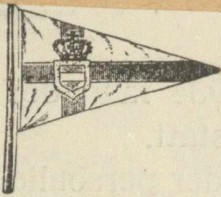


An die Nationalbibliothek,
Wien, I. Josefsplatz

V. b. b.



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

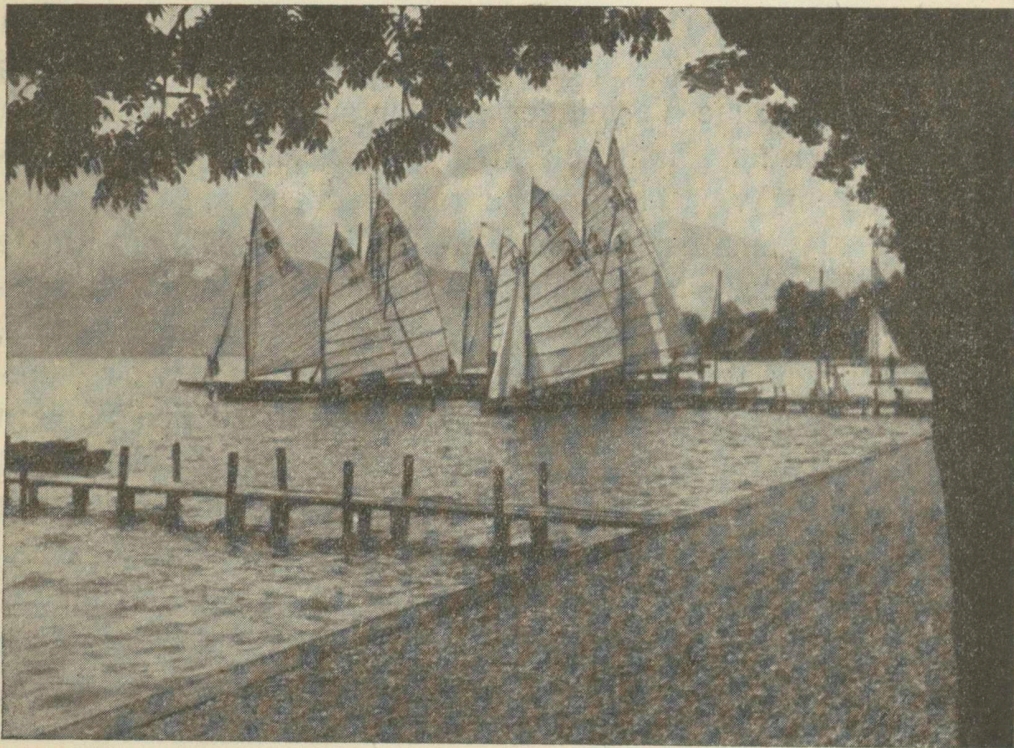
HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

1. HEFT

JÄNNER—MÄRZ 1935

IX. JAHRG.



„Regattastimmung.“

Das mit dem ersten Preis ausgezeichnete Bild unseres Lichtbilderwettbewerbes. Aufnahme von Walter Holzappel (Attersee).

Bericht über den 8. ordentlichen Seglertag.

Am 2. Dezember 1934 fand der 8. ordentliche Seglertag des Union-Yacht-Clubs statt.

Es waren 75 Mitglieder persönlich anwesend, 67 Mitglieder waren durch Vollmacht vertreten.

Der Vorsitzende, Sektionschef Dr. Hans Maurus, eröffnete die Sitzung mit einer herzlichen Begrüßung der Erschienenen. Vor Eingehen in die Tagesordnung gedachte er jener Mitglieder, die in den letzten zwei Jahren dem Klub durch den Tod verlorengingen. Es sind dies:

Hofrat Rudolf von Larisch (Stammverein), Dr. Ing. Viktor Kaplan, Eduard Kurzweil, Dr. Heinrich Thausing (Zweigverein Attersee), John Ruston (Zweigverein Traunsee), Prof. John Quincy Adams, Prof. Dr. Ludwig Neumayer (Zweigverein Wolfgangsee), Siegmund Ritter von Sonnenthal (Zweigverein Grundlsee und Wörthersee).

Als erster der Ämterführer berichtet der Oberbootsmann, Ing. Viktor Thausing:

Er bemerkt einleitend, daß erfreulicherweise in den beiden letzten Jahren keine Verminderung der seglerischen Tätigkeit zu verzeichnen ist. Dann kommt er zunächst auf die internationalen Wettkämpfe zu sprechen, von denen insbesondere die Mannschaftswettkämpfe in der 22-qm-Klasse auf dem Plattensee und dann auf dem Wörthersee hervorzuheben sind; für die schönen Erfolge, die wir dabei hatten, müssen wir vor allem dem Führer Dietz-Angerer dankbar sein. Ferner wurden unsere Beziehungen zu den Seglern des Auslandes durch die Exkursionen des Zweigvereins Attersee, der mit drei Booten und Mannschaften in der Schweiz startete, sehr gefördert.

Von großer Bedeutung für unsern Sport ist sodann die Änderung der Rennklassen im D. S.-Vb.; die Sonderklasse und die 35-qm-Rennklasse wurden als Verbandsklassen gestrichen, was für uns natürlich von Nachteil ist, weil die Gefahr einer Abwanderung in andere Klassen und dadurch eine Zersplitterung zu fürchten ist. Die 25-qm-Einheitsklasse, die man schon zu einer Versuchsklasse degradieren wollte, ist erhalten geblieben. Im allgemeinen hat die Vorliebe für Einheitsklassen

und beschränkte Rennklassen sich befestigt, wogegen ja nichts einzuwenden ist; es liegt dies wohl in den wirtschaftlichen Verhältnissen begründet.

An der Olympiade, die 1936 in Berlin stattfinden wird, wollen wir diesmal in größerem Maßstabe teilnehmen, und zwar in der Klasse der Olympiajollen und in der Starbootklasse. Zur Vorbereitung ist ein Ausschuß eingesetzt. Auskünfte über die Olympiajolle und die damit zusammenhängenden Fragen erteilt Ing. H. J. Vogt.

Über die einzelnen Zweigvereine ist zu bemerken: Der Stammverein hat im vorigen Jahre im Rahmen der Festwochen große Regatten abgehalten, darunter eine Meisterschaft der 10-qm-Klasse. Für die Unterstützung seitens des Festausschusses müsse man danken! Der Wörthersee hat wie bisher zusammen mit dem Kärntner Yacht-Club seine Wettfahrten und darunter auch die Meisterschafts-Mannschaftskämpfe und die um den Nord-Süd-Preis durchgeführt. Der Attersee hat sich dadurch ausgezeichnet, daß er nicht nur in die Schweiz, sondern auch an andere Seen, insbesondere im letzten Jahre eine größere Anzahl von Booten an den Wörthersee geschickt hat, was für die Entwicklung des Segelsports von großer Wichtigkeit und Bedeutung ist. Auf dem Traunsee sah man diesmal drei Kielbootklassen am Start, darunter die zwei Boote der neuen 25-qm-Einheitskielklasse; nach langen Jahren sind das erste Mal hier wieder in Österreich gebaute Kielyachten erschienen. Die Klasse hat sich sehr gut bewährt. Am Wolfgangsee sind hauptsächlich die Boote der Sonderklasse zu Hause, auch sind dort unter den verschiedenen Jollen bereits zwei Einheitszehner beheimatet; der Mondsee zeigt einen Aufschwung in der Regattatätigkeit, der Millstättersee ist zu andern Klassen übergegangen und hat im letzten Jahre keine Regatten gehabt, jedoch hatte eines seiner Boote unter Führung Angerers sehr schöne Erfolge in Deutschland. Der Mattsee hatte im vorigen Jahre zur Feier seines 10jährigen Bestandes eine schöne Festwoche, bei der eine große Anzahl von Booten verschiedener Zweigvereine gestartet ist. Der Grundlsee und der Neusiedlersee hatten keine Regatten, doch fanden im letzten Winter auf dem Neusiedlersee die ersten Wettfahrten mit Eisyachten der 15-qm-Klasse unter guter Beteiligung statt.

