der 20er-Klasse ging „Rih II“ gleich nach dem Start an dem an erster Stelle gestarteten „Donar“ vorbei und hatte von da an das Rennen in der Hand. Erst 10 Minuten hinter „Rih“ passierte „Pia“ das Ziel als zweiter Preisträger. Es folgten „Ernest Fink“ und „Ariel“. „Donar“ hatte bereits in der ersten Runde aufgegeben.

Dicht geschlossen starteten die 22er, und „Risa“ übersah und überhörte im Eifer des Gefechtes ihren Rückruf. Daher war auch alle Mühe umsonst und es nutzte ihr weder die anfängliche Führung des Feldes, noch der zweite Platz im Ziel, da die strengen Richter die Disqualifizierung aussprachen. „Erika“ hatte nach der ersten Rundung der Teufelsbrückenboje „Risa“ überholt und von da ab sicher bis ins Ziel geführt. An dritter Stelle kam „Aristos“ ein, dem durch das Ausscheiden von „Risa“ der II. Tagespreis zufiel.

Bei den 15ern hatte „Idi“ vom Mondsee sehr bald das Rennen in der Tasche. „Conso“ hatte sich zwar eine nagelneue Takelage geleistet, jedoch war der erwartete Erfolg ausgeblieben.

Der zweite Tag brachte etwas mehr Wind aus Westen und Süden, aber auch etwas Regen. „Halunk“ rehabilitierte sich in glänzender Form, indem er von Anfang an die Führung innehatte und die beste Zeit des Tages segelte. An zweiter Stelle lag ebenfalls über den ganzen Kurs „Pia“, die am Vortage nicht gestartet war. Um den dritten Platz wurde hart gekämpft. Die vorletzte Boje in Weyregg konnte „Lilly“ noch an dritter Stelle vor „Cima“, „Hedy“ und „Tilly“ runden. In dem aufspringenden Süd luvten sich „Cima“ und „Hedy“ weit aus dem Kurs heraus, während „Lilly“ geradewegs auf die Zielboje lossteuerte. Da der Südwind jedoch unter Land nicht durchstand, konnten „Cima“ und „Hedy“ den Anschluß bekommen, und

„Cima“ überlief „Lilly“ noch wenige Meter vor dem Ziel, während „Hedy“, welche bis zuletzt mit „Cima“ Bord an Bord lag, sich trotzdem beim Einlauf mit dem letzten Platz zufrieden geben mußte.

In der 35er-Klasse siegte „Woglinde“ wieder überlegen über „Sindbad“ mit acht Minuten Vorsprung.

„Rih II“ hatte in der 20er-Klasse anfänglich die Führung. An der Teufelsbrückenboje ging er jedoch zu sehr unter Land und bekam den aufspringenden Südwind als letzter. „Ariel“ rundete hier bereits an erster Stelle, gefolgt von „Donar“, während „Rih II“ auf den letzten Platz zurückgefallen war. In der folgenden Raumschootstrecke lief „Rih“ jedoch wieder nach vorne und konnte bei der Rundung in Weyregg auch „Donar“ durch Innenposition hinter sich bringen. Bis ins Ziel trat keine Änderung mehr ein. „Ariel“ war an diesem Tage bei frischerer Brise sehr gut gelaufen und beendete die Wettfahrt mit 10 Minuten vor „Rih II“, der in ziemlichem Abstand „Donar“, „Pia“ und „Ernest Fink“ folgten.

Bei den 22ern lieferten „Risa“ und „Aristos“ ein scharfes Rennen um den ersten Platz, den „Risa“ erst in der zweiten Runde einwandfrei für sich entscheiden konnte. Die Reihenfolge im Ziele war „Risa“, „Aristos“, „Nelly III“, „Erika“ mit je zirka 2 Minuten Abstand und weiter zurück „Strux“.

Bei den 15ern machte wieder „Idi“ den ersten Preis, nachdem „Conso“ in der ersten Runde, schon stark zurückliegend, aufgegeben hatte.