Union-Yacht-Club 1. Oktober 1934	Jahr	Aktive Mitglieder	Yachten — davon				
			diverse	D. S.-Vb.-			
				25/E à 5.5 m	22 à 5 m	20 à 5 m	15 à 4 m
Stammverein	1932	75	.	.	2	.	1
	1934	57	.	.	1	.	2
	gestartet	.	.	.	1	.	2
Wörthersee	1932	53	.	.	7	4	.
	1934	45	.	.	10	1	.
	gestartet	.	.	.	6	1	.
Attersee	1932	137	.	.	12	8	1
	1934	110	.	.	10	10	1
	gestartet	.	.	.	5	6	.
Traunsee	1932	54	.	.	1	7	10
	1934	54	.	2	1	6	9
	gestartet	.	.	2	.	5	3
Wolfgangsee	1932	42	.	.	2	4	1
	1934	28	.	.	1	4	2
	gestartet	.	.	.	1	3	1
Mondsee	1932	63	.	.	.	2	5
	1934	48	.	.	.	2	4
	gestartet	.	.	.	.	2	3
Grundlsee	1932	28	.	.	1	5	.
	1934	19	.	.	1	5	.
	gestartet	.	.	.	1	.	.
Millstättersee	1932	24	.	.	2	5	1
	1934	19	.	.	3	3	1
	gestartet	.	.	.	1	2	.
Mattsee	1932	37	.	.	2	.	6
	1934	34	.	.	2	.	6
	gestartet	.	.	.	2	.	5
Neusiedlersee	1932	39	1	.	1	.	9
	1934	22	1	.	1	.	5
	gestartet	.	.	.	.	.	1
Summe	1932	552	1	.	30	35	34
	1934	436	1	2	30	31	30
Gestartet	1933/1934	.	.	2	17	19	15

gestartet 1933/34

gestartet 1933/34						Summe		Summe Zahl u. Start in m	Klassenlos
Klassen		Österreichische Klassen				Zahl	m 1934		
10 à 3 m	10/E à 3 m	6 m R. à 7 m	Sond. à 7 m	35 à 6 m	5 à 2 m				
9 12 6	.	.	.	.	14 17 7	26 32 16	} 83 45	} 128	4
4 1 .	.	3 3 2	.	5 3 2	.	32 18 11	} 97 61	} 158	10
. 1 .	.	2 1 .	10 10 6	3 3 2	4 4 .	40 40 19	} 210 109	} 319	13
. . .	.	2 2 2	.	5 5 4	1 1 .	26 26 16	} 128 86	} 214	.
1 1 1	. 2 2	.	7 7 5	.	1 1 .	16 18 13	} 93 68	} 161	4
5 3 1	. 2 2	.	.	1 1 1	.	13 12 9	} 47 37	} 84	2
. . .	. 1 1	.	.	.	2 2 .	8 9 2	} 37 8	} 45	4
. . .	. 3 3	.	.	.	.	8 10 6	} 43 24	} 67	1
. 1 .	. 3 3	.	.	.	.	8 12 10	} 46 39	} 85	4
5 2 2	.	.	.	.	.	16 9 3	} 36 10	} 41	8
24 21	. 11	7 6	17 17	14 12	22 25	184 186	} 820		
10	11	4	11	9	7	105	485		

Dann besprach der Oberbootsmann seine Tabelle und bedauert wie immer, daß er seitens der Zweigvereine oder der Bootseigner über die Änderungen in unserem Yachtregister zu wenig benachrichtigt wird.

Die Tabelle zeigt jetzt zum erstenmal eine Teilung der regattafähigen Boote in Klassen des D. S.-Vb. und in österreichische Klassen. Die Zahl der Rennboote ist ungefähr dieselbe geblieben. Zum erstenmal ist aus der Tabelle auch zu ersehen, welche Boote gestartet sind, es ist ungefähr die Hälfte der Gesamtzahl. Die Tabelle gibt ferner Aufschluß über die seglerische Bedeutung der einzelnen Zweigvereine, indem sowohl die Boote eines jeden Zweigvereines wie auch die gestarteten Boote eines jeden Zweigvereines gezählt sind, die in Meter gerechnet sind, so wie das früher bei der Zählung im D. S.-Vb. üblich war.

In bezug auf die gestarteten Boote hat zum Beispiel der Zweigverein Attersee 109 m, dann der Traunsee 86 m, der Wolfgangsee 68 m, der Wörthersee 61 m, der Stammverein 45 m. Noch deutlicher wird der Vergleich, wenn man die Yachten, in Meter gerechnet, die ein Verein hat und die Yachten, die gestartet sind, addiert, wie das in der letzten Rubrik unter „Summe“ zum Ausdruck gebracht ist. Da ist die Reihe der Zweigvereine: Attersee, Traunsee, Wolfgangsee, Wörthersee, Stammverein; und dann erst mit einigen Abständen die jüngeren Vereine.

Die Tabelle zeigt besonders deutlich, daß kein Rückschritt gegen früher zu bemerken ist. Der Oberbootsmann gibt zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß wir vor einem weiteren Aufschwung unseres Sportes stehen.

Der Schriftführer, Ing. Reinhold S c h u l t z, berichtet über die Mitgliederbewegung. Aus einer vorgelegten Tabelle ergibt sich, daß die Zahl der ausübenden Mitglieder in den letzten zwei Jahren um 44, die der beitragenden Mitglieder um 13 und die der Junioren um 2 zurückgegangen ist. Der an Mitgliederzahl stärkste Zweigverein ist nach wie vor der A t t e r s e e (206), dann folgen der Stammverein (132), Mondsee (84), Traunsee (79), Mattsee (74), Wolfgangsee (71), Wörthersee (64), Neusiedlersee (40), Grundlsee (38) und Millstättersee (28).

Der Schriftführer erwähnt ferner die Tätigkeit des Vorstandes und des Sekretariates für den Gesamtklub und für

einzelne Zweigvereine, wobei er wieder darauf hinweist, daß das Sekretariat sämtlichen Zweigvereinen für Sitzungen usw. zur Verfügung stehe; dies scheint noch immer nicht allgemein bekannt zu sein.

Der Kassier, Herr Max Schmidt, verliest sodann das von den Revisoren W. Klunzinger sen. und Dr. E. von Obermayer aufgenommene Protokoll, das die ordnungsgemäße Führung der Kasse bestätigt.

Dem Kassier wird die Entlastung erteilt.

Er legt hierauf das Budget 1934/35 vor (siehe Seite 8).

Das Budget 1934/35 wird einstimmig bewilligt. Der Vorsitzende konstatiert dankend die einstimmige Annahme.

Er bespricht sodann die letzten, organisatorischen Änderungen im Klub. Den Anwesenden sei bekannt, sagt er, daß die straffere Zusammenfassung des Deutschen Seglerverbandes auch auf den U.-Y.-C. seine Wirkungen gehabt habe. Der Vorstand hat diese Fragen von allen Gesichtspunkten aus erwogen und schließlich mit dem Seglerverband ein Abkommen geschlossen, das aus den „Mitteilungen“ bekannt sei; durch dieses sind die Beziehungen unseres Klubs zum Deutschen Seglerverband einvernehmlich auf eine ganz neue Basis gestellt worden.

Als eine zweite wichtige Angelegenheit erwähnt der Vorsitzende die im Jahr 1936 stattfindende Olympiade, die ihre Schatten bereits vorauswirft. In Österreich habe sich bereits ein österreichisches Olympia-Komitee unter Vorsitz des ehemaligen Präsidenten des Hauptverbandes für Körper-sport, Herrn Dr. Theodor Schmidt, gebildet; es besteht aus den Vorsitzenden jener Sportverbände, deren Sport für die Olympiade in Betracht kommt; der Präsident des U.-Y.-C. hat als Vorsitzender des Ständigen Ausschusses österreichischer Seglervereine den österreichischen Segelsport dort zu vertreten. Die Teilnahme Österreichs an der Olympiade sei übrigens eine feststehende Tatsache und die österreichische Regierung, vertreten durch den Obersten Sportführer Fürst Starhemberg, lege den größten Wert darauf, daß Österreich durch voll qualifizierte Mannschaften vertreten sei. Vom Ständigen Ausschuss sei ein Programm vorgelegt worden, das darin gipfelt, die Olympiajolle in Österreich zu fördern und zu pflegen und Olympia-Auswahlen zu veranstalten. Der Ausschuss habe, ausgehend von einem Preise von 1200 S für eine Olympia-

Budget 1934/35.

E i n g a n g	Schilling	A u s g a n g	Schilling
380 aktive Mitglieder à S 8.—	3040.—	Sekretariat:	
160 beitragende Mitglieder à S 4.—	640.—	Gehalte S 700.—	
Zahl. Friebeisz-Stiftung	71.—	Zins, Beheizung „ 770.—	
		Zeitung „ 1200.—	
		Porti etc. „ 80.—	2750.—
		2 Friebeisz-Pokale St.V. und W.S.	140.—
		Beiträge und Abonnement:	
		„Yacht“ S 58.—	
		Hochseesportverband „ 45.—	
		Ständiger Ausschuß Öst. S.-V. „ 130.—	233.—
		Spesen für Porti, Postsparkassa, Schreibearbeit, Drucksorten	190.—
		Remuneration für Kassabeamten	50.—
		Diverse Spesen	100.—
		Beitrag D. S.-Vb. Mark 100.—	210.—
		Überschuß	78.—
	3751.—		3751.—

jolle, 7200 S für sechs Olympiajollen, ferner für Vorbereitungen und für Transportkosten 1000 S beansprucht; auch seien für die Entsendung eines Seglers und eines Ersatzmannes ein Betrag von 1200 S sowie für die Charterung eines Starbootes 400 S, für die Entsendung der Starklasse-Mannschaft 2400 S veranschlagt worden. Die letzten Posten stehen noch in Verhandlung, da sie ja erst das nächste Budget betreffen. Der Vorsitzende im Olympischen Komitee habe die Ermächtigung erhalten, die Vorschläge persönlich im Ministerrate zu vertreten. Die weitere Beschlußfassung über die Verwendung der Subventionen würde erst im Ständigen Ausschusse erfolgen.

Der Vorsitzende erwähnt auch noch das neue Sportgesetz, welches vor kurzem erschienen und den Anwesenden ja schon bekannt sei. Im wesentlichen lasse es ja der sportlichen Betätigung freie Hand, wohl aber strebe es eine Zusammenfassung der sportlichen Verbände an. Bei uns bestehe der „Dachverband“ bereits im Ständigen Ausschusse; da bei ihm das Schwergewicht liege, würde es wohl notwendig sein, diesen in einer etwas strafferen Form zusammenzufassen, wobei der überwiegende Einfluß dem U.-Y.-C. gewahrt bleiben müsse. Eine Beschränkung bedeute es, daß sich die Regierung die Schlußfassung über die Entsendung von Mannschaften und die Veranstaltung von Staatsmeisterschaften vorbehalten habe. Eine Durchführungsverordnung soll jedoch den Verbänden die Ermächtigung zu Verfügungen ersterer Art erteilen.

Der Vorsitzende bittet, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Ing. L o b spricht dem Vorsitzenden für seine gewiß nicht leichte Arbeit im Namen des gesamten U.-Y.-C. den Dank aus, ferner den übrigen Funktionären des Klubs, insbesondere dem Schriftführer, Herrn Ing. S c h u l t z, der ständig mit Arbeiten für den Klub beschäftigt sei.

Es wird hierauf zur Wahl des Präsidiums geschritten.

Prof. v o n W u n s c h e i m schlägt die Wiederwahl des bisherigen Präsidiums per acclamationem vor.

Der Vorsitzende konstatiert auf Grund des lang anhaltenden Beifalls, der den Worten Prof. Wunschheims folgte,

die vollzogene Wahl und dankt für das damit bezeugte Vertrauen.

Zu Kassenrevisoren werden die Herren Ing. Ludwig Hinterschweiger und Walter Klunzinger sen. gewählt.

Nun überreicht der Vorsitzende das Ehrenabzeichen für 25jährige Mitgliedschaft den Herren Dozent Dr. Alfred Ritter von Frisch und Ing. Moriz Seidel mit Worten der Anerkennung für die sportliche Tätigkeit dieser Herren.

Sodann nimmt Ing. Schultz die Preisverteilung des photographischen Wettbewerbes, der vom Sekretariate des U.-Y.-C. ausgeschrieben worden war, vor. Er erwähnt, daß dies etwas ganz Neues sei, das aber durchaus in den Rahmen unseres Sportes passe. Zuerkannt wurden drei Preise; der erste dem Bilde „Regattastimmung“, als dessen Autor sich nach Eröffnung des Briefumschlages Herr Walter Holzappel ergab. Den zweiten Preis gewann Herr Max Schmidt (Bild „Traunstein“), den dritten Preis Herr Ing. Hans Joachim Vogt (Bild „Sonderklasse“)*).

Der Schriftführer gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Einführung des photographischen Wettbewerbes sich in Zukunft ausbauen lasse, und daß sich bald mehr Mitglieder daran beteiligen werden.

Allfälliges.