Der dritte Tag war wieder eine Angelegenheit der Leichtwetterboote. Die Boje in Attersee wurde von „Halunk“ zuerst gerundet. Ihm folgte „Cima“, auch bereits frei aus dem Feld gesegelt. „Cima“ und „Halunk“ luvten sich dann in einem Kampf um die Innenposition so weit über die Boje hinaus, daß sie mit einer Halse auf Gegenkurs gehen mußten. „Cina“ hatte zwar das Match gewonnen, jedoch war inzwischen alles übrige um die Boje gegangen. Auf der raumen Strecke nach Weyregg überlief „Cima“ nacheinander „Lilly“ und „Pa“. Weyregg wurde in der Reihenfolge: „Hedy“, „Tilly“, „Cina“, „Halunk“, „Pia“ und „Lilly II“ gerundet. Auf halbem Weg nach dem Ziel überholte „Cima“ in Luv die vor ihr liegende „Tilly“ und nahm dann abfallend Kurs auf die Zielboje, die

luvward liegende „Hedy“ unbeachtet lassend. Daß Siegesgewißheit oft ein großer Fehler ist, mußte der Steuermann von „Cima“ diesmal erkennen, denn „Hedy“ und „Tilly“ waren höher gelaufen, und kurz vor dem Ziel rauschten sie an „Cima“ mit einer einsetzenden frischen Westbö vorbei, so daß aus dem sicheren Ersten plötzlich ein erster Leidtragender geworden war. Die Reihenfolge war somit „Hedy“, „Tilly“, „Cima“, „Pia“, „Halunk“ und „Lilly II“.

„Woglinde“ gewann auch diesmal wieder in der 35er-



Attersee: Rih II, Junioren-Mannschaft.

Klasse das Rennen vor „Sindbad“, der allerdings zeitweilig die Führung innehatte und nur knapp hinter „Woglinde“ einlief.

Bei den 20ern siegte „Rih II“; ihm folgten: „Pia“, „Ariel“, „Ernest Fink“ und „Donar“.

„Erika“ begann mit einem guten Start als Erste die Wettfahrt der 22er und rundete in Attersee vor „Nelly“. Die an letzter Stelle liegende „Risa“ ging sofort nach der Boje auf Steuerbordbug unter Land, während die führenden Boote den Schlag in den See hinaus bevorzugten. Diese Extratour bekam „Risa“ so gut, daß sie bereits an der Teufelsbrückenboje die Führung innehatte. „Erika“ hatte auf dieser Strecke einige Ausein-

andersetzungen mit „Nelly III“, konnte sich jedoch behaupten; die Reihenfolge im Ziel war: „Risa“, mit bester Zeit des Tages, „Erika“, „Nelly III“, „Aristos“ und „Strux“.

Bei den 15ern ergab auch diese Wettfahrt kein anderes Bild als an den Vortagen, indem „Idi“ in einwandfreier Führung das Rennen behauptete.

In Erkenntnis der unsicheren Wind- und Wetterlage wurde am vierten Regattatage von der Wettfahrtleitung der kürzeste Kurs über Consum, Litzelberg, Teufelsbrücke mit nur 7 Seemeilen gewählt. Bei leidlich frischer Brise startete die Sonderklasse in ziemlicher Geschlossenheit. „Hedy“ und „Cima“ begannen gleich wieder einen erbitterten Luvkampf vom Kurs weg, wogegen das übrige Feld unter Führung von „Halunk“ direkten Kurs nach der Boje lief. Der ganze Tag stand unter dem Zeichen von Brisenglück und gewagten Spekulationen; immerhin ist es bemerkenswert, daß auch dann meistens die guten Steuerleute vorne sind. An der ersten Boje, in Consum, waren die Klassen schon ganz durcheinander gelaufen. Als erstes rundete der 35er „Woglinde“, gefolgt von dem 22er „Erika“. Dann in großer Wuhling zusammen „Rih II“, „Cina“, „Sindbad“, „Halunk“, „Ernest Fink“, „Pia“ und „Hedy“. Auf der Strecke von Litzelberg, nach der Teufelsbrücke war dann die große Spekulation. Ein Teil war fürs Südostufer, so „Halunk“ und „Pia“ in der Sonderklasse, „Erika“ bei den 22ern. „Hedy“ ging auf Biegen und Brechen ganz ans Westufer und bekam am meisten recht. Der Rest war abwartend mehr in der Mitte, was sich bei den 22ern bewährte, „Cina“ aber keinen Vorteil brachte, indem sowohl „Hedy“ vom Westufer aus und „Halunk“ ganz von der anderen Seite des Sees besser daran waren. „Rih II“ konnte, trotzdem er anfänglich nach dem Ostufer gegangen war und ziemlich eingepackt war, indem er sowohl unter den Sonderklassen als auch anderen Abdeckungen zu leiden hatte, sich frei segeln und wieder seinen ersten Preis nach Hause bringen. Wie die Teufelsbrückenboje gerundet wurde, war auch der Einlauf. In der Sonderklasse: „Hedy“, „Halunk“, „Cima“, „Woglinde“ bei den 35ern, „Nelly“ und „Strux“ bei den 22ern und „Rih II“ und „Pia“ bei den 20ern.