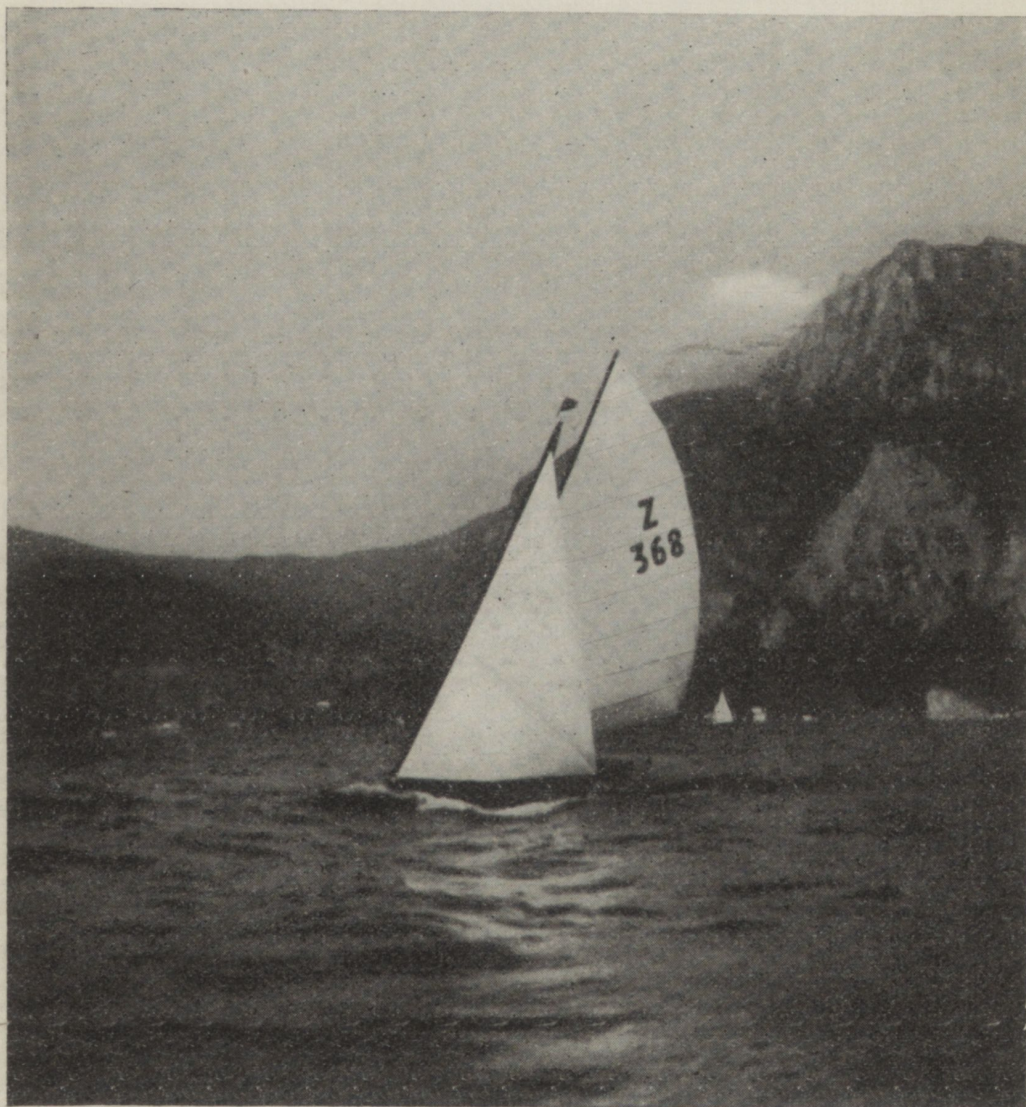
Dr. Gustav Langer meint, daß es mit Rücksicht darauf, daß für die nächsten Jahre bedeutende Veranstaltungen in Vorbereitung seien (wie aus den Worten des Herrn Vorsitzenden zu entnehmen war), angezeigt wäre, einige organisatorische Änderungen im Klub vorzunehmen. Insbesondere solle dafür gesorgt werden, daß die Majorität der Mitglieder des U.-Y.-C. mit dem Vertreter des Hauptverbandes für Körpersport und dem im Deutschen Seglerverbande einig gehe. Er stelle daher folgenden Antrag:

„Die Vertreter des U.-Y.-C. im Hauptverband für Körpersport und im D. S.-Vb. wurden bisher vom Vorstande ernannt; um aber die Gewißheit zu haben, daß tatsächlich die Majorität der Mitglieder hinter ihren Delegierten stehe, wolle der Seglertag beschließen, daß diese, so wie bisher die Präsidenten, vom

*) Dieses Bild wird im nächsten Heft der Mitteilungen veröffentlicht.

Seglertag selbst gewählt werden und die Wahl derselben vornehmen.“

Der Vorsitzende konstatiert, daß dieser Antrag nur dann in Verhandlung genommen werden könne, wenn die Majorität



„Traunstein.“

Das mit dem zweiten Preis bedachte Bild unseres Lichtbilderwettbewerbes.
Aufnahme von Max Schmidt (Traunsee).

der Anwesenden damit einverstanden sei. Die Abstimmung ergibt 118 Stimmen gegen 24 Stimmen, womit der Antrag die notwendige Unterstützung gefunden hat.

Aus der nun folgenden Wechselrede ergibt sich, daß im Mitgliederkreise ziemliche Unklarheit darüber herrsche, wie

weit der U.-Y.-C. dem sogenannten Ständigen Ausschuß eingliedert oder untergeordnet sei, wie die Aufgaben zwischen Ständigem Ausschuß und U.-Y.-C. aufgeteilt seien und wie die verschiedenen österreichischen Seglervereine im St. A. zu vertreten wären.

Dr. Johanny erläutert das Wesen und die Befugnisse des Ständigen Ausschusses.

Hofrat von Meiss-Teuffen faßt schließlich das Ergebnis der Wechselrede dahin zusammen, daß der ganze Fragenkomplex vom Vorstande überprüft und die sich als notwendig erweisenden Abänderungen einem Seglertag neuerlich vorgelegt werden sollten. Es handle sich hier um eine Änderung der Satzungen.

Dr. Langer erklärt sich mit einer solchen Modifikation seines Antrages einverstanden.

Als Termin für die Einberufung eines außerordentlichen Seglertages wird beschlossen, daß er bis zu Ostern 1935 stattzufinden habe.

Der Vorsitzende stellt fest, daß die Beratungen des Seglertages als abgeschlossen betrachtet werden können. Er betont, daß die österreichische Seglerschaft vor wichtigen Entscheidungen und, wie aus vielen erfreulichen Symptomen geschlossen werden könne, vor einem neuen Aufschwunge stehe.

Damit erklärt der Vorsitzende den Seglertag für geschlossen.

Mitteilungen des Vorstandes.

Der Vorstand hat für die kommenden zwei Jahre, d. i. bis zum nächsten ordentlichen Seglertag, die bisherigen Funktionäre wiedergewählt, nämlich Herrn Ingenieur Viktor Thausing zum Oberbootsmann, Herrn Ingenieur Reinhold Schultz zum Schriftführer und Herrn Max Schmidt zum Kassier des Union-Yacht-Clubs; die Wahl erfolgte per acclamationem.

*

Laut amtlicher Bekanntmachung in der Nummer 47 der „Yacht“ vom 24. November 1934 hat der Führer des D. S.-Vb. die Gaufachamtsleiter für die einzelnen Gaue ernannt, darunter für den Gau Österreich Dr. Robert Johanny.

Der Präsident des U.-Y.-C. hat auf Grund einstimmigen Beschlusses des Vorstandes gegen diese Verfügung beim Führer des Deutschen Seglerverbandes, Herrn Bankrat Unfug, Verwahrung eingelegt. Dieser hat die Berechtigung der Vorstellung anerkannt und sich bereit erklärt, in der nächsten Nummer der „Yacht“ die vom U.-Y.-C. gewünschte Berichtigung zu bringen, in der gesagt wird, daß es einen Gau Österreich des D. S.-Vb. nicht gibt, und daß die Ernennung des Herrn Dr. J o h a n n y zum Gaufachamtsleiter den mit dem D. S.-Vb. getroffenen Vereinbarungen widerspricht. Der Verbandsführer hat denn auch in Nr. 50 der „Yacht“ (15. Dezember 1934) die Zurücknahme der obigen Verfügung verlautbart und sie dahin richtiggestellt, daß „Dr. J o h a n n y der einvernehmlich bestellte Vertreter des U.-Y.-C. im Führerrat des D. S.-Vb.“ sei.

*

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 8. Februar d. J. die am letzten Seglertag beantragte S a t z u n g s ä n d e r u n g beraten, gleichzeitig auch einige weitere Änderungen an den Satzungen des U.-Y.-C. und auch am Normalstatut. Die Änderungen werden einem außerordentlichen Seglertag zur Beratung und Beschlußfassung vorgelegt. Die vom Vorstand ausgearbeiteten Anträge liegen im Sekretariat zur Einsicht auf.

Der außerordentliche Seglertag wird für Mitte März einberufen werden, und zwar, um den Sonntags-Sport nicht zu behindern, für einen Wochentag-Abend. Zeit und Ort werden in den Einladungen bekanntgegeben.

*

Der Vorstand hat einen Ausschuß eingesetzt, der sich mit den Vorbereitungen für die Feier des 50jährigen Bestandes des U.-Y.-C. im Jahre 1936 zu befassen hat. Der Ausschuß, der sich durch Zuwahl noch ergänzen kann, besteht aus dem Präsidenten Herrn Sektionschef Dr. M a u r u s, dem Oberbootsmann Herrn Ing. T h a u s i n g, dem Schriftführer Herrn Ing. S c h u l t z, dem Kassier Herrn S c h m i d t und den Herren Baron A l t e r, Prof. F r i s c h, Hofrat M e i s s - T e u f f e n und Ing. R. S c h l e n k.

Mit der Abhaltung der Jubiläumsregatten im Jahr 1936 hat der Vorstand den Zweigverein Wolfgangsee betraut.

Mitgliederaufnahmen.

Als ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:

Stammverein: Dr. Walter von Folgar-Deinhardstein, Frau Else von Folgar-Deinhardstein.

Z.-V. Wolfgangsee: Ernst Dietz (Prag), Dr. Hans Sittenberger, Direktor der „Donau“.

Z.-V. Mondsee: Paul Graf Almeida, Hans Hold, Helmuth Kienast.

Regattatermine 1935.

Der Vorstand hat über Antrag der Sportkommission folgende Regattatermine beschlossen:

Stammverein: 25., 26., 30. Mai, 1. und 2. Juni.

Millstättersee: 27. bis 30. Juli.

Traunsee: 3. bis 7. August.

Mattsee: 9. bis 12. August.

Attersee: 6. bis 20. August.

Wörthersee: 21. August bis 2. September.

Mondsee: 22. bis 25. August.

Wolfgangsee: 27. bis 30. August.

Sonderwettfahrten.

Der West-Ost-Preis (Zürcher-, Ammer-, Atter- und Plattensee) wird auf dem Attersee am 6., 7., 8. und 10. August, der Nord-Süd-Preis ebenda am 11., 12. und 13. August ausgesetzt; auf dem Attersee finden ferner am 17. und 18. August Olympiajollen-Auswahlrennen statt. Der Adria-Preis und der Alpensee-Preis werden im Rahmen der Millstätterseewoche ausgetragen, das E.Z.-Treffen wird vom Z.-V. Mattsee abgehalten.

Mitteilungen der Zweigvereine.

Die Generalversammlung des Z.-V. Neusiedlersee hat für das kommende Vereinsjahr folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Direktor Ing. Rudolf Walker.

Obmannstellvertreter: Dr. Hugo Schmook.

Schriftführer: Dr. Adolf Branowitzer.

Kassier: Raimund Karl.

Oberbootsmann: Adolf Jirasko.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Josef Binder, Doktor Ing. Leopold Fink, Dr. Adolf Friedrich, Dozent Dr. Alfred Ritter von Frisch, Rudolf von Halle, Primarius Dr. Herbert Körbl.

Delegierter im Vorstand: Adolf Jirasko.

Delegiertenstellvertreter: Dozent Dr. Alfred Ritter von Frisch.

*

Ausschuß des U.-Y.-C. Stammverein.

Die Generalversammlung des U.-Y.-C. Stammverein hat für das kommende Vereinsjahr folgenden Ausschuß gewählt:

Obmann: Sektionschef Dr. Hans Maurus.

Obmanstellvertreter: Walter Klunzinger.

Schriftführer: Ing. Felix Schlenk.

Oberbootsmann: Ing. Helmut Imendörffer.

Kassier: Rudolf von Halle.

Mitglieder ohne Funktion: Baumeister Carl Jung (Hauswart), Ing. Walter Klunzinger, Mag. Oskar Egon Lerch, Ing. Viktor Thausing, Ing. Rudolf Schlenk.

Vertreter des Obmannes im Vorstand: Walter Klunzinger.

Delegierter: Ing. Felix Schlenk.

Der deutsche Seglertag 1934.

(Nach dem Bericht in der „Yacht“.)

Am 10. November 1934 fand in Berlin der Seglertag statt. Es war dies der erste Seglertag seit der Umbildung des D. S.-Vb. Da Abstimmungen und Debatten über Anträge nicht mehr vorkommen, waren die programmatischen Reden des Führers des D. S.-Vb., Bankrat Unfug, und des Reichssportführers von Tschammer und Osten der eigentliche Inhalt und Schwerpunkt des Seglertages.

In einer vorausgehenden Tagung des Beirates wurden zahlreiche Einzelfragen einer Besprechung unterzogen. Beschlüsse wurden jedoch keine gefaßt.

Am eigentlichen Seglertage hielt der als Vertreter des Staates erschienene Reichssportführer eine einleitende Ansprache, in der er über den großen erzieherischen Wert des Segelns für die Erziehung der Jugend sprach und dann auf die große Bedeutung der Olympischen Spiele und der Kieler Woche hinwies.

Bankrat U n f u g gab hierauf einen Überblick über das vergangene Jahr, in dem sich die segensreiche Wirkung des Zusammenschlusses aller Segler bereits ausgewirkt hat. Auch er wies auf die besondere Bedeutung der Kieler Woche und der Olympia-Wettfahrten hin. Für Kiel forderte er neue Bahnen, die einen Start am Winde bei jeder Wetterlage ermöglichen. Das Hauptaugenmerk aber sei auf die Belebung der Neubautätigkeit in den Olympiaklassen und ein entsprechendes Training zu legen.