Der Tag der fünften Verbandswettfahrt brachte frischen West- und Südwind. Bereits in Attersee lag „Halunk“ vorne,

gefolgt von „Pia“, „Hedy“, „Tilly“, „Cima“ und „Lilly“. „Cima“ konnte, höher laufend als ihre Gegner, bald an „Tilly“, „Hedy“ und „Pia“ vorbeigehen. Nach Absolvierung der Kreuzstrecke nach der Teufelsbrücke, wobei die Schläge in den See hinaus sich als günstiger erwiesen hatten, lag „Halunk“ in einwandfreier Führung. „Hedy“ war „Cima“ wieder stark aufgelaufen, jedoch konnte „Cima“ durch eine rasche Wende bei der Boje die Innenposition erhalten und sich wieder frei machen. Auch „Lilly“, heute unter Führung von Dr. C u r r y sen., kam auf und rundete in Weyregg an dritter Stelle. In der Schlußstrecke konnten „Hedy“ und „Cima“ die bereits vor liegende „Lilly“, welche hängen geblieben war, überholen. Die Reihenfolge im Ziel war „Halunk“, „Cima“, „Hedy“, „Lilly“, „Pia“ und „Tilly“, welche auch die Reihenfolge der Punktpreise der heurigen Regattawoche ergab.

Trotz des frischen Windes konnte „Rih II“ in der 20er-Klasse auch diesmal seinen ersten Preis mit 10 Minuten Vorsprung nach Hause bringen und lief mit der besten Zeit des Tages noch vor der ersten Sonderklasse durchs Ziel. Auch „Ariel“ wurde sehr gut gefahren, trotzdem hätte sie „Rih II“ den Sieg schwerer machen können.

In der 35er-Klasse siegte wieder „Woglinde“ über „Sindbad“ und erreichte somit eine ununterbrochene Reihe von fünf ersten Preisen ihrer Klasse.

Die vierte Verbandswettfahrt für die 22er war bereits am Nachmittag des Vortages gefahren worden, damit die zu den Wörthersee-Regatten gemeldeten Boote rechtzeitig auf den Weg gebracht werden konnten. Bei leichtem Ost, dem man es ansehen konnte, daß es ihm nicht Ernst war, wurde die erste Strecke nach der Boje in Attersee gekreuzt. Hier rundete „Risa“ an erster Stelle. Auf der Raumschootstrecke nach Weyregg lag „Risa“ bereits so weit vorne, daß an ihrem Sieg eigentlich nicht mehr zu zweifeln war. Ihr folgten ziemlich dicht beisammen „Erika“, „Strux“ und „Aristos“, zurück „Nelly III“.

Inzwischen war der Wind auf Süd umgesprungen. Am Westufer stand er bereits gut durch und „Nelly III“ ging mit guter Fahrt direkten Kurs nach Weyregg. „Strux“, der heute unter anderer Führung stand, setzte „Erika“ gut zu und beide

Afterseewoche 1934.

Datum		9. August		10. August		11. August		12. August		13. August	
Windrichtung und -Stärke		08. 1-2 Sekm.		8 u. W. 4 Sekm.		NW. 0-2 Sekm.		W. 0-1 Sekm.		WS. 1-4 Sekm.	
Bahnlänge		11 Sm.		11 Sm.		5-5 Sm.		7 Sm.		11 Sm.	
Yacht	Eigner, Club	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz
Sonderklasse											
Halunk II ³⁾	H. Funke, U.-Y.-C. A.-S.	2.26.12	2.	1.43.20	1.	2.05.44		2.31.02	2.	2.37.25	1.
Lilly	F. Gumpinger, U.-Y.-C. A.-S.	2.31.31		1.51.11		2.06.15		2.39.53		2.49.27	
Hedy	Dr. G. Langer und Ing. H. Schachermeyer, U.-Y.-C. A.-S.	2.30.54		1.51.37		1.57.27	1.	2.30.33	1.	2.48.15	
Tilly XVII	A. Sturm, U.-Y.-C. A.-S.	2.27.33		1.51.26		1.58.09	2.	2.39.27		2.49.59	
Pia	Ing. L. Hinterschweiger, U.-Y.-C. A.-S.	n. gest.		1.46.20	2.	2.01.58		2.35.35		2.49.58	
Cima ⁴⁾	Jugendabteilung	2.21.13	1.	1.50.57		1.58.31		2.23.52		2.41.06	2.
35-qm-Rennklasse											
Sindbad III	Ing. R. Engels, U.-Y.-C. A.-S.	2.18.33		2.11.42		1.51.55		2.28.24		2.41.04	
Woglinde III ³⁾	O. Grill, U.-Y.-C. A.-S.	2.12.15	1.	1.52.11	1.	1.50.55	1.	2.21.49	1.	2.37.36	1.
20-qm-Rennklasse											
Donar	H. Obermüller, U.-Y.-C. A.-S.	aufgeg.		2.09.21		2.07.45		2.43.45		2.40.44	
Ernest Fink	Dr. H. Hein, U.-Y.-C. A.-S.	2.30.38		2.14.40		2.04.54		2.44.37		2.41.01	
Pia ⁴⁾	K. Groß, U.-Y.-C. A.-S.	2.24.51	2.	2.12.42		1.55.31	2.	2.37.09	2.	2.38.41	
Ariel	F. Eichmann, U.-Y.-C. A.-S.	2.34.40		1.54.08	1.	1.58.50		2.38.48		2.37.15	2.
Rih II ³⁾	Ing. C. Anteried, U.-Y.-C. A.-S.	2.14.33	1.	2.04.21	2.	1.47.59	1.	2.31.58	1.	2.27.16	1.
22-qm-Rennklasse											
Erika ⁴⁾	Ing. H. J. Vogt, U.-Y.-C. A.-S.	2.15.48	1.	2.20.29		1.50.08	2.	2.38.31	2.	1.35.54	
Nelly III	Dr. A. von Frisch, U.-Y.-C. A.-S.	2.22.56 ¹⁾		2.18.28 ¹⁾		1.58.45 ¹⁾		2.37.37 ¹⁾		1.34.16	
Strux ³⁾	H. Orthner, U.-Y.-C. A.-S.	2.26.10		2.36.02		2.07.20		2.37.39	1.	1.33.56	1.
Risa	J. Altmann, U.-Y.-C. A.-S.	2.17.15 ²⁾		2.14.22	1.	1.47.50	1.	2.40.18		1.35.37	
Aristos	S. Weixelbaumer, U.-Y.-C. A.-S.	2.20.11	2.	2.16.12	2.	2.04.08		2.39.48		1.34.03	2.
15-qm-Rennklasse											
Conso	A. Lutz, U.-Y.-C. A.-S.	2.31.41		aufgeg.		3.14.33		n. gest.		n. gest.	
Idi ³⁾	M. Grohmann, U.-Y.-C. Mo.-S.	2.30.11	1.	2.17.37	1.	3.08.15	1.	n. gest.		n. gest.	

¹⁾ nicht unterschrieben. — ²⁾ ausgeschlossen, wegen Nichtbeachtung des Rückrufes. — ³⁾ I. Punktpreis. — ⁴⁾ II. Punktpreis.

Boote luvten sich ziemlich aus dem Kurs. Der vorliegenden „Risa“ war die Geschichte ziemlich unsympathisch, und sie lief ebenfalls von Lee heraus nach Luv, jedoch machte sie noch nicht so viel Fahrt wie die hinter ihr in frischerem Wind liegenden Gegner. Bei der dann notwendigen Halse, um die Boje Weyregg anzuliegen, kam „Risa“ in die Leeposition und hatte das Nachsehen. In Weyregg rundete „Nelly“ als Erste, gefolgt von „Strux“, „Aristos“ und, dicht zusammen, „Risa“ und „Erika“. Im Ziel war das Feld noch gut beisammen, denn innerhalb von 1.58 waren alle Boote unter Führung von „Strux“ durchs Ziel gegangen. Es folgten „Aristos“, „Nelly III“, „Risa“ und „Erika“. Mit diesem ersten Platz machte „Strux“ überraschend den I. Punktpreis. „Erika“ gewann den II. und „Risa“ ging trotz ihrer beiden ersten Tagespreise leer aus.