Einer Reihe von Altersklassen, die im Vorjahre zu Altersklassen erklärt worden waren, wurde wieder volle Startberechtigung, jedoch ohne Neubauerlaubnis zuerkannt, so daß sich jetzt folgende Klasseneinteilung ergibt:

Internationale Klassen: Außer den R-Booten die 22-qm- und 30-qm-Schärenkreuzer, die beiden Dingiklassen und der Sechser mit Kajüte.

Anerkannte Klassen nach fremden, nicht in der I. Y. R. U. festgelegten Meßverfahren: 40-qm-, 55-qm- und 75-qm-Schärenkreuzer, Star- und Drachensklasse.

Nationale Klassen: 10-qm-, 15-qm-, 20-qm- und 22-qm-Rennklassen, 10-qm-, 15-qm- und 20-qm-Wanderjollen, 15-qm-, 20-qm- und 30-qm-Jollenkreuzer.

Seefahrtklassen: Von 30 bis 250 qm.

Einheitsklassen: Olympiajollen, 10-qm-Einheitszehnerjolle, 12-qm-Scharpie, 25-qm-Kielboot, 30-qm-Einheitsküstenkreuzer und das Walboot.

Klassen des nationalen Meßverfahrens ohne Neubauerlaubnis: 35-qm-, 45-qm-, 60-qm- und 75-qm-Kreuzer und 30-qm-Binnenklasse.

Um einer Übersättigung einzelner Reviere mit Meisterschaftswettfahrten vorzubeugen, sind vorläufig für das kommende Jahr folgende Meisterschaften in Aussicht genommen:

10-qm-Rennjollen für Steinhude, 10-qm-Einheitszehnerjollen für München, 12-qm-Scharpie für Hamburg, 12-Fuß-Dingi für

Kiel, 15-qm-Wanderjollen für den Müggelsee, 15-qm-Wanderjollen für Brandenburg, 20-qm-Schwertjollen für die Dahme, 22-qm-Rennjollen für den Wannsee, 6-m-R-Klasse für Kiel, 30-qm-Schärenkreuzer für Potsdam.

Auch die Austragungsart soll einer Änderung unterworfen werden. In Betracht kommen dafür: Festsetzung einer Mindestgeschwindigkeit, Wertung nach Sieg, jedoch nicht nur in einer entscheidenden Wettfahrt.

Der Reichssportführer ergriff darauf noch einmal das Wort und stellte unter anderem die baldige Lösung der Frage einer Wassersportflagge in Aussicht. Seine Zusicherung der Unterstützung in allen Fragen der Olympiavorbereitung behob auch die diesbezüglichen geldlichen Sorgen des D. S.-Vb. Die Vorbereitungen zur Kieler Woche liegen auch heuer wieder in seiner Hand.

Von den hierauf noch vorgesehenen Vorträgen konnte nur der des Dr. Lubinus, Kiel, über: „Deutschland und der internationale Segelsport“ gehalten werden, da die Zeit schon zu weit vorgeschritten war. Er besprach die wichtige Rolle, die hiebei die deutsche Olympiajolle zu spielen habe und schloß mit einer Besprechung der Aussichten Deutschlands bei der Olympiade, die er dank der zielbewußten Vorbereitungen in rosigen Farben darstellte.

Bei dem nachfolgenden gemütlichen Teil, der über 3000 Wassersportler vereinigte, waren auch zwei Olympiajollen zu gewinnen, deren eine von dem Gewinner dem Deutschen Seglerverband zu Trainingszwecken zur Verfügung gestellt wurde.

Ing. F. Schlenk.

Zur Frage der Kleidung des Seglers.

(Über Aufforderung des Redaktionsausschusses.)

Wenn wir uns die Frage vorlegen, wieweit die im § 4 der Segelordnung des U.-Y.-C. enthaltenen Bestimmungen geeignet sind, eine möglichst uniforme Adjustierung der Segler zu bewirken, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die daselbst enthaltenen Bestimmungen als außerordentlich unvollständig und reformbedürftig zu bezeichnen sind. Vorerst der Wortlaut der Vorschrift:

Die Klubkleidung der aktiven Mitglieder des U.-Y.-C. besteht:

- a) aus einer dunkelblauen, zweireihigen Bordjacke mit schwarzen (Emblem) Knöpfen;
- b) aus einer dunkelblauen Hose und
- c) aus einer dunkelblauen Schirmkappe (mit dem Emblem) und mit schwarzem, von dunklen Knöpfen gehaltenem Sturmband.

In der heißen Jahreszeit besteht die Klubkleidung:

- a) aus einer weißen, zweireihigen Bordjacke mit goldenen Knöpfen oder weißen Interimsknöpfen (letztere ohne Emblem);
- b) aus einer weißen Hose und
- c) aus einer weißen Schirmkappe (mit dem Emblem) und mit weißem, von goldenen Knöpfen gehaltenem Sturmband.

Den Junioren und beitragenden Mitgliedern steht die Klubkleidung nicht zu.

Daß diese Vorschriften von keinem Mitglied streng eingehalten werden, liegt wohl auf der Hand. Denn nach ihnen wäre es nicht erlaubt, zur weißen Hose den dunkelblauen Rock zu tragen, man dürfte überhaupt im Sommer, sei es noch so kalt, sich nur in weißer Klubdreß sehen lassen. Soweit es sich um Preisverteilungen, Klubjause und ähnliche Veranstaltungen handelt, mag man ja mit den Vorschriften so halbwegs das Auslangen finden, obwohl auch da Ergänzungen hinsichtlich der Farbe des Hemdes und der Krawatte, der Art des Kragens und der Farbe der Schuhe wünschenswert wären. Was Kragen und Krawatte betrifft, so muß der Stehkragen mit umgelegten Ecken mit der schwarzen Masche unbedingt als das Korrekteste angesehen werden; man sieht ihn begreiflicherweise sehr selten, zumal im Sommer eine steife weiße Hemdbrust, die dieser Kragen erfordert, sich geringer Beliebtheit erfreut. Es ist daher durchaus berechtigt, den Stehumlegkragen, dem ich allerdings nur die weiße Farbe ebenso wie dem Hemd zubilligen möchte, zum blauen Rock zu tragen, wie auch der lange schwarze Binder als korrekt anzusehen ist.

Nun soll es sicherem Vernehmen nach auch ein Dinner-Jackett für festliche Gelegenheiten geben, von dem allerdings in der Segelordnung niemals auch nur eine Zeile zu finden war, lediglich in einer kurzen Reklame unseres verflossenen Klubschneiders findet sich auf der letzten Seite eines alten

Mitgliederverzeichnisses das einzige Dokument für die Existenz dieses Kleidungsstückes; in natura ist es wegen seines äußerst spärlichen Vorkommens sicher sehr vielen Klubmitgliedern ganz unbekannt. Es muß ja zugegeben werden, daß die Gelegenheiten, bei denen das Tragen eines solchen Kleidungsstückes als unbedingt erforderlich angesehen werden muß, recht selten sind; sie fallen überdies zumeist in die Sommermonate und es fragt sich, ob nicht an Stelle eines Dinner-Jacketts aus schwarzem Tuch ein solches aus weißem Leinen oder Pikee geeigneter wäre. Alle, die das elegante weiße Dinner-Jackett zur schwarzen Hose, wie es die Italiener bei den Europameisterschaften in Balaton-Füred und beim Lampl trugen, zu sehen Gelegenheit hatten, werden den ausgezeichneten Eindruck, den sie in dieser Dreß machten, bestätigen können und dies wird gewiß in manchem den Wunsch nach Einführung einer solchen in den U.-Y.-C. haben rege werden lassen.