Die Wettfahrt der Sonderklasse um den August Dehne Erinnerungs-Pokal gestaltete sich zu einem sehr interessanten Rennen. Bei leichtem Süd ging das Feld unter Führung von „Halunk II“, auf welchem wieder Dr. M. Curry das Ruder führte, auf die Bahn. In Attersee wurde in der Reihenfolge „Halunk“, „Cima“, „Tilly“, „Hedy“, „Pia“ und „Lilly“ gerundet. In Weyregg flaute der Wind ab und bei dieser Boje lag „Halunk“ in klarer Führung vor „Cima“ und „Hedy“. Kurz nach der Bojenrundung setzten harte Böen aus einer Gewitterwolke aus Nord-Ost ein. Hierbei konnten „Hedy“ und „Tilly“ den beiden führenden Yachten gut auflaufen und es gelang „Hedy“ vorübergehend an „Cima“ vorbeizukommen, da diese den B.-B.-Schlag etwas zu weit unter das Westufer ausgedehnt hatte. In Kammer wurde gerundet: „Halunk II“, „Cima“, knapp gefolgt von „Hedy“, dann „Tilly“, „Lilly“ und „Pia“. Bei abflauendem Wind entwickelte sich auf der nun folgenden Vorwindstrecke ein heißer Kampf zwischen „Halunk“ und „Cima“, welchen letztere zu ihren Gunsten entscheiden konnte. Auch „Lilly“ war gut voran gekommen und lag lange Zeit an dritter Stelle. Die Teufelsbrückenboje wurde gerundet: „Cima“, „Halunk“, „Lilly“, „Hedy“, „Tilly“ und „Pia“. Auf der Strecke ins Ziel fiel „Lilly“ wieder an fünfte Stelle hinter „Hedy“ und „Tilly“ zurück, während sich „Cima“ von dem knapp folgenden „Halunk“ die Führung nicht mehr streitig machen ließ und 54 Sekunden vor diesem die Ziellinie passierte. Der Sieg des Jugendabt.-Bootes ist um so bemerkenswerter,

als die Besatzung bei diesem Rennen ausschließlich aus Junioren bestand und somit den Beweis lieferte, daß unsere Jollensegler auch auf größeren Yachten ihren Mann stellen.

Das Clubhaushandikap wurde in diesem Jahre auf besonderen Wunsch einer Seglergruppe im Anschluß an die Verbandswettfahrten gesegelt, um nach deren Ergebnis die Vorgaben festzustellen. Es fragt sich, ob die Verlegung dieser Regatta ein Vorteil ist, denn bisher konnte man auf Grund ihres Ergebnisses an seinem Boot noch kleine Trimmkorrekturen vornehmen, und so hatte diese, vom sportlichen Standpunkt nicht sehr wertvolle Regatta, einen Zweck. Trotz genauester Vorgabenberechnung hat sich am Enderfolg des Clubhaushandikaps nichts Wesentliches geändert, indem, genau wie im Vorjahr, die 22er und 20er siegreich waren. Eine verbüßende Tatsache ist außerdem, daß der erste, zweite und vierte Platz von den gleichen Steuerleuten belegt wurde, die im Vorjahr, teilweise auf anderen Booten, die gleichen Plätze innehatten. Der vorjährige Fünfte war außerdem heuer Dritter. Die ersten drei Boote, und zwar „Nelly III“, „Pia“ (20 qm) und „Strux“ passierten das Ziel innerhalb 26 Sekunden, wobei der fast die ganze Zeit führende „Strux“ erst in den letzten 50 m vor dem Ziele von den beiden ersten Preisträgern überholt wurde. An vierter Stelle folgte „Cima“, als erste Sonderklasse und Fünfter wurde der 35er „Sindbad“.

Die über 20 Seemeilen führende lange Wettfahrt gewann in der Sonderklasse „Halunk II“ mit 9 Minuten Vorsprung vor „Cima“, „Hedy“, „Malepartus“ und „Pia“. „Halunk“ segelte mit 5.50.4 die schnellste Zeit der gesamten Wettfahrt.

Bei den 35ern gewann wieder „Woglinde“. „Ernest Fink“ war diesmal siegreich in der 20er-Klasse. Ihm folgten binnen 37 Sekunden „Pia“ und „Donar“, während „Ariel“ weiter zurück lag und „Rih II“ nicht gestartet war. Bei den 22ern hatten nur 2 Boote gemeldet, hier siegte „Nelly III“ über „Strux“ mit 14 Minuten Vorsprung.