Wenn auch eine absolut konforme Kleidung aller Mitglieder des U.-Y.-C. im Sinne militärischer Uniformierung bei einem Herrensport wie dem Segeln keineswegs anzustreben ist, so gibt es doch auch Gelegenheit, wo eine Mannschaft in allen sportlichen und gesellschaftlichen Lebenslagen wirklich ganz gleichartig adjustiert sein sollte. Das gilt in erster Linie für Länderwettkämpfe, Meisterschaften und ähnliche seglerische Konkurrenzen. Als wir uns das erstemal an der Europameisterschaft in Balaton-Füred beteiligten, haben unsere Mannschaften im Gegensatz zu denen der drei anderen beteiligten Länder ihrer wenig einheitlichen Bekleidung wegen keinen vorteilhaften Eindruck gemacht. Ein Gleiches gilt wohl auch von den heurigen Europameisterschaften. Ein Blick auf das Bild der siegreichen Mannschaft (Mitteilungen des U.-Y.-C. Nr. 3 1934) genügt zur Illustration des Gesagten und weist gleichzeitig darauf hin, daß ich hiemit nicht auf die Bekleidung bei Banketten und anderen festlichen Veranstaltungen, sondern auf jene bei der Ausübung unseres Sportes anspiele. Es soll damit kein Tadel für die hier genannten Mannschaften ausgesprochen werden, denn sie können ja nichts dafür, daß die unsere Klubkleidung regelnden Vorschriften nur für Terrassensegler und Zuschauer brauchbar sind, an Bord aber durchaus im Stiche lassen. Es braucht wohl nicht betont zu werden, daß diese Lücke, eine einheitliche Adjustierung für derartige Gelegenheiten zu schaffen, geschlossen

werden muß. Ansätze hiezu sind bei manchen Bootsbesatzungen zu finden, die den gleichen Sweater tragen.

Die Einführung einer solchen gleichförmigen Adjustierung kann sich natürlich nicht auf den U.-Y.-C. beschränken, sondern müßte für österreichische Nationalmannschaften aus sämtlichen segelsportlichen Vereinen bindend sein. Bei schönem Wetter ist die Sache ja einfach, weiße Hose und weißes Hemd, allerdings einheitlich, nicht der eine mit kurzen, der andere mit langen Ärmeln. So nebenbei bemerkt, möchte ich die Frage, ob die allgemein üblich lange weiße Hose für das Jollensegeln das Zweckmäßigste ist, nach meinem rein persönlichen Empfinden ganz entschieden zugunsten der kurzen, kniefreien Hose verneinen; man bedenke einmal, wie so eine lange weiße Hose nach einer Regenregatta aussieht. Etwas schwieriger ist die Frage der einheitlichen Bekleidung bei kühlerem Wetter, denn daß der vorschriftsmäßige blaue Rock nicht das Richtige ist, darüber besteht ja wohl kein Zweifel und niemand wird gerne die Bügelfalten seiner blauen Hose einer Sturmregatta aussetzen. Die Notwendigkeit, einen einheitlichen Sweater zu schaffen, liegt nahe, etwa unter Anlehnung an die Nationalfarben. Was die Kopfbedeckung betrifft, so zieht wohl die jüngere Seglergeneration die Barhäuptigkeit vor. Nicht allzuvielen segeln gerne in der blauen Kappe, weil sie bei sonnigem Wetter zu schwer ist, eher noch bei Regen brauchbar. Die weiße Kappe aber ist überhaupt eine unglückliche Schöpfung; für den Bordgebrauch viel zu empfindlich, ihres steifen Schirms, ihres Schweinsleders und der sonstigen Konstruktion halber nur als Galakopfbedeckung brauchbar, da sie in toto nicht waschbar ist. Sie wird allmählich von der — nicht vorschriftsmäßigen — Kappe mit schwarzem Schirm und schwarzem Band mit weißem Pikeeteller (abnehm- und waschbar) verdrängt, doch auch diese ist gewiß nicht das Ideal der leichten Kopfbedeckung an Bord.

Es mag vielleicht paradox erscheinen, über Bekleidungsfragen unter Ausschluß des weiblichen Geschlechtes zu schreiben, aber vorsichtshalber habe ich den Artikel mit Bekleidung „des“ Seglers überschrieben, was mich der Aufgabe enthebt, diese Seite des Problems näher zu berühren. Weniger mangelnde Kompetenz als der Umstand, daß ich mich nicht mit allen weiblichen Mitgliedern überwerfen will, halten mich von diesem Beginnen ab — denn *tot capita — tot sententiae* — und ich

möchte nicht für immer auf weibliche Vorschotleute verzichten. Daß aber die Frage der Bekleidung überhaupt, wie insbesondere die repräsentativer Nationalmannschaften eine dringende ist, an der der Vorstand des U.-Y.-C. nicht länger vorbeisehen sollte, glaube ich im vorstehenden gezeigt zu haben.

Dr. A. v. Frisch.

Preis Ausschreiben

für Segelschlitten, die auch auf dem Wasser segelbar sind.

Unser Mitglied, Herr Prof. Dr. Hans Pichler, spendet für Fahrzeuge, die obigen Bedingungen entsprechen, folgende Preise:

1. Einen Pokal für den Eigner des schnellsten Fahrzeuges dieser Art. Dieser ist ein Wanderpreis, der zweimal hintereinander in verschiedenen Jahren oder im ganzen dreimal gewonnen werden muß, bevor er in das endgültige Eigentum des Siegers übergeht.

2. Zwei Preise von je 100 S für das bei der erstmaligen und das bei der 2. Austragung des Wettbewerbes siegreiche Fahrzeug. Diesen Preis erhält jedesmal der Konstrukteur.

Die Austragung des Wettbewerbes findet am Neusiedlersee statt, und zwar nur dann, wenn mindestens zwei Nennungen von Fahrzeugen vorliegen, welche den Anforderungen des Preis Ausschreibens bezüglich Segelfähigkeit auf Eis und Wasser genügen. Diese Eignung ist bei der Nennung glaubhaft nachzuweisen. Kein Nennungsgeld. Die Wertung erfolgt durch drei Wettfahrten nach einem Punktsystem. Die Fahrbahn bei den Wettfahrten führt über Eis und Wasser und ist mindestens eine Seemeile lang, wobei der größere Teil der Fahrbahn über Eis führt. Die Länge der Wasserstrecke beträgt jedoch mindestens 30 m ohne Unterbrechungen durch Eis. Falls der Übergang vom Wasser auf Eis nicht durch Windkraft allein gelingt, so ist Staken oder Ziehen durch die Mannschaft gestattet. Dies jedoch erst dann, wenn ein Versuch durch Windkraft mißlungen ist. Besatzung der Fahrzeuge höchstens zwei Mann.

Nähere Auskünfte erteilt der Oberbootsmann, Herr Adolf Jirasko, Wien, V., Margaretenstraße 36.

*Der U.-Y.-C.
Z.-V. Neusiedlersee.*

Verschiedene Mitteilungen.

Die in Graz ansässigen Mitglieder des U.-Y.-C. versammeln sich an jedem 1. Mittwoch im Monat im Café Kaiserhof, Bismarckplatz. Gäste sind herzlich willkommen. Die in Graz ständig oder auch nur vorübergehend weilenden Junioren und Mitglieder der Trainingsabteilungen werden aufgefordert, ihre Anschrift zwecks Einrichtung von Jugendzusammenkünften unserem Klubmitgliede Werner Ferch, Graz, Grabenstraße 7, Tel. 7404, bekanntzugeben.

*

Zu dem Regattabericht des Dr. J o h a n n y über den Nord-Süd-Preis im Heft 4 der Mitteilungen von 1934 geht uns folgende Richtigstellung zu: „Das Ruder des Zweitplacierten im Nord-Süd-Preis 1934 auf dem Wörthersee, „Sif“ (J 359), wurde nicht, wie fälschlich berichtet, von L e r c h (der den nur einmal startenden „Pan“ steuerte), sondern von Ottokar Freih. von P r o c h a z k a jun. geführt.“

*

Dr. Hugo S c h m o o k teilt mit, daß er Mitglied des Z.-V. Attersee geworden ist, nicht des Z.-V. Mondsee, wie irrtümlich mitgeteilt worden ist.

*

Der Landesverband für Fremdenverkehr in Oberösterreich hat sich an die Klubleitung mit der Bitte gewendet, in Mitgliederkreisen bekanntzumachen, daß er eine großzügige Werbung für den Sportbetrieb Oberösterreichs veranstaltet; zu diesem Zweck gibt er eine Reihe von Prospekten heraus, die nach Sportgattungen getrennt, die verschiedenen Möglichkeiten zeigen, die für die Sportausübung in Oberösterreich bestehen. Dazu benötigt er gutes Bildmaterial und bittet, ihm solches zur Auswahl einzusenden; wer geeignete Photographien besitzt, wird ersucht, sie dem Landesverband für Fremdenverkehr, gegen selbstverständliche Rücksendung, zu überlassen. Im Falle der Annahme eines Bildes ist der Landesverband bereit, die Materialkosten zu ersetzen und bei Veröffentlichung den Namen des Photographen zu nennen. Die Bilder sind an den Landesverband für Oberösterreich, L i n z a. D., Landstraße 36, zu senden.

Die Veröffentlichung dieser Bitte des Verbandes in unseren Mitteilungen erfolgt von der Erwägung aus, daß durch diese

Propaganda auch unserem Sport Nutzen erwachse. Es ist zu hoffen, daß von den zahlreichen Amateurphotographen in unseren Reihen möglichst viel interessante Segelaufnahmen eingeschickt und so einem weiteren Kreis bekanntgemacht werden.

*

Die Redaktion der Mitteilungen wird ferner ersucht, zu verlautbaren, daß anlässlich der internationalen Regatten an der istrianischen Küste (1. bis 11. August 1935) eine Kreuzfahrt mit der Hochseeyacht „Universitas Viennensis“ durchgeführt wird, genügende Beteiligung vorausgesetzt. Der Reiseplan ist den Regatten angepaßt. Diese finden vor Triest, Parenzo, Brioni, Pola, Cherso, Lussin und Zara statt. Abfahrt: Wien-Südbahnhof am 30. Juli abends, Ankunft in Triest am 31. Juli mittags. Ende der Kreuzfahrt am 13. August, Ankunft in Wien am 14. August.

Die M/S-Yacht „Universitas Viennensis“ ist ein Gaffelschoner von 25 m Länge, 6 m Breite und 2,5 m Tiefgang; er hat 150 t Tragfähigkeit und über 300 qm Segelfläche; ein Rohölmotor von 50 PS ermöglicht bei Windstille eine Geschwindigkeit von 6 Sm. in der Stunde. Die Wohnungseinrichtungen sind sportlich einfach: Speisesaal, 11 zweibettige und eine vierbettige Kabine. Schiffsbesatzung: 1 Kapitän, 1 Offizier, 4 Matrosen, 1 Koch, 1 Küchenjunge, 1 Steward. Mahlzeiten: Frühstück, Mittagessen, Jause und Abendessen. Kostenbeitrag für die Fahrt, nämlich: Schiffahrt laut Reiseplan, Unterkunft, volle Verpflegung von der Einschiffung bis zum Verlassen des Schiffes: 260 S.

Nähere Auskünfte: Geschäftsführung des österreichischen Hochseesportverbandes, Wien, I., Ebendorferstraße 9.

*

Im Sekretariat ist ein weißer Herren-Zwirnhandschuh liegen geblieben.

*

Sportmotorboot, siebensitzig, Moeve-Eos-Bau, Eiche, 7 m lang, 1,50 m breit, Tiefgang 0,55 m, Gewicht zirka 1000 kg, mit fast neuer Cockpitdecke, Motor 15 PS, Fuchs, mit elektrischem Starter neu eingerichtet — Batterie in Pflege — Schnelligkeit in stillem Wasser 18 bis 19 km per Stunde, neu überholt, ab Gmunden, 2300 S.

10-qm-Rennyacht Hexl, sehr erfolgreiches Boot, neu überholt, Ceder, ab Gmunden, 800 S.

35-qm-Rennyacht Darling, gebaut 1923, Riss von Hacht, 10 m lang, 1'60 m breit, 1'40 m Tiefgang, Lärche, weiß, 1 Großsegel, 1 Fock, 1 Segelsack, Segelpersening, 2 Paddel, 9 Luftkästen, Bootschlitten und Beiboot, ab Gmunden, 1200 S. Auskunft: Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6. Tel. R-27-3-77.

Die **Wiener Porzellanfabrik Augarten A.-G.**, Wien, II., Schloß Augarten, empfiehlt sich den verehrten Klubmitgliedern zur Anfertigung geschmackvoller und moderner Service mit **Klubstander**. Wir erbitten Ihren geschätzten Besuch in unseren Ausstellungsräumen im Schloß Augarten und in unserem Stadtgeschäft, Wien, I., Kärntnerring 9 (Grand-Hotel).



Schöner Baugrund in Parschall am Attersee, 3129 qm zu verkaufen. Ausk. erteilt Joh. Frank in Nußdorf am Attersee.

„Hanny III“, 5-qm-Jolle zu verkaufen. Risse von Ing. Walker, Mahagoni gebaut. Beschläge Bronze, vollständige Ausrüstung, tadelloser Bau und Gesamtzustand. Anfragen an Karl Overhoff, Wien, I., Fichtegasse 5.

„Teja II“, 15-qm-Rennklasse, erfolgreichstes Boot der letzten Hauptwettfahrten des W. K. S., tadellos erhalten, ist verkäuflich. Anfragen an Ing. Viktor Thausing, Wien, VIII., Schlüsselgasse 13.