Der Totilapreis wurde im heurigen Jahre endgültig von „Woglinde“ gewonnen. Ihr folgten „Sindbad“ und „Cima“. Der Rest von den sechs gestarteten Booten gab wegen Aussichtslosigkeit auf, was allerdings nicht besonders sportlich war

Ing. H. J. Vog.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Die Ausschüsse der Zweigvereine.

Die Generalversammlungen haben für das kommende Vereinsjahr folgende Ausschüsse gewählt:

Wörthersee.

Obmann: Dr. Robert J o h a n n y.

Obmannstellvertreter: Kommerzialrat Alexander A n g e r e r.

Oberbootsmann: Ing. Rudolf S c h l e n k.

Schriftführer: Ottokar Freiherr von P r o c h a z k a jun.

Kassier: Oberst Ing. Ottokar Freiherr von P r o c h a z k a.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Hermann E l s c h n i g g, Richard F i e d l e r, Dr. Viktor H a u s e r, Ing. Anton von R o s m i n i, Hofrat Dr. Karl W o k s c h, Ing. Richard W o k s c h.

Delegierter: Ing. Rudolf S c h l e n k.

Attersee.

Obmann: Hofrat Oskar von M e i ß - T e u f f e n.

Obmannstellvertreter: Dr. Richard F a b e r.

Oberbootsmann: Ing. Reinhold S c h u l t z.

Schriftführer: Ing. Ludwig H i n t e r s c h w e i g e r.

Kassier: Ernest D r e y s c h o c k.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Ministerialrat Ing. Robert E n g e l s, Ministerialrat Dr. Hermann H e i n, Primarius Dozent Dr. Hubert K u n z, Dr. Gustav L a n g e r, Ministerialrat Dr. Egon W a l l e n t i n, Professor Dr. Gustav W u n s c h e i m Ritter von Lilienthal.

Delegierte: Ing. Reinhold S c h u l t z, Professor Dr. Gustav W u n s c h e i m Ritter von Lilienthal.

Leiter der Jugendabteilung: Ing. Hans Joachim V o g t.

Traunsee.

Obmann: Ing. Viktor T h a u s i n g.

Obmannstellvertreter: Max S c h m i d t.

Oberbootsmann: Dr. Ernst Freiherr von der W e n s e.

Schriftführer: Dr. Robert F r i e d i n g e r - P r a n t e r.

Kassier: Viktor T h a u s i n g jun.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Hermann F e r e b e r g e r, Kommerzialrat Erich K ö c h e r t, Dr. Siegfried

Natter, Adrian von Sax, Dr. Oswald Baron Trauttenberg, Viktor Warchalowsky.

Delegierter: Max Schmidt.

Wolfgangsee.

Obmann: Regierungsrat Dr. Wilhelm Tuschak.

Obmannstellvertreter: Hans Schulze.

Oberbootsmann: Dr. Paul Strohschneider.

Schriftführer: Otto Jäger.

Kassier: Professor Dr. Hans von Frisch.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Hofrat Dr. Ferdinand von Arlt, Werner von Frisch, Aemilian Frh. von Kallina, Professor Dr. Josef Krames, Hermann Peter, Harald Strohschneider.

Delegierter im Vorstand: Professor Dr. Hans von Frisch.

Mondsee.

Obmann: Primarius Dozent Dr. Hermann Kahler.

Obmannstellvertreter: Direktor Friedrich Göbel.

Schriftführer: Cand. ing. Erwin Fanta.

Schriftführerstellvertreter: Cand. ing. Peter Hold.

Kassier: Ing. Max Urbantschitsch.

Oberbootsmann: Cand. ing. Herbert Übersberger.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Wolfgang Abel, Dr. Wilhelm Baron Alter, Generaldirektor Dr. Anton Apold, Roman Faber, Jörg Schwerdtner.

Delegierter im Vorstand: Herbert Übersberger.

Delegiertenstellvertreter: Hans Kaltenbek.

Mattsee.

Obmann: Dr. Arthur Michalek.

Obmannstellvertreter: Zentralkdirektor Ing. Karl Platzer.

Oberbootsmann: Norbert Platzer.

Schriftführer: Dr. Hans Christian Rott.

Kassier: Walter Masel.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Erich Michalek, Dr. Ing. Siegfried Mörth, Medizinalrat Dr. Ludwig Müller, Generaldirektor Johann Riedl, Dr. Hans Riedl.

Delegierter im Vorstand: Dr. Erich Michalek.

Delegiertenstellvertreter: Norbert Platzer.

Leiter der Jugendabteilung: Norbert Platzer